

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 35
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2001
ΤΙΜΗ: 1.500 ΔΡΧ.
4,40 ΕΥΡΩ

ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ

ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΚΑΙ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΥ



ΣΠΑΤΑ
Η ΠΕΡΑ ΠΥΛΗ

ΠΡΟΞΕΝΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΣ
ΟΙ ΑΦΑΝΕΙΣ ΑΡΩΓΟΙ ΤΟΥ
ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Το «Voyager of the Seas»
της Royal Caribbean



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.

Melritape 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 SEESMAR S.r.l.

IBS, ARPA Radars & ECDIS



SMIT GAS SYSTEMS B.V.

Inert Gas Systems, Nitrogen Generators



BMT SEATECH LTD

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



A FRANGOULIS COMPANY

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

Are you a member?

Our club is one of the world's most prestigious. The membership is made up of leading players in the shipping and maritime related industries who are clients of The Royal Bank of Scotland.

As their bankers, we have assisted our clients in growing their businesses, taking advantage of the cyclical opportunities of the shipping market.

THE
SHIPPING
CLUB



**The Royal Bank
of Scotland**

London:

Shipping Business Centre,
5-10 Great Tower Street, London, EC3P 3HX.

Tel: 44 (0)207 833 2121. Fax: 44 (0)207 283 7538.

www.rbs.co.uk/shipping

Greece:

Piraeus Branch,
61 Akti Miaouli, GR-185 10, Piraeus.

Tel: 00 301 459 6500. Fax: 00 301 459 6600

Registered in Scotland No 90312 Registered Office: 36 St Andrew Square Edinburgh EH2 2YB

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



Στο εξώφυλλο, φωτ. του κρουαζιερόπλοιου «Voyager of the Seas» της Royal Caribbean



6. ΣΧΟΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

10. ΠΕΡΙΣΚΟΠΙΟ

12. ΕΝ ΠΛΩ

14. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΝΕΑ

ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ

22. ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ ΝΕΑ

24. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΝΕΕ ΩΣ ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΟΡΓΑΝΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΚΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΠΟ ΤΟ ΥΕΝ
Του Σπ. Αλεξανδράτου, προέδρου του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος

ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ

26. ΕΝΑ ΣΤΑ ΕΞΙ ΠΛΟΙΑ ΑΝΗΚΕΙ ΣΕ ΕΛΛΗΝΑ

27. ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΥΝ ΣΤΙΣ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ

28. ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ: ΑΒΕΒΑΙΗ Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ

32. ΠΡΟΞΕΝΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΣ: ΟΙ ΑΦΑΝΕΙΣ ΑΡΩΓΟΙ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

36. ΑΚΑΤΑΛΛΗΛΑ ΤΑ ΠΛΩΤΑ ΤΗΣ ΠΛΟΗΓΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

38. ΘΕΛΕΙ ΤΗΝ ΕΜΠΙΣΤΟΣΥΝΗ ΜΑΣ Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

44. ΑΛΛΑΖΕΙ ΤΟ ΤΟΠΙΟ ΜΕ ΤΗΝ ΑΛΛΑΓΗ ΤΟΥ ΑΙΩΝΑ

48. ΔΙΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

50. ΕΡΧΟΝΤΑΙ ΑΥΞΗΣΕΙΣ 10% ΣΤΑ ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

52. ΚΑΙ Η ΑΓΓΛΙΑ ΑΝΑΒΑΘΜΙΖΕΙ ΤΙΣ ΝΑΥΤΙΚΕΣ ΣΠΟΥΔΕΣ
Του Χρήστου Ε. Ντούνη

MV AEGEAN I - MV AEGEAN SPIRIT - MTS ARCADIA



GOLDEN SUN CRUISES
...living a dream...

THE AEGEAN SEA & MEDITERRANEAN CRUISE SPECIALISTS

MILLENNIUM



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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



54. Η ΑΘΗΝΑ ΠΥΛΗ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

58. MEMORIES Το φωτογραφικό «χθες» της ναυτιλίας μας

ΑΦΙΕΡΩΜΑ

60. ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ 2001: ΠΕΡΙΓΗΓΗΣΕΙΣ ΧΑΙΔΗΣ ΚΑΙ ΟΝΕΙΡΟΥ

70. ΠΡΙΝ ΑΠΟ 72 ΧΡΟΝΙΑ Του Ξενοφώντα Αντωνιάδη

72. ΝΗΟΛΟΓΙΑ

ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

78. Η ΑΝΤΕΠΙΘΕΣΗ ΤΗΣ CYPRUS AIRWAYS

80. AIR NEWS

82. ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

84. ΠΑΡΑΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ

86. FORUM

88. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΒΙΒΛΙΩΝ

90. ENGLISH SUPPLEMENT

Αριθμός φύλλου 35

Ιανουάριος 2001, Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωττάκης, Έτος Ιδρύσεως: 1931

Ιδιοκτησία: Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε. Εκδότρια & Διευθύντρια: Ιωάννα Μπίσια Σύμβουλος Έκδοσης: Νίκος Ε. Σίμος Διευθύντρια Σύνταξης: Λί-
ζα Μαρέθου Σύμβουλος Ειδικών Θεμάτων: Ηλίας Γ. Μπίσιος Art Director: Νίκος Αμυλιανίτης Συντακτική Ομάδα: Χάρης Παυλίδης, Νάσος
Πουθακίδας Ειδικοί Συνεργάτες: Ξέν. Αντωνιάδης, Απ. Δόμβρος, Γιώργος Μπάνος, Τάκης Μακρής Οικονομική Διεύθυνση: Ιωάννα Σωτήρ-
χου-Κονάκη Υπεύθυνοι Διαφήμισης: Χρήστος Καπόντας, Γεωργία Κουρουντίδου Γραμματεία: Νικολέτα Μοίρα

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

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

Πρακτορείο Διανομής Τύπου: ΑΡΓΟΣ Α.Ε.

Συνδρομές: Εσωτερικού 17.000 δρχ. - 49,88 ευρώ. Λοιπές χώρες 30.000 δρχ. - 88,04 ευρώ. Εταιρείες-Οργανισμοί 20.000 δρχ. - 58,70 ευρώ.
Ναυτικοί και φοιτητές 15.000 δρχ. - 44,02 ευρώ.

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 βεβαιωθεί ότι οι περιεχόμενες στο
περιοδικό πληροφορίες είναι σωστές, το περιοδικό δεν είναι υπεύθυνο για οποιαδήποτε ανακρίβεια που τυχόν έχει παρεισφρήσει. Κανένα κείμενο ή φωτογραφία δεν μπορεί να αναπαράχθει,
αντιγραφεί ή αναδημοσιευθεί χωρίς την προηγούμενη έγγραφη άδεια των ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ.



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

Θα ήταν άδικο ασφαλώς να αμφισβητήσει κανείς τις προσπάθειες του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας στον τομέα του. Σε τελευταία ανάλυση, ως πολιτικός, έχει κάθε λόγο να θέλει να αφήσει κάποιο έργο πίσω του. Όμως στο λίγο, σχετικά, χρόνο που βρίσκεται στον υπουργικό θώκο της οδού Γρηγορίου Λαμπράκη, ο κ. Παπουτσή θεωρείται από πολλούς όχι υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, αλλά υπουργός Ακτοπλοΐας.

Μπορεί ο τίτλος να είναι υπερβολικός, δεδομένου μάλιστα ότι πολλά και όχι ασφαλώς καλά συνέβησαν τους τελευταίους μήνες στο χώρο των εσωτερικών θαλασσιών συγκοινωνιών. Όμως, όταν μιλάμε για ελληνική ναυτιλία, τη ναυτιλία που επί χρόνια κυριαρχεί στις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές, δεν εννοούμε την ακτοπλοΐα – χωρίς να παραβλέπουμε την προσφορά της στη σύνδεση της ηπειρωτικής Ελλάδας με το νησιωτικό σύμπλεγμα. Αλλά την ποντοπόρο και συναλλαγματοφόρο ναυτιλία. Περί της οποίας η Κυβέρνηση και οι δύο τελευταίοι υπουργοί ελάχιστα έχουν κάνει.

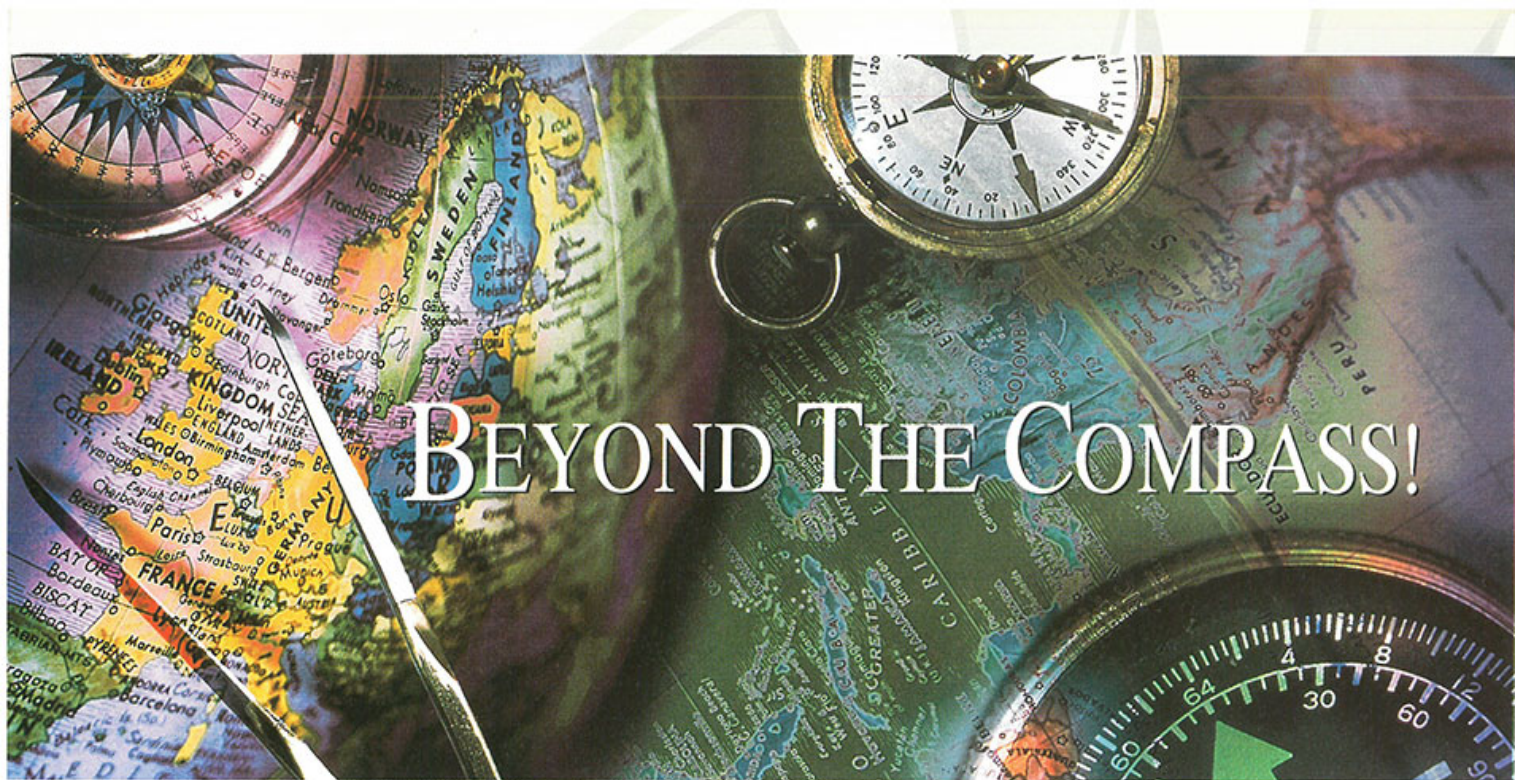
Θα επικαλεσθούμε ως επιχείρημα για τα όσα επισημαίνουμε, αλλά και το χαρακτηρισμό, από ορισμένους, του κ. Παπουτσή ως υπουργού Ακτοπλοΐας, το γεγονός ότι στη συνέντευξη που έδωσε στις 24 Ιανουαρίου προέβαλε ως δικαιολογία για την καθυστέρηση των μέτρων για την ποντοπόρο, το ναυάγιο του «Σαμίνα». Πάλι δηλαδή ένα ζήτημα της ακτοπλοΐας.

Ασφαλώς και το τραγικό ναυάγιο δεν ήταν ένα μικρό ζήτημα για την ελληνική ναυτική οικογένεια. Θα αναγνωρίσουμε μάλιστα ότι απεδείχθη πως είχε και κοινωνικές προεκτάσεις, γεγονός που έκανε ακόμη πιο αναγκαία την ενασχόληση με το θέμα του αρμόδιου υπουργού. Όμως, όταν και στα πιο τραγικά γεγονότα της ζωής ισχύει η σκληρή αλλά αδιαμφισβήτητη πραγματικότητα ότι η «ζωή συνεχίζεται», δεν είναι δυνατόν να πιστεύουμε ότι ένα ολόκληρο υπουργείο – δηλαδή και οι αρμόδιες Διευθύνσεις της ποντοπόρου ναυτιλίας, της ναυτικής εκπαίδευσης και εργασίας (που εμπλέκονται στο πακέτο των μέτρων για τη ναυτιλία) – δεν ησυχάζει με τίποτε άλλο παρά μόνο με το «Σαμίνα»! Όταν μάλιστα ήσαν κατατεθειμένες οι προτάσεις των σχετικών επιτροπών, που θα έπρεπε να τύχουν της σχετικής επεξεργασίας.

Ας ελπίσουμε ότι τώρα πια θα βρει τη σειρά της και η ποντοπόρος, διότι σε λίγο καιρό θα έχουμε καλοκαίρι και θα προσελκύει και πάλι η ακτοπλοΐα το ενδιαφέρον του υπουργείου... για λόγους εποχικούς.

Νίκος Λύμα





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

Lavinia fix their course up to your needs!



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

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

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

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

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

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

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



ΟΙΚΟΥΜΕΝΙΚΟ ΠΑΤΡΙΑΡΧΕΙΟ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ

Τῷ Ἐντιμοτάτῳ κυρίῳ Γεωργίῳ Μπίσια, τέκνῳ τῆς
ἡμῶν Μετριοτήτος ἐν Κυρίῳ ἀγαπητῷ, χάριν καὶ εἰρήνην
ἀπὰρ Θεοῦ.

Τῷ Ἐντιμοτάτῳ κυρίῳ Γεωργίῳ Μπίσια, τέκνῳ τῆς
ἡμῶν Μετριοτήτος ἐν Κυρίῳ ἀγαπητῷ, χάριν καὶ εἰρήνην
ἀπὰρ Θεοῦ.

Συγχαίρομεν ἐπὶ τῇ συμπληρώσει ἐβδομηκονταετίας
ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς ἐκδόσεως τοῦ ἐκλεκτοῦ περιοδικοῦ
ὑμῶν "Ναυτικά Χρονικά".

Ἡ ἐπὶ τσαῦτα ἔτη προσφορά διὰ τοῦ
δημοσιογραφικοῦ τούτου ὀργάνου εἰς τὸν ναυτικόν
κόσμον καὶ εὐρύτερον εἰς τὸν θαλάσσιον τουρισμόν καὶ
τὸν κλάδον τῶν ἀερομεταφορῶν καθιστᾷ τὴν περιοδικήν
ὑμῶν ἐκδοσιν πολύτιμον πνευματικόν συμπαραστάτην
ἐνός ὁλοκλήρου κόσμου, πλήθους ἀνθρώπων οἱ ὅποιοι
ἀναλίσκονται εἰς τὸ ἔργον τοῦτο, τὴν ἐξυπηρέτησιν
δηλαδή καὶ ἀναψυχὴν τῶν συνανανθρώπων ἡμῶν.

Ἡ πάντοτε ἐκλεκτὴ ὕλη τοῦ περιοδικοῦ ὑμῶν
ἀποτελεῖ ἐγγύησιν διὰ τὴν ἐπ' ἐλπίσιν ἀγαθαῖς
συνέχισιν τοῦ ὄντως θεοφιλοῦς καὶ χρησιμωτάτου ἔργου
ὑμῶν.

Ἐφ' ᾧ καὶ πατρικῶς ἐπαινοῦμεν καὶ συγχαίρομεν
ὑμᾶς ἐπὶ τῇ εὐσήμεῳ ἐπετείῳ τῶν ἐβδομήκοντα ἑτῶν ἀπὸ
τῆς ἐκδόσεως αὐτοῦ καὶ ἐπικαλούμεθα ἐφ' ὑμᾶς καὶ ἐπὶ
τούς προσφιλεῖς ἀναγνώστας τοῦ Περιοδικοῦ τὴν χάριν
καὶ τὸ ἄπειρον ἔλεος τοῦ φιλανθρώπου Θεοῦ τῶν
πατέρων ἡμῶν καὶ τοῦ κόσμου παντός.

Ἐκ τῆς ἁγίας
ἐκδόσεως
Διόλουσος ἀπὸ Θεοῦ εὐχάριστος.
Ἰβ Δεκεμβρίου κη'



Choosing the leading manufacturer....

Makes a world of difference.



Chains, Anchors, Anchor Chains and Accessories



Ropes, Wire Ropes, Kapa Mooring Ropes, Elevator Ropes



Yacht, Fishing and Aquaculture Accessories



Fenders, Cargo Gear, Hoisting Accessories, Slings

** Product Range available in stock on a 24 hour basis in all major ports worldwide*

We simply envision your requirements from all perspectives...

- Marine
- Industry
- Constructions



D. KORONAKIS S.A.

56 Grivas Street 185 45 Piraeus Greece
Tel.: + 30 1 4060600 (100 Lines), Fax: + 30 1 4615211, + 30 1 4612548 e-mail: koronaki@otenet.gr Web site: www.koronakis.gr



EWRS MEMBER

EUROCORD MEMBER

«Έξυπνοι» πλοιοκτήτες!

Έχουν πάρει τη μορφή επιδημίας τον τελευταίο καιρό τα «φέσια» που φοράνε διάφοροι... έξυπνοι πλοιοκτήτες προβαίνοντας σε αγορές, στα διάφορα λιμάνια του εξωτερικού, υλικών, εφοδίων, τροφίμων κ.λπ. για τα πλοία τους, οι οποίοι στη συνέχεια φεύγουν χωρίς να πληρώσουν. Οι «κύριοι» αυτοί κατοχυρώνονται πίσω από το γεγονός ότι οι προμηθευτές τους δεν «σταματούν» τα πλοία τους μέχρι να πληρώσουν, αλλά και στο βραχύχρονο παραγραφή των σχετικών απαιτήσεων, και λυμαίνονται τους διάφορους προμηθευτικούς οίκους στα διάφορα λιμάνια διασύροντας την ελληνική ναυτιλία, την οποία και τελικά ζημιώνουν, γιατί τα διάφορα «κορόιδα» άρχισαν να ξυπνούν και να παίρνουν τα μέτρα τους, ζητώντας μεταξυ άλλων προκαταβολικά το τίμημα των ειδών που προμηθεύουν. Θα πρέπει λοιπόν να ληφθούν άμεσα μέτρα (ακόμη και να θεσπισθεί ιδιώνυμο ποινικό αδίκημα γι' αυτού του είδους την απάτη), γιατί πλήττεται ανεπανόρθωτα ο μόνος επιχειρηματικός κλάδος της Ελλάδας που είναι κερδοφόρος και ανταγωνιστικός διεθνώς. Στάδιον δόξης λαμπρόν, επομένως, όχι μόνο για το κράτος που πρέπει να επέμβει άμεσα, αλλά και τους ίδιους τους έντιμους και συνεπείς πλοιοκτήτες και τις διάφορες ναυτιλιακές ενώσεις, επιμελητήρια και λοιπούς φορείς. Όσον αφορά εμάς, στο επόμενο κρούσμα που θα περιέλθει σε γνώση μας, θα αρχίσουμε να αναφέρουμε και ονομαστικά τους ληβέντες αυτούς, που συνήθως κάνουν τους κυρίους στους ναυτιλιακούς κύκλους, πριν αποθρασυνθούν και επεκτείνουν τις απάτες και εντός των ορίων της Ελλάδας.

ΚΟΥΙΖ
Ποιος υπουργός
είπε σε ναυτιλιακό συντάκτη
για συνάδεψή του:
«Ας τον αυτών...
Μην τον ακουμπάς...
Είναι σκαντζόχοιρος!..»

Με τον Αβραμόπουλο

Αρχετοί ποντοπόροι εφοπλιστές βλέπουν με καλό μάτι την κίνηση του Δημ. Αβραμόπουλου. «Ας ταράξει, επιτέλους, κάποιος τα λιμνάζοντα νερά της πολιτικής», έλεγε επώνυμος πριν από λίγες ημέρες σε «πηγοδάκι» στη Ναυτιλιακή Λέσχη. Είναι γνωστό ότι οι επιχειρηματίες θέλουν να γνωρίζουν από πρώτο χέρι ποιοι και πώς παίζουν το «παιχνίδι» δεν τους αρέσει η αναρχία. Με την κίνηση Αβραμόπουλου διαβλέπουν πως κάτι αλλιάζει. Ο χρόνος θα δείξει.

Κατήφεια στο Λιμενικό

Θα το γράψω και ως στενωχωρήσω τον φίλητο αρχηγό του Λιμενικού Σώματος. Υπάρχει γκρίνια από κορυφαία στελέχη του σώματος, ότι η τακτική που ακολουθεί η ηγεσία δεν είναι η σωστή. Προβλήματα παραμένουν άλυτα, μεταθέσεις γίνονται χωρίς να τηρούνται όσες οι νόμιμες διαδικασίες, ενώ σε κάποια θέματα που αφορούν το εσωτερικό του σώματος, δεν λαμβάνεται υπ' όψιν η θέση του αρχηγού!..

Πού το πάνε κάποιοι;

Εντάξει, το καταλαβαίνω το μίσος κάποιων κατά του Παντελή Σφηνιά, αμέσως μετά το τραγικό ναυάγιο. Έχυσαν χολή, είπαν-είπαν-είπαν και έγραψαν... Όμως, έχει νόημα να συνεχίζεται αυτός ο πόλεμος κατά του Σφηνιά, ακόμη και μετά το απενενοποιημένο διάβημα; Τι θέλουν; Πού το πάνε; Μέσω τηλεδικών κάποιοι συνεχίζουν ακόμα και σήμερα να «σκοτώνουν» συνανθρώπους μας... Έλεος. Όλα έχουν ένα τέλος.

Υπεύθυνες αρχές δεν υπάρχουν για να επαναφέρουν στην τάξη όσους έχουν γίνει αυτοκλήτοι εισαγγελέεις; Δεν υπάρχουν; Αυτή είναι, δηλαδή, η Ελλάδα του 2001;

Συγκίνηση από την αποκάλυψη

Από το περιοδικό μας πληροφορήθηκαν ο πλοίαρχος του «Εξηρές Σαμίνα» και η σύζυγός του ποιοι τον διέσωσαν τη μοιραία νύχτα του ναυαγίου, ανοικτά της Πάρου.

Η κ. Γιαννακή, μέσω ΟΤΕ, πληροφορήθηκε τα τηλέφωνα των κυρίων Μαριάνου και Μασούνη στην Αντίπαρο και τηλεφώνησε για να τους ευχαριστήσει.

Απ' όσα έμαθα, η κ. Γιαννακή δεν μπόρεσε να κρατήσει τα δάκρυά της και όπως αποκάλυψε στους συνομιλητές της, αναφέρθηκε στο δράμα που περνάει και η δική της οικογένεια μετά το ναυάγιο.

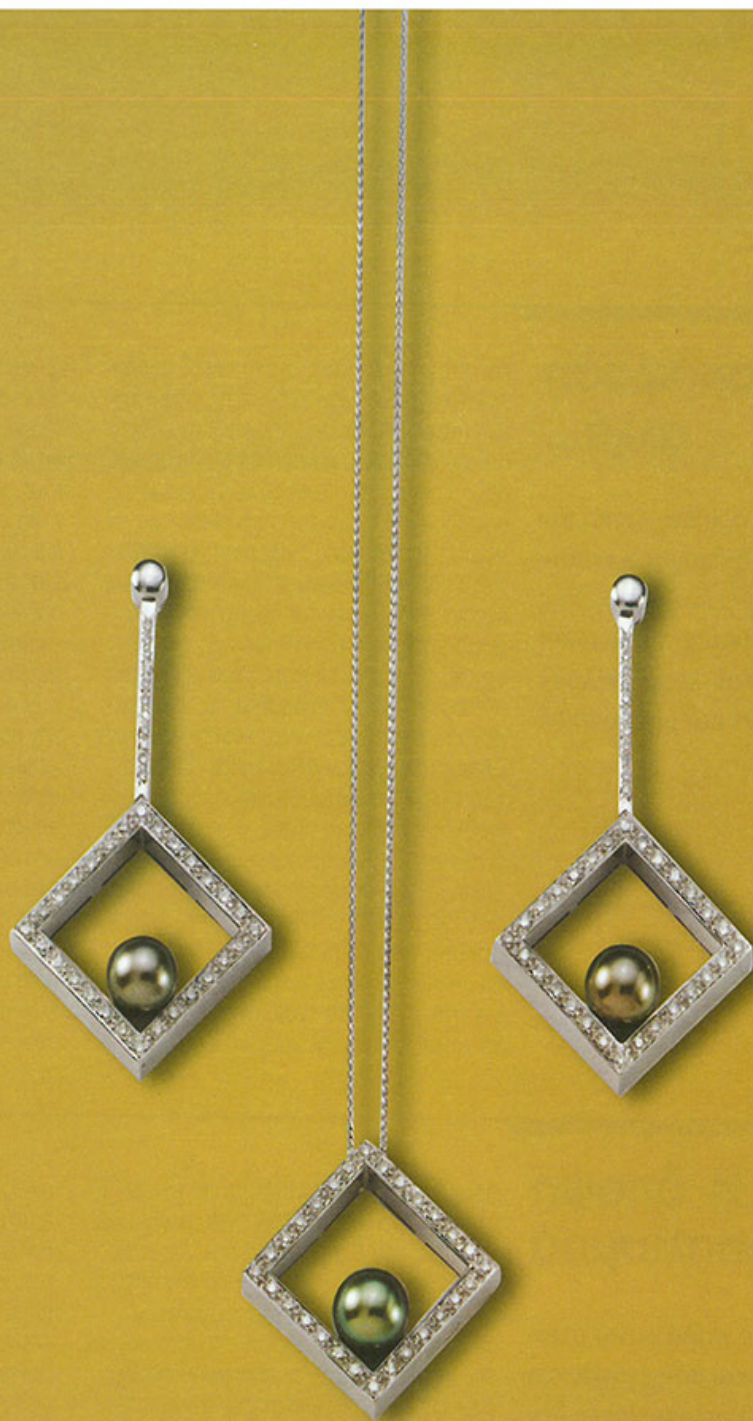
Υπουργείο... Ακτοπλοΐας!

Καλά, είπαμε, κύριε Παπουτσή, να ασχοληθούν οι υπηρεσίες του υπουργείου με την ακτοπλοΐα—μετά την εντολή που ήλθε από τον πρωθυπουργό για απελευθέρωση—αλλά όχι κι έτσι. Δεν υπάρχει ποντοπόρος ναυτιλία, δεν υπάρχει μεσογειακή, δεν υπάρχει τίποτα άλλο πλην της ακτοπλοΐας;

Ρίξτε μια ματιά και στους άλλους τομείς της ελληνικής ναυτιλίας, κύριε υπουργέ.

Έχουν και αυτοί προβλήματα και ζητούνται λύσεις. Τώρα, είστε πλέον 10 μήνες υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας...

Σ. Ξανθόπουλος



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

Ορθή η απόφαση αλλά...

Μεταξύ των προβληματισμών της σημερινής ηγεσίας του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας είναι και η μείωση της φορολογίας που καταβάλλουν τα πλοία και οι ναυτικοί.

Και αυτή η σκέψη έχει στόχο, όπως ανακοινώθηκε, την τόνωση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας και κατ' επέκταση του ελληνικού ποντοπόρου πλοίου. Μολοντί η μείωση της φορολογίας συνιστά ασφαλώς μία σημαντική παράμετρο για τη μείωση του κόστους διαχείρισης του ελληνικού πλοίου, οφείλουμε να επισημάνουμε ότι δεν είναι και από τα πρώτα μέτρα τα οποία εξήτησε ο εφοπλισμός για την τόνωση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου διεθνώς. Περισσότερο το ενδιαφέρον του εφοπλισμού εντοπιζόταν στις συνθήκες των πληρωμάτων και σε άλλα μέτρα, που θα καθιστούσαν και πάλι ανταγωνιστικό το ελληνικό πλοίο.

Είναι πάντως ενθαρρυντικό το γεγονός ότι ο επίσημος διοικητικός φορέας της ναυτιλίας παραδέχεται ότι το ελληνικό πλοίο φορολογείται κατά 300% περισσότερο απ' ό,τι τα πλοία υπό άλλες κοινοτικές σημαίες. Το ότι είναι ανάγκη να εναρμονισθεί η ελληνική νομοθεσία με την κοινοτική, στο συγκεκρι-

κρίμενο θέμα, είναι ένα καλό άληθοι το οποίο όλεις οι ελληνικές κυβερνήσεις αποζητούν, επειδή διακατέχονται από το φόβο για το κόστος των καινοτόμων ενεργειών τους. Όσον αφορά εξάλλου στη φορολόγηση των ναυτικών, η μείωσή της συνιστά μια δίκαιη απόφαση διότι αναγνωρίζεται έτσι η μεγάλη προσφορά τους διά του εισαγομένου συναλλήλατος στην οικονομία της χώρας. Όμως και στο θέμα αυτό οφείλουμε να παρατηρήσουμε ότι δεν αρκεί από μόνη της η μείωση της φορολογίας για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Χρειάζονται και άλλες προϋποθέσεις, αρχίζοντας από την εκπαίδευση και τις δυνατότητες ανέλιξης και φθάνοντας στις ασφαλιστικές εξασφαλίσεις. Διότι με το NAT στο σημερινό χάλια του κανένας νέος που είναι διατεθειμένος να ακολουθήσει σήμερα τη ναυτική σταδιοδρομία, δεν είναι βέβαιος ότι όταν θα έρθει η ώρα της απομαχίας του, θα κατορθώσει να πάρει τη σύμβαση που θα δικαιούται...

Η άποψη του εφοπλισμού

Επιβεβαιωτικό των παραπάνω απόψεων είναι και το γεγονός ότι οι Έλληνες πλοιοκτήτες δεν εξεδήλωσαν κάποιον ιδιαίτερο ενθουσιασμό για την αναγγελθείσα πρόθεση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας όπως μειώσει τη φορολογία του ελληνικού πλοίου και των Ελλήνων ναυτικών.

Πράγμα το οποίο σημαίνει ότι για τον Έλληνα εφοπλιστή δεν παίζουν ρόλο μεμονωμένα μέτρα που δεν αποτελούν μέρος ενός πλέγματος πρωτοβουλιών, από την πλευρά του διοικητικού φορέα της ναυτιλίας, οι οποίες πράγματι θα αποκαθιστούσαν και την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου διεθνώς, αλλή, το κυριότερο, την εμπιστοσύνη των ναυτιλιακών επιχειρηματιών έναντι του ελληνικού κράτους. Μόνο κατ' αυτόν τον τρόπο, άλλωστε, μπορεί να καταστεί πάλι στενή η σύνδεση της ελληνικής ναυτιλίας με την πατρίδα της. Κάτι που δεν πρέπει να διαφεύγει εξάλλου της προσοχής, όσον αφορά στην υποτονικότητα με την οποία αντιμετωπίζει ο εφο-

πλισμός σήμερα την άτολη ναυτιλιακή πολιτική του υπουργείου, είναι το γεγονός ότι η ναυτιλία σήμερα διέρχεται μάλλον καλές ημέρες και επομένως η προσοχή του εφοπλισμού είναι αλλού στραμμένη. Επομένως εκείνο το οποίο μπορεί να επισημανθεί είναι ότι είναι μεν θετική η πρόθεση του υπουργείου να προχωρήσει σε ένα μέτρο που επιχειρεί να μειώσει την απόσταση μεταξύ των άλλων ευρωπαϊκών ναυτιλιών και της ελληνικής, πλην όμως ακόμη δεν έχει προχωρήσει ο διάλογος μεταξύ υπουργείου, εφοπλισμού και ναυτικών, που θα απέβηκε σε μία συμφωνία μέτρων τα οποία θα προωθούσαν την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου.

Ας αποδείξουν το αντίθετο

Το γεγονός ότι ένα στα έξι πλοία, παγκοσμίως, ανήκει σε Έλληνα πλοιοκτήτη, είναι αποκαλυπτικό του δυναμισμού της ελληνικής ναυτιλίας και κυρίως της διάθεσης του εφοπλισμού να πρωταγωνιστεί στο διεθνή στίβο.

Αυτή η πραγματικότητα είναι που προβάλλει σε όλη του τη διάσταση το έγκλημα που πραγματοποιήθηκε τα τελευταία χρόνια από την ελληνική Πολιτεία εις βάρος της μόνης εθνικής δραστηριότητας που αναγνωρίζεται παγκοσμίως. Ακόμη και την περίοδο της δικτατορίας, οι συνταγματάρχες είχαν κατανοήσει το ρόλο της και τη σημασία της σύνδεσης του ελληνικού πλοίου με την εθνική οικονομία. Συνάλληγμα και μάλιστα χωρίς κόστος ήθελαν να εισέρχονται, οι συνταγματάρχες, και φρόντισαν γι' αυτό. Αλλά και μετά την αποκατάσταση της

δημοκρατίας, τα πρώτα χρόνια οι κυβερνήσεις που ακολούθησαν φρόντισαν με τις πολιτικές τους, έστω και αν επιδέχονται κριτικής, να μην αποκόψουν τους δεσμούς του πλοίου με την πατρίδα του. Δεν έγινε, όμως, αυτό που παρατηρήθηκε την τελευταία εξαετία και που είχε συνέπεια την αποδυνάμωση του ελληνικού ναυτολογίου και την αντιμετώπιση του εφοπλισμού με εχθρικό πνεύμα. Ασφαλώς θα διατυπωθούν αντιρρήσεις από τη σημερινή ηγεσία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Στο χέρι της είναι πλέον να αποδείξει το αντίθετο...

Η πρώτη συνέλευση

Ενώ θα κυκλοφορεί στα περίπτερα το τρέχον τεύχος των «Ναυτικών Χρονικών», αναμενόταν και η πραγματοποίηση της πρώτης γενικής συνέλευσης της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών για το νέο έτος.

Ανεξαρτήτως των καθιερωμένων διαδικασιών θεμάτων τα οποία θα θιγούν, εκείνο που θα απασχολήσει οπωσδήποτε την Ένωση είναι η ναυτιλιακή πολιτική της κυβέρνησης και η σειρά των προβλημάτων που δεν έχει κατορθώσει να επιλύσει μέχρι σήμερα. Διότι πέραν της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας, λύση αναζητούν από το κράτος, ο εκσυγχρονισμός της ναυτικής εκπαίδευσης και η εξασφάλιση ελληνικών πληρωμάτων. Το πρόβλημα της εκπαίδευσης είναι τεράστιο, διότι όπως και στο παρελθόν είχε επισημάνει ο πρόεδρος της ΕΕΕ κ. Ι. Λύρας, και αυτό αλλή και η προσέλευση νέων στο ναυτικό επάγγελμα προσκρούουν στην έλλειψη ανταγωνιστικό-

τητας του υπό ελληνική σημαία στόλου, που οδηγεί στη συρρίκνωση του ελληνικού νηολογίου. Ας μην ξεχνάμε άλλωστε ότι το ζήτημα της προσέλευσης νέων στη ναυτική σταδιοδρομία εξαρτάται και από τη δυνατότητα παροχής στους νέους μιας ελκυστικής σταδιοδρομίας και μιας μορφωτικής προοπτικής. Όμως οι Ακαδημίες του Εμπορικού Ναυτικού δεν έχουν ενταχθεί στην τριτοβάθμια εκπαίδευση και αυτός είναι ασφαλώς ένας ανασχετικός παράγοντας στην προσέλευση νέων στις ναυτικές σχολές, σε μία χώρα μάλιστα η οποία έχει αναγάγει σε αυτοσκοπό την πτυχιομανία, εξαιτίας της έλλειψης επαγγελματικού προσανατολισμού.

Οι λόγοι της επιστροφής

Να θεωρήσουμε, πάντως, σημαντική εξέλιξη το γεγονός ότι για πρώτη φορά μέσα στα τέσσερα τελευταία χρόνια σημειώθηκε αύξηση του αριθμού και της χωρητικότητας του υπό ελληνική σημαία εμπορικού στόλου.

Συγκεκριμένα, η χωρητικότητα των πλοίων που προστέθηκαν στο ελληνικό νηολόγιο συνέβαλε στην αύξηση της υπό ελληνική σημαία χωρητικότητας κατά 1.500.000 τόνους γκρος. Η εξέλιξη αυτή έρχεται να επιβεβαιώσει αυτό που επισημαίναμε πιο πάνω, ότι δηλαδή οι καλές συνθήκες της ναυτιλαγορίας είναι αυτές που όχι μόνον έχουν συμβάλει στη μεγαλύτερη ανοχή του εφοπλισμού στην αδράνεια του υπουργείου, αλλά και κάνουν τους Έλληνες πλοιοκτήτες -που ούτως ή άλλως επιθυμούν την εθνική σημαία, αλλά το ίδιο το κράτος τούς απωθεί πολλές φορές- να ρίχνουν νερό στο κρασί

τους και να επιστρέφουν μέρος του στόλου τους στην εθνική σημαία. Αυτά τα αίτια δεν θα πρέπει ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας να τα παρερμηνεύσει και να νομίσει ότι χωρίς μέτρα είναι δυνατόν να αποκατασταθεί και πάλι η σύνδεση του ελληνικού πλοίου με την πατρίδα του και την εθνική οικονομία. Σε τελευταία ανάλυση, ο κ. Παπουτσής μπορεί να υποστηρίξει ότι ο ελληνικός εφοπλισμός έχει εμπιστοσύνη στην ελληνική σημαία, κάτι που κανείς εκπρόσωπος του εφοπλισμού δεν το αρνήθηκε. Άλλοι όμως είναι οι λόγοι που το ελληνικό πλοίο εγκατέλειψε το εθνικό νηολόγιο.

Ενθαρρυντική διαπίστωση

Ανεξαρτήτως των ανωτέρω είναι ενθαρρυντικό το γεγονός ότι ο κ. Παπουτσής έχει αντιληφθεί την ανάγκη προσέλκυσης των Ελλήνων εφοπλιστών στο εθνικό νηολόγιο, έχοντας ιδιαίτερος ανησυχήσει από τις επιδόσεις του κυπριακού προς το οποίο προσφεύγουν τα ελληνικά πλοία.

Η ανησυχία είναι εύλογη διότι είναι μεν η τάση δεδομένη της προτίμησης του κυπριακού νηολογίου από τους Έλληνες, κάθε φορά που θέλουν να εγκαταλείψουν την εθνική σημαία, από την άλλη πλευρά όμως, παρατηρείται ότι οι κυπριακές αρχές δεν αρκούνται στις τάσεις αυτές και συνεχώς φροντίζουν να βελτιώνουν το νομοθετικό πλαίσιο του κυπριακού νηολογίου. Πρόγμα το οποίο σημαίνει ότι για να αποκτήσει η ελληνική σημαία ανταγωνιστικότητα που να ικανοποιεί τον ελληνικό εφοπλισμό, θα πρέπει να γίνουν σημαντικά και καινοτόμα βήματα από πλευράς ελληνικής Πολιτείας. Όμως δεν είναι μόνον η κυπριακή σημαία που ανησυχεί το υπουργείο. Αν-

συχνητικές προοπτικές είναι και η προσπάθεια των Τούρκων να αναπτύξουν εμπορική ναυτιλία. Ενώ μάλιστα στην Ελλάδα ακούγονται και φωνές στο κυβερνητικό στρατόπεδο για την κατάργηση του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, στη γειτονική Τουρκία προχωρούν στην ίδρυση αντίστοιχου υπουργείου, με γνώμονα μάλιστα τα όσα ισχύουν στην Ελλάδα. Τα βέβαια είναι ότι σε προοπτική χρόνου, η Τουρκία όχι μόνο θα έχει αναπτύξει ένα σοβαρό νηολόγιο αλλά συγχρόνως θα αποκτήσει και φωνή στα διεθνή fora, πιάνοντας για άλλη μια φορά την Ελλάδα στον ύπνο και δημιουργώντας και σε ένα άλλο επίπεδο συνθήκες αντιπαλότητας.

Βραβεύτηκε η ελληνική ναυτοσύνη



Ο υπουργός Ε.Ν. Χρ. Παπουτσής με τον πρόεδρο της ΠΕΠΕΝ Ευ. Κούζιλο



Από την ομιλία του προέδρου της ΠΕΠΕΝ

Η ελληνική ναυτοσύνη βραβεύτηκε στην κοπή της πρωτοχρονιάτικης πίτας της Πανελληνίας Ένωσης Πλοίαρχων Εμπορικού Ναυτικού, παρουσία του υπουργού Ε.Ν. Χρήστου Παπουτσή, της ηγεσίας του Λιμενικού Σώματος, παραγόντων της ελληνικής ναυτιλίας και της πολιτικής ζωής της χώρας. Τα βραβεία απενεμήθησαν σε 39 πλοίαρχους, οι οποίοι το περασμένο έτος με αυτοθυσία και τη συνεργασία των πληρωμάτων τους διέσωσαν 443 άτομα που κινδύνευαν στη θάλασσα. Αξίζει να σημειωθεί ότι από το 1978 μέ-

χρι σήμερα έχουν διασωθεί 12.270 πρόσφυγες, επίσης οι Έλληνες πλοίαρχοι πάσης τάξεως και τα ελληνικά πληρώματα την ίδια περίοδο διέσωσαν 6.323 ναυαγοί ανά τους ωκεανούς. Επίσης η Ένωση βράβευσε έξι πλοίαρχους Α' και Β' τάξεως που αρίστευσαν στις εξετάσεις του 2000. Στην εφ' όλης της ύλης ομιλία του ο πρόεδρος της ΠΕΠΕΝ Ευάγγελος Κούζιλος, μεταξύ άλλων, τόνισε τα εξής:

— «Η νέα χρονιά βρίσκει την ελληνική και ελληνόκτητη ναυτιλία σε μια σταθερή πορεία, με όλους τους δείκτες που τη διαμορφώ-

νουν με θετικό πρόσημο. Τη βρίσκει όμως –και ιδιαίτερα τον εξαιρετικά ευαίσθητο χώρο της Ακτοπλοΐας– σε μια κατάσταση που, χωρίς από τους ψυχρούς αριθμούς, χαρακτηρίζεται “βαριά πληγωμένη” και με μια απαξίωση που γεννά το ερώτημα. Γιατί;».

— «Πρέπει όλοι μαζί, κράτος – εφοπλιστές – ναυτικοί να σκεφτούμε, να εντοπίσουμε τα λάθη μας να καταγράψουμε τις αδυναμίες και τις παραλείψεις μας και χωρίς προκαταλήψεις, χωρίς σκοπιμότητες ή συντεχνιακές αντιλήψεις, να αποβάθουμε τον υπέρμετρο εγωισμό μας, την έπαρση, το φόβο, και με θάρρος και τόλην να παραδεχτούμε ότι κάναμε λάθη».

— «Η ναυτιλία μας, που δικαίως έχει χαρακτηριστεί ως το μεγάλο οικονομικό θαύμα των τελευταίων 50 χρόνων, με αδιάκοπη συνεισφορά στην οικονομική και όχι μόνον ανάπτυξη της χώρας, με αδιάκοπη προσφορά σε πολύτιμο συνάλλαγμα, ακόμα και σε δύσκολες εποχές, πρέπει με τη βοήθεια όλων μας να περιφρουρηθεί ώστε να συνεχίσει ακόμα πιο δυναμικά στο μέλλον, γιατί η Ελλάδα θα έχει πάντα ανάγκη τις υπηρεσίες που η ναυτιλία της προσφέρει».

Ο κ. Κούζιλος, απευθυνόμενος

στον υπουργό, τόνισε τα εξής: «Ως πλοίαρχοι λειτουργούμε με τη γνώμη και την πεποίθηση ότι ο συνεχής προβληματισμός στο πλαίσιο ενός καλόπιστου διαλόγου από όλους τους φορείς είναι ο καλύτερος και ο πλέον πρόσφορος τρόπος να ξεπεραστούν ποικίλα από αυτά τα εμπόδια, από αυτά τα προβλήματα. Τίποτα δεν γίνεται ως διά μαγείας, αυτό είναι σίγουρο. Ούτε σύγχρονα λιμάνια που να ανταποκρίνονται στη διαρκώς αυξανόμενη κίνηση επιβατών και οχημάτων και στα σύγχρονα και μεγάλα πλοία· ούτε σύγχρονη και αναβαθμισμένη εκπαίδευση, που και αυτή δείχνει να έχει ξεπεραστεί και έμεινε πίσω από την εποχή μας. Το δείχνει ο αριθμός των νέων που φέτος ενδιαφέρθηκε· είναι άκρως απογοητευτικός. Το δείχνει το ύψος των συντάξεων και εφάπαξ. Σε κανένα μέρος του κόσμου, σε καμία ειδικότητα εκτός του Έλληνα πλοίαρχου, οι εισφορές δεν είναι κατά πολύ μεγαλύτερες από τη σύνταξη. Πουθενά αλλού ο απόμαχος πλοίαρχος δεν προσπαθεί να ζήσει μόνο με τις αναμνήσεις του. Το δείχνουν τα κίνητρα για την προσέλευση των νέων στη θάλασσα. Είναι ανύπαρκτα».

Αρχαιρεσίες

Η Ελληνική Ένωση του Δικαίου της Ναυτικής Εργασίας πραγματοποιεί τακτική γενική συνέλευση στην οποία εγκρίθηκε ο απολογισμός της απερχόμενης διοίκησης, αποφασίστηκε η έκδοση, από την 1-1-2001, διμηνιαίου ναυτιλιακού περιοδικού νομοθεσίας, νομολογίας και μελέτης του ναυτιλιακού δικαίου που θα ονομάζεται «Ναυτική Δικαιοσύνη» και εκλέχτηκε νέο διοικητικό συμβούλιο συγκροτήθηκε σε σώμα με την παρακάτω σύνθεση: Πρόεδρος Βασίλης Σαζώνης, αντιπρόεδρος Κωνσταντίνος Μίγγος, γραμματέας Ιωάννης Κορότζης, ταμίας Μιχάλης Ιωαννίδης και μέλη Αθανάσιος Αθικατόρας, Κωνσταντίνος Καταβάτης, Νικόλαος Κωνσταντινίδης.



Στιγμιότυπα από την εκδήλωση στα ΕΝΑΕ με αφορμή το νέο πρόγραμμα ναυπήγησης 4 κανονιοφόρων του Π.Ν.

Πρόγραμμα ναυπήγησης

Την Πέμπτη 21 Δεκεμβρίου 2000, στις εγκαταστάσεις των Ελληνικών Ναυπηγείων Α.Ε. Σκαρμαγκά, έγινε η κοπή ελασμάτων τρόπιδος των δύο πρώτων πλοίων του προγράμματος ναυπήγησης τεσσάρων κανονιοφόρων, που πραγματοποιείται στα ΕΝΑΕ, για λογαριασμό του Ελληνι-

κού Πολεμικού Ναυτικού. Το πρόγραμμα είναι ύψους 60 δις. και προβλέπεται να ολοκληρωθεί τον Ιούλιο του 2003. Η σχεδίαση των νέων πλοίων βασίζεται στις προηγούμενες κανονιοφόρους τύπου «Πυρπολητής» και «Πολεμιστής», πλοία τα οποία επίσης κατασκευάστηκαν από τα Ελληνικά Ναυπηγεία



Α.Ε., αλλά περιλαμβάνει πολλές και σημαντικές τεχνολογικές αναβαθμίσεις. Τα πλοία θα κατασκευαστούν σύμφωνα με τις απαιτήσεις του ποιοτικού συστήματος ISO 9001. Τα Ελληνικά Ναυπηγεία έχουν επίσης σχεδιάσει και αναπτύξει σύστημα ολοκληρωμένης υποστήριξης (ILS) γι' αυ-

τά τα πλοία. Τα χαρακτηριστικά των νέων κανονιοφόρων έχουν ως εξής: Μήκος: 56,5 μ. Βύθισμα: 6,6 μ. Εκτόπισμα: 482 τ. Εκτόπισμα με πλήρες φορτίο: 575 τ. Μέγιστη ταχύτητα με πλήρες φορτίο: 22 κόμβοι. Κύριες μηχανές: Diesel τύπου Wartsila Nohab 16V25 3.680 kw.

Οι απόψεις της ΕΕΕ



Συνάντηση στο Λονδίνο με τον αντιναύαρχο της Αμερικανικής Ακτοφυλακής Ρόμπερτ Νορθ είχε ο πρόεδρος της ΕΕΕ, κατά την οποία συζητήθηκαν οι λεπτομέρειες εντάξεως των ελληνικών πλοίων στο πρόγραμμα Qualship 21. Ο ναύαρχος Νορθ εξήγησε ότι εκτιμά πως η ελληνική σημαία θα επιτύχει το 2001 ποσοστό μικρότερο του 1/3 του τριετούς μέσου όρου κρατήσεων όλων των πλοίων σε αμερικανικούς λιμένες, ώστε να καλύψει ένα από τα βασικά κριτήρια εντάξεως των πλοίων της στο πρόγραμμα της Ακτοφυλακής. Διευκρίνισε επίσης ότι το πρόγραμμα, το οποίο θα αρχίσει να εφαρμόζεται το 2001, είναι πιλοτικό και μπορεί να βελτιωθεί με βάση την πείρα που θα αποκτηθεί και σχετικές υποδείξεις. Ο πρόεδρος της ΕΕΕ επισήμανε ότι το πολύ χαμηλό ποσοστό του 1/3 θα μπορούσαν να το καλύψουν πολύ λίγες σημαίες και πρότεινε επανεξέτασή του και καθορισμό ελαστικότερου ποσοστού. Παρατήρησε ακόμη ότι το αυστηρό κριτήριο οδηγεί σημαίες με μεγάλο στόλο bulk carriers και δεξαμενοπλοίων, που λόγω των περιοχών και φύσεως απασχο-

λήσεως, υπόκεινται σε μεγαλύτερες φθορές και ζημιές απ' ό,τι τα πλοία τακτικών γραμμών και τα επιβατηγά. Ωστόσο, επισημαίνεται ότι η ένταξη πλοίων στο πρόγραμμα θα προσφέρει ουσιαστικά πλεονεκτήματα. Η Ακτοφυλακή επιδιώκει να πείσει τα λιμάνια και τους ασφαλιστές να προσφέρουν στα πλοία ευνοϊκότερους οικονομικούς όρους ώστε να παρασχεθεί ένα ακόμη κίνητρο. Σε κάθε περίπτωση, το ιστορικό και η κατάσταση του ίδιου του πλοίου θα είναι ο σημαντικότερος παράγοντας για να ενταχθεί και να παραμείνει στο ίδιο σύστημα.

Η απόσυρση δεξαμενοπλοίων μονού τοιχώματος



Σε εγκύκλιο του προέδρου κ. Γιάννη Κ. Λύρα προς τα μέλη της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών, περιγράφεται το ιστορικό του θέματος της απόσυρσης δεξαμενοπλοίων μονού τοιχώματος, όπως αυτό που ανέκυψε μετά το ναυάγιο του δεξαμενοπλοίου «Ερικός» το Δεκέμβριο του 1999, και συγχρόνως διαγράφονται οι εξελίξεις και οι προοπτικές αναφορικά με την εφαρμογή των υπο διαμόρφωση μέτρων προστασίας από τη ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Στην εγκύκλιο, αφού εξιστορούνται οι πρωτοβουλίες που ανέλαβε η ΕΕΕ, προκειμένου να ληφθούν ρεαλιστικές αποφάσεις και όχι μέτρα εν θερμώ υπό το κράτος των εντυπώσεων, με τη στήριξη και των άλλων φορέων και οργανισμών της ευρωπαϊκής και της διεθνούς ναυτιλίας, διατυπώ-

νονται τα ακόλουθα συμπεράσματα:

- Η παραπομπή του χειρισμού του ίδιου θέματος από τον IMO, πέρα από την ουσία, αποκτά και βαρύνουσα πολιτική σημασία, διότι ο Οργανισμός αυτός επιδιώκει τον ηγετικό ρόλο και την ικανότητά του να ανταποκρίνονται στις προκλήσεις των καιρών με επιτυχημένες διαδικασίες. Συγχρόνως ο όλος χειρισμός του κρίσιμου για τη διεθνή ναυτιλία θέματος αποδεικνύει ότι με υπευθυνότητα και συναινετική διάθεση είναι δυνατόν να επιτευχθεί το καλύτερο δυνατόν αποτέλεσμα.
- Από πλευράς ουσίας, θεωρείται σημαντικό επίτευγμα και μάστιγα πέραν κάθε προσδοκίας, το χρονοδιάγραμμα απόσυρσης των πλοίων της κατηγορίας αυτής που συμφωνήθηκε κατ' αρχήν, συγκρινόμενο με τις αρχικές προ-

τάσεις στον IMO της Γαλλίας και της Ισπανίας, στην πραγματικότητα δηλαδή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Η συγκυρία της αυξήσεως της τιμής του πετρελαιοίου είχε στην προκειμένη περίπτωση θετικό αποτέλεσμα γιατί συνέβαλε να γίνουν περισσότερο διαληθαιτικές οι κυβερνήσεις με ακραίες θέσεις, αλλά και η ίδια η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, γιατί διέγινωσαν τελικά τον κίνδυνο σοβαρής εμπλοκής στη διεθνή διακίνηση και στον εφοδιασμό με πετρέλαιο ιδίως της ευρωπαϊκής ηπείρου.

- Είναι προφανές ότι στο ικανοποιητικό αυτό αποτέλεσμα έφτασε η ναυτιλιακή κοινότητα χάρις στη συντονισμένη δράση και την ισχυρή πίεση των εφοπλιστικών ενώσεων προς τις εθνικές κυβερνήσεις.
 - Όσον αφορά την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, στην αρμόδια επιτροπή του IMO (MEPC) ολοκληρώθηκε η σχετική προεργασία που θα επιτρέψει τη λήψη αποφάσεως έως τον Απρίλιο 2001.
- Παρά το γεγονός ότι δεν μπο-

ρούν να αποκλεισθούν υπαναχωρήσεις, εκτιμάται ότι το τελικό πακέτο σχετικά με το χρονοδιάγραμμα της απόσυρσεως θα παραμείνει στο σημερινό πλαίσιο του, με σοβαρές ελλείψεις περαιτέρω θετικών προσαρμογών. Σε εκκρεμότητα, πάντως, παραμένει το πώς θα διαμορφωθούν τελικά το πλαίσιο και οι απαντήσεις για τις αυξημένες επιθεωρήσεις και τους εντατικούς ελέγχους.

«White list» από 72 χώρες

Κατά την τελευταία σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του IMO ενέκρινε κατάλογο («White list») από 72 χώρες, μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα, που απέδειξαν ότι έχουν ήδη συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις της διεθνούς συμβάσεως STCW 95. Διευκρινίζεται ότι ναυτικοί κάτοχοι πιστοποιητικών που έχουν εκδοθεί από χώρες που περιελήφθησαν στον κατάλογο, θα μπορούν να υπηρετούν σε πλοία τρίτων χωρών μέχρι την 1.2.2002. Μετά την ημερομηνία αυτή θα απαιτείται αναγνώριση και θεώρηση των πιστοποιητικών των ναυτικών κατόχων, και στην περίπτωση που αυτά δεν έχουν αναγνωρισθεί από την Αρχή της σημαίας των πλοίων επί των οποίων θα υπηρετούν, τα πλοία αυτά θα αποτελούν στόχο του λιμενικού ελέγχου και θα απαγορεύεται ο απόπλους των μέχρι αντικαταστάσεως όσων ναυτικών δεν κατέχουν αναγνωρισμένα «κατάλληλα πιστοποιητικά».

Η κατάσταση στα λιμάνια της Νιγηρίας

Με εγκύκλιο προς τα μέλη της, η ΕΕΕ γνωστοποιεί ότι από πρόσφατα περιστατικά που έγιναν γνωστά, συνάγεται ότι η συμπεριφορά των λιμενικών αρχών της Νιγηρίας προς τα ξένα πλοία δεν είναι αυτή που ακολουθείται διεθνώς.

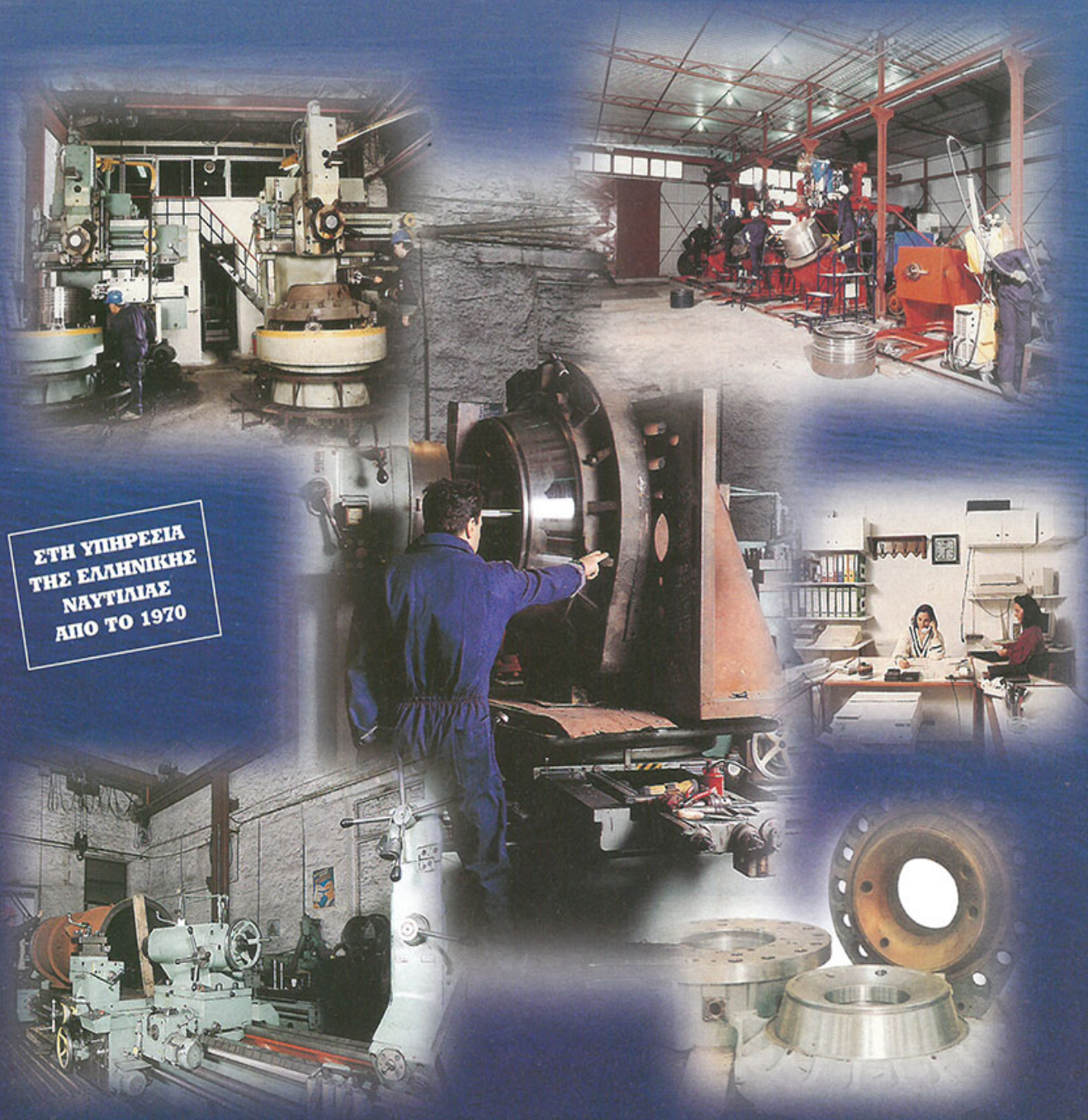
Συγκεκριμένα, υπάρχουν ενδείξεις ότι αντί διευκολύνσεως και προστασίας παρατηρείται απροθυμία στην αντιμετώπιση ή ακόμη και ανοχή ακραίων έκνομων ενεργειών που συχνά μειώνονται εις βάρος των ξένων πλοίων.

Κατόπιν αυτού, συνιστάται στους Έλληνες πλοίαρχους, όπως για κάθε περίπτωση παράνομης ενέργειας, ενημερώνουν τόσο την ελληνική πρεσβεία στη Νιγηρία όσο και το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας στην Ελλάδα.



GENERAL SHIPS' REPAIRS

PANAGIOTIS P. LIAKOS



ΣΤΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΑΠΟ ΤΟ 1970

10 Dervenakion Str, 185 45 Piraeus

Tel: (301) 4630126 - 4630823

Telex: 21-3546 LIAK. GR.

Fax: (301) 4619583

E-mail: liakos@otenet.gr





«Στο σκαρνί» 27 για το ναυάγιο του «Δύστος»

Ολοκληρώθηκε η δικαστική έρευνα 49 μήνες μετά το ναυάγιο

του Νάσου Πουλακίδα

Το πρώτο παραπεμπτικό βούλευμα για το ναυάγιο του μοιραίου φορτηγού «Δύστος», που είχε κοστίσει τη ζωή 20 ατόμων, εκδόθηκε προ ημερών, ύστερα από 49 μήνες δικαστικών ερευνών, από το Συμβούλιο Πλημμελειοδικών Πειραιά.

Με το υπ' αριθμ. 70/2001 βούλευμα παραπέμπονται 27 άτομα να δικάστούν στο Τριμελές Εφετείο Πειραιά.

Το «Δύστος» είχε βυθιστεί στις 28 Δεκεμβρίου του 1996 τρία μίλια ανοικτά της Κύμης. Το τσιμεντάδικο της ΑΓΕΤ-«Ηρακλής» είχε αποπλευστεί τα Χριστούγεννα από τις εγκαταστάσεις της εταιρείας στο

Βόλο για την Ελευσίνα, με μικρή κλίση, όπως είχε καταθέσει ο μοναδικός διασωθείς, ο 20άχρονος δόκιμος Χρ. Αναγνώστου. Λόγω των δυσμενών καιρικών συνθηκών ο πλοίαρχος Γ. Τσιτσιρίκης είχε αποφασίσει το πλοίο να «πιάσει» σε υπήνεμο όρμο στη Σκιάθο. Όμως γύρω στις 7 το βράδυ της 28ης Δεκεμβρίου έδωσε εντολή να σηκώσουν άγκυρα και να συνεχίσουν το ταξίδι προς την Ελευσίνα. Τρεις ώρες αργότερα το «Δύστος» βυθίστηκε, με συνέπεια να πνιγούν οι 20 από τους 21 επιβαίνοντες (17 ναυτικοί και οι υπόλοιποι συγγενείς μελών του πληρώματος), ενώ ο νεαρός δόκιμος,

σπουδαστής της Σχολής Πλοίαρχων Κύμης, εντοπίστηκε σώος από ψαράδες στις 5 τα ξημερώματα. Το πόρισμα του Ανωτάτου Συμβουλίου Ναυτικών Ατυχημάτων για το ναυάγιο του τσιμεντάδικου είχε διαβιβαστεί στον εισαγγελέα Πειραιά από τις 20 Ιουλίου του 1998, ενώ πριν από τέσσερις μήνες συγγενείς των θυμάτων είχαν επισκεφτεί τον υπουργό Ναυτιλίας Χρ. Παπουτσή και είχαν ζητήσει να γίνουν εκείνες οι ενέργειες ώστε να ολοκληρωθεί η δικαστική διερεύνηση.

Το παραπεμπτικό βούλευμα του Συμβουλίου Πλημμελειοδικών Πειραιά αποτελείται από 800 σελίδες, ενώ οι προτάσεις της ει-

σαγγελικής λειτουργού περιέχονται σε 427 σελίδες.

Οι κατηγορίες είναι οι εξής: Ψευδής βεβαίωση με σκοπό το αθέμιτο όφελος από κοινού, ανθρωποκτονία από αμέλεια και πρόκληση ναυαγίου από αμέλεια.

Κατηγορούνται οι: Περ. Παναγόπουλος, Τρ. Λυσιμάχου, Διον. Μελλισιανός, Φ. Κιτσάτογλου, Κων. Τσεκούρας και Δημ. Τόλης (του Ελληνικού Νηογνώμονα), Νικ. Μημούνας, Σαρ. Καράντζης, Μαρία Σπυροπούλου, Κων. Φουντουλάκης, Νικ. Μαύρος, Χρ. Μεντζελόπουλος, Κων. Ρισώλης, Γεώργ. Τζοβάνης, Παν. Τσιντέας και Ελ. Αυγινίτης (της «Ηρακλής»), Σέργιος Μαυρόπουλος και Ευάγγ. Νίκανδρος (δύτες).

Π. Παναγόπουλος: «Με λυπεί η υπόθεση»

Πρώτος στη λίστα των κατηγορουμένων στο παραπεμπτικό βούλευμα για το ναυάγιο του «Δύστος» είναι ο πρόεδρος των Επιχειρήσεων Αττικής Περιφέρειας Παναγόπουλος. Ο κ. Παναγόπουλος μετά τη γνωστοποίηση του παραπεμπτικού βουλεύματος προέβη στην ακόλουθη δήλωση: «Με εκπλήσσει και με λυπεί αυτή η υπόθεση. Είχα παραιτηθεί από τον Ελληνικό Νηογνώμονα 3 χρόνια πριν από το ναυάγιο. Το έχω αναφέρει και έχω καταθέσει όλα τα σχετικά έγγραφα. Οι επιθεωρήσεις στο πλοίο είχαν γίνει προτού συμμετάσχω στο διοικητικό συμβούλιο. Θα προσφύγω στη Δικαιοσύνη».

Για την ανταγωνιστικότητα των συνδυασμένων μεταφορών



Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με πρόσκληση ενδιαφέροντος στο πλαίσιο του κοινοτικού προγράμματος PACT καλεί τους ενδιαφερομένους να καταθέσουν προτάσεις «καινοτόμων ενεργειών» για την αύξηση της ανταγωνιστικότητας των συνδυασμένων μεταφορών. Στις προτάσεις αυτές δεν πρέπει να περιλαμβάνονται οι αποκλειστικά χερσαίες μεταφορές.

Σύμφωνα με την πρόσκληση ενδιαφέροντος, στις προτάσεις θα περιλαμβάνονται:

- Μεταφορές αγαθών μεταξύ κρατών-μελών που θα αναφέρονται στο χερσαίο, σιδηροδρομικό, ποτάμιο ή θαλάσσιο σκέλος με την προϋπόθεση ότι το χερσαίο σκέλος θα είναι το συντομότερο δυνατόν.
- Συνεργασία δύο ή περισσότερων δημοσίων ή ιδιωτικών, φυσικών ή νομικών προσώπων που θα είναι υπήκοοι τουλάχιστον δύο κρατών-μελών.
- Οι προτάσεις πρέπει να αφορούν λειτουργικά μέτρα, καινοτομίες ή μελέτες feasibility (αμιγώς ερευνητικά σχέδια δεν θα χρηματοδοτηθούν), οι οποίες θα ικανοποιούν τα εξής δύο κριτήρια: α) Να είναι πρωτοποριακές όσον αφορά την τεχνολογία ή το σχεδιασμό συνδυασμένων μεταφορών σε δίκτυα που υπάρχουν μόνο χερσαίες μεταφορικές υπηρεσίες και β) να αυξήσουν την ανταγωνιστικότητα των συνδυασμένων μεταφορών.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προτίθεται να χρηματοδοτήσει 20 από τις προτάσεις αυτές σε ποσοστό έως 50% για μελέτες feasibility και έως 30% για λειτουργικά μέτρα.



ΕΦΙΑΛΤΗΣ ΤΟΞΙΚΩΝ ΑΠΕΙΛΕΙ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

της **Μαίρης Σωρώτου-Τσανάκη, νομάρχου Πειραιά**

Το θέμα της διακίνησης τοξικών και επικίνδυνων αποβλήτων από το λιμάνι του Πειραιά έχει απασχολήσει κατ' επανάληψιν τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Πειραιά. Είναι ευεχέγγο γιατί συμβαίνει αυτό, δεδομένου ότι οποιαδήποτε αστοχία ή λάθος στη διαχείριση των ουσιών αυτών έχει εξαιρετικά δυσμενείς επιπτώσεις στην ανθρώπινη υγεία και στο περιβάλλον. Παράλληλα, οι διαρκώς αυξανόμενες καταναλωτικές ανάγκες συνεπάγονται, μεταξύ άλλων, αύξηση των παραγόμενων αποβλήτων αυτής της κατηγορίας με συνέπεια το περιβάλλον να υφίσταται μεγάλη επιβάρυνση και να προκύπτει επιτακτική ανάγκη για την τελική διάθεση και εξάλειψή τους. Σύμφωνα με τις αρχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως διατυπώθηκαν στη συνθήκη του Άμστερνταμ, η πολιτική που έχει χαραχθεί βάσει των αρχών αυτών και έχει αποτυπωθεί σε διάφορα νομοθετικά κείμενα της κοινοτικής και εθνικής νομοθεσίας δίνει έμφαση:

- Στη μείωση των παραγόμενων αποβλήτων.
- Στην επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωσή τους.
- Στην ενεργειακή αξιοποίηση.
- Στην ελαχιστοποίηση των ποσοτήτων που οδηγούνται στις χωματερές και στην υιοθέτηση της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει».

Όσον αφορά τα επικίνδυνα απόβλητα, η συνολική τους ετήσια παραγωγή εκτιμάται ότι κυμαίνεται από 350.000 έως 600.000 τόνους και προέρχονται από διάφορες βιομηχανικές και βιοτεχνικές δραστηριότητες. Στο εξωτερικό έχουν δημιουργηθεί φορείς που αναλαμβάνουν τη διαχείριση αποβλήτων σύμφωνα με τις απαιτήσεις της νομοθεσίας, αξιοποιώντας τα στο μέγιστο δυνατό βαθμό. Η ανακύκλωση για την παραγωγή πρώτων υλών και η ενεργειακή αξιοποίηση αποτελούν σημαντικές επιχειρηματικές δραστηριότητες.

Ήδη στην Ευρωπαϊκή Ένωση περισσότεροι από 2.500.000 τόνοι αξιοποιούνται στην ταιμεντοβιομηχανία. Στη χώρα μας δεν γίνεται τίποτε ουσιαστικό και ο δρόμος που έχουμε να κάνουμε είναι μακρύς και πρέπει να βιαστούμε.

Τα προβλήματα που εντοπίζονται στην περίπτωση του λιμανιού του Πειραιά είναι δύο:

Αφενός, τα πλοία που μεταφέρουν τα τοξικά στο εξωτερικό παραλαμβάνουν μόνο από τον Πειραιά φορτία που προέρχονται από σχεδόν κάθε σημείο του ελληνικού χώρου. Αφετέρου, ο ΟΛΠ αρνείται να διαμορφώσει ειδικούς χώρους ασφαλείας αναμονής των πλοίων για το χρονικό διάστημα που μεσοσταθεί από την άφιξη του φορτίου μέχρι τη φόρτωσή του στο πλοίο.

Με τις αποφάσεις του Νομαρχιακού Συμβουλίου είχε ζητηθεί από το ΥΠΕΧΩΔΕ η δημιουργία δύο μονόδων καταστροφής των τοξικών, μία στη Βόρειο και μία στη Νότιο Ελλάδα, ώστε σύμφωνα και με την αρχή της εγγύτητας τα τοξικά να οδηγούνται στο χώρο καταστροφής τους ακολουθώντας τη μικρότερη δυνατή διαδρομή, δεδομένου ότι η πιθανότητα ατυχήματος είναι ανάλογη του μήκους του δρομοποιήσιμου.

Δυστυχώς, έως σήμερα όχι μόνο δεν έχουν κατασκευαστεί αυτά τα δύο εργοστάσια των τοξικών, αλλά εξ όσων γνωρίζουμε, δεν υπάρχει καν

προέγκριση χωροθέτησης του χώρου στον οποίο θα κατασκευαστούν. Αξίζει να σημειωθεί ότι σε επιστημονική ημερίδα που διοργάνωσε το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος, τον Οκτώβριο του περασμένου έτους, διατυπώθηκε η απόψη ότι θα μπορούσε να αξιοποιηθεί η ταιμεντοβιομηχανία για την εξάλειψη των τοξικών αποβλήτων, οπότε θα επιτυγχάνουμε και καλύτερη διασπορά των χώρων καταστροφής σε σχέση με τους χώρους παραγωγής των αποβλήτων.

Ούτε επί της απόψεως αυτής υπήρξε επίσημη θέση της κυβερνήσεως. Πρόκειται για ένα μείζον πρόβλημα, δεδομένου ότι αν δεν ληφθεί κάποιο μέτρο η χώρα κινδυνεύει να γίνει σκουπίδοτοπος τοξικών. Η μεταφορά των τοξικών στο εξωτερικό για καταστροφή θα πρέπει να γίνεται με συνθήκες μέγιστης δυνατής ασφάλειας. Αυτό μπορεί να γίνει με μηδενικό κόστος, αρκεί μόνο να χωροθετηθεί η κυβέρνηση λιμένες για την εξαγωγή των αποβλήτων κατά Περιφέρεια.

Είναι σκόνη οξύμωρο να «αποσυμφορείται» ο Πειραιάς από τα επιβατικά πλοία των Κυκλάδων, όπως φημιολογείται ότι σχεδιάζει το ΥΕΝ, και να κατακλύζεται με τοξικά φορτία. Συγκεκριμένα, μπορούν να αξιοποιηθούν το λιμάνι της Θεσσαλονίκης για τα φορτία της Μακεδονίας, το λιμάνι της Καβάλας για τα φορτία της Θράκης, το λιμάνι του Βόλου

για τα φορτία της Θεσσαλίας, το λιμάνι της Ηγουμενίτσας για τα φορτία της Ηπείρου, τα λιμάνια των Πατρών και της Καλαμάτας για τα φορτία της Πελοποννήσου και το λιμάνι του Ηρακλείου για φορτία της Κρήτης.

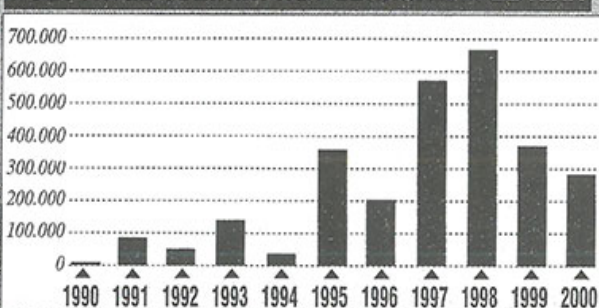
Ειδικά για τα φορτία που παράγονται στην Αττική και στη Βοιωτία, πρέπει να χρησιμοποιηθούν και τα λιμάνια της Ραφήνας και του Λαυρίου και για τη Δ. Αττική το λιμάνι της Ελευσίνας.

Οι προτάσεις που έγιναν αποδεκτές παμψηφεί από το Νομαρχιακό Συμβούλιο και θα εφαρμοστούν είναι ότι:

1. Η Νομαρχία θα απαιτήσει από την κυβέρνηση να κατασκευαστούν επιπέδους τα εργοστάσια επεξεργασίας και καταστροφής των τοξικών.
2. Να υπάρξει χωροταξική κατανομή για τα λιμάνια από τα οποία θα εξάγονται τα τοξικά.
3. Να διατεθεί χώρος φύλαξης των φορτίων από τον ΟΛΠ.
4. Να χρησιμοποιούνται τα τοξικά απόβλητα από την ταιμεντοβιομηχανία.
5. Να υπάρξουν σοβαρές εγγυήσεις από τις εταιρείες που τα ελέγχουν για την ασφαλή μεταφορά τους αλλά και τη δυνατότητά τους να καλύψουν το τεράστιο οικονομικό κόστος σε περίπτωση ατυχήματος (μέσω των ασφαλίσεων).

Επίσης, οι Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις θα πρέπει να στελεχωθούν με εξειδικευμένο προσωπικό που να μπορεί να πραγματοποιεί ελέγχους, καθώς μόνο το 0,12% των τοξικών εξάγεται ενώ αποθηκεύονται από τις ίδιες τις επιχειρήσεις σε ποσοστό 76%. Δυστυχώς δεν υπάρχει έλεγχος για τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται. Τα ασφαλιστήρια των συμβάσεων θα πρέπει να πληρούν συγκεκριμένες προδιαγραφές, ώστε σε περίπτωση ατυχημάτων το ύψος των ασφαλιστρών να μπορεί να καλύπτει το κόστος ενός τόσο σοβαρού ατυχήματος. Είναι χρέος της Τοπικής Αυτοδιοίκησης β' βαθμού να ευαισθητοποιήσει τους πολίτες. Αυτές είναι οι προτάσεις μας και από την ανταπόκριση των ιδυνόντων θα κριθεί και η περαιτέρω στάση μας.

ΠΟΣΟΤΗΤΕΣ ΤΟΞΙΚΩΝ ΠΟΥ ΕΞΗΧΘΗΣΑΝ ΣΕ ΚΙΛΑ





Καταγγελία περί ψευδών ειδήσεων

*Από το προεδρείο
του Ιδρύματος
Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης
λάβουμε την ακόλουθη
ανακοίνωση*

Οι τρεις πρώην διαχειριστές της περιουσίας της Αθηνάς Ρουσέλι ανακοινώνουν τα εξής: «1. Με το από 20.12.2000 εφετηρίο του ο Ρουσέλι ισχυρίζεται ότι όλα τα δυσφημιστικά που ελήχθησαν εναντίον μας κατά καιρούς (πλην δύο), καθώς και οι συναφείς με αυτά άδικες πράξεις (δημοσίευσή τους κ.λπ.) έγιναν από τον τότε δικηγόρο και εκπρόσωπό του καθηγητή κ. Ν. Κουράκη χωρίς τη δική του εντολή ή έγκριση, γιατί ο ίδιος δεν γνώριζε ελληνικά, δεν κατοικεί στην Ελλάδα, δεν είχε τη δυνατότητα να τον ελέγχει και επομένως ο ίδιος δεν ευθύνεται γι' αυτά. Ισχυρίζεται επίσης ότι δεν επεδίωκε τη μείωσή μας αλλά τη διασφάλιση ικανοποιητικής διαχείρισεως του Ιδρύματος χάριν της κόρης του που προσδοκά να γίνει πρόεδρός του. Το εφετήριο υπογράφεται από τον καθηγητή κ. Παναγιώτη Παπανικολάου και τη δικηγόρο κ. Ελίζα Βόζεμπεργκ. Υπενθυμίζουμε ότι ο κ. Κουράκης απηλλήλη στο Τριμελές Εφετείο

Αθηνών ακριβώς γιατί υπεστήριζε τα αντίθετα, ότι δηλαδή ενεργούσε κατόπιν εντολής του πελάτη του, Ρουσέλι, ο οποίος και φέρει όλη την ευθύνη. Με εξώδικό μας προς τον καθηγητή κ. Κουράκη του γνωστοποιήσαμε το κείμενο του εφετηρίου του Ρουσέλι και τον καλέσαμε με την επιφύλαξη παντός δικαιώματός μας να παρέμβει στη δικάσιμο της 22.02.2001 του Εφετείου Αθηνών για να αντικρούσει αυτούς τους ψευδείς ισχυρισμούς που, εάν παρ' ελλείδα αποδειχθούν βάσιμοι, καθιστούν ευθύνες στον κ. Κουράκη. 2. Η στήλη του κ. Στ. Κρίκη στα "Νέα", η εκπομπή της κ. Τασούλη και του κ. Χατζηνικολάου στο Mega και η εκπομπή του κ. Λοβέρδου στη NET διευτηρήσαν

προ ημερών τη δήθεν περιφανή νίκη που κατήγαγε η Αθηνά Ρουσέλι, όταν προ ημερών δικαστήριο της Ελβετίας απέρριψε δική μας αγωγή κατ' αυτής για δικαστικές δαπάνες ύψους 8 και πλέον δισεκατομμυρίων δρχ. ή σε κάθε περίπτωση σημαντικότερου ποσού. Η είδηση αυτή είναι, όπως αποδεικνύεται από τη δικαστική απόφαση, πολλαπλώς και ουσιαστικώς ψευδής. Ο Ρουσέλι είναι εκείνος που ενεργών για τον εαυτό του και ως κηδεμών της Αθηνάς (την οποία ενέληξε) μας ενήγαγε τρεις φορές, αλλά προ της εκδόσεως της αποφάσεως επί των τριών αγωγών του παρητήθη και όφειλε να πληρώσει τη δικαστική μας δαπάνη. Ο δικηγόρος μας εξήτησε την καταδίκη του Ρουσέλι στη δικαστική μας δαπάνη και παρεπονέθη για την απόφαση του δικαστηρίου να συμψηφίσει τη δαπάνη αυτή. Κατέναν απολύτως συγκεκριμένο ποσό, πολλώ δε μάλλον 8 δισεκατομμυρίων, δεν εξήτησε και ως γνωστόν η δικαστική δαπάνη είναι ασήμαντη, γενικώς και για

τον Ρουσέλι μηδαμινή. Μας εντυπωσιάζει ότι και αυτή τη φορά η εφημερίδα και τα δύο κανάλια παρέκαμψαν το ζήτημα της αξιοπιστίας του κ. Ρουσέλι και, έχοντας πρόσβαση στη δικαστική απόφαση, την αγνόησαν κατά τα ουσιαστικά της μέρη επί το εντυπωσιακότερον.

3. Εν όψει της προσεχούς εκδόσεως της εφέσεως του Ρουσέλι κατά της πρωτοδίκου αποφάσεως του Ε' Τριμελούς Πλημμελειοδικείου Αθηνών, που τον καταδίκασε σε πενταετή φυλάκιση και τριετή στέρηση των πολιτικών του δικαιωμάτων (δικάσιμος 9 Μαρτίου 2001), ο Ρουσέλι ισχυρίζεται ότι ο ενδιαφερόμενος στη δίκη αυτή δεν είναι ο ίδιος αλλά η κόρη του Αθηνά, που αυτός προσπαθεί να προστατεύσει και χάριν της οποίας μας κατασκοφάντησε.

Ως γνωστόν, το προεδρείο του Ιδρύματος δεν ανέλαβε την προστασία της περιουσίας της Αθηνάς που εκινδύνευε από τις προσωπικές και επιχειρηματικές επιδόσεις του Ρουσέλι αυτοβούληως αλλά κατόπιν ρητού αιτήματος της Χριστίνας Ωνάση, μητέρας της Αθηνάς, που νομίζουμε αγαπούσε την κόρη της τουλάχιστον όσο και ο Ρουσέλι.

Προς τιμήν μας, ο μεν Ρουσέλι απεβλήθη από το ελβετικό δικαστήριο ως ένας εκ των πέντε διαχειριστών της περιουσίας της Αθηνάς γιατί είχε "πολύ προσωπικά συμφέροντα όπως απεδείχθη στις διάφορες υποθέσεις", εμείς δε γιατί είχαμε εντάσεις στις σχέσεις μας με τον Ρουσέλι που επηρέαζαν αρνητικά την Αθηνά. Το πόσο ηρωικά προστατεύει ο Ρουσέλι την Αθηνά φαίνεται από τα ποσά που αναλίσκει από την περιουσία της, τα οποία ψευδώς αναβιβάζει στο εφετήριο του σε 5 εκατομμύρια δολ. ΗΠΑ ετησίως αφορολόγητα, ενώ πραγματικά υπερβαίνουν κατά πολύ τα 12,5 εκατομμύρια δολλάρια ΗΠΑ αφορολόγητα ή 4,5 δισεκατομμύρια δρχ. ετησίως, πλέον διάφορα άλλα έξοδα. Μπροστά σ' αυτά μία ταπεινή δικαστική δαπάνη που απροσδιόριστα εξήτησε ο δικηγόρος μας είναι ασήμαντη».



One step ahead



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

SHIP REPAIR SERVICES
WORKSHOPS/SPARES MANUFACTURING



Ο Στέλιος Ζαμπετάκης, νέος πρόεδρος της ΕΕΑ

*«Απαιτείται πολλή και μεθοδική δουλειά
για να αντιμετωπίσουμε
τα συσσωρευμένα προβλήματα του κλάδου»*

Σε αντιπροσωπευτικό διοικητικό συμβούλιο για να επιλυθούν τα τεράστια συσσωρευμένα προβλήματα που απασχολούν έντονα όλες τις ακτοπλοϊκές εταιρείες, προχώρησαν στις αρχές Ιανουαρίου κατά τη διάρκεια αρχαιρεσιών οι ακτοπλοίοι-εφοπλιστές.

Σε κλίμα ενότητας, εν όψει των δύσκολων περιόδων πλόγας της άρσης του καμποτάζ, τα μέλη της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας εξέλεξαν νέο πρόεδρο τον Στέλιο Ζαμπετάκη, διευθύνοντα σύμβουλο της ANEK.

Η αποστολή του αυτή την κρίσιμη περίοδο είναι δύσκολη, κάτι που έχουν αντιληφθεί όλοι οι πλοιοκτήτες, άλλωστε δεν είναι τυχαίο ότι ομόφωνα του προτάθηκε η θέση του προέδρου. Η ΕΕΑ αναμένεται να γυρίσει καινούργια σελίδα μετά την απώλεια του Παντ. Σφηνιά, ο οποίος κατείχε το προεδρικό αξίωμα τα 6 τελευταία χρόνια.

Μετά την εκλογή του ο κ. Ζαμπετάκης δήλωσε: «Αποτελεί τιμή για τον όμιλό της ANEK η ομόφωνη πρόταση για την προεδρία. Από εδώ και πέρα απαιτείται πολλή και μεθοδική δουλειά για να αντιμετωπίσουμε τα συσσωρευμένα προβλήματα του κλάδου. Η σύμπνοια και η διάθεση συνεργασίας που εκδηλώθηκε από όλα τα μέλη της Ένωσης θα αποτελέσουν τη βάση για την άσκηση των καθηκόντων μου». Στις υπόλοιπες θέσεις του Δ.Σ. της ΕΕΑ εξελέγησαν οι: Στ. Σαρρής, α' αντιπρόεδρος, Κώστας Αγαπητός, β' αντιπρόεδρος, Γ. Λεφάκης, γενικός γραμματέας, Δ. Κούκουλας, αναπληρωτής γενικός γραμματέας, Αντ. Αγαπητός, ταμίας, Αν. Αθηναίος, σύμβουλος δημοσίων σχέσεων και μέλη οι Γ. Αγουδήμος, Γ. Αλεβίζος, Γ. Γούτος και Κρ. Μαραθάκης.

Οι Μινωικές Γραμμές και η MFD έχουν την πλειοψηφία στο Δ.Σ. με 6 συμβούλους, ενώ ο όμιλος της ANEK έχει 5.

Αναχρονιστική η εθνική νομοθεσία

Επιτέλους οι προτάσεις τόσο των ναυτεργατικών σωματείων όσο και των πλοιοκτητών ως προς τις συνθήκες των πληρωμάτων να εξεταστούν προσεκτικά και σε βάθος, με προσδιορισμό του πραγματικού ναυτεργατικού δυναμικού της χώρας.

Για το θέμα αυτό έχει ήδη γίνει πρόταση για ανάθεση εκπόνησης σχετικής μελέτης από ειδική επιστημονική ομάδα, που θα μπορούσε να καθύψει όλο το φάσμα γύρω από τα ναυτεργατικά θέματα.

«Η μελέτη αυτή θα μπορούσε να καταγράψει την εικόνα της σημερινής κατάστασης από πλευράς των εν ενεργεία πραγματικών ναυτικών και τον αριθμό, κατά κατηγορία πλοίων, που υπηρετούν. Παράλληλα, θα εντοπίσει τον αριθμό των πραγματικών ανέργων ναυτικών κατά κλάδο και σε συνδυασμό με τις προοπτικές, σε ορίζοντα γνωστών εξελίξεων, στις νέες ναυπηγήσεις, θα μπορεί να εντοπίσει τις τυχόν ανάγκες κατά κλάδο ή πλεονάσματα στην απασχόληση ναυτικών», αναφέρεται μεταξύ άλλων στο υπόμνημα της Ένωσης.

Ένα άλλο θέμα που απασχολεί έντονα τους πλοιοκτήτες είναι η λιμενική υποδομή, η οποία θα πρέπει να βελτιωθεί εν όψει και των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004.

Τα λιμάνια Πάτρας και Ηγουμενίτσας, σύμφωνα με τη διοίκηση της ΕΕΕΠ, στερούνται βασικών έργων ελλιμενισμού των πλοίων, αιθουσών υποδοχής επιβατών, εξοπλισμού, ελέγχου εισόδου, κατάλληλης περιφράξης κ.ά.

Αναχρονιστική, μακριά από τις εξελίξεις στο διεθνές και ιδιαίτερα στον κοινοτικό χώρο, χαρακτηρίζει με υπόμνημά της στο Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος την εθνική νομοθεσία, που ρυθμίζει θέματα εργασίας επί των επιβατηγών πλοίων και ιδιαίτερα των κρουαζιερόπλοίων, η Ένωση Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων.

Όπως υποστηρίζει ο πρόεδρος της ΕΕΕΠ Ανδρέας Ποταμιάνος, πρέπει

Στο λιμάνι της Πάτρας πρέπει άμεσα να γίνουν τα ακόλουθα έργα: Κατασκευή σύγχρονου σταθμού επιβατών, βελτίωση της περιφράξης του λιμενικού χώρου, αύξηση της χωρητικότητας υποδοχής των πλοίων, απομόνωση της προβλήτας του Αγίου Νικολάου από τον υπόλοιπο λιμενικό χώρο, κατασκευή κατάλληλων θυρών εισόδου και αυστηρότερος έλεγχος από τους λιμενικούς. Ακόμα, εγκατάσταση κλειστού κυκλώματος τηλεόρασης, απομάκρυνση υποστεγών-αποθηκών προς διευκόλυνση της κυ-



χώρες. Είναι ανάγκη να επενδύσουμε στη συστηματική προβολή της Ελλάδας πολύ μεγαλύτερα ποσά. Είναι φανερό ότι η κατάλληλη προβολή της χώρας μας στο εξωτερικό βοηθάει και στην άσκηση της εξωτερικής μας πολιτικής, δημιουργώντας το κατάλληλο κλίμα» τονίζεται στο υπόμνημα, ενώ για την Ολυμπιακή υπογραμμίζεται: «Η όχι ακόμα καλή κατάσταση στην Ο.Α. δεν έχει αλλοιάξει την εικόνα και εξακολουθεί να επιφέρει αναστάτωση στο τουριστικό ρεύμα προς τη χώρα μας. Επιβάλλεται με κάθε τρόπο και μέσο η συνέχιση παρέμβασης από τους τουριστικούς φορείς προς τη διεύθυνση της Ο.Α. και την κυβέρνηση, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ομαλοποίηση της κατάστασης».

κλιφορίας κ.ά.

Στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας έχουν καταγραφεί τα ακόλουθα έργα κατασκευής: Διαπλάτυνση του διαύλου προς εξασφάλιση ταυτόχρονης εισόδου και εξόδου των πλοίων, ώστε να αποφεύγονται άσκοπες καθυστερήσεις, εξασφάλιση τρόπου άμεσης αποκατάστασης ζημιών στη σήμανση του διαύλου προς αποφυγή ατυχήματος, κατασκευή περισσότερων ραμπών για την εξυπηρέτηση των αναγκών των μεγάλων πλοίων, εξασφάλιση περισσότερων θέσεων πρόσδεσης και σε σημεία που να δημιουργούνται ικανές αποστάσεις μεταξύ των πλοίων. Επί πλέον, βελτίωση του φωτισμού στο χερσαίο λιμενικό χώρο, εξασφάλιση μεγαλύτερου χώρου και εγκατάσταση κλειστού για στάθμευση των προς φόρτωση οχημάτων, εγκατάσταση κλειστού κυκλώματος τηλεόρασης και προμήθεια κινητών μονάδων ελέγχου περιεχομένου οχημάτων ειδικά για τα φορτηγά.

Διαφήμιση και Ολυμπιακή Αεροπορία

Περισσότερη διαφήμιση και καλύτερες υπηρεσίες από τον εθνικό αερομεταφορέα ζητεί η Ένωση Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων. «Σήμερα η χώρα μας επενδύει στην προβολή του τουρισμού ποσά κατά 2 ή και 3 φορές μικρότερα απ' ό,τι οι λοιπές ανταγωνίστριες

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
- Σχοδικά
- Σφραγίδες

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

ΑΜΕΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗ

ΣΤΑΝ & ΟΛΜ Σ.Α. 42 27 200

Ο ρόλος του ΝΕΕ ως συμβουλευτικού οργάνου για την άσκηση ναυτιλιακής πολιτικής από το ΥΕΠ

του Σπυρίδωνος Αλεξανδράτου,
προέδρου του Ναυτικού Επιμελητηρίου
της Ελλάδος

*Το Ναυτικό Επιμελητήριο
της Ελλάδος είναι Νομικό
Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου
και κατά νόμο ο σύμβουλος
της Πολιτείας, ειδικότερα δε
του υπουργείου Εμπορικής
Ναυτιλίας, για ναυτιλιακής
φύσεως θέματα.*

*Το θεσμικό του αυτό ρόλο πάντα
προσπαθεί να τον παίζει
κατά τον καλύτερο
και επωφελέστερο τρόπο
για τη ναυτιλία και τη χώρα μας.
Ας δούμε όμως εν συντομία
τι σημαίνει ο όρος «άσκηση
ναυτιλιακής πολιτικής».*



Εωρώ ότι η ναυτιλιακή πολιτική δεν είναι ένα στατικό στοιχείο αλλά χρειάζεται συνεχή αναπροσαρμογή ανάλογα με τα διεθνή δεδομένα και τις διαμορφούμενες συνθήκες εντός και εκτός Ελλάδος. Άλλες ήταν οι ανάγκες της δεκαετίας του '80 με τη ναυτιλιακή κρίση και τους δεκάδες χιλιάδες Έλληνες άνεργους ναυτικούς και άλλες είναι σήμερα, οπότε το ναυτεργατικό δυναμικό δεν επαρκεί να καλύψει τις ανάγκες του μεγάλου ελληνικού και ελληνόκτητου στόλου. Άλλες ήταν οι ανάγκες πριν από κάποια χρόνια για τη στελέχωση του πλοίου, προκειμένου αυτό να επιτελεί σωστά τον προορισμό του, και άλλες είναι σήμερα με το νέο κλίμα που έχει δημιουργηθεί μέσα από το διεθνές κανονιστικό πλαίσιο με τον ISM-Code, την αναθεωρημένη STCW/95 κ.λπ. Από τα δύο παραπάνω χαρακτηριστικά παραδείγματα φαίνεται καθαρά ότι η ναυτιλιακή πολιτική πρέπει να αλλάζει καθώς και η ανάγκη για ευελιξία και γρήγορη προσαρμογή στις εκάστοτε ανάγκες. Το ΝΕΕ έχει την υποδομή να το αντιλαμβάνεται αυτό νωρίς και με το συμβουλευτικό του ρόλο να προσπα-

θεί να το περάσει στην Πολιτεία. Τα πράγματα αυτά, όμως, δεν είναι πάντα εύκολα ούτε και προωθούνται με τους ρυθμούς που απαιτεί η ναυτιλία, και αυτό έχει τις αρνητικές του επιδράσεις. Από τα περίπου 3.500 ελληνόκτητα πλοία τα 900 είναι κάτω από τη γαλανόλευκη. Βλέπετε οι κρατικές αρχές και η Πολιτεία γενικότερα ενεργούν με άλλο πνεύμα και με χρονοβόρες διαδικασίες σε σύγκριση με την ιδιωτική πρωτοβουλία, που είναι ευέλικτη και ο ανταγωνισμός την υποχρεώνει να παίρνει άμεσες και αποτελεσματικές αποφάσεις περιορίζοντας τις πολυπλοκές διαδικασίες. Ο ανταγωνισμός σήμερα είναι από τα πλέον έντονα προβλήματα στη ναυτιλία και όχι μόνον, που δυστυχώς οι ναύλοι δεν είναι ούτε εύκο-λοι ούτε πολλοί και το πλοίο υποχρεούται να βρει κάθε φορά τη χρυσή τομή για να αντιμετωπίσει αυτή την κατάσταση. Υπάρχουν πλοία που σε σύγκριση με το υπό ελληνική σημαία έχουν μικρότερο κόστος, όρα για τον ίδιο ναύλο είναι περισσότερο ανταγωνιστικά. Υπάρχουν χώρες που με διάφορες «μεθοδεύσεις» προσπαθούν να κάνουν τα πλοία τους να κοστίζουν λιγότερο και να είναι έτσι ανταγωνιστι-



*Λειτουργώντας στο πλαίσιο
του θεσμικού μας ρόλου
ενεργούμε πολύπλευρα,
για να υπάρχει κατά το δυνατόν
ενιαία πρόταση
προς το κράτος
από τον εφοπλισμό*

κότερα των άλλων. Ως Έλληνες που δεν έχουμε εθνικές μεταφορές, το μοντέλο αυτό δεν μας βρίσκει σύμφωνους διότι πάντα επιδιώκουμε στο διεθνή στίβο να επικρατεί η βασική αρχή του «Free & Fair Competition». Όμως πιστεύω υπάρχουν στοιχεία που η χώρα μας, εάν σωστά τα εκτιμήσει, θα συμβάλει θετικά στο να γίνει και το ελληνικό πλοίο ανταγωνιστικό.

Εκτός από όλα τα παραπάνω το NEE, στην προσπάθεια για να επικρατήσουν καλύτερες συνθήκες και αρχές από την Πολιτεία στη

αναφύονται και πάντα υπάρχουν είτε μεταξύ των διαφόρων εφοπλιστικών ενώσεων είτε μεταξύ των διαφόρων ναυτιλιακών εταιρειών είτε μεταξύ των φορέων της ναυτιλίας και διοικητικών αρχών κ.λπ.

Στο πρόβλημα της Ακτοπλοΐας (βλέπε καμπανάκι) πιστεύω ότι ο ρόλος μας ήταν θετικός για την αντικειμενικότερη αντιμετώπιση του

διαμόρφωση και άσκηση της ναυτιλιακής πολιτικής, προσφέρει εποικοδομητικά τις υπηρεσίες του με το να συγκεράσει αρκετές φορές τις διαφορές και αντιθέσεις που

θέματος. Εξίσου θετική ήταν η μεσοδιάβησή μας στην αντιμετώπιση προβλημάτων στην ομαλή λειτουργία του ΟΛΠ Α.Ε. αλλά και αρκετών άλλων προβλημάτων που αναφύονται κατά την άσκηση της ναυτιλιακής πολιτικής από την Πολιτεία.

Έτσι, λοιπόν, λειτουργώντας στο πλαίσιο του θεσμικού μας ρόλου, ενεργούμε πολύπλευρα τόσο για να υπάρχει κατά το δυνατόν ενιαία πρόταση προς το κράτος από τον εφοπλισμό, όσο και για να υπάρχει συγκερασμός των διαφόρων θέσεων και απόψεων και οι αντιθέσεις να γίνονται συναινέσεις, οπότε και η Πολιτεία να βρίσκει ευκολότερο έδαφος για την άσκηση της πολιτικής της.

Ένα στα 6 πλοία

Το ελληνικό νηολόγιο κατέχει
σήμερα την 4η θέση παγκοσμίως,
πίσω από Παναμά, Λιβερία
και Μάλτα.

του Νάσου Πουλακίδα

ανήκει σε Έλληνα

Τ

ο 17,4% του παγκόσμιου στόλου κατέχουν σήμερα οι Έλληνες εφοπλιστές, βάσει στοιχείων του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδας.

Αυτό σημαίνει ότι ένα στα 6 πλοία είναι ελληνικό ή ελληνόκτητο. Από στατιστικά στοιχεία προκύπτει ότι το 85% και πλέον του διεθνούς εμπορίου διακινείται πλέον διά θαλάσσης, αφού θεωρείται το ασφαλέστερο μέσο, συγκριτικά με τα άλλα μεταφορικά μέσα, είναι το φθηνότερο και το φιλικότερο προς το περιβάλλον.

Η ναυτιλία αναπτύσσεται συνεχώς και σήμερα στον ελληνικό χώρο λειτουργούν 835 ναυτιλιακά γραφεία στα οποία βρίσκουν απασχόληση περισσότερα από 12.000 άτομα. Όμως γενικότερα με την παραναυτιλιακή υποδομή που απαιτεί η ναυτιλία (πρακτορεία, εταιρείες προμηθειών, νηογνώμονες, ναυτομεσιτικά γραφεία, δικηγορικά γραφεία κ.ά.) εκτιμάται ότι 80.000 άτομα βρίσκουν απασχόληση. Ως πληρώματα στα πλοία είναι ναυτολογημένοι περίπου 30.000 ναυτικοί.

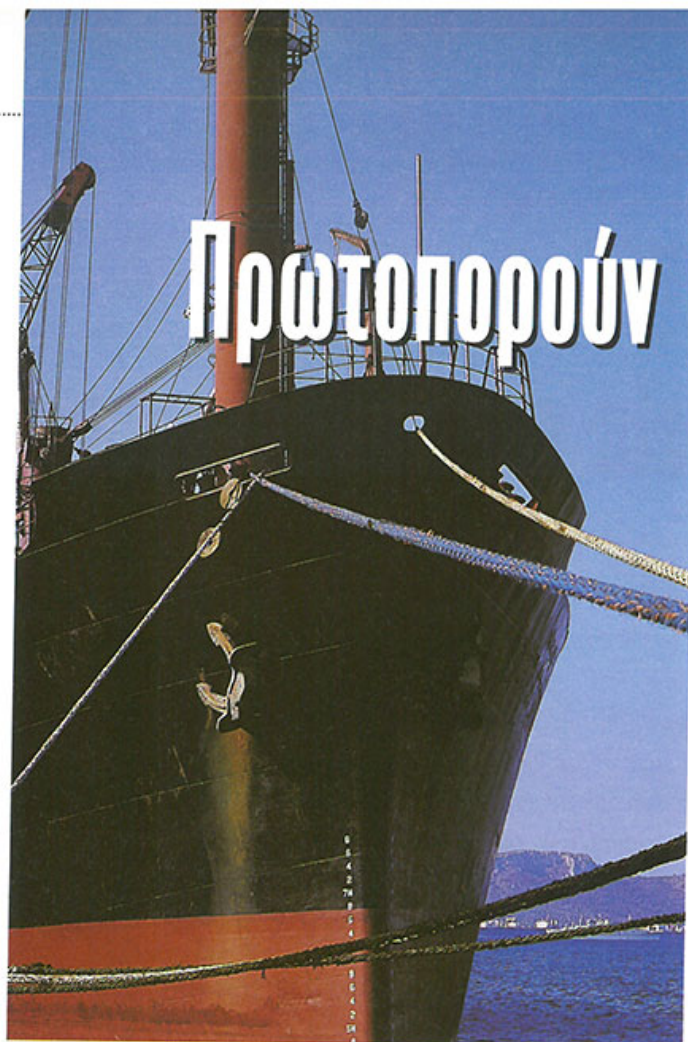
Η ελληνική εμπορική ναυτιλία με πλοία ελληνικής σημαίας και ελληνόκτητα κατέχει σήμερα παγκοσμίως την 1η θέση, με περίπου 153 εκατομμύρια τόνους, συγκροτείται δε από πλοία όλων των κατηγοριών όπου ο μεγαλύτερος όγκος είναι τα δεξαμενόπλοια και κύδην φορτίου πλοία.

Αυτή η ναυτιλία έχει τελευταία αξιοσημείωτη ανοδική πορεία κα έφτασε από τα 2.487 στις αρχές της δεκαετίας του 1990, στα 3.584 το 2000. Από αυτά τα 909 είναι υπό ελληνική σημαία και αντιπροσωπεύουν περίπου το 25 έως 28% του τονάζ.

Οι Έλληνες εφοπλιστές από τις ξένες σημαίες προτιμούν αυτές της Κύπρου, της Μάλτας, του Παναμά και της Λιβερίας.

Η ελληνική σημαία έχει στη δύναμή της 43 εκατομμύρια τόνους και κατέχει παγκοσμίως την 4η θέση. Πρώτο σε δύναμη νηολόγιο είναι αυτό του Παναμά και έπονται της Λιβερίας, της Μάλτας και της Ελλάδας. Αξίζει να σημειωθεί ότι στην Ευρωπαϊκή Ένωση η Ελλάδα κατέχει την πρώτη θέση με περίπου 40% όταν η επόμενη χώρα (η Ιταλία) κατέχει μόλις το 12% της χωρητικότητας και η Γερμανία το 9,87%, η Ολλανδία το 7,30% και η Μεγάλη Βρετανία το 7,24%.

Η ναυτιλία μας αποτελεί μία σημαντική συναλλαγματοφόρο πηγή ενίσχυσης της ελληνικής οικονομίας, καθώς τα τελευταία 10 χρόνια σε ετήσια βάση υπάρχει εισροή συναλλάγματος από 1,8 έως 3,2 δισ. δολάρια. Το σημαντικότερο είναι ότι στο ναυτιλιακό συναλλάγμα δεν υπάρχουν δαπάνες οι οποίες αποτελούν προϋπόθεση για τα άλλα συναλλαγματοφόρα πεδία όπως είναι ο τουρισμός, οι βιομηχανίες, τα αγροτικά προϊόντα κ.λπ.



Πρωτοπορούν

στις παραγγελίες

**GEORGE MOUNDREAS
and Company SA**

Στην παγκόσμια πρωτοπορία παραμένουν οι Έλληνες εφοπλιστές από πλευράς παραγγελιών αφού τα συμβόλαια που έχουν υπογράψει και αφορούν στην κατασκευή νέων σκαφών ανέρχονται σε 283 συνολικού τονάζ 25.881.057 τόνων d.w.

Εξ αυτών τα μισά περίπου έχουν παραγγελθεί μέσα στο 2001.

Σημειώνεται και η μεγάλη προτίμηση που δείχνουν οι Έλληνες στα σκάφη μεταφοράς υγρών καυσίμων, προφανώς, διότι διαβλέπουν καλές προοπτικές στη συγκεκριμένη αγορά.

ΕΚΚΡΕΜΕΙΣ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ ΠΡΟΤΕΥΝΚΤΩ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ

Κατηγορίες πλοίων	Units	DWT	Units	DWT
Cape size bulkcarriers	11	1.842.370		
Panamax bulkcarriers	58	4.265.554		
Handymax bulkcarriers	37	1.889.841		
Handysize bulkcarriers	11	302.615		
Συνολικά bulkcarriers	117	8.300.380	117	8.300.380
ULCC	4	1.770.000		
VLCC	21	6.364.500		
Suezmax	30	4.773.877		
Aframax	18	1.985.700		
Panamax tankers	6	420.000		
Product Tankers	27	1.429.100		
Συνολικά Tankers	106	16.733.177	106	16.733.177
Containerships	4	804.000		
Multi-Purpose Ships (MPP)	1	12.000		
Reeferships	3	31.500		
Specialized Cargo Ships	18	847.500	18	847.500
Gaz Carriers	7			
Ro-Ro	3			
Pure Car Carriers (PCC)	2			
Cruise Vessels	8			
Passenger Ferries	22			
Συνολικά non DW measured unit	42	42		
Συνολικές παραγγελίες			283	25.881.057

Βάσει στοιχείων Δεκεμβρίου 2000

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ ΠΡΟΤΕΥΝΚΤΩ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ ΤΟ 2000

Κατηγορίες πλοίων	Units	DWT	Units	DWT
Cape size bulkcarriers	5	850.770		
Panamax bulkcarriers	15	1.222.600		
Handymax bulkcarriers	14	706.000		
Handysize bulkcarriers	5	140.000		
Συνολικά bulkcarriers	39	2.919.370	39	2.919.370
ULCC	1	440.000		
VLCC	10	3.041.000		
Suezmax	19	3.056.000		
Aframax	21	2.271.000		
Panamax tankers	6	424.000		
Product Tankers	13	677.000		
Συνολικά tankers	70	9.909.000	70	9.909.000
Containerships	14	818.000		
		(62.856 TEU)		
Συνολικά containerships	14	818.000	14	818.000
LPG	3			
Car-Ferry	5			
Pure Car Carriers (PCC)	2			
Total non DW measured units	10			
Συνολικές παραγγελίες			133	13.646.370

Αβέβαιη η πορεία της ναυλαγοράς

Ξεκινώντας την πρώτη έκθεση του 2001 θα θέλαμε, κατ' αρχάς, να ευχηθούμε στους αναγνώστες του περιοδικού ο καινούργιος χρόνος να φέρει υγεία και ευτυχία και να αποβεί ακόμη πιο δημιουργικός για την ελληνική ναυτιλία.

Μετά το πέρας της εορταστικής περιόδου των Χριστουγέννων και της Πρωτοχρονιάς, η αγορά του Πειραιά δείχνει να επιστρέφει στους φυσιολογικούς ρυθμούς της, χωρίς να παρουσιάζονται ιδιαίτερες μεταβολές σε σχέση με τις συνθήκες που επικρατούσαν κατά τα τέλη του προηγούμενου έτους.

Οι συνθήκες που οδήγησαν την αγορά μεταχειρισμένων πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου σε στασιμότητα τους τελευταίους μήνες του 2000 δεν έχουν εκλείψει.

Τόσο η υπερπροσφορά τονάζ, όσο και η αβέβαιη πορεία της ναυλαγοράς συγκρατούν τους υποψήφιους αγοραστές, οι οποίοι φαίνονται να διατηρούν τη στάση αναμονής που είχαν επιλέξει κατά το τελευταίο διάστημα. Η αυξημένη κινητικότητα που παρατηρήθηκε τις πρώτες εβδομάδες του έτους ήταν ένα φαινόμενο φυσιολογικό και μάλλον πρόσκαιρο που δημιουργήθηκε από την προσπάθεια ενημέρωσης της αγοράς και όχι από ουσιαστικό αγοραστικό ενδιαφέρον.

Από την άλλη, εάν και διαφαίνεται μια μικρή χαλάρωση των επιπέδων των τιμών, αυτή δεν έχει αποδειχθεί έμπρακτα. Τουλάχιστον προς το παρόν.

Η ξέφρενη «κούρσα» που επικρατούσε στο χώρο των δεξαμενόπλοιων δείχνει μάλλον να κοπάζει χωρίς, όμως, το γεγονός αυτό να αποτελεί βάση για περαιτέρω ανησυχία.

Οι τιμές των μεταχειρισμένων είναι υψηλότερες και όσοι εμπλέκονται στο χώρο εξακολουθούν να απολαμβάνουν ικανοποιητικότατους ναύλους.

Αξίζει να σημειωθεί ότι τόσο οι τιμές όσο και οι ναύλοι βρίσκονται στα υψηλότερα επίπεδα των τελευταίων δύομισι ετών.

Τέλος, ούτε ο τομέας των διαλύσεων παρουσίασε ιδιαίτερες μεταβολές.

Περιορισμένη έξαρση προσφερόμενου τονάζ παρατηρήθηκε στις αρχές του μήνα με αποτέλεσμα μια μικρή διόρθωση των τιμών προς τα κάτω.

Γενικότερα όμως, η τιμή του scrap διατηρείται σε υψηλότατα επίπεδα ξεπερνώντας τα \$170/ldt για πλοία ξηρού φορτίου και πλησιάζοντας σε πολλές περιπτώσεις τα \$190/ldt για τα δεξαμενόπλοια.

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

BULKCARRIERS

NAME	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	GEAR	PRICE SOLD US\$	BUYERS
LARA	8,517	1985	SPAIN	DR 2 X 50 TS, DR 2 X 25 TS	Region 2,000,000	ITALIAN BUYERS
ANANGEL MIGHT	23,130	1978	JAPAN	CR 2 X 22 TS Friendship	Region 1,860,000	CYPRUS BASED INTERESTS
STENBERG	23,903	1979	JAPAN	CR 4 X 25 TS	2,300,000	UNDISCLOSED
SEA MASTER	24,000	1997	CHINA	CR 4 X 30 TS	Region 10,700,000	GERMAN BUYERS
ILOILO	42,475	1990	JAPAN	CR 4 X 25 TS	Region 11,6-11,700,000 with 2 years BB back	GERMAN BUYERS
WESTERN TEAM	43,296	1984	JAPAN	CR 4 X 25 TS TEU 1076	Under 7,000,000	GREEK BUYERS
WESTERN TRUST	45,508	1982	JAPAN	-	Region 4,600,000	LONDON BASED BUYERS
GRIFFIN	45,734	1994	JAPAN	CR 4 X 25 TS	Region 14,500,000	UNDISCLOSED
MARINE RANGER	63,940	1984	DENMARK	-	Region 7,600,000	CHINESE
MAERSK TASIK	70,424	1990	KOREA	CR 4 X 25 TS	Region 15,250,000 with 3 years t/c back at rgn \$ 12,000/d	DALNAVE
BIG G.	71,397	1976	THE NETHERLANDS	-	2,000,000	UNDISCLOSED
EVER LEADER	73,880	1999	JAPAN	-	24,500,000 with 8 years t/c back	GERMAN BUYERS
EVER EXCELLENT	73,965	1998	JAPAN	-	24,000,000 with 8 years t/c back	GERMAN BUYERS
SINGAPORE ACE	133,082	1982	JAPAN	-	Region 7,500,000	SEVEN MOUNTAIN, KOREA
SETSUYO MARU	170,808	1985	JAPAN	-	Region 13,375,000	CHARTWORLD

TANKERS

NAME	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	FEATURES	PRICE SOLD US\$	BUYERS
DUTCH GLORY	2,321	1975	THE NETHERLANDS	Chemical	300,000	NORTH EUROPEAN BUYERS
DADES	6,211	1977	JAPAN	-	Region 1,000,000	OLYMPIC SHIPPING
ORCHID	6,792	1993	SINGAPORE	-	7,500,000	MALAYSIAN BUYERS
ALDEBARAN	9,268	1992	JAPAN	Chemical	6,500,000	MALAYSIAN BUYERS
PURPLE STAR	42,742	1974	JAPAN	-	1,700,000	CANADIAN BUYERS
MAGNOLIA	84,656	1983	POLAND	-	Region 11,500,000	UNDISCLOSED
GOLAR DUNDEE	302,432	1993	KOREA	-	53,000,000	U.S.A. BUYERS
GOLAR EDINBURGH	302,493	1993	KOREA	-	53,000,000	U.S.A. BUYERS



TWENEDECKERS/MPPs/CONTAINERS

NAME	TYPE	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	GEAR/T.E.U.	PRICE SOLD US\$	BUYERS
ANTARES	CONTAINER	7,754	1982	GERMANY	TEU 584 CR 2 X 35 TS	Region 3,300,000	INDONESIAN BASED BUYERS
KUO JANE	CONTAINER	18,235	1990	JAPAN	TEU 1142	9,500,000 with 8,750/d 3 years t/c back at \$	EUROBULK
RIDER B.	MPP/TWEEB	14,930	1982	UKRAINE	TEU 388 CR 7 X 12 TS DR 1 X 63 TS	Region 1,750,000	UNDISCLOSED
LADY DANIELLE	MPP/TWEEN	17,944	1978	U.K.	TEU 476 DR 1 X 100 TS DR 8 X 22 TS	Region 1,400,000	UNDISCLOSED
BRAVO	TWEEN	14,955	1988	RUMANIA	TEU 415 CR 6 X 13 TS	Region 882,000	UNDISCLOSED

DEMOLITION

NAME	TYPE	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE US\$/LDT	BUYERS
ZVENIGOROD	BULKER	22,896	1967	POLAND	123,5	-
	Pipe Carrier					
AL SALIMIAH	TWEEN	23,841	1974	U.K.	181,5	-
IBN BATTOTAH	TWEEN	23,841	1974	U.K.	181,5	-
GENERAL MADALINSKI	BULKER	37,844	1975	BULGARIA	174	INDIA
CARIB DAWN	SINGLE	2,997	1975	DENMARK	35	MEXICO
LADY BANA	TWEEN	10,080	1967	GERMANY	157,5	INDIA
FLAG KARIN	BULKER	67,826	1973	JAPAN	Region 176	BANGLADESH
WESTMAN	TWEEN	18,436	1979	U.K.	184	INDIA
EVERMORE CLEAR	TWEEN	16,010	1978	JAPAN	Region 175	INDIA
HACI SEFER KALKAVAN	BULKER	19,902	1967	NORWAY	Region 162	INDIA
ALKMINI A.	CAR CARRIER	35,657	1970	RUSSIA	Region 166,5	INDIA
VASILIKI L.	BULKER	38,808	1976	JAPAN	Region 178	CHINA
KARTERIA	CAR CARRIER	34,899	1974	JAPAN	Region 168	INDIA
LA EXPRESS	TWEEN	17,659	1978	BRAZIL	Region 184	BANGLADESH
KOREAN TRADER	BULKER	18,939	1977	KOREA	Region 180	BANGLADESH
BLUE SEA II	TANKER	24,277	1969	SWEDEN	Region 120 'As Is'	SUEZ
WHITE SEA	TANKER	29,990	1971	JAPAN	178	INDIA
VALCHIARA	TANKER	33,715	1976	DENMARK	Region 187	BANGLADESH
CHRYSSI V.	TANKER	19,950	1961	FRANCE	Region 194	PAKISTAN



Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις πριν από 1 χρόνο - Ιανουάριος 2000

1. BULKCARRIERS NAME	D.W.T	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
PRESTIGIOUS	23,873	1978	JAPAN	1,600,000	-
DROSSINI	24,586	1979	KOREA	2,100,000	GREEK BUYERS
SANKO POPPY	26,529	1984	U.K.	6,000,000	EUROPEAN BUYERS
SEA HARMONY	38,888	1985	JAPAN	7,750,000	GREEK BUYERS
SEA CHALLENGER	42,842	1985	JAPAN	8,700,000	CHINESE BUYERS
JAG MANEK	60,973	1981	JAPAN	5,600,000	GREEK BUYERS
MAERSK TAPAH	68,429	1989	JAPAN	14,000,000	GREEK BUYERS
LA CORDILLERA	164,891	1983	BELGIUM	9,600,000	GREEK BUYERS
2. TANKERS NAME	D.W.T	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
TAIPAN	22,258	1981	JAPAN	4,400,000	GERMAN BUYERS
PERNILLE I	29,974	1984	JAPAN	EN BLOC	GREEK BUYERS
PAULINA I	29,974	1984	JAPAN	16,000,000	GREEK BUYERS
WORLD PROLOGUE	29,990	1985	GREECE	6,500,000	ITALIANS
ODENSE MAERSK	50,600	1985	DENMARK	10,500,000	GREAT EASTERN
FRONT WARRIOR	153,409	1998	KOREA	50,000,000 including 12 years T/C back	GREEK BUYERS
COSMO GALAXY	238,770	1986	JAPAN	14,750,000	GREEK BUYERS
3. DEMOLITION NAME	TYPE	D.W.T.	DATE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
MARIMAR	B/C	24,017	1974 JAPAN	132	DUBAI
AGGELIKI P.	B/C	54,431	1975 POLAND	156,5	INDIA
ORIENT	TANKER	99,999	1974 GERMANY	150	INDIA
ATHENIAN FRIENDSHIP	TANKER	112,745	1977 U.K.	136	BANGLADESH
GAMAL	OBO	108,890	1980 RUSSIA	126	PIRAEUS

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις πριν από 10 χρόνια - Ιανουάριος 1997

1. BULKCARRIERS NAME	D.W.T	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
EASTERN LILY	18,244	1979	JAPAN	4,250,000	-
LANCELOT SEA	21,973	1981	JAPAN	6,000,000	GERMAN BUYERS
RIMBA KERUING	23,750	1976	JAPAN	4,300,000	GREEK BUYERS
LORETTA V	27,311	1980	JAPAN	7,600,000	EUROPEANS
WILMASTER	36,000	1977	JAPAN	8,000,000	GREEK BUYERS
APOSTOLOS ANDREAS III	41,454	1982	JAPAN	12,700,000	CHINESE
PANAMAX COSMOS	64,958	1984	CHINA	12,000,000	CANDIDA SHIPPING
MORNING CAMELIA	64,958	1983	CHINA	10,850,000	-
UNIQUE PIONEER	115,945	1973	SWEDEN	7,400,000	OCEANBULK
MEGA BROOK	123,000	1977	GOTAVERKEN	6,000,000	MOSVOLD
2. TANKERS NAME	D.W.T	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
WIND STRIKE	33,000	1977	DENMARK	10,700,000	SWISS BUYERS
PLANIER I	90,000	1990	JAPAN	45,750,000	-
3. DEMOLITION NAME	TYPE	D.W.T.	DATE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
IAL-SAWA	TWEEN	7,999	1967	160	INDIA
COLINDA	TWEEN	16,757	1969	190	INDIA
JANIKA	TWEEN	17,080	1974	187	INDIA
MALAK	B/C	17,089	1969	142	TAIWAN

Οι αφανείς αρωγοί

Εκπρόσωποι της ελληνικής Πολιτείας σε κάθε γωνιά της γης, οι προξενικοί λιμενάρχες είναι ταγμένοι στην εξυπηρέτηση του ελληνικού πλοίου και της πλοιοκτητικής εταιρείας.

Επιφορτισμένοι με την εφαρμογή των διεθνών συμβάσεων για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, έχουν και μια πρόσθετη συμβολή στην τήρηση, από τα πλοία, των κανόνων αυτών που καθιστούν ασφαλέστερες τις μεταφορές με τελικό αποτέλεσμα και την καλύτερη προστασία του περιβάλλοντος.

Δεν είναι μικρότερη η συμβολή των προξενικών λιμεναρχών στην ανάμιξη τους στις ναυτεργατικές διαφορές, η επίλυση των οποίων εξασφαλίζει την εύρυθμη λειτουργία του πλοίου και κατ' επέκταση της ναυτιλιακής επιχείρησης.

Τα «N.X.» απευθύνθηκαν στους Έλληνες προξενικούς λιμενάρχες των κυριότερων Προξενικών Λιμεναρχείων και τους εξήτησαν να εκθέσουν τις απόψεις τους για το θεσμό αυτόν, καθώς και για τα προβλήματα που ανακύπτουν κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους.



Δ. Τρίγκαλας, πλοίαρχος Λ.Σ., διευθυντής Διοίκησης Προσωπικού Λ.Σ.

Ποιες είναι οι δυσκολίες που αντιμετωπίζει ο προξενικός λιμενάρχης και ποια η έκταση των αρμοδιοτήτων του;

Σήμερα λειτουργούν 20 Προξενικά Λιμεναρχεία στα οποία υπηρετούν ανώτεροι και κατώτεροι αξιωματικοί Λ.Σ. και ουσιαστικά αποτελούν το σύνδεσμο του ΥΕΝ με το ελληνικό πλοίο. Το σύνολο των διατάξεων του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΝΔ 187/73 ΦΕΚ 261 Α'/73) και του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ν. 3816/1956) αναφέρονται στα καθήκοντα και τις αρμοδιότητες του προξενικού λιμενάρχη, ο οποίος εκτελεί σε γενικές γραμμές όλες τις εργασίες όπως και ο λιμενάρχης

εσωτερικού.

Οι αξιωματικοί Λ.Σ. που είναι τοποθετημένοι σε προξενικές λιμενικές αρχές είναι επιφορτισμένοι με την εφαρμογή των διεθνών συμβάσεων, δηλ. SOLAS, MARPOL, ISM CODE, STCW, οι οποίες αφορούν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Στο πλαίσιο αυτό διενεργούν επιθεωρήσεις επί των ελληνικών πλοίων που καταπλέουν στην περιοχή τους, προκειμένου να διαπιστώσουν εάν συμμορφώνονται με τα προβλεπόμενα από την ελληνική νομοθεσία και τις διεθνείς συμβάσεις.

Η ύπαρξη των προξενικών λιμενικών αρχών έχει κριθεί άκρως απαραίτητη, δεδομένου ότι ο ελληνικός στόλος κατά την πλειονότητά του λειτουργεί ως διαμε-

ταφορέας, μεταφέροντας φορτία μεταξύ τρίτων χωρών χωρίς να προσεγγίζει τις περισσότερες φορές σε ελληνικά λιμάνια. Στο πλαίσιο αυτό οι προξενικοί λιμενάρχες προβαίνουν σε επίλυση των ναυτεργατικών διαφορών, νηολογήσεις, ναυτολογήσεις, απολύσεις ναυτικών, αντικαταστάσεις ναυτολογίων κ.λπ.

Υπάρχει συνεργασία μεταξύ των προξενικών λιμεναρχών των διαφόρων χωρών και σε ποιους τομείς;

Οι προξενικοί λιμενάρχες έρχονται σε επαφή με τις αρμόδιες ναυτιλιακές αρχές των χωρών που υπηρετούν, ώστε να εξυπηρετούνται οι Έλληνες ναυτικοί και το ελληνικό πλοίο.

Τι θα συνιστούσατε στις ναυτιλιακές εταιρείες για μια καλή συνεργασία με τις προξενικές αρχές;

Όπως προανέφερα σκοπός και καθήκον κάθε προξενικού λιμενάρχη είναι ο έλεγχος των ελληνικών πλοίων από πλευράς ασφάλειας ναυσιπλοΐας και προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος, η τήρηση διατάξεων περί οργανικής σύνθεσης των πλοίων και των όρων συλλογικών συμβάσεων, η επίλυση ναυτεργατικών διαφορών καθώς και η παροχή τυχόν αναγκαίας συνδρομής στο ελληνικό πλοίο και στους Έλληνες ναυτικούς. Κατά συνέπεια, θα πρέπει οι πλοιοκτήτριες εταιρείες να συστήσουν στους πλοιάρχους των πλοίων τους (ελληνικών ή ελληνόκτητων), κατά την προσέγγισή τους σε λιμάνια όπου εδρεύει προξενικό λιμενική αρχή, να επισκέπτονται ή να επικοινωνούν με τον προξενικό λιμενάρχη δηλώνοντας τον κατάπλοο του πλοίου τους.

του ελληνικού πλοίου

Οι ερωτήσεις που απευθύναμε στους προξενικούς λιμενάρχες των Λονδίνου, Ρότερνταμ και Νέας Υόρκης είναι οι ακόλουθες:

α) Ο θεσμός του προξενικού λιμενάρχη πόσο έχει βοηθήσει την ελληνική ναυτιλία; Διότι διατυπώνονται πολλές φορές παράπονα εκ μέρους του εφοπλισμού, ότι η τυπολατρία που ακολουθείται στην καθ' υπερβολή τήρηση κάποιων κανόνων ουσιαστικώς θέτει εμπόδια στο πλοίο και, τελικώς, στη λειτουργία της ναυτιλιακής επιχείρησης.

β) Ποιος είναι ο ρόλος του προξενικού λιμενάρχη. Η εξυπηρέτηση του πλοίου ή ο προξενικός λιμενάρχης λειτουργεί, τελικώς, ως αντιπρόσωπος των διεθνών ναυτιλιακών οργανισμών που επιβλέπει την τήρηση των διεθνών κανόνων που θεσπίζονται, με χώρο αρμοδιότητας τα ελληνικά πλοία;



Προξενικό Λιμεναρχείο Λονδίνου, Ι. Μ. Φουρνάρakis, πλοίαρχος Α.Σ., ναυτιλιακός σύμβουλος

Δεν θέτουμε εμπόδια

Ο θεσμός του προξενικού λιμενάρχη είναι πολύ παλαιός. Αυτό και μόνον αποδεικνύει την επιτυχία του θεσμού. Είναι πιστεύω πολύ σημαντικό για τον πλοιοκτήτη, τον πλοίαρχο και το πλήρωμα του ελληνικού πλοίου να γνωρίζει ότι στο λιμάνι που καταπλέει το πλοίο τους υπάρχει ένας εκπρόσωπος της ελληνικής Πολιτείας, ο οποίος θα μπορέσει να τους βοηθήσει στα προβλήματα που πιθανόν να αντιμετωπίσουν, που είναι γνώστης της δουλειάς και σε τελική ανάλυση μιλά τη γλώσσα τους και κατανοεί όχι μόνο την ελληνική αλλά και τη ναυτική νοοτροπία τους. Όπως προκύπτει από την προηγούμενη παράγραφο, δεν θα συμφωνήσω με το παράπονο ότι ο προξενικός λιμενάρχης διακατέχεται από τυπολατρία και θέτει εμπόδια στο πλοίο και στην επιχείρηση. Αντίστροφα, ο ρόλος του είναι να εξυπηρετεί το ελληνικό πλοίο σαν σύνολο. Βέβαια, ως εκ-

πρόσωπος του Ελληνικού Κράτους οφείλει να ελέγχει την τήρηση των ελληνικών και διεθνών θεσπισμένων κανονισμών που αφορούν το πλοίο, αλλά οπωσδήποτε το πράττει με ευρύτητα πνεύματος και λαμβάνοντας υπόψη του την ανάγκη της απρόσκοπτης λειτουργίας του πλοίου και της ναυτιλιακής επιχείρησης. Αυτό βεβαίως δεν σημαίνει ότι ο προξενικός λιμενάρχης θα παραβλέπει τους βασικούς κανόνες και τη νομοθεσία, ιδιαίτερα δε αυτούς που αφορούν την ασφάλεια του πλοίου, των επιβαινόντων και του φορτίου. Επίσης, μπορεί να ζητάει και να λαμβάνει τις κατάλληλες οδηγίες από το ΥΕΝ. Χαρακτηριστικό μπορεί να σας αναφέρω -και σας πιστεύω ότι το κατανοείτε- πόσο μεγάλη βοήθεια μπορεί να προσφέρει ο προξενικός λιμενάρχης στον πλοιοκτήτη, τον πλοίαρχο και το πλήρωμα του ελληνικού πλοίου, με το να φροντίζει για την έκδοση ναυτιλιακών εγγράφων, για εγγραφές υποθηκών (σε όσα Προξ. Λιμεναρχεία έχει εκ του νόμου το δικαίωμα αυτό), για έκδο-

ση και εγγραφές ναυτολογίου, να επιλύει ναυτεργατικές διαφορές, να συνεργάζεται με τις αρμόδιες τοπικές αρχές για θέματα του πλοίου με το κύρος του εκπροσώπου του Ελληνικού Κράτους κ.λπ. Σημαντικότερο είναι το γεγονός ότι ορισμένα Προξενικά Λιμεναρχεία (όπως π.χ. του Λονδίνου) τηρούν νποθήγια και Υποθηκοθήγια Ελληνικών Εμπορικών πλοίων (άρθρα 6 και 20 του ΝΔ 187/73 «περί κώδικος δημοσίου ναυτικού δικαίου, ΚΔΝΔ»). Όλες αυτές οι υπηρεσίες-ενέργειες έχουν αποτέλεσμα την ταχεία διευθέτηση των θεμάτων του πλοίου στο εξωτερικό με κέρδος το χρόνο, που όλοι γνωρίζουμε πόσο σημαντικός παράγοντας είναι αυτός (ο χρόνος) για το πλοίο και τη ναυτιλιακή επιχείρηση. «Πλοίο που ταξιδεύει βγάζει λεφτά», έλεγαν οι παλαιοί. Ο βασικός ρόλος του προξενικού λιμενάρχη είναι αυτός που σας περιέγραψα παραπάνω και ουδόλως αυτός λειτουργεί σαν αντιπρόσωπος των διεθνών ναυτιλιακών οργανισμών. Ίσως να γίνεται σύγχυση από το γεγονός ότι διεθνείς κα-

Οι νέες τοποθετήσεις αξιωματικών Λιμενικού Σώματος στα Προξενικά Λιμεναρχεία

ΠΡΟΞΕΝΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΣ

Αντ/ρχος ΖΕΪΜΠΕΚΗΣ Σ. από ΔΑΝ - Π. Λ/Χ Λονδίνου
Αντ/ρχος ΔΙΚΑΙΟΣ Γ. από Λ/Χ Κεφ/νίας - Π. Λ/Χ Νέερμπαν
Αντ/ρχος ΣΕΡΕΖΗΣ Ν. από Κ.Λ. Ελευσίνας - Π. Λ/Χ Βανκούβερ
Αντ/ρχος (τ) ΑΝΔΡΕΟΠΟΥΛΟΣ Ι. από ΔΕΠ - Π. Λ/Χ Ορθεάνης
Αντ/ρχος ΜΑΓΙΑΖΗΣ Γ. από ΔΑΝ - Π. Λ/Χ Κωσταντζας
Πλοίαρχος ΔΑΟΥΣΗΣ Χ. από ΓΕΛΣ - Π. Λ/Χ Πορτ Σάϊντ
Πλοίαρχος ΚΟΝΤΟΓΕΩΡΓΟΣ Κ. από Κ.Λ. Πάτρας - Π.Λ/Χ Αμβούργου
Πλοίαρχος ΣΙΩΝΙΔΗΣ Η. από ΝΔΑ - Π. Λ/Χ Νέας Υόρκης
Πλοίαρχος ΜΟΣΧΟΣ Δ. από ΓΕΛΣ - Π. Λ/Χ Νοβοροσίσκ
Πλοίαρχος ΝΙΚΟΛΙΑΣ Ν. από ΓΕΕΘΑ - Π. Λ/Χ Οδησσού
Πλοίαρχος ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ Γ. από Κ.Λ. Ηγουμένισας - Π. Λ/Χ Ρότερνταμ
Πλοίαρχος ΜΟΥΣΤΑΥΡΑΣ Γ. από ΔΠΣΕΑ - Π. Λ/Χ Αμβέρσας
Πλοίαρχος ΤΣΙΚΟΓΙΑΣ Δ. από Λ/Χ Αιθιψού - Π. Λ/Χ Σάντος

ΥΠΟΛΙΜΕΝΑΡΧΕΣ

Πλωτάρχης ΡΟΪΔΗΣ Κ. από ΔΑ - Π. Λ/Χ Ρότερνταμ
Πλωτάρχης ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗΣ Γ. από ΔΕΠ - Π. Λ/Χ Αμβέρσας

νονισμοί, εφόσον επικυρώνται από το Ελληνικό Κράτος, γίνονται ελληνική νομοθεσία και ο προξενικός λιμενάρχης οφείλει να επιβλέπει την τήρηση της ελληνικής νομοθεσίας, που αφορά το πλοίο. Επίσης μπορεί να δημιουργείται σύγχυση με την ιδιομορφία που υπάρχει στο Προξενικό Λιμεναρχείο Λονδίνου από το γεγονός ότι η πόλη αυτή είναι η έδρα του IMO (Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού-ΔΝΟ). Πολλές φορές ο προξενικός λιμενάρχης Λονδίνου εντέλλεται να συμμετέχει στις συνεδριάσεις των διαφόρων επιτροπών και των λοιπών οργάνων του Οργανισμού αυτού. Αυτό όμως είναι ένα καθήκον πέρα από το ορισμένο και βασικό καθήκον του που είναι, όπως ανέφερα, η εξυπηρέτηση του ελληνικού πλοίου. Εξάλλου, όποτε ο προξενικός λιμενάρχης συμμετέχει σε συνεδριάσεις του IMO, διατάσσεται γι' αυτό ειδικά κάθε φορά από το ΥΕΝ και συμμετέχει μαζί με άλλους αρμόδιους συναδέλφους του αζ/κούς Λ.Σ., που έρχονται από την Ελλάδα. Επομένως και θεσμικά η συμμετοχή του προξενικού λιμενάρχη στις συνεδριάσεις του IMO δεν είναι το βασικό και πρωταρχικό του καθήκον.

Πρέπει όμως να τεθεί υπόψη ότι η γνώση και η εμπειρία που λαμβάνει ο προξενικός λιμενάρχης από τις συνεδριάσεις του IMO και η σύναψη γνωριμιών και ίσως σχέσεων με ναυτιλιακούς παράγοντες-εκπροσώπους των ξένων κρατών-μελών του Οργανισμού (συμμετέχουν 157 κράτη-μέλη και 2 κράτη-παρατηρητές), αποβαίνουν τελικά προς όφελος της ελληνικής ναυτιλίας και του ελληνικού πλοίου, καθώς μπορεί να γνωρίζει τις διαδικασίες λήψης αποφάσεων, να κρίνει αν οι αποφάσεις αυτές είναι ευμενείς ή δυσμενείς για την ελληνική ναυτιλία, συνεργαζόμενος και ανταλλάσσοντας απόψεις με τα άλλα άτομα της κάθε ελληνικής αποστολής, που εκπροσωπούν τον ελληνικό εφοπλισμό, το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, τις Ελληνικές Ναυτεργατικές Ενώσεις κ.λπ., να συμμετέχει στη λήψη των αποφάσεων, είτε ψηφίζοντας (κατόπιν οδηγιών του ΥΕΝ φυσικά) είτε διατυπώνοντας την άποψη του προϊσταμένου του υπουργείου (καθόσον για κάθε συνεδρίαση λαμβάνει τις απαραίτητες οδηγίες-εντολές από το ΥΕΝ) και να επηρεάζει, όσον είναι δυνατόν, με τις γνωριμιές του. Τελικά θέλω να σας κάνω γνωστό ότι ο τίτλος του εκπροσώπου του ΥΕΝ στο Λονδίνο δεν είναι προξενικός λιμενάρχης, αλλά, σύμφωνα με το άρ. 22 του ν. 4473/65, ο σωστός τίτλος είναι ναυτιλιακός σύμβουλος Πρεσβείας Λονδίνου και ο τίτλος της υπηρεσίας είναι Ναυτιλιακό Γραφείο Πρεσβείας Λονδίνου αντί Προξενικό Λιμεναρχείο Λονδίνου.



Προξενικό Λιμεναρχείο Ρότερνταμ, Γ. Κυριακούλης, πλοίαρχος Λ.Σ.

Βοηθάμε τα μέγιστα την ελληνική ναυτιλία

Ο θεσμός του προξενικού λιμενάρχη έχει βοηθήσει τα μέγιστα την ελληνική ναυτιλία. Η άμεση νηολόγηση και έκδοση προσωρινών ναυτιλιακών εγγράφων των νεοαποκτηθέντων υπό ελληνική σημαία πλοίων, μέχρι την οριστική νηολόγηση και έκδοση των κανονικών πιστοποιητικών, που απαιτούν κάποιο χρονικό διάστημα, διευκολύνει σημαντικά τις ναυτιλιακές εταιρείες.

Η συνεργασία του προξενικού λιμενάρχη με τις τοπικές αρχές, καθώς και η χορήγηση από τα Προξενικά Λιμεναρχεία των προβλεπόμενων από τη STCW πιστοποιητικών, που πρέπει να κατέχουν οι Έλληνες ναυτικοί, έχει πολύτιμες απεικονίσεις ελληνικά και ελληνικών συμφερόντων πλοία από καθυστερήσεις απαγορεύσεως απόδοσης, από τις Αρχές των χωρών που έχουν υπογράψει το MOU.

Η άμεση επίλυση ναυτεργατικών διαφορών, μεταξύ ναυτεργατών και εργοδοτών, με έμπειρες και δίκαιες προτεινόμενες από τους προξενικούς λιμενάρχες λύσεις, έχει απαλλοτίσει σε αναρίθμητες περιπτώσεις το ελληνικό πλοίο από εντάσεις και χρονοβόρους

δικαστικούς αγώνες, που θα είχαν συνέπεια καθυστερήσεις ή και ακινησία του πλοίου, με οδυνηρές οικονομικές επιπτώσεις.

Η διενέργεια προανακρίσεων για θέματα που προβλέπει η σχετική ελληνική νομοθεσία, εξασφαλίζει -ανάλογα με την περίπτωση- τόσο τα συμφέροντα των ναυτικών όσο και του πλοίου και συμβάλλει στην τήρηση της εννόμου τάξεως στα ελληνικά πλοία.

Επίσης οι επιθεωρήσεις ναυτιλιακού και τεχνολογικού εξοπλισμού, χώρων ενδιαίτησεως, οι αντικαταστάσεις ναυτολογίων, οι θεωρήσεις ναυτολογήσεων-απολήψεων και καταλήξεων πλοίων, είναι ορισμένα μόνον από το σύνολο των αρμοδιοτήτων και καθηκόντων που έχει ο προξενικός λιμενάρχης, που λόγω της πολύπλοκης φύσεως του πλοίου, μόνον ένας αξιωματικός του Λιμενικού Σώματος με πολυετή εμπειρία σε τέτοια θέματα μπορεί να φέρει εις πέρας.

Ο βασικός ρόλος του προξενικού λιμενάρχη είναι η εξυπηρέτηση τόσο του πλοίου όσο και των ναυτικών.

Στο πλαίσιο αυτό, η εφαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας, η οποία περιλαμβάνει και Κανόνες Διεθνών Ναυτιλιακών Οργανισμών που εφαρμόζονται και από τη χώρα μας, συμβάλλει στη διατήρηση της ελληνικής σημαίας σε υψηλή επίπεδα διεθνώς, αλλά παράλληλα βελτιώνει τα επίπεδα ασφαλείας σε όλους τους τομείς του πλοίου, με αποτέλεσμα τη σημαντική μείωση των πιθανοτήτων ατυχημάτων.



Προξενικό Λιμεναρχείο Νέας Υόρκης,
Ι. Μαντάς, αντιπλοίαρχος Λ.Σ.

Θετικό έργο προσφέρουν οι υπηρεσίες μας

Ο θεσμός του προξενικού λιμεναρχή σε λιμένες εξωτερικού που παρουσιάζουν αυξημένη κίνηση και συνήθως καταπλέουν σε αυτούς ικανός αριθμός πλοίων, ήταν απαίτηση του ελληνικού εφοπλισμού και λειτουργεί εδώ και τόσα χρόνια ικανοποιητικά.

Η ύπαρξη και η λειτουργία των Προξενικών Λιμεναρχείων από το 1944 μέχρι σήμερα, αληθινή και η δημιουργία και άλλων στα μετέπειτα έτη σε διάφορους λιμένες που παρουσιάζουν ναυτιλιακό ενδιαφέρον (Ντέρμπαν-Κωστά-ντζα-Οδυσσός), δικαιώνει την ύπαρξη και το θεσμό του προξενικού λιμεναρχή, ο οποίος με την παρουσία του και τις παρεμβάσεις του στις τοπικές αρχές, όπου απαιτείται, επιλύει σειρά προβλημάτων των ελληνικών πλοίων. Βέβαια, παράλληλα, γίνεται έλεγχος στα ελ-

ληνικά πλοία προς διαπίστωση της εφαρμογής των απαιτήσεων που προβλέπονται από τις ισχύουσες διεθνείς συμβάσεις αλιείας και από την ισχύουσα νομοθεσία.

Στην πράξη αυτό δεν δημιουργεί ιδιαίτερο πρόβλημα, όταν σήμερα τα ελληνικά πλοία πρωτοπορούν στα θέματα αυτά, αληθινή και στη διαδικασία εφαρμογής του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης που είναι υποχρεωμένα να εφαρμόζουν και ελέγχονται παράλληλα και από τις τοπικές αρχές στο πλαίσιο του ΜΟΥ.

Τέλος, σημειώνεται ότι παράπονα στο YEN για τη μη εξυπηρέτηση του ελληνικού πλοίου δεν έχουν υποβληθεί. Αντίθετα, σε αρκετές περιπτώσεις οι διάφορες εταιρείες και εφοπλιστικές ενώσεις έχουν διατυπώσει την ικανοποίησή τους για την προσφορά υπηρε-

σιών και το θετικό έργο τους.

Όπως αναφέρθηκε στο προηγούμενο ερώτημα, ο βασικός ρόλος του προξενικού λιμεναρχή είναι να επιλύει κατ' αρχήν τυχόν θέματα-προβλήματα τόσο με τις τοπικές αρχές, όσο και να ελέγχει αν εφαρμόζονται τα προβλεπόμενα από τις διεθνείς συμβάσεις και την εθνική μας νομοθεσία. Περαιτέρω, δε, να δίνει λύσεις και σε τυχόν αναφερόμενα ναυτεργατικά θέματα. Ανεξάρτητα των ανωτέρω βασικός στόχος είναι η εξυπηρέτηση του ελληνικού πλοίου και του Έλληνα ναυτικού και η παρουσία του προς το σκοπό αυτόν να είναι έντονη και αποτελεσματική προς τις τοπικές αρχές, ώστε το ελληνικό πλοίο και η ελληνική σημαία να ταχθούν διεθνώς στην 1η θέση και ανάλογη μεταχείριση.

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

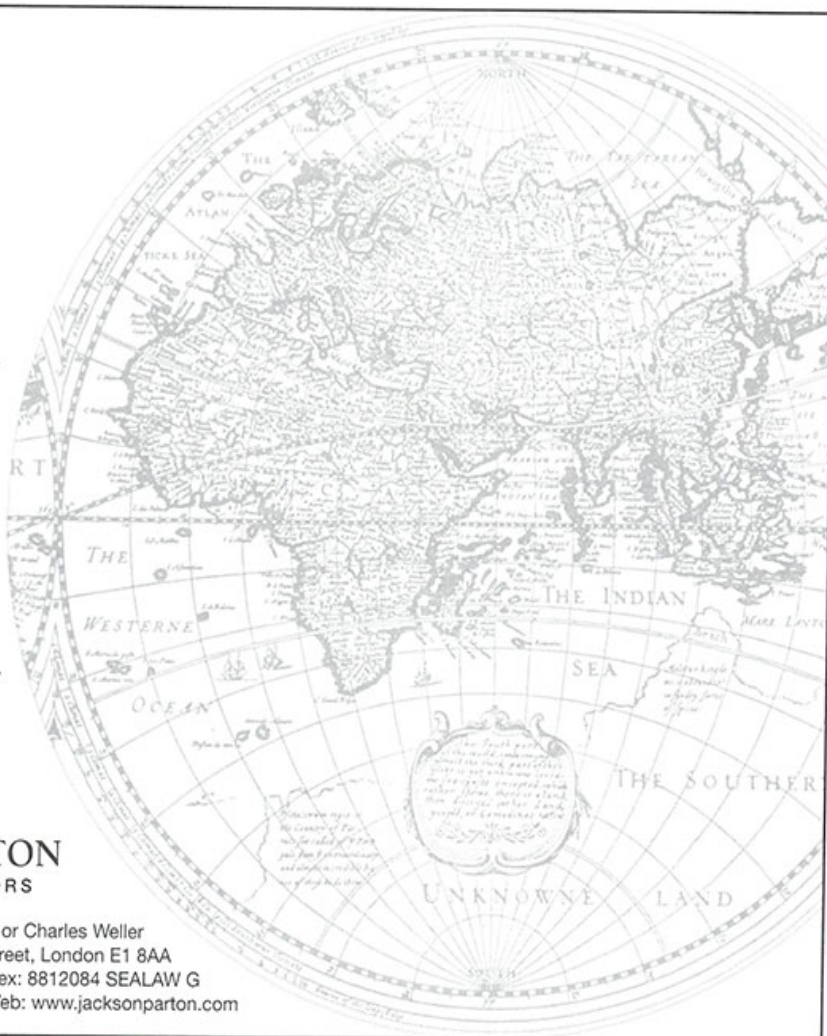


JACKSON PARTON
SHIPPING SOLICITORS

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





ΑΚΑΤΑΛΛΗΛΑ τα πλωτά της Πλοηγικής Υπηρεσίας!

του Νάσου Πουλακίδα

Τον εκσυγχρονισμό της Πλοηγικής Υπηρεσίας εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 ζήτησε το διοικητικό της συμβούλιο από τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Χρήστο Παπουτσή.

Ο πρόεδρος της Πλοηγικής Υπηρεσίας Θεμ. Δασκαλάκης και ο γενικός γραμματέας Αντ. Σουρμελής υπέβαλαν σειρά αιτημάτων στον κ. Παπουτσή, από τον οποίο ζήτησαν λύσεις σε χρονίζοντα προβλήματά τους.

Τα κυριότερα αιτήματα του κλάδου είναι τα ακόλουθα:

- Αύξηση του προσωπικού.
- Επίλυση του κτιριακού.
- Πόροι της Πλοηγικής Υπηρεσίας.
- Υλικοτεχνική υποδομή.
- Διαχείριση του κεφαλαίου.

— Συμμετοχή στο Δ.Σ. του ΟΛΠ.

— Οικονομικά και ποινικές διώξεις πλοηγών. Οι πλοηγοί ζητούν το ταχύτερο δυνατόν να προσληφθούν 7 πλοηγοί βάσει της οργανικής σύνθεσης και επί πλέον να ξεκινήσει η αύξηση του αριθμού των πλοηγών, αφού λόγω Ολυμπιακών Αγώνων η κίνηση στα λιμάνια θα αυξηθεί κατακόρυφα.

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κατανόησε το συγκεκριμένο πρόβλημα και έδωσε εντολή να αρχίσουν οι διαδικασίες για την πρόσληψη 7 πλοηγών.

Το διοικητικό συμβούλιο της Πλοηγικής Υπηρεσίας ζήτησε άμεσα να μεταστεγαστεί στον τελευταίο όροφο του κτιρίου του ΟΛΠ για πλήρη εποπτεία και έλεγχο του θαλάσσιου χώρου προσέγγισης και αναχώρησης των πλοίων καθώς και επιβίβασης ή αποβίβασης

των πλοηγών, χώρο για ελλιμενισμό και επίσκευή των ακαφών της Υπηρεσίας, αλλά και εύκολη πρόσβαση για το προσωπικό.

Τα πλοηγικά δικαιώματα, ενώ σε όλες τις χώρες υπολογίζονται με βάση την ολική χωρητικότητα του πλοίου, στη χώρα μας υπολογίζονται με βάση την καθαρή χωρητικότητα. Με αυτό τον τρόπο τα πλοηγικά δικαιώματα είναι τα φτηνότερα στην Ευρώπη και δεν έχουν αναπροσαρμοστεί από το 1994.

Τα πλωτά της Πλοηγικής Υπηρεσίας πρόσφατα επιθεωρήθηκαν από λιμενικούς αξιωματικούς και κρίθηκαν ακατάλληλα!.. Ήδη είναι σε εξέλιξη διαγωνισμός για προμήθεια 6 πλοηγίδων και 10 καβοδετών (μικρές μηχανοκίνητες λέμβοι που βοηθούν στις προσδέσεις/απο-



Θεμ. Δασκαλάκης, πρόεδρος
της Πλοηγικής Υπηρεσίας

Η ΠΛΟΗΓΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

Η Πανελλήνια Ένωση Πλοηγών είναι μέλος της Ευρωπαϊκής Ναυτιλιακής Ένωσης Πλοηγών-ΕΜΡΑ και η έδρα της βρίσκεται στο Παλιτάκι του Πειραιά, στη σχολή λιμενοφυλάκων. Η οργανική σύνθεση του Πλοηγικού Σταθμού Πειραιά καθορίστηκε το 1976 με Προεδρικό Διάταγμα όταν οι κινήσεις των πλοίων ήταν 7.000 ετησίως και προέβλεπε 39 πλοηγούς. Τώρα, με κινήσεις πλοίων που ξεπερνούν τις 20.000 η οργανική σύνθεση των πλοηγών έχει μειωθεί κατά επτά!...

Οι πλοηγοί είναι υπεύθυνοι για τον ασφαλή απόπλου και κατάπλου, ενώ πρέπει να σημειωθεί ότι δεν γίνεται κάποιος από πλοίαρχος πλοηγός από τη μία στιγμή στην άλλη, όσο ικανός κι αν είναι (περίοδος εκπαίδευσης, εξοικείωση με τις προβλήτες κ.ά.).

δέσεις). Η Υπηρεσία έχει στη διάθεσή της μόλις 12 VHF -εργαλεία άκρως απαραίτητα για τις πλοηγικές- τα οποία τα πήραν 12 πλοηγοί με... κλήρωση!...Οι υπόλοιποι συνεχίζουν να εργάζονται με παμπόλαια VHF! Το κεφάλαιο της Πλοηγικής το διαχειρίζεται το NAT και οι 100-

λογισμοί έχουν να κλείσουν από το 1976. Εν όψει των Ολυμπιακών του 2004 οι πλοηγοί ζητούν να έχουν θέση στο Δ.Σ. του ΟΛΠ και ταυτόχρονα αναπροσαρμογή των οικονομικών, αφού λαμβάνουν το 50% του μισθού του πλοίαρχου της ακτοπλοΐας.



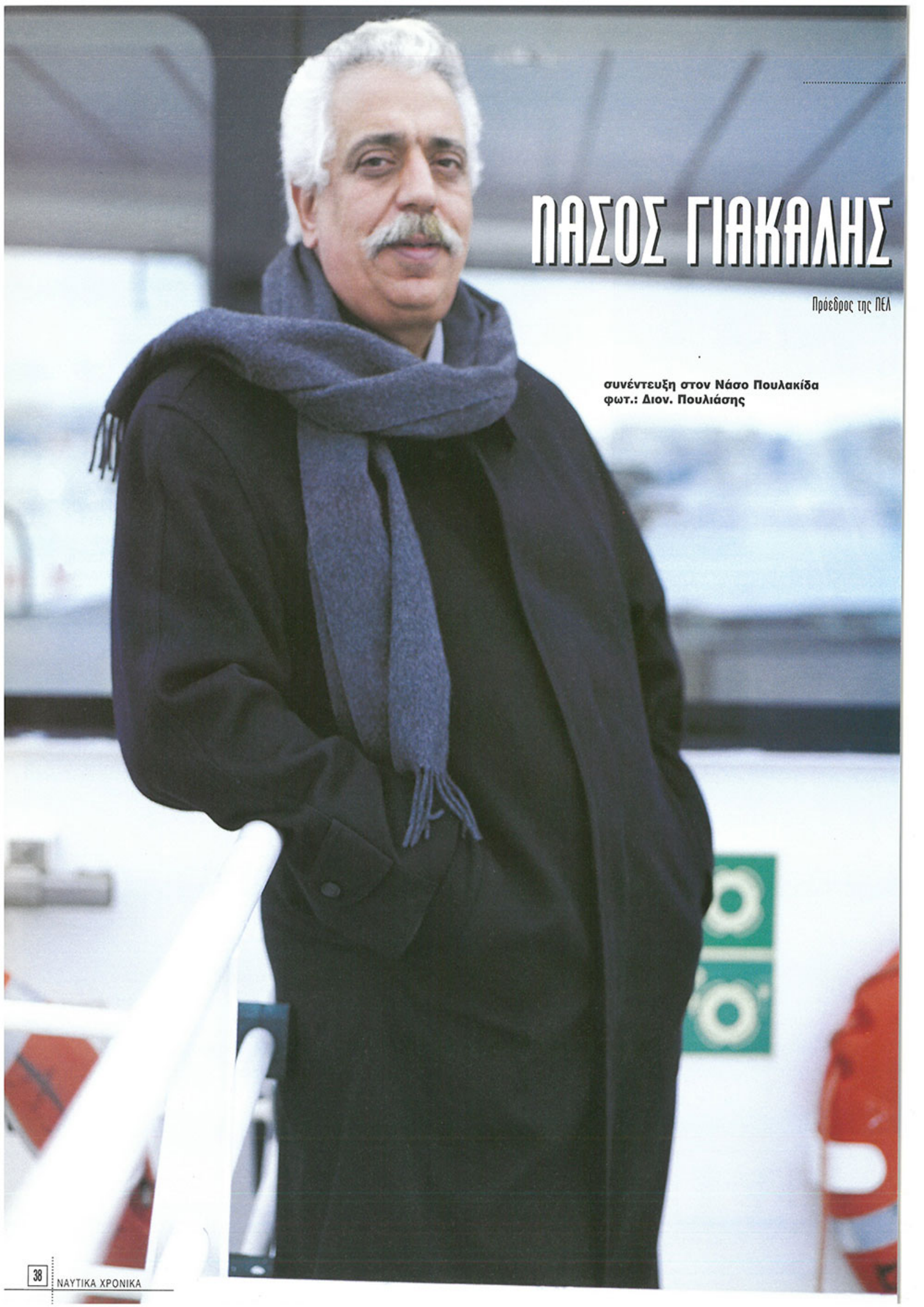
The first dedicated manning services agent in Piraeus
to achieve ISO 9002 certification



UNITED SHIPPING & TRADING COMPANY OF GREECE, S.A.



6 IASONOS STREET • 185 37 PIRAEUS, GREECE
TEL: (301)4283660 • FAX: (301)4283630 • TLX: 213014 UTRD GR • CABLES: UTRADE GR

A full-page photograph of Nassos Giakalis, a man with white hair and a mustache, wearing a dark coat and a grey scarf. He is standing on a ship's deck with a white railing and a lifebuoy visible in the background.

ΝΑΣΟΣ ΓΙΑΚΑΛΗΣ

Πρόεδρος της ΠΕΛ

συνέντευξη στον Νάσο Πουλακίδα
φωτ.: Διον. Πουλιάσης

Θέλει την εμπιστοσύνη μας η ελληνική ακτοπλοία

€

ίναι δήμαρχος Μυτιλήνης και ένα χρόνο τώρα βρίσκεται στο «ηνδάλιο» της ΝΕΛ. Ο Νάσος

Γιακαλής, με τη σύμφωνη γνώμη συνεργατών του, πρότεινε ως ανάδοχο του ταχύπλοου «Αίολος Εξπρές», στα μέσα του περασμένου Απριλίου, τον Κώστα Κεντέρη. Πέντε μήνες αργότερα ο Κεντέρης, σκέτος άνεμος, στεφόταν χρυσός Ολυμπιονίκης στο Σίδνεϊ!... Ο Νάσος Γιακαλής πιστεύει στην ελληνική ακτοπλοία, η οποία αποτελεί σημαντικό πυλώνα της εθνικής οικονομίας και θεωρεί ότι δεν έχει να ζητήσει τίποτα από αντίστοιχες ευρωπαϊκές. Ακόμα στέλνει μήνυμα σε Ευρωπαίους ηθοποιούς οι οποίοι πιθανόν θα θελήσουν να δραστηριοποιηθούν στα ελληνικά πελάγη μετά την άρση του καμποτάζ, τονίζοντας: «Ο ανταγωνισμός μαζί μας δεν θα είναι τόσο εύκολος. Απόδειξη η απόλυτη κυριαρχία των Ελλήνων ηθοποιών στην Αδριατική».

Το επενδυτικό πρόγραμμα και ο εκσυγχρονισμός του στόλου της ΝΕΛ προχωρούν βάσει του χρονοδιαγράμματος που έχει θέσει η διοίκηση της εταιρείας, αναφέρει σε συνέντευξή του στα «Ν.Χ.» ο πρόεδρος της ΝΕΛ Νάσος Γιακαλής.

Υπογραμμίζει το ρόλο που έπαιξαν στην περσινή διαμόρφωση των οικονομικών αποτελεσμάτων των ακτοπλοϊκών εταιρειών η ιλιγγιώδης αύξηση της τιμής των καυσίμων και η κούρσα του δολλαρίου, ενώ αναφέρεται στις νέες άδειες σκοπιμότητας της ΝΕΛ, αν θα υπάρξει αναδιάρθρωση του στόλου, γιατί δεν καθύφτηκε η πρόσφατη αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου και ποιες είναι οι σχέσεις της εταιρείας με τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Χρήστο Παπουτή. Ακόμα κατα-

θέτει την άποψή του για τον Παντελή Σφηνιά και για το τραγικό ναυάγιο του «Εξπρές Σαμίνα».

Κύριε πρόεδρε, σε σύγκριση με το 1999, πώς κινήθηκε το 2000 από οικονομικής πλευράς η ΝΕΛ;

Τα έσοδα από την εκμετάλλευση των πλοίων παρουσίασαν σημαντική άνοδο της τάξης του 15%, γεγονός που αντικατοπτρίζει την ανοδική πορεία των εσόδων της ΝΕΛ από τη δραμοποίηση νέων πλοίων και την εισοδό μας σε νέες γραμμές. Η άνοδος όμως της ιστιμίας του δολλαρίου και κυρίως η αησιωδής αύξηση των τιμών των καυσίμων έληξε όλες τις εταιρείες του κλάδου και μεταξύ αυτών και τη δική μας, επηρεάζοντας αρνητικά την κερδοφορία.

Επιτεύχθηκαν οι στόχοι της εταιρείας μετά τη δραμοποίηση του «Αίολος Εξπρές»;

Με τη δραμοποίηση του «Αίολος Εξπρές» η ΝΕΛ εισήλθε στην αγορά των Κυκλάδων, μία μεγάλη αγορά για την ακτοπλοία και επιπλέον άκρως ανταγωνιστική. Η ΝΕΛ είχε να αντιμετωπίσει τον ανταγωνισμό μεγάλων εταιρειών εδραιωμένων για πολλά χρόνια στη γραμμή αυτή. Το κύριο όπλο μας όμως ήταν ο «Αίολος», ένα πλοίο πρωτοποριακό για τα ελληνικά δεδομένα, ικανό να αναπτύσσει μεγάλες ταχύτητες εξασφαλίζοντας ένα γρήγορο, άνετο και πάνω απ' όλα ασφαλές ταξίδι για τον επιβάτη. Τα πλεονεκτήματά του «Αίολος» έγιναν πολύ γρήγορα γνωστά στο επιβατικό κοινό των Κυκλάδων, με αποτέλεσμα η εκμετάλλευσή του να γίνεται αποδοτικότερη μήνα

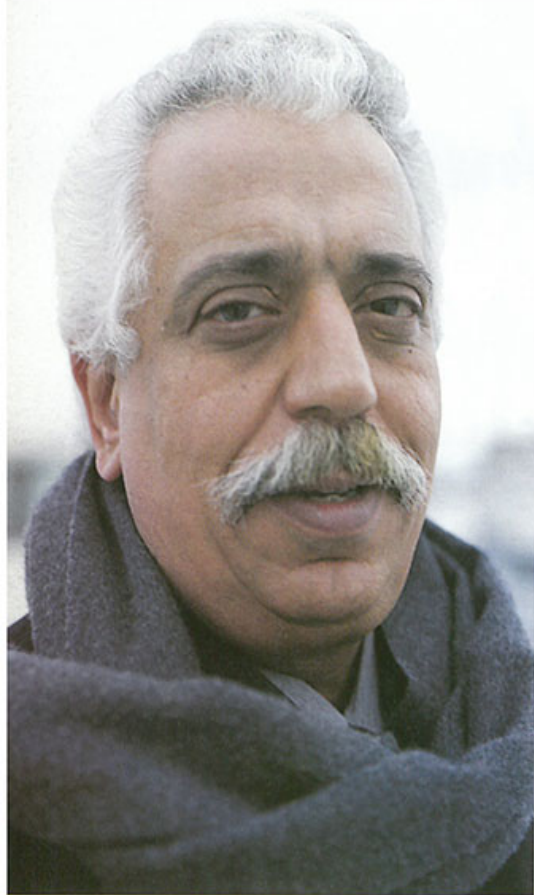
με το μήνα, αυξάνοντας το μερίδιο της αγοράς της ΝΕΛ στη γραμμή Πειραιά-Σύρου-Τήνου-Μυκόνου.

Σε ποια φάση βρίσκεται σήμερα το επενδυτικό πρόγραμμα της ΝΕΛ;

Το επενδυτικό πρόγραμμα της εταιρείας που έχει δραμοποιηθεί εδώ και δύο χρόνια και αποβλέπει στον εκσυγχρονισμό του στόλου της ΝΕΛ με ναυπήγηση νέων πλοίων σύγχρονης τεχνολογίας ικανών να αναπτύξουν μεγάλες ταχύτητες, μειώνοντας σημαντικά τους χρόνους ταξιδιού, εξελίσσεται κανονικά και μέσα στα προβλεπόμενα χρονοδιαγράμματα. Μετά την παραλαβή του «Αίολος», τον περασμένο Απρίλιο, η εταιρεία θα παραλάβει δύο ακόμη νεότευκτα ταχύπλοα μέσα στο ερχόμενο καλοκαίρι. Το πρώτο ταχύπλοο είναι τύπου Corsaire 14000, ταχύτητας 40 κόμβων και μεταφορικής ικανότητας 1.800 επιβατών και 450 Ι.Χ., ενώ το δεύτερο είναι τύπου Corsaire 10000, ταχύτητας 36 κόμβων και μεταφορικής ικανότητας 850 επιβατών και 120 Ι.Χ. Τα πλοία αυτά ναυπηγούνται στα γαλλικά ναπηγεία Alstom Leroux Naval και προορίζονται για τον εκσυγχρονισμό των γραμμών των Κυκλάδων, των γραμμών Πειραιά-Χίου-Μυτιλήνης-Βορείου Ελλάδας καθώς και των γραμμών Βόλου-Σποράδων-Λέσβου.

Με τη Med Link;

Η ΝΕΛ εξαγοράζοντας το 42% της εταιρείας Med Link αποβλέπει στην επέκταση των δραστηριοτήτων της στις γραμμές Ελλάδας-Τουρκίας-Ιταλίας. Βάσει συμφωνίας των δύο εταιρειών η συμμετοχή της ΝΕΛ στη



Med Link θα αυξηθεί στο 70% εντός του 2001. Η έδρα της εταιρείας μεταφέρεται στη Μυτιλήνη, ενώ θα διοικείται από επταμελές διοικητικό συμβούλιο, από το οποίο 4 μέλη θα προέρχονται από το Δ.Σ. της ΝΕΛ.

Πότε θα υλοποιηστείτε τις νέες άδειες σκοπιμότητας που χορήγησε πρόσφατα στην εταιρεία ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας για Κρήτη και Κυκλάδες;

Οι νέες άδειες σκοπιμότητας που απέκτησε η εταιρεία για τις γραμμές Πειραιά-Πάρου-Νάξου-Σαντορίνης και Πειραιά-Ηρακλείου δίνουν νέα ώθηση στην εταιρεία, επιτρέποντας την επέκταση των δραστηριοτήτων της σε νέους προορισμούς. Η ΝΕΛ πιστεύει στις προοπτικές που ανοίγονται με την είσοδό της στις γραμμές αυτές και στοχεύει στην αξιοποίησή τους. Αυτή τη στιγμή η εταιρεία μελετά νέα επενδυτικά προγράμματα και διερευνά εναλλακτικούς τρόπους χρηματοδότησης προκειμένου να υλοποιήσει επιτυχώς την είσοδο και την εδραίωσή της στις γραμμές αυτές.

Θα υπάρξει αναδιάρθρωση του στόλου;

Προς το παρόν δεν έχει τεθεί τέτοιο θέμα. Πιθανόν να προκύψει στο σχεδιασμό των δρομολογίων για το καλοκαίρι 2001, οπότε και θα διερευνηθούν οι εναλλακτικές περιπτώσεις.

Η επέκταση στις γραμμές της Τουρκίας πότε θα πραγματοποιηθεί;

Η Med Link, όπως είπα και προηγουμένως, εκτελεί ήδη δρομολόγια στη γραμμή Ιταλίας-Τουρκίας. Η επέκτασή μας στις γραμμές της Τουρκίας θα πραγματοποιηθεί μέσω αυτής. Από κοινού θα επιδιώξουμε την ανάπτυξη των γραμμών αυτών οι οποίες ύστερα από έρευνες που έχουν γίνει παρουσιάζουν μεγάλες προοπτικές ανάπτυξης και κερδοφορίας.

Η πρόσφατη αύξηση μετοχικού κεφαλαίου δεν καλύφθηκε.

Από τα 22 δισ. δρχ. καλύφθηκαν μόνο τα 2,2 δισ. Πώς το σχολιάζετε;

Η αύξηση πραγματοποιήθηκε μέσα σε ένα εξαιρετικά δυσμενές χρηματιστηριακό κλίμα. Πέραν όμως της κακής πορείας του Χρηματιστηρίου τα πρόσφατα γεγονότα στον ακτοπλοϊκό κλάδο, που ακολούθησαν το ναυάγιο του πλοίου της MFD, έπληξαν όλες τις ακτοπλοϊκές εταιρείες, δημιουργώντας μια αρνητική εικόνα προς το επενδυτικό κοινό, γεγονός που έγινε εμφανές με την καθοδική πορεία που ακολούθησαν οι μετοχές τους. Η τιμή της μετοχής της ΝΕΛ σε όλο το διάστημα που διήρκεσε η αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου ήταν καθηλωμένη σε πολύ χαμηλά επίπεδα, που με κανέναν τρόπο δεν αντικατοπτρίζουν την πραγματική αξία και τις προοπτικές της εταιρείας. Οποσδήποτε το χαμηλό ποσοστό της κάλυψης θα μας οδηγήσει στην αναπροσαρμογή των σχεδίων μας, με κανέναν τρόπο όμως δεν θα επηρεάσει το ήδη υπάρχον επενδυτικό πρόγραμμα το οποίο εξελίσσεται κανονικά και σύμφωνα με τα προβλεπόμενα χρονοδιαγράμματα.

Η άρση του καμποτάζ θα γίνει δύο χρόνια νωρίτερα. Υπάρχουν φόβοι και επιφυλάξεις; Οι ελληνικές εταιρείες θα είναι έτοιμες την 1η Ιανουαρίου του 2002;

Τα τελευταία δύο χρόνια οι περισσότερες ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες έχουν μπει σε ένα πρόγραμμα εκσυγχρονισμού, που εκφράζεται κυρίως με παραγγελίες νεότευκτων πλοίων νέας τεχνολογίας. Ο ελληνικός ακτοπλοϊκός στόλος έχει εκσυγχρονιστεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια. Επί πλέον μια σειρά

Η ακτοπλοϊκή επλήγη από το ναυάγιο του «Εξηρέας Σαμίνα»

Για το τραγικό ναυάγιο του «Εξηρέας Σαμίνα» με τους 80 νεκρούς (ο 81ος ήταν ο υποημιεναρχης Πάρου Δ. Μάλαμας) και αν υπήρξε απαξίωση της ελληνικής ακτοπλοΐας, ο κ. Γιακαλής τονίζει: «Μετά τα γεγονότα του ναυαγίου η αλήθεια είναι ότι ο κλάδος επλήγη σημαντικά και δημιουργήθηκε η λανθασμένη εικόνα στο κοινό ότι τα πλοία όλων των εταιρειών είναι προβληματικά και δεν τηρούν τους κανόνες ασφαλείας. Ο κόσμος, όμως, μπορεί να δει τον εκσυγχρονισμό που έχει επέλθει στον κλάδο τα τελευταία χρόνια από την πλευρά των εταιρειών. Η ΝΕΛ κατά τη διάρκεια των τελευταίων χρόνων έχει προβεί σε επενδύσεις νέων πλοίων, ρίχνοντας το μέσον όρο ηλικίας του στόλου της σημαντικά και παρόμοια βήματα έκαναν και οι άλλες εταιρείες του χώρου, καθιστώντας τον ελληνικό ακτοπλοϊκό στόλο έναν από τους πλέον σύγχρονους της Ευρώπης. Θα ήθελα ακόμα ότι η ελληνική ακτοπλοΐα έπαιξε, παίζει και θα παίζει το σημαντικότερο ρόλο την εξυπηρέτηση των νησιών του Αρχιπελάγους, στην ανάπτυξη του τουρισμού και στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων των νησιών. Βέβαια ο ανταγωνισμός είναι τεράστιος, χρειάζονται επενδύσεις, χρειάζονται νέα κεφάλαια, αλλά πάνω απ' όλα χρειάζεται εμπιστοσύνη στην ελληνική ακτοπλοΐα, η οποία απασχολεί χιλιάδες ναυτικούς και αποτελεί ένα σημαντικό πυλώνα της εθνικής οικονομίας. Αυτό πρέπει να το έχουν όλοι υπόψη τους».

Από τη μικρή θητεία σας στα κοινά της ναυτιλίας, δύο λόγια για την απώλεια του Π. Σφηνιά, κύριε πρόεδρε.

Ο Παντελής Σφηνιάς ήταν ένας έξυπνος επιχειρηματίας με μεγαληπήβολα σχέδια. Η ραγδαία εξάπλωση της MFD μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα ήταν καθαρά αποτέλεσμα δικών του πρωτοβουλιών. Τα γεγονότα που ακολούθησαν το ναυάγιο έφεραν μεγάλη αναστάτωση στην εταιρεία, με αποτέλεσμα να πέσει και αυτός θύμα του δημιουργήματος που είχε χτίσει.



OVERSEAS AGENCY LTD

Shipbrokers - Representatives of the Ukrainian Shipbuilding Industry

OVERSEAS FINANCE S.A

Financial Consultants

Tel : +301 4283640

Fax : +301 4283650

από εξαγορές, συγχωνεύσεις και στρατηγικές συνεργασίες έχει αλλιάξει το σκηνικό του ακτοπλοϊκού κλάδου. Έχουν γίνει σημαντικά βήματα για την προετοιμασία του κλάδου στην άρση του καμποτάζ. Πιστεύω ότι η μετάβαση στις νέες συνθήκες θα επιτευχθεί δίχως σημαντικά προβλήματα.

Ποια είναι η εκτίμησή σας για δραστηριοποίηση ξένων στα ελληνικά πελάγη;

Η κατάργηση του καμποτάζ θα επιφέρει σημαντικές αλλαγές στο χώρο. Η κάθοδος ξένων πλοιοκτητών που αναφέρετε είναι και αυτή μέρος του παιχνιδιού. Οι ελληνικές εταιρείες, όμως, συμπεριλαμβανομένης και της ΝΕΛ, εκσυγχρονίζονται. Ας μην υποτιμούμε τις δυνατότητες της ακτοπλοΐας μας, η οποία σε λίγο καιρό δεν θα έχει να ζητήσει τίποτα από αντίστοιχες ευρωπαϊκές εταιρείες. Δεδομένης μάλιστα και της εμπειρίας μας στον ελληνικό χώρο ο ανταγωνισμός μαζί μας δεν θα είναι τόσο εύκολος όσο νομίζετε. Απόδειξη η απόλυτη κυριαρχία Ελλήνων πλοιοκτητών στη γραμμή Ελλάδα-Ιταλία.

Θα υπάρξουν και άλλες συγχωνεύσεις στον ακτοπλοϊκό χώρο;

Πιστεύω ότι θα υπάρξουν αλλαγές στον κλάδο, μέσω εξαγορών, συγχωνεύσεων και στρατηγικών συμμετοχών. Η κατάσταση είναι ακόμη αρκετά ρευστή, ενώ το ναυάγιο του «Εξπρές Σαμίνα» αποτελεί το έναυσμα για νέες εξελίξεις.

Ναυτολόγιο, καύσιμα και η κούρσα του δοθαρίου επηρέασαν αρνητικά φέτος τις ακτοπλοϊκές εταιρείες. Πώς θα περάσει ο σίγουρα δύσκολος χειμώνας; Υπάρχει καλή συνεργασία με τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας;

Όπως είπα και προηγουμένως η άνοδος της τιμής των καυσίμων επηρέασε σημαντικά την

«Πιστεύω να συνεχιστεί

η καλή συνεργασία

με τον υπουργό Ναυτιλίας

προς όφελος

της εξυπηρέτησης

των νησιών»

κερδοφορία της ΝΕΛ. Όλες οι εταιρείες του κλάδου επηρεάστηκαν σημαντικά από την άνοδο αυτή, μεταξύ αυτών και η δική μας. Μέχρι στιγμής η ΝΕΛ δεν έχει αντιμετωπίσει σημαντικά ταιμιακά προβλήματα. Αν και μας προβληματίζει πολύ η άνοδος των τιμών των καυσίμων, πιστεύω ότι δεν θα διαρκέσει πολύ και ότι θα επέλθει σύντομα η πτώση των τιμών. Η συνεργασία με το υπουργείο

Εμπορικής Ναυτιλίας είναι καλή. Άλλωστε είμαι εκείνος που ζήτησα στο εγκύκλιο του «Αίο-ηος» την ίση μεταχείριση από το νέο υπουργό κ. Παπουτσή. Πιστεύω ότι αυτή η καλή συνεργασία θα συνεχιστεί προς όφελος της εξυπηρέτησης των νησιών μας και της ακτοπλοΐας.

OLYMPIC Fornecedores de Navios Ltd. Since 1972

Santos - S. Sebastião - Vitoria - Brazil
Cpt. George Perivolaris

The first and sole ship supplier in Brazil to become
ISO 9002/ 94 Certified

Head Office Santos

Rua. José Ricardo, no 29
Centro-Santos/ SP - Cep. 11010-190
Tel.: (013) 3219-7646-3219-5787.
Fax.: (013) 3219-6553
Telex.: 1340490LFNBR
E-mail.: olympicship@uol.com.br
MIC. cpt. G. Perivolaris
Aoh.: Tel (013) 3237-9412, Fax.: (013) 3251-3880, Mobil.: (013) 9713-0732

Branch office S. Sesebastião

R. Nossa Senhora da Paz, no 64 A
Centro: S. Sebastião Cep. 11600-000
Tel/ Fax. (012) 452-1159.
Telex. 124753
MIC. José Raimundo
Mobil: 0055 (12) 9714-7947

Branch Office Vitoria

Av. Gerônimo Monteiro, no 100
Tel: (027) 222-0032
Fax: (027) 222-7059
MIC: Christos Souliotis
Also Serving: Tubarão - Praia -
Mole - Aracruz - Selulose -
Ponta do Ubu

Piraeus Office:

Tel: 4286.953

E-mail: tsagari@otenet.gr

Fax: 4286.344

LET THE EXPERTS DO THE JOB

HYDROBLASTING, SANDBLASTING, CLEANING, PAINTING



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

CORAL LTD.
**... THE CORROSION
CONTROL EXPERTS.**



Member of
Marine Services S.A.

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> • E - MAIL: coral@itel.gr

€

νας αιώνας έφυγε, ένας καινούργιος ήρθε, και οι ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις καλούνται πλέον να προσαρμοσθούν σ' ένα νέο περιβάλλον και να ανταποκριθούν

στις ανάγκες του ελεύθερου και υγιούς ανταγωνισμού. Το 2000 φεύγοντας άφησε τη ναυτική οικογένεια μ' ένα βαρύ πένθος, λόγω της ναυτικής τραγωδίας του «Εξηρές Σαμινιά» και της αυτοκτονίας του Παντελή Σφηνιά, αλλά κι ένα μεγάλο ερώτημα για τις προοπτικές της ακτοπλοΐας και τις υπό διαμόρφωση συνθήκες του πηλασίου ανταγωνισμού. Εκτός όμως από πένθος, ερωτήματα και προβληματισμό, άφησε πίσω του και μια μεγάλη εκκρεμότητα, αυτή για την οποία τον τελευταίο χρόνο στάθηκε η αιτία να αμφισβητηθεί στο σύνολό της η ακτοπλοΐα. Πρόκειται για το σχέδιο νόμου που αφορά στην «απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών», το οποίο αν και εγκαίρως πριν από δύο και πλέον μήνες επεξεργάστηκε η Επιτροπή Σαραντίτη, καταθέτοντας τις προτάσεις της στο ΥΕΝ, δεν έχει ακόμη κατατεθεί στη Βουλή. Σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα του ΥΕΝ, το νομοσχέδιο έπρεπε να είχε κατατεθεί στη Βουλή μέσα στο Νοέμβριο, κάτι φυσικά που δεν έγινε παρά τις διαβεβαιώσεις της κυβέρνησης αμέσως μετά το τραγικό ναυάγιο, ότι θα προχωρήσουν με «ταχύτερους ρυθμούς στην πλήρη απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών

συγκοινωνιών». Αυτή την... απελευθέρωση είχε υποσχεθεί πριν από το ναυάγιο ο ίδιος ο πρωθυπουργός, επισημαίνοντας ότι «μια από τις αγορές που πρέπει να απελευθερωθούν, είναι και οι εσωτερικές θαλάσσιες συγκοινωνίες, στις οποίες πρέπει να προχωρήσουμε με ταχείς ρυθμούς». Ωστόσο, οι υποσχέσεις και οι διαβεβαιώσεις, οι οποίες μάλιστα λειτούργησαν ως καταλύτης λόγω του ναυαγίου, δεν έφεραν το ποθούμενο πάνω στο οποίο είχε επενδύσει πολιτικά η κυβέρνηση. Επί πλέον, παραμένει άγνωστο σε ποιο στάδιο επεξεργασίας βρίσκεται το σχέδιο νόμου και ποιες αλλαγές επέρχονται μετά την επεξεργασία της νομοπαρασκευαστικής επιτροπής.

Η «εκκρεμότητα», λοιπόν, μεταφέρεται στον καινούργιο χρόνο, με δεδομένο ότι τα χρονικά περιθώρια αρχίζουν πλέον να στενεύουν από τη στιγμή που ισχύει η δέσμευση της πολιτικής ηγεσίας του ΥΕΝ, ότι «η απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών θα ξεκινήσει το 2002». Το νέο θεσμικό πλαίσιο, με βάση τις προτάσεις της επιτροπής και την τελική τους επεξεργασία, θα διασφαλίζει το θεσμικό χαρακτήρα του ρόλου που θα διαδραματίζει η Πολιτεία, ενώ θα καθορίζει και το πλαίσιο ανταγωνισμού εντός του οποίου θα δραστηριοποιούνται οι επιχειρήσεις. Στους επόμενους 24 μήνες, λοιπόν, θα αρχίσει σταδιακά, η απελευθέρωση των γραμ-

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΑΛΛΑΖΕΙ ΤΟ ΤΟΠΙΟ ΜΕ ΤΗΝ



μών με αιχμή την Κρήτη, τα Δωδεκάνησα, τις Δυτικές Κυκλάδες και τις Σποράδες. Πίσω από αυτή τη διαδικασία διαφαίνεται η πρόθεση να μην υπάρξει «αποκλειστικότητα εκμετάλλευσης» όλων αυτών των γραμμών, κάτι άλλωστε που κατά κάποιον τρόπο προανήγγειλαν οι άδειες σκοπιμότητας που χορηγήθηκαν μερικές εβδομάδες πριν από το τέλος του 2000.

ΝΕΟ ΟΡΙΟ ΗΛΙΚΙΑΣ

Όπως είναι γνωστό, στην Ε.Ε. δεν υφίσταται όριο ηλικίας για τα επιβατηγά/οχηματαγωγά πλοία, αλλά το YEN, διαβλέποντας σωστά ότι η θέσπιση είναι αναπόφευκτη και μια και η πρόταση των Ισπανών για όριο ηλικίας στα 20 έτη ήταν δεδομένο ότι δεν θα περνούσε, έσπευσε να προτείνει τη μείωση του ορίου από 35 σε 30 έτη με ημερομηνία έναρξης της ισχύος το 2006. Οι προτάσεις που έγιναν δεκτές από το Συμβούλιο Ναυτιλιακών Μεταφορών της Ε.Ε., θα συμπεριληφθούν στην πρόταση που θα κατατεθεί το επόμενο διάστημα για την ενίσχυση της ασφάλειας των επιβατηγών/οχηματαγωγών. Έτσι ανοίγει και τυπικά ο δρόμος ορίου ηλικίας στα 30 έτη και στο σχέδιο νόμου.

ΟΙ ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΥΣΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ

Πώς αντιμετωπίζει το σχέδιο νόμου το χρόνιο πρόβλημα της ελληνικής ακτοπλοΐας, δηλαδή τις δευτερεύουσες γραμμές; Επιχειρεί λοιπόν ένα βασικό διαχωρισμό των γραμμών, σε γραμμές που θα διέπονται από καθεστώς απελευθέρωσης και σε γραμμές δημοσίου συμφέροντος, που ➡

του Χάρη Παυλίδη

ΑΛΛΑΓΗ ΤΟΥ ΑΙΩΝΑ...

θα είναι επιδοτούμενες και τις οποίες η Πολιτεία θα παρακολουθεί και θα παρεμβαίνει κάθε φορά που θα χρειάζεται. Συνεπώς, θα πρέπει πλέον να μιλάμε για εμπορικές γραμμές και για γραμμές που θα τελούν υπό τον έλεγχο της Πολιτείας, για να κατανοήσουμε το «μοντέλο απειλευθέρωσης» που δρομολογείται. Πάντως, η «μοναδικότητα» των θαλασσιών συγκοινωνιών της χώρας μας, λόγω των 150 τουλάχιστον διαφορετικών προορισμών τους οποίους καλούνται να καλύψουν τα πλοία, αποτελεί ασφαλώς ένα «πλεονέκτημα» από επιχειρηματική άποψη. Υπάρχει όμως και η κοινωνική διάσταση του θέματος, μια και επικρατεί προβληματισμός στις τοπικές κοινωνίες από το ενδεχόμενο περικοπής δρομολογίων, αλλά και με δεδομένο ότι τα πλοία που θα δρομολογηθούν σ' αυτές τις γραμμές δεν θα έχουν σχέση με τα περισσότερα από τα σημερινά που θα προσεγγίζουν στα λιμάνια τους. Ωστόσο, στο σχέδιο νόμου η προσέγγιση πάνω στο κρίσιμο αυτό πρόβλημα γίνεται με τέτοιο τρόπο, ώστε να καλύπτονται αυτές οι ανάγκες χωρίς να τίθεται σε κίνδυνο η βασική αρχή της απειλευθέρωσης, που είναι ο επί ίσοις ανταγωνισμός. Περίπου τις ίδιες επιφυλάξεις μ' αυτές των τοπικών φορέων για την υποβάθμιση των παρεχομένων υπηρεσιών, εκφράζουν και οι ερ-

γαζόμενοι στην ακτοπλοΐα, οι οποίοι υποστηρίζουν ότι αναπόφευκτα η απειλευθέρωση των συγκοινωνιών θα ανοίξει και το δρόμο για την απειλευθέρωση της απασχόλησης. Αυτό σημαίνει, όπως ισχυρίζονται, ότι η μεταβολή στη νομοθεσία περί επάνδρωσης των πλοίων θα οδηγήσει αρκετές χιλιάδες ναυτικούς στην ανεργία. Φοβούνται, δηλαδή, ότι οι επιχειρήσεις με το δικαίωμα που θα τους παρέχει το νέο θεσμικό πλαίσιο, θα μπορούν να διαχωρίσουν το προσωπικό των πλοίων τους σε ξενοδοχειακό και σε ναυτικούς, κάτι που θα έχει αποτέλεσμα να αυξομειώνουν τον αριθμό του ξενοδοχειακού προσωπικού αναλόγως της εμπορικής κίνησης. Το σχέδιο νόμου βέβαια αναφέρεται στη διατήρηση των κανόνων του ελληνικού κράτους ως κράτους υποδοχής για την επάνδρωση των πλοίων, αλλά είναι γνωστό ότι κάτι τέτοιο μέσα σε συνθήκες πλήρους και ουσιαστικής απειλευθέρωσης δεν μπορεί να ισχύσει. Κι αν ισχύσει, πολύ σύντομα θα καταπέσει κάτω από τις κοινοτικές οδηγίες και τις εξελίξεις διεθνώς.

ΤΟ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Στο νομοσχέδιο ο κρατικοπαρεμβατικός χαρακτήρας της Πολιτείας σταδιακά υποχωρεί και αντικαθίσταται από μια νέα γραμματεία ακτο-

πλοϊκών συγκοινωνιών, η οποία θα διαχειρίζεται τα τεκταινόμενα στις γραμμές και θα διασφαλίζει τους κανόνες του ανταγωνισμού. Περνάμε, δηλαδή, σ' ένα διαφορετικό μοντέλο YEN, όπου τον πρώτο λόγο θα έχει η χάραξη της στρατηγικής όσον αφορά στις εμπορικές γραμμές. Γιατί όσον αφορά στις δευτερεύουσες γραμμές, η παρεμβατικότητα θα διατηρηθεί ακόμα και στις τιμές των ναύλων. Για το ναυτιλιακό των εμπορικών γραμμών προβλέπεται η απειλευθέρωσή του και η εφαρμογή ανώτατων τιμών που θα ισχύουν κατά περίπτωση και κατά περίοδο. Το πιο σημαντικό όμως είναι η κατάργηση της ΓΕΑΣ και συνακόλουθα το καθεστώς που ισχύει για τη χορήγηση των αδειών σκοπιμότητας. Βέβαια, το αυτονόητο της κατάργησης -από τη στιγμή που απειλευθερώνεται η ακτοπλοΐα- αντικαθίσταται από υπουργικές αποφάσεις, αλλά είναι βέβαιο ότι τα επόμενα χρόνια και αυτή η «λύση» θα θεωρείται ξεπερασμένη. Ωστόσο, είναι θετική η κατάργηση μιας αντίληψης και πρακτικής που τα τελευταία χρόνια με τη σκοπιμότητά της δημιούργησε σοβαρά προβλήματα στον κλάδο. Σε κάθε περίπτωση το τελικό σχέδιο νόμου μπορεί να μη φέρνει την επανάσταση, αλλά προχωράει σε ριζικές αλλαγές που σε γενικές γραμμές ανταποκρίνονται στο νέο επιχειρηματικό περιβάλλον.

Λιμάνι της Θεσσαλονίκης ένα παράθυρο στα Βαλκάνια με ευρωπαϊκά δεδομένα...

- ♦ με ασφάλεια
- ♦ με ποιότητα
- ♦ με συνέπεια



Λιμάνι Θεσσαλονίκης
αξιοπιστία στη συνεργασία

Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης ΑΕ

Τ.Θ. 10467, GR 541 10 Θεσσαλονίκη - Τηλ : (+3031) 593.911 - Fax : (+3031) 510500
Internet site : <http://www.thpa.gr> - E-mail : secretariat@thpa.gr



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

ΔΙΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Ομοψυχία εν όψει του 2002

του Χάρη Παυλίδη



Ότι δεν μπόρεσε να γίνει μέχρι τώρα, είτε λόγω μιας καχυποψίας μεταξύ της Πολιτείας και των ακτοπλοίων είτε λόγω της δομής και της οργάνωσης του κλάδου, διαφαίνεται να γίνεται αυτόν τον καιρό μέσα σε κλίμα ομοψυχίας. Όσοι παρακολουθούν από κοντά τις εξελίξεις διαπιστώνουν ότι οι τόνοι έχουν πέσει αισθητά, ενώ οι αντιπαλότητες, που ήταν συχνό φαινόμενο τους τελευταίους μήνες, δεν υπάρχουν πια ήες και ήταν ένα κακό όνειρο που όταν «αφυπνίστηκε» ο κλάδος ξεχάστηκε. Τι έγινε ξαφνικά και το κλίμα διορθώθηκε, χωρίς να υπάρξει κάποια σημαντική εξέλιξη, που να δικαιολογεί αυτή τη μεταστροφή; Ένα ισχυρό επιχείρημα είναι οι ελάχιστοι μήνες που απομένουν μέχρι την... πρόωγη άρση του καμποτάζ, αφού η επίσημη της απελευθέρωσης λειτουργεί ως ισχυρό κίνητρο ώστε οι ακτοπλοίοι να αποκτήσουν κοινή ρότα. Επί πλέον, η εκλογή του Στέλιου Ζαμπετάκη στην προεδρία της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοίων επέδρασε θετικά στη μεταστροφή του κλίματος, αφού οι πρώτες κινήσεις του δ/νο-ντος συμβούλου της ANEK είναι συναινετικές και έχουν στόχο τη συσπείρωση του κλάδου. Σ' αυτό το πλαίσιο εντάσσεται και η πρωτο-

βουλία του νέου προέδρου, να διαμορφώσει τις απαραίτητες συνθήκες επανόδου του Γερράσιμου Στρίντζη στους κόλπους της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοίων. Όλα όσα τεκταίνονται αυτό το διάστημα, ένα μέρος των οποίων επισημάνανε προηγουμένως, διαμορφώνουν ένα διαφορετικό τοπίο στην ακτοπλοία, τελείως διαφορετικό από αυτό που βιώναμε όλοι μέχρι πριν από λίγους μήνες. Είναι αξιοσημείωτο το γεγονός ότι, ίσως και λόγω αυτών των εξελίξεων, παρατηρείται μια στροφή στην πολιτική που μέχρι σήμερα ακολουθούσε η ηγεσία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Ο Χρήστος Παπουτσής εμφανίζεται διαφοροποιημένος σε σχέση με το πρόσφατο παρελθόν, έτοιμος να ρίξει τους τόνους, γεγονός που ενισχύει το υπό διαμόρφωση κλίμα. Ωστόσο, μπορεί «ψυχολογικά» η κατάσταση να τείνει προς ομαλοποίηση, αλλά ως προς την ουσία ουδείς δηλώνει αισιόδοξος για το μέλλον. Ακόμα και οι πιο... αισιόδοξοι προβληματίζονται από τις συγκυρίες -κακή πορεία του Χρηματιστηρίου, αυξήσεις στα καύσιμα κ.λπ.- και δεν κρύβουν την ανησυχία τους, επισημαίνοντας ότι «έτσι όπως λειτουργεί σήμερα η ακτοπλοία... δεν λειτουργεί!». Τι σημαίνει αυτό; Πολύ απλά ότι όσες προσπάθειες κι αν κα-

ταβάλλουν οι ακτοπλοίοι, ο ίδιος ο χαρακτήρας της ακτοπλοίας αποτελεί τροχοπέδη για την ανάπτυξη του κλάδου. Ο μεταβατικός χαρακτήρας της χρονιάς που ήδη διανύουμε ενισχύει τις ανησυχίες όσων υποστηρίζουν ότι θα είναι η δυσκολότερη των τελευταίων χρόνων, μια και σ' αυτό το προσαρμοστικό στάδιο θα βρεθούν όλοι αντιμέτωποι με τα συσσωρευμένα προβλήματα πολλών δεκαετιών κρατικού παρεμβατισμού. Βέβαια, όπως έλεγε και κυβερνητικός παράγοντας που δεν έχει σχέση με τον κλάδο, «ο Έλληνας αποδίδει υπό συνθήκες πίεσης». Ωστόσο, αυτή η «λιγική» δεν είναι εφαρμόσιμη στη συγκεκριμένη περίπτωση, αφού το νομοσχέδιο που επισπεύδει κατά ένα χρόνο την απελευθέρωση, ουδείς γνωρίζει πώς θα «δέσει» με μια νοσοτροπία που διακατέχει όλην τον κλάδο. Η απάντηση σ' αυτήν τη «λιγική» είναι ότι αυτή τη χρονιά μετάβασης μέχρι την απελευθέρωση θα αποκαλυφθούν «ασθένειες», που θα έχουν εκλυτικό αίτιο τα δρομολόγια και τα επιβαρυμένα οικονομικά αποτελέσματα. «Ασθένειες» που θα μπορούσαν εγκαίρως να αντιμετωπισθούν, αν επικρατούσε το σημερινό κλίμα, αλλά ο χρόνος που χάθηκε στο «κυνήγι της άδειας σκοπιμότητας» είναι ακόμα



ένα μεγάλο πρόβλημα. Ασφαρώς οι ακτοπλοιοι δεν είναι πλέον διχασμένοι, ή αν θέλετε δεν φαίνεται να είναι διχασμένοι, αλλά η απουσία κοινής πολιτικής τα τελευταία χρόνια δύσκολα μπορεί να αναπληρωθεί μέσα σε λίγους μήνες. Αν βέβαια υπάρξουν ενιαίες προτάσεις, ίσως ανακτηθεί το χαμένο έδαφος, που στάθηκε η αιτία το κράτος να αναλάβει τον έλεγχο των κινήσεων στο θέμα της απελευθέρωσης, ής και οι ακτοπλοίοι ήθελαν να κηδεμονεύονται από την εκάστοτε πολιτική ηγεσία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Ωστόσο, μια σειρά λανθασμένων χειρισμών που είχαν σημείο αναφοράς τον «ανταγωνισμό» ως προς τις άδειες αποκιμότητας, έδωσαν την εικόνα μιας Πολιτείας που ήθελε την απελευθέρωση και των ακτοπλοίων που την πολεμούσαν.

Αυτό το κλίμα πρωτίστως πρέπει να ανατραπεί, και προς αυτή την κατεύθυνση φαίνεται ότι κινείται ο νέος πρόεδρος, επιδιώκοντας μέσα σε κλίμα συναίνεσης να επαναπροσδιορίσει τις σχέσεις του κλάδου με την Πολιτεία. Καθοριστικό στοιχείο που θα κρίνει αυτές τις σχέσεις σ' ένα μεγάλο βαθμό, αποτελεί το νέο θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας το οποίο θα καθορίσει, επί πλέον, και τα «όρια» μιας αντι-

παλότητας που κυριάρχησε ανάμεσα στο YEN και στις επιχειρήσεις. Αυτό σημαίνει ότι το αμέσως προσεχές διάστημα θα πρέπει να αναζητηθούν «χρυσές τομές» ανάμεσα στη λογική του δημόσιου συμφέροντος και στα δρομολόγια που οικονομικά είναι ασύμφορα, αλλά και στη χορήγηση αδειών που τελικά αποδεικνύεται «δόλωμα» που θέτει υπό ομηρεία τις επιχειρήσεις του κλάδου. Συνοψίζοντας, θα μπορούσε κανείς να οδηγηθεί στο συμπέρασμα, ότι οι διεργασίες που βρίσκονται σε εξέλιξη δίνουν την αίσθηση της κινητικότητας, μετά το σοκ της τραγωδίας του «Εξπρές Σαμίνα». Οι σχέσεις μεταξύ των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων αποκαθίστανται σταδιακά, και η ενδεχόμενη επιστροφή του Γ. Στρίντζη στην Ένωση αναμφίβολα θα ενισχύσει το κοινό μέτωπο απέναντι στην πρόκληση της απελευθέρωσης το 2002. Αναμφισβήτητοι οι δυσκολίες και τα προβλήματα που θα προκύψουν σ' αυτό το μεταβατικό στάδιο, που όπως προαναφέραμε εντοπίζονται κυρίως στην πληθυσμιακή οργάνωση των ακτοπλοϊκών συσχετισμών, θα κάνουν αισθητή την παρουσία τους. Ωστόσο, όπως έλεγε και ανώτατο στέλεχος μεγάλης ακτοπλοϊκής εταιρείας, «αυτή τη φορά δεν πρέπει να αφήσουμε τις λεητομέρειες να

μας κάνουν να χάσουμε την ουσία». Και η ουσία είναι ότι τώρα όλοι αντιμετωπίζουν πιο ψύχραιμα την κατάσταση. Όλοι αναγνωρίζουν ότι μόνο με κοινές προτάσεις θα αντιμετωπισθεί η επόμενη ημέρα της πλήρους απελευθέρωσης, που έτσι κι αλλιώς δεν αργεί. Και κυρίως μέσα από αυτά τα νέα δεδομένα που δημιουργούνται, διαφαίνεται ότι η «ακαμψία» της ηγεσίας του YEN θα εγκαταλειφθεί, κάτω από τις προοπτικές που διανοίγει η επαναστατηριοποίηση της Ένωσης Εφορητιστών Ακτοπλοίων. Και όταν η ουσία αφορά ένα θέμα που αγγίζει τον ανταγωνισμό, και αυτό είναι της πληρότητας ενός κλάδου κατά 75% ετησίως για να μην μπαίνει μέσα, τότε οι «λεητομέρειες» μπαίνουν στην όχλη. Άλλωστε, όπως είπε πρόσφατα ο δ/ν/ν σύμβουλος της ANEK και πρόεδρος της ΕΕΑ, Στέλιος Ζαμπετάκης: «Η σημερινή κατάσταση δείχνει ότι ο δρόμος ταχύτητας στον οποίο συμμετείχαν όλες οι εταιρείες τα τελευταία τρία χρόνια, έχει μετατραπεί σε δρόμο αντοχής». Θα συμφωνήσουμε μαζί του, αν και οι διεργασίες που συντελούνται και οι νέες συμμαχίες που αναγκαστικά θα προκύψουν, μας δημιουργούν την εντύπωση ότι αυτό που παρακολουθούμε μοιάζει περισσότερο με δρόμο ημιαντοχής...

«Στο πλαίσιο ενός καλόπιστου διαλόγου θα βρεθούν οι λύσεις για την ελληνική ακτοπλοΐα», τόνισε ο Στ. Ζαμπετάκης, πρόεδρος του Δ.Σ. της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας, μετά τη συνάντηση με τον υπουργό Ναυτιλίας.

ΑΥΞΗΣΕΙΣ 10% ΣΤΑ ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Δίκαιο το αίτημα αύξησης του νηολογίου, το χαρακτήρισε ο ΨΕΠ

Α

υξήσεις σύντομα έρχονται και στα εισιτήρια των πλοίων, όπως τουλάχιστον υποσχέθηκε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Χρήστος Παπουτσής κατά τη διάρκεια συνάντησής του με το προεδρείο της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας. Οι ακτοπλοΐοι-εφοπλιστές από την αρχή του 2000 έχουν υποβάλει άπειρες φορές το αίτημα αύξησης του ναυλολογίου κατά 10%, που εν μέρει καλύπτει λειτουργικές ανάγκες μετά τις συνεχείς ανατιμήσεις των καυσίμων και της πορείας του δομημένου. Όπως δήλωσε στους δημοσιογράφους ο νέος πρόεδρος των πλοιοκτητών Στέλιος Ζαμπετάκης, ο υπουργός Ναυτιλίας όχι μόνον έκρινε ότι το αίτημά τους για αύξηση της τι-

μής των εισιτηρίων πρέπει να ικανοποιηθεί, αλλά είναι διατεθειμένος να ενημερώσει και τον πρωθυπουργό Κώστα Σημίτη να προχωρήσει το θέμα, το οποίο έχει «σκαλώσει» στο υπουργείο Εθνικής Οικονομίας. Στην πρώτη συνάντησή του νέου προεδρείου της ΕΕΑ με τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας και υπό τη σκιά της απώλειας του Παντελή Σφηνιά, το κλίμα αποδείχθηκε θετικό αν και κάποιοι εφοπλιστές εξέφρασαν απαισιοδοξίες προβλέψεις. «Εμένα μου δίνουν αισιοδοξία ότι ο δρόμος θα είναι κοινός προκειμένου να πετύχουμε εκείνο που όλοι θέλουμε, δηλαδή μια ισχυρή ελληνική ακτοπλοΐα σε ένα νέο διεθνές απελευθερωμένο πλαίσιο, μια ισχυρή ακτοπλοΐα με ελληνικές εταιρείες, οι οποίες

θα είναι απολύτως ανταγωνιστικές στις οποίες ευρωπαϊκές εταιρείες θα βελτιώσουν να έρθουν και να ανταγωνιστούν τους Έλληνες ακτοπλοΐους», τόνισε χαρακτηριστικά ο κ. Παπουτσής.

Ο υπουργός υποσχέθηκε στα μέλη του προεδρείου της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας τις προσεχείς ημέρες να τους παραδώσει το περιεχόμενο του νέου θεσμικού πλαισίου για παρατηρήσεις και βελτιώσεις. Άλλωστε και οι πλοιοκτήτες τόνισαν πως πρέπει το ταχύτερο να γνωρίζουν σε ποιες κατευθύνσεις θα είναι τα νέα βήματα της ακτοπλοΐας. Ο κ. Ζαμπετάκης τάχθηκε υπέρ της απελευθέρωσης στα πάντα, όπως ανέφερε χαρακτηριστικά, ακόμα και στο ναυλολόγιο, στις συνθέσεις των πληρωμάτων κ.ά.

Σε κοινή συνέντευξη ο κ. Παπουτσής δήλωσε πως «δεν φοβάμαι τίποτα από το μέλλον, γιατί έχω απόλυτη εμπιστοσύνη και στους Έλληνες ναυτικούς και στους Έλληνες ακτοπλοΐους οι οποίοι γνωρίζουν τις θάλασσες και είναι συνδεδεμένοι με την ίδια τη λειτουργία της ακτοπλοΐας».

Ο κ. Ζαμπετάκης υποστήριξε ότι δόθηκε η ευκαιρία να εκτεθούν περιληπτικά τα προβλήματα της ακτοπλοΐας στον υπουργό και εξέφρασε την άποψη πως στο πλαίσιο ενός καλόπιστου διαλόγου θα βρεθούν εκείνες οι λύσεις σε όλα τα εκκρεμή θέματα.

ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΕΣ ΓΙΑ ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΣΤΡΙΠΤΖΗ

Κινήσεις για να επιστρέψει στην Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας η εταιρεία Srintzis Lines ξεκίνησε ο Στ. Ζαμπετάκης. «Πρέπει όλοι μαζί ενωμένοι να προχωρήσουμε για το καλό της ελληνικής ακτοπλοΐας. Αυτά που μας ενώνουν είναι περισσότερα από όσα μας χωρίζουν», υπογράμμισε ο πρόεδρος της ΕΕΑ και συμπλήρωσε: «Ο κ. Στρίντζης είναι δικαιωματικά μέλος της Ένωσης. Η ακτοπλοΐα είναι εθνικό θέμα». Τα προβλήματα της ΕΕΑ, σύμφωνα με τον κ. Ζαμπετάκη, πρέπει να έχουν βρει σύντομα λύσεις και για το λόγο αυτό μία φορά την εβδομάδα θα συνεδριάζει το διοικητικό συμβούλιο.



ASTRON MARINE PAINTS

**ΧΡΩΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ
& ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΑΠΟ ΤΟ 1980**



ASTRON MARINE PAINTS

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΛΙΑΡΗΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.

Κων/λεως 65, 118 55 ΑΘΗΝΑ, Τηλ.: (+301) 3458198 - 3457749, Fax: (+301) 3456201

Ο γράφων σε πολλές
περιπτώσεις έχει
επισημάνει ότι το
σύστημα της
ναυτικής
εκπαίδευσης στην
Αγγλία τα τελευταία
χρόνια έχει
ξεπεραστεί από τη
ναυτιλιακή
πραγματικότητα. Με
άλλα λόγια, ο
απόφοιτος των
ναυτικών κολεγίων
της Αγγλίας δεν
αποκτά την
αναγκαία σήμερα
ολοκληρωμένη
ναυτιλιακή γνώση.

Και η Αγγλία αναβαθμίζει τις ναυτικές σπουδές

του Χρήστου Ε. Ντούνη

αντιναύρχου, επίτιμου αρχηγού του Λιμενικού Σώματος

Αντιθέτως, άλλες χώρες χωρίς τη ναυτική παράδοση της Αγγλίας έχουν δημιουργήσει ένα στέρεο σύστημα ολοκληρωμένης ναυτικής παιδείας ικανό να παράγει αξιωματικούς που να μπορούν να αφομοιώνουν την καλπάζουσα ναυτική τεχνολογία και να κατανοούν το σύγχρονο λειτουργικό περιβάλλον του πλοίου και της ναυτιλιακής επιχείρησης. Και όμως σ' αυτή την Αγγλία την προσηλωμένη στις δικές της παραδόσεις έγινε αντιληπτό και αναγνωρίστηκε η αδυναμία του εφαρμοζομένου συστήματος, να παρακολουθήσει τις συντελούμενες εξελίξεις στο ναυτιλιακό περιβάλλον. Όπως δημοσιεύτηκε στο Lloyd's List της 7ης Ιουνίου 2000, το Warsash Maritime College του Southampton σε συνεργασία με το Πανεπιστήμιο του Nottingham και το Glasgow Maritime College σε συνεργασία με το Πανεπιστήμιο του Glasgow δημιουργούν από το Σεπτέμβριο του 2000 τμήματα ναυτικών σπουδών για πλοίαρχους και μηχανικούς, που θα δώσουν ακαδημαϊκό κύρος στα διπλώματα ναυτικής ικανότητας. Και το πιο σημαντικό είναι ότι την πρωτοβουλία

αυτή θα ακολουθήσουν και άλλα ναυτικά κολλέγια της Αγγλίας.

Το δημοσίευμα σχολιάζει μάλλον ειρωνικά την άποψη του Sir Donald Anderson, την περίοδο του 1960, που αντιδρούσε πεισματικά στην αναβάθμιση των ναυτικών σπουδών στην Αγγλία με το αιτιολογικό ότι μια τέτοια αναβάθμιση θα ήταν κίνητρο για τους ναυτικούς πτυχιούχους να εγκαταλείψουν τα πλοία. Μια άποψη που το Lloyd's List χαρακτηρίζει «silly», για να συνεχίσει:

«Βρισκόμαστε στο 2000, οπότε η αδυναμία να κατέχεις ένα πτυχίο ανωτάτης εκπαίδευσης αποτελεί ένα τεράστιο επαγγελματικό αλλήθ και κοινωνικό ακόμη μειονέκτημα, αφού σήμερα πολύ μεγάλο ποσοστό από τη μέση εκπαίδευση εισέρχεται στα πανεπιστήμια».

Όμως, το Lloyd's List επανέρχεται και δίνει συνέχεια στο φύλλο της 28ης Ιουνίου 2000, όπου επισημαίνει την αποτυχία του πολυδιαφημισμένου θεσμού στην Αγγλία, του Extra Master, που έχει παύσει πλέον να υφίσταται. Ο γράφων σε άρθρο του είχε επισημάνει με έμφαση την αποτυχία του



θεσμού αυτού ως στερούμενου ακαδημαϊκής - επιστημονικής ισχύος και κύρους. Και όμως υπάρχουν στην Ελλάδα μάχιμοι ναυτιλιακοί παράγοντες που ακόμη εκθειάζουν το Extra Master, θεωρώντας το την κορωνίδα της αναβάθμισης!

Η εφημερίδα στην έκδοση της 28ης Ιουνίου χαιρετίζει την πρωτοβουλία που επιτέλους αναγνωρίζεται και στην Αγγλία η ανάγκη της δημιουργίας αξιωματικών των οποίων τα διπλώματα να έχουν ακαδημαϊκό κύρος. Και όπως αναφέρει το δημοσίευμα, δημιουργούνται δύο τμήματα, ένα για πλοίαρχους και ένα για μηχανικούς, τα οποία και θα χορηγούν Bachelor Of Science. Τα προγράμματα είναι τετραετούς φοίτησης εκ των οποίων το ένα έτος θα είναι θαλάσσια υπηρεσία επί πλοίων.

Όπως επισημαίνει το δημοσίευμα, με το νέο σύστημα θα παραχθούν αξιωματικοί που στην επαγγελματική γνώση θα προστίθεται και η επιστημονική επιδεξιότητα για την ευκολότερη κατανόηση των τεχνολογικών, των κανονιστικών (εδώ εννοείται της πληθώρας των Διεθνών Συμβάσεων, κανονισμών, κωδικών κ.λπ.), των εμπορικών και κοινωνικών παραμέτρων της λειτουργίας του πλοίου και της ναυτιλιακής βιομηχανίας γενικότερα. Και προσθέτει το δημοσίευμα, εάν χρειαστεί τα στελέχη αυτά να απασχοληθούν στα επιτελεία της ναυτιλιακής διοίκησης των εταιρειών ή των οργανισμών που έχουν σχέση με τη ναυτιλία, ασφαλώς τα στελέχη αυτά θα είναι καλύτερα καταρτισμένα.

Σχολιάζοντας τώρα την ειδησεογραφία αυτή, θα πρέπει να διευκρινίσουμε ότι με την παραπάνω αναβάθμιση οι Άγγλοι δεν ανακαλύπτουν την πυρίτιδα! Δεκάδες άλλες χώρες έχουν αναβαθμίσει τις ναυτικές σπουδές εδώ και πολλά χρόνια και μέσα από τετραετή φοίτηση (3 θεωρητικά + 1 θαλάσσια υπηρεσία) χορηγούν στους αποφοίτους Bachelor Of Science μαζί με το Ναυτικό Δίπλωμα Τρίτης Τάξεως.

Αλλά αλήθεια, εμείς εδώ πώς έχουμε πορευτεί στη ναυτιλοσύνη Ελλάδα, τι προοπτικές έχουμε δημιουργήσει στο στελεχικό ναυτικό δυναμικό της ναυτιλίας μας. Ατυχώς εδώ για πολλά χρόνια διάφοροι σύμβουλοι αυτή την ξεπερασμένη και αναχρονιστική άποψη του Sir Donald Anderson, που τόσο εύστοχα χαρακτηρίζεται και ως «silly», την είχαν κάνει σημαία τους και είχαν διασπείρει το φόβο σε πλοιοκτήτες και φορείς, αλήθεια και σε αυτή τη δημόσια ναυτιλιακή διοίκηση, «ότι προς Θεού μη δημιουργείτε πλοίαρχους και μηχανικούς ανωτάτου επιπέδου γιατί θα φύγουν από τα πλοία».

Αυτά ήταν τα επιχειρήματά τους!!!

Και το ερώτημα σήμερα παραμένει πάντα επίκαιρο.

Θέλουμε ή δεν θέλουμε ως ελληνική ναυτιλία μία πρόσθετη πηγή προέλευσης αξιωμα-



Και όμως υπάρχουν στην Ελλάδα μάχιμοι ναυτιλιακοί παράγοντες που ακόμη εκθειάζουν το Extra Master, θεωρώντας το την κορωνίδα της αναβάθμισης!

τικών και μάλιστα ανωτάτου επιπέδου. Και είναι απορίας άξιον η για πολλά χρόνια αρνητική απάντηση την ίδια στιγμή που πολλοί, ευχαρίστως, θα δέχονταν η πρόσθετη αυτή πηγή στελεχών να ήταν προέλευσης ακόμη και του δημοτικού σχολείου!!!

Αλήθεια, μήπως τα προσωπικά μας συμπληρώματα τα έχουμε μεταφέρει στη ναυτιλία; Ο γράφων, ασχολούμενος με τη ναυτική εκπαίδευση για περισσότερα από 40 χρόνια σε υπηρεσιακό και θεωρητικό επίπεδο, μέσα από μελέτες, άρθρα, ομιλίες κ.λπ., έχει δια-

τυπώσει συγκεκριμένες προτάσεις που θα μπορούσαν να αποτελέσουν αντικείμενο προβληματισμού των αρμοδίων φορέων. Ο νόμος 2638/98 έχει αποσπασμένη το καθεστώς των ναυτικών σπουδών σε έξι εξάμηνα (τρία έτη) θεωρητικών σπουδών και δύο εξάμηνα πρακτικής επί πλοίων ασκήσεως με την εποπτεία της σχολής. Κατά συνέπεια, η αναβάθμιση σε πανεπιστημιακό επίπεδο των ναυτικών σπουδών σε δύο ή και τρεις ακόμα από τις ήδη λειτουργούσες Ακαδημίες Ε.Ν. δεν συνεπάγεται ανατροπές στο σύστημα του θεσμού των αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας. Συνεπάγεται όμως για τις δύο ή τρεις επιλεγμένες Ακαδημίες Ε.Ν. ένα καθεστώς αυστηρής και ανεξάρτητης υψηλού επιπέδου ποιοτικής εκπαίδευσης μέσα στον ίδιο συνολικό χρόνο της τετραετούς φοίτησης που ισχύει σήμερα.

Ίσως βοηθήσουν στην κατανόηση του θέματος και τα άρθρα του συγγραφέα στα «Ναυτικά Χρονικά»: α) Τρεις κατανοητοί λόγοι που καθήλωσαν τη Ναυτική Εκπαίδευση, Μάρτιος 1999, β) Να δημιουργήσουμε το Ελληνικό King's Hoint (Αύγουστος - Σεπτέμβριος 1999). Χρήστος Ε. Ντούνης

ΥΓ. Έχω την αίσθηση ότι μαζί με αυτούς που ενδεχομένως θα αντιδράσουν σε τέτοιες τολμές, θα είναι και τα ναυτιλιακά τμήματα που σήμερα λειτουργούν σε δύο πανεπιστήμια. Μια τέτοια αντίδραση, όμως, μάλλον θα χαρακτηριζόταν ως συντεχνιακή.

Η Αθήνα πύλη αερομεταφορών

Τις παρθενικές τους πτήσεις από το νέο αεροδρόμιο Αθηνών ξεκινούν σε πολύ λίγες ημέρες οι ελληνικοί και διεθνείς αερομεταφορείς. Παρά τα αντικρουόμενα δημοσιεύματα του Τύπου, το νέο αεροδρόμιο θα ανοίξει τελικά «τις πύλες» του όπως ακριβώς είχε σχεδιαστεί στο αρχικό χρονοδιάγραμμα.

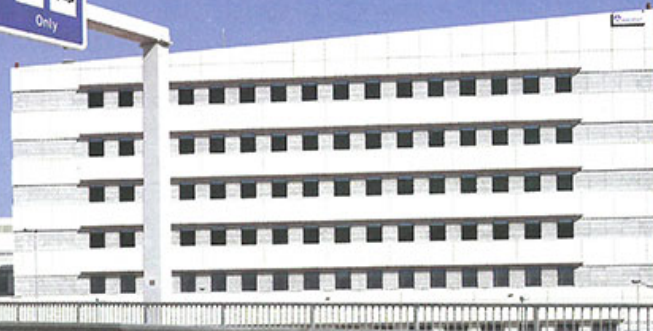
Η Αθήνα αποκτά επιτέλους ένα σύγχρονο αεροσταθμό και καθίσταται πλέον ένα συγκοινωνιακό σταυροδρόμι για τη νοτιοανατολική Ευρώπη.

Η διοίκηση του νέου αερολιμένα αισιοδοξεί για την ανάπτυξη της επιβατικής κίνησης του αεροδρομίου και αντικρούει τις αβάσιμες εικασίες των δυσοίωνων παρατηρητών.

Παράλληλα, ευελπιστεί ότι ο μακροχρόνιος σχεδιασμός του αεροδρομίου προβλέπει ένα σύστημα συνδυασμένων μεταφορών (intermodality) το οποίο θα δίνει τη δυνατότητα στον επιβάτη να συνδυάζει τις αεροπορικές, ακτοπλοϊκές/ναυτιλιακές και σιδηροδρομικές μεταφορές.

Τα «N.X.» απευθύνθηκαν στη Γενική Διεύθυνση Ανάπτυξης του αεροδρομίου «Ελ. Βενιζέλος», η οποία μας απάντησε στις ακόλουθες ερωτήσεις.

Photos: AIA/Kostas Kolokithas



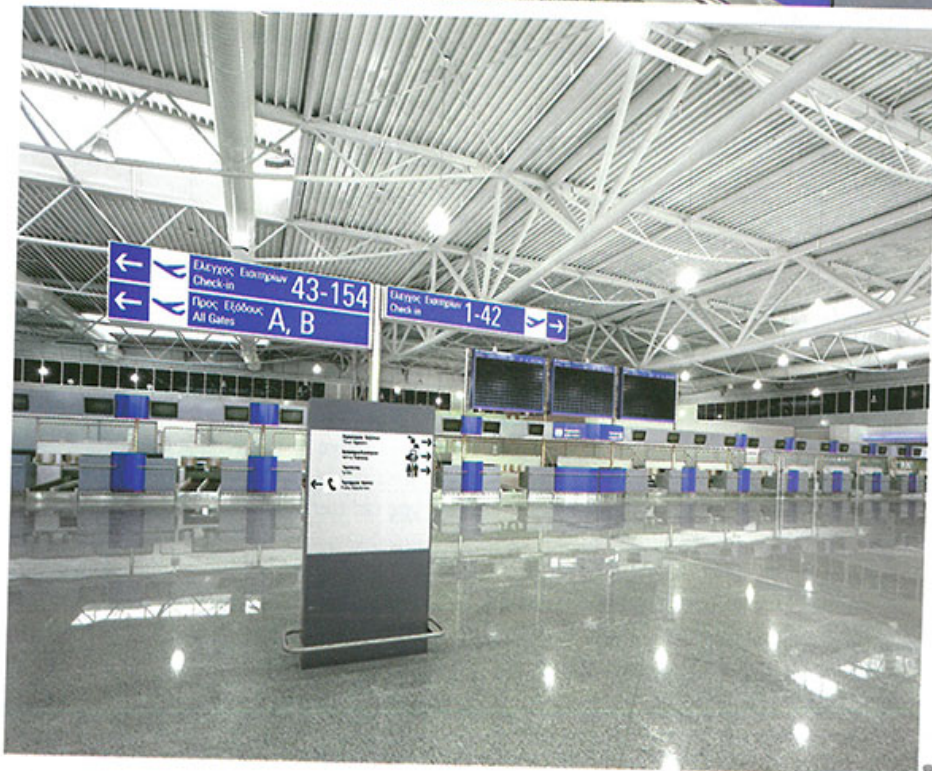
Ποιες προοπτικές ανοίγονται για τον ελληνικό τουρισμό με τα εγκαίνια του νέου αεροδρομίου; Πιστεύετε ότι θα υπάρξει ανέλιξη της τουριστικής και επιβατικής κίνησης;

Οι προοπτικές για τον ελληνικό τουρισμό είναι πολύ μεγάλες δεδομένου ότι τα υψηλά επίπεδα ασφάλειας, οι τεχνολογίες αιχμής και τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα του νέου Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών επιτρέπουν στην Ελλάδα να αναπτύξει τον τομέα του τουρισμού και σε αγορές που μέχρι τώρα ήταν χαμηλής αποδοτικότητας, λόγω συγκριμένων προβλημάτων του αεροδρομίου Ελληνικού. Χαρακτηριστικά, η αμερικανική αγορά τουρισμού, που είχε τόσο πολύ πληγεί από την αρνητική εικόνα του Ελληνικού στον τομέα της ασφάλειας, έχει μεγάλες δυνατότητες ανάπτυξης ιδιαίτερα στο μερίδιο αγοράς τουριστών υψηλού οικονομικού-κοινωνικού επιπέδου. Το ίδιο ισχύει και για την τουριστική κίνηση από τις πλούσιες χώρες της Ασίας (Ιαπωνία, Χονγκ Κονγκ, Ταϊβάν) οι οποίες δείχνουν μεγάλο ενδιαφέρον για την Ελλάδα. Η Εταιρεία Αεροδρομίου έχει ήδη ξεκινήσει εκστρατεία προσέλευσης νέων εταιρειών από αυτές τις χώρες. Παράλληλα, ο μακροχρόνιος στόχος να αναδειχθεί ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» σε πρωτεύοντα κόμβο της ΝΑ Ευρώπης, θα βοηθήσει ιδιαίτερα την αναβάθμιση της Αθήνας σε βασικό τουριστικό προορισμό, κάτι που ίσχυε στο παρελθόν.

Οι προβλέψεις για την εξέλιξη της επιβατικής κίνησης στα επόμενα χρόνια καταδεικνύουν αύξηση της τάξεως του 3,6% για τα πρώτα πέντε χρόνια λειτουργίας του νέου αεροδρομίου και 4% από το 2005 ως το 2010.

Πώς έχουν αντιδράσει οι αεροπορικές εταιρείες στα νέα κοστολόγια που έχουν διαμορφωθεί στο αεροδρόμιο «Ελ. Βενιζέλος»;

Είναι γεγονός ότι τα κοστολόγια του νέου αεροδρομίου της Αθήνας είναι υψηλότερα από αυτά του αεροδρομίου Ελληνικού. Θα πρέπει όμως να τονισθεί ότι μια τέτοια σύγκριση δεν είναι σωστή, καθώς είναι σαφές ότι το επίπεδο και εύρος υπηρεσιών, ασφαλείας και παροχών του νέου αεροδρομίου της Αθήνας είναι κατά πολύ υψηλότερο από αυτά του Ελληνικού. Παράλληλα, το αεροδρόμιο Ελληνικού είχε μια σχεδόν ανύπαρκτη τιμολογιακή πολιτική. Ενδεικτικά, αξίζει να σημειωθεί ότι η στάθμευση αεροσκάφους στην πίστα του Ελληνικού είναι φθηνότερη από τη στάθμευ-





ση επιβατικού αυτοκινήτου στους χώρους στάθμευσης του ίδιου αεροδρομίου. Είναι λοιπόν αυτονόητο ότι η τιμολογιακή πολιτική αυτή δεν είναι δυνατό να εφαρμοσθεί σε ένα αεροδρόμιο που λειτουργεί με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια, και με το δεδομένο ότι δεν επιβαρύνει τον κρατικό προϋπολογισμό με επιχορηγήσεις.

Για το θέμα αυτό, ο ΔΑΑ ξεκίνησε από το 1998 σειρά διαβουλεύσεων με τη Διεθνή Ένωση Αερομεταφορέων (IATA) σχετικά με το ύψος και τη διάρθρωση των τελών χρήσης του νέου Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών. Ήδη από το Μάρτιο του 2000 ο ΔΑΑ είχε παρουσιάσει ενδεικτικό τιμοκατάλογο, ενώ αμέσως μετά την επιτυχή ολοκλήρωση των διαβουλεύσεων αυτών, το Νοέμβριο 2000, ο ΔΑΑ κοινοποίησε τον οριστικό Κατάλογο Τελών Χρήσης στην IATA, στην Επιτροπή Χρηστών του νέου αεροδρομίου και στο Σώμα των εν Ελλάδι Αντιπροσωπευόμενων Αεροπορικών Εταιρειών (BAR). Συγχρόνως το αεροδρόμιο έκανε όλες τις δυνατότες προσπάθειες για να μειώσει αυτά τα κοστολόγια. Έτσι, αύξησε το έσοδο από τις εμπορικές δραστηριότητες, με στόχο να συμβάλουν στην κερδοφορία του αεροδρομίου κατά σχεδόν 50%, σε αντίθεση με το αρχικό 20%. Τέλος, η δομή των τελικών τιμών έχει σχεδιασθεί με βάση τους μεταφερόμενους επιβάτες και όχι τις απογειώσεις, το οποίο σημαίνει επιβάρυνση ανάλογη της επιβατικής κίνησης και όχι του αριθμούδρομοηγιών.

Πιστεύετε ότι οι πτήσεις προς ορισμένους προορισμούς του εσωτερικού (π.χ. Καλαμάτα, Πρέβεζα, Σύρο, Μήλο κ.λπ.) θα παρουσιάσουν επιβατική κάμψη λόγω της μετεγκατάστασης του αεροδρομίου;

Όχι, γιατί μπορεί μεν ένα μέρος του ελληνικού επιβατικού κοινού να προτιμήσει εναλλακτικά μέσα μεταφοράς (ιδίως για τα νησιά των Κυκλάδων από τις νότιες περιοχές της Αττικής), από την άλλη όμως, οι δυνατότητες γρήγορων ανταποκρίσεων στο νέο αεροδρόμιο, με αναχώρηση όλων των πτήσεων από τον ίδιο αεροσταθμό, θα αυξήσουν τους επιβάτες εξωτερικού.

Ως προς τους χερσαίους προορισμούς (Καλαμάτα, Πρέβεζα) οι πτήσεις έχουν ελαττωθεί ήδη τα τελευταία χρόνια, έτσι ώστε πιστεύουμε ότι η συγκεκριμένη αγορά θα ανακάμψει και θα κινηθεί αυξητικά, για τον παραπάνω λόγο.

Ποιες είναι οι προοπτικές συνεργασίας του νέου αεροδρομίου με τα λιμάνια της Ραφήνας και του Λαυρίου;

Ο μακροχρόνιος σχεδιασμός του αεροδρομίου προβλέπει ένα σύστημα συνδυασμένων μεταφορών (intermodality), το οποίο θα δίνει τη δυνατότητα στον επιβάτη να συνδυάζει τις αεροπορικές, ακτοπλοϊκές/ναυτιλιακές και σιδηροδρομικές μεταφορές. Είναι φυσικό ότι τα δύο αυτά λιμάνια θα αντικαταστήσουν τον Πειραιά για τους νησιωτικούς προορισμούς

λόγω της χρήσης αεροδρομίου. Παράλληλα, η Εταιρεία Αεροδρομίου βρίσκεται στη διαδικασία συντονισμού των υπεύθυνων φορέων για τη λεωφορειακή σύνδεση μεταξύ του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» και αυτών των λιμανιών. Τέλος, ο ΟΑΣΑ θα συνδέει με λεωφορεία το νέο αεροδρόμιο με τον Πειραιά.





Το νέο αεροδρόμιο αντιμετωπίζει ως «αντίπαλο» τις ακτοπλοϊκές εταιρείες που δραμολογούν πλέον πλοία σύγχρονης τεχνολογίας προς προορισμούς με σημαντική αεροπορική κίνηση;

Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, είναι δεδομένο ότι μέρος του επιβατικού κοινού θα προτιμήσει για τη μετακίνησή του και τα πλοία σύγχρονης τεχνολογίας. Παρ' όλα αυτά, θεωρούμε τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες συμπληρωματικό μέσο μεταφοράς και γι' αυτόν το λόγο έχει σχεδιαστεί και το προαναφερθέν σύστημα συνδυασμένων μεταφορών. Επίσης όσο και να αυξηθεί η ταχύτητα των πλοίων, για τους προορισμούς πέρα από τις Κυκλάδες, το αεροπλάνο θα παραμείνει το ταχύτερο μέσο.

Θεωρείτε ότι η οδική πρόσβαση προς το νέο αεροδρόμιο θα αποτελέσει ανασταλτικό παράγοντα για την επιβατική ανέλιξή του;

Κατ' αρχάς, θεωρούμε ότι η οδική πρόσβαση



Ο μακροχρόνιος σχεδιασμός

του αεροδρομίου προβλέπει ένα σύστημα συνδυασμένων μεταφορών, το οποίο θα δίνει τη δυνατότητα στον επιβάτη να συνδυάζει τις αεροπορικές, ναυτιλιακές και σιδηροδρομικές μεταφορές

προς το αεροδρόμιο συνεχώς θα βελτιώνεται αφού θα παραδίδονται σταδιακά μέρη της Αττικής Οδού καθώς και θα γίνονται οι βελτιώσεις στο νότιο άξονα.

Σε πρώτη φάση λειτουργίας, η θέση του νέου αεροδρομίου ευνοεί τις βόρειες και ανατολικές περιοχές της Αττικής ενώ αρχικά δεν ευνοούνται ιδιαίτερα ο Πειραιάς και τα δυτικά προάστια. Σταδιακά, η σιδηροδρομική σύνδεση με το νέο αεροδρόμιο και η Αττική Οδός θα βοηθήσουν την πρόσβαση και από αυτές τις περιοχές. Όπως προαναφέρθηκε, ίσως υπάρχουν επιβάτες που θα προτιμήσουν άλλα μέσα μεταφοράς, αλλά υπάρχει και σημαντικός αριθμός επιβατών που θα προτιμήσει τη μετακίνηση μέσω του νέου Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών λόγω των καλών ανταποκρίσεων.



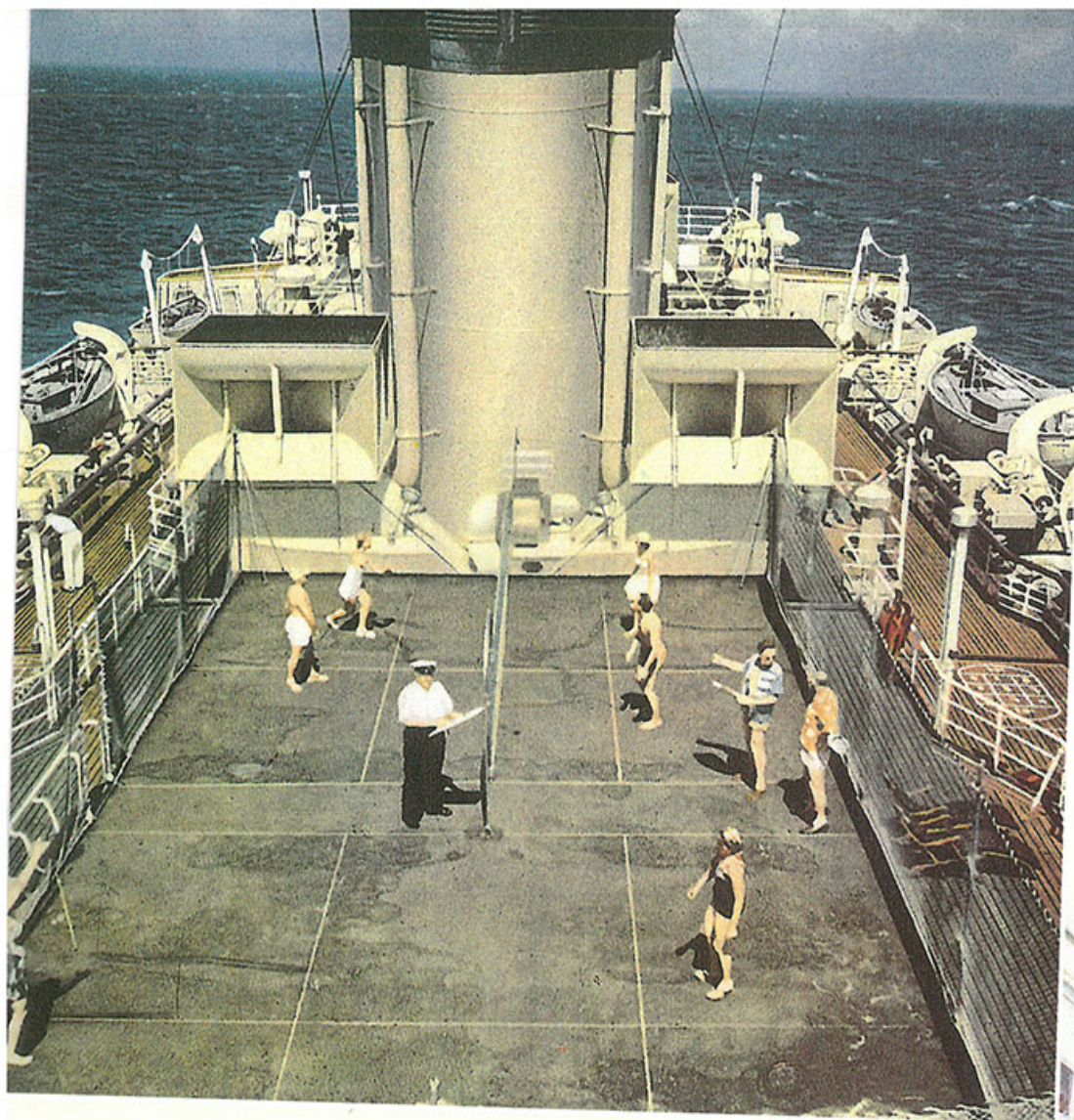
Μέρες που είναι δικαιολογείται μια αναδρομή με «άρωμα» χλιδής, ξεκούρασης και ανεμελιάς. Τι καλύτερο για την περίπτωση από την παρουσίαση ενός παλαιού ελληνικού υπερωκεανίου, μέσω του διαφημιστικού φυλλαδίου του εκείνης της εποχής, στο οποίο μέσα από τις καλαίσθητες σελίδες του, με πραγματικές ζωγραφικές δημιουργίες και όχι με τη βοήθεια των σημερινών κομπιούτερ, αποτυπωνόταν μια ονειρώδης εν πλω ζωή.

Το υπερωκεάνιο είναι το *Atlantic* της *Home Lines*, πλοιοκτήτριας του μετέπειτα γνωστού υπερωκεανίου «Βασίλισσα Φρειδερίκη» που έγραψε ιστορία στη γραμμή Ελλάδος - Βορείου Αμερικής.



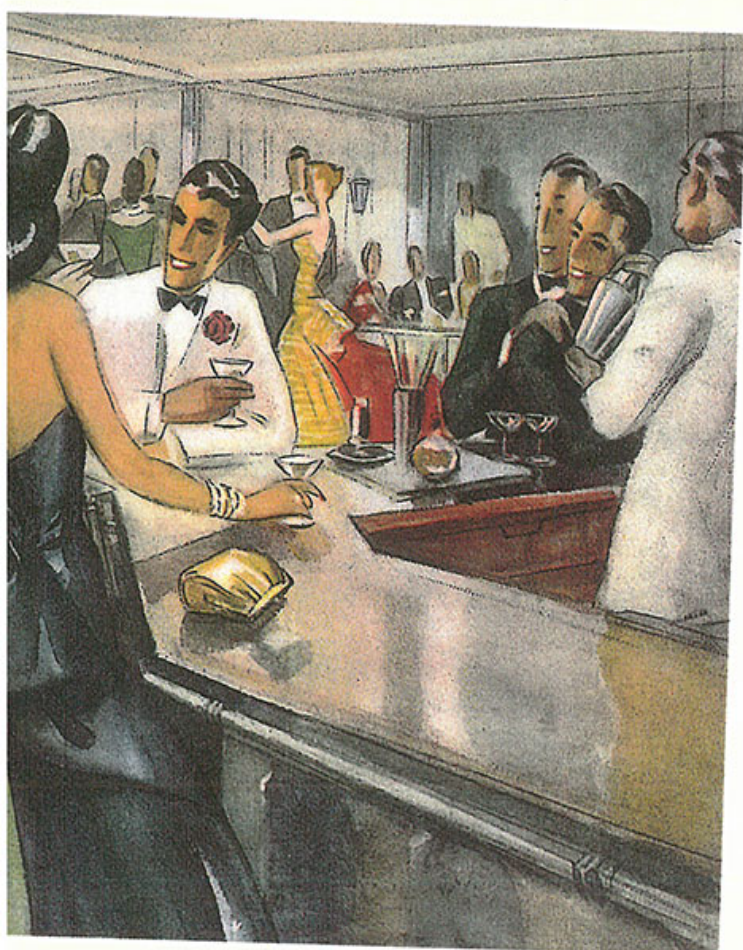
Από τη στιγμή που επιβιβάζεστε στο μεγάλο υπερωκεάνιο καταλαβαίνετε ότι είναι «το πλοίο σας». Το αισθάνεστε από το φιλικότατο «καλώς ορίσατε» των αξιωματικών του υπερωκεανίου, από την ευγενική συμπεριφορά και τους προσεκτικούς τρόπους του ξενοδοχειακού προσωπικού του πλοίου. Από την πρώτη ματιά στους ηλιόλουστους κοινόχρηστους χώρους του *Atlantic*, στους χώρους περιπάτου και αθλοπαιδιών των καταστρωμάτων και στις σουίτες του πλοίου, ο επιβάτης ξέρει ότι στο υπερωκεάνιο αυτό έχουν συγκεντρωθεί όλες οι ευκολίες για ένα υπερατλαντικό ταξίδι που το κάνουν να μοιάζει με κρουαζιέρα.





Αν είσθε σε διάθεση μεγάλης ενεργητικότητας, ένα πλήρες και ποικίλο πρόγραμμα δραστηριοτήτων περιμένει τους επιβάτες: Τένις, ξιφασκία, σκοποβολή επί πηλίνων «περιστεριών» και άλλα σπορ.

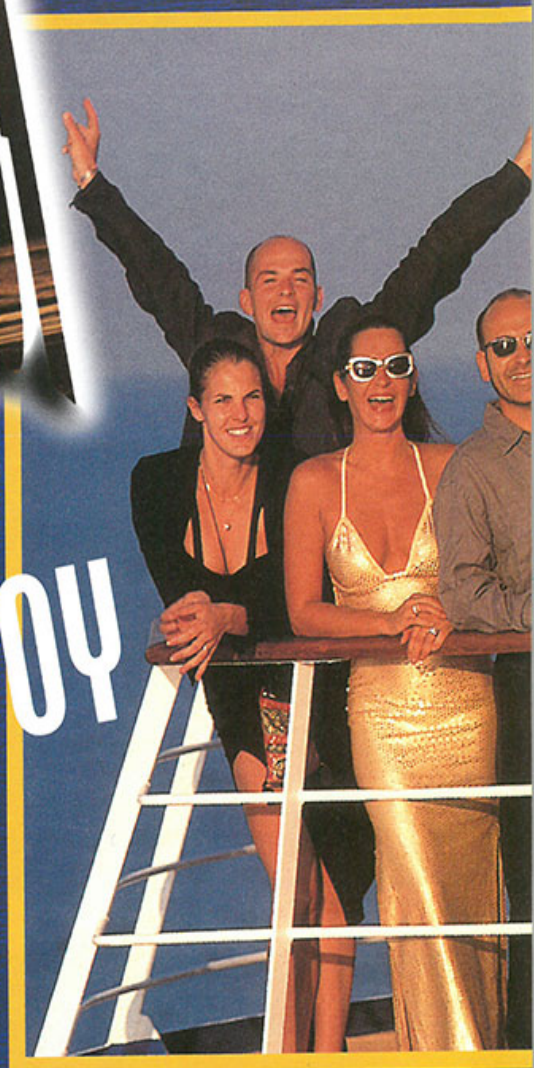
Η υπερατλαντική πολυτέλεια στο ξενιθ της... ένα ολόκληρο κατάστρωμα έχει μεταβληθεί σε χαρούμενες, ελκυστικές και καλαίσθητες σουίτες. Κάθε μία είναι ένα μικρό διαμέρισμα, με κρεβατοκάμαρα, μπάνιο και με ένα λίβινγκ ρουμ που περιλαμβάνει από μια τεράστια τζαμαρία με θέα τη θάλασσα. Κάθε σουίτα φέρει το όνομα ενός πολύ γνωστού διεθνούς θερέτρου.



Οι συναντήσεις με τους άλλους συνεπιβάτες δεν είναι μικρό μέρος της απόλαυσης ενός ταξιδιού με πλοίο. Στους ηλιόλουστους χώρους των καταστρωμάτων ή στους χώρους των όμορφων σαλονιών οι νέες γνωριμίες μπορεί να εξελιχθούν σε στέρεες φιλίες. Μετά το ηλιοβασίλεμα η ορχήστρα του πλοίου μεταβάλλει το Club Aloha σε ένα χαρούμενο κέντρο διασκέδασης.

ΥΠΟΝΑΤΙΕΡΕΣ 2001

ΠΕΡΙΗΓΗΣΕΙΣ ΧΛΙΩΗΣ & ΟΠΕΙΡΟΥ





Κάποτε μια κρουαζιέρα παρέπεμπε συνειρμικά στη «χλιδή» και στο «όνειρο». Όχι βέβαια ότι σήμερα αυτό έχει πάψει να ισχύει.

Το αντίθετο μάλιστα. Μόνο που σήμερα, όλοι μπορούν να ονειρευτούν και να αισθανθούν ξεχωριστά ένα διαφορετικό τρόπο διακοπών. Ωστόσο η επένδυση στο «όνειρο» έχει το κόστος της γι' αυτούς που το προσφέρουν, και από αυτή την άποψη το αφιέρωμα σ' έναν κλάδο ο οποίος αποκαλείται «εθνική βιομηχανία», δεν μπορούσε παρά να εστιασθεί στην προοπτική που έχει το «όνειρο» να παραμείνει ζωντανό.

Γι' αυτή την προοπτική και τις δυνατότητες ανάπτυξης

και εκσυγχρονισμού του ελληνικού κρουαζιερόπλοιου μιλάνε

στο αφιέρωμα ο Α. Ποταμιάνος ως πρόεδρος

της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας και οι

εκπρόσωποι των εταιρειών Golden Sun Cruises,

Royal Olympic Cruises, Celebrity Cruises,

Carnival, Royal Caribbean και P.O. Cruises Ltd. & Princess Cruises.





Με εντατικούς ρυθμούς θα κινηθεί τα επόμενα χρόνια η επιβατηγός ναυτιλία, αναφέρει

ο πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων Ανδρέας Ποταμιάνος, ο οποίος μεταξύ άλλων επισημαίνει ότι τη χρονιά που πέρασαν παραγγέλθηκαν 30 κρουαζιερόπλοια άνω των 2 εκατομμυρίων κόρων ολικής χωρητικότητας.

Ο Α. Ποταμιάνος υποστηρίζει ότι το ελληνικό κρουαζιερόπλοιο δεν ευνοείται από την ελληνική νομοθεσία και αναφέρει χαρακτηριστικά ότι στις άλλες ευρωπαϊκές χώρες δεν προβλέπεται στις υποχρεωτικές συνθέσεις το ξενοδοχειακό προσωπικό -δηλαδή τα 3/5 του συνόλου του πληρώματος-, γεγονός που όπως λέει λειτουργεί εις βάρος της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού κρουαζιερόπλοιου.

Ακόμα, ο πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων τονίζει τη στενή συνεργασία με την Επιτροπή του «Αθήνα 2004» η οποία αφορά τη χρησιμοποίηση κρουαζιερόπλοιων για την κάλυψη των αναγκών, που υπολογίζονται στα 15.000 κρεβάτια.

Ειδικά για το ρόλο που θα κληθεί να αναλάβει ο κλάδος, ο κύριος Ποταμιάνος καταθέτει τις απόψεις του για την υποδομή που πρέπει να υπάρξει, λαμβανομένου υπ' όψιν του γεγονότος ότι οι Αγώνες γίνονται τη θερινή περίοδο και ως εκ τούτου η έλευση τουριστών θα είναι μεγάλη, με αποτέλεσμα να δημιουργηθούν και αυξημένες ανάγκες στην εκτέλεση κρουαζιέρας στα νησιά.

Τέλος, ο κ. Ποταμιάνος επισημαίνει τη σπουδαιότητα της ανάπτυξης και του εκσυγχρονισμού της ελληνικής ναυπηγικής βιομηχανίας, την οποία συναρτά άμεσα με την ανάπτυξη του κλάδου.



ΑΘΕΜΙΤΟΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ

Η ισχύουσα νομοθεσία δεν ευνοεί τον κλάδο

συνέντευξη του Ανδρέα Ποταμιάνου,
προέδρου της ΕΕΕΠ, στον Χάρη Παυλίδη

Κύριε πρόεδρε, σύμφωνα με τη δυναμική που παρατηρείται διεθνώς για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, μπορούμε να ελπίζουμε ότι θα υπάρξει όφελος για την ελληνική πλοιοκτησία;

Είναι γεγονός ότι για το έτος 2000 υπήρχαν παραγγελίες για επενδύσεις 9 δισεκατομμυρίων δολλαρίων για τη ναυπήγηση 30 κρουαζιερόπλοιων άνω των 2 εκατομμυρίων κόρων ολικής χωρητικότητας και συνολικά 51.000 επιβατών.

Σε ό,τι αφορά την περίπτωση της ελληνόκτητης επιβατηγού ναυτιλίας γενικότερα, είναι γεγονός ότι, όχι μόνο στις παραγγελίες που προαναφέρονται για τα κρουαζιερόπλοια, αλλά και το συγγενή κλάδο της κατηγορίας των Ro-Ro passenger ferries, η ελληνική πλοιοκτησία συμμετέχει έντονα και πραγματοποιεί παραγγελίες με πλέον έντονο ρυθμό για τα 3 τουλάχιστον προερχόμενα χρόνια.

Θυμάμαι πριν από μερικά χρόνια, τις συζητήσεις που είχαν εκτυλιχθεί γύρω από την άρση του καμποτάζ, τις προϋποθέσεις, αλλά και τους όρους υπό τους οποίους θα διεξαγόταν ο ανταγωνισμός στις ελληνικές θαλάσσιες. Από εκείνον τον προβληματισμό τι ισχύει σήμερα;

Η απελευθέρωση του νησιωτικού καμποτάζ έχει επέλθει για τα κρουαζιερόπλοια από το 1999. Είναι γεγονός ότι το ελληνικό κρουαζιερόπλοιο δεν ευνοείται σήμερα από την ισχύουσα εθνική νομοθεσία, όσον αφορά τους κανόνες επάνδρωσης κυρίως. Όπως γνωρίζετε οι νομοθεσίες άλλων κοινοτικών χωρών έχουν εύκαμπτα μέτρα στις προβλεπόμενες συνθέσεις από πλευράς ποσοστού εθνικών πληρωμάτων. Πέραν τούτου, απ' όσες τις άλλες ευρωπαϊκές χώρες δεν προβλέπεται στις υποχρεωτικές συνθέσεις το ξενοδοχειακό προσωπικό, το οποίο για τα κρουαζιερόπλοια σημαίνει τα 3/5 του συνόλου του πληρώματος και το οποίο καλύπτεται με απόλυτη ευχέρεια από την πλοιοκτησία εταιρεία, ανάλογα με τις πραγματικές ανάγκες λειτουργίας του πλοίου.

Αντιλαμβάνεσθε λοιπόν το πρόβλημα που εξακολουθεί να υπάρχει για

το ελληνικό κρουαζιερόπλοιο, το οποίο λειτουργεί καθόλου με τους ίδιους κανόνες ανταγωνισμού, εις βάρος του.

Θεωρείτε ότι η κρουαζιέρα στις ελληνικές θάλασσες δεν είναι μόνον «ελληνική υπόθεση» και τι σημαίνει αυτό για την εθνική οικονομία;

Η επιβατηγός ναυτιλία και οι θαλάσσιες μεταφορές είναι διεθνείς παραγωγικές δραστηριότητες που είναι όμως πλήρως ενσωματωμένες στην εθνική μας οικονομία. Είναι και παραμένουν το «κλειδί» στην ανάπτυξη των νησιωτικών μας περιοχών και σημαντικός παράγοντας σταθερότητας στο Αιγαίο και στην ευαίσθητη περιοχή της Μεσογείου. Ακόμη η απασχόληση μεγάλου αριθμού ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού, καθώς και πολλών χιλιάδων ατόμων σε παρεμφερείς κλάδους, όπως ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες, πρακτορεία, τροφοδοσία κ.λπ. είναι παραγωγικές πηγές στην εθνική οικονομία.

Τι αλλάζει τα επόμενα χρόνια στις κρουαζιέρες με σημείο αναφοράς τα πλοία ελληνικών συμφερόντων;

Αναμένεται περαιτέρω αύξηση στις παραγγελίες νέων ναυπηγήσεων για κάλυψη αυξανόμενων αναγκών αλλά και προς ανανέωση του στόλου με πλέον σύγχρονα πλοία. Επίσης, αναδιοργανώσεις των εταιρειών με πλέον σύγχρονους τρόπους και μορφές διαχείρισης.

Οι ανάγκες σε σύγχρονα πλοία μπορεί και υπό ποιες προϋποθέσεις να καλυφθούν από την ελληνική ναυπηγική βιομηχανία;

Μπορούσαν και μπορούν να προωθηθούν τα αναγκαία νομοθετικά πλαίσια για τον εκσυγχρονισμό και την αναδιοργάνωση των ελληνικών ναυπηγείων. Επί πλέον, μέτρα χρηματοπιστωτικού εκσυγχρονισμού, όπως συμβαίνει με τις άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που έχουν ναυπηγική βιομηχανία εκμεταλλευόμενες τις ελληνικές αδυναμίες, θα μπορούσαν να έχουν ληφθεί από χρόνια. Εμείς ως Ένωση, έχουμε κατ' επανάληψη κάνει παρεμβάσεις προς τα αρμόδια υπουργεία και άλλους φορείς για τη μεγάλη αυτή ανάγκη ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού της ελληνικής ναυπηγικής βιομηχανίας, εκφράζοντας το ενδιαφέρον των μελών μας στην εκτέλεση παραγγελιών στα εθνικά ναυπηγεία, εφόσον εξασφαλιστούν οι αναγκαίοι όροι, όπως και στα ναυπηγεία της Ευρώπης, και όχι μόνο, όπου σήμερα ναυπηγούνται πλοία ελληνικών συμφερόντων.

Τι σημαίνει για το ελληνικό κρουαζιερόπλοιο η Ολυμπιάδα του 2004 και σε ποιο βαθμό μπορεί να καλύψει ξενοδοχειακές ανάγκες;

Υπάρχει στενή συνεργασία με την Επιτροπή του «Αθήνα 2004» για τη χρησιμοποίηση ελληνικών επιβατηγών πλοίων του κλάδου μας προκειμένου να καλυφθούν ανάγκες, σήμερα εκτιμώμενες σε 15.000 κρεβάτια, προς εξυπηρέτηση των επισκεπτών. Πέραν αυτού, φυσικά εκτιμώνται και οι αυξημένες ανάγκες στην εκτέλεση κρουαζιέρας, από αρκετό αριθμό τουριστών, την ίδια θερινή περίοδο και γι' αυτόν τον λόγο θα υπάρχει έντονη δραστηριότητα στον κλάδο μας, γενικά, ως εκ τούτου θα πρέπει να γίνουν έγκαιρα οι ανάλογοι προγραμματισμοί και προετοιμασίες. Στις προετοιμασίες αυτές συγκαταλέγεται και η βελτίωση της υποδομής στους λιμένες που αποτελούν πύλες εισόδου των επισκεπτών, όπως Πατρών και Ηγουμενίτσας, για τους οποίους έχουμε επισημάνει, με λεπτομερή καταγραφή, προς τους αρμόδιους φορείς τα αναγκαία έργα καλύτερης γενικά εξυπηρέτησης των πλοίων και των δι' αυτών διακινούμενων επιβατών. Ανάλογη βασικά βελτίωση απαιτείται και στους άλλους λιμένες της χώρας όπου προσεγγίζουν επιβατηγά πλοία.



CHRIS MARINE SA

(Est. in 1986)

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

Shipbrokers

Sale + Purchase,

Newbuildings,

Repairs + Conversions

青島北海船厂修船分厂

QINGDAO BEIHAI
SHIPYARD

上海立新船厂

GAO QIAO SHIPYARD
SHANGHAI LIXIN S/Y

广州修船中心

GUANGZHOU
SHIPREPAIR CENTRE



HITACHI ZOSEN
JAPAN



HITACHI ZOSEN
SINGAPORE



COLOMBO DOCKYARD
SRI LANKA



DORBYL MARINE
DURBAN



EAST LONDON S/Y
SOUTH AFRICA



DORBYL MARINE
CAPE TOWN



NAVITEC MARINE
SERVICES LTD,
ANTWERP



D. VAN DE WETERING
ROTTERDAM



BARTHELS & LUEDERS
BLOHM - VOSS
HAMBURG



TRIDENT B.V.
HOLLAND



NOVOROSIYSK
SHIPYARD



MHI SHIPREPAIR
AND SERVICES,
NORFOLK



IRVING SHIPBUILDING
CANADA



HALIFAX SHIPYARD
CANADA



TRINIDAD



GOLDEN SUN CRUISES



H Golden Sun Cruises είναι μια σχετικά νέα εταιρεία, η οποία σχηματίστηκε με τη συνεργασία 3 εταιρειών που βρίσκονται στο χώρο των κρουαζιερών 20 χρόνια περίπου.

Αυτή τη στιγμή διακινεί 3 πλοία («Aegean I», «Aegean Spirit» & «Arcadia» – όλα με ελληνική σημαία) με συνολική χωρητικότητα 1.500 κλίνες επιβατών, στα οποία εργάζονται περίπου 800 Έλληνες και αλλοδαποί. Τα πλοία απασχολούνται, κατά τη θερινή σεζόν, σε κυκλικές κρουαζιέρες από τον Πειραιά διάρκειας 3, 4, 7 και 14 ημερών.

Οι προορισμοί που καλύπτουν περιλαμβάνουν όλα τα αξιοθέατα της Ανατολικής Μεσογείου όπως ελληνικά νησιά, Τουρκία, Κύπρο, Ισραήλ και Αίγυπτο, ενώ δεν λείπουν και κρουαζιέρες με «θέμα», όπως «Τα 7 θαύματα του κόσμου», «Στα βήματα του Αποστόλου Παύλου» κ.ά. Οι πελάτες της εταιρείας προέρχονται κατά μεγάλο ποσοστό από Βόρεια Αμερική, Καναδά και Λατινική Αμερική. Το υπόλοιπο της πίτας της πελατείας προέρχεται από την Ευρώπη, Άπω Ανατολή, Αυστραλία, Ελλάδα, ακόμη και Τουρκία.

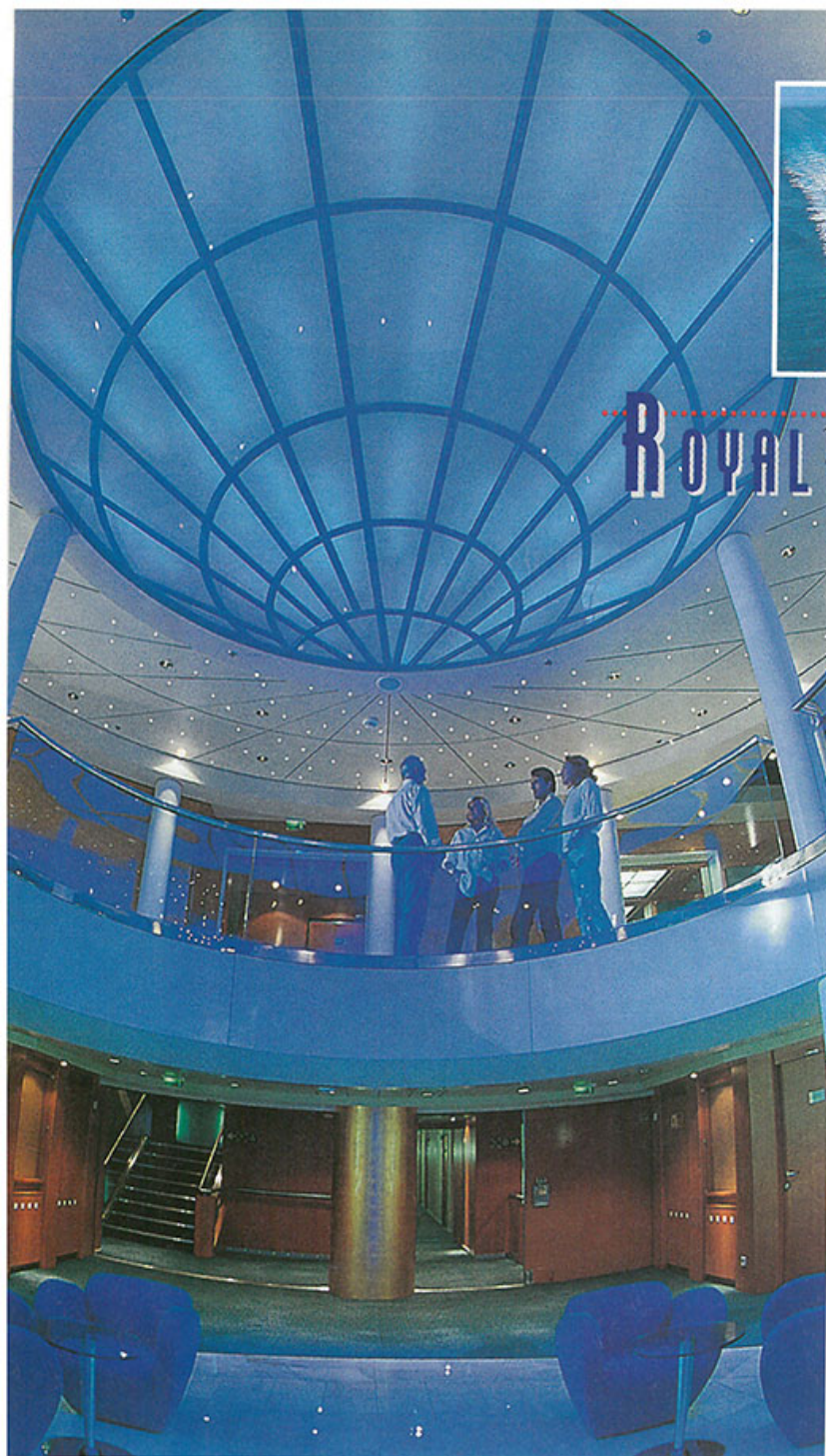
Ακόμη, τα τελευταία χρόνια έχει διαδοθεί μεταξύ των μεγάλων εταιρειών του εξωτερικού η ιδέα της διοργάνωσης του ετησίου συνεδρίου τους εν πλώ, και έτσι πολλοί πελάτες/εταιρείες περνούν ένα τριήμερο πάνω σε ένα πλοίο αντί σε κάποιο ξενοδοχείο.

Τη χειμερινή σεζόν, λόγω καιρικών συνθηκών, διεξάγονται κρουαζιέρες εκτός Μεσογείου, για παράδειγμα, αυτή τη χρονιά το «Aegean Spirit» κάνει επταήμερες κρουαζιέρες σε Κανάριο Νησιά και Μαρόκο. Οι κρουαζιέρες από Πειραιά θα αρχίσουν τέλη Φεβρουαρίου 2001 αρχικά με τριήμερες-τετράήμερες κρουαζιέρες. Μέσα στο Μάρτιο θα προστεθούν και οι επταήμερες κρουαζιέρες. Να σημειωθεί ακόμη ότι από φέτος η Golden Sun Cruises εγκαινιάζει και το λιμάνι του Λαυρίου (σε αντικατάσταση του Πειραιά) σε μερικές κρουαζιέρες, μια και αυτό συνδυάζεται καλύτερα με το νέο αεροδρόμιο των Σπάτων που έχει προγραμματιστεί να αρχίσει τη λειτουργία του μέσα στο 2001.



GOLDEN SUN CRUISES

Ακτή Μιαούλη 85, 5ος όροφος, 185 38 Πειραιάς
τηλ.: (30)-(1) 42 91 380, 42 90 650
fax: (30)-(1) 42 91 080, 42 90 660
e-mail: gscruz@goldensuncruises.com



ROYAL OLYMPIC CRUISES

«Triton»

Το πλοίο επισκέπτεται λιμάνια της Ελλάδας, της Τουρκίας και της Ιταλίας σε ένα ξεχωριστό ταξίδι επτά ημερών (Ρώμη, Σικελία, Σαντορίνη, Μύκονος).

10ήμερη κρουαζιέρα Βενετία – Αίγυπτος – Άγιοι Τόποι, 10ήμερη κρουαζιέρα Βενετία και «Ακολουθώντας την πορεία του Αποστόλου Παύλου».

«Stella Solaris»

Το κρουαζιερόπλοιο «Stella Solaris» και η δημοφιλής 7ήμερη κρουαζιέρα με την ονομασία «Χρυσόμαλλο Δέρας». Θα επισκεφθείτε την Κωνσταντινούπολη, το Κουσάντασι (αρχαία Έφεσος), τα νησιά Πάτμο, Μύκονο, Ρόδο (Λίνδος), Ηράκλειο Κρήτης.

«Odysseus»

Το πλοίο «Odysseus» αναχωρεί για τριήμερες, τετραήμερες κρουαζιέρες από το Ρέθυμνο και το Ηράκλειο και για επτάμε-



H Royal Olympic Cruises, μία από τις μεγαλύτερες εταιρείες οργάνωσης κρουαζιερών στην Ανατολική Μεσόγειο, διοργανώνει ταξίδια γνωριμίας με τους κλασικούς θησαυρούς και την πολιτιστική κληρονομιά της Ευρώπης, στη Μεσόγειο και στο Αιγαίο. Από το Φεβρουάριο μέχρι το Νοέμβριο τα πλοία της Royal Olympic Cruises επισκέπτονται περισσότερα από 35 λιμάνια.

Τα νεότευκτα «Olympic Voyager» και «Olympic Explorer» προσφέρουν ταξίδια υψηλών προδιαγραφών. Τα δύο πλοία έχουν τη δυνατότητα να φιλοξενήσουν το καθένα μέχρι 836 άτομα, η δε ταχύτητά τους ξεπερνά τους 28 κόμβους.

«Olympic Explorer»

Επτά ημέρες, επτά λιμάνια του Ιονίου, της Αδριατικής, του Αιγαίου και της Θάλασσας του Μαρμαρά. Αναλυτικότερα: Κέρκυρα, Βενετία, Ναύπλιο, εκδρομές σε Αρχαία Επίδαυρο, Κωνσταντινούπολη, Ντουμπρόβνικ, Σαντορίνη, Μύκονο.

«Olympic Voyager»

Δύο ήπειροι, Ευρώπη και Αφρική, οκτώ λιμάνια σε επτά μόλις ημέρες. Αναλυτικότερα: Αίγυπτος (Αλεξάνδρεια - Κάιρο), Τουρκία (Κωνσταντινούπολη, Κουσάντασι) και ελληνικά νησιά (Ρόδος, Σαντορίνη, Μύκονος).

ρες κρουαζιέρες με δυνατότητα επιβίβασης από τον Πειραιά, το Ηράκλειο και τη Ρόδο με προορισμούς λιμάνια του Αιγαίου όπως Μύκονο, Πάτμο, Αμοργό, Ύδρα, αλλιά και Κουσάντασι και Μαρμαρά.

«Olympic Countess»/«World Renaissance»/«Odysseus»

Τριήμερη αιγαιοπελαγίτικη ανακάλυψη: Μύκονος, Ρόδος, Πάτμος, Κουσάντασι.

Τετραήμερη κλασικό Αιγαίο: Μύκονος, Ρόδος, Πάτμος, Κουσάντασι, Ηράκλειο, Σαντορίνη.

«World Renaissance»

Τριήμερη πασσαλινή αιγαιοπελαγίτικη ανακάλυψη σε Μύκονο, Ρόδο, Πάτμο, Κουσάντασι (Έφεσος).

ROYAL OLYMPIC CRUISES

Ακτή Μιαούλη 87, 185 38 Πειραιάς

τηλ.: (30)-(1) 45 97 000

fax: (30)-(1) 45 97 062

e-mail: tassosp@roc.gr



CELEBRITY CRUISES



Ο ταξιδιωτικός οργανισμός Navigator Travel αντιπροσωπεύει αποκλειστικά στην Ελλάδα, με μεγάλη επιτυχία, τις εταιρείες Royal Caribbean και Celebrity Cruises, δύο κατα-

ξιωμένα ονόματα που βρίσκονται στην πρώτη θέση στον τομέα των πολυτελών κρουαζιερών σε ολόκληρο τον κόσμο. Επίσης, το Navigator Travel τα τελευταία χρόνια έχει διοργανώσει με επιτυχία ταξίδια κινήτρων (Incentives) πολυεθνικών εταιρειών, ενώ για το 2001 έχει προγραμματίσει παρόμοιες κρουαζιέρες με τη συμμετοχή μεγάλου αριθμού στελεχών των εταιρειών αυτών.

Οι επιλογές για κρουαζιέρες, ανά τον κόσμο, είναι πολλές. Και αυτό γιατί τα πλοία τους προσεγγίζουν λιμάνια σε έξι ηπείρους, δίνοντάς σας έτσι τη δυνατότητα διαφόρων μορφών περιηγήσεων ανά την υφήλιο, αναλόγως προς την επιθυμία του περιηγητού.

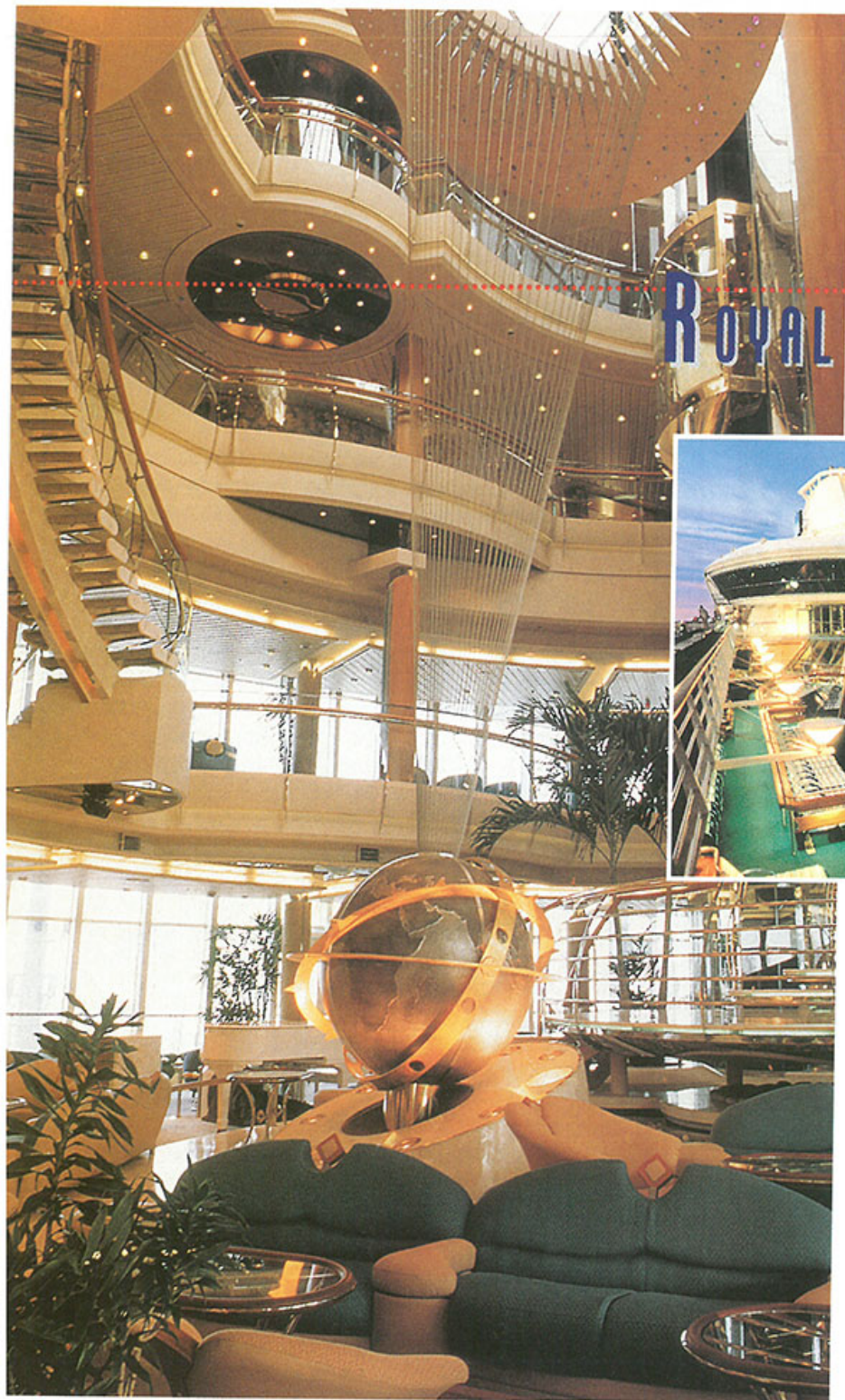
Από την Αλάσκα έως την Καραϊβική και από την Αυστραλία έως τη Μεσόγειο και τη Μέση Ανατολή, οι ήπτριες της κρουαζιέρας θα βρουν σίγουρα αυτό που θέλουν μέσω του Navigator Travel.

Οι Royal Caribbean και Celebrity Cruises διαθέτουν ένα σύγχρονο και συνεχώς εξελισσόμενο στόλο και οι επιλογές στα ταξίδια που σας παρέχουν είναι αμέτρητες. Έτσι, το Navigator Travel σας καθιστά στη νέα τουριστική περίοδο 2001-2002 αναγγέλλοντας με χαρά την απόκτηση τεσσάρων καινούργιων υπερπολυτελών κρουαζιερόπλοιοι: Τα «Infinity» και «Summit» της Celebrity Cruises καθώς και τα «Radiance of the Seas» και «Adventure of the Seas» της Royal Caribbean Cruise Lines, αυξάνουν το συνολικό αριθμό κρουαζιερόπλοιοι σε 22 το 2001.

Για το Φεβρουάριο και το Μάρτιο υπάρχουν ειδικά πακέτα προσφορών στις κρουαζιέρες όπως, για παράδειγμα, το 10ήμερο ταξίδι στην Ανατολική Καραϊβική με το μεγαλύτερο κρουαζιερόπλοιο στον κόσμο, το «Explorer of the Seas», η τιμή του οποίου κυμαίνεται από 489.000 δρχ. ανά άτομο.

Με το «Mercury» μπορείτε να επισκεφθείτε τη Νότια Αμερική κάνοντας μία κρουαζιέρα 15 ημερών, κατά τη διάρκεια της οποίας το πολυτελές πλοίο θα παραμείνει για δύο ημέρες στο Ρίο ντε Τζανέιρο για τις εκδηλώσεις του πασίγνωστου καρναβαλιού. Η τιμή πακέτου είναι 899.000 δρχ. ανά άτομο, στο οποίο





ROYAL CARIBBEAN



περιλαμβάνονται τα αεροπορικά εισιτήρια, η διαμονή σε ξενοδοχείο και οι μεταφορές των επιβατών. Τέλος, ταξιδέψτε στο Μεξικό, την Τζαμάικα, την Αρούμπα και το Κουρασάο με το υπερσύγχρονο «Vision of the Seas» για 10 ή 11 ημέρες, στην προνομιακή τιμή των 499.000 δρχ. το άτομο.

Σε κάθε λιμάνι προσέγγισης διοργανώνονται πολλές εκδρομές ανάλογα με τα ενδιαφέροντα του επιβάτη, με αποτέλεσμα η θέξη ανία να μην υπάρχει στο λεξιλόγιο της κρουαζιέρας. Αλλά και στην περίπτωση που επιλέξετε να παραμείνετε μία ημέρα πάνω στο πλοίο, δεν υπάρχει περίπτωση να βαρεθείτε ούτε μια στιγμή. Επισκεφτείτε το AquaSpa, για ένα ατμόλουτρο με αρωματισμένα βότανα, τις πισίνες, το καζίνο, τις ντίσκο, τα εντυπωσιακά χολιγουντιανά σόου στα θέατρα των πλοίων, την ποικιλία των μπαρ. Απολαύστε τις ευρύχωρες, κομψές καμπίνες με τον προσωπικό σας μπάτλερ (ανά δύο άτομα υπάρχει ένας καμαρότος) έτοιμο να προσφέρει τις υπηρεσίες του σε 24ωρη βάση. Όσο για τις γαστρονομικές σας επιθυμίες μην ξεχνάτε τη φήμη των πλοίων για τη τελειότητα των γευμάτων τους με τα υπέροχα μενού του πασιγνώστου, παγκοσμίως, σεφ Michel Roux.



NAVIGATOR TRAVEL

Γενικός αντιπρόσωπος για την Ελλάδα και την Κύπρο:
Ακαδημίας 31, 106 72 Αθήνα

τηλ.: (30)-(1) 36 09 801-3, 36 06 323, 36 05 639

fax: (30)-(1) 36 34 271

e-mail: cruises@navigator.gr www.navigator.gr

EVAC on 6000 ships



EVAC 900

New top quality vacuum toilet

- Elegant
- Ergonomic
- Hygienic
- Metal hinges
- Wall and Floor Models

epe ENVIRONMENTAL PROTECTION ENGINEERING S.A.

marine environment protection

Production of equipment for efficient control of discharges



POSEIDON 2000®

Bilge water separators
according to MEPC 60
(33) IMO

TRITON®

Sewage treatment plant
according to MEPC 2
(6) "Vacuum toilet systems"



Certified with CE mark acc. to E.C. 96/98

cathodic protection

QUALITY AND RELIABILITY IN CATHODIC PROTECTION

Production of Zinc and Aluminium anodes POLCOR® for marine and offshore applications. Certified by Lloyds Register of shipping

POLCOR®



Head office: 24 Dervenakion Str. 185 45 Piraeus, Greece

Tel. (+30-1) 40 60 000, Fax: (+30-1) 46 17 423

Telex: 211363POLYGR, E-mail: epe@epe.gr http://www.epe.gr



Ανοδική η εξέλιξη της κρουαζιέρας

του Γιώργου Πανάγου

Γενικού διευθυντή ISS Cruise Services Eastern Mediterranean

Η ραγδαία εξέλιξη της Ανατολικής Μεσογείου εδώ και μια δεκαετία, ως προορισμός της κρουαζιέρας, έχει επακόλουθο τον αυξημένο αριθμό των επισκεπτών υψηλού επιπέδου και στη χώρα μας. Όπως καταλαβαίνει κανείς ο τουρισμός αυτού του επιπέδου έχει και τις ανάλογες απαιτήσεις, αρχής γενομένης από το σημείο αποβίβασής του από το πλοίο μέχρι και την επιστροφή του σε αυτό (εφόσον πρόκειται για ημερήσιο επισκέπτη).

Η αυξημένη ζήτηση της κρουαζιέρας, αποτέλεσμα της πτώσης των τιμών συμμετοχής λόγω του μεγάλου ανταγωνισμού μεταξύ των εταιρειών κρουαζιερών, έχει και αποτέλεσμα τη δημιουργία από πολλές εταιρείες πλοίων μεγάλης χωρητικότητας επιβατών, αγγίζοντας και τους 3.000 επιβάτες (συν 1.200 άτομα πλήρωμα). Είχαμε την τύχη να δούμε αρκετά τέτοια πλοία από το 1999 στην Ελλάδα. Είναι, λοιπόν, γεγονός ότι η εξέλιξη διαφαίνεται ακόμα πιο ανοδική και θα πρέπει τα λιμάνια να είναι έτοιμα να δεχτούν τον αριθμό, κατ' αρχάς, αλλά και τις απαιτήσεις των ποιοτικών περιγητών. Η διαπίστωσή μας είναι ότι ενώ οι τοπικοί παράγοντες έχουν όλη την καλή πρόθεση και διάθεση να δεχτούν τα πλοία -σύμφωνα με την ελληνική φιλοξενία που μας διακρίνει-, στην πραγματικότητα τα λιμάνια αδυνατούν να συμβαδίσουν με την εξέλιξη. Τα παραδείγματα είναι πολλά:

— Επί σειρά ετών κατασκευάζεται, χωρίς να περατωθεί ποτέ, ο καινούργιος λιμενοβραχίονας στη Ρόδο, προορισμό που τις Τετάρτες κατά τη διάρκεια της καλοκαιρινής σεζόν προσεγγίζουν πάνω από 10 κρουαζιερόπλοια, με ένα σύνολο 8.000 επισκεπτών περίπου(!).

— Ατελείωτο παραμένει και το λιμάνι του Κατάκωλου, που προσελκύει τα κρουαζιερόπλοια για επίσκεψη στην Αρχαία Ολυμπία.

— Η Σαντορίνη... Τι να πει κανείς; Υπάρχει μόνο ένα αγκυροβόλιο με αποτέλεσμα τα άλλα κρουαζιερόπλοια να πλέουν εντός του κόλπου, που μοιάζει κάποιες στιγμές να ανταγωνίζεται την κίνηση της Εθνικής Οδού Αθηνών-Κορίνθου, Κυριακή απόγευμα. Το δε τελεφερίκ, το μόνο μέσο πρόσβασης για τα Φηρά, καλείται να μεταφέρει μέχρι και 4.000 επιβάτες ενώ χωράει μόνο 36 ανά πεντάλεπτη διαδρομή. Υπάρχουν βεβαίως και τα χαριτωμένα μεν, ταλαιπωρημένα δε γαϊδουράκια...

— Αφήνοντας εκτός κριτικής λιγότερο δημοφιλή λιμάνια με παρόμοια προβλήματα, ερχόμαστε να θίξουμε το «μέγα πρόβλημα» που λέγεται Πειραιάς. Από τα πρώτα λιμάνια της Μεσογείου αλλά από τα τελευταία λιμάνια σε δημοτικότητα για τα κρουαζιερόπλοια. Είναι γεγονός ότι τα κρουαζιερόπλοια προσεγγίζουν τον Πειραιά αναγκαστικά (απο/επιβίβαση επιβατών, προμήθειες κοκ.) και όχι κατ' επιλογήν.

Είναι προφανές ότι οι Αρχές του Πειραιά και ο ΟΛΠ γνωρίζουν αυτή την πραγματικότητα των κρουαζιερόπλοίων με αποτέλεσμα να μην υπάρχει το ανάλογο ενδιαφέρον, όπως υπάρχει σε άλλα μεγάλα λιμάνια της Μεσογείου (Βαρκελώνη, Μασσαλία, Γένοβα). Παρά τις δυσκολίες που προβληματίζουν τα κρουαζιερόπλοια σε πολλά «ελληνικά» λιμάνια, η αύξηση των προσεγγίσεων στην Ελλάδα το 2003 φαίνεται να σημειώσει άνοδο της τάξεως του 120% με αυτήν του 2001!!!



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

Πριν από 72 χρόνια

Δεκέμβριος 1928



Η παγκόσμια παραγωγή γαιάνθρακα το 1927 ήταν η μεγαλύτερη από κάθε άλλη χρονιά. Συμπεριλαμβανομένου και του λιγνίτη, έφτασε τα 1.467 εκατομμύρια τόνους, ήτοι κατά 8,19% μεγαλύτερη του 1926 και κατά 4,9% μεγαλύτερη του 1913. Στο σύνολό της η παραγωγή αντιπροσωπεύει τα 87% καθαρό γαιάνθρακα και 13% λιγνίτη. Κατά ηπείρους η παραγωγή του 1927 παρουσιάζεται ως ακολούθως: Ευρώπη 615 εκατ. μετρικοί τόνοι, Αμερική 557, Ασία 74, Αφρική 12 και Αυστραλία 17.

- Κατά το 1928 η παγκόσμια παραγωγή πετρελαιοειδών προβλέπεται μεγαλύτερη της περσινής. Υπολογίζεται ότι θα φτάσει τα 1.279.220.000 βαρέλια, ήτοι περί τα 3.500.000 βαρέλια ημερησίως. Στο σύνολο αυτό οι Ην. Πολιτείες της Αμερικής παράγουν το 69,6%. Ακολουθεί η Βενεζουέλα, η οποία φαίνεται ότι εκτόπισε τη Ρωσία.

- Σύμφωνα με τη στατιστική της παγκόσμιας ναυπηγικής κίνησης που δημοσίευσε πρόσφατα το Λόυδς-Ρέτζιστερ, προκύπτει ότι στο τέλος Σεπτεμβρίου του 1928 τελούσαν υπό ναυπήγηση σε όλον τον κόσμο 587 εμπορικά πλοία, ολικής χωρητικότητας 2.521.342 τόνων. Σε αριθμό ναυπηγούμενων πλοίων προηγείται η Μ. Βρετανία με 234 πλοία και ακολουθούν η Γερμανία με 77, η Ολλανδία με 50, η Ιταλία με 41, η Ρωσία με 33, οι ΗΠΑ με 29, η Σουηδία με 23 και η Γαλλία με 20.

- Μεταξύ των εφοπλιστών της Μασσαλίας και των ναυτεργατών εκδηλώθηκε σοβαρή διατάραξη ως προς τον καθορισμό του κατωτά-

του ορίου των ημερομισθίων. Οι εφοπλιστές επέμεναν στα 18 φράγκα, ενώ οι ναυτεργάτες ζητούσαν 23. Η υπόθεση παραπέμφθηκε σε διαιτησία η οποία δίκαιωσε τους εφοπλιστές. Τότε οι ναυτικοί έκαναν χρήση του δικαιώματος να εγκαταλείψουν το πλοίο όταν βρίσκεται στο λιμένα νηολογήσεως. Έτσι ακινητοποιήθηκαν τα μεγάλα ταχυδρομικά των εταιρειών της Μασσαλίας, οι εφοπλιστές των οποίων κήρυξαν lock out που κράτησε 15 ημέρες. Τελικά η Ναυτεργατική Ομοσπονδία, μη έχοντας επαρκείς πόρους, υπέκυψε στις απόψεις των εφοπλιστών.

- Το υπουργείο Ναυτιλίας των ΗΠΑ ενέκρινε τη συμφωνία που επήλθε μεταξύ των μεγάλων ιταλικών ατμοπλοϊκών εταιρειών Κόζουλιτς, Λόυδ Σαμπάουντο και Ναβιγκασιόνε Τζενεράλε Ιταλιάνο, σχετικά με τη μεταφορά επιβατών μεταξύ Ιταλίας και ΗΠΑ. Έγινε γνωστό ότι η Κόζουλιτς πήρε στον έλεγχό της το Λόυδ Τριεστίνο, την Πούλια, τη Μαρίτιμα Ιταλιάνο και τις συναφείς εταιρείες ανεβάζοντας το στόλο της σε 105 πλοία ωκεανού χωρητικότητας 460.000 τόνων.

- Σύμφωνα με το προσφάτως δημοσιευθέν Διάταγμα «περί λειτουργίας του ΣΕΝ», το Συμβούλιο Εμπορικού Ναυτικού περιλαμβάνει δύο τμήματα και την Ολομέλεια. Στο πρώτο τμήμα ανήκει η μελέτη και υποβολή στον αρμόδιο υπουργό των αναγκαίων συμπληρώσεων και τροποποιήσεων της νομοθεσίας που αφορά τα πλοία και τους εργάτες θαλάσσης. Στο δεύτερο τμήμα ανήκει η εποπτεία εφαρμογής των κειμένων διατάξεων που αφορούν την έρευνα των ναυαγίων και λοιπών ατυχημάτων

των εμπορικών πλοίων. Τέλος, στην Ολομέλεια ανήκει η γνωμοδότηση για κάθε θέμα του Εμπορικού Ναυτικού που της παραπέμπει ο υπουργός ή τα άλλα τμήματα του ΣΕΝ.

- Την 13η Δεκεμβρίου καθιερώθηκε στα ναυπηγεία Νορθούμπερλαντ το πρώτο από τα φορτηγά πλοία που παρήγγειλε η Ανώνυμος Ελληνική Ατμοπλοία «Κάσος». Το πλοίο ονομάστηκε «Χαδιώτης». Είναι τύπου σέιτερ-ντεκ και μπορεί να παραλάβει 7.900 τόνους φορτίου. Η ταχύτητα του πλοίου, εμφόρτου, είναι 11 μίλια.

- Το ατμόπλοιο «Μεσοποτάμια» (πρώην Ard-gowan) τύπου σπαρ-ντεκ, χωρητικότητας ολικής 4.363 τόνων, ναυπηγηθέν στη Γλασκώβη το 1906, ταχύτητας 9-10 μιλίων, καταναλώσεως περίπου 26 τόνων Ουαλίας το 24ωρο, αγοράστηκε από τον κ. Μάρκο Φράγκο αντί 14.000 λιρών και μετονομάστηκε «Άγιος Νικόλαος».

- Το ελληνικό ατμόπλοιο «Ευστράτιος Καβουινίδης», με δύο καταστρώματα, ολικής χωρητικότητας 1.099 τ. και καθαρής 632 τ., ναυπηγηθέν στην Τεργέστη το 1883, ιδιοκτησίας Φιλίππου Καβουνίδου, πουλήθηκε σε Τούρκους εφοπλιστές και μετονομάστηκε «Bustemige».

- Ναυλώθηκαν τα κάτωθι φορτηγά: «Καλλιόπη» 32.000 frs, από Άγιο Ιωάννη σε Ελλάδα, βαριά σιτηρά προς 21 1/2 σεντς τις 100 lbs, ιαν. 7-21, «Αγγελική», 4.200-4.800 τ., από Ουαλία σε Πειραιά, γαιάνθρακες προς 12/6 κατά τόνο, Δεκ. 13-28.

Για την αντιγραφή
Ξενοφών Α. Αντωνιάδης

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>

ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ ΠΛΟΙΑ ΤΟ 2000

«Ούριος άνεμος» έπνευσε καθ' όλη τη διάρκεια του 2000 για το ελληνικό νηολόγιο, σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Στο νηολόγιο ενεγράφησαν 143 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 4.173.094 κόρων και διεγράφησαν 88 πλοία, χωρητικότητας 2.406.055 κόρων.

Η ελληνική σημαία, κατά το 12μηνο, ενισχύθηκε με 55 πλοία και 1.767.039 κόρους.

Κατά το Δεκέμβριο του 2000, η δύναμη του νηολογίου παρέμεινε σταθερή. Ύψωσαν την ελληνική σημαία 9 πλοία και την υπέστειλαν 9.

Η χωρητικότητα των πλοίων που ενεγράφησαν στο ελληνικό νηολόγιο ήταν κατά 12.821 κόρους μεγαλύτερη, σε σχέση με αυτή των σκαφών που διεγράφησαν από το νηολόγιο.

Τα 9 πλοία που υπέστειλαν τη σημαία προτίμησαν νηολόγια των ΗΠΑ, της Κύπρου, της Γερμανίας, της Σουηδίας και της Λιβερίας.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΦΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΚΟΧ ΜΗΝΟΣ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2000

ΕΓΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ				ΑΡΘΡΟΥ 13			
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.
Δ/Ε	ΣΚΟΠΕΛΟΣ	Ν.Π. 10822	1982	Φ/Γ-Εμπ/τίων	ΣΗΛΑΝΤ ΙΛΛΙΝΟΙΣ	Ν.Π. 10818	2000
Ε/Γ-Ο/Γ	ΕΥΒΟΙΑ ΣΤΑΡ	Ν.Π. 10823	1980	Δ/Ε	ΕΠΙΣΚΟΠΗ	Ν.Π. 10819	1975
				Φ/Γ-Χύδην	ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΛΗΝΤΕΡ	Ν.Π. 10820	1994
				Φ/Γ-Χύδην	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	Ν.Π. 10821	1984
				Φ/Γ-Χύδην	ΜΠΑΛΚΤΖΕΝΟΒΑ	Ν.Π. 10824	1986
				Φ/Γ	ΜΙΛΟ	Ν.Π. 10825	1984
				Δ/Ε	ΝΙΚΑΙΑ	Ν.Π. 10826	1980
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 2 - ΚΟΧ: 2.924 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 19 ΕΤΗ				ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 7 - ΚΟΧ: 228.478 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 14 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	ΝΤΟΡΑΛΙΑ	Ν.Π. 5017	1955	ΔΙΑΛΥΣΗ	Φ/Γ	ΤΡΙΑΣ	Ν.Π. 10235	1977	Π.Α. (ΗΠΑ)
					Φ/Γ-Χύδην	ΣΗΜΠΗ	Ν.Π. 10670	1987	Π.Α. (ΚΥΠΡΟΣ)
					Φ/Γ	ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	Ν.Π. 10479	1997	Π.Α. (ΓΕΡΜΑΝΙΑ)
					Φ/Γ-Χύδην	ΑΝΑΝΓΚΕΛ ΜΑΙΤ	Ν.Π. 7060	1978	Π.Α. (ΚΥΠΡΟΣ)
					Φ/Γ	ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	Ν.Π. 9375	1977	Π.Α. (ΚΥΠΡΟΣ)
					Δ/Ε	ΕΝΑΝΤΟΣ ΔΡΟΜΕΥΣ	Ν.Π. 8893	1976	Π.Α. (BRITISH VIRGIN ISL.)
					Δ/Ε	ΤΑΛΩΣ	Ν.Π. 10727	1972	Π.Α. (ΣΟΥΗΔΙΑ)
					ΟΒΟ	ΚΛΕΩΝ	Ν.Π. 9801	1976	Λ.Σ. (ΛΙΒΕΡΙΑ)
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 1 - ΚΟΧ: 490 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 45 ΕΤΗ					ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 8 - ΚΟΧ: 218.091 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 20 ΕΤΗ				

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Τα πιο πάνω στοιχεία δίδονται σύμφωνα με τις μέχρι 21.12.2000 αναφορές των Λιμενικών Αρχών που τ' ηρούν νηολόγια.

ΝΗΟΛΟΓΗΣΕΙΣ ΣΗΜΑΤΟΛΟΓΗΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ 100 ΚΟΧ ΚΑΙ ΑΝΩ

REGISTRATIONS OF VESSELS OVER 100 GRT HAVING AN INTERNATIONAL CALL SIGN

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SVUI 3/11/00	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΕΣΤΙΝΙ GOLDEN DESTINY	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10803	ΜΕΚ(1) 16.320 BHP	1981	52.757	20.619	USD 10.625.000	FREEDOM NAVIGATION INC Αντίκλ.: ΖΑΡΚΑΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ τηλ.: 61.23.404
SX 8281 7/11/00	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ XIII VASILIOS XIII	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10804	ΜΕΚ(1) 1.800 BHP	1978	983	357	USD 305.000	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ XIII ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ.: ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ τηλ.: 41.79.375
SXYP 8/11/00	ΚΡΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ CRUDE HOPE	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10805	ΜΕΚ(1) 16.858 KW	1998	81.526	50.672	USD 57.500.000	TERINA MARITIME CORP. (LIBERIA) Αντίκλ.: ΚΛΕΟΝΑΚΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ τηλ.: 42.20.001
SVTF 9/11/00	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ ALEXANDROUPOULIS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10806	ΜΕΚ(1) 1.530 KW	1970	2.249	674	USD 1.000.000	ΑΙΓΑΙΟΝ VIII ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ.: ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ ΧΑΡΙΛΑΟΣ τηλ.: 42.92.530
SWIR 15/11/00	ΑΛΝΤΕΜΠΑΡΑΝ ALDEBARAN	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10808	ΜΕΚ(1) 12.230 BHP	2000	40.523	26.163	USD 20.353.000	GOLDEN OCEANSTAR MARITIME INC. Αντίκλ.: ΚΕΦΑΛΩΝΙΤΗΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ τηλ.: 98.47.123
SWVV 15/11/00	ΜΕΝΑΛΟΝ MENALON	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10809	ΜΕΚ(1) 12.799KW	1976	36.082	23.271	USD 2.705.000	CALISTO HOLDINGS INC. (LIBERIA) Αντίκλ.: ΖΑΡΚΑΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ τηλ.: 61.23.402
SVIV 20/11/00	ΑΜΑΛΙΑ AMALIA	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10810	ΜΕΚ(1) 1.800 BHP	1974	1.773	1.190	USD 835.000	ΜΑΛΕΜΕ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ.: ΡΟΥΚΟΥΝΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ τηλ.: 80.93.061
SX 8615 21/11/00	ΤΟΡΑ TORA	Ρ/Κ TUG	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	7512	ΜΕΚ(1) 1.000 BHP	1955	121	52	ΔΡΧ. 2.500.000	ΞΗΡΑΔΑΚΗΣ ΜΙΧΑΗΛ τηλ.: 45.22.131
SXWI 24/11/00	ΑΡΚΑΔΙΑ ARCADIA	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10813	ΜΕΚ(1) 15.200 KW	1982	36.416	16.807	USD 7.000.000	GARDENIA SHIPPING CORP. (LIBERIA) Αντίκλ.: ΖΑΡΚΑΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ τηλ.: 61.23.402
SVMA 24/11/00	ΝΙΟΥ ΓΙΟΡΚ ΕΞΠΡΕΣ NEW YORK EXPRESS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10814	ΜΕΚ(1) 40.040 KW	2000	54.415	23.872	USD 47.979.224	MASTROSTAMATIS MARITIME INC. (LIBERIA) Αντίκλ.: ΚΩΝΣΤΑΝΤΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ τηλ.: 94.90.000
SXAR 24/11/00	ΚΣΚΛ ΣΑΝΓΚΑΗ CSCL SHANGHAI	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10815	ΜΕΚ(1) 74.700 BHP	2000	65.059	35.536	USD 55.018.319	MARVISTA MARITIME INC. (LIBERIA) Αντίκλ.: ΚΩΝΣΤΑΝΤΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ τηλ.: 94.90.000
SYQO 24/11/00	ΚΝΩΣΟΣ ΠΑΛΑΣ KNOSOS PALACE	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS FERRY BOAT	10.816	ΜΕΚ(4) 4X16.800 KW	2000	37.482	15.806	EURO 117.131.500	ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΩΝ. ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ.: Ιωάν. Παπαγιαννάκης τηλ.: 40.82.440

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΙΝΑΚΑ ΠΡΟΣΩΡΙΝΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΓΓΡΑΦΩΝ

DELETION FROM THE PROVISIONAL SHIPPING DOCUMENTS TABLE

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SX 8281 7/11/00	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ XIII VASILIOS XIII	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.804	ΜΕΚ(1) 1.800 BHP	1978	983	357	USD 305.000	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ XIII ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ.: ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ τηλ.: 41.79.875

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ

DELETIONS FROM REGISTER BOOKS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
J4DU	ANANGEL ENDEBOUR	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	7145	ΜΕΚ(1)	1978	14.156	8.634	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
7/11/00	ANANGEL ENDEBOUR	CARGO	PIRAEUS		7.800 BHP				575.000	Sale to foreigners
SW 3885	ΚΕΡΚΙΣ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10423	ΜΕΚ(1)	1961	936	525	ΔΡΧ.	Πώληση σε αλλοδαπούς
7/11/00	KERKIS	CARGO	PIRAEUS		960 BHP				30.000.000	Sale to foreigners
SV 4134	ΑΤΛΑΝΤΙΣ	Δ/Ξ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	7310	ΜΕΚ(1)	1964	780	413	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
9/11/00	ATLANTIS	TANKER	PIRAEUS		1.000 BHP				142.500	Sale to foreigners
SYNG	ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΝΤ	Δ/Ξ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10081	ΜΕΚ (1)	1972	17.832	10.873	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
14/11/00	KRITI GOLD	TANKER	PIRAEUS		10.000 BHP				1.478.422	Sale to foreigners
SXUI	ΟΡΦΕΥΣ	Ε/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	3211	ΜΕΚ(2)	1948	4.890	1.751	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
16/11/00	ORPHEUS	PASSENGER	PIRAEUS		2X2800=				418.392	Sale to foreigners
		PASSENGER SHIP			5.600 BHP					
SYMP	ΠΑΝΩΡΙΑ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	9885	ΜΕΚ (1)	1982	34.447	19.877	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
20/11/00	PANORIA	CARGO	PIRAEUS		13.100 BHP				1.000.000 και άλλων παροχών	Sale to foreigners
SVOJ	ΑΚΤΑΙΑ ΣΛΟΠΣ	Δ/Ξ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10660	ΜΕΚ(1)	1974	17.282	12.153	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
27/11/00	AKTEA SLOPS	TANKER	PIRAEUS		12.000 BHP				505.000	Sale to foreigners
SV4301	ΦΛΑΙΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ V	Ε/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	6163	ΜΕΚ(2)	1976	142	93		Διάλυση
30/11/00	FLYING DOLPHIN V	PASSENGER SHIP	PIRAEUS		2X1.100 BHP					Dissolution

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΕΣ

CHANGES OF NAMES

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET	
SWPN	ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	6811	ΜΕΚ(1)	1978	21.378	12.879	Μετονομάστηκε σε ΚΥΜΑ
16/11/00	KIVERNITIS	CARGO	PIRAEUS		11.500 BHP				Renamed to KYMA
SYLW	ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10241	ΜΕΚ(1)	1984	20.276	12.429	Μετονομάστηκε σε ΖΩΡΖΕΤ Κ
29/11/00	STAR CASTOR	CARGO	PIRAEUS		7.680 BHP				Renamed to GEORGETE K

ΑΝΑΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

REMEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS	ΚΟΧ	ΚΟΧ
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SYCI	ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΕΙΒ	Δ/Ξ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	3.904	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	42.567	24.789
9/11/00	KRITI WAVE	TANKER	PIRAEUS		Remeasurement figures tonnage ΣΕ/TO	42.567	29.366

ΟΡΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

DEFINITE MEASUREMENTS

Α.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS	ΚΟΧ	ΚΚΧ
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SXGF 8/11/00	ΑΛΙΑΝΣΑ ΑΜΒΟΥΡΓΟ ALIANCA HAMBURGO	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10741	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	16.803	8.648
SX 8281 7/11/00	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙΙΙ VASILIOS XIII	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10804	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	983	357
SVPJ 9/11/00	ΣΛΟΠΣ Χ SLOPS X	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10713	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	22.126	16.213
SKDP 9/11/00	ΣΠΥΡΟΣ Β SPYROS B	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10719	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	27.589	15.110
SX 7765 9/11/00	ΤΖΕΤ ΒΙΙΙ JET VIII	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10669	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	731	388
SXBF 9/11/00	ΣΤΕΛΙΟΣ Β STELIOS B	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10735	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	27.589	15.110
SX 8319 13/11/00	ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΙΙΙ CHRISTOS VIII	Ρ/Κ TUG	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10807	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	141	62
SVSB 13/11/00	ΑΓΓΕΛΙΚΗ Β ANGELIKI B	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10689	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	17.107	9.096
SX 8218 13/11/00	ΕΛΠΙΔΑ ELPIDA	Ρ/Κ TUG	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10712	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	354	106
SXMP 13/11/00	ΧΑΪΣΠΙΝΤ 2 HIGHSPEED 2	Ε/Τ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10748	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	2.869	860
SX 8229 13/11/00	ΚΑΡΤΕΡΙΑ KARTERIA	Ρ/Κ TUG	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10717	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	354	106
SZXS 13/11/00	ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΛΙΟΣ CAPTAIN STELIOS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10756	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	75.295	58.663
SVZQ 13/11/00	ΧΑΪΣΠΙΝΤ 3 HIGHSPEED 3	Ε/Τ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10772	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	2.926	878
SW 2722 13/11/00	ΘΕΟΔΩΡΟΣ Ι THEODOROS I	Ρ/Κ TUG	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	4128	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	146	17
SVXX 16/11/00	ΚΟΣΜΙΚ COSMIC	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10775	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	78.918	47.289
SZUW 16/11/00	ΑΣΦΑΛΤΑΡ ASFALTAR	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10729	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	1.644	776
SX 8440 20/11/00	PET RET	Ε/Τ-Τ/Ρ PASSENGER YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10790	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	109	73
SVVK 22/11/00	ΝΤΕΖΕΡΤ ΣΑΝ DESERT SUN	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10792	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	29.031	15.023
SYGF 24/11/00	ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ OLYMPIC VOYAGER	Ε/Γ PASSENGER SHIP	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10750	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	24.391	10.053
SX8304 29/11/00	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Ι ALEXANDROS I	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10725	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	490	218

ΠΡΟΣΩΡΙΝΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ

PROVISIONAL SHIPPING DOCUMENTS

Α.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SX 8613 6/11/00	ΣΛΟΠΣ 8 SLOPS 8	Δ/Ε TANKER	ΠΝΕ/ ΠΕΙΡΑΙΑ		ΜΕΚ (1) 588 KW	1971	700	389	USD 200.000	ΣΛΟΠΣ 8 ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ.: ΠΕΡΙΜΕΝΗ ΔΕΣΤΙΝΑ τηλ.: 42.92.530

ΜΕΤΕΓΓΡΑΦΕΣ
CHANGES OF PORT REGISTRY

Α.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET	
SW 6890 7/11/00	ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΩΝ OLYMPIOS APOLON	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΚΩΣ KOS	4	ΜΕΚ(2) 2X450= 900 HP	1990	472	331	πρώην Κ.Λ. ΠΕΙΡΑΙΑ EX K.L. PIRAEUS 9204
SYQO 29/11/00	ΚΝΩΣΟΣ ΠΑΛΑΣ KNOSOS PALACE	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΗΡΑΚΛΕΙΟ IRAKLIO	31	ΜΕΚ (1) 4X16.800KW	2000	37.482	15.806 EX K.L. PIRAEUS	πρώην Κ.Λ. ΠΕΙΡΑΙΑ 10.816
SWIP 27/11/00	ΑΛΝΤΕΜΠΑΡΑΝ ALDEBARAN	Φ/Γ CARGO	ΧΙΟΣ CHIOS	391	ΜΕΚ (1) 12.230 BHP	2000	40.523	26.163	πρώην Κ.Λ. ΠΕΙΡΑΙΑ EX K.L. PIRAEUS 10.808

ΠΛΕΙΣΤΗΡΙΑΣΜΟΙ

14/02/2001

Ε/Γ «ΡΙΤΖΕΝΤ ΣΚΑΪ» Ν.Π. 9658, 50.000 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΡΑΠΗΣ, 83.936
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΒΑΣΙΛΗΣ ΠΑΠΠΑΣ (Χαϊκίδα)
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΑΥΛΙΔΑΣ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 20.000.000 δολ. ΗΠΑ

21/02/2001

«ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ» Ν.Π. 10442, 3.764 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΑΠΑΤΖΙΚΟΣ, 41.22.147
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΕΛΠΟΜΕΝΗ ΜΠΑΡΛΑΜΑ, 38.10.449
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 240.000 δολ. ΗΠΑ

Ε/Γ-Υ/Γ «ΦΛΑΪΝΓΚ ΜΑΡΙΑΝΝΑ» Ν.Π. 9890, 133,17 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΜΙΧΑΛΗΣ ΜΕΛΙΝΗΣ, 21.600 (Ρόδος)
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΑΙΡΗ ΠΑΠΑΔΑΚΗ (Ρόδος)
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΡΟΔΙΩΝ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 35.000.000 δολ.

Ε/Γ-Ο/Γ «ΠΑΝΑΓΙΑ ΠΑΞΩΝ» Ν.Π. 3795, 3.977,88 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ, 41.34.764
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΑΝΔΡΕΑΣ ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΣ (Σωτήρος 7, Πειραιάς)
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΑΜΠΕΛΑΚΙΩΝ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 150.000 δολ. ΗΠΑ

ΠΤΩΧΕΥΣΕΙΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΕΡΙΔΟΣ: 4140

ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΠΟΦΑΣΕΩΣ: 62/10-01-2001
ΕΠΩΝΥΜΙΑ: Tony Travel Agency Ltd.
ΕΔΡΑ: Ακτή Μιαούλη 51, Πειραιάς.
ΕΙΔΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΣ: Πρακτόρευση-επισκευή πλοίων.
ΑΦΜ: 09841661
Ορίζει ημέρα παύσεως πληρωμών την 1-1-2000.
Διορίζει προσωρινό σύνδικο τον Ανάργυρο Κουτσούκο, δικηγόρο Πειραιώς, Φίλωνος 53, τηλ. 41.13.411-3.
Ορίζει ημέρα συνελεύσεως πιστωτών προς εκλογήν οριστικού συνδίκου την 30-01-2001, ημέρα Τρίτη και ώρα 11-12. Αίτηση αποποίησης προσωρινού συνδίκου (δικ. 14-02-2001).
ΑΙΤΟΥΣΑ: ΑΕΡΙΑ ΧΑΛΚΙΔΑΣ ΑΤΒΕΕ, Λ. Συγγρού 79, Αθήνα.



**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

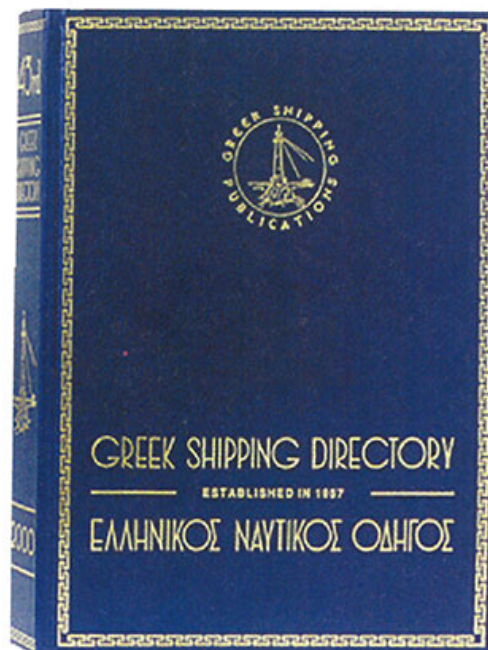
Tel: +44 (0) 20 7709 0011
Fax: +44 (0) 20 7709 0022
E-mail: gordon@giles@compuserve.com



ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΕΚΔΟΣΕΙΣ Ε.Π.Ε. GREEK SHIPPING PUBLICATIONS CO. LTD.

14, SKOUZE STR. - 185 36 PIRAEUS GREECE, TEL: 4521839/59 - TLX: 213320 DIRE - FAX: 4180340 - CABLES: "SHIPDIRECTORIES"

**ΚΥΚΛΟΦΟΡΗΣΕ!
JUST PUBLISHED!**



2001 EDITION

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΔΗΓΟΣ 2001

Περιλαμβάνει:

1. Τα Ελληνικών συμφερόντων εμπορικά πλοία σε αλφαβητική σειρά, με πλήρη στοιχεία (όνομα, σημαία, νολόγιο, χωρητικότητες, διαστάσεις, μηχανές κ.λ.π.) και τα στοιχεία πλοιοκτησίας, εκπροσώπησης ή πρακτορέυσης.
2. Τα Γραφεία Διαχείρισης, Εκπροσώπησης ή Πρακτορέυσης στην Ελλάδα και το εξωτερικό (Λονδίνο, Νέα Υόρκη και σε διάφορα άλλα λιμάνια) με διευθύνσεις, τηλέφωνα, telex, fax, ονόματα Διευθυντών, καθώς επίσης και τα πλοία που πρακτορεύουν, εκπροσωπούν ή διαχειρίζονται (στόλος), με τα πλήρη τους στοιχεία.
3. Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις του εξωτερικού (με πλήρη στοιχεία) που συνδέονται με την Ελληνική Ναυτιλία.
4. Τα Γραφεία Τροφοδοσίας σε όλα τα μέρη του κόσμου.
5. Πλοία τα οποία μετονομάστηκαν ή πουλήθηκαν τα τελευταία δέκα χρόνια.

GREEK SHIPPING DIRECTORY 2001

Contains:

1. Vessels of Greek interests in alphabetical order with full details, e.g., Name, Flag, Official No., Capacity (Length, Breadth, Depth, Draught), Engines, etc., Shipowning Companies, Managers, Agents in Piraeus, London, New York and Various other places.
2. All Shipowning / Managing / Operating Offices in Piraeus, London, New York or elsewhere together with the vessels they represent in full detail.
3. Offices and firms throughout the world connected with Greek shipping.
4. Shipsuppliers all over the world.
5. Vessels Renamed, Sunk or Sold, for the last 10 years.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΔΗΓΟΣ 2001 GREEK SHIPPING DIRECTORY 2001 ΠΑΡΑΓΕΛΙΑ - ORDER

To: GREEK SHIPPING PUBLICATIONS CO. LTD.
14, Skouze Street, 185 36 Piraeus - Greece
(Fax: 01 - 4180340, Tel: 4521839/59, E-mail: sales@gsp.ath.forthnet.gr)

Εταιρεία (Company):
Επάγγελμα (Activities):
Διευθυντής (Director):
Διεύθυνση (Address):
Τηλ. (Tel.): Telex: Fax:

Αντίτυπα:	ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΔΗΓΟΣ 2001 GREEK SHIPPING DIRECTORY 2001	Τιμή Δρχ. (με ΦΠΑ)	45.000
Copies:		Price Drs. (VAT included)	

Ονοματεπώνυμο:
(Name in full)

Ημερομηνία (Date): / /

(Υπογραφή - Signature)

Παρακαλούμε επιστρέψατε το παρόν
ταχυδρομικώς ή με Fax.
(Please return application
either by mail or fax.)

Η αντεπίθεση της Cyprus Airways



Με μια νέα στρατηγική πολιτική, οι Κυπριακές Αερογραμμές σκοπεύουν να κυριαρχήσουν στην επικείμενη απελευθέρωση των μεταφορών στην Κύπρο. Από το ερχόμενο έτος η κυπριακή νομοθεσία θα επιτρέψει σε αρκετούς αερομεταφορείς να ανταγωνιστούν στο εξαιρετικά κερδοφόρο δρομολόγιο μεταξύ Αθήνας και Λάρνακας. Γι' αυτόν το σκοπό, οι Κυπριακές Αερογραμμές, δίνοντας έμφαση στην ασφάλεια των πτήσεων, στην αύξηση των δρομολογίων αλλά και στην ποιότητα των υπηρεσιών, σκοπεύουν να αποτελέσουν την ουσιαστική πύλη της Ελλάδας τόσο προς την Κύπρο όσο και προς τη Μέση Ανατολή. Ο νέος διευθυντής Πωλήσεων και Marketing των Κυπριακών Αερογραμμών κ. Τάσος Μάης, γνώστης της ελληνικής αεροπορικής αγοράς και των δυσκολιών της, αναπτύσσει στο παρόν τεύχος των «Ναυτικών Χρονικών» τα σχέδια της εταιρείας για την κυριαρχία της στον ελληνοκυπριακό αεροπορικό στίβο.



Ο γενικός διευθυντής της Cyprus Airways στην Ελλάδα κ. Χατζημάρκου με το διευθυντή Πωλήσεων κ. Μάη

Ποια είναι η έως τώρα πορεία των Κυπριακών Αερογραμμών και ποια τα σχέδιά της για το μέλλον;

Οι Κυπριακές Αερογραμμές, ο εθνικός μεταφορέας της Κύπρου, ιδρύθηκαν το 1947. Η εταιρεία εξυπηρετεί κατά τη χειμερινή περίοδο (Νοέμβριος 2000-Μάρτιος 2001) 28 προορισμούς στην Ευρώπη, στη Μέση Ανατολή και στην περιοχή του Κόλπου με τακτικές πτήσεις. Το 2000 μετέφερε 1.400.000 επιβάτες, από τους οποίους οι 450.000 μεταξύ Ελλάδας και Κύπρου. Η θυγατρική εταιρεία των Κυπριακών Αερογραμμών Eurocypris, που εκτελεί ναυλωμένες πτήσεις, μετέφερε άλλους 365.000 επιβάτες. Το συγκρότημα των Κυπριακών Αερογραμμών μετέφερε συνολικά το 2000 1.765.000 επιβάτες. Κατά την καλοκαιρινή περίοδο οι Κυπριακές Αερογραμμές θα προσθέσουν και τέταρτη πτήση στο ημερήσιο πρόγραμμα των δρομολογίων τους από την Αθήνα, ενώ από τη Θεσσαλονίκη η

πτήση θα είναι καθημερινή. Από την Ελλάδα έχουν προγραμματιστεί να εκτελεστούν, κατά το 2001, 1.717 τακτικές πτήσεις από τα αεροδρόμια των Αθηνών, Θεσσαλονίκης, Κέρκυρας, Ηρακλείου και Ρόδου. Επί πλέον, έκτακτες πτήσεις αναμένεται να πραγματοποιηθούν σε περιόδους αιχμής.

Οι Κυπριακές Αερογραμμές γνωρίζουν τις συνέπειες της επικείμενης ελευθέρωσης των αερομεταφορών μεταξύ Ελλάδας και Κύπρου και γι' αυτόν το σκοπό έχουν αναπτύξει μια νέα στρατηγική, που θα βελτιώσει τόσο την επιβατική κίνηση όσο και τα οικονομικά αποτελέσματα του Ομίλου. Πρώτη προτεραιότητα αποτελεί η ανανέωση των αεροσκαφών των Κυπριακών Αερογραμμών. Τα υπάρχοντα αεροσκάφη του Ομίλου (Airbus A310 και A320) θεωρούνται από τα πιο σύγχρονα και ασφαλή στον αεροπορικό χώρο, αλλά η εταιρεία έχει σκοπό να μειώσει κι άλλο το μέσον όρο ηλικίας

κίας του στόλου της. Ήδη οι μελέτες έχουν ολοκληρωθεί και θα ανακοινωθούν σύντομα οι τελικές αποφάσεις τόσο για την απόσυρση των A310 όσο και για την αντικατάστασή τους με κάποιο άλλο τύπου αεροσκάφους. Παράλληλα, η Cyprus Airways επεκτείνει το δίκτυό της και αυξάνει τον αριθμό πτήσεων από επιλεγμένους επικερδείς προορισμούς. Νέοι προορισμοί προστίθενται προς την Ανατολική Ευρώπη (Βουδαπέστη και Βαρσοβία) ενώ αυξάνονται οι πτήσεις για Λονδίνο, Παρίσι, Μιλάνο και Μέση Ανατολή. Κατά αυτόν τον τρόπο προσφέρονται πλέον εξαιρετικές δυνατότητες ανταποκρίσεων μεταξύ Ευρώπης και Μέσης Ανατολής σ' ένα αεροδρόμιο που συνεχώς βελτιώνει τις προσφερόμενες υπηρεσίες του και στόχο έχει να αποτελέσει αεροπορικό κόμβο ανάμεσα σε τρεις ηπείρους. Ανάμεσα στις άλλες πρωτοβουλίες που αναπτύχθηκαν το τελευταίο έτος, είναι η ανανέωση της διακόσμησης της εσωτερικής καμπίνας των επιβατών σε όλα τα αεροσκάφη, η επιλογή νέων στολών για το προσωπικό, ειδικά σχεδιασμένες από τον οίκο Balenciaga, και η τοποθέτηση σύγχρονου οπτικοακουστικού συστήματος ψυχαγωγίας. Παράλληλα, ιδιαίτερη έμφαση έχει δοθεί στην ανάπτυξη των προνομίων του προγράμματος Sunmiles που επιβραβεύει τους «πιστούς επιβάτες» της Cyprus, ενώ μέσα στο 2001 το πρόγραμμα θα συμπεριλάβει επί πλέον προνόμια και προσφορές για τα μέλη του. Ακόμη, οι χρήστες του Διαδικτύου θα έχουν τη δυνατότητα, μέσω ειδικά διαμορφωμένης ιστοσελίδας, να αγοράζουν εισιτήρια σε ειδικές τιμές από το τέλος του 2001.

Ποιες πρωτοβουλίες θα αναπτύξετε για την κυριαρχία της Cyprus Airways στην ελληνική αγορά;

Οι Κυπριακές Αερογραμμές ήδη εκτελούν πτήσεις καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου από τη Λάρνακα προς την Αθήνα και τη Θεσ/νίκη. Το μερίδιό της κατά το περασμένο έτος ξεπέρασε το 65% με αποτέλεσμα η εταιρεία να θεωρείται η πρώτη επιλογή των επιβατών για

το νησί της Κύπρου. Κατά τους θερινούς μήνες η Cyprus Airways εκτελεί πτήσεις μεταξύ Λάρνακας και Ηρακλείου, Ρόδου και Μυτιλήνης, ενώ αυξάνει τις πτήσεις της προς Αθήνα και Θεσ/νίκη. Είναι σκόπιμο να τονίσουμε ότι από αυτή την άνοιξη η Cyprus Airways θα προσφέρει 4 πτήσεις ημερησίως μεταξύ Αθηνών και Λάρνακας ενώ η Θεσ/νίκη θα συνδέεται καθημερινά με την Κύπρο. Η αγορά της Ελλάδας αποτελεί σημαντική προτεραιότητα για τη διοίκηση της Cyprus Airways, αφού αφορά το 32,2% του συνολικού αριθμού επιβατών που ταξιδεύουν διεθνώς με την εταιρεία. Η δεύτερη μεγαλύτερη αγορά θεωρείται η Μ. Βρετανία με ποσοστό 27% (στοιχεία 2000). Η επιβατική κίνηση από και προς Ελλάδα αυξήθηκε το 2000 σε σχέση με το 1999 κατά 13%, και θεωρούμε ότι η ετήσια επιβατική κίνηση στη συγκεκριμένη αγορά θα συνεχίσει να αναπτύσσεται με μεγαλύτερους ρυθμούς. Ο νέος αερολιμένας Αθηνών, μάλιστα, αποτελεί ένα επί πλέον κίνητρο για την αύξηση της κίνησης αφού η Αθήνα θα αποτελέσει ένα σημαντικό αεροπορικό κόμβο προς την Ευρώπη.

Πιθανολογείται ότι λόγω των νέων τιμοολογίων στο αεροδρόμιο «Ελ. Βενιζέλος» οι τιμές των εισιτηρίων θα αναπροσαρμοσθούν και κατ' αυτόν τον τρόπο θα υπάρξει μια αύξηση του κόστους για τον επιβάτη. Αντιλαμβάνεστε ότι η Cyprus Airways σαν ένας από τους τρεις μεγαλύτερους χρήστες του αεροδρομίου Αθηνών επικροτούν και στηρίζουν τα έργα που γίνονται στο νέο αεροδρόμιο, αφού θεωρούν ότι είναι προς όφελος όλων των εταιρειών και κυρίως του επιβατικού κοινού. Ανυπομονούμε να ολοκληρωθούν τα έργα υποδομής που θα εξυπηρετήσουν τον καταναλωτή προκειμένου να αξιοποιηθούν στον μεγαλύτερο δυνατό βαθμό όλης οι νέες προσφερόμενες υπηρεσίες του.

Το 2001 είναι μια χρονιά που θα επιδιώξουμε να βελτιώσουμε στο μέγιστο τις σχέσεις μας με την ελληνική ταξιδιωτική αγορά και με τις εμπορικές επιχειρήσεις. Η αναβάθμιση του προϊόντος και των υπηρεσιών μας θα επικρι-



νωνθεί στην ελληνική αγορά και θα πησιώσει έναν από τους βασικούς μας στόχους, αυτόν της συνεχούς βελτίωσης της εξυπηρέτησης του επιβατικού μας κοινού.

Οι Κυπριακές Αερογραμμές ανακοίνωσαν πρόσφατα την επιθυμία τους για την εξαγορά της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Ποια είναι τα αίτια που ώθησαν τη Cyprus Airways προς αυτή την απόφαση;

Η Ελλάδα και η Κύπρος έχουν εθνικούς δεσμούς. Η πιθανή συμμετοχή στην πορεία ιδιωτικοποίησης της Ολυμπιακής Αεροπορίας μάς αφορά άμεσα. Οι Κυπριακές Αερογραμμές δραστηριοποιούνται στην ελληνική αγορά πάνω από 50 χρόνια και γνωρίζουν πολύ καλά τις συνθήκες που επικρατούν και επηρεάζουν τη λειτουργία της. Αναμφίβολα υπάρχουν συνεργασίες μεταξύ των δύο εταιρειών και πιστεύουμε πως μπορούμε να συμβάλουμε στην επέκταση τόσο των μεταξύ μας εμπορικών σχέσεων όσο και αυτών των δύο χωρών.

Ποιες είναι οι σχέσεις των Κυπριακών Αερογραμμών με την παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα;

Η Cyprus Airways συνδέει καθημερινά τα μεγάλα λιμάνια της Ευρώπης και της Μέσης Ανατολής με το αεροδρόμιο της Λάρνακας. Από ένα έθνος που στηρίζει και στηρίζεται οικονομικά από τη διεθνή ναυτιλία, η Cyprus Airways αναπτύσσει ξεχωριστές στρατηγικές και πολιτικές για την προώθηση της παγκόσμιας ναυτιλιακής κίνησης. Σε αυτό το πλαίσιο ειδικά διαμορφωμένοι ναύλοι προωθούνται προς όλο το δίκτυο της εταιρείας, ενώ εξετάζουμε τις δυνατότητες συνεργασίας με τις υπάρχουσες συμμαχίες μας με ξένες αεροπορικές εταιρείες με στόχο την εξυπηρέτηση των ναυτικών σε όλα τα μεγάλα λιμάνια της Ασίας, της Αφρικής και της Αμερικής. Ειδικά η ελληνική ναυτιλιακή κίνηση αποτελεί σημαντικό κίνητρο για την επανοποθέτηση της εταιρείας στην ελληνική αεροπορική αγορά, αφού είμαστε από τις ελάχιστες εταιρείες που συνδέουν τακτικά πέντε σημαντικά ελληνικά λιμάνια με πτήσεις προς το εξωτερικό.



Η Virgin Atlantic αγοράζει 12 Airbus A3XX

Η Virgin Atlantic υπέγραψε συμφωνία με την Airbus Industrie για την αγορά έξι αεροσκαφών τύπου A3XX, συνολικής αξίας 3,8 δισ. δολαρίων και με την πιθανότητα παραγγελίας έξι επί πλέον αεροσκαφών για παράδοση μετά το 2006. Με την παραγγελία της Virgin Atlantic, η Airbus Industrie συμπληρώνει προ-παραγγελία 50 αεροσκαφών και είναι πλέον σε θέση να ξεκινήσει την παραγωγή του A3XX. Η εταιρεία σκοπεύει αρχικά να χρησιμοποιήσει τα νέα «γιγαντιαία» αεροπλάνα για πτήσεις προς τις ΗΠΑ και την Άπω Ανατολή, αλλά δεν αποκλείει και την πιθανότητα



να πετάξουν σε όλους τους προορισμούς ανά τον κόσμο. Το A3XX της Virgin Atlantic θα έχει τη δυνατότητα να μεταφέρει περίπου 555 επιβάτες σε τρεις διαφορετικές θέσεις, Upper Class, Premium Economy και Economy Class. Ήδη σχεδιάζεται για το αεροσκάφος να προσφέρονται μοναδικοί χώροι ψυχαγωγίας όπως γυμναστήρια, μπαρ, παιδικό χώρο, αίθουσες συνεδριάσεων, ατομικές καμπίνες για τους επιβάτες της Upper Class ή ακόμα και καταστήματα Duty Free και σαλόνια ομορφιάς. Στην κατασκευή των αεροσκαφών A3XX, η Virgin Atlantic επέλεξε να εγκαταστήσει μηχανές τύπου Rolls-Royce Trent 900, το κόστος των οποίων αναμένεται να φθάσει τα 900 εκατομμύρια δολάρια.



Αναπροσαρμογή του σπατάσημου

Ύστερα από παρέμβαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, αυξάνεται το συνολικό κόστος των εισιτηρίων για τις πτήσεις εσωτερικού και μειώνεται για τις πτήσεις προς χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς καθιερώνεται κοινό σπατάσημο. Για τις πτήσεις εσωτερικού και τις χώρες της Ε.Ε. το σπατάσημο διαμορφώνεται σε 4.760 δρχ. ενώ σε 7.480 δρχ. για τις χώρες εκτός Ε.Ε. Κατ' αυτόν τον τρόπο τα εισιτήρια επιβαρύνονται κατά 1.360 δρχ. για τα δρομολόγια εσωτερικού, ενώ μειώνονται κατά 2.050 δρχ. για προορισμούς εντός της Ε.Ε.

Προβλήματα στις Μακεδονικές Αερογραμμές

Ποινική δίωξη σε βαθμό κακουργήματος ασκήθηκε πρόσφατα κατά του διοικητικού συμβουλίου των Μακεδονικών Αερογραμμών για «διατάραξη ασφαλείας αεροσκαφών κατ' εξακολούθηση από την οποία θα μπορούσε να προκληθεί κίνδυνος σε ανθρώπινες ζωές» καθώς και κατά χειριστών των αεροσκαφών της εν λόγω αεροπορικής εταιρείας, για χρήση «ψευδούς βεβαίωσης» επειδή τα πτυχία τους δεν είναι ανεγνωρισμένα στην Ελλάδα.

Τη δίωξη άσκησε ο εισαγγελέας Πρωτοδικών Αθηνών Δημήτριος Ζαχαρόπουλος, στο πλαίσιο της διενεργούμενης προκαταρκτικής εξέτασης για την ασφάλεια των ελληνικών αεροπορικών εταιρειών της χώρας μας.

Η SairGroup επανατοποθετείται

Αλλαγή στρατηγικής σχεδιάζει η ελβετική SairGroup μετά τα αποθαρρυντικά οικονομικά αποτελέσματα. Η εταιρεία σκοπεύει να επανατοποθετηθεί στις έως τώρα ατυχείς επιλογές της και να αναζητήσει καινούργιες συμμαχίες. Η SairGroup ήδη εξετάζει το ενδεχόμενο απομάκρυνσής της τόσο από τη Ζημιογόνο βελγική εταιρεία Sabena, την οποία ελέγχει με ποσοστό 49%, όσο και από τις γαλλικές αεροπορικές εταιρείες AOM, Air Littoral και Air Liberte.



Προειδοποιήσεις για το «σύνδρομο πτήσης»

Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας της Αυστραλίας ανακοίνωσε πρόσφατα ότι σε όλα τα αεροπορικά εισιτήρια με προορισμό τα αεροδρόμια της Αυστραλίας θα υπάρχει έντυπη προειδοποίηση για τον κίνδυνο του λεγόμενου «συνδρόμου οικονομικής θέσης».

Η απόφαση αυτή ελήφθη μετά το θόρυβο που έχει δημιουργήσει το θέμα στη συγκεκριμένη χώρα αλλοί και τις πολυάριθμες αγωγές που έχει δεχθεί η Qantas Australia.

Καθημερινά αποκαλύπτονται νέα περιστατικά αιφνίδιων θανάτων, που αποδίδονται σε θρομβώσεις εξαιτίας της έλλειψης χώρου στα καθίσματα της οικονομικής θέσης στις υπερπόντιες πτήσεις.



Buongiorno Roma!

Μία νέα γραμμή ανάμεσα στην Αθήνα και τη Ρώμη με δύο πτήσεις ημερησίως εγκαινιάζει η British Airways. Η νέα αυτή γραμμή θα εξυπηρετείται από τη franchise συνεργαζόμενη εταιρεία της British Airways, National Jet Italia, και θα χρησιμοποιεί τα τετρακινήτρια αεροσκάφη Bae 146-300. Η British Airways μέσω της National Jet Italia έχει αναπτύξει μια πολύ πετυχημένη παρουσία στην ιταλική αγορά, με συχνές πτήσεις καθημερινώς από Ρώμη προς Κατάνια και Παλέρμο της Σικελίας.

Η National Jet Italia λειτουργεί από τον Ιούλιο του 2000 και είναι μία από τις 12 εταιρείες με τις οποίες διατηρεί συνεργασία franchise η British Airways και χρησιμοποιεί τετρακινήτρια αεροσκάφη Bae 146-300, 94 θέσεων και Boeing B737-300, 124 θέσεων.

Οι συγκεκριμένες πτήσεις της νέας γραμμής Αθήνας-Ρώμης αναχωρούν καθημερινά στις 7.20 π.μ. και 5.10 μ.μ., με άφιξη στη Ρώμη 8.30 π.μ. και 6.10 μ.μ., αντίστοιχα, ενώ οι πτήσεις από το αεροδρόμιο Fiumicino της Ρώμης αναχωρούν στις 9.30 π.μ. και 6.55 μ.μ. με άφιξη στις 12.40 μ.μ. και 10.15 μ.μ. αντίστοιχα.

WE'LL BE THERE!

*Protecting and serving
shipowners since 1872.*



Est. 1872

the swedish club
SVERIGES ÅNGFARTYGS ASSURANS FÖRENING

with you all the time

GÖTEBORG

+46 31 638 400

swedish.club@swedishclub.com

PIRAEUS

+30 1 452 2397

mail.piraeus@swedishclub.com

HONG KONG

+852 2598 6238

mail.hongkong@swedishclub.com

TOKYO

+81 3 5442 5466

mail.tokyo@swedishclub.com

LONDON

+44 20 7397 4950

mail.london@swedishclub.com



www.swedishclub.com

ΜΟΝΟΜΕΛΕΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Αριθμός απόφασης 5509/27-11-2000

Δικαστής: Η πρωτοδίκης κ. Μαρία Δημητροπούλου

Δικηγόροι: Οι κ. Γ. Θεοχαρίδης, Χαρ. Παππάς, Δευκ. Ρεδιάδης,
Στυλ. Παπανδρεόπουλος

*Πρόσκρουση πλοίου, εν
αντιπαραβολή προς τη
σύγκρουση πλοίου.
Εφαρμοστές διατάξεις.
Κανονισμός «περί στεγανής
υποδιαιρέσεως και ευστάθειας
επιβατηγών πλοίων εν
περιπτώσει βλάβης».
Καθαρισμός αριθμού στεγανών
διαμερισμάτων, που δύνανται να
κατακλυσθούν σχετικώς
ακινδύνως, χωρίς το πλοίο να
βυθισθεί. Χρηματική
ικανοποίηση για ψυχική οδύνη ή
ηθική βλάβη. «Οικογένεια» του
θύματος στην οποία μπορεί να
επιδικασθεί χρηματική
ικανοποίηση. Διαδικασία
ασφαλιστικών μέτρων.
Λαμβάνεται υπόψη για την
επιβολή του ασφαλιστικού
μέτρου και το ύψος κατά
πιθανολόγηση της επιδικαστέας
κατά τη διαγνωστική δίκη
χρηματικής αποζημίωσης.
«Διεθνής σύμβαση των Αθηνών
σχετικά με τη θαλάσσια
μεταφορά επιβατών και
αποσκευών τους» - Πεδίο
εφαρμογής της.*

Οταν πρόκειται για πρόσκρουση πλοίου, για υλική δηλονότι επαφή του πλοίου όχι με άλλο πλοίο (γιατί τότε θα επρόκειτο για σύγκρουση) αλλά με άλλο ακίνητο αντικείμενο όπως π.χ. λιμενοβραχίονα, αποβάθρα, βραχονησίδα, ναυάγιο κ.λπ., τότε εφαρμογή έχουν οι σχετικές διατάξεις του ΑΚ και όχι αυτές των άρθρων 235 επ. του ΚΙΝΔ περί συγκρούσεως πλοίων (βλ. Δ. Καμβύση «Ιδιωτ. Ναυτ. Δίκαιο» εκδ. 1982, υπ' αριθ. 235 σεβ. 620-621, Αναστασιάδης, «Ελλ. Εμπορικών Δικαίων (Ναυτικών)», παρ. 361, Π. Πρ. Πειρ. 1625/1999, 1626/1999). Πρέπει να τονισθεί δε ότι είναι διαφορετικό το ζήτημα της εφαρμογής των διατάξεων περί συγκρούσεως πλοίων (άρθρ. 235 επ. ΚΙΝΔ) στις περιπτώσεις που, συνεπεία εσφαζμένων χειρισμών ενός ή περισσοτέρων υπαίτιων πλοίων, επέρχονται ζημιονόγες συνέπειες σ' αυτά (π.χ. από ελικόπτερα) χωρίς όμως τα πλοία να έρθουν μεταξύ τους σε υλική επαφή (όπως π.χ. στην υπ' αριθ. 592/1999 απόφαση Εφ. Πειρ. ΕΝΔ 27.393) ή στην περίπτωση που υπάρχει πρόσκρουση πλοίου σε πλωτή δεξαμενή, πλωτό γερανό, φορτηγίδα κ.λπ.), όπου ανακύπτει το θέμα της εφαρμογής ή μη των διατάξεων περί συγκρούσεως πλοίων στα πλωτά ναυπηγήματα (βλ. ΕΠ 226/95 ΕΝΔ 24.148, ΕΠ 368/92 ΕΝΔ 20.369).

Με τις διατάξεις του Β.Δ. 611 της 4/25-10-67 (ΦΕΚ Α' 184) περί εγκρίσεως κανονισμού «περί στεγανής υποδιαιρέσεως και ευσταθείας επιβατηγών πλοίων εν περιπτώσει βλάβης» καθορίζεται τόσο ο συνολικός αριθμός των στεγανών διαμερισμάτων κάθε κατηγορίας πλοίων όσο και ο αριθμός αυτών που δύνανται να κατακλυσθούν σχετικώς ακινδύνως σε περίπτωση ατυχήματος, χωρίς το πλοίο να βυθισθεί πέραν της γραμμής του ορίου βυθίσεως. Τα στεγανά διαμερίσματα δε δημιουργού-

νται από τα εγκάρσια στεγανά διαφράγματα τα οποία εξικνούνται μέχρι το ανώτατο κατάστρωμα. Ανάλογα δε με τον αριθμό των στεγανών διαμερισμάτων που δύνανται να κατακλυσθούν σχετικώς ακινδύνως, τα πλοία διακρίνονται σε «ενός διαμερίσματος», «δύο διαμερισμάτων» και «τριών διαμερισμάτων». Η πλειονότης των πλοίων είναι ενός διαμερίσματος, ορισμένα είναι δύο διαμερισμάτων και ελάχιστα είναι τριών.

Από τις διατάξεις των άρθρων 298, 299 και 932 ΑΚ προκύπτει ότι η αξίωση χρηματικής ικανοποιήσεως για ηθική βλάβη ή ψυχική οδύνη οφείλεται στις οριζόμενες από το νόμο περιπτώσεις, στοχεύει δε αυτή στην εξισορρόπηση των δυσμενών καταστάσεων που δημιουργούνται συνεπεία μιας αδικοπραξίας και στην παροχή της απαιτούμενης οικονομικής ευχερείας για την υπερπήδηση ή τη μείωση της επεληθούσας μη περιουσιακής βλάβης, για την ανακούφιση, δηλονότι του δικαιούχου από τη λύπη, τη στενοχωρία και γενικά τον πόνο που του προκάλεσε η προσβολή ενός αγαθού, μη αποτιμητού σε χρήμα αλλά και κάθε άλλου αγαθού, που εκτός από την περιουσιακή του αξία, έχει και τον αιτούντα τη χρηματική ικανοποίηση ιδιαίτερη ψυχολογική αξία (βλ. Σ. Πατεράκη «Η χρηματική ικανοποίηση λόγω ηθικής βλάβης» 1995 σεβ. 70 επ. Ολ. ΑΠ 1117/1986 Ελ.Δ/ν 28.113, ΑΠ 1720/97 ΕΕΔ 58.134, ΑΠ 600/96 Ελ.Δ/ν 40.117, ΑΠ 1486/95 ΕΝΔ 24.222). Ως «οικογένεια» δε του θύματος, στην οποία κατά τη διάταξη του άρθρου 932 εδ. γ' ΑΚ μπορεί να επιδικασθεί χρηματική ικανοποίηση λόγω ψυχικής οδύνης, νοείται ευρύτερος κύκλος προσώπων, με στενούς δεσμούς εξ αίματος ή εξ αγχιστείας με αυτό, έστω και αν δεν συγκατοικούν μαζί του, από το θάνατο του οποίου όμως υπέστησαν ψυχικό άλγος. Έτσι γίνεται δεκτό ότι στην «οικο-

γένεια» αυτού ανήκουν, εκτός από τον ή τη σύζυγο, τους γονείς, τους πάππους και τις μάμμες, τα τέκνα, τους εγγονούς και τους αδελφούς και οι αγχιστείες πρώτου βαθμού (πενθερός, πενθερά, γαμβρός από θυγατέρα), όχι όμως και οι αγχιστείες απώτερου βαθμού και ειδικότερα ο γαμβρός από αδελφή, η νύφη από αδελφό και οι γυναικάδελφοι (Ολ. ΑΠ 762/1992 π.χ. ΜΒ' 665, ΑΠ 614/95 πχ ΜΕ' 936, 1631/90 ΝοΒ 39,612, ΑΠ 185/1998 και 1054/98 Ελ.Δ/νν 39,838 και 1551 αντίστοιχα).

Στη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων κατά τη λήψη του ασφαλιστικού μέτρου της συντηρητικής κατασχέσεως, όπως άνω, δεν μπορεί μὲν να επιδικασθεί χρηματική ικανοποίηση για ηθική βλάβη ή ψυχική οδύνη, ωστόσο όμως κατά την πιθανολόγηση της διαγνωστέας αξίωσης επί τη βάση της οποίας, με τη συνδρομή και των λοιπών προϋποθέσεων των άρθρων 682 επ. και 707 επ. Κ.Πολ.Δ., λαμβάνεται υπόψη για την επιβολή του ασφαλιστικού

αυτού μέτρου και το ύψος επίσης κατά πιθανολόγηση της επιδικαστέας κατά τη διαγνωστική δίκη χρηματικής αυτής ικανοποίησης. Περιορισμός του ύψους της τοιαύτης χρηματικής ικανοποίησης δεν υπάρχει ούτε κατά την επιδίκαση αυτής στη διαγνωστική δίκη ούτε και στη λήψη του ασφαλιστικού μέτρου της συντηρητικής κατασχέσεως, όπου κατά τα ως άνω μπορεί να προσμετρηθεί τι, κατά πιθανολόγηση, μέλλει να επιδικασθεί (στην τακτική δίκη) για τον υπολογισμό του συνολικού ποσού για το οποίο θα επιβληθεί το ασφαλιστικό αυτό μέτρο.

Με το ν. 1922/1991 (ΦΕΚ 15/15-2-1991) κυρώθηκε στην Ελλάδα η «Διεθνής Σύμβαση των Αθηνών σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και αποσκευών τους», που υπογράφηκε στην Αθήνα στις 13-12-1974 καθώς και το «Πρωτόκολλο της Σύμβασης των Αθηνών» το οποίο υπογράφηκε στο Λονδίνο, στις 19-11-1976, και συνεπώς οι κανόνες της Διεθνούς αυτής Σύμβασης και του Πρωτο-

κόλλου της αποτελούν, κατ' άρθρ. 28 παρ. 1 του Συντάγματος, αναπόσπαστο τμήμα του εσωτερικού ελληνικού δικαίου και υπερισχύουν από κάθε άλλη αντίθετη διάταξη νόμου για τις περιπτώσεις που αφορούν και ρυθμίζουν. Από το συνδυασμό δε των διατάξεων των άρθρων 2 παρ. 1. και άρθρ. 1 παρ. 9 της παραπάνω Διεθνούς Σύμβασης προβλέπεται ότι η Σύμβαση αυτή εφαρμόζεται σε κάθε διεθνή μεταφορά, ως διεθνής δε μεταφορά ορίζεται (στο άρθρ. 1 παρ. 9) κάθε μεταφορά στην οποία, σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς, ο τόπος αναχώρησης και ο τόπος προορισμού βρίσκονται σε δύο διαφορετικά κράτη, ή σε ένα μόνο κράτος, εάν, σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς ή το προγραμματισμένο δρομολόγιο, υπάρχει ενδιάμεσο λιμάνι προσέγγισης σε άλλο κράτος. Είναι ευκρινές, από την ευθεία ως άνω διατύπωση των διατάξεων, ότι η Διεθνής Σύμβαση αυτή εφαρμόζεται μόνο στις διεθνείς μεταφορές και όχι στις εσωτερικές τοιαύτες.

Destel

Marine & Industrial Supplies Imports - Exports - Representations

GENERAL SHIP SUPPLIERS YOUR PARTNER TO SUPPLY YOUR VESSEL

*We offer you, reasonable prices
on top quality products at speedy response.*

*We can give you the solution
to upgrade your cargo holds*

Exclusive Representatives:
SUPERGLUE CORP. - PACER TECHNOLOGY

 **Destel**

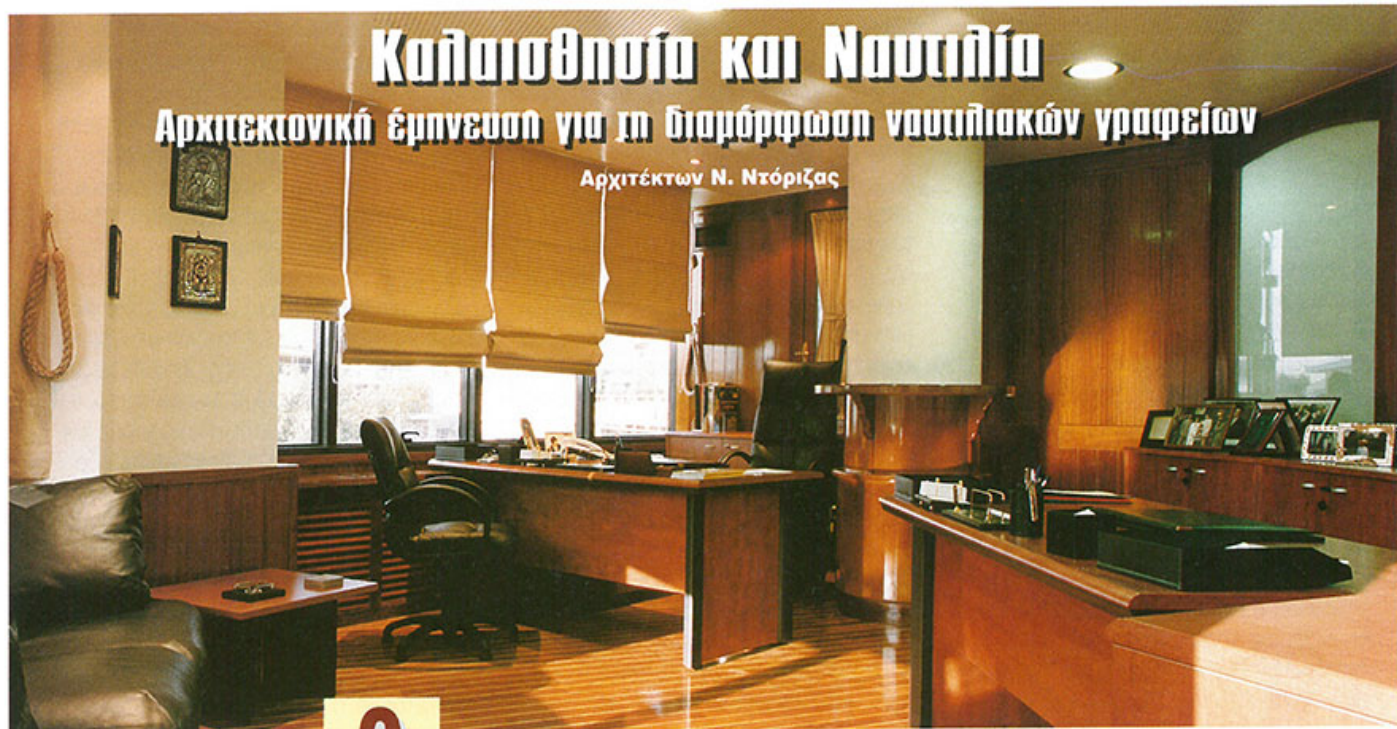
23, ARISTIDOU STR., 185 31 PIRAEUS
TEL: 4171815 - 818, FAX: 4171812
Contact: P. Degreas



Καλοισθούσα και Ναυτιλία

Αρχιτεκτονική έμπνευση για τη διαμόρφωση ναυτιλιακών γραφείων

Αρχιτέκτων Ν. Ντόριζας



Ο

αρχικός χώρος που επρόκειτο να διαμορφωθεί σε γραφεία, είχε

ακανόνιστη μορφή αμβλίας γωνίας εξωτερικά και οξείας εσωτερικά σε ενιαίο επίπεδο. Πρωταρχικός στόχος της αρχιτεκτονικής σύνθεσης του αρχιτέκτονα Νικόλα Ντόριζα ήταν να δημιουργήσει τις ιεραρχήσεις που υπήρχαν σε μια ναυτιλιακή εταιρεία. Αρχικά τοποθέτησε τον ξεχωριστό χώρο της διοίκησης πάνω στη γωνία του κτιρίου, δημιουργώντας έναν αυτόνομο τομέα και παράλληλα δημιουργώντας δεξιά



και αριστερά δύο χώρους, εσοχές για την τοποθέτηση των γραφείων του αρχικαπετάνιου και του αρχιμηχανικού. Στο κέντρο της κάτοψης διαρθρώνονται τα υπόλοιπα γραφεία του προσωπικού. Στην άλλη άκρη βρίσκεται το τμήμα της ενισχυμένης γραμματείας σε άμεση πρόσβαση από την είσοδο. Παράλληλα σε εκείνο το τμήμα δημιουργήθηκαν και τα services, δηλαδή κουζίνα και ρουτρά.

Η κύρια πρόθεση του αρχιτέκτονα ήταν να δοθεί μια διαφορετική αίσθηση από αυτήν που συνήθως συνιστάται στα γραφεία. Ο κεντρικός χώρος έχει αναπαράγει τη γέφυρα πληρότητας των καραβιών του 1930 από σκούρο αφρικανικό ξύλο και ελαφρές καμάρες. Εσωτερικά του δωματίου διοίκησης, ο χώρος είναι επενδεδυμένος με ξύλο Iroco τόσο στους τοίχους όσο και στο δάπεδο, όπου η χρήση σε λουρίδες βιδωτές σκούρου και ανοιχτόχρωμου ξύλου αναπαράγει την κουβέρτα των πλοίων.

Το διαχωριστικό του χώρου επισκεπτών με τα συνεχόμενα τετραγωνάκια παίρνει τις αναφορές του από τα πανιόλα αποστράγγισης των καραβιών. Ενώ το έπιπλο της υποδοχής-γραμματείας, σε οβάλ μορφή με τμήματα από μπρούντζινους σωλήνες, είχε σαν αρχική έμπνευση του αρχιτέκτονα Νικόλα Ντόριζα τις ατέλειωτες ακόμα βάρκες όπως φαίνονται στα καρνάγια.

Η ψευδοροφή και ο φωτισμός, αντίθετα, είναι τεχνολογικά προηγμένα. Η τρυπητή γυψοσανίδα της Knauffe, με τις εσοχές στα τελειώματα και στα σημεία όπου υπήρχαν ράγες, έχει μεγάλη απορροφητικότητα στον ήχο και βοηθάει τους ενιαίους χώρους να κατεβάσουν τα db του ήχου σε μη ενοχλητικά επίπεδα.

Η επίπλωση έγινε με έπιπλα vitra του Γ. Δελιούδη.



Being a Shipbroker...

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

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

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

Being a Good Shipbroker...

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

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

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

Ultimately...

*Being a Good Shipbroker
is a matter of being*

George Moundreas & Company S.A.

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



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



GEORGE MOUNDREAS & COMPANY S.A.

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

S & P - Newbuildings

Fax: (01) 4297196

Telex: 213481 SOGE GR

Repairs & Conversions

Fax: (01) 4297810

Telex: 213484 SOGE GR

Chartering

Fax: (01) 4297191

Telex: 212744 SOGE GR

Ship-financing

Fax: (01) 4297196

Telex: 213481 SOGE GR

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

Χριστουγεννιάτικη εκδήλωση



Η χορηγός της εκδήλωσης κ. Λένα Μαμιδάκη με την πρόεδρο της WISTA



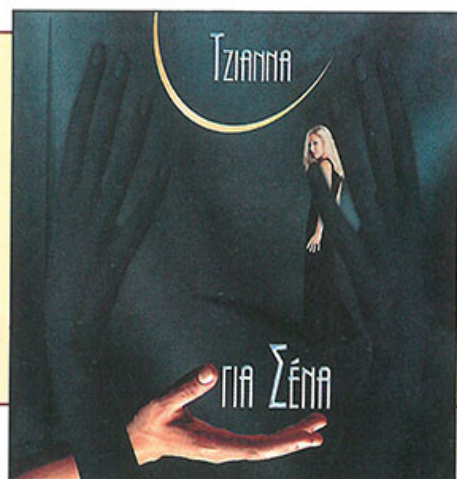
Από την εκδήλωση στο χώρο της Πινακοθήκης Πιερύδη

Πραγματοποιήθηκε η ετήσια χριστουγεννιάτικη εκδήλωση της Wista Hellas στον καθιστικό χώρο της Πινακοθήκης Πιερύδη. Σκοπός της εκδήλωσης, την οποία τίμησαν με την παρουσία τους πολλοί φίλοι της ναυτιλίας, ήταν η ενίσχυση

του σωματείου «Αργώ» που παιδαγωγεί και καταρτίζει επαγγελματικά τα παιδιά των ναυτικών με ειδικές ανάγκες. Χορηγός της εκδήλωσης ήταν η Jet Oil και υποστηρικτές πολλές ναυτιλιακές και παραναυτιλιακές εταιρείες.

«Για σένα»

Η Τζιάννα Μπίσια είναι συνθέτρια και στιχουργός. Πρωτοεμφανίζεται στη δισκογραφία με το πρώτο της προσωπικό (διπλό) CD «Για σένα», το οποίο (στο 1ο CD) περιέχει συνθέσεις της -που πραγματικά «ταιριάζουν» παντού!- και (στο 2ο CD) τρία τραγούδια με δικό της στίχο. Το CD κυκλοφορεί στην αγορά (σε κεντρικά δισκοπωλεία ή κατόπιν παραγγελίας).



Οικονομικά αποτελέσματα

Σημαντική αύξηση παρουσίασαν τα οικονομικά αποτελέσματα της Κυριακούλης Μεσογειακά Κρουαζιέρας Ναυτιλιακή Α.Ε. και του Ομίλου Κυριακούλης στο διάστημα Ιανουαρίου-Σεπτεμβρίου 2000 σε σχέση με την αντίστοιχη περυσινή περίοδο.

Ο κύκλος εργασιών της Κυριακούλης Μεσογειακά Κρουαζιέρας στο εννεάμηνο του 2000 εμφανίζει αύξηση κατά 54% συγκριτικά με την ίδια περίοδο του 1999, ενώ τα κέρδη προ φόρων παρουσιάζουν αύξηση κατά 20%. Ο κύκλος εργασιών του Ομίλου Κυριακούλης στο διάστημα Ιανουαρίου-Σεπτεμβρίου 2000 παρουσιάζει αύξηση κατά 65,7% σε σχέση με το περυσινό αντίστοιχο διάστημα ενώ τα κέρδη προ φόρων εμφανίζουν αύξηση κατά 22,3%.



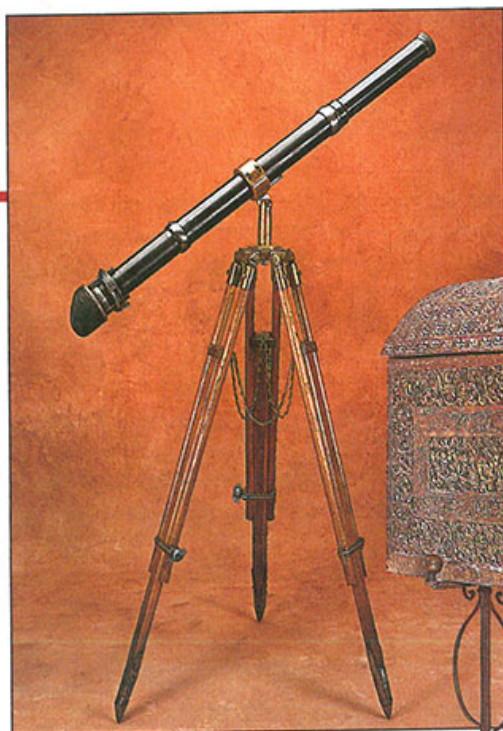
Αγώνας ARC 2000

Ο πρόεδρος του Πανελληνίου Ομίλου Ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης (ΠΟΙΑΘ) Ιωάννης Μαραγκουδάκης, κυβερνήτης του υπό ελληνική σημαία σκάφους Water Gipsy, και με πλήρωμα τους Σπήλιο Σπηλιωτόπουλο, Θωμά Γαβαλά, Γιώργο Γκρίτση, Τζανέτο Κυριακίδη και Πέτρο Πουρλιόκα κατέλαβαν ύστερα από επίπονη προσπάθεια 18 ημερών την τρίτη θέση στην κλήση Β' αγωνιστικών σκαφών και το κύπελλο Hallberg Rassy στον αγώνα διάπλου του Ατλαντικού ARC 2000, αποστάσεως 2.800 ναυτικών μιλίων.

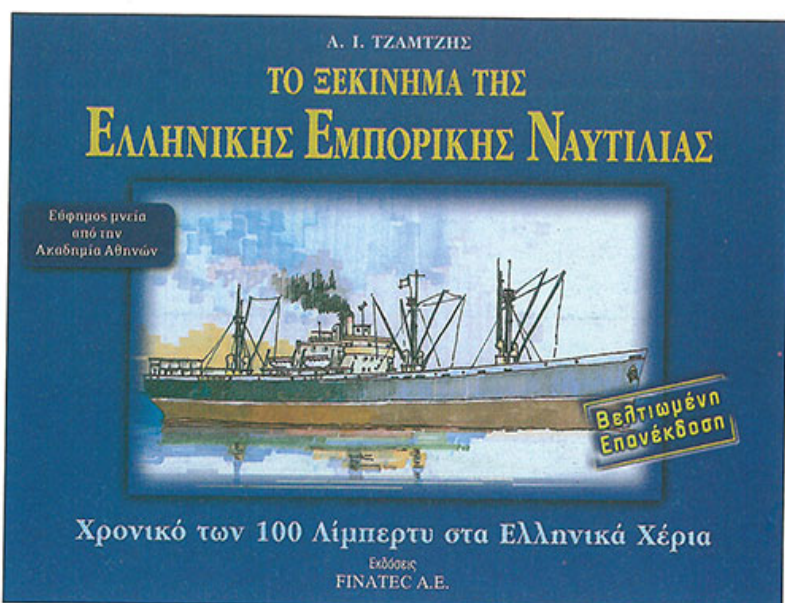
ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ

Το Ελληνοαμερικανικό Εμπορικό Επιμελητήριο μεταφέρθηκε σε νέα ιδιότητα γραφεία επί της Λεωφόρου Μεσογείων 109-111, Politia Business Center, 115 26 Αθήνα.
Ο νέος αριθμός τηλεφώνου είναι 69.93.559
και οι αριθμοί των fax είναι 69.85.686, 69.85.687, 69.95.033.

Ο χρόνος στην τέχνη



Για ένατη συνεχή χρονιά το Σωματείο Αρχαιοπωλών οργανώνει, στις αίθουσες του ξενοδοχείου «Μεγάλη Βρεταννία», έκθεση με τίτλο «Ο χρόνος στην τέχνη» από 1 έως 4 Μαρτίου.
Στην έκθεση, τριάντα πέντε εκθέτες θα παρουσιάσουν αντικείμενα τέχνης, πίνακες ζωγραφικής, έπιπλα, αντικείμενα φιλελληνικών συλλογών και διάφορα άλλα συλλεκτικά κομμάτια.
Η έκθεση οργανώνεται από το μοναδικό εν Ελλάδι σωματείο εμπόρων τέχνης, αναγνωρισμένο από το κράτος που αποτελείται από 100 και πλέον επαγγελματίες του χώρου.

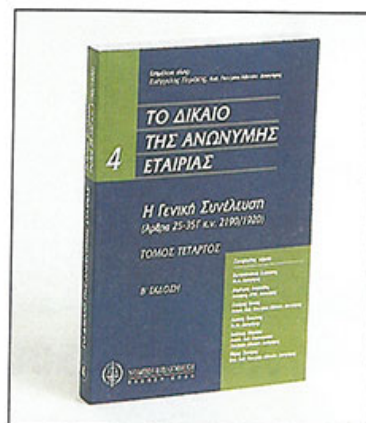


ΤΟ ΞΕΚΙΝΗΜΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ
ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
Του Α. Ι. Τζαμτζή
Έκδοση FINATEC A.E.

Όταν το 1984 κυκλοφόρησε σε πρώτη έκδοση το βιβλίο αυτό, τα «Λίμπερτυ» ήταν ακόμη πολύ γνωστά, ιδιαίτερα στο ναυτικό κόσμο στον οποίο και κυρίως απευθύνονταν, γι' αυτό και ο τίτλος του «Τα Λίμπερτυ και οι Έλληνες» όπως ήταν τότε, παρουσίαζε σαφώς ένα πολύ γνωστό θέμα στον πολύ κόσμο. Τα χρόνια όμως πέρασαν, ο χρόνος και η λήθη δούλεψαν, οι παλαιότεροι πα-

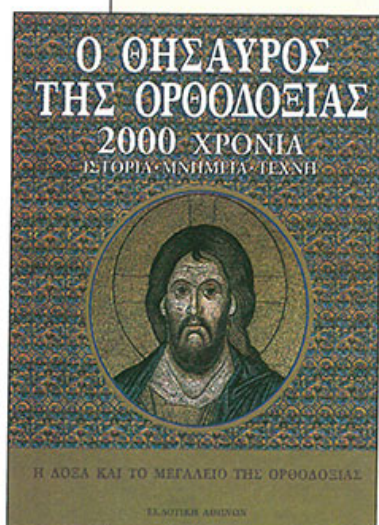
ραχώρησαν τις θέσεις τους στους πιο νέους και τα «Λίμπερτυ» στην ιστορία σαν ένα από τα πολλά επεισόδιά της, με αποτέλεσμα για τους τελευταίους να μη λείει και πολλή η λέξη «Λίμπερτυ» ή μάλλον να φαντάζει σαν κάτι μέσα στο ομιχλώδες παρελθόν της ελληνικής ναυτικής ιστορίας, για να μην πούμε ότι αγνοείται τελείως. Πιστεύουμε όμως ότι η γνώση της ιστορίας για την απόκτηση των πλοίων αυτών, για τις προσπάθειες των πρωταγωνιστών, καθώς και ο περίγυρος της παραγμένης ακόμη από τη λαίλαπα του πολέμου εποχής, είναι ανα-

γκαία για τους νεότερους ή έστω και η ανάμνησή τους προκειμένου να μην ξεχασθεί ο καθοριστικός ρόλος που τα πλοία αυτά έπαιξαν στην ανόρθωση της κατεστραμμένης από το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο ελληνικής ναυτιλίας και αποτέλεσαν τον ακρογωνιαίο λίθο του μετέπειτα ελληνικού ναυτιλιακού θαύματος.



ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΑΝΩΝΥΜΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ
Η Γενική Συνέλευση (Τόμος 4ος)
Έκδοση ΝΟΜΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΑΕΒΕ

Η Γενική Συνέλευση αποτελεί τον τέταρτο από τους δέκα τόμους του Δικαίου της Ανώνυμης Εταιρείας. Πρόκειται για συλλογική εργασία, την επιμέλεια της οποίας έχει ο καθηγη-



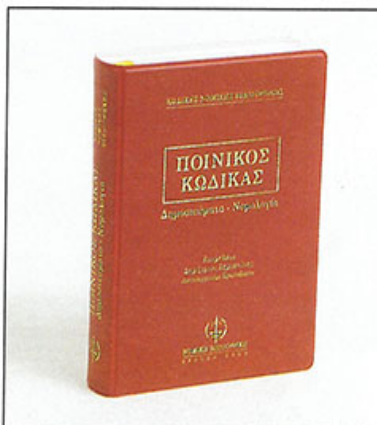
Ο ΘΗΣΑΥΡΟΣ ΤΗΣ ΟΡΘΟΔΟΞΙΑΣ
2000 ΧΡΟΝΙΑ ΙΣΤΟΡΙΑ - ΜΝΗΜΕΙΑ - ΤΕΧΝΗ
Η ΔΟΞΑ ΚΑΙ ΤΟ ΜΕΓΑΛΕΙΟ ΤΗΣ ΟΡΘΟΔΟΞΙΑΣ
Έκδοση ΕΚΔΟΤΙΚΗ ΑΘΗΝΩΝ

Ο Θεός, άνθρωπος, κόσμος υπήρξαν πάντοτε και παραμένουν τα σταθερά και αμετάβλητα κέντρα πνευματικού προβληματισμού του ανθρώπου, προσδιορίζοντας και τον ξεχωριστό χαρακτήρα της πολιτισμικής κληρονομιάς των λαών της οικουμένης. Αλλά ο Χριστιανισμός, υπερβαίνοντας αυτό τον διαχρονικό προβληματισμό αιώνων, αποκάλυψε την αυθεντική σχέση του ανθρώπου και με τον Θεό και με τον κόσμο, διατυπώνοντάς τη με γλώσσα και με έννοιες ελληνικές.

Ατενίζοντας την ιστορική πορεία του Χριστιανισμού μέσα στον κόσμο, τώρα που συμπληρώνονται 2.000 χρόνια από τη σάρκωση του Θεού και Λόγου, συνειδητοποιούμε σαφέστερα ότι η Ορθοδοξία υπήρξε πάντοτε η ιερή πηγή όλης της χριστιανοσύνης. Η εντυπωσιακή της ανάπτυξη στα ανατολικά της οικουμένης, όπου τα γόνιμα σε θρησκευτικούς οραματισμούς στρώματα της ανθρωπότητας, μορφοποίησε και αποσαφήνισε το πνευματικό της μεγαλείο μέσα στη χιλιόχρονη βυζαντινή αυτοκρατορία για να βιώσει τη δόξα της, δόξα αιματηρή σταυρού και αναστάσεως, τα κατοπινά ως τον 20ό αιώνα χρόνια της.

Με τις σκέψεις αυτές και με τέτοια συναισθήματα αφοσίωσης και ευσεβείας αποφασίσαμε να συγκροτήσουμε και να υψώσουμε ως μνημειώδες ορόσημο την έκδοση αυτή για να εξάρουμε το διαχρονικό μεγαλείο της Ορθοδοξίας, να τιμήσουμε τη δόξα της πνευματικής της προσφοράς και να την καταστήσουμε κτήμα σεπτό παιδείας ολόκληρης της χριστιανοσύνης.

τής Ε. Περάκης. Ο τέταρτος τόμος περιλαμβάνει ερμηνεία των άρθρων 25-35Γ του κωδικοποιημένου νόμου 2190/1920, όπως ισχύει σήμερα, με βασική έμφαση στην ελληνική θεωρία και νομολογία. Συχνά προτάσσονται εισαγωγικά σημειώματα σε ομάδες άρθρων ή σε κεφάλαια.



ΠΟΙΝΙΚΟΣ ΚΩΔΙΚΑΣ
Έκδοση ΝΟΜΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΑΕΒΕ
Επιμέλεια: Δ. Ζημιανίτης,
αντιεπισγγελέας Πρωτοδικών

Το έργο «Ποινικός Κώδικας», από τη σειρά «Συνοψισμένοι Κώδικες Μικρού Σχήματος» του οίκου ΝΟΜΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ (3603975), αποτελεί μία καινοτόμο και πρωτοποριακή για τα ελληνικά δεδομένα έκδοση σε μικρό και λειτουργικό σχήμα, πλήρως ενημερωμένη και σχολιασμένη. Σε κάθε άρθρο παρατίθενται σχετικές διατάξεις, βιβλιογραφία και πρόσφατα δημοσιεύματα, καθώς και νομολογία που καθιερώνει δημοσιευθείσες αποφάσεις ποινικών δικαστηρίων όλων των βαθμίδων από το 1995 μέχρι και σήμερα, ταξινομημένες θεματικά. Επιπλέον, στη λειτουργικότητα της έκδοσης συμβάλλει και η ύπαρξη κόκκινων στοιχείων τόσο στα άρθρα του Ποινικού Κώδικα όσο και στην κατ' άρθρο νομολογία, ώστε να είναι εξαιρετικά ευδιάκριτα.

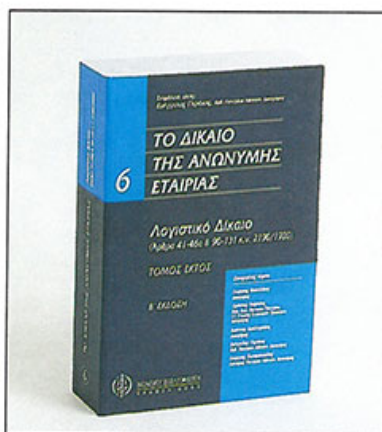
ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΑΝΩΝΥΜΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ
Λογιστικό Δίκαιο (Τόμος 6ος)
Έκδοση ΝΟΜΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΑΕΒΕ

Το Λογιστικό Δίκαιο είναι ο έκτος από τους δέκα τόμους του Δικαίου της Ανώνυμης Εταιρείας. Πρόκειται για τη δεύτερη έκδοση του έργου, επανημερωμένη και ενημερωμένη μέχρι σήμερα. Αποτελεί

Η ΕΥΘΥΝΗ ΣΤΗ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ (ΕΘΝΙΚΗ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΗ)
Της Ελένης Γκολογκίνα-Οικονόμου, επ. καθηγήτριας στη Νομική Σχολή του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης.
Έκδοση ΣΑΚΚΟΥΛΑ Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2000

Η συνδυασμένη μεταφορά εμπορευμάτων, παρότι είναι σύγχρονη μεταφορά τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο, με αυξημένο συνεπώς θεωρητικό και πρακτικό ενδιαφέρον, δεν αποτέλεσε αντικείμενο συστηματικής έρευνας στην χώρα μας μέχρι σήμερα. Στο παρόν έργο, λοιπόν, επιχειρείται να καθιφθεί ένα σοβαρό κενό στη βιβλιογραφία του δικαίου των μεταφορών.

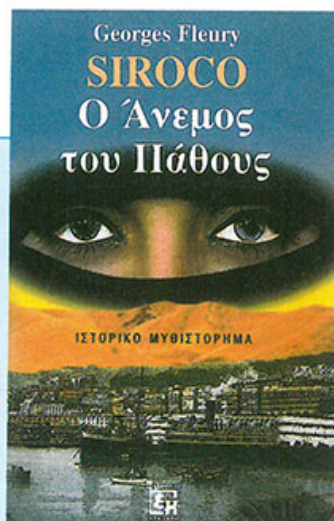
Κατά κύριο λόγο διερευνώνται οι πτυχές των ποικίλων ζητημάτων που άπτονται του ακανθώδους θέματος της ευθύνης στην εθνική και διεθνή συνδυασμένη μεταφορά. Αναζητείται επιπλέον η ευθύνη κατά τις φορτωτικές BIMCO και FIATA. Αναπτύσσονται επίσης θέματα αναφορικά με την έννοια της συνδυασμένης μεταφοράς, με τη διάκριση της από άλλες σύγχρονες μεταφορές, με την αποσπασματική νομοθετική ρύθμιση αυτής στο εσωτερικό και διεθνώς, και, τέλος με τα συστήματα ευθύνης που επικρατούν στο παγκόσμιο σκηνικό. Τα αναλυτικά περιεχόμενα, το πληθυσιακό ευρετήριο (ελληνόγλωσσο και ξενόγλωσσο) και η πλούσια βιβλιογραφία (ελληνική και ξένη) καθιστούν το έργο ιδιαίτερα χρήσιμο και προσίτο στο νομικό της πράξης.



συλλογική εργασία, την επιμέλεια της οποίας έχει ο καθηγητής Ε. Περάκης. Ο έκτος τόμος περιλαμβάνει ερμηνεία των άρθρων 41-46α και 90-131 του κωδικοποιημένου νόμου 2190/1920, όπως ισχύει σήμερα, με βασική έμφαση στην ελληνική θεωρία και νομολογία. Το έργο προγραμματίζεται να ολοκληρωθεί μέσα στο έτος 2001.

«SIROCO» Ο ΑΝΕΜΟΣ ΤΟΥ ΠΑΘΟΥΣ
Του George Fleury
Έκδοση ΚΟΝΙΔΑΡΗ

Ο σιρόκος είναι ένας «βασιλικός» άνεμος, που έρχεται από τη μεγάλη έρημο του Νότου και κατακαίει ένα πέπλο σκόνης από χώρα πάνω στις ταράτσες του Αιγυπτίου, που ζει στον πυρετό των συνωμοσιών του Μάη του 1958. Η Σάρα και ο Πιερ, μια νεαρή και όμορφη χήρα κι ένας αξιωματικός του Ναυτικού, αφήνονται να παρυσυρθούν απ' το νεανικό τους έρωτα, που νόμιζαν ότι είχαν ξεχάσει...



the
maritime
scene
NEWS

THE PANAMAX SECTOR:

AN IN-DEPTH ANALYSIS

Prepared by: VANGELIS IKONOMOU
Ship broker (Sales & Purchase)

GEORGE MOUNDREAS
and Company SA



ENGLISH SUPPLEMENT



The Panamax sector is the mid league of the Dry Bulk Carrier family, with usually gearless vessels ranging from 60,000 to 80,000 Dwt. At first glance, this sector seems to pose several questions as far as its future prospects are concerned, one of them being the age profile of the fleet. On the other hand, in this market segment freight rates fluctuations are nothing new, as during world economic booms spectacular profits are encountered, whereas during slumps spectacular losses are confronted.

In this paper an analysis of the factors that determine the balance in this particular sector shall be carried out, taking into consideration long-term prospects, for in the short-term there is a paradoxical behaviour, causing from unforeseen relatively minor events disproportionate effects.

1. THE PANAMAX BULK CARRIERS

The emerge of the Panamax vessel in the Bulk Carrier family is noticed after the Second World War, when the need for larger vessels was acknowledged in order to cover the transportation needs for Iron Ore and Coal in a more economic manner for the development of the various economies around the globe after the exhausting War. These vessels were designed with their dimensions being within the restrictions of 274.32 m in length and the 32.3 m in beam that would allow them to trade via the Panama Canal laden with the maximum amount of cargo on board, hence the name Panamax.

Looking on the supply side of the Panamax dry bulk carrier fleet some interesting signs can be identified. It is a hard fact, that in the existing fleet there are vessels built since 1965 and still trading in the open seas.

More precisely, for illustration purposes, the oldest of these vessels are:

MV ZONDA I	built 1965 in Japan	Argentinean flag
MV UMMAN	built 1965 in Germany	Turkish flag
MV BULKLOTUS	built 1965 in Germany	Italian flag

and some more that there is no need to mention.

The principal feature of the supply analysis is the categorisation of the relevant existing fleet into its age profile. As also indicated in Table 1 and Diagram 1 the existing Panamax Bulk Carrier fleet shows the following signs.

During the 1965-1980 period that includes vessels aged from 20 years and above, 105 vessels of 7,04 m DWT were built comprising 11,14% of the existing fleet, with the majority of these vessels ranging between 60-69,9 000's DWT. These vessels nowadays embody quite a significant part of the Panamax fleet, it is therefore surprising how the safety conscious charterers have not forced them to the scrap yards yet, especially when taking into consideration the Freight Rate Market that prevailed during the last decades with minor upswings, thus with obvious effects on the repair and maintenance allowance from their owners.

Moreover, 234 vessels of 15,49 m DWT were identified built between 1981-1985 and moving towards their expensive fourth special survey, representing another 24,50% of the total Panamax dry bulk carrier fleet. Again, the vast majority of these vessels ranged from 60-69,9 000's DWT, totalling 203 out of these 234 vessels built during that period.

In addition, during the 1986-1990 period, 125 vessels of 8,474 m DWT were built, comprising 13,40% of the existing Panamax fleet.

An observation derived from the above data is that, 35,64% of the existing Panamax fleet has passed its 15th year of age moving towards a quality boundary and making the age profile of the fleet signalling alarms with such a geriatric image.

Diagram 1

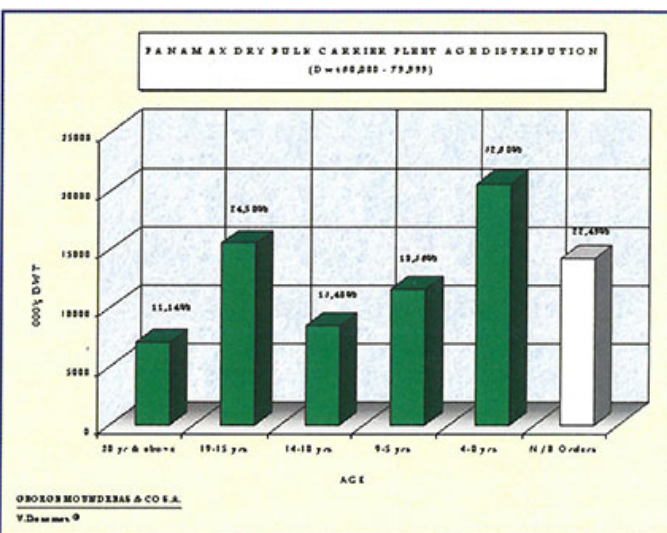


Table 1

PANAMAX DRY BULK CARRIER AGE DISTRIBUTION (000's Dwt)						
Size	20 yrs & above	19-15 yrs	14-10 yrs	9-5 yrs	4-0 yrs	N/O ORDERS
60-69,9	Vessels	71	203	119	103	47
	DWT (000)	4,543	13,144	8,028	7,131	3,276
	% of total	7,19%	20,79%	12,70%	11,28%	5,18%
70-79,9	Vessels	34	31	6	61	235
	DWT (000)	2,499	2,347	446	4,475	17,334
	% of total	3,95%	3,71%	0,71%	7,08%	27,42%
TOTALS	Vessels	105	234	125	164	282
	DWT (000)	7,042	15,491	8,474	11,606	20,610
	% of total	11,14%	24,50%	13,40%	18,36%	32,60%

Within 1991-1995 in total 164 vessels have been identified of 11,606 m DWT, or another 18,36% of the fleet, more precisely, out of the 164 vessels delivered during that period, 103 were from the 60-69,9 size range equalling 7,13 m DWT, and another 61 vessels of 4.47 m DWT from the 70-79,9 size range.

Finally, in the period 1996-2000, 282 vessels of 20,610 m DWT are identified, or another 32,60% of the total Panamax fleet. However, an interesting development has taken place during this period. There has been a significant inversion of the favoured size ordered, indicating a

preference towards larger vessels.

Certainly, the fleet age profile and the size trends give us a clear indication of the standing of the existing fleet. However, a close look of the orderbook is essential, for a familiar characteristic of the past has been the over-ordering of tonnage which is then delivered into a declining market worsening an already weak balance.

Indeed in an attempt to analyze the existing orderbook at the end of November 2000, we are confronted with the hard fact that the existing New Building Orders stand at about 14,22 m DWT. Consequently, the Orderbook to Total Fleet Ratio has reached the amazing level of 22,49%.

Again an absolute preference towards the 70-79,9 000's DWT size range is observed, it is worth mentioning that from the total of 194 orders placed, there were 178 from the larger size range representing 13,20 million DWT and only 16 were from the 60-69,9 .

The Panamax Bulk Carrier sector presents a contradictory picture at the end of 2000. The Fleet Age Distribution, as analysed in the Supply Chapter, shows the hard fact that 35,64% of the existing fleet is over 15 years old. It is therefore obvious, why considerations such as age have become significant and eventually started playing a major role in this sector, where the shipping market increasingly tends to adopt a quality conscious stance.

It is unfortunate designations such as «...ships of shame», that are being heard and these might not force owners to scrap, however they would definitely increase the public pressure and eventually change the trading patterns or limit potential employment opportunities. This has been the case with Japan, Australia and other countries, where aged vessels have been driven out of the Pacific, for charterers would not accept the risk of having their chartered vessel rejected by local authorities just prior loading .

However, the commercial shipping reality has another side. It is the hard fact of who should pay for these better ships that everybody wants. It is beyond doubt that all owners and operators would prefer a modern vessel than a rusty bucket, but today it takes much more than preference to run these «better ships» economically.

As it is usually the case in shipping, charterers and shippers do not appear to be willing to compensate for the quality and safety that they claim to aim for. Unfortunately, they pass this burden to the owners along with all the other macroeconomic loads of shipping. It is the owners then, that feel this pressure which if combined with a prolonged period of low rates, then demolition seems to be the only long-term cure that can force freight rates higher, as lack of tonnage is the only way to get things moving. However, the question to this effect is who would scrap and leave the market for the others to enjoy when the better days will come.

Indeed, it is demolition that appears on the one side of the quality supply coin, with the orderbook on the other, and it can only be those two driving forces that can lead to a Panamax quality fleet. Having confirmed newbuilding orders as on Nov. 2000 for Panamax tonnage up to about 14,22 m DWT, which seems like a rather threatening amount for market balance, it is worth looking also on the demolition pattern for these vessels.

The trends of the 80's and 90's were suggesting that vessels were scrapped mainly when overage. This comes as an illustration of how the relatively strong markets in recent years have kept vessels in operations, that otherwise would have been driven out. However, there is as expected, a close correlation between scrapped tonnage and prevailing market conditions.

Indeed, owners would only scrap if they can see no hope of an

upturn, or if their vessel proves not to be economically viable in the short-term. Thus, this decision is taken regardless how much it would have contributed to an earlier arrival of the all wanted market upturn.

On the other hand, it seems that established owners of fresh tonnage favour the «pain for gain» scenario. However, the market did not prove to be that hostile towards aged vessels during the quality conscious '90s, as it was only during 1992, 1994 and 1998 till early 2000, that proved to be in the low side. On the contrary, thereafter the dry market has been rather merciful and marginal vessels have continued to find trading opportunities. It is therefore the prevailing freight rates in the last years that made the aged Panamax vessels economically viable and most times profitable.

However, there is a fruitful debate as to where to draw the relevant line for quality shipping supply. Age alone cannot determine quality and that has been backed by investigations that followed all shipping accidents, neither can the fleet age profile be an accurate indicator. For this reason, the question of quality supply, has become a rather sensitive issue and it seems to give rise to a lot of controversy.

A significant factor affecting supply is the development of the orderbook of the fleet, which has outperformed in volume terms the existing aged tonnage. This could be partly explained by the fact that owners are tempted by the weakened newbuilding prices, as China and South Korean yards have expansion plans underway and the Japanese finally realised that they have to compete with the other Eastern builders. Moreover, the recent fluctuations of the BIFFEX, which has achieved levels that have not been experienced for several years, only with the short exemption of 1995, comprise a further incite for additional newbuilding activity.

It is therefore the time when this new tonnage will be delivered, that will prove whether owners' choice was right or they were carried away by overoptimistic expectations.

However, demolition is expected to be accelerated, as shippers and charterers show a growing preference for high quality vessels and a tendency to reject the older ones. Nevertheless, this will be the case provided that the delivery of the new tonnage will satisfy the recently experienced demand growth, causing an oversupply of Panamax vessels and a drop in freight rates, thus leaving owners of old tonnage no other choice but to scrap. Alternatively, if demand will maintain the upswing experienced during 2000 and new tonnage will fail to satisfy demand, then increased freights will continue to prevail, providing trading opportunities for all existing vessels.

On the other hand, the recently observed freight rates increase has caused a rise in the transportation cost of the commodities carried, and will most likely affect the quantities shipped, as cheaper indigenous alternative sources, which up until now were uneconomical to exploit, might be utilised.

Overall, trade volume shipped from the Dry Bulk Carriers fleet is currently at levels not experienced for quite some time, and this trend is likely to continue in the near future.

Finally, there is a fresh breeze coming into this complicated market structure, this being the increasing pressure for good quality vessels and safer transportation as well as a clean environment. The question raised to this effect is how will owners react in order to meet these requirements? Shall it be enough to speculate on newbuildings with wishful thinking, or shall they exploit the freight markets with existing tonnage till the market pressure gives them no other alternative but to scrap?



INTRINSICALLY SAFE GAUGE - UPGRADED

The Cygnus 1 Intrinsic Safe thickness gauge supplied by Cygnus Instruments means that safe thickness measurements can be taken on pipelines, tanks and structures in hazardous areas without the need to first zero the gauge or remove any protective coatings. Minimal surface preparation is needed saving both time and money. Using the multiple echo technique, which was pioneered by Cygnus Instruments, means that readings can be taken confidently through coatings up to 6 mm thick. In addition, even on uncoated materials readings will only be displayed as long as all three back wall echoes are equal to each other. This means that all measurements are verified prior to display. Due to new electronics, Cygnus have been able to maintain the benefits of multiple echo as well as include features such as selectable probe frequency, an extended measuring range up to 250 mm and more sophisticated error checking facilities as well as reducing the length of the gauge.

The new Intrinsic Safe gauge has been certified to Ex II 1 G EEx ia IIC T2 and CSA Class 1, Group A (Division 1) by BASEEFA. As with the previous model, the gauge is extremely easy to use and it is supplied as a complete kit including probe, two rechargeable batteries, battery charger, couplant and spare parts in its own carry case and comes with a two year warranty.

EXXONMOBIL MARINE FUELS LAUNCHES WEBSITE

ExxonMobil Marine Fuels (EMMF), the world's largest supplier of marine fuels, has launched its online presence at www.exxonmobilmarinefuels.com. The website offers a broad range of services, including online bunker

enquiries and technical advice facilities. The site also provides a comprehensive overview of the specifications of the fuel sold by EMMF. «We are very pleased to be launching this site, which is the culmination of a carefully planned approach to the internet. The site provides us with a powerful marketing and sales tool, and is designed to give users the benefit of EMMF's extensive experience of the bunker industry. In this respect, we are particularly proud of our technical advice service,» says EMMF head Peter Healey.

EMMF's website also incorporates a supply directory that allows buyers to check fuel grades supplied at ports worldwide.

GREEK OWNERS BOOST FOR LIBERIAN REGISTRY

MAJOR Greek shipowners have boosted the Liberian Registry, committing important newbuildings to the flag. European Navigation has committed five tanker newbuildings, Metro Star has put seven tankers onto the registry and Chandris-backed Celebrity Cruises chose the Liberian flag for its newbuilding cruise ship Millennium and has committed two further newbuildings to the flag. Yoram Cohen, chief executive of LISCR, which manages the Liberian Registry, says, «The choice of our flag by these significant owners demonstrates the confidence they have in the Liberian Registry's ability to deliver the highest quality service and the highest standards of any registry. We are working closely with the Greek shipping community to offer them further benefits, as we modernise and streamline our procedures.»

LISCR took over the management of the Liberian Registry on January 1, 2000, and has since introduced a number of initiatives to improve service, enhance standards and cut rates for shipowners. It has recently launched a massive information technology investment programme to deliver on-line documentation, and at the same time cut tonnage taxes by 75 per cent.

GREECE ↔ **ROMANIA**

EUROPE

TRANSPORT

✓ DRY CARGO

✓ FROZEN FOOD

✓ ADR

GROUPAGE

FULL TRUCK

OUR PRICES MAKE THE DIFFERENCE

✓ TRANSPORT ✓ STORAGE ✓ CUSTOMS

✓ DOMESTIC TRANSPORT IN ROMANIA (1-20 t)

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



TAYLOR MADE ENVIRONMENTAL OPENS NEW UK FACILITY

Taylor Made Environmental has opened a new facility in Poole to provide sales and technical support throughout Europe for the company's marine air conditioning, refrigeration and battery charger product lines. According to Trevor Goldsmith, managing director of Taylor Made Environmental, Europe, Ltd, the new facility includes a 5,000 sq. ft. warehouse, which is being stocked with over \$1.7 million in inventory, and 2,000 sq. ft. of office space. There are also three fully operational workshops for repair and refurbishment of equipment. The new facility is being staffed by 16 employees, including five field engineers and other sales, service and administrative personnel. Goldsmith stated that Taylor Made Environmental will be able to provide 24-hour deliveries from stock anywhere in Europe for most popular items.

ORMESBY CROSS EXTEND WIJSMULLER'S TEESIDE SERVICE

Ormesby Cross, the second of two azimuthing stern drive (ASD) tractor tugs from Spanish shipbuilder Astilleros Zamacona, is now in full service, covering both the Tees and the port of Hartlepool. Her arrival at the Teesside berth of owners Wijsmuller Marine just before Christmas was followed by a period of crew familiarisation. Her sister tug Ayton Cross was delivered by Zamacona in November. Both were designed and developed through widespread consultation with the Tees Harbour Master, pilots, tug masters and other parties. With greater displacement than other Wijsmuller tugs on Teesside, they have been designed for improved sea-keeping as they regularly make fast to vessels in Tees Bay and answer salvage calls off the north east coast. They have been built to handle ships of (200,00 dwt and above, reflecting the increasing size of vessels entering the Tees). Each has a bollard pull of 60 tonnes, which makes them the most powerful units in the Voith/ASD Tees fleet. Previously, the largest tugs on the Tees had been Fiery Cross and

Phoenix Cross, both of 41 tonnes bollard pull, supported by Cleveland Cross and Roseberry Cross (37 tonnes) and Yarm Cross and Coatham Cross (35 tonnes). The arrival of the new vessels has enabled Wijsmuller to transfer Yarm Cross to its Tyne operation.

PAUL PELLING JOINS HSBC MARINE DIVISION



PAUL Pelling has been appointed a director of the Marine Division of Lloyd's insurance broker HSBC Insurance Brokers Limited. Paul has twenty years' experience of marine insurance broking, most recently as an Executive Director of the Marine Division of Aon Group. Prior to that he spent six years as an executive director and head of P&I at Willis Faber, and ten years with the Sedgwick Group, rising to the position of Director of Marine&

Cargo. Paul joins a diverse and expanding Marine Division at HSBC, which covers all areas of the industry, including hull and machinery, cargo, war risks, loss of hire and liability. Peter Ahlas, Chief Executive of the Marine, Cargo & Aviation Divisions at HSBC Insurance Brokers, says, «We are delighted that Paul has joined us. At a time when there is greater variety of competition for marine business than ever before, the services of a proven, experienced broker remain invaluable. Paul has good all-round experience of working in the marine insurance industry, in London and in the Asia Pacific region, and particular expertise in the P&I sector. His appointment will serve to strengthen our marine division still further.»

UNIGLORY ADDS BANDAR ABBAS TO ITS NETWORK OF DIRECT CALLS IN THE MIDDLE EAST

Effective 1 January, 2001, Uniglor Marine Corporation has added the Iranian port of Bandar Abbas to the list of Middle East destinations which serves directly with its services to and from Asia. In future, five of the company's 1164TEU vessels will provide a weekly link between Bandar Abbas and leading Asian ports including Singapore, Hong Kong and Kaohsiung. Bandar Abbas has been added to Uniglor's APG service which now has the following port rotation: Kaohsiung - Taichung - Hong Kong - Singapore - Colombo - Dubai - Dammam - Bandar Abbas - Penang - Port Kelang - Johor - Kaohsiung. Previously, the port rotation was: Kaohsiung - Taichung - Hong Kong - Johor - Singapore - Colombo - Dubai - Abu Dhabi - Dammam - Penang - Port Kelang - Johor - Kaohsiung. The first Uniglor vessel scheduled to call Bandar Abbas is Uni-Aspire.

LAWRENCE GRAHAM WARNS OF LONDON DISPUTE RESOLUTION PITFALLS

LEADING London law firm Lawrence Graham says users of dispute resolution services should be aware of pitfalls arising in relation to claims for interest under the Arbitration Act 1996. In its latest shipping newsletter, *Shipping Lawgram*, Lawrence Graham's shipping team comments on the Commercial Court case of *Walker -v- Rowe*, in which it was held that the courts had no power to make an order for interest to be paid on unpaid arbitration awards unless the interest had actually been set by the arbitrators. Lawrence Graham notes that, under the 1996 Arbitration Act, a party seeking post-award interest must apply to arbitrators to provide for it in the award and, if the arbitrators forget to award it, must immediately apply for a correction or a further award. Imogen Rumbold, partner at Lawrence Graham and a Fellow of the Institute of Arbitrators, says, «The question of interest on awards is only one of the pitfalls ready to trap the unwary since both the practice and legal basis of London arbitration and civil court procedures have both been extensively overhauled in the last few years.» There is an increasing tendency for parties to handle smaller cases without taking independent legal advice. This can lead to useful cost savings but it can also lead to costly mistakes, especially when there has been a recent change of legislation or practice. «Elsewhere in *Shipping Lawgram*, Yuriy Savych, Ukraine-born managing director of UK-based shipmanager Genmar Shipping, says that, while results are not always as predictable as a court judgment might be, London arbitration does work. He adds, though, that, «We can win a dispute but still get nothing, if the other party goes out of business. Everybody in shipping should have some sort of performance guarantee insurance. That way we could all avoid defaults.»

LEICA SUPPLIES DGPS FOR PORTUGUESE PATROL BOATS

Leica Geosystems recently supplied DGPS navigation receivers for 12 new customs patrol boats in Portugal. Each of the 12 high-speed patrol craft is being fitted with a Leica MX412B differential GPS receiver,



interfaced with the vessel's radar, gyrocompass, autopilot, speed log and other bridge electronics, which were supplied by Litton Marine Systems. The Leica MX412B was chosen due to the large crisp display, user friendly MMI, as well as the superior multiport interface

capabilities. The MX412B is used to interface most of the navigation and communication equipment in addition to the navigation capability. The MX412B is a 12-channel single-frequency DGPS receiver with a built-in receiver/demodulator for DGPS beacon transmissions. The new 16.5 m high-speed patrol vessels are being built for the Portugal Customs Brigade at Conafi Shipyard. Sistemas de Comunicacoes, Lda (SICOM), Leica's sales and service representative in Portugal, was responsible for all aspects of system integration, installation, commissioning, service and crew training.

DIARY OF EVENTS

FEBRUARY 2001

14-15 February 2001,
Divani Caravel Hotel, Athens
3rd Annual International Conference
Balkan & South-East European Telecoms
Organised by the Ministry of Transport &
Communications
Tel.: +4420 7878 6875

20-22 February 2001,
Singapore, Work Boat World Asia
http://www.marinetalk.com/url_company.asp?userid=BAI001



24 February 2001,
Royal Lancaster Hotel,
London
The London Hellenic
Ball Organised by The
London Hellenic

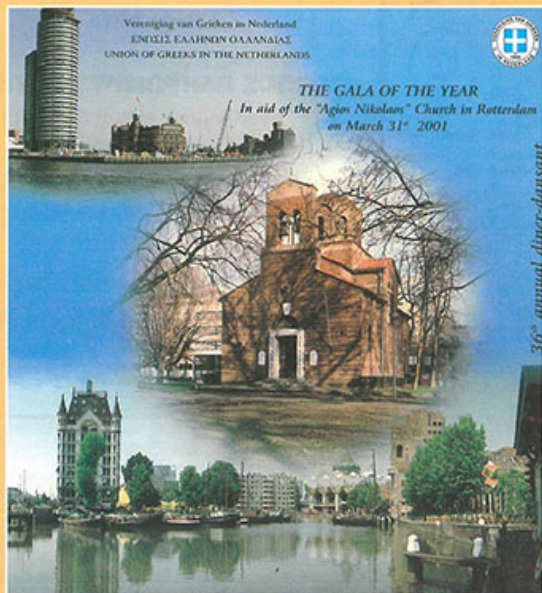
Society
Tel.: 02074875060

MARCH

1-2 March 2001, London
World Women Lawyers Conference
Organised by the International Bar
Association
Women's Interest Group
Tel. +4420 7629 1206

14 March 2001, London
Third International Marine Salvage
Conference Organised by the International
Salvage Union
Tel. +4420 7345 5122

16-25 March 2001, Oslo
SiOen For Alle
The Norwegian International Boat Show
Tel. + 23 08 62 80



Η ναυτιλία έχει το δικό της περιοδικό



ΝΑΥΤΙΚΑ
ΧΡΟΝΙΚΑ

ΚΑΡΤΑ ΕΓΓΡΑΦΗΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΗ

SUBSCRIPTION APPLICATION FORM

Επιθυμώ να γίνω συνδρομητής στο περιοδικό **ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ** (για ένα χρόνο-11 τεύχη)

I wish to subscribe to **NAUTIKA CHRONIKA** for one year (11 issues)

- | | | | |
|-----------|---|--|--|
| Εσωτερικό | ☐ Ιδιώτες: 17.000 δρχ. (49,88 Ευρώ) | ☐ Εταιρείες: 20.000 δρχ. (58,70 Ευρώ) | ☐ Ναυτικοί/Φοιτητές: 15.000 δρχ. (44,02 Ευρώ) |
| GREECE | ☐ Individuals: Drs.17.000 (49,88 Ευρώ) | ☐ Companies: Drs.20.000 (58,70 Ευρώ) | ☐ Seafarers/Students: Drs.15.000 (44,02 Ευρώ) |
| 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., Ε.Φ.Ε. EUROBANK ERGASIAS, Τσαμαδού 7, Πειραιάς (Α/Κ Νο 002/62047-00/40)
Remittances to GRATIA PUBLICATIONS LTD, with Ε.Φ.Ε. EUROBANK ERGASIAS 7 Tsamadou Str., Piraeus (A/C. No 002/62047-00/40)

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ/NAME:(Mr/Mrs/Miss/Ms)

ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ/COMPANY:

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ: ΔΟΥ: ΑΦΜ:

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ/ADDRESS: Τ.Κ./POST CODE:

ΤΗΛΕΦΩΝΑ/TELEPHONE: FAX:

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

Ημερομηνία/Date .../.../...

Υπογραφή/Signature

Technically speaking...

we take
your
ships
personally.

For 20 years we've been offering our services with precision, to meet your highest expectations. Our diverse expertise allows us to make your task less precarious. Being particularly strict to safety

standards and giving great attention to detail and environmental protection, the people at INTERORIENT are uniquely qualified, to take good care of your business, with a personal touch.



INTERORIENT NAVIGATION CO LTD
SHIPMANAGERS

P. O. Box 51309, CY-3504 Limassol, Cyprus, Tel. +357 5 840300, Fax +357 5 575895, Tlx 4125 INC CY
E-Mail: management@interorient.com.cy, URL: <http://www.interorient.com>

TOTAL TURBOCHARGER SERVICES

DEVELOPMENT INVESTMENT KNOW-HOW

TURBOMED invests into improving the company's infrastructure and at the same time maintains the standards of the manufactured products.



TURBOMED operates under certified Quality Management System in accordance with **ISO 9002**.

Therefore its offering products have a high standard value.

The company has a private infrastructure property and is equipped with modern machinery.

The workforce of **TURBOMED** offers **TOTAL TURBOCHARGER SERVICES**

24 hour a day round the clock,
365 days a year worldwide,
in order to insure the right course at the top.

TURBOMED
TOTAL TURBOCHARGER SERVICES



I. & K. PARASKEVOPOULOS S.A.

67, AKTI MIAOULI, GR - 185 37 PIRAEUS, HELLAS • TEL.: +30-1-4616001 • FAX: +30-1-4616082 • HELP LINE: +30-1-4614010

e-mail: turbomed@otenet.gr