

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 36
ΜΑΡΤΙΟΣ 2001
ΤΙΜΗ: 1.500 ΔΡΧ.
4,40 ΕΥΡΩ

Ι. ΛΥΡΑΣ:

Δεν είναι ντροπή
η συνεργασία
με τον εφοπλισμό

Π. ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΑΚΗΣ:

Τουρισμός, η νέα
ελληνική βιομηχανία

Ε. ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΥ:

Οι νέες βάσεις της
Ελληνικής Ναυτιλίας



**ΑΚΑΔΗΜΙΑ Λ.Σ.
ΚΑΙ ΑΡΧΗΓΟΣ ΔΙΕΤΟΥΣ ΘΗΤΕΙΑΣ**

Σας ταξιδεύουμε σε 11 μεγάλες πόλεις της Ελλάδας.



MAGNET



82 πτήσεις καθημερινά

Ταξιδέψτε
με τη μοναδική
ελληνική
αεροπορική εταιρία
που βραβεύτηκε από
το Σύνδεσμο Ευρωπαϊκών
Περιφερειακών Αεροπορικών
Εταιριών ERA.

Πετάξτε με το νέο ιδιόκτητο στόλο μας
σε 11 μεγάλες πόλεις της Ελλάδας, με μία από
τις 82 καθημερινές πτήσεις και γνωρίστε μία μοναδική
ταξιδιωτική εμπειρία. Χαλαρώστε στα ευρύχωρα δερμάτινα καθίσματα
και απολαύστε την ακρίβεια στις πτήσεις μας και την εξυπηρέτηση που σας
προσφέρει το άριστα εκπαιδευμένο προσωπικό μας.
Ελάτε να γνωρίσουμε μαζί τις ομορφιές της Ελλάδας, ταξιδεύοντας από την Κρήτη
ως την Αλεξανδρούπολη και από την Κέρκυρα ως τη Ρόδο, έτσι όπως μόνο εμείς
ξέρουμε να σας ταξιδεύουμε.



AEGEAN AIRLINES

Πολιτισμός!



• ΑΘΗΝΑ • ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ • ΗΡΑΚΛΕΙΟ • ΧΑΝΙΑ • ΡΟΔΟΣ • ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ • ΚΑΒΑΛΑ • ΚΕΡΚΥΡΑ • ΜΥΤΙΛΗΝΗ • ΙΩΑΝΝΙΝΑ • ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ

Για κρατήσεις & έκδοση εισιτηρίων τηλεφωνήστε στην AEGEAN AIRLINES στο 0801 20000 με αστική χρέωση από όλη την Ελλάδα,
στο 01-99 88 300 από κινητό ή στον ταξιδιωτικό σας πράκτορα.





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



EWRIIS MEMBER

EUROCORD MEMBER

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Μάρτιος 2001

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



Στο εξώφυλλο,
φωτογραφία
σκάφους του Λ.Σ.



10. ΣΧΟΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

12. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΝΕΑ

18. ΠΑΡΑΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΝΕΑ

22. ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ ΝΕΑ

ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ

24. ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ: Η ΝΕΑ ΜΕΓΑΛΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ. Άρθρο του υπουργού Ανάπτυξης Νίκου Χριστοδουλάκη

26. ΤΡΑΠΕΖΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΓΡΑΦΕΙΟ: ΟΙ ΝΕΕΣ ΒΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ Άρθρο του Ε.Ν. Χριστοδούλου

ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ

30. Ιωάννης Λύρας:
ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΝΤΡΟΠΗ Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ
ΝΑ ΣΥΝΕΡΓΑΖΕΤΑΙ ΜΕ ΤΟΝ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟ

34. ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ:
ΤΟ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ ΣΤΑ ΤΑΝΚΕΡ

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

40. ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ
ΚΑΙ ΑΡΧΗΓΟΣ ΔΙΕΤΟΥΣ ΘΗΤΕΙΑΣ

42. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ
ΓΙΑ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΟΥ Λ.Σ.
Του Γ. Παναγόπουλου

46. ΟΙ ΚΑΙΡΙΕΣ ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ
ΓΙΑ ΤΙΣ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

48. ΣΠΑΣΜΩΔΙΚΑ ΚΑΙ ΑΤΕΛΕΣΦΟΡΑ ΤΑ ΜΕΤΡΑ
Ακτοπλόι κατά Παπουτσή

50. ΕΘΝΙΚΗ ΥΠΟΘΕΣΗ
ΤΟ ΝΕΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

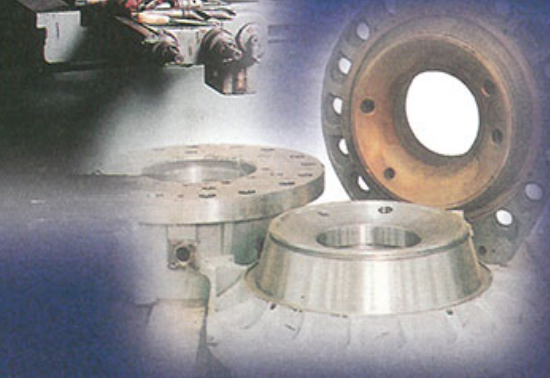
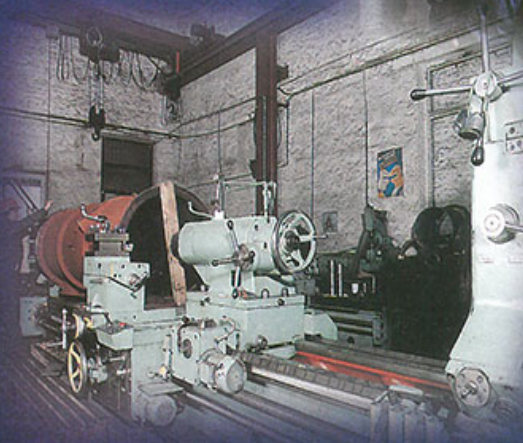
52. ΠΩΣ ΘΑ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΤΕΙ Ο ΠΕΙΡΑΙΑΣ

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



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



54. ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΕΠΟΠΟΙΑ:
ΒΙΟΙ ΠΑΡΑΛΛΗΛΟΙ
Του Ξεν. Αντωνιάδη

59. ΠΡΙΝ ΑΠΟ 72 ΧΡΟΝΙΑ
Του Ξενοφώντα Αντωνιάδη

ΑΦΙΕΡΩΜΑ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

61. ΟΛΑ ΑΛΛΑΖΟΥΝ
ΚΑΙ ΟΛΑ ΤΑ ΙΔΙΑ ΜΕΝΟΥΝ

68. MEMORIES
Το φωτογραφικό «χθες» της ναυτιλίας μας

70. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΒΙΒΛΙΩΝ

72. ΝΗΟΛΟΓΙΑ

ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

76. ΑΕΡΟΦΟΒΙΑ:
Ο μόνιμος εφιάλτης επιβατών
και αεροπορικών εταιρειών

78. AIR NEWS

80. ΣΤΙΓΜΙΟΤΥΠΑ

82. FORUM

84. ENGLISH SUPPLEMENT

Αριθμός φύλλου 36

Μάρτιος 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. Μπίσιας Art Director: Νίκος Αμψιαντίτης Συντακτική Ομάδα: Χάρης Παυλίδης, Νάσος
Πουλακίδης Ειδικοί Συνεργάτες: Ξεν. Αντωνιάδης, Απ. Δόμβρος, Γιώργος Μπάνος, Τάκης Μακρής Οικονομική Διεύθυνση: Ιωάννα Σωτήρ-
χου-Κανάκη Υπεύθυνοι Διαφήμισης: Χρήστος Καπόντας, Γεωργία Κουρουντίδου Γραμματεία: Νικολέτα Μοίρα

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

Εκτύπωση: ΠΛΑΙΣΙΟ Π. ΚΟΚΑΛΗΣ ΚΑΙ ΣΙΑ Ο.Ε. Κατσάντων 3, Μεταμόρφωση τηλ. 28.55.067

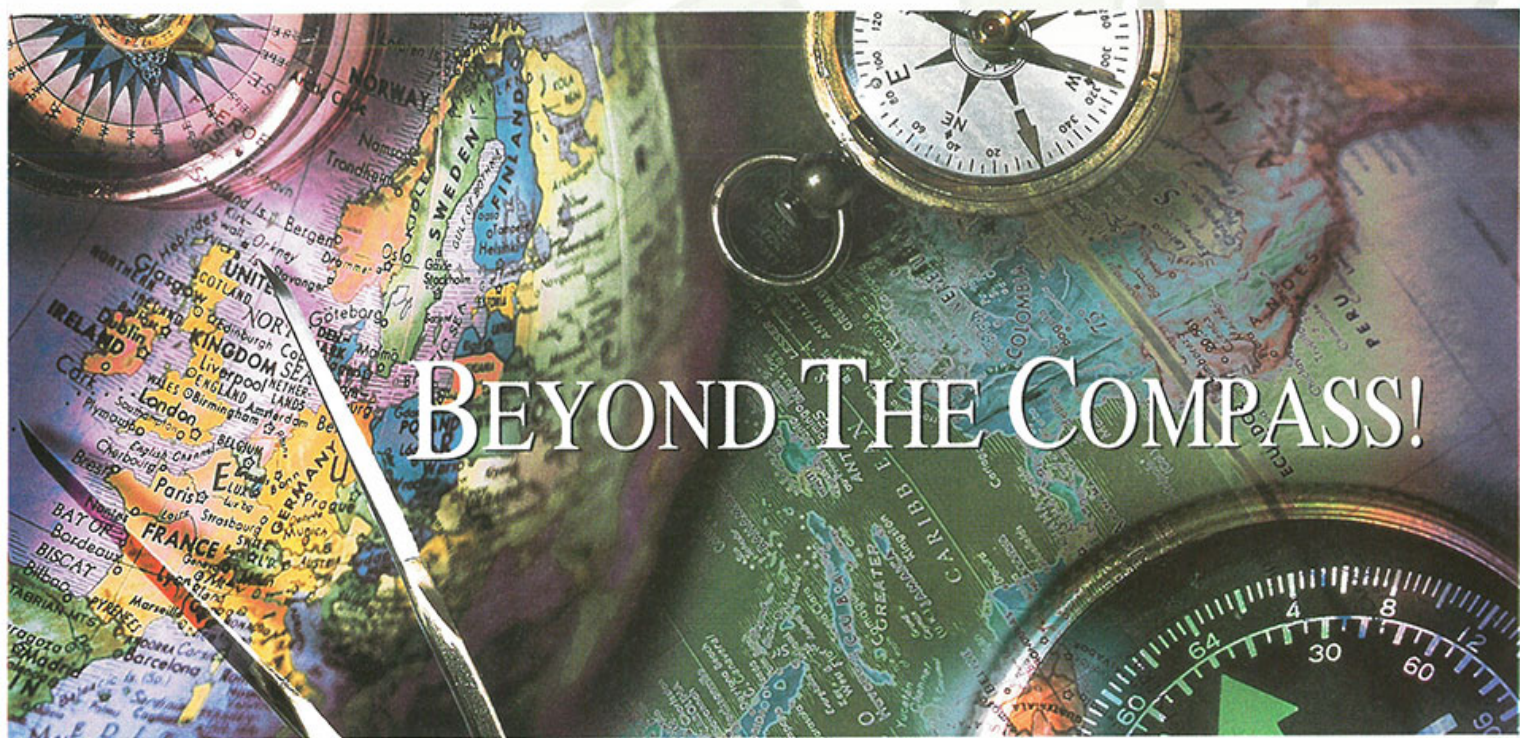
Πρακτορείο Διανομής Τύπου: ΑΡΓΟΣ Α.Ε.

Συνδρομές: Εσωτερικού 17.000 δρχ. - 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 Φιλώνος 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.



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.

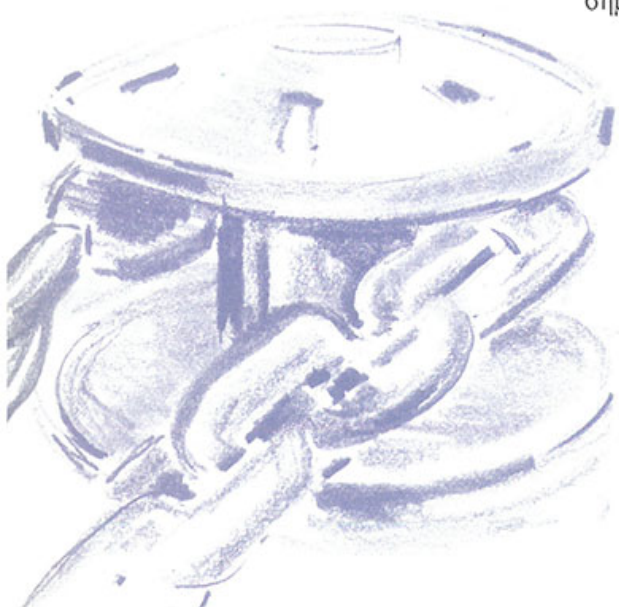
Η ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας δεν βασίστηκε μόνο στο επιχειρηματικό πνεύμα του ελληνικού εφοπλισμού, αλλά και, καθ' ομολογίαν των ιδίων των πλοιοκτητών, στο ανθρώπινο δυναμικό. Το πλεονέκτημα αυτό η ελληνική εμπορική ναυτιλία κινδυνεύει να το χάσει ολοσχερώς τα τελευταία χρόνια, τόσο λόγω της εκπαιδευτικής υποβάθμισης των ναυτικών σχολών και κατ' επέκτασιν του γνωσιολογικού επιπέδου στα θέματα του πλοίου και της ναυσιπλοΐας των αποφοιτούντων από τις σχολές, όσο και λόγω της απροθυμίας των νέων να ακολουθήσουν τη ναυτική σταδιοδρομία.

Το πόσο έχει στοιχίσει στον ελληνικό εφοπλισμό το έλλειμμα αυτό φαίνεται από τις κατά καιρούς επισημάνσεις του, επί του θέματος, στον διοικητικό φορέα της Ναυτιλίας, ο οποίος είναι και ο καθ' ύλην αρμόδιος για την οργάνωση και παρακολούθηση της ναυτικής εκπαίδευσης στη χώρα μας. Αλλά και κατά την τελευταία συνέντευξη του προεδρίου της ΕΕΕ, της πρώτης για το 2001, μεγάλο μέρος αυτής αναλώθηκε στο θέμα της ναυτικής εκπαίδευσης και της έλλειψης Ελλήνων ναυτικών, που συνιστούν σημαντικό τμήμα της υποδομής της ελληνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Το μείζον ζήτημα αυτή τη στιγμή είναι πώς θα προσελκυσθούν νέοι στο ναυτικό επάγγελμα με την προθυμία που το έκαναν στο παρελθόν. Βεβαίως, η έλλειψη κινήτρων είναι φυσικό να δρα ανασταλτικά. Εν πάση περιπτώσει, πρέπει το ΥΕΝ να υιοθετήσει τις προτάσεις του εφοπλισμού για τη διεξαγωγή σχετικής έρευνας, από την οποία θα προκύψει τι θέλουν οι νέοι για να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα, καθώς και τι είναι αυτό που τους αποτρέπει από το να κατευθυνθούν στις σχολές του Εμπορικού Ναυτικού. Τα στοιχεία που έδωσε η ΕΕΕ στη δημοσιότητα προβάλλουν κατά τον καλύτερο τρόπο το σημερινό πρόβλημα. Σήμερα διαθέτουμε περί τα 3.500 πλοία. Η επάνδρωσή τους με Έλληνες πλοιάρχους και Α' μηχανικούς θα απαιτούσε περί τους 4.500 αξιωματικούς.

Σύμφωνα με τις μελέτες που ήδη έχει εκπονήσει η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, σήμερα υπάρχει ένα έλλειμμα 1.900 πλοιάρχων και 2.200 μηχανικών, ενώ για την κάλυψη και των αξιωματικών που συνταξιοδοτούνται θα πρέπει να εισάγονται στις Ακαδημίες κάθε χρόνο περί τα 1.100 άτομα για ειδικότητες καταστρώματος και 870 για ειδικότητες μηχανής. Το πρόβλημα είναι σοβαρό και χρήζει άμεσης μελέτης ώστε να αντιμετωπισθεί αποτελεσματικά τα αμέσως επόμενα χρόνια.

Nikos Lymas





One step ahead



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

SHIP REPAIR SERVICES
WORKSHOPS/SPARES MANUFACTURING

Όλα πάνε καλά;

Έχω ανησυχήσει με μερικούς «τηλεοπτικούς αστέρες» που ξέχασαν, μετά την αυτοκτονία Σφηνιά, τα... στραβά και ανόποδα της οκτοηθίδας. Τι γίνεται, βρε παιδιά; Τώρα όλα πάνε καλά; Ούτε μία εκπομπούλα δεν αφιερώνετε, κύριοι «εισαγγελείς»; Γιατί μας το κάνετε αυτό; Εσείς που ενδιαφέρεστε για τον κόσμο, πώς τον αφήνετε τώρα να ταξιδεύει με «σαπιοκάραβα»;

Έπεσε από τα σύννεφα

Αξιωματικός του Λιμενικού Σώματος επέστρεψε πρόσφατα από προξενικό λιμεναρχείο και όταν πληροφορήθηκε πώς τον είχε «στολίσει» συνάδελφός, έπεσε από τα σύννεφα. «Με τον συγκεκριμένο δεν είχαμε ούτε καλημέρα. Πώς διέδωσε τέτοιες κουβέντες για μένα», απορούσε ο πρώην προξενικός λιμεναρχής για τον «συνάδελφό» του. Δυστυχώς, «κάποιοι» έχουν παρεξηγήσει το ρόλο τους στο εκλεκτό αυτό Σώμα. Όπως για όλους θα έρθει και γι' αυτούς η ώρα της κρίσης...

Να και ο επίναυλος

Πλησιάζει τα 10 χρόνια η κατάργηση της μίσθωσης όγνων γραμμών από το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Το κρότος επωφελήθηκε αρκετά δια. δραχμές όλα αυτά τα χρόνια. Τώρα, με το νέο θεσμικό πλαίσιο θα καθιερωθεί ο επίναυλος. Με άλλα λόγια «χαράτι» σε όλα τα εισιτήρια των ακτοπλοϊκών, σε όλες τις κατηγορίες, σε όλα τα δρομολόγια. Φτάνουμε στο σημείο οι επιβάτες να... επιδοτούν τους πλοιοκτήτες! Και καλά, όλοι όσοι πηγαίνουν το καλοκαίρι στα νησιά για τις διακοπές τους, θα πληρώνουν τον επίναυλο μία ή δύο φορές. Οι νησιώτες που θα πληρώνουν συνεχώς, σε κάθε δρομολόγιο που ταξιδεύουν με τα πλοία; Αυτούς δεν τους σκέφτεται κανένας; Α, ξέχασα: Είναι ανταποδοτικό το μέτρο, είπαν από το ΥΕΝ...

Ε, λοιπόν, μίλησε...

Βρε, τι απωθημένα έχουν κάποιοι άνθρωποι. Έχουν «φαγωθεί» μερικοί ναυτιλιακοί συντάκτες να ακούσουν τη φωνή του γενικού γραμματέα του υπουργείου, Γ. Χαλβατζόγλου. Ε, λοιπόν, μίλησε! Ναι, και δεν είναι θαύμα... Μάλιστα! Μίλησε! Τώρα θέλετε να μάθετε και τι είπε. Τόσο περίεργοι είστε. Ε, και αυτό θα σας το αποκαλύψω. Στα μέσα Φεβρουαρίου, έχει αρχίσει η καθιερωμένη συνέντευξη του υπουργού (κάθε Τετάρτη) και με καθυστέρηση 5 ημερών εισέρχεται στην αίθουσα και ο αξιότιμος κύριος γενικός. «Ησαστε με τον αρχηγό;» ρώτησε ο Χρ. Παπουτσής. «Όχι, όχι!...» απάντησε ο γενικός. Αυτό ήταν! Μετά... έραψε το στόμα του! Διο ήξεις το μήνα είπε το «παλικάρι», όπως θα έλεγε και ο Άγγελος Αναστασιάδης.

Παντού... στενότητας

Εκατοντάδες ήταν οι προσκεκλημένοι στη δεξίωση των Επιχειρήσεων Αττικής για τα εγκαίνια του «Superfast VI» στο λιμάνι του Πειραιά, την ημέρα του Αγίου Βαλεντίνου. Καλά, είπαμε ότι τη συγκεκριμένη ημέρα ήταν η γιορτή των ερωτευμένων, όμως, οι περισσότεροι διέκριναν, και το έλεγαν σε «πηγαδάκια» παντού... στενότητας! Στενότητα στους χώρους του πλοίου, οι προσκεκλημένοι ήταν, σχεδόν, ο ένας πάνω στον άλλο, αλλά στενότητα και στον μπουφέ! Για επενδύσεις 340 δια. δρχ., αν θυμάμαι καλά, μίλησε κάποια στιγμή ο Αθ. Παναγόπουλος αηλά... η στενότητα στο ταμείο της εταιρείας ήταν φανερό στα ποτά και στα καναπεδάκια. Στα επόμενα εγκαίνια θα περάσουμε καλύτερα...

Βλέπει παντού φαντάσματα!

Φεύγοντας από το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας θα μείνει στην ιστορία ως ο υπουργός που έβλεπε παντού... φαντάσματα, ότι τον υπονόμευαν οι περισσότεροι, ότι, ότι, ότι...

Ο κ. Παπουτσής ένα πρωινό του Φεβρουαρίου, νομίζοντας ότι απευθύνεται σε υπαλλήλους του, όρκισε να ήξει σοριστίες προς τους ναυτιλιακούς συντάκτες, υποστηρίζοντας ότι κάποιοι τον... υπονομεύουν και από εδώ και πέρα με όποιον έχει «προβλήματα» θα τον καλέι στο γραφείο του για να λύσουν τις... διαφορές τους! Μα, είναι σοβαρά πράγματα αυτά από έναν υπουργό, ο οποίος διατείνεται ότι έχει... ευρωπαϊκό αέρα, επειδή παρέμεινε 16 χρόνια στις Βρυξέλλες; Είναι σοβαρά;... Αλλά θα μου πείτε εδώ είπε το φοβερό, ότι «ο Πειραιάς είναι το λιμάνι των Αθηνών...».

Μας αντιγράφει και η ΕΕΕ!

Καλά, είδατε πέραση που έχει η στήλη; Δίνει «γραμμή» ακόμα και στον πρόεδρο της ΕΕΕ, τον Γιάννη Λύρα! Δεν πρόλαβε να κυκλοφορήσει το προηγούμενο τεύχος μας και ο κ. Λύρας πήρε την «στάκα», ότι ο σημερινός υπουργός έχει μετοστραφεί σε υπουργό Ακτοπλοΐας, και την «πέταξε» στη γενική συνέλευση των μελών της Ένωσης. Σας ευχαριστούμε, κύριε πρόεδρε, που διαβάζετε τη στήλη, αλλά προσέξτε μήπως σας καλέσει και εσάς ο κ. Παπουτσής στο γραφείο του για να σας βάλει... πιπέρι στο στόμα! Όλα να τα περιμένουμε πλέον...

Ο Γιάννης Λύρας

ΚΟΥΙΖ

Ποιος πρόεδρος ύστερα από πολυήμερη συνέντευξη και εκτός μικροφώνων, για να μην πει ότι υπουργός τα έχει κάνει «θάλασσα», έλεγε: «Αυτός είναι όλο "θα", "θα" και "θα"!...» Φυσικά και ο υπουργός έχει «σπουδάσει» στη σχολή του Α. Παπανδρέου.

FLY THE FLAG...

WITH THE
SERVICE AND EXPERIENCE YOU EXPECT FROM A REGISTRY

The Republic of The Marshall Islands



INTERNATIONAL REGISTRIES
WASHINGTON D.C./RESTON
Tel: (703) 620-4880 Fax: (703) 476-8522
E-mail: info@register-iri.com
Web site: www.register-iri.com

NEW YORK • MIAMI • LONDON • HONG KONG • ZURICH • PIRAEUS

Η σταδιακή υποβάθμιση

Η πρώτη για το 2001 συνέντευξη του προεδρείου της Ενωσης Ελλήνων Εφοπλιστών μόνο θλίψη μπορεί να προκαλέσει, για τον τρόπο με τον οποίον το κράτος αντιμετωπίζει τον μόνο κλάδο που συναλλαγματικά έχει στηρίξει τη χώρα σε δύσκολες εποχές, όταν η δραχμή είχε την αξία ταπενταριάς, στο διεθνές νομισματικό σύστημα.

Αρκούσε μία φράση και μόνον του προέδρου της ΕΕΕ κ. Ιω. Λύρα για να προσδιορίσει το επίπεδο των σχέσεων του διοικητικού φορέα της Ναυτιλίας, και κατ' επέκταση της κυβέρνησης, με τον μόνο ελληνικό βιομηχανικό κλάδο που μπορεί να σταθεί, αξιοπρεπώς, διεθνώς. «Φαίνεται ότι τείνουμε να ξεχάσουμε ως Έθνος, πως τα θαλάσσια έργα ήταν ανέκαθεν η προοπτική αλήθαι και η μοίρα του τόπου μας. Αυτό πρέπει να μας ανησυχήσει σοβαρά! Θα προσθέταμε δε εμείς, ως απόδειξη της έλλειψης μνήμης, κυρίως από το ελληνικό κράτος, το γεγονός ότι είτε με αφορμή την άρση του cabotage στην Ακτοπλοΐα είτε το ναυάγιο του «Σαμίνα» και το θόρυβο που ακολούθησε τα δύο αυτά γεγονότα, στη συνείδηση του Έλληνα ταυτίσθηκε ο όρος Ναυτιλία με την... Ακτοπλοΐα και το συγκοινωνιακό έργο που εκτελούν μερικά καράβια μεταξύ νήσων και ηπειρωτικής Ελλάδας. Έλεος! Το βασικό συμπέρασμα που προκύπτει απ' όσα οι εκπρόσωποι του εφοπλισμού είπαν προς τον Τύπο είναι, πρώτον, ότι το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, που εκπροσωπεί την κυβέρνηση, δεν συνεργάζεται όπως πρέπει με τους εκπροσώπους της Ναυτιλίας και, δεύτερον, ότι η ναυτιλιακή πολιτική που ακολουθείται είναι τέτοια που θίγει την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου. Ειδικότερα όσον αφορά στη ναυτιλιακή πολιτική, εμμέσως τουλάχιστον, η

ΕΕΕ υποστηρίζει ότι η σημερινή δομή του ΥΕΝ ουσιαστικώς δεν επιτρέπει την άσκηση της απαιτούμενης πολιτικής. Αυτό σημαίνει η πρόταση του εφοπλισμού, στο πλαίσιο των πέντε αξόνων που προτείνει, όπως διατηρηθεί και αναδιοργανωθεί το υπουργείο, ιδιαιτέρως στον τομέα του καθαρά επιτελικού έργου του. Με άλλα λόγια, όντως υπάρχει στις σκέψεις κάποιων κυβερνητικών φωστήρων η κατάργηση του υπουργείου(!) και για τον λόγο αυτό η ΕΕΕ προτείνει τη διατήρησή του. Από την άλλη πλευρά, η πρόταση για αναδιοργάνωση του υπουργείου στον επιτελικό τομέα δεν σημαίνει τίποτε άλλο παρά το ότι οι Υπηρεσίες του υπουργείου είναι απορροφημένες σε άλλα έργα, ίσως αστυνομικής φύσεως, με αποτέλεσμα να μην παράγεται πλέον η ναυτιλιακή πολιτική του παρελθόντος που ήταν το αποτέλεσμα του επιστημονικού προβληματισμού των επιφανών στελεχών του Α.Σ.

Εξ όλων αυτών, βεβαίως, προβάλλει το αναπόφευκτο ερώτημα αν πράγματι υπήρξε κάποια κλιμακούμενη και σταδιακή υποβάθμιση, με τα χρόνια, του ΥΕΝ, που δεν αποκλείεται να είναι το αποτέλεσμα της περιθωριοποίησης της Ναυτιλίας στο πλαίσιο της κυβερνητικής πολιτικής! Η απόσταση, πάντως, στις σημερινές σχέσεις εφοπλισμού και διοικητικού φορέα της Ναυτιλίας αυτό επιβεβαιώνει...

Ιδού τα αποτελέσματα

Ένα τρανό παράδειγμα της απροθυμίας της κυβέρνησης να συνεργασθεί με τον εφοπλισμό για τα προβλήματα της Ναυτιλίας, αποτελεί το πολύ σημαντικό νομοσχέδιο για την εισαγωγή εταιρειών που εκμεταλλεύονται ποντοπόρα πλοία, στο ελληνικό χρηματιστήριο.

Εκπονήθηκε, όπως καταγγέλλει ο εφοπλισμός, ένα νομοσχέδιο χωρίς η Πολιτεία να συνεργασθεί στην έκταση που όφειθε για τη σημαντική αυτή πρωτοβουλία. Είναι δε πολύ σημαντική η καταγγελία του αντιπροέδρου της ΕΕΕ κ. Νίκου Ευθυμίου ότι το νομοσχέδιο δεν ήταν τίποτε άλλο παρά κακέκτυπο παλαιότερου νομοσχεδίου που είχε εκπονηθεί για τις εταιρείες που εκμεταλλεύονται ακίνητα και το οποίο προσαρμόθηκε αναλόγως για να περιλάβει και την προοπτική της Ναυτιλίας να μπει στη Σοφοκλέους! Αυτό είχε συνέπεια να μην περιληφθούν στο σχετικό νομοσχέδιο που έγινε νόμος του κράτους, οι προτάσεις των αμέσως ενδιαφερομένων που δεν είναι άλλοι από τους πλοιοκτήτες(!) Πώς κατάπιν τούτου να μην είναι επιφυλακτικοί στην προοπτική να εισαγάγουν τις εταιρείες τους στη Σοφοκλέους ακόμη και αυτοί που είδαν θετικά από την αρχή το θεσμό; Γιατί όμως έγινε αυτό το παράλογο που ο εφοπλισμός με το δίκιο του δεν μπορεί να αντιληφθεί; Μα, για τον εξής απλούστατο λόγο. Η φαινή ιδέα για τον εγκλιβισμό -αυτή είναι η ουσιαστική λέξη- της Ναυτιλίας στο χρηματιστήριο ήλθε στο μυαλό της κυβέρνησης την εποχή που η Σοφοκλέους έκανε αφειδώς νέ-

ους εκατομμυριούχους, με τις διάφορες «φούσκες» όπως αποδείχθηκε εκ των υστέρων. Εσκέφθηκαν λοιπόν οι κυβερνητικοί φωστήρες, επειδή εισέρεαν έσοδα από τη φορολογία επί των συναλλαγών, να διευρύνουν την πύλη των φορολογικών εσόδων με την εισαγωγή και ναυτιλιακών εταιρειών στο Χρηματιστήριο, προς τις οποίες πίστευσαν ότι θα έσπευδαν οι νεοέλληνες, οι οποίοι έχουν περιβάλλει με μία συγκεκριμένη μυθολογία τη ναυτιλία και το επάγγελμα του εφοπλισμού. Απλώς προδόθηκαν από την κατάσταση που οι ίδιοι δημιούργησαν στην αγορά, η οποία άρχισε να καταβαρυνώνεται. Τώρα δε δεν διαθέτει χρήματα ο κόσμος για να επενδύσει σε μετοχές εταιρειών, με την ίδια άνεση που το έκανε το 1999. Όλα αυτά βεβαίως δεν σημαίνουν ότι ο γράφων είναι κατά του θεσμού. Και με προηγούμενα σημειώματα έχει εξάρει τις δυνατότητες που θα ήταν δυνατόν να δημιουργηθούν για την άντληση υγιών κεφαλαίων από τον ελληνικό εφοπλισμό, αντί να τον απομυζούν οι τράπεζες σ' όλο τον κόσμο. Απλώς αποκαλύπτουμε την κρατική πονηρία, εξαιτίας της οποίας άλλωστε έγινε ο χειρισμός του θέματος κατά τον τρόπο που περιέγραψε ο κ. Ευθυμίου.

Η επιβεβαίωση (1)

Για τα παράπονα που εξέφρασε η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών υπάρχει η επιβεβαίωσή τους.

Διότι έχουν περάσει περίπου επτά μήνες από την ημέρα που συστάθηκε μία ειδική επιτροπή για να εξετάσει το πρόβλημα της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας, αλλά δεν είδαμε και κανένα συγκεκριμένο μέτρο να ανακοινώνεται.

Ακόμη και αν τα όποια μέτρα, για οποιονδήποτε κλάδο, πρέπει να έχουν ένα μακρύ χρονικό ορίζοντα, αυτό βεβαίως δεν σημαίνει ότι δικαιολογείται μια καθυστέρηση.

Όταν μάλιστα οι ξένες ναυτιλίες, που ανταγωνίζονται τη δική μας, έχουν ήδη λάβει τα μέτρα τους ώστε να επαναπατρίσουν τα εμπορικά τους πλοία στην εθνική σημαία. Αντιθέτως, στη χώρα μας περισσεύουν τα μεγάλα πλοία.

Και θα αναφέρουμε ένα παράδειγμα.

Εδώ και παρά πολύ καιρό ο σημερινός υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας έχει παραδεχθεί ότι το ελληνικό πλοίο φορολογείται σε ποσοστό 300% περισσότερο από τα κοινοτικά πλοία. Ομολόγησε ακόμη ότι και οι Έλληνες ναυτικοί φορολογούνται υπερβολικά.

Όπως είναι σε όλους γνωστό, η φορολογική

αντιμετώπιση ενός κλάδου αποτελεί ένα πολύ σημαντικό κίνητρο.

Όμως, οι συναρμόδιοι υπουργοί, επί του συγκεκριμένου θέματος κ. Παπαντωνίου και Παπουτσής, δεν έχουν ακόμη δεήσει να συνεννοηθούν για τη ρύθμισή του.

Αν μάλιστα δεχθούμε ότι τα προβλήματα της Εθνικής Οικονομίας είναι πολύ μεγάλα και εν όψει βρίσκεται μία σειρά διαρθρωτικών αλλαγών τις οποίες η κυβέρνηση δεν έχει ακόμη αποτολήσει, τότε είναι λογικό να θεωρείται ότι ο κ. Παπαντωνίου είναι αυτός που έχει τον μεγαλύτερο φόρτο εργασίας και ότι δεν είναι αυτός που πρέπει να σκεφθεί τι πρέπει να γίνει με τη φορολογία πλοίων και ναυτικών.

Γι' αυτήν την έννοια το βάρος για τη μέχρι σήμερα καθυστέρηση πέφτει στην πλάτη του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και των Υπηρεσιών του, που θα έπρεπε να εκπονήσουν ένα σχέδιο φορολογικό, με βάση το τι ισχύει στις ξένες ναυτιλίες - όπως δηλαδή έκανε πάντα το ΥΕΝ - και να υποβληθεί προς επεξεργασία στο αρμόδιο υπουργείο.

Η επιβεβαίωση (2)

Μία πρόσθετη επιβεβαίωση για τις συνέπειες των όσων δεν γίνονται, παρά τις συνεχείς οχλήσεις της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών, είναι και το γεγονός ότι την τελευταία πενταετία η δύναμη του ελληνικού νηολογίου σημείωσε μείωση κατά 33%.

Τα πλοία δηλαδή είτε αλλοιάζουν σημαία είτε αποφεύγουν να εγγραφούν στο ελληνικό νηολόγιο.

Και αυτό αποδεικνύεται από το γεγονός ότι ο υπό ελληνική πλοιοκτησία στόλος αυξάνεται, διατηρώντας την πρώτη θέση στον κόσμο.

Δεν βρίσκει, με άλλα λόγια, ο εφοπλιστής που παραλαμβάνει ένα νεότευκτο πλοίο τον λόγο γιατί θα πρέπει να ταλαιπωρείται από την εθνική σημαία και προτιμά τις ξένες, και μάλιστα χωρών που δεν μπορεί να χαρακτηρισθούν οι σημαίες του νηολογίου τους, σημαίες ευκαιρίας.

Και δεν είναι μόνο το κόστος του ελληνικού νηολογίου που οδηγεί σε ξένες σημαίες αλλά και η έλλειψη πληρωμάτων. Διότι δεν υπάρχουν τα κίνητρα που ίσχυαν στο παρελθόν για να ακολουθήσει ο νέος τη ναυτική σταδιοδρομία.

Να επισημάνουμε ακόμη, προκειμένου να καταδείξουμε τη σημασία των παραπάνω και των ωφελημάτων που στερείται η Εθνική Οικονομία, ότι, με βάση τα στοιχεία της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, οι επενδύσεις του ελληνικού εφοπλισμού σε νεότευκτα σκάφη υπερβαίνουν συνολικώς κατά δύο φορές τον ελληνικό προϋπολογισμό!

Και δεν συμπεριλαμβάνουμε στα στοιχεία αυτά τις επενδύσεις που γίνονται στις αγορές μεταχειρισμένων σκαφών. Και όλα αυτά συμβαίνουν «χωρίς την επιβαλλόμενη εθνική συμπαράσταση, με μία αδιάφορη και επομένως οπισθοδρομική στην πράξη, ναυτιλιακή πολιτική», όπως πολύ σωστά κατήγγειλε ο πρόεδρος της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών.

ΒΡΑΒΕΙΑ ΑΝΘΡΩΠΙΑΣ ΣΤΗΝ ΠΑΡΟ

Χρ. Παπουτσής: «Θλίψη προκαλεί το ναυάγιο»



Βραβεία ανθρωπιάς απένειμε το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας στις 18 Φεβρουαρίου για τη διάσωση ναυαγών του «Εξηρές Σαμίνα» και του τουριστικού «Ζεύς», σε εκδηλώσεις σε Πάρο και Νάξο.

Οι εκδηλώσεις ξεκίνησαν με μνημόσυνο στην Παναγία Εκατονταπυλιανή, στο οποίο χοροστάτησε ο μητροπολίτης Παροναξίας κ. Αμβρόσιος, για τον Δ. Μάλαμα και τους 80 νεκρούς του ναυαγίου. Στη συνέχεια, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Χρήστος Παπουτσής έκανε τα αποκαλυπτήρια της προτομής. Στην ομιλία του ο υπουργός τόνισε: «Θλίψη και οργή μάς προκαλεί το ναυάγιο του "Εξηρές Σαμίνα". Θλίψη για τις ζωές που χάθηκαν και οργή για το ναυτικό ατύχημα. Είναι ημέρα τιμής για το Λιμενικό Σώμα, που

απέδειξε ότι είναι πιστό στην αποστολή του, να είναι κοντά στον πολίτη και σε άμεση ετοιμότητα για τις ζωές που κινδυνεύουν, αυστηρό στην εφαρμογή των νόμων για την ασφάλεια και την ποιότητα των υπηρεσιών, που πρέπει να τηρούνται αυστηρά στην Ακτοπλοΐα.

Αυτή η προτομή αποτελεί χρέος τιμής για το στέλεχος του Λ.Σ. Δ. Μάλαμα, ο οποίος προσπαθούσε να εκτελέσει τις πάγιες εντολές του Λιμενικού Σώματος που εφαρμόζονται στο σχέδιο έρευνας και διάσωσης, κινητοποιώντας κάθε δυνατό χερσαίο και πλωτό μέσο. Το άγχος, η αγωνία και η αίσθηση ευθύνης στάθηκαν μοιραία για τον Δ. Μάλαμα. Αποτελεί συνέχεια στη μακρά παράδοση του Λιμενικού Σώματος πράξεων αυτοθυσίας κατά την εκτέλεση του

καθήκοντος». Ο υπουργός ανακοίνωσε επίσης ότι με σχετική νομοθετική ρύθμιση ο ανθυποπλοίαρχος Δ. Μάλαμας προάγεται μετά θάνατον στο βαθμό του υποπλοίαρχου.

Για την κινητοποίηση τη μοιραία εκείνη νύχτα, τόσο των δυνάμεων του Λιμενικού όσο και των απλών πολιτών της Πάρου, το ήθος και τη δράση του Δ. Μάλαμα, μίλησαν στην τελετή για τα αποκαλυπτήρια: ο αρχηγός του Λιμενικού Σώματος Ανδρέας Συρίγος, ο νομάρχης Κυκλάδων Παναγιώτης Ρήγας, ο δήμαρχος Κωνσταντίνος Αργουζής, ο βουλευτής ΠΑΣΟΚ Κυκλάδων Νίκος Λεβονιάνης, ο έπαρχος Πάρου Νίκος Αρκουήλης, ενώ μήνυμα απέστειλε η αναπληρώτρια υπουργός Εξωτερικών και βουλευτής Κυκλάδων Ελισάβετ Παπαζώνη, η οποία λόγω ανειλημμένων υποχρεώσεων δεν μπόρεσε να παρευρεθεί. Στη συνέχεια, σε κεντρικό ξενοδοχείο της Παροικίας έγινε η τελετή για την απονομή των μεταλλίων και των τιμητικών πλακετών σ' όλους όσοι συμμετείχαν στην επιχείρηση έρευνας και διάσωσης και στην

Στιγμιότυπα της απονομής των βραβείων ανθρωπιάς από τον υπουργό Ε.Ν.

περίθαψη των ναυαγών τη νύχτα της 26ης Σεπτεμβρίου.

«Βρισκόμαστε εδώ για να τιμήσουμε τους πολίτες που έκαναν μια τιπάνια προσπάθεια για να σώσουν τους συνανθρώπους τους. Ανέδειξαν με τον πιο περιφανή τρόπο έννοιες όπως η ανθρωπιά, η αυταπάρνηση, η αυτοθυσία, η συμπαράσταση, έννοιες που δύσκολα συναντά κανείς στη σκληρή εποχή που ζούμε. Το μεγαλείο των πολιτών της Πάρου και της Αντιπάρου με πρώτους τους ψαράδες απέδειξε ότι η ανθρωπιά είναι μέρος της ταυτότητας του Έλληνα». Ο υπουργός τόνισε ακόμα ότι για την κυβέρνηση και το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας πρώτη προτεραιότητα είναι η προστασία της ζωής στη θάλασσα και η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, «έχουμε τις πιο αυστηρές προδιαγραφές ασφαλείας στην Ευρωπαϊκή Ένωση και με το νέο θεσμικό πλαίσιο για την απειληθεωρημένη ακτοπλοΐα θα τις ενισχύσουμε».

Ο κ. Παπουτσής τόνισε ότι το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας δημιουργεί αυτήν την περίοδο δύο δίκτυα εθελονητών, ένα για την έρευνα και τη διάσωση όσων κινδυνεύουν στη θάλασσα και



Από τα αποκαλυπτήρια της προτομής του Δ. Μάλαμα, από δεξιά η σύζυγος του εκλιπόντος, ο ανιψιός του, ο αρχηγός Λ.Σ. και ο υπουργός Ε.Ν.

ένα για την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης: «Χαίρομαι γιατί με πληροφόρησε ο δήμαρχος ότι εδώ στην Πάρο οι κάτοικοι έχουν ευαισθητοποιηθεί και παίρνουν πρωτοβουλίες. Το υπουργείο θέλει να οργανώσει και να εκπαιδεύσει όσους θέλουν να προσφέρουν τη βοήθειά τους, ώστε αυτή να είναι πιο αποτελεσματική», επισήμανε.

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας υπογράμμισε επίσης ότι έγινε ομόφωνα δεκτή από τη Βουλή νομοθετική ρύθμιση βάσει της οποίας θα αποζημιωθούν όλοι όσοι υπέστησαν ζημιές κατά τη διάρκεια της επιχείρησης διάσωσης.

Ήδη το Υπολιμεναρχείο Πάρου έχει κινήσει τις σχετικές διαδικασίες. Στην τελετή το ναυτικό μετάλλιο Α' Τάξης απονεμήθηκε σε 68 πολίτες, ψαράδες και ιδιοκτήτες ιδιωτικών σκαφών των Πάρου και Αντιπάρου, 41 άνδρες του Λιμενικού Σώματος και των Ενόπλων Δυνάμεων, 7 Βρετανούς στρατιωτικούς-πληρώματα των ελικοπτέρων του Βρετανικού Πολεμικού Ναυτικού και επίσης το ίδιο μετάλλιο απονεμήθηκε στο επαρχείο και στο δήμο Πάρου και στην κοινότητα Αντιπάρου για την κινητοποίηση και τη συνεισφορά των πολιτών και των υπηρεσιών του νησιού. Τιμητικές πλακέτες απονεμήθηκαν σε 13 κυβερνήτες και πληρώματα των πολεμικών ελικοπτέρων και πλοίων του Βρετανικού Πολεμικού Ναυτικού καθώς επίσης και σε δέκα πλοιάρχους των ελληνικών επιβατηγών πλοίων και ενός ρυμουλκού, δύο κυβερνήτες αεροσκαφών C-130 της Πολεμικής Αεροπορίας, σε έξι κυβερνήτες των ελικοπτέρων του Πολεμικού Ναυτικού και σε 4 κυβερνήτες πλοίων του Πολεμικού Ναυτικού, καθώς και σε 8 φορείς της Πάρου.

— Στη Νάξο, μία ημέρα νωρίτερα, ο ΥΕΝ απένειμε μετάλλια σε όσους συμμετείχαν στη διάσωση των Αμερικανών τουριστών οι οποίοι επέβαιναν στο «Ζεϋς».



Νέα παραγγελία πλοίου

Η Toisa Limited του Ομίλου Γρηγ. Καλλιμανοπούλου ανακοίνωσε μια νέα παραγγελία πλοίου πολλαπλών εφαρμογών υποστήριξης εγκαταστάσεων ανοικτής θαλάσσης (Offshore) στα ολλανδικά ναυπηγεία Van der Giessen-de Noord.

Το πλοίο θα παραδοθεί την 1η Μαΐου 2002 και θα είναι προϊόν ενός συνδυασμού ναυπηγικών σχεδίων προηγμένης τεχνολογίας μεταξύ των δύο προηγούμενων πλοίων που κατασκεύασαν για την Toisa Limited τα ναυπηγεία Van Der Giessen, δηλαδή το «Toisa Perseus» και το «Toisa Polaris», που παραδόθηκαν στις 28.8.1998 και 7.5.1999 αντιστοίχως.

Τα κύρια χαρακτηριστικά του νέου αυτού πλοίου θα είναι:

Ολικό μήκος: 133 μ. (κατά 20 μ. μεγαλύτερο των προηγούμενων πλοίων), πλάτος: 22 μ., βύθισμα: 9,5 μ., ενδιαιτησις: 100 ατόμων, κατάστρωμα προσγειώσεως ελικοπτέρου, ηλεκτρογεννήτριες: Diesel 4 x 3.600 bhp εκάστη, κύριες έλικες: προωστικές 2 x 4.020 bhp εκάστη (azimuth), έλικες πλώρης: 3 x 1.800 bhp εκάστη, υπηρεσιακή ταχύτητα εμφόρτου βυθίσματος: άνω των 14 κόμβων.

Το πλοίο θα διαχειρίζεται η Sealion Shipping Ltd και θα υπάγεται στον Νορβηγικό Νηογνώμονα (DNV). Σύμφωνα με τη φιλοσοφία της Toisa Limited, τα ναυπηγικά σχέδια αυτού του πλοίου εκπονήθηκαν με σκοπό να καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα επιχειρήσεων όπως: Πόντιση και συντήρηση καλωδίων-σεων οπτικών ινών, εγκατάσταση υποβρυχίων κατασκευών εξορύξεως πετρελαίου, εγκατάσταση εύκαμπτων και χαλύβδινων σωληνώσεων, διάθεση υπηρεσιών σε ενεργοποιημένες υποθαλάσσιες πετρελαιοπηγές, διάθεση υπηρεσιών σε υποθαλάσσιες πετρελαιοπηγές και δοκιμές παραγωγής, ρομπότ ανιχνεύσεως βυθού προς διευκόλυνση κατά τη διάρκεια υποβρυχίων επιχειρήσεων.

Προς διευκόλυνση των παραπάνω επιχειρήσεων το πλοίο είναι εξοπλισμένο με δυναμικό σύστημα συνεχούς διατήρησης της θέσεώς του, ασχέτως ρευμάτων και καιρικών συνθηκών (Dynamic Positioning System 3).

Η έκταση του καταστρώματος θα είναι περίπου 2.000 τ.μ. και θα ενισχυθεί καταλλήλως ώστε να δοθεί η δυνατότητα εγκατάστασης ενός γερανού υποβρυχίων εργασιών ικανότητας 250T και ενός μεγάλου νομέως τύπου Α.



Ο πρόεδρος της ΕΕΕ απονέμει την τιμητική πλακέτα στον κ. Σταύρο Νταϊφά

Δημήτριος Κ. Λωξ, Σταύρος Α. Νταϊφάς, Γεώργιος Μ. Πατέρας, Μιχαήλ Κ. Περατικός και Κωνσταντίνος Α. Φαφαλιός.

Το ακεπτικό της τιμητικής διάκρισης ήταν «διότι επί σειρά ετών προσέφεραν τις καλές τους υπηρεσίες εις την Ένωση, συμβάλλοντας τα μέγιστα εις την προώθηση των πολλών και ποικίλων θεμάτων που απασχολούν τη ναυτιλία και την εφοπλιστική οικογένεια».

Στους τιμωμένους επέδωσε αναμνηστικές πλακέτες ο πρόεδρος της ΕΕΕ Γιάννης Κ. Λύρας, υπό το θερμά χειροκροτήματα των συναδέλφων τους.

Τα επίτιμα μέλη της ΕΕΕ

Με απόφαση του διοικητικού συμβουλίου της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, κατά τη γενική συνέλευση των μελών της, την 7η Φεβρουαρίου, ανακηρύχθηκαν επίτιμα μέλη οι κύριοι:

Ιωάννης Β. Γουλιανδράς, Γεώργιος Μ. Δρακόπουλος, Κωνσταντίνος Α. Δρακόπουλος, Παύλος Ι. Ιωαννίδης, Ιωάννης Μ. Καρράς, Κωνσταντίνος Ι. Καρράς, Γεώργιος Ζ. Λαυράς,

Ημερίδα ανάδυσης και εκτίμησης



Ο υπουργός Ε.Ν. Χρήστος Παπουτσής με τον πρόεδρο του ΠΣ(Ε)ΝΠ Ιωάννη Θεολογίτη

Άποψη της αίθουσας την ώρα της ομιλίας του διευθύνοντος συμβούλου της ΟΛΘ Α.Ε. Σωτήρη Θεοφάνη

Για πρώτη φορά διοργάνωσαν από κοινού, και εστέφη με πλήρη επιτυχία, η Διεθνής Ναυτική Ένωση και ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος (Ένωση) Ναυτικών Πρακτόρων ημερίδα με θέμα «Ο εκσυγχρονισμός και οι εξελίξεις στο ναυτιλιακό χώρο και ιδιαίτερα στα ελληνικά λιμάνια, αντικείμενο μελέτης και προβληματισμού». Όλοι οι ομιλητές παραδέχθηκαν ότι χάθηκε πολύτιμος χρόνος στον σκληρό αγώνα του έντονου ανταγωνισμού μεταξύ των λιμένων, σε παγκόσμιο και ευρωπαϊκό επίπεδο. Και αυτό διότι παρά την αλλαγή του τρόπου οργάνωσης, λειτουργίας και ανάπτυξης νέων συγχρόνων μεθόδων εξυπηρέτησης φορτίου, που σημειώθηκε διεθνώς στο πέρασμα των δύο τελευταίων δεκαετιών, τα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης περιορίστηκαν στην ανάπτυξη της αναγκαίας υποδομής. Ανάπτυξη η οποία όμως δεν συνοδεύτηκε με παράλληλη προσαρμογή της οργάνωσης και του τρόπου λειτουργίας των νέων containers terminals στα διεθνή πρότυπα και, κυρίως, χωρίς να γίνουν οι απαραίτητες διορθωτικές αλλαγές. Παρ' όλα αυτά, η επικείμενη μεταχοποίηση ή και ιδιωτικοποίηση των δύο μεγάλων λιμανιών έχει προκαλέσει το ενδιαφέρον επιχειρηματιών και επιχειρηματικών σχημάτων, μέσα στα οποία περιλαμβάνονται ναυτιλιακές εταιρείες, τράπεζες, κατασκευαστικοί όμιλοι και ξένες επιχειρήσεις διαχείρισης και εκμετάλλευσης λιμένων, ενώ δεν αποκλείεται να δείξουν ενδια-

φέρον και κοινοπρακτικά σχήματα. Επίσης, μία από τις βασικές επισημάνσεις των ομιλητών της ημερίδας, ήταν η ανάγκη αφενός να αποσαφηνισθούν οι στόχοι και να βρεθούν λύσεις στα προβλήματα που ανακύπτουν από τη νέα διεθνή πραγματικότητα στα λιμάνια και αφετέρου να αποφευχθεί ο κίνδυνος να εγκλωβιστούν οι ΟΛΠ και ΟΛΘ σε ληθασμένες κατευθύνσεις που θα δεσμεύουν την πορεία των εξελίξεών τους. Η έναρξη των εργασιών της ημερίδας έγινε από τον πρόεδρο της ΔΝΕ Νικόλαο Τραυλιό και ακολούθησε η ομιλία του υπουργού Ε.Ν., ο οποίος παραδέχθηκε ότι τα ελληνικά λιμάνια έχουν μείνει πίσω σε σύγκριση με εκείνα της Ε.Ε. και της νοτιοανατολικής Ευρώπης, επισημαίνοντας την ανάγκη να επιταχυνθούν οι διαδικασίες εκσυγχρονισμού τους. Ο πρόεδρος της ΟΛΠ Α.Ε. Κ. Μαυιστόπουλος, μεταξύ άλλων, έκανε λόγο για υπονόμηση των αλλαγών και των κυβερνητικών προθέσεων προς την κατεύθυνση αυτή από το ευρύτερο περιβάλλον, ενώ τόνισε ότι υπό τις σημερινές συνθήκες είναι αδιανόστο να διαγραφεί ο δημόσιος χαρακτήρας των δύο Ανωνύμων Εταιρειών. Ο διευθύνων σύμβουλος της ΟΛΠ Α.Ε. Χαρ. Ψαραύτης, από την πλευρά του, παραδέχθηκε ότι παρά την ανοδική πορεία της εταιρείας είναι αναγκαία η προσέλκυση νέων φορτίων και προσέθεσε ότι εδώ και χρόνια αφέθηκε το συμβατικό φορτίο να φύγει σε άλλα λιμάνια και ότι δύ-

σκο θα επανακάμψει, αν δεν βελτιωθούν οι προσφερόμενες υπηρεσίες και τα τιμολόγια. Ο πρόεδρος της ΟΛΘ Α.Ε. Αν. Γενίταρης και ο διευθύνων σύμβουλος Σωτ. Θεοφάνης επικεντρώθηκαν στο ρόλο που θα διαδραματίσει το λιμάνι της Θεσσαλονίκης στην ευρύτερη περιοχή της νοτιοανατολικής Μεσογείου και η προοπτική του να εξελιχθεί σε κόμβο μεταξύ Ανατολής και Δύσης. Οι πρόεδροι του ΠΣ(Ε)ΝΠ και της ΔΝΕ, Ιωάννης Θεολογίτης και Νίκος Τραυλιός αντίστοιχα, τόνισαν την ανάγκη να βελτιωθούν οι παρεχόμενες προς τους ναυτικούς πράκτορες υπηρεσίες, ενώ καυ-

τηρίσαν τον αποκλεισμό των Ενώσεων από τα διοικητικά συμβούλια των ΟΛΠ Α.Ε. και ΟΛΘ Α.Ε. Τέλος, ο πρόεδρος της MSC Greece, Δημήτρης Θεοδωρίδης, αναφέρθηκε στον τρόπο λειτουργίας των δύο λιμανιών και κυρίως του Πειραιά και στη σύγκριση στόχων που έχουν οι δύο Ανώνυμες πλέον Εταιρείες. Μεταξύ των ομιλητών ήταν και οι κ. Σ. Τραυλιός, γενικός γραμματέας υπουργείου Εθνικής Οικονομίας, Β. Μανωλόπουλος, γενικός διευθυντής των Τελεωνείων Ελλάδος, και Σπυρίδων Αγγελόπουλος, γενικός διευθυντής Δ.Θ. Αγγελόπουλος και Υιοί.

Ο Γ. Παπαθανασίου στο Committee

Την 21η Φεβρουαρίου 2001, ο πρόεδρος του Committee κ. Ε.Γ.Ε. Εμπειρικός, επικεφαλής μελών του προεδρείου, παρέθεσε γεύμα εργασίας στον βουλευτή Επικρατείας της Νέας Δημοκρατίας Γιάννη Παπαθανασίου.

Ο κ. Παπαθανασίου, στον οποίο έχει ανατεθεί η χάραξη της πολιτικής της Ν.Δ. στα θέματα της Ναυτιλίας και του Τουρισμού, επεσκέφθη το Committee προκειμένου να ενημερωθεί και να ανταλλάξει απόψεις επί των θέσεων και προτεραιοτήτων για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας.

Η συζήτηση περιστράφη στα μέτρα που είναι αναγκαία να ληφθούν για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου στις τρέχουσες νομοθετικές προτάσεις και πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Ενωσης και του IMO, στα θέματα του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας καθώς και στη ναυτική εκπαίδευση.

Ο κ. Εμπειρικός ευχαρίστησε τον κ. Παπαθανασίου για το ενδιαφέρον του για την προαγωγή των θεμάτων της ελληνικής ναυτιλίας, ενώ ο κ. Παπαθανασίου τόνισε ότι πάγια θέση της Νέας Δημοκρατίας είναι ότι η ποντοπόρος ναυτιλία αποτελεί εθνικό κεφάλαιο, με οικονομικό, κοινωνικό και εθνικό αντίκτυπο, που πολλὰ έχει προσφέρει στη χώρα και πολλὰ ακόμη μπορεί να προσφέρει στο μέλλον.

Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.



ο σύγχρονος σταθμός εμπορευματοκιβωτίων
στο Νέο Ικόνιο



ένα από τα δύο νέα car terminal του λιμένος

Ο Πειραιάς στο επίκεντρο του διεθνούς
ναυτιλιακού ενδιαφέροντος

Ασφαλής και ταχεία προώθηση
των φορτίων

Ανταγωνιστικά τιμολογια

Μηχανοργανωμένες υπηρεσίες

Ευκολίες στα πλοία και
στον επιβατή



Ακτή Μιαούλη 10 , 18538 Πειραιάς
Τηλ: (01) 4286842 , fax: (01) 4286843



CHRIS MARINE SA

(Est. in 1986)

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

Shipbrokers

Sale + Purchase,

Newbuildings,

Repairs + Conversions

青島北海船厂修船分厂

QINGDAO BEIHAI
SHIPYARD

上海立新船厂

GAO QIAO SHIPYARD
SHANGHAI LIXIN S/Y

广州修船中心

GUANGZHOU
SHIPREPAIR CENTRE



HITACHI ZOSEN
JAPAN



HITACHI ZOSEN
SINGAPORE



COLOMBO DOCKYARD
SRI LANKA



DORBYL MARINE
DURBAN



EAST LONDON S/Y
SOUTH AFRICA



DORBYL MARINE
CAPE TOWN



NAVITEC MARINE
SERVICES LTD,
ANTWERP



D. VAN DE WETERING
ROTTERDAM



BARTHEL & LUEDERS
BLOHM + VOSS
HAMBURG



TRIDENT B.V.
HOLLAND



NOVOROSSIYSK
SHIPYARD



MHI SHIPREPAIR
AND SERVICES,
NORFOLK



IRVING SHIPBUILDING
CANADA



HALIFAX SHIPYARD
CANADA



TRINIDAD

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΝΕΑ



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 «Ερικό» το Δεκέμβριο του 1999, και συγχρόνως διαγράφονται οι εξελίξεις και οι προοπτικές αναφορικά με την εφαρμογή των υπό διαμόρφωση μέτρων προστασίας από τη ρύπανση του θαλασσίου 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, διατυπώνονται 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 μάλιστα πέραν κάθε προσδοκίας, το χρονοδιάγραμμα απόσυρσης των

πλοίων της κατηγορίας αυτής που συμφωνήθηκε κατ' αρχήν, συγκρινόμενο με τις αρχικές προτάσεις στον IMO της Γαλλίας και της Ισπανίας, στην πραγματικότητα δηλαδή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Η συγκυρία της αύξησης της τιμής του πετρελαιοειδούς είχε στην προκειμένη περίπτωση θετικό αποτέλεσμα γιατί συνέβαλε να γίνουν περισσότερο διαδilhaτικές οι κυβερνήσεις με ακραίες θέσεις, αλλήλ 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 θαλασσίου 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 μπορούν να αποκλεισθούν υπαναχωρήσεις, εκτιμάται ότι το τελικό πακέτο σχετικά με το χρονοδιάγραμμα της απόσυρσεως θα παραμείνει στο σημερινό πλαίσιο του, με σοβαρές ελλείδες 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.

Ο ΟΥΡΑΝΟΣ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΟΡΙΟ ΜΑΣ

Η ΘΑΛΑΣΣΑ ΕΙΝΑΙ Η ΖΩΗ ΜΑΣ!

Ξεκινώντας το 1975 οραματιστήκαμε μία εταιρία αντάξια του ωραιότερου φυσικού περιβάλλοντος στον κόσμο: της ελληνικής θάλασσας. Δημιουργήσαμε τη VERNICOS YACHTS. Την εταιρία που εδραίωσε στη συνείδηση του απαιτητικού τουριστικού κοινού το γιώτικ στις ελληνικές θάλασσες, που πρώτη καθιέρωσε προγράμματα δανειοδοτήσεων,

ώστε το σκάφος να είναι προσιτό σε όλους, πρώτη πιστοποιήθηκε με το ISO 9001 και πρώτη παγκοσμίως στο χώρο της εισήχθηκε στο Χρηματιστήριο Αξιών. Μαζί κάναμε το όραμά μας πραγματικότητα. Και συνεχίζουμε αποφασιστικά στη νέα χιλιετία ως η πρωτοπόρος εταιρία θαλάσσιου τουρισμού σε έναν μοναδικό, διαχρονικά δυναμικό κλάδο.



VERNICOS YACHTS

Το συνώνυμο του γιώτικ



Πωλήσεις-Ναυλώσεις-Χρηματοδοτήσεις-Ασφαλίσεις-Διαχείριση σκαφών & μαρινών.

Α. Ποσειδώνος 11, 174 55 Άλιμος, Τηλ.: 98 96 000, Fax: 98 50 130, <http://www.vernicos.gr>, e-mail: info@vernicos.gr



Ανακατασκευή του μινωικού πλοίου ύστερα από 3.500 χρόνια



Υστερα από 3.500 χρόνια, το πλοίο του Μίνωα θα πέσει ξανά στα νερά του Αρχιπελάγους και θα βάλει ρότα για τα μέρη όπου πριν από 35 αιώνες οι «πρόγονοί» του ταξίδεψαν και άφησαν τα σημάδια τους.

Η φιλόδοξη αυτή προσπάθεια θα υλοποιηθεί με συνεργασία του Ναυτικού Μουσείου Κρήτης και επιστημονικής ερευνητικής ομάδας, που θα μελετήσει και θα ανακατασκευάσει ένα αυθεντικό μινωικό πλοίο, στη μορφή που αυτό μπορεί να είχε γύρω στο 1500 π.Χ.

Η σημαντική αυτή ανακοίνωση έγινε στα Χανιά στις 3 Φεβρουαρίου, από τον πρόεδρο του Ναυτικού Μουσείου Κρήτης, αντιναύαρχο ε.α. Κωνσταντίνο Μανιουδάκη και τον διευθυντή του Ερευνητικού Προγράμματος, πλοίαρχο Λ.Σ.

Απόστολο Κούρτη, κατά τη διάρκεια της επίσημης τελετής για την έναρξη του προγράμματος πειραματικής αρχαιολογίας με θέμα την ανακατασκευή του μινωικού πλοίου, που έγινε σε συνεδριακό χώρο των Χανίων.

Το όλο εγχείρημα είναι δύσκολο καθώς στόχος του προγράμματος δεν είναι η κατασκευή ενός απλού ομοιώματος του μινωικού πλοίου αλλά η τεκμηριωμένη ανακατασκευή του αυθεντικού πλοίου, με εργαλεία και τεχνικές της μινωικής εποχής. Το ανακατασκευασμένο πλοίο θα πραγματοποιήσει πειραματικό ταξίδι σε διαδρομή που ακολουθούσαν οι Μινώιτες, από την Κρήτη έως την Αττική.

Είναι η δεύτερη φορά που υλοποιείται σε διεθνές επίπεδο ένα τέτοιο πρόγραμμα. Τα πρώτο ήταν η ανακατασκευή του πλοίου της Κυρήνειας πριν από δεκαπέντε και πλέον χρόνια. Ο πρόεδρος του Μουσείου κ. Μανιουδάκης, παρουσιάζοντας



την ερευνητική ομάδα, που τα μέλη της δραστηριοποιούνται πολλά χρόνια στον τομέα της αρχαίας ναυπηγικής και έχουν εμφανίσει σημαντικό ερευνητικό έργο, τόνισε τη βαρύτητα που

1. Στην είσοδο του φρουρίου «ΦΙΡΚΑ» βρίσκεται το Ναυτικό Μουσείο Κρήτης, στην πόλη των Χανίων, εφάμιλλο των καλύτερων ναυτικών μουσείων της Ευρώπης. Ανάμεσα στα σπάνια εκθέματα φιλοξενεί και το ομοίωμα του μινωικού πλοίου

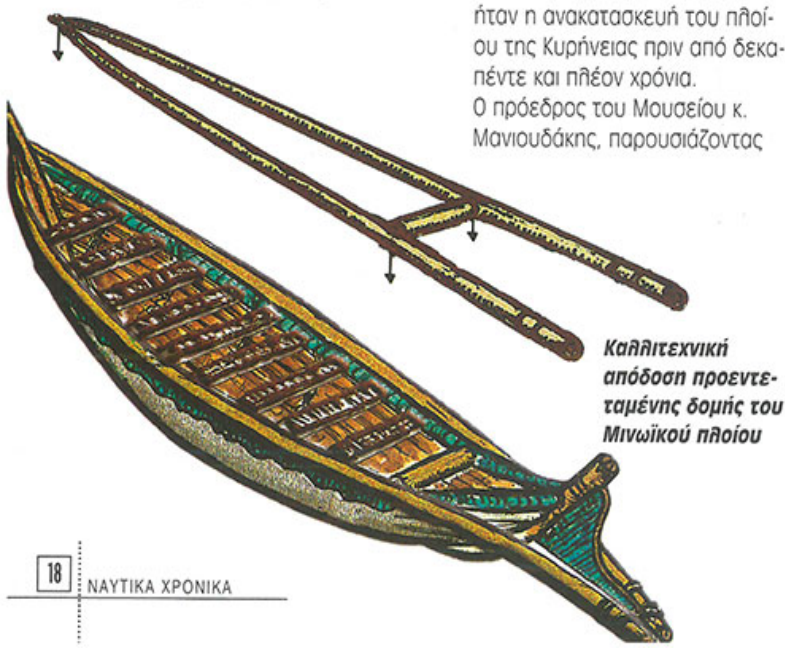
2. Ο πρόεδρος του Μουσείου, αντιναύαρχος ε.α. Κων. Μανιουδάκης

3. Από δεξιά ο κ. Μανιουδάκης με τον επικεφαλής της ερευνητικής ομάδας, πλοίαρχο Λ.Σ. Απόστολο Κούρτη και τον Γιάννη Λουκά



έχει η ανακατασκευή του πλοίου, καθώς έτσι θα αποκτηθεί ένα μοναδικό έκθεμα τόσο για το Ναυτικό Μουσείο όσο και για ολόκληρη την Κρήτη. Ο κ. Μανιουδάκης παρουσίασε επίσης και την Τιμητική Επιτροπή του προγράμματος που συγκροτήθηκε μετά τη δημόσια

προαγγελία του προγράμματος, τον Δεκέμβριο του 2000, όταν, όπως είπε, είχε μόλις διαπιστωθεί από την προμελέτη ότι η προσπάθεια είναι ρεαλιστική και βιώσιμη, οι δε διαδικασίες υλοποίησης αξιόπιστες. Η ερευνητική ομάδα έχει διευθυντή τον πλοίαρχο Λ.Σ. Από-



Καλλιτεχνική απόδοση προεντεταμένης δομής του Μινωικού πλοίου

στολο Κούρτη, καθηγητή Ναυτικής Ιστορίας στη σχολή Ναυτικών Δοκίμων, και υποδιευθυντή τον Γιάννη Παντζόπουλο, γενικό γραμματέα του Ινστιτούτου Προστασίας Ναυτικής Παράδοσης. Την επιστημονική υποστήριξη παρέχουν οι πανεπιστημιακοί καθηγητές Στέλλα Κοκκίνη του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης, Θανάσης Αναγνωστόπουλος του Πανεπιστημίου της Βοστώνης και Γιάννης Λουκάς της έδρας της Ναυτικής Ιστορίας της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων, ενώ την τεχνική υποστήριξη αναλαμβάνουν οι Γιάννης Καστανάκης, ειδικός στην ψηφιακή τεχνολογία, Γιάννης Γαβρίλης, μοντελιστής και ειδικός στην ψηφιακή τεχνολογία, και Νίκος Ορφανουδάκης, μοντελιστής και ερευνητής της αρχαίας τεχνολογίας.

Ο διευθυντής του προγράμματος κ. Κούρτης αναλύοντας την καινοτόμο μέθοδο με την οποία θα διεξαχθεί η έρευνα, είπε μεταξύ άλλων: «Η νέα αυτή "μεθοδολογία εμπειρογνωμονικής προσέγγισης" είναι ένα τεχνο-

αμετάβλητων φυσικών αρχών του κόσμου μας, αλήθεια και των κανόνων των σχετικών θετικών επιστημών». Όπως εξήγησε ο κ. Κούρτης, στην υλοποίηση του προγράμματος που θα διαρκέσει σχεδόν τέσσερα χρόνια, θα χρησιμοποιηθεί αυθεντική τεχνολογία της Μινωικής εποχής σε όλες τις παραμέτρους. Αυτές είναι τα χρησιμοποιούμενα υλικά και εργαλεία, η μέθοδος και οι διαδικασίες ναυπήγησης και, τέλος, οι τρόποι χρήσης του πλοίου, όπως θα τεκμηριωθούν στο τελικό πειραματικό ταξίδι. Ο ίδιος ανέφερε επίσης ότι η μελέτη και η τεκμηρίωσή της θα παρουσιαστούν στην επιστημονική κοινότητα που ειδικεύεται στην αρχαία ναυπηγική, στο πλαίσιο επιστημονικής ημερίδας που θα πραγματοποιηθεί στα Χανιά, πριν από τη ναυπήγηση του πλοίου.

4. Η ερευνητική ομάδα, από αριστερά οι Γιάννης Παντζόπουλος, Στέλλα Κοκκίνη, Θανάσης Αναγνωστόπουλος, Γιάννης Γαβρίλης και Νίκος Ορφανουδάκης



κρατικό πεδίο επεξεργασίας στοιχείων, που έπεται της αρχαιολογικής έρευνας. Η μεθοδολογία αυτή στηρίζεται σε πρωτογενή ευρήματα, σε φιλολογικές πηγές, στην εικονογραφία, σε προγενέστερες έρευνες της ομάδας και, τέλος, στη θεωρητική ανάλυση και επεξεργασία των στοιχείων αυτών βάσει των

Όμως, όπως τόνισαν οι συντελεστές του προγράμματος, πέρα από το ερευνητικό ενδιαφέρον που παρουσιάζει το εγχείρημα αυτό, το θέμα γίνεται εξαιρετικά επίκαιρο λόγω της επικείμενης Ολυμπιάδας του 2004. Το πειραματικό ταξίδι του πλοίου θα ενταχθεί στις εκδηλώσεις της Ολυμπιάδας.

Η εδραίωση της αξιοπιστίας της ετοιμότητας του πλοίου

Το εκπαιδευτικό πρόγραμμα του 2001 παρουσίασε η Helmera για τους αξιωματικούς Ε.Ν. στα μέλη της και σε εκπροσώπους της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας. Στην εκδήλωση παρέστη ο ναύαρχος R. North, αρχηγός του τομέα Ασφάλειας και Περιβαλλοντικής Προστασίας της Αμερικανικής Ακτοφυλακής, που προσκλήθηκε από τη Helmera ειδικά γι' αυτή την εκδήλωση.

Το νέο πρόγραμμα, το 18ο από το 1982 οπότε ιδρύθηκε η Helmera, έχει τίτλο «Η Εδραίωση της Αξιοπιστίας της Ετοιμότητας του Πλοίου». Ο γενικός διευθυντής της Helmera, Δημήτρης Κ. Μπαστάσος, παρουσίασε τους στόχους του προγράμματος που άμεσα συνδέονται με αυτούς της αναθεωρημένης διεθνούς σύμβασης STCW. Ανέλυσε τα επιμέρους θέματα των 24 τετραήμερων σεμιναρίων του προγράμματος που θα γίνουν από 30 Ιανουαρίου μέχρι 14 Δεκεμβρίου 2001 και ευχαρίστησε τους εισηγητές τους. Ο κ. Νίκος Π. Τσάκος, αντιπρόεδρος του Δ.Σ. της Helmera, καλωσόρισε στην Ελλάδα τον ναύαρχο North, ο οποίος παρουσίασε στη συνέχεια τη σχέση των Αμερικανικής Ακτοφυλακής-Helmera όχι μόνο στον τομέα του ελέγχου των πλοίων στα λιμάνια (Port State Control) αλλά και ευρύτερα στο πνεύμα εταιρικής συνεργασίας (Partnership).

Παραδίδοντας το έμβλημα της Αμερικανικής Ακτοφυλακής στον γενικό διευθυντή της Helmera, ο ναύαρχος North δήλωσε με έμφαση ότι με τη χειρονομία του αυτή θέλει να προωθήσει ακόμα πιο πολύ τη μελλοντική συνεργασία των δύο Οργανισμών.

Στη διάρκεια της συζήτησης που ακολούθησε, ο καπετάν Βασίλης Κ. Κωνσταντακόπουλος, επίτιμος πρόεδρος της Helmera, με αφορμή τις πρόσφατες βραβεύσεις της Ακαδημίας Αθηνών και του Δημοτικού Συμβουλίου Αθηναίων, εξέφρασε με τη διπλή του ιδιότητα, ναυτικού και πλοιοκτήτη, την ικανοποίηση και υπερηφάνειά του για τα επιτεύγματα της Helmera.

Τέλος, η Helmera προέτρεψε τα μέλη της να συνδράμουν το διεθνή αγώνα αντιμετώπισης της καταστροφής των μοναδικών για τον πλανήτη θαλάσσιων οικοσυστημάτων στα νησιά Galapagos, με δωρεές τους στο λογαριασμό της: 0029414068 - Citibank Πειραιώς.



Από αριστερά Ν. Π. Τσάκος, Κ. Πρεκέζε, R. North, Δ. Μπαστάσος και Β. Κωνσταντόπουλος

Δωρεά προς τους σεισμοπαθείς

Το διοικητικό συμβούλιο του Ιδρύματος Ωνάση πρόβλεψε σε δωρεά ύψους 100.000 δολλαρίων ΗΠΑ προς το Ειδικό Ταμείο για την Ανακούφιση των Σεισμοπλήκτων που συστάθηκε από τον πρωθυπουργό της Ινδίας, ανταποκρινόμενο στην έκτακτη κατάσταση που δημιουργήθηκε στη χώρα μετά τους πρόσφατους σεισμούς και εις εκδήλωση αλληλεγγύης προς τη δοκιμασία του ινδικού λαού.

Απάντηση στις κατηγορίες Ρουσέλι



*Από τους πρώην διαχειριστές
κ. Στέλιο Παπαδημητρίου,
Παύλο Ιωαννίδη και Απόστολο
Ζαμπέλα λάβαμε την ακόλουθη
επιστολή την οποία και
δημοσιεύουμε ως εστάλη:*

Επί των προσφάτων δηλώσεων του Ρουσέλι α) ως προς τους λόγους αποβολής των μελών της διαχειριστικής επιτροπής που όρισε η Χριστίνα με τη διαθήκη της και β) ως προς τη δικαστική δαπάνη που επιδιώξαμε από την Αθηνά, παρατηρούμε τα εξής:

1. Ως προς την αποβολή της διαχειριστικής επιτροπής της περιουσίας της Αθηνάς, ο Ρουσέλι και οι συνεργοί του, εκ προθέσεως για μία ακόμη φορά, μας συκοφαντούν διά του Τύπου παραθέτοντας απόσπασμα παιδείας (28 Ιανουαρίου 1999) αποφάσεως της «θαϊκής» διοικητικής Αρχής Επιτροπείας, ότι δήθεν υπήρξε εκ μέρους μας απόπειρα απαγωγής της Αθηνάς ενώ γνωρίζουν καλά ότι η απόφαση αυτή εφεσιβλήθη ενώπιον του Πρωτοδικείου της Μαλόια (εποπτεύουσα δικαστική αρχή), το οποίο με αμετάκλητη απόφασή του, ημερομηνίας 8 Ιουνίου 1999, αντικατέστησε τις αιτιολογίες της αποφάσεως της Αρχής της Επιτροπείας με αυτές που αναφέρα-

με στο δελτίο Τύπου μας ημερομηνίας 22.1.2001, ότι δηλαδή ο μεν Ρουσέλι αποβάλλεται γιατί «έχει πολύ ατομικά συμφέροντα, πράγμα το οποίο απεδείχθη σε διάφορες υποθέσεις» στην περιουσία της Αθηνάς και εμείς γιατί «είχαμε εντάσεις στις σχέσεις μας με τον Ρουσέλι». Είναι αξιοπρόσεκτο ότι ο Ρουσέλι απεδέχθη αυτές τις αιτιολογίες που τον χαρακτηρίζουν, δεν προσέβαλε την απόφαση και έτσι κατέστη αμετάκλητος.

Εξάλλου, ως γνωστόν, οι κατεχόννη αρμόδιες ποινικές αρχές έχουν αποφανθεί αμετακλήτως ήδη από τις 17 Απριλίου 1998 ομοφώνια γενικού εισαγγελέως και ανακριτού Γενεύης ότι, όχι μόνο καμία απόπειρα ή σχεδιασμό απαγωγής δεν κάμαμε, αλλ' αντιθέτως, οι προσπάθειές μας κατέτειναν στην αποφυγή ενός τέτοιου ενδεχομένου.

Συνεπώς, η επαναληπτική αναφορά του Ρουσέλι μόνο στην περικοπή της παιδείας αυτής αποφάσεως της «θαϊκής» Αρχής της Επιτροπείας και η διά του Τύπου διάδοση μόνον αυτής με την παράλειψη όλων των επομένων αμετακλήτων δικαστικών αποφάσεων που καταργούν την πρώτη, στοχεύει στην παραπληθύνση του Τύπου και των ΜΜΕ και δι' αυτών του κοινού και στοιχειοθετεί το αδίκημα της συκοφαντικής δυσφημίσεως διά του Τύπου. Αποδεικνύει ότι ο Ρουσέλι είναι αμετανόητος.

2. Σχετικώς με τη δικαστική δαπάνη, ο Ρουσέλι μάς παρουσιάζει ως φιλοχρήματος διώκτες της Αθηνάς, εκμεταλλευόμενος αδιστάκτως και για πολλοστή φορά την ευπιστία του κοινού και στοχεύει στην παραπληθύνσή του διά του Τύπου.

Διώκτης όμως κατ' εξακολούθηση ήταν απ' αρχής μέχρι τέλους ο ίδιος ο Ρουσέλι, που ενέπληξε την κόρη του Αθηνά καθιστώντας τη για μία ακόμη φορά άβουλο όργανό του, πράγμα το οποίο μας θίβει, αφού ως γνωστόν η Αθηνά ήταν και είναι ανήλικη, δεν μπορεί νόμιμα να λάβει καμία υπεύθυνη απόφαση, ο δε Ρουσέλι την προτάσσει για να καλύπτει τις γνωστές ασχημίες του.

Ο Ρουσέλι ήταν αυτός που στο όνομά του και στο όνομα της Αθηνάς (ως κηδεμών) μας ενήγαγε τρεις φορές, στις 3 Οκτωβρίου 1996 (μία) και στις 29 Μαΐου 1997 (δύο) αντιστοίχως και όχι εμείς αυτόν ή την Αθηνά. Ο Ρουσέλι ήταν αυτός που προκάλεσε τα δικαστικά έξοδα για να παραστούμε και να αμυνθούμε στις τρεις αυτές δίκες. Ο Ρουσέλι παραιτήθηκε από τις αγωγές στις 29 Σεπτεμβρίου 1999 και ζήτησε πρώτος την καταδίκη μας σε ολόκληρη τη δικαστική δαπάνη. Ο Ρουσέλι διά του δικηγόρου του Nuot Saratz, με επιστολή του της 29ης Σεπτεμβρίου 1999 προς το δι-

καστήριο ζήτησε την καταδίκη μας «με βάση τα τεράστια έξοδα και την ιδιαίτερη σημασία που έχει η υπόθεση αυτή, καθώς και τη σημαντική αξία των συμφερόντων» κατά τον ελβετικό κώδικα, δηλαδή βάσει του περιουσιακού αντικειμένου της διαφοράς. Κατ' εφαρμογή των κριτηρίων αυτών, η δικαστική δαπάνη ανέρχεται σε περίπου 32 εκατ. ελβετικά φράγκα.

Σαράντα ημέρες αργότερα, δηλαδή στις 10 Νοεμβρίου 1999, ο δικηγόρος μας με επιστολή του, μη δυνάμενος ποιήσει αλλιώς, ανταπάντησε ζητών και αυτός τα ίδια.

Πρώτη η ελβετική εταιρεία KPMG, εκπροσωπώντας τύποις την Αθηνά ουσία όμως τον Ρουσέλι, εφεσίβαλε την απόφαση του δικαστηρίου που συμψήφισε τη δαπάνη, επιδιώκοντας και πάλι την καταδίκη μας στο σύνολο της δαπάνης. Το Εφετείο και πάλι συνεψήφισε τη δικαστική δαπάνη. Βεβαίως ο συμψηφισμός σημαίνει ότι ο Ρουσέλι (και κατ' επέκτασιν η συνεχόγους Αθηνά) καταδικάσθηκε στα δικά του έξοδα.

Όταν ηγήρθη το θέμα της δαπάνης στον Τύπο δεν είχαμε την επιστολή του δικηγόρου μας, αλλ' ούτε και την επιστολή του δικηγόρου του Ρουσέλι και της Αθηνάς, Saratz, που ως προς το σημείο αυτό είναι του ίδιου οικονομικού περιεχομένου.

Γεγονός παραμένει ότι οικονομικώς οι Ρουσέλι (πατέρας και κόρη) μας ενήγαγαν, μας προκάλεσαν αδικαιολόγητα έξοδα, δεν έστρεψαν στον συμψηφισμό και επεδίωξαν μαζί με την KPMG την καταδίκη μας σ' ολόκληρη τη δαπάνη. Μη αρκεσθέντες στον άδικο συμψηφισμό, μας ενεφάνησαν διά του Τύπου και των Μέσων Μαζικής Ενημερώσεως ως διώκτες της Αθηνάς, ενώ στην πραγματικότητα εκείνοι είναι που διεκδίκησαν από εμάς ολόκληρη τη δαπάνη και τελικώς αναγκάσθηκαν να επωμιστούν τη δική τους, ενώ εμείς απαλλαγθήκαμε από αυτήν.

3. Επειδή εγγίζει η ημερομηνία (9/3/01) εκδικάσεως της εφέσεως του Ρουσέλι κατά της αποφάσεως του Ε' Τριμελούς Πλημμελειοδικείου Αθηνών, που τον καταδίκασε σε πέντε έτη φυλακίσεως και τριετή στέρηση των πολιτικών του δικαιωμάτων κατά συρροή, το προεδρείο του Ιδρύματος θα προβεί σε δηλώσεις μόνο μετά την έκδοση της αποφάσεως του Τριμελούς Εφετείου Αθηνών επί της εφέσεως Ρουσέλι.

Όλα τα σχετικά έγγραφα στη διάθεση των δημοσιογράφων.

Οι πρώην διαχειριστές

Στέλιος Παπαδημητρίου, Παύλος Ιωαννίδης, Απόστολος Ζαμπέλας.



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 —

Το νέο απόκτημα των Επιχειρήσεων Αττικής

Αρχισε τα δρομολόγια του στη γραμμή Πάτρα-Ανκόνα-Πάτρα το νέο απόκτημα των Επιχειρήσεων Αττικής, το Superfast VI. Τα επίσημα εγκαίνια του υπερπολυτελούς σκάφους έγιναν στις 14 Φεβρουαρίου στον Πειραιά παρουσία του υπουργού Εμπ. Ναυτιλίας Χρ. Παπουτσή, του δημάρχου Αθηναίων Δ. Αβραμόπουλου, βουλευτών, της ηγεσίας του Λιμενικού Σώματος και εκπροσώπων εφοπλιστικών ενώσεων και ναυτεργατικών σωματείων. Το νεότευκτο των ΕΠΑΤΤ έχει μήκος 204 μέτρα, πλάτος 25 μέτρα, ολική χωρητικότητα 32.700 κόρους, 244 καμπίνες με 842 κλίνες, αναπτύσσει ταχύτητα 30 κόμβων και έχει μεταφορική ικανότητα 1.595 επιβατών και 1.000 Ι.Χ. αυτοκινήτων.

Στο στόλο των Superfast σε λίγες εβδομάδες θα προστεθεί και το Superfast V, αδελφό πλοίο το οποίο και αυτό θα δρομολογηθεί στην ίδια γραμμή. Στους προσεχείς 18 μήνες θα προστεθούν ακόμη 6 υπερσύγχρονα πλοία. Τα 4 θα συνδέουν καθημερινά τη Γερμανία με τη Φινλανδία και τη Σουηδία από τον Μάιο του 2001, και τα άλλα 2 θα δρομολογηθούν στη γραμμή Σκοτίας-ηπειρωτικής Ευρώπης από τα μέσα του 2002. Ο Αλέξ. Παναγόπουλος, διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας, κατά τη διάρκεια ομιλίας του τόνισε: «Επενδύουμε στην ποιότητα, στον εκσυγχρονισμό του ελληνικού στόλου της επιβατηγού ναυτιλίας και συμβάλλουμε με αυτόν τον τρόπο στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας για τους Έλληνες ναυτικούς, σε υπερσύγχρονα πλοία, πλοία που τα καμαρώνουμε γιατί εκφράζουν την τελευταία λέξη της τεχνολογίας και που ανήκουν σε εμάς τους Έλληνες. Η εταιρεία μας απασχολεί 2.500 εργαζομένους και βάσει του επενδυτικού μας προγράμματος η αξία των πλοίων που "χτίζονται" ανέρχεται σε 340 δισ. δρχ. Ακόμα ναυπηγούμε στα ναυπηγεία Σκαρμαγκά δύο πλοία για λογαριασμό της θυγατρικής Blue Star Ferries». Ο υπουργός Ναυτιλίας Χρ. Παπουτσή, αφού ευχήθηκε καλοτάξιδο στο νέο απόκτημα των ΕΠΑΤΤ, το οποίο χαρακτήρισε πλοίο-κόσμημα, τόνισε ότι η επενδυτική προσπάθεια της εταιρείας εντάσσεται στις επιλογές της κυβέρνησης. «Τέτοια πλοία σύντομα θα δούμε και στο Αιγαίο. Η προσπάθεια εκσυγχρονισμού του ελληνικού ακτοπλοϊκού στόλου θα συνεχιστεί», είπε χαρακτηριστικά ο υπουργός.

Αυξάνεται ο στόλος της Royal Caribbean

Το «Radiance of the Seas» είναι το νέο υπερπολυτελές κρουαζιερόπλοιο που μόλις προστέθηκε στο στόλο της Royal Caribbean International. Το νεοσκηπτό πλοίο, που είναι χωρητικότητας 2.500 επιβατών και 88.000 τόνων, εγκαταλείπει τη νέα εποχή στον τομέα της κρουαζιέρας προσφέροντας πολυτελή άνεση και εξειδικευμένες υπηρεσίες στον σύγχρονο και απαιτητικό ταξιδιώτη. Οι προσεγμένοι χώροι του και η πληθώρα των τεράστιων γυάλινων παραθύρων, από το πάτωμα μέχρι την οροφή, προσφέρουν μια μοναδική αίσθηση ελευθερίας στους επιβάτες καθώς τους επιτρέπει, σε όποιον χώρο του πλοίου κι αν βρίσκονται, να έχουν θέα στον ωκεανό. Οι καμπίνες είναι ευρύχωρες και λειτούργετες ενώ ο μεγαλύτερος αριθμός των εξωτερικών, το 71%, διαθέτουν δικό τους μπαλκόνι. Για τη διακόσμηση των εξωτερικών και εσωτερικών χώρων συνεργάστηκαν εννέα αρχιτεκτονικές ομάδες, οι οποίες κατάφεραν να δώσουν έναν ξεχωριστό «αέρα» σε κάθε γωνιά του πλοίου. Οι επιλογές διασκέδασης και αθλητικών δρα-



στηριγμάτων στο «Radiance of the Seas» είναι πολλές: ορειβάσια, μπάσκετ, βόλεϊ, πατινάζ, γκολφ, τζόκινγκ (σε ειδικά διαμορφωμένο διάδρομο στο κατάστρωμα) και πλήρες οργανωμένο γυμναστήριο με θέα τη θάλασσα. Επίσης, οι λάτρεις του Διαδικτύου έχουν τη δυνατότητα να χρησιμοποιούν το Internet Center, το οποίο παραμένει ανοικτό καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας, αλλά και να χρησιμοποιήσουν το φορητό υπολογιστή τους μιας και όλες οι καμπίνες του πλοίου είναι κατάλληλα

εξοπλισμένες και προσφέρουν άμεση πρόσβαση στο Internet.

Τέλος, για τους λάτρεις των Καλών Τεχνών αξίζει να σημειωθεί ότι πάνω στο πλοίο υπάρχουν εκθέματα αξίας 6 εκατομμυρίων δολαρίων, που έχουν επιμεληθεί επιφανείς καλλιτέχνες από όλον τον κόσμο.

Το «Radiance of the Seas» είναι το μεγαλύτερο κρουαζιερόπλοιο που κατασκευάστηκε στα γερμανικά ναυπηγεία MeyerWerft. Ανάμεσα στις κρουαζιέρες που θα πραγματοποιήσει είναι αυτές σε Αϊθίοσα, Μπαχάμες, Καραϊβική, Χαβάη, Βορειοδυτικό Ειρηνικό Ωκεανό και στο κανάλι του Παναμά.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ Σημεία: Λιβερίας. Μήκος: 293 μ., πλάτος: 32 μ., βύθισμα: 8 μ., ταχύτητα: 24 κόμβοι (27,6 μίλια/ώρα), μικτή χωρητικότητα: 88.000 τόνοι, ολική χωρητικότητα: 2.496, σύνολο προσωπικού: 864 άτομα.

Το νέο θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοΐας

Το περιεχόμενο των ρυθμίσεων του νέου θεσμικού πλαισίου της ακτοπλοΐας, όπως αυτό ανακοινώθηκε από τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Χρ. Παπουτσά, συζητήθηκε μαζί του η διοίκηση της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας.

Σύμφωνα με τον πρόεδρο της ΕΕΑ Στέλιο Ζαμπετάκη και τα υπόλοιπα μέλη του διοικητικού συμβουλίου της Ένωσης, στη συζήτηση επικράτησε θετικό κλίμα και έγινε ευρεία ανταλλαγή απόψεων, οι οποίες κρίνονται εποικοδομητικές.

Οι πλοιοκτήτες προέβλεψαν επιφυλάξεις ως προς τη μείωση του ορίου ηλικίας των πλοίων από 35 έτη σε 30 έτη, το 2006, καθώς και ως προς την ετήσια ακινησία. Οι εφοπλιστές ζητούν τετράμηνη ακινησία με προϋποθέσεις αντί της δέμηνης που ισχύει τώρα.

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας άκουσε τα επιχειρήματα των εκπροσώπων της ΕΕΑ για τις ζητούμενες αλλαγές και επιφυλάχτηκε πρώτα να τις μελετήσει και μετά να αποφασίσει.

Η διοίκηση της ΕΕΑ τόνισε πως πρέπει να υπάρξει εναρμόνιση σε όλους τους τομείς της ελληνικής με την κοινοτική νομοθεσία, ώστε να επικρατήσουν ίσοι όροι ανταγωνισμού, οι οποίοι κρίνονται απαραίτητοι για τη βιωσιμότητα της ελληνικής επιβατηγού ακτοπλοΐας εν όψει της άρσης του προστατευτισμού.

Οι πλοιοκτήτες θα διατυπώσουν και εγγράφως τις θέσεις τους. Πάντως, προβληματισμός υπάρχει για την επιβολή επιβατικού σε όλα τα εισιτήρια όλων των ακτοπλοϊκών γραμμών, για να επιδοτούνται οι άγονες γραμμές.

Από πλειυράς της Superfast Ferries, ο Αθ. Παναγόπουλος χαρακτήρισε «θετικό βήμα» το υπό συζήτηση θεσμικό πλαίσιο ενώ ετάχθη ξανά υπέρ της πλήρους απελευθέρωσης της ακτοπλοΐας.

Ο κ. Χρ. Παπουτσάς θα συνεχίσει τη συνεργασία με εκπροσώπους όλων των εμπλεκόμενων φορέων ώστε να επιτευχθεί η μεγαλύτερη δυνατή συναίνεση στην τελική διαμόρφωση του πλαισίου.



Ο πρόεδρος της ΕΕΑ Στέλιος Ζαμπετάκης

κ. Χρ. Παπουτσάς, για να ακούσει τις απόψεις τους για το νέο θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοΐας.

Ο γραμματέας της ΠΝΟ Γιάννης Χαλάς για ακόμα μία φορά ετάχθη κατά της άρσης του καμποτάζ, ενώ ζήτησε πλήρη διασφάλιση των θέσεων εργασίας των Ελλήνων ναυτικών, αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης, θωράκιση της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, εκσυγχρονισμό της λιμενικής υποδομής κ.ά.

carta

Άμεση Αποστολή Τηλεφωνικών Παραγγελιών



ΒΙΒΛΙΟΧΑΡΤΟΠΩΛΕΙΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΝΤΥΠΑ

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

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

ΑΜΕΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗ

Με την ΠΝΟ

Συνάντηση και με εκπροσώπους της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας είχε ο



Στη διάρκεια των προηγούμενων δεκαετιών ο τουρισμός στην Ελλάδα, από μια περιορισμένης εμβέλειας δραστηριότητα που προσέλκυε λίγους και με ειδικά ενδιαφέροντα περιηγητές, μετεξελίχθηκε και αναδείχθηκε σε μία μεγάλη βιομηχανία, που συνεισφέρει σημαντικά στην οικονομία του τόπου, στην απασχόληση, στην ανάπτυξη, αλλά και στην προβολή της χώρας μας και τη διαμόρφωση της διεθνούς κοινής γνώμης γι' αυτήν.

**Άρθρο
του υπουργού Ανάπτυξης
Νίκου Χριστοδουλάκη**

ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Η νέα μεγάλη ελληνική βιομηχανία



Η νέα εποχή έχει πολύ περισσότερες απαιτήσεις και προκλήσεις. Οι ποιοτικές απαιτήσεις, τόσο του μαζικού τουρισμού όσο και των μεμονωμένων, ειδικών ενδιαφερόντων, επισκεπτών, έχουν αυξηθεί, ενώ ταυτόχρονα έχει αυξηθεί πολύ ο ανταγωνισμός, ακόμη και από τουριστικούς προορισμούς που βρίσκονται σε πολύ μακρινές τοποθεσίες. Σήμερα, για τον ελληνικό τουρισμό, δημιουργούνται νέες δυνατότητες και ευκαιρίες, τις οποίες μπορούμε να αξιοποιήσουμε μόνο με τα κατάλληλα μέτρα πολιτικής. Η παροχή υψηλότερων επιπέδων ποιότητας στον

τουρισμό και η προσέλκυση επισκεπτών που ανήκουν σε ανώτερες εισοδηματικές τάξεις, αποτελούν άμεσες προτεραιότητες. Προς την κατεύθυνση αυτή κινείται η ανάπτυξη των ειδικών μορφών τουρισμού, που συμβάλλουν στην καλύτερη διαχείριση του μαζικού τουρισμού, στην προσέλκυση τουριστών ειδικών ενδιαφερόντων, κυρίως εκτός περιόδου αιχμής, και στην αξιοποίηση και των μη τουριστικά ανεπτυγμένων περιοχών. Ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί για τη χώρα μας μία από τις σημαντικότερες ειδικές μορφές τουρισμού.



Αυτό οφείλεται σε μια σειρά από λόγους όπως: τα 2.000 νησιά, τα 15.000 χιλιόμετρα μήκους ακτογραμμής με ανεπανάληπτη φυσική ομορφιά, τις εξαιρετικά ευνοϊκές καιρικές συνθήκες (νοτιότερη χώρα της Ευρώπης) με ήλιο κλίμα και μεγάλη ηλιοφάνεια (περί τις 3.000 ώρες ετησίως στις πιο νότιες περιοχές).

Έτσι, η ψυχαγωγία μέσα από τις θαλάσσιες δραστηριότητες προσφέρεται σε μεγάλη ποικιλία στον επισκέπτη αφού καλύπτει ένα εξαιρετικά ευρύ φάσμα, που περιλαμβάνει τις κρουαζιέρες, το γιότινγκ, τις υποβρύχιες καταδύσεις, το θαλάσσιο σκι και άλλες ναυαθλητικές δραστηριότητες.

Όλες αυτές οι επιμέρους δραστηριότητες απευθύνονται σε τουρίστες μεσαίου και υψηλού εισοδήματος.

Η Ανατολική Μεσόγειος και πιο ειδικά το θαλάσσιο τόξο που ξεκινά από τις Δαλματικές ακτές, περνάει από την Ελλάδα και φθάνει μέχρι τις ακτές της Τουρκίας και της Κύπρου, είναι η ιδανικότερη περιοχή για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού.

Το γιότινγκ εμφανίζει στη χώρα μας μίαν ανοδική πορεία και είναι εξαιρετικά δημοφιλές, τόσο στους αθλοδραπούς όσο και στους Έλληνες. Με το δίκτυο μαρι-

νών και καταφυγίων τουριστικών σκαφών που υλοποιείται σε όλη τη χώρα, επιδιώκεται η δημιουργία θαλάσσιων διαδρομών που μπορεί να προσφέρουν στον επισκέπτη, πέρα από την απόλαυση της θαλάσσιας διαδρομής, τη γνωριμία πολλών περιοχών της νησιωτικής και της ηπειρωτικής Ελλάδας.

Ένα από τα πιο κύρια πλεονεκτήματα του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα είναι ότι συνδυάζεται αρμονικά και με άλλες μορφές τουρισμού, όπως είναι ο πολιτιστικός, ο αθλητικός, ο οικολογικός, ο θρησκευτικός κ.ά.

Οι κρουαζιέρες αποτελούν μια συνεχώς ανερχόμενη δραστηριότητα με εκατοντάδες χιλιάδες τουρίστες ετησίως. Προσφέρουν τη δυνατότητα να γνωρίσει κανείς και ενδιαφέρουσες περιοχές των γειτονικών μας χωρών. Ο ναυαθλητισμός που περιλαμβάνει και το θαλάσσιο σκι αναπτύσσεται ραγδαία στη χώρα μας, αφού υπάρχουν πολλές θαλάσσιες περιοχές προστατευμένες από κυματισμούς, όπου το άθλημα αυτό μπορεί να διεξαχθεί ακόμα και τους χειμερινούς μήνες.

Ο καταδυτικός τουρισμός εμφανίζει διεθνώς σημαντική ανάπτυξη. Στη χώρα μας αποκτά ολόένα και περισσότερους φίλους λόγω των

πολλών νησιών, των καθαρών ακτών και των βραχωδών βυθών που συγκεντρώνουν το ενδιαφέρον των καταδυόμενων.

Εκτιμάται ότι κατά την περασμένη τουριστική περίοδο περί τα 350.000 άτομα (αυτοδύτες και συγγενικά ή φιλικά πρόσωπα) έκαναν διακοπές στην Ελλάδα, με άξονα τον καταδυτικό τουρισμό.

Όμως, η χώρα μας συνεργάζεται και με διεθνείς οργανώσεις με στόχο την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Έτσι και σε συνέχεια της Διακήρυξης της Βαρκελώνης (1991) ιδρύθηκε το 1996 η CMDO (Μεσογειακή Επιτροπή για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη) με τη συμμετοχή εθνικών τουριστικών οργανισμών, όπου μετέχει και ο ΕΟΤ.

Μέσω της ως άνω οργάνωσης προωθείται τριετές πρόγραμμα δράσης με κύριους στόχους:

- Δημιουργία δικτύων για τη βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη.
- Ειδικό τοπικό πρόγραμμα για την περιβαλλοντική διαχείριση των παράκτιων ζωνών.
- Δράσεις ευαισθητοποίησης σε τοπικό επίπεδο.
- Οργάνωση εκδήλωσης, το 2002, για συμπράξεις των δράσεων και για την περαιτέρω προώθηση της μεσογειακής συνεργασίας.

A photograph of a middle-aged man with dark hair, wearing a dark blue suit jacket, a light-colored striped shirt, and a dark blue tie with a small white pattern. He is sitting on a dark leather sofa, leaning back with his right arm resting on the sofa's backrest and his left hand resting on his lap. He is looking directly at the camera with a slight smile. The background is a plain, light-colored wall.

Άρθρο του Ε.Ν. Χριστοδούλου*

ΤΡΑΠΕΖΑ ΚΑΙ ΠΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΓΡΑΦΕΙΟ: Οι νέες βάσεις της Ελληνικής Ναυτιλίας

* Ο κ. Ε. Ν. Χριστοδούλου
είναι τέως διοικητής της Τραπέζης της Ελλάδος.

Οι θαλάσσιες μεταφορές τα τελευταία χρόνια
 έχουν περάσει διάφορα στάδια εξέλιξης,
 τεχνολογικής, εμπορικής-επιχειρηματικής
 αλλά κυρίως νοοτροπίας των φορέων τους,
 και βέβαια και τα μεγέθη έχουν αλλάξει
 σε πολύ μεγάλο βαθμό.
 Θυμάμαι ακόμα όταν είχε αγκυροβολήσει
 το δεξαμενόπλοιο «Πριγκίπισσα Σοφία»
 του Νιάρχου στο Hudson στη Νέα Υόρκη
 και πήγαινε ο κόσμος να το δει
 ως κάτι το καταπληκτικό, ως το πρώτο supertanker.
 Ήταν 45 χιλιάδων τόνων!



Εκτοτε πέρασαν αρκετές δεκαετίες. Η παγκόσμια οικονομία και συνεπώς και οι θαλάσσιες μεταφορές συνεχώς «μεταλλάσσονται». Διάφορες θεωρίες σχετικά με την εμπορευσιμότητα, τεχνικές δυνατότητες και λοιπά έρχονται και παρέρχονται. Το βασικό στοιχείο όμως που πρέπει να έχουμε υπ' όψιν μας είναι ότι έχει αλλοιάξει σε πολύ μεγάλο βαθμό ο χαρακτήρας διαχείρισης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και αυτό είναι ιδιαίτερα αισθητό στη χώρα μας. Κατ' αρχήν είναι αλήθεια ότι η ναυτιλία είναι παράγων απασχολήσεως χωρών χαμηλού εισοδήματος: μόλις το εισόδημα ανεβαίνει, η ζωή των ναυτικών είναι τόσο σκληρή ώστε παύει να προσελκύει εργατικό δυναμικό από χώρες που έχουν φτάσει ήδη στα πρώτα στάδια της αναπτύξεως. Αυτό είναι και το ελληνικό φαινόμενο και έτσι βρισκόμαστε σε μία κατάσταση τώρα, όπου η ελληνική ναυτιλία που, κατά την κρίση μου τουλάχιστον, αποτελεί έναν από τους κυριότερους αν όχι τον κυριότερο διεθνή παράγοντα του εθνικού πλούτου, να έχει αλλοιάξει χαρακτήρα τελείως. Ο τρόπος με τον οποίο εισφέρει στην οικονομία της χώρας δεν είναι όπως παλαιότερα, κατ' αρχάς παραμένει ευκαιρία απασχολήσεως αλλιά με δύο άλλες μορφές. Η πρώτη είναι η παροχή τεχνολογίας και η δεύτερη επιχειρηματικότητα. Τα «γραφεία» είναι αυτά τα οποία αυτή τη στιγμή αποτλούν τον κύριο παράγοντα δημιουργίας θέσεων εργασίας στην ελληνική ναυτιλία και λόγω της εξέλιξης των επικοινωνιών αλλιά και της μείωσης της σημασίας των μεγάλων αγορών ναυλώσεων, όπως το Baltic, που απαιτούσαν αυτοπρόσωπη παρουσία. Τα γραφεία τώρα στην Ελλάδα μπορούν να κινούνται διε-

θνώς χωρίς η τοποθέτηση σε μία γεωγραφική περιοχή που δεν ήταν ποτέ στο κέντρο της ναυτιλιακής δραστηριότητας, από πλευράς διοικήσεως, αγορών, χρηματοδοτήσεων και ελέγχου να παίζει και τόσο μεγάλο ρόλο. Και βλέπουμε ότι η επάνδρωσή τους γίνεται από καπεταναίους και μηχανικούς με πολύ μεγάλη πείρα στα καράβια. Ακριβώς η παρουσία αυτών μαζί με τους οικονομικούς και τους ανθρώπους με πείρα στο τι σημαίνει διαχείριση της ναυτιλιακής επιχειρήσεως συνιστούν ουσιαστικά τη διαφορά μεταξύ ελληνικής διαχειρίσεως και των πλεονεκτημάτων, τα οποία αυτή έχει έναντι των ξένων. Και ο ρόλος του γραφείου όσο πάει φαίνεται και πιο σημαντικός. Δηλαδή, όσο στα καράβια μπαίνουν πληρώματα συμπεριλαμβανομένων των αξιωματικών, από χώρες οι οποίες δεν έχουν ενδεχομένως τη ναυτική παράδοση που έχει η Ελλάδα, το γραφείο πρέπει να είναι αυτό που θα καλύπτει τα ανοίγματα και τις ελλείψεις, που θα διαμορφώνει τις μεθόδους αντιμετώπισης προβλημάτων και που κατά κάποιον τρόπο θα διοικεί τα καράβια σαν να είναι επάνω. Και εδώ πάλι η δυνατότης άμεσης επικοινωνίας παίζει ένα μεγάλο ρόλο.

Δυστυχώς, εμπόδιο σε μια τέτοια εξέλιξη είναι το ότι η αντιμετώπιση του ελληνικού εφοπλισμού από την Πολιτεία μέχρι στιγμής αποθαρρύνει πλήρως την απορρόφηση εργατικού δυναμικού υψηλών επιπέδων στα καράβια, και αυτό γιατί ως κράτος προσπαθούμε να πετύχουμε ακραίες λύσεις, οι οποίες έχουν αντίθετες οικονομικές συνέπειες για τον εφοπλισμό και επομένως δεν πρόκειται ποτέ να εφαρμοστούν. Το αποτέλεσμα τέτοιων μαζιμαλιστικών λύσεων θα είναι να χάνει συνεχώς τη σημασία της η ελληνική σημαία. Και τούτο διότι όλοι ξέρουμε ότι το χαρακτηριστικό της ναυτιλίας είναι ότι έχει ελευθερία κινήσεων, επομένως δεν μπορεί να επιβάλλει λύσεις, ιδίως όταν δεν κάνεις προσπάθειες να βρεις αν αυτές είναι εφικτές.

Έτσι, αυτή η αντιμετώπιση εκ μέρους των ελληνικών αρχών έχει αποτέλεσμα ακραίες καταστάσεις που ανέκαθεν δεν απεδέχτο η μεγάλη πλειοψηφία των Ελλήνων εφοπλιστών. Και έτσι αντί να έχουμε μία μεγάλη εθνική ναυτιλία με ελληνική σημαία, έχουμε μία ναυτιλία η οποία δεν ανταποκρίνεται στα πραγματικά μεγέθη του ελληνικού εφοπλισμού. Ένα κάποιο υποκατάστατο αυτής της θλιβερής ιστορίας είναι το «γραφείο», το οποίο παίζει μεγάλο ρόλο. Δυστυχώς, κάποια στιγμή θα περάσει και αυτό μια περίοδο στην οποία δεν θα είναι τόσο εύκολο να επανδρωθεί, διότι οι παλαιοί καπεταναίοι και μηχανικοί σιγά-σιγά εκλείπουν. Και θα πρέπει αυτοί, οι οποίοι θα λειτούργουν αυτά τα γραφεία να είναι νεότεροι και πολλοί από αυτούς, χωρίς πραγματική εμπειρία πάνω στα καράβια, και όλοι ξέρουμε τι μεγάλη σημασία έχει αυτό.

Από τη μια μεριά, λοιπόν, έχουμε το «γραφείο» και τις σημαντικές επιπτώσεις που αυτό έχει στην οικονομία της χώρας. Τώρα αν σ' αυτό προστεθεί μία πιο φωτισμένη άποψη για τα προβλήματα της ναυτιλίας από τις Αρχές, τότε θα καταφέρου-

με να έχουμε και πολλά ανώτερα πληρώματα ελληνικά, και τότε θα υπάρχει και μία προοπτική για την περαιτέρω εξέλιξη των δυνατοτήτων των εφοπλιστικών γραφείων στην Ελλάδα. Οπότε πλέον θα παίζουν έναν πολύ μεγάλο ρόλο, όχι μόνον από πλευράς απασχόλησης, αλλά και από πλευράς οικονομικής ισχύος.

Ο δεύτερος τομέας που έχει πλέον αυξημένο ενδιαφέρον και στον οποίο θα πρέπει κανείς να εστιάσει την προσοχή του, είναι η χρηματοδότηση. Η διάρθρωση του κόστους λειτουργίας των καραβιών, όπως έχει εξελιχθεί μέχρι τώρα, σε πολύ μεγάλο βαθμό είναι μία financial operation (για να χρησιμοποιήσω την αγγλισαζονική έκφραση). Αν σκεφτεί κανείς το ποια ήταν η διάρθρωση του κόστους πριν από 10, 20 και 30 χρόνια ή ακόμα περισσότερο και ποια είναι τώρα, θα δει ότι ένα πολύ μεγάλο πλεονέκτημα των Ελλήνων εφοπλιστών,



να μπορούν δηλαδή να έχουν πλοία χαμηλότερου κόστους με πολύ σφικτή διαχείριση, δεν είναι πλέον συγκριτικά τόσο σημαντικό όσο ήταν παλαιότερα και ξεφεύγει από αυτό σε πολύ μεγάλο βαθμό, γιατί τα καράβια πλέον κινούνται σε μια αγορά όπου η σημασία των παραδοσιακών συντελεστών κόστους μειώνεται αναλογικά και το κόστος χρήματος, οι ασφάλειες και τα λοιπά οικονομοτεχνικά στοιχεία παίζουν πολύ μεγάλο ρόλο. Και επειδή οι παράγοντες αυτοί καθορίζονται από εξωγενή κέντρα, οι δυνατότητες να διαμορφωθούν ή και να επηρεασθούν από τη μέση εφοπλιστική επιχείρηση είναι περιορισμένες μέχρι ανύπαρκτες.

Κατά γενικό κανόνα λοιπόν, εκτός από τους πολύ μεγάλους, θα πρέπει να αποδεχθούν οι Έλληνες πλοιοκτήτες αυτή τη νέα κατάσταση πραγμάτων και να προσπαθήσουν να βρουν διεξόδους.

Διερωτάται λοιπόν κανείς, εν προκειμένω, ποια θα πρέπει να είναι η πραγματική εισφορά του ελληνικού τραπεζικού συστήματος στην περαιτέρω εξέλιξη της ελληνόκτητης ναυτιλίας ώστε να βοηθηθεί να κρατήσει τη θέση της.

Ορισμένα πράγματα έχουν ληχθεί κατά κόρον, επί παραδείγματι ότι το μέγεθος των αναγκών σε κεφάλαια της ελληνικής ναυτιλίας, τουριστικής, επιβατηγού και φορτίου τώρα, είναι τόσο μεγάλο που δεν μπορεί να καλυφθεί από τις δυνατότητες της ελληνικής αγοράς, ότι η τεχνική που διαθέτουν οι ελληνικές τράπεζες δεν είναι προσαρμοσμένη στις ανάγκες της ναυτιλίας όπως εξελίσσεται και πολλά άλλα, εν πολλοίς αληθινά, σε ορισμένες περιπτώσεις υπερβολικά.

Το γεγονός παραμένει ότι η αποταμίευση στη χώρα μας ως ποσοστό του ΑΕΠ έχει μειωθεί σημαντικά και αυτός είναι ένας παράγων που σπάνια αναφέρεται στις σχετικές εκτιμήσεις. Πράγματι κάποτε, το 1979, ήταν το 20% του ΑΕΠ. Αμέσως μετά, την περίοδο δηλαδή των ετών '90, ήταν 2 με 3% μόνον! Επί πλέον οι ακαθάριστες επενδύσεις σε ποσοστό επί της ζητήσεως ήταν το 25 με 30% μέχρι τη δεκαετία του '90. Από εκεί και πέρα όμως το ποσοστό αυτό κατέβηκε γύρω στα 20%, και ενώ μέχρι το '90 οι ξένοι πόροι επενδύσεων ήταν μικρότεροι από το 20 με 30% των αναγκών, τη δεκαετία του '90 υπερέβησαν το 50%. Δείχνει λοιπόν αυτό πως όταν ανεβαίνει το επίπεδο ζωής, η τάση προς αποταμίευση μειούται. Βέβαια το φαινόμενο αυτό δεν αποτελεί ελληνικό μονοπώλιο, αλλά εμφανίζεται σε όλα τα κράτη που περνούν αυτή τη διαδικασία της ανάπτυξεως, που τα φέρνει κοντά στο μέσον όρο εισοδήματος των οικονομιών με τις οποίες έχουν άμεση επαφή, εν προκειμένω των οικονομιών της Ε.Ε.

Τώρα για την ONE. Παρ' όσα κατά καιρούς έχουν ληχθεί περί θαυματουργών και άλλων ιδιοτήτων, στην ουσία η ONE αποτελεί ένα μέσο για να μπορέσει να πραγματοποιηθεί η μεγάλη ενιαία αγορά στην Ε.Ε. όπου βέβαια ένα κοινό νόμισμα είναι απαραίτητο. Τα πλεονεκτήματα της ONE είναι αδιαμφισβήτητο όπως, επί παραδείγματι, ότι η έννοια του συναλλαγματικού κινδύνου, σε μεγάλο βαθμό, εξαφανίζεται.

Κυρίως όμως γιατί η ελληνική οικονομία συνδέεται, και συνεπώς και ο τραπεζικός τομέας και οι κλάδοι που χρηματοδοτούνται απ' αυτόν, με μία ευρύτερη οικονομική περιοχή, την πιο σημαντική στον κόσμο, η οποία έχει απεριόριστα μέσα και δυνατότητες πολύ μεγαλύτερες απ' ό,τι μία στενή περιφερειακή αγορά όπως η ελληνική.

Έτσι, η αναπόφευκτη διεθνοποίηση του ελληνικού τραπεζικού συστήματος, προς την οποία βαδίζουμε και η οποία αργά ή γρήγορα θα συμβεί, θα έχει σαφή πλεονεκτήματα. Ένα από τα κυριότερα είναι βεβαίως η εξουδετέρωση της ελληνικής κεφαλαιών, σε μεγάλο βαθμό, διότι πλέον η πηγή κεφαλαίων θα είναι πολύ ευρύτερη και το νόμισμα στο οποίο θα αναφέρονται οι σχετικές εργασίες θα χαίρει πολύ μεγαλύτερης εμπιστοσύνης. Και βεβαίως, υπάρχει πάντοτε και το θέμα ότι μπαίνοντας σε πιο ώριμες, πιο εξελιγμένες και πιο συνετές αγορές, οι διάφοροι παραλογισμοί οι οποίοι δημιούργησαν τόσο μεγάλα προβλήματα σε θεσμούς όπως το ελληνικό Χρηματιστήριο, σιγά-σιγά θα μειούνται έως να ταυτιστούν και να εξισορροπηθούν με τους αντίστοιχους θεσμούς της ευρύτερης οικονομικής περιοχής στην οποία ανήκουμε. Επομένως, το ελληνικό τραπεζικό σύστημα θα μπορέσει να παίξει το ρόλο της διοχετεύσεως κεφαλαίων από μία πολύ μεγάλη αγορά για να καλύψει τις ανάγκες των ελληνικών επιχειρήσεων, ακόμα και των ελληνικών νοικοκυριών.

Πιθανότατα ενδέχεται να αρχίσει να παίξει πολύ πιο σπουδαίο ρόλο, απ' ό,τι έπαιζε πριν, στη χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας. Διότι τώρα, το στοιχείο το οποίο εμπόδιζε τις μεγάλες πρωτοβουλίες, πιο συγκεκριμένα η έλλειψη κεφαλαίων, σε πολύ μεγάλο βαθμό, εν τοις πράγμασι θα έχει πάψει να υφίσταται. Αυτό βεβαίως, προϋποθέτει ότι η τεχνολογία θα έχει εξελιχθεί επαρκώς στον ελληνικό τραπεζικό

χώρο, ότι η διεθνοποίηση, στην οποία αναφέρθηκα παραπάνω, θα πάρει ένα χαρακτήρα συγκεκριμένο και σοβαρό και ότι το ελληνικό τραπεζικό σύστημα θα κινηθεί αρκετά γρήγορα, ώστε να μην του πάρουν μέσα από τα χέρια τις πρωτοβουλίες όλοι οι διεθνείς τραπεζικοί οργανισμοί οι οποίοι και εμπειρία έχουν στον τομέα της ναυτιλίας αλλιώς και προϊστορία.

Κάτι μάλιστα που θεωρώ ότι θα ήταν απολύτως αναγκαίο να γίνει αυτή τη στιγμή, είναι να αρχίσουν να διαμορφώνονται διάφοροι μηχανισμοί οι οποίοι να ανταποκρίνονται στις συνθήκες της αγοράς και στις ιδιοτυπίες της εφοπλιστικής επιχείρησης. Για παράδειγμα, η έκδοση ομολόγων που να αντικρίζονται από συγκεκριμένα σκάφη σε ένα ποσοστό της τρεχούσης αξίας τους ίσως να παρουσιάζει δυνατότητες. Όταν οι τιμές ανεβαίνουν θα μπορεί να αποσύρονται σκάφη από την «ασφάλεια» ή να εκδίδονται πρόσθετα ομόλογα ενώ, από την άλλη μεριά, αν οι τιμές των σκαφών πέφτουν, τότε θα πρέπει ή να προστίθενται σκάφη ή να ανακαλούνται ορισμένα από τα ομόλογα.

Ως σχήμα αυτό ακούγεται λίγο παράξενο, διότι δείχνει να είναι μια κλασική περίπτωση της αρχής ότι όταν δεν βρέχει οι τράπεζες μοιράζουν ομπρέλες και όταν βρέχει τις παίρνουν πίσω. Όμως η εμπειρία της μέχρι στιγμής εφαρμογής του, κυρίως από γερμανικές εξειδικευμένες ναυτιλιακές τράπεζες, δείχνει ότι μπορεί να έχει εφαρμοσιμότητα, ιδίως όταν αντιμετωπίζεται μ' έναν ευέλικτο και δημιουργικό τρόπο ο οποίος και να καλύπτει τη φερεγγυότητα των ομολόγων, τα οποία θα κυκλοφορούν στο κοινό, αλλιώς συγχρόνως να επιτρέψει και στις ναυτιλιακές εργασίες να αναπτυχθούν χωρίς να υπόκεινται σε εξωγενείς πιέσεις που δεν έχουν σχέση με τη ναυτιλία όπως, επί παραδείγματι, σε περίπτωσης ανισορροπιών στο Χρηματιστήριο.

Το Χρηματιστήριο τώρα. Ως πηγή κεφαλαίων για τη ναυτιλία, μπορεί πράγματι να αποτελέσει έναν πολύ σημαντικό παράγοντα. Θα πρέπει να θυμόμαστε πάντα ότι ο χαρακτήρας της ποντοπόρου ναυτιλίας σε μεγάλο ποσοστό έχει πολύ μεγάλους και συχνά απρόβλεπτους οικονομικούς κύκλους. Επομένως, το να υπάρχουν εταιρείες οι οποίες θα εμφανιστούν στο Χρηματιστήριο και θα προκαλέσουν επενδύσεις, είτε από μεγάλους θεσμικούς επενδυτές είτε από μικρομετόχους, οι οποίες ν' αντικρίζονται από μία τόσο ευμετάβλητη δραστηριότητα, παρουσιάζει πολλή δυσκολία. Αν αυτό συνδυαστεί με τις αναμενόμενες αυξομειώσεις ενός ευπαθούς Χρηματιστηρίου, όπως είναι το ελληνικό που δεν έχει βγει ακόμα από το επίπλεδο της αναπτυσσόμενης αγοράς κεφαλαίων, τότε μπορεί να δημιουργήσει πολύ περισσότερα προβλήματα απ' όσα θα λύσει, όπως δείχνει η εμπειρία σε πολλές περιπτώσεις.

Το Χρηματιστήριο είναι ιδεώδες για ναυτιλιακές επιχειρήσεις που έχουν συγκεκριμένο και σαφές πλαίσιο δραστηριότητας (π.χ. κρουαζιέρες κ.λπ.) και οι οποίες έχουν δραστηριότητες που παρουσιάζουν κάποια συνέπεια και συνέχεια. Και νομίζω ότι αυτό θα πρέπει να είναι το πρώτο στάδιο στο οποίο θα αναπτυχθεί ο πορισμός κεφαλαίων από Χρηματιστήριο για ναυτιλιακές εταιρείες. Τώρα, αν σ' αυτό προστεθούν ορισμένες εφαρμόσιμες τεχνικές, όπως π.χ. μετατρέψιμα ομόλογα, τότε ίσως να δούμε ευρύτερη χρήση των χρηματιστηριακών δυνατοτήτων. Και εδώ ακριβώς έρχεται ο ρόλος των τραπεζών. Αυτοί που δεν θα μπορούν να μπουν σ' αυτήν την κατηγορία, πρέπει να βοηθηθούν από τις τράπεζες. Να «συσκευάσουν» τις δραστηριότητές τους κατά τέτοιο τρόπο, που να γίνεται αποδεκτός σε μια χρηματιστηριακή αγορά που δεν είναι αποκλειστικά κερδοσκοπική.

Φυσικά κερδοσκοπική θα είναι πάντα όπως όλες οι αγορές αυτού του τύπου, αλλά αν κρατηθεί κάποιο μέτρο, θα μπορέσει να εξελιχθεί σε μια αγορά που πραγματικά ενισχύει επενδύσεις και αναπτύσσει κλάδους οικονομικής δραστηριότητας.

Σε τελική ανάλυση, λοιπόν, το ελληνικό τραπεζικό σύστημα μπορεί μέσα στο καινούργιο πλαίσιο που διαμορφώνεται από την ύπαρξη της ΟΝΕ, εάν πράγματι αφοσιωθεί και θεωρήσει σημαντικό σκοπό την ανάληψη πρωτοβουλίας στη χρηματοδότηση της ανάπτυξης της ελληνικής ναυτιλίας, να παίξει έναν μεγάλο και σημαντικό ρόλο. Αυτό βέβαια προϋποθέτει ότι οι τράπεζες θα έχουν καταλάβει ότι ο τελικός σκοπός και ρόλος του εισάγοντος το θέμα, του «αναδόχου» τρόπον τινά, αυτού ο οποίος διαμορφώνει το πλαίσιο μέσα στο οποίο θα κινηθεί η χρηματοδότηση της ναυτιλίας και που

Το Χρηματιστήριο είναι ιδεώδες

για ναυτιλιακές επιχειρήσεις που έχουν

συγκεκριμένο και σαφές πλαίσιο δραστηριότητας

(π.χ. κρουαζιέρες κ.λπ.) και οι οποίες έχουν

δραστηριότητες που παρουσιάζουν κάποια συνέπεια

και συνέχεια. Και νομίζω ότι αυτό θα πρέπει να είναι

το πρώτο στάδιο στο οποίο θα αναπτυχθεί

ο πορισμός κεφαλαίων από Χρηματιστήριο

για ναυτιλιακές εταιρείες.

φροντίζει να βρει χρηματοδότες από ευρύτερες ομάδες και από άλλους χρηματοδοτικούς μηχανισμούς, είναι σιγά-σιγά να μπορέσει να προσελκυστεί υπεύθυνα και σωστά και ο διεθνής μικρός μέτοχος, ο οποίος, στην ουσία, συνιστά και τη μάζα των επενδυτών και διοχετεύει με έμμεσο και άμεσο τρόπο την αποταμίευση όπου βλέπει ότι υπάρχει ασφάλεια και απόδοση.

Αυτά τα δύο στοιχεία βεβαίως, η εφαρμοσμένη επιχειρηματικότητα, διοίκηση και διαχείριση, που συνοψίζεται από τα ναυτιλιακά «γραφεία» πάσης φύσεως, και η χρηματοδοτική πρωτοβουλία από τράπεζες και συναφείς οργανισμούς θα αποτελέσουν τη βάση της μετεξελιγμένης ελληνικής ναυτιλίας. Όταν αυτές οι δύο δραστηριότητες αναπτυχθούν και εδραιωθούν, όπως δείχνουν ότι μπορούν να το κάνουν, σε ένα διεθνές πλαίσιο με ελληνική βάση, και αν βοηθηθούν από την Πολιτεία με τίποτα περισσότερο παρά τη σωστή αντιληψη για το πώς πράγματι λειτουργεί ανταγωνιστικά η ναυτιλία, τότε και η σημαία θα ξαναβρεί τις παλιές της δόξες.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΛΥΡΑΣ:

Δεν είναι ντροπή η κυβέρνηση να συνεργάζεται με τον εφοπλισμό

«Η ναυτιλιακή πολιτική που
ασκείται τα τελευταία
4 χρόνια πέραν των λόγων και
των εξαγγελιών καλών
προθέσεων παραμένει η ίδια,
ενώ σε σχέση με τις εξελίξεις
στον κοινοτικό χώρο θεωρείται
οπισθοδρομική»!

Με σκληρές εκφράσεις
αναφέρθηκε ο πρόεδρος της
Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών
Γιάννης Λύρας, τόσο σε
συνέντευξη Τύπου όσο και στη
γενική συνέλευση των μελών
της Ένωσης στις
7 Φεβρουαρίου, για την
κυβερνητική ναυτιλιακή
πολιτική υποστηρίζοντας ότι το
υπουργείο Εμπορικής
Ναυτιλίας έχει μετατραπεί το
τελευταίο διάστημα σε...

υπουργείο Ακτοπλοΐας!

του Νάσου Πουλακίδα



ωρίς να υποτιμάται ο ρόλος της ακτοπλοΐας, «δεν πρέπει το ΥΕΝ να ανα-
λαμβάνει τη δραστηριότητά του κατά το μεγαλύτερο μέρος με τα θέματά της
εις βάρος του συνόλου της εθνικής ναυτιλίας. Διότι δυστυχώς αυτό συμ-
βαίνει σήμερα», υπογράμμισε ο κ. Λύρας.

Ο πρόεδρος της ΕΕΕ ανέφερε πως πρέπει να ληφθούν μέτρα υπέρ της ανταγωνιστι-
κότητας της ποντοπόρου ναυτιλίας, διότι σε αντίθετη περίπτωση, αν δεν αλλιάξει η
αξιολόγηση που πρέπει να έχει η Πολιτεία απέναντι στα θέματα της ναυτιλίας, θα
υπάρξει αφελληνισμός της ναυτιλίας. «Τη θέλει και τη χρειάζεται τη ναυτιλία της η
Ελλάδα; Έχει αξιολογοήσει σωστά το κράτος το γεγονός ότι διαθέτουμε σήμερα το
45% της ναυτιλίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης;» αναρωτήθηκε ο κ. Λύρας και συμπλή-
ρωσε: «Οι εταίροι αναγνωρίζουν ανεπιφύλακτα ότι η χώρα μας είναι πρώτη ναυτιλιακή
δύναμη. Εμείς οι Έλληνες αρνούμεθα να το αποδεχούμε; Οι προτεραιότητες της
κρατικής πολιτικής βρίσκονται σε αναντιστοιχία με τόσο μεγάλη ναυτιλία».

Ο πρόεδρος των εφοπλιστών υποστήριξε πως χρειάζεται μία ρεαλιστική και προσαρ-
μοσμένη στα δεδομένα των καιρών ναυτιλιακή πολιτική, μία εθνική ναυτιλιακή πολιτι-
κή. Ανέφερε ότι νέα πλοία προτιμούν ξένες σημαίες επειδή δεν βελτιούνται η ελληνική
ναυτιλιακή πολιτική. Σημείωσε ότι στις 31 Δεκεμβρίου του 2000 στο εθνικό νηολόγιο
ήταν εγγεγραμμένα 632 πλοία άνω των 3.000 κόνων έναντι 624 πλοίων την αντίστοι-
χη ημερομηνία του '99. Δηλαδή, η αύξηση του στόλου εντός του 2000 από πηευράς
ποντοπόρων ήταν μόλις 8 πλοία!..

Ο υπό ελληνική διαχείριση στόλος, όμως, είναι 3.584 και ο ελληνικός εφοπλισμός κα-
τέχει την πρώτη θέση παγκοσμίως.



Το προεδρείο της ΕΕΕ από την συνέντευξη τύπου

Για τις 5 επιτροπές που συστάθηκαν με πρωτοβουλία του Χρ. Παπουτσή πέρυσι τον Ιούλιο και ολοκλήρωσαν το έργο τους (ασφάλιση - φορολογία - συνθέσεις κ.ά.) στο τέλος Σεπτεμβρίου, ο κ. Λύρας δήλωσε: «Το αίτημα της ανταγωνιστικότητας αντιμετωπίστηκε με επιβίβαση από την κυβέρνηση. Εκκρεμεί μήνες το αποτέλεσμα του διαλόγου των κοινωνικών εταίρων. Διότι ενώ προέκυψε συμφωνία σε όλα τα θέματα εκτός από το επίμαχο των υποχρεωτικών συνθέσεων, δεν εκδηλώθηκε η εξαγγελθείσα αποφασιστική παρέμβαση της πολιτικής ηγεσίας του ΥΕΝ ώστε να υπάρξει και στην περίπτωση αυτή αναγκαία ρύθμιση».

Στη συνέχεια ο πρόεδρος της ΕΕΕ, αφού υπογράμμισε ότι επιβάλλεται κάποτε να γίνει εθνικός στόχος η σύνδεση ναυτιλίας και οικονομίας και τόνισε πως χρειάζεται να γίνει ακόμη πιο ισχυρό το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας με πιο δυνατό το Λιμενικό Σώμα, ανέφερε 4 προτάσεις για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του εθνικού νηολογίου:

- Η επιλογή των κατώτερων πληρωμάτων στα πλοία ελληνικής σημαίας να είναι ελεύθερη. Να είναι υποχρεωτική η πρόσληψη 4 έως 6 Ελλήνων αξιωματικών ανάλογα με τη χωρητικότητα του πλοίου. Σε όλες τις χώρες της Ε.Ε. η επιλογή πληρωμάτων είναι πλέον ελεύθερη, σε ορισμένες, δε, περιλαμβάνει ακόμα και τον πλοίαρχο.

- Η ανάληψη από το κράτος εξ ολοκλήρου του κόστους της δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης, συμπεριλαμβανομένου και του κόστους των

δύο περιόδων της εκπαίδευσης εν πλώ των σπουδαστών των Ακαδημιών Ναυτικών.

- Η προσαρμογή των συντελεστών της φορολογίας των πλοίων σύμφωνα με τα ισχύοντα στα αντίστοιχα συστήματα των άλλων κρατών-μελών της Ε.Ε.

- Η Πολιτεία να συμμετέχει στο κόστος των ασφαλιστικών εισφορών των Ελλήνων ναυτικών.

«Το σύνολο αυτών των προτάσεων πιστεύουμε ότι θέτουν τις βάσεις για ουσιαστική και μακροχρόνια βελτίωση του εθνικού νηολογίου», είπε χαρακτηριστικά ο πρόεδρος της ΕΕΕ.

Αγνοούνται οι προτάσεις της ΕΕΕ

«Δέκα χρόνια οι προτάσεις της ΕΕΕ για την ανασυγκρότηση του ΝΑΤ αγνοούνται», υποστήριξε ο κ. Λύρας και συμπλήρωσε: «Είναι απογοητευτική η διαπίστωση της αδικαιολόγητης αδράνειας για το πρωταρχικής σημασίας θέμα κοινωνικής ασφάλισης των ναυτικών και των οικογενειών τους, που επηρεάζει δυσμενώς και το πρόβλημα της προσέληψης νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Ας ελπίσουμε ότι με το άνοιγμα του φακέλου ολόκληρου του ασφαλιστικού συστήματος της χώρας θα αντιμετωπιστεί σε ορθή βάση και το πρόβλημα του ΝΑΤ».

Τα ελλείμματα σε ΝΑΤ και Οίκο του Ναύτου από 96,5 δισ. το 1999 έφτασαν το 2000 σε 155 δισ. και για φέτος προϋπολογίζονται σε 168

δια. δηλ. Στο μεταξύ, ο αριθμός των συνταξιούχων αυξάνεται συνεχώς. Από 59.204 τον Ιούνιο του '96 έφτασαν τον Σεπτέμβριο του 2000 σε 64.548. Η σχέση συνταξιούχων προς ενεργούς ναυτικούς διαμορφώνεται σε 1 προς 0,62 και η σχέση συνταξιούχων προς τις θέσεις εργασίας 1 προς 0,4.

Προσάρμοσαν νομοσχέδιο για τα ακίνητα!

Η Πολιτεία στο θέμα της εισαγωγής των ναυτιλιακών εταιρειών στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών, όχι μόνον δεν επέδειξε διάθεση ουσιαστικής συνεργασίας με την εφοπλιστική πλευρά, αλλά επιχείρησε να την παραμερίσει, υποστήριξε ο πρόεδρος της ΕΕΕ. Ο κ. Λύρας ανέφερε πως τις περισσότερες κινήσεις για το υπό κατάρτιση νομοσχέδιο η διοίκηση της Ένωσης τις πληροφορούνταν από τον Τύπο, ενώ το υπουργείο Εθνικής Οικονομίας στο τελικό σχέδιο νόμου παρέλειψε σημαντικές θέσεις της ΕΕΕ.

Για το ίδιο θέμα και σε ερώτηση των «Ν.Χ.» αναφέρθηκε και ο αντιπρόεδρος της Ένωσης Νίκος Ευθυμίου, ο οποίος αποκάλυψε πως το νομοσχέδιο για την εισαγωγή ναυτιλιακών εταιρειών στο ΧΑΑ «ήταν προσαρμοσμένο σε προ εξαμήνου σχέδιο νόμου για τα ακίνητα! Αυτό το νομοσχέδιο ξέφυγε του σκεπτικού της ποντοπόρου ναυτιλίας». Όπως



**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: gordongiles@compuserve.com



«Οι εταίροι αναγνωρίζουν ανεπιφύλακτα ότι η χώρα μας

είναι πρώτη ναυτιλιακή δύναμη.

Εμείς οι Έλληνες αρνούμεθα να το αποδεχθούμε;

Οι προτεραιότητες της κρατικής πολιτικής

βρίσκονται σε αναντιστοιχία με τόσο μεγάλη ναυτιλία»

τονίστηκε, πολλοί εφοπλιστές είχαν ενδιαφερθεί για την εισαγωγή εταιρειών τους στο ΧΑΑ, όμως, τώρα κάτι τέτοιο είναι απόμακρο.

Χρειάζονται μέτρα για την εκπαίδευση

Κρίσιμο θέμα για το μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας θεωρείται η έλλειψη ικανών αξιωματικών. Το 2000 για 935 προκηρυχθείσες θέσεις στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού προσήλθαν μόνο 593 υποψήφιοι, ενώ μόλις το 1996 για 870 θέσεις είχαν προσέλθει 2.365 υποψήφιοι. Ο κ. Λύρας αναφέρθηκε σε μελέτη της ΕΕΕ για το εκπαιδευτικό σύστημα τονίζοντας:

- Διαχωρισμός τίτλου σπουδών και άδειας άσκησης επαγγέλματος με παράλληλη καθιέρωση εξέτασης - πιστοποίησης για την απόκτηση πιστοποιητικών ναυτικής ικανότητας.
 - Εξέλιξη όλων των αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού στον καταληκτικό βαθμό πλοιάρχου και μηχανικού α' μετά την πιστοποίηση αυτή.
 - Ίδρυση και λειτουργία ΙΕΚ ναυτικού τομέα για πλοίαρχους και μηχανικούς και αναγνώριση των ιδιωτικών σχολών που υφίστανται.
- Προτείνεται η εκπαίδευση των νεαρών δοκίμων σε ελληνόκτητα πλοία, καθώς και να προσμετράται η θαλάσσια υπηρεσία αυτών των σπουδαστών.

Για να είσαι Νικητής πρέπει να είσαι Γρήγορος, Δυνατός και Σίγουρος!

Το καλοκαίρι του 2000 η Ναυτιλιακή Εταιρία Λέσβου «τάραξε τα νερά» της Ελληνικής Ακτοπλοΐας, δρομολογώντας το «ΑΙΟΛΟΣ ΕΞΠΡΕΣ», το ταχύτερο πλοίο* του Αιγαίου με ταχύτητα 36 μίλια ανά ώρα.

Το Α' εξάμηνο του 2001 η NEL LINES συνεχίζοντας το αναπτυξιακό της πρόγραμμα πρόκειται να παραλάβει δύο ακόμα νέα πλοία ιδίου τύπου με το ΑΙΟΛΟΣ, μεταφορικής ικανότητας 800 επιβατών και 180 Ι.Χ. το πρώτο και 1.800 επιβατών και 450 Ι.Χ. το δεύτερο ταχύτητας **40 μιλίων ανά ώρα**.

Η NEL LINES μετά την εξαγορά της MED LINK επεκτάθηκε και στην Αδριατική με προοπτικές μεγάλης ανάπτυξης, ενώ παράλληλα διατηρεί στρατηγικές συμμαχίες με τις μεγαλύτερες ακτοπλοϊκές εταιρίες της χώρας.

Κώστας Κεντέρης
Χρυσός Ολυμπιονίκης,
Ανάδοχος του "Αίολος Εξπρές"



* ΤΥΠΟΥ ΜΟΝΟΗΥΛ



NEL LINES

Το ενδιαφέρον στα τάνκερ

Φθάνοντας στα μέσα Φεβρουαρίου του 2001, το διάστημα αυτό από τις αρχές του έτους που θα μπορούσε να χαρακτηριστεί σαν την «αναγνωριστική» περίοδο της νέας χρονιάς, έλαβε πλέον τέλος. Η αγορά, όπως αυτή εξελίχθηκε από την τελευταία μας ανασκόπηση, έχει τα εξής βασικά χαρακτηριστικά:

Τα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου φαίνεται να βαδίζουν με «αστάθεια» καθώς η ναυλαγορά κινείται πτωτικά, με τους δείκτες να εμφανίζονται αποδυναμωμένοι για την περίοδο που αναλύουμε κατά περίπου 70 μονάδες ο BDI, και αυτοί των Handymax, Panamax και Capes κατά 15, 115 και 90 μονάδες αντίστοιχα. Αυτό που οι περισσότεροι πλέον περιμένουν ως φυσικό επακόλουθο είναι και μια πτωτική διόρθωση των τιμών, η οποία όμως καθυστερεί καθώς οι πωλητές είναι (προς το παρόν) σε θέση να αντισταθούν στις πιέσεις της αγοράς.

Ο χώρος των δεξαμενόπλοιων, εάν και κινείται πλέον σε πιο ήπιους ρυθμούς σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά, εξακολουθεί να επικεντρώνει το μεγαλύτερο ενδιαφέρον καθώς τόσο τα επίπεδα της ναυλαγοράς όσο και οι τιμές των μεταχειρισμένων παραμένουν σε υψηλά επίπεδα, ιδιαίτερα ικανοποιητικά για όσους βρίσκονται στο χώρο ή πρόλαβαν να επενδύσουν σε αυτόν πριν από το τελευταίο τρίμηνο της προηγούμενης χρονιάς.

Οι διαλύσεις πλοίων εξακολουθούν να αντιμετωπίζουν περιορισμένη προσφορά τονάζ.

Οι τιμές παρουσίασαν μια μικρή κάμψη ιδιαίτερα στην Ινδία και λιγότερο στο Μπανγκλαντές.

Τα προβλήματα της πρώτης συνεχίζονται μετά τους καταστροφικούς σεισμούς που σημειώθηκαν και αυτό που όλοι περιμένουν είναι ο αντίκτυπος που θα δημιουργηθεί στο νέο προϋπολογισμό, ο οποίος είναι προγραμματισμένο να ανακοινωθεί στις 28 Φεβρουαρίου.

Ολοκληρώνοντας την ανασκόπηση, πιστεύουμε ότι αξίζει να παραθέσουμε επίσης κάποια στατιστικά στοιχεία τα οποία διαθέτουμε πλέον ολοκληρωμένα για το προηγούμενο έτος:

Μέσα στο 2000 η μεταφορική ικανότητα των φορητών πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου αυξήθηκε κατά σχεδόν 3% σε σχέση με το 1999, φθάνοντας τους 276 εκατ. τόνους dwt.

Ενώ από την άλλη, μόλις 4,4 εκατ. τόνοι κατέληξαν στα διαλυτήρια, ποσοστό που αντιστοιχεί στο 48% σε σχέση με αυτό του 1999. Ανάλογη είναι η εικόνα και στα δεξαμενόπλοια με την αύξηση της μεταφορικής ικανότητάς τους να ξεπερνά το 3% σε σχέση με πρότεροι.

Όσο αφορά τις διαλύσεις, αυτές ήταν στο 72% σε σχέση με το 1999, δηλαδή 22 εκατ. τόνους, ποσοστό που εμφανίζει το συγκεκριμένο χώρο καλύτερα «ζυγισμένο» από αυτόν των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου.

Τέλος, αναμένονται μέσα στο 2001 να παραδοθούν νεότευκτα μεταφορικής ικανότητας 15,9 και 21,6 εκατ. τόνων για δεξαμενόπλοια και φορηγά αντίστοιχα.

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

BULKCARRIERS

NAME	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	GEAR	PRICE SOLD US\$	BUYERS
NORDIC	4,958	1978	SWEDEN	-	Region 580,000	SWEDISH BUYERS
ALPHA CONCORD	7,015	1985	JAPAN	TEU: 170	Region 1,750,000	UNDISCLOSED BUYERS
				CR 1 X 25 TS		
				DR 2 X 25 TS		
CAPTAIN CHRISTOS	11,775	1976	JAPAN	DR 2 X 25 TS	800,000	SYRIAN BUYERS
				DR 2 X 22 TS		
VICTORY	17,678	1978	JAPAN	DR 4 X 25 TS	Excess 1,300,000	NATTEM
TOP CONCORD	21,362	1984	JAPAN	CR 3 X 25 TS	4,250,000	UNDISCLOSED BUYERS
				DR 1 X 25 TS		
NEPTUNE AKABAR	21,997	1986	JAPAN	CR 4 X 30 TS	5,300,000	CHINESE BUYERS
NEW REACH	22,829	1979	JAPAN	DR 4 X 26 TS	Region 2,000,000	INDONESIAN BUYERS
SEA RESOURCE	27,050	1977	JAPAN	CR 4 X 15 TS	Region 1,200,000	TAIWANESE BUYERS
				DR 1 X 15 TS		
MARILY	36,943	1977	JAPAN	CR 5 X 15 TS	2,300,000	MIDDLE EASTERN BUYERS
BULK PRINCESS	37,244	1980	JAPAN	CR 4 X 25 TS	Region 4,400,000 through auction	FLORIDA POWER, USA
CHENNAI VEERAM	37,940	1983	KOREA	TEU: 762	5,700,000	MARINAKIS
				CR 4 X 25 TS		CHARTERING, N.Y.
JAG RASHMI	40,507	1981	JAPAN	CR 5 X 25 TS	Region 3,500,000	INDIAN BUYERS
MICHELE IULIANO	64,002	1987	ITALY	-	EN BLOC	UNDISCLOSED BUYERS
GIOVANNI DELLA GATTA	64,850	1987	ITALY	-	15,000,000	UNDISCLOSED BUYERS

TANKERS

NAME	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	FEATURES	PRICE SOLD US\$	BUYERS
SHIN A NO. 5	2,502	1994	-	-	UNDISCLOSED PRICE	GREEK BUYERS
MENCEY	4,021	1972	SPAIN	-	Region 250,000	MIDDLE EASTERN BUYERS
DUTCH SAILOR	4,387	1981	NORWAY	Chemical	Region 2,250,000	«VESTLAND» OF NORWAY
DADES	6,211	1977	JAPAN	-	800,000	OLYMPIC GULF TANKERS
ORIENT TIGER	6,506	1995	JAPAN	Chemical	6,500,000	SWEDISH BUYERS
ORIENTAL FALCON	7,008	1983	JAPAN	Chemical	2,500,000	UNDISCLOSED
TIMUR QUEEN	8,667	1985	JAPAN	Chemical	3,000,000	LOTUS SHIPPING
ALDEBARAN	9,268	1992	JAPAN	Chemical	6,500,000	MALAYSIAN BUYERS
ELRAKWA	30,672	1977	YUGOSLAVIA	-	UNDISCLOSED	UNDISCLOSED BUYERS
CARNAC	33,886	1982	KOREA	Chemical	8,200,000	«STYGA» INTERESTS
DETROIT	39,960	1976	GERMANY	-	Excess 2,000,000	GREEK BUYERS
PURPLE STAR	42,742	1974	JAPAN	-	1,700,000	CANADIAN INTERESTS
LIEPAYA	46,825	1986	POLAND	Chemical	Region 12,750,000	UNDISCLOSED BUYERS
PROBO HAWK	48,015	1989	KOREA	OBO	15,900,000 each, including 4 yrs t/c back at \$ 15,000/d	LATANKO
PROBO BANGORI	47,980	1989	KOREA	OBO	15,900,000 each, including 4 yrs t/c back at \$ 15,000/d	LATANKO
DARWIN	54,200	1977	FRANCE	LPG Carrier	5,000,000	TRAFIGURA, UK
BALTIC FLAME	59,421	1992	KOREA	LPG Carrier	On Private Terms	CLIENTS OF «WESTFAL
LAR»						
MAGNOLIA	84,656	1983	POLAND	-	Region 11,500,000	CENTROFIN
ANGELO D'AMATO	96,120	1993	JAPAN	-	Region 25,000,000 including till 2003 t/c to Sanko at \$ 17,000/day	INTERESTS OF «DRYTANK»
AMYNDAS	123,597	1977	JAPAN	-	5,000,000 with private sale terms	GREEK BUYERS
ISUZUGAWA MARU	247,392	1987	JAPAN	-	Region 28,500,000	CLIENTS OF «EMBIRICOS»

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις πριν από 1 χρόνο - Φεβρουάριος 2000

1. BULKCARRIERS NAME	D.W.T	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
ELGIN	194,690	1981	JAPAN	9,500,000	GREEK BUYERS
CLIPPER STAR	65,081	1982	JAPAN	5,300,000	DRYTANK
SINELA	37,696	1984	JAPAN	7,300,000	GLOBAL, HKG
SANKO EMERALD	38,289	1984	JAPAN	7,100,000	IKAROS
ATLANTIC SPLENDOR	64,919	1981	JAPAN	6,100,000	GOLDEN UNION
ROYAL HIGHNESS	21,964	1995	JAPAN	10,900,000	-
STAMON	17,509	1977	JAPAN	800,000	-
REDESTOS	19,556	1977	JAPAN	1,300,000	-
2. TANKERS NAME	D.W.T	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
TOBA	260,619	1993	JAPAN	36,500,000	FRONTLINE, SPORE
TAGAWA MARU	239,781	1985	JAPAN	14,500,000	TSAKOS
TOSCA	87,435	1980	JAPAN	4,650,000	AVIN
NAVIX ERICA	41,430	1992	JAPAN	17,200,000	OFER GROUP
SOUTHERN NIGHT	8,500	1984	JAPAN	4,000,000	KOREANS
- Chemical -					
3. DEMOLITION NAME	TYPE	D.W.T.	DATE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
ASTRO ALPHA	TANKER	246,000	1976 USA	132,5	BANGLADESH
MESSAPIA	TANKER	91,838	1977 JAPAN	145	INDIA
SOMERSET	TANKER	274,756	1974 JAPAN	129	INDIA
A. ALAMBAR	B/C	27,212	1974 JAPAN	142	INDIA
ALKA	TWEEN	14,930	1979 JAPAN	159,50	INDIA

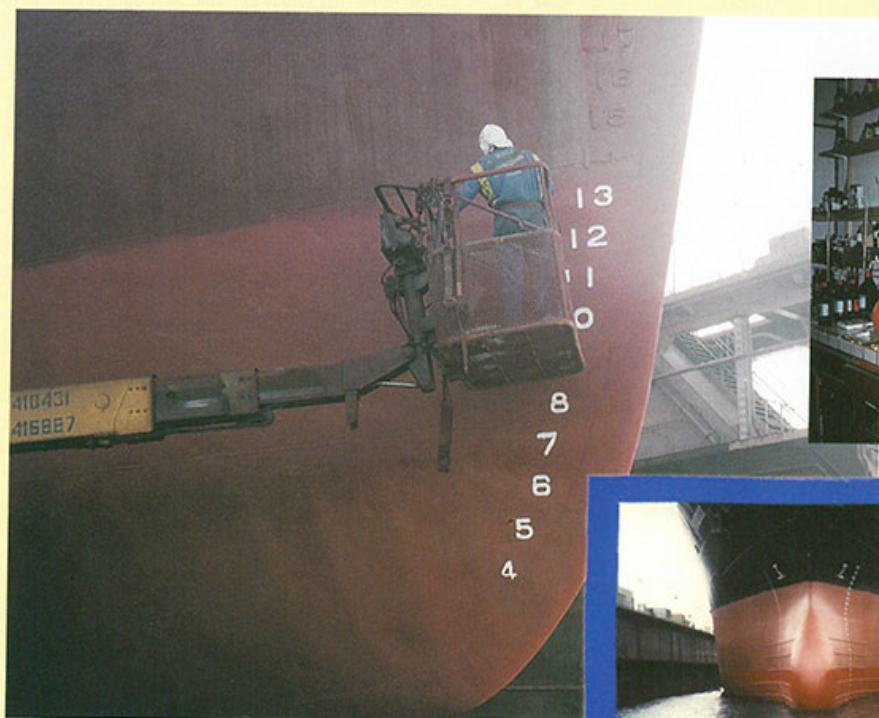
Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις πριν από 10 χρόνια - Φεβρουάριος 1991

1. BULKCARRIERS NAME	D.W.T	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
ELENA	60,428	1974	JAPAN	5,700,000	-
MARE SERENO	51,177	1974	DENMARK	5,000,000	ITALIAN BUYERS
BRONISLAW CZECH	33,700	1986	POLAND	10,000,000	GREEK BUYERS
LORI J.	28,000	1984	JAPAN	9,500,000	TURKISH BUYERS
FIRST LADY	27,586	1986	JAPAN	11,500,000	-
CEEKAY	26,923	1975	SPAIN	4,500,000	GREEK BUYERS
IRON KIRBY	27,299	1974	JAPAN	3,900,000	GREEK BUYERS
SARAH	19,361	1971	JAPAN	1,750,000	LYGNOS BROTHERS
2. TANKERS NAME	D.W.T	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
ANITO	155,000	1976	SWEDEN	17,000,000	SUD MARINE
JARRAH	169,000	1974	JAPAN	11,600,000	P. PAPPAS
LIBERTATEA	163,000	1981	RUMANIA	20,000,000	RANDOLPH QUON
DAFNI	95,750	1979		7,500,000	JORDAN NATIONAL SHIPPING
POLYSTAR	60,925	1981	JAPAN	22,500,000	VALLES, HKG
WORLD PROTECTOR	30,669	1974	GREECE	7,000,000	GREEK BUYERS
3. DEMOLITION NAME	TYPE	D.W.T.	DATE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
LINGE	B/C	13,154	1966	175	INDIA
FIRST STAR	B/C	6,047	1968	170	INDIA
ADVENTURE	B/C	13,615	1971	180	BOMBAY



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

TWEENDECKERS/MPPs/CONTAINERS

NAME	TYPE	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	GEAR/T.E.U.	PRICE SOLD US\$	BUYERS
HARTING	BOX SHAPED TWEEN	4,300	1981	U.K.	TEU: 32	700,000	UNDISCLOSED BUYERS
OLYMPIAS	TWEEN	8,199	1976	JAPAN	CR 2 X 25 TS CR 2 X 10 TS	Region 610,000	DUBAI BASED BUYERS
ORIENTAL HONOUR	MPP/TWEEN	14,395	1982	BRAZIL	TEU: 214, CR 2 X 40 TS CR 4 X 13 TS CR 2 X 5 TS	On Private Terms	UNDISCLOSED BUYERS
MOA	TWEEN	15,373	1979	BELGIUM	DR 1 X 30 TS DR 8 X 5 TS DR 8 X 3 TS	500,000	BRIGHTON SHIPPING, UK
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 BUYERS
KUBBAR	MPP/TWEEN	23,618	1978	KOREA	CR 4 X 13 TS DR 1 X 105 TS CR 4 X 10 TS	Region 1,450,000	UNDISCLOSED BUYERS
NOLIZWE	CONTAINER	25,070	1981	BELGIUM	TEU: 1,270	7,500,000	GREEK BUYERS

DEMOLITION

NAME	TYPE	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE US\$/LDT	BUYERS
HELLENIC CONFIDENCE	BULKER	17,616	1977	JAPAN	192 sale including about 600ts ROB	INDIA
BELUGA	BULKER	23,725	1977	ARGENTINA	Undisclosed	BANGLADESH
AMY N.	BULKER	30,853	1977	JAPAN	181	BANGLADESH
GENERAL MADALINSKI	BULKER	37,844	1975	BULGARIA	174	INDIA
MASTER PETROS	BULKER	41,151	1969	GERMANY	190	INDIA
BUDI HUDA	BULKER	50,250	1976	GERMANY	Region 168	BANGLADESH
LANTAU PEAK	BULKER	115,754	1978	JAPAN	«As Is» basis Johore River at region 127	-
IRAN SABR	CAR CARRIER	19,845	1971	JAPAN	170	INDIA
PIONIR	CONTAINER	5,580	1973	GERMANY	Region 140	RIJEKA
ZVENIGOROD	PIPE CARRIER BULKER	22,896	1967	POLAND	123,5	INDIA
CARIB DAWN	SINGLE	2,997	1975	DENMARK	35	«AS IS» BASIS MEXICO
ANNAMARIA	CHEMICAL	6,599	1975	HOLLAND	-	DEMOSALE TURKEY
PLATINUM	TANKER	233,362	1976	KOREA	Region 192	BANGLADESH
TONYA BONDARCHUK	TWEEN	4,687	1972	GERMANY	172	CHINA
SAMMARINA	TWEEN	8,750	1977	RUMANIA	166	INDIA
PROMETHEUS	TWEEN	14,236	1979	BRAZIL	Region 182	INDIA
ANTEOS	TWEEN	14,236	1980	BRAZIL	Region 177-178	ALANG
BHAVABHUTI	TWEEN	15,289	1981	YUGOSLAVIA	Region 170	BANGLADESH
LADY ARYETTE	TWEEN	17,944	1978	U.K.	175	INDIA
CHIANGMAI NAVEE	TWEEN	19,425	1976	JAPAN	Region 182	BANGLADESH
ENTERPRISE I	TWEEN	19,920	1974	JAPAN	Region 174	UNDISCLOSED
AL SALIMIAH	TWEEN	23,841	1974	U.K.	181,5	UNDISCLOSED
IBN BATTOTAH	TWEEN	23,841	1974	U.K.	181,5	UNDISCLOSED
HUA LI HE	CONTAINER	21,465	1972	FINLAND	143	CHINA



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



Ακαδημία Λιμενικού Σώματος και αρχηγός διετούς θητείας

*Νομοσχέδιο
που θα διέπει
τη λειτουργία
του Λιμενικού Σώματος
και θα αναμορφώνει
το νομικό πλαίσιο που ισχύει
από την εποχή
του Ελευθερίου Βενιζέλου,
φέρει στη Βουλή ο υπουργός
Εμπορικής Ναυτιλίας.*

του Νάσου Πουλακίδα



ο Λιμενικό Σώμα πρέπει να ενισχυθεί. Οι εποχές και οι όροι άλλαξαν. Η χώρα μας πρέπει να ανταποκριθεί στις δεσμεύσεις της προς την Ευρωπαϊκή Ένωση όπως απορρέουν από τη συνθήκη Σένγκεν. Έχουμε μπροστά μας τους Ολυμπιακούς Αγώνες και οι υποχρεώσεις που έχουμε αναλάβει ως υπουργείο είναι πολύ μεγάλες. Χρειαζόμαστε πολλά νέα μέσα, έμπυχο δυναμικό και κατάρτισμένα στελέχη» υποστήριξε

προ ημερών ο Χρ. Παπουτσής. Για το νέο νομοσχέδιο ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας είπε ακόμη: «Χρειαζόμαστε ένα νομοθετικό πλαίσιο το οποίο να δίνει ελπίδες στα στελέχη του Λιμενικού που σήμερα υπηρετούν, αλλά και σε εκείνα τα οποία πρόκειται να ενταχθούν στο Σώμα, ότι μπορούν να έχουν μία καλή σταδιοδρομία και μπορούν να κερδίσουν από αυτήν σε επίπεδο γνώσεων, εξέλιξης, σε επίπεδο δυνατότητας προσφοράς στην πατρίδα. Θα

προσπαθήσουμε μέσα από τις αλληγορίες που θα κάνουμε, να εκσυγχρονίσουμε τις λειτουργίες του Σώματος με τέτοιον τρόπο που να ανταποκρίνονται πλήρως στην αποστολή μας, μία αποστολή που αγγίζει όλο το φάσμα της ελληνικής κοινωνίας, ολόκληρη την παράκτια Ελλάδα και επί πλέον αφορά τον κάθε πολίτη ξεχωριστά στη νησιωτική Ελλάδα».

Η ηγεσία του ΥΕΝ έκανε λόγο για 10.156 άντρες και γυναίκες που θα υπηρετούν στο Σώμα το 2006, ενώ για φέτος θα προκηρυχθούν 1.100 θέσεις για λιμενοφυλάκες, 256 για υπαξιωματικούς και 45 για αξιωματικούς. Τον Μάρτιο η πρώτη προκήρυξη θα αφορά 550 λιμενοφυλάκες.

Οι κύριες καινοτομίες που περιέχονται στο σχέδιο νόμου είναι οι ακόλουθες:

- Αίρονται οι περιορισμοί που υπήρχαν στην κατάταξη γυναικών καθώς και εγγάμων στο Λιμενικό Σώμα, επειδή συνιστούσαν άνιση μεταχείριση και ήταν αντίθετοι με συνταγματικές ρυθμίσεις, όπως η προστασία της οικογένειας και η αρχή της ισότητας.

- Προβλέπεται η ίδρυση της Ακαδημίας του Λ.Σ. η οποία θα καλύψει με την πλήρη λειτουργία της τις ανάγκες του Σώματος. Ο δήμος Αλεξανδρούπολης έχει παραχωρήσει για το σκοπό αυτόν 100 στρέμματα.

- Αλλάζει ριζικά το σύστημα αξιολόγησης των στελεχών του Λιμενικού, επειδή το ισχύον σύστημα θεωρείται πεπαλαιωμένο και δεν καλύπτει τις ανάγκες αντικειμενικής και ορθολογικής αξιολόγησης του προσωπικού.

- Ορίζεται ρητά ότι ο αρχηγός του Λιμενικού δύναται να επιλέγεται για 2 έτη με δυνατότητα παράτασης της θητείας του για έναν ακόμη χρόνο.

- Αναβαθμίζεται ο ρόλος της Γενικής Επιθεώρησης του Λ.Σ. και ιδρύονται 6 περιφερειακές διοικήσεις που θα εποπτεύουν

και θα συντονίζουν το έργο των περιφερειών.

- Σε υπηρεσίες του εξωτερικού θα τοποθετούνται στελέχη όλων των βαθμίδων του Λιμενικού με διαδικασία και κριτήρια επιλογής αντικειμενικά.

- Προβλέπεται ανώτερος καταληκτικός βαθμός για ορισμένες κατηγορίες αξιωματικών του Λιμενικού Σώματος όπως οι γιατροί και οι προερχόμενοι από υπαξιωματικούς αποφοίτους της σχολής δοκίμων υπαξιωματικών Λ.Σ.

- Με στόχο την ενίσχυση της οικογένειας, δίνεται δικαίωμα εισαγωγής χωρίς διαγωνισμό σε οποιαδήποτε σχολή του Σώματος, ανάλογα με τα προσόντα του, ενός τέκνου αποβιώσαντος στρατιωτικού του Λ.Σ. κατά την εκτέλεση διατεταγμένης υπηρεσίας εφόσον ο γονέας, σύζυγος του αποβιώσαντος, δεν άσκησε αντίστοιχο δικαίωμα το οποίο υπάρχει και σήμερα.

- Παρέχεται προνόμιο προαγωγής κατ' εξαίρεση στον επόμενο βαθμό στους υπαξιωματικούς αποφοίτους της σχολής ΔΥΑΣ οι οποίοι είναι κάτοχοι πτυχίου ΑΕΙ ή διπλώματος

αξιωματικού Εμπορικού Ναυτικού Γ' τάξης.

- Οι λιμενοφυλάκες γίνονται μέτοχοι του Ταμείου Αλληλοβοήθειας Ναυτικού αμέσως μετά την αποφοίτησή τους από τη σχολή λιμενοφυλάκων.

Γραφείο για αντιμετώπιση φαινομένων διαθοράς

Μία από τις πιο σημαντικές ρυθμίσεις που περιέχονται στο σχέδιο νόμου είναι και η ίδρυση Γραφείου Εσωτερικών Υποθέσεων του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Όπως υποστήριξε ο υπουργός, με την ίδρυση του Γραφείου θα υπάρξει αποτελεσματική αντιμετώπιση του φαινομένου της διαθοράς, η οποία βεβαίως ελάχιστα κρούσματα έχει εμφανίσει στο προσωπικό του ΥΕΝ. Σύμφωνα με τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, θα περιοριστούν οι περιπτώσεις επιόρκων υπαλλήλων οι οποίοι με τη συμπεριφορά τους πλήττουν ανεπανόρθωτα αρχές και αξίες που είναι αναγκαίες για τη λειτουργία της Δημοκρατίας και τη διασφάλιση της κοινωνικής ειρήνης και ευ-

ταξίας. Ακόμα, αντιμετωπίζεται νομοθετικά και το θέμα δήλωσης της περιουσιακής κατάστασης του συνόλου του προσωπικού του ΥΕΝ, ρύθμιση απολύτως απαραίτητη και συναφής με τη λειτουργία του Γραφείου Εσωτερικών Υποθέσεων.

Αξιωματικοί Ειδικής Μονιμότητας

Ένας νέος θεσμός, αυτός των Αξιωματικών Ειδικής Μονιμότητας, εισάγεται με το σχέδιο νόμου. Θα αφορά αποκλειστικά τους χειριστές εναέριων μέσων του Λιμενικού Σώματος, προκειμένου να καλυφθούν οι ανάγκες στελέχωσης των νέων εναέριων μέσων τα οποία προμηθεύεται αυτή την περίοδο και θα προμηθευτεί μελλοντικά το Σώμα.

Αυτές τις ημέρες το Λιμενικό θα παραλάβει δύο δικινητήρια αεροσκάφη, ενώ παρόμοιο αεροσκάφος θα παραληφθεί τον Μάιο. Επίσης, ένα δικινητήριο και έξι ελικόπτερα πρόκειται να παραληφθούν κατά τη διάρκεια των επόμενων τριών ετών. Ήδη αρχίζουν οι διαδικασίες για τους διαγωνισμούς.

GREECE ↔ **ROMANIA**

EUROPE

TRANSPORT

✓ DRY CARGO

✓ FROZEN FOOD

✓ ADR

GROUPAGE

FULL TRUCK

OUR PRICES MAKE THE DIFFERENCE

✓ TRANSPORT

✓ DOMESTIC TRANSPORT IN ROMANIA (1-20 t)

✓ STORAGE

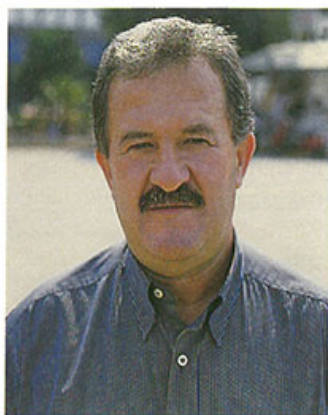
✓ CUSTOMS

D.C. MAIOR
CIVIL ENGINEER

MANAGER - CONSULTANT INT'L TRANSPORT

61-63 LOUKA RALLI, 18534 PIRAEUS, GREECE

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



του Γ. Παναγόπουλου
Προέδρου της Πανελλήνιας Ένωσης
Προσωπικού Λιμενικού Σώματος



Προτάσεις λιμενικών για αναβάθμιση του Λιμενικού Σώματος



Έχρι το 1990 ο διοικητικός χαρακτήρας του Λ.Σ. συμβάδιζε ικανοποιητικά με τον αστυνομικό χαρακτήρα (που βεβαίως ήταν αρκετά υποβαθμισμένος) με αποτέλεσμα η συνισταμένη

τους να ωφελεί τη χώρα μας. Όμως οι εποχές άλλαξαν. Οι εξελίξεις, τα δεδομένα, οι καταστάσεις και οι ανάγκες άλλαξαν και διαρκώς αλληλίζουν με κινηματογραφική ταχύτητα. Οι συνθήκες δράσης της ναυτιλίας μετεβλήθησαν. Άλλαξε η δομή της (πολυμεθυσικά κεφάλαια - παγκοσμιοποίηση οικονομίας), εμφανίσθηκαν νέοι οικονομικοί άξονες, νέες τεχνολογίες, αλλαγές στη ναυτική εργασία κ.λπ. Πολλές και κρίσιμες γι' αυτήν αποφάσεις λαμβάνονται τώρα σε κέντρα του εξωτερικού με ό,τι αυτό συνεπάγεται για τον ελληνικό κρατικό φορέα (Λ.Σ.). Το τελευταίο, για να είναι ωφέλιμο και αποδοτικό, όσον αφορά τα διοικητικά - ναυτιλιακά του καθήκοντα, έχει άμεση ανάγκη «εκουγχρονισμού». Χρειάζεται εξειδίκευση, υψηλή επιστημονική κατάρτιση, διαχωρισμό αρμοδιοτήτων απεμπλοκής του Λ.Σ. από διάφορα καθήκοντα κ.λπ. Αυτά όσον αφορά το ένα σκέλος, το διοικητικό - ναυτιλιακό.

Η Ελλάδα όμως είναι χώρα που βρίσκεται στο

σταυροδρόμι τριών ηπείρων, που βρέχεται τριγύρω από θάλασσες, με χιλιάδες νησιά (3.000+), με 16.000 χιλιόμετρα ακτές, διεθνής ναυτικός κόμβος και με το 70% του πληθυσμού της εγκατεστημένο σε μικρά ή μεγάλα παραλιακά αστικά κέντρα. Οι εξελίξεις της εποχής, αλλά και οι ραγδαίες μεταβολές και αλλαγές τόσο στο παγκόσμιο επίπεδο όσο και στα Βαλκάνια, επηρέασαν άμεσα και δραματικά πολλή από τα μέχρι σήμερα ισχύοντα δεδομένα και κανόνες ασφαλείας στη χώρα μας και έφεραν στο προσκήνιο νέες επιτακτικές ανάγκες στις ελληνικές ακτές και θάλασσες όπως:

- Η επιβολή του νόμου και της τάξης και ειδικότερα η δίωξη της μαστίγας των ναρκωτικών και κάθε είδους παρανόμων φορτίων (όπλη, ραδιενεργά υλικά κ.ά.), η πάταξη κάθε μορφής παράνομης αλιείας και η προστασία των θαλασσίων και υποθαλασσίων πλουτοπαραγωγικών πηγών, η δίωξη της αρχαιοκαπηλίας, η πάταξη κάθε μορφής εγκληματικότητας από τις διάφορες ελληνικές και ξένες μαφίες.
- Θαλάσσια τρομοκρατία (προστασία λιμένων, εμπορικών πλοίων, σκαφών αναψυχής, εγκαταστάσεων άντλησης πετρελαίου, τερμιναλ επιβατών, αποθηκών επικινδύνων υλικών κ.λπ.).
- Επιτήρηση ελληνικών θαλασσίων συνόρων.
- Προστασία θαλασσίου περιβάλλοντος που

αποτελεί τον κυριότερο σκοπό και προτεραιότητα των προηγμένων κρατών.

- Έρευνα και διάσωση στην περιοχή του SAR Αθηνών.
 - Σοβαρές οικολογικές απειλές (τοξικά, πυρηνικά).
 - Ασφάλεια και έλεγχος ναυσιπλοΐας.
 - Ασφάλεια και έλεγχος εμπορικών πλοίων.
 - Επιχειρήσεις αμύνης (όπως προβλέπεται από την ισχύουσα νομοθεσία).
- Τα παραπάνω αποτελούν το δεύτερο σκέλος, το αστυνομικό του Λ.Σ. Και αν κάποιος αναρωτηθεί τι σχέση έχουν τα παραπάνω με τη ναυτιλία, θα πρέπει να είναι ή αδαής ή αφεήχης. Τι σημαίνουν όλα αυτά; Σημαίνουν ότι «δύο καρπούζια στην ίδια μασχάλη πλέον δεν χωρούν». Οι εποχές που το Λ.Σ. «μπορούσε να τα κάνει όλα» πέρασαν ανεπιστρεπτή. Πιθανόν κάποιοι να ισχυρισθούν ότι και οι δύο αρμοδιότητες, διοικητική - ναυτιλιακή και αστυνομική, ασκούνται από το Λ.Σ. ικανοποιητικά. Όμως, όλα τα στελέχη του Λ.Σ. και υπεράνθρωπες προσπάθειες καταβάλλουν και υπό δυσμενείς συνθήκες και εξαντλητικούς ρυθμούς αγγύγιστα εργάζονται. Αλλά διότι δεν υφίστανται η κατάλληλη οργάνωση-εκπαίδευση, επαρκές προσωπικό και ο απαραίτητος εξοπλισμός και μέσα. Πι-



θανόν κάποιοι να ισχυρισθούν ότι με τη βοήθεια των Ε.Δ. και κυρίως του Π.Ν. μπορεί να αντεπεξέλθει, τρομακτικά εσφαλημένη αντίληψη και εθνικά επιζήμια. Για πολλούς λόγους δεν επιτρέπεται η ανάμειξη των Ε.Δ. σε αντικείμενα αλλότρια της εθνικής άμυνας. Σε αντίθετη περίπτωση αυτό θα έχει αποτέλεσμα μείωση του κύρους τους, φθορά, καταπόνηση προσωπικού, μέσων και υλικών (που θα χρειασθούν για την υπέρτατη ώρα), διεθνείς αντιδράσεις και τη «στάμπα ηττοσυναισθηματισμού». Εκτός αυτού, οι Ε.Δ. έχουν και πρέπει να έχουν διαφορετικές αντιλήψεις, δόγματα και μεθόδους δράσης. «Μαζική δράση για τη μέγιστη καταστροφή του αντιπάλου» κ.λπ.

Επίσης η εκπαίδευση του προσωπικού τους είναι διαφορετική και τα μέσα και ο εξοπλισμός τους είναι για πολεμικές επιχειρήσεις, δηλαδή ή υπερβολικά ισχυρά ή ανεπαρκή και στελέεσφορα για αστυνομικές επιχειρήσεις. Συνεπώς, η άσκηση των προαναφερθεισών αρμοδιοτήτων πρέπει να ασκείται από έναν σύγχρονο φορέα επιβολής δικαίου όπως εν προκειμένω το Λ.Σ.

Θα ισχυρισθούν όμως μερικοί ότι η οργάνωση και η λειτουργία του Λ.Σ. σύμφωνα με τα πρότυπα μιας σύγχρονης ακτοφυλακής (Coast Guard) θα συντελέσει στη μείωση και υποβάθμιση του ρόλου του. Λάθος ισχυρισμούς και εκτίμηση αφού θα συμβεί ακριβώς το αντίθετο. Το Λ.Σ. θα αποκτήσει κύρος, αναβάθμιση, αποτελεσματικότητα και κοινωνική αναγνώριση σε πολύ μεγαλύτερο από ό,τι μέχρι σήμερα. Ακόμη, το Λ.Σ., απεμπλεκόμενο από ορισμένα από τα διοικητικά του

καθήκοντα (διοίκηση, οργάνωση λιμένων, θαλάσσιες συγκοινωνίες, άγονες γραμμές, λιμενικά, φαρικά τέλη, Οίκο Ναύτου, ασφάλιση, πρόνοια ναυτικών, ναυτική εκπαίδευση), θα «γλιτώσει» από την κακώς εννοούμενη «δημοσιούπολητική νοοτροπία», αλλά και φθορά που η άσκηση αυτών των καθηκόντων επιφέρει, καθώς και από τη διαμάχη του (ας μην κρυβόμαστε πίσω από το δάχτυλό μας) με τους πολιτικούς υπαλλήλους του ΥΕΝ. Αυτό θα του επιτρέψει να ασχοληθεί απερίσπαστο με τα κύρια και υψηλά του καθήκοντα και με τα σοβαρά θέματα και προβλήματα της ναυτιλίας. Επίσης θα του επιτρέψει να σταθεί γερά στα πόδια του και να μην εξαρτάται η τύχη του και η αποστολή του από τον μόνιμο οσταθό φορέα ΥΕΝ.

Εδώ θα πρέπει να τονισθεί ότι όσες φορές μέχρι σήμερα το Λ.Σ. έχει δεχθεί δυσμενή κριτική και σχόλια και έχει αμφισβητηθεί ο ρόλος του, είναι για περιπτώσεις που δεν έχει επιτελέσει επιτυχώς τα κύρια καθήκοντά του όπως επιβολή νόμου (ναρκωτικά, έρευνες διάσωσης, προστασία θαλάσσιου περιβάλλοντος, παράνομη αλιεία, έλεγχος επιθεώρησης πλοίων κ.λπ.).

Όπως είπαμε πριν, οι εξελίξεις τρέχουν.

Στην κοινωνία και στις δημόσιες ανάγκες και

απαιτήσεις, «κενά» δεν μπορούν για καιρό να υφίστανται. Αν το Λ.Σ. δεν μπορεί επιτυχώς να καλύψει τις αστυνομικές τους ανάγκες κάποιοι άλλοι φορείς θα αναγκασθούν να το κάνουν. Αν, ο μη γένοιτο συμβεί μελλοντικά και άλλο ναυάγιο στις ελληνικές θαλάσσιες και αδυναμία διάσωσης από πλευράς Λ.Σ., τότε κάποιος άλλος φορέας θα δημιουργηθεί για να αναλάβει τη δουλειά αυτή. Αν η επιτήρηση των θαλασσίων συνόρων για αποτροπή εισόδου λαθρομεταναστών, ναρκωτικών, παρανόμων κ.λπ. δεν είναι ικανοποιητική, κάποιος άλλος φορέας θα αναλάβει να το κάνει.

Και για να μην μακρηγορούμε, το ίδιο θα συμβεί και για τη δίωξη ναρκωτικών, τον έλεγχο και ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, έλεγχο εμπορικών πλοίων, προστασία

θαλασσιού περιβάλλοντος κ.λπ.

Σήμερα, λοιπόν, προβάλλει επιτακτική όσο ποτέ άλλοτε η ανάγκη για τον εκσυγχρονισμό των θεσμών των δομών και του νομικού πλαισίου της διοίκησης, που θα επιτρέψει στην πατρίδα μας να παίξει το δικό της ξεχωριστό ρόλο και να εδραιώσει τη δική της δυναμική παρουσία τόσο στα Βαλκάνια όσο και στον ευρωπαϊκό χώρο. Πρέπει, λοιπόν, η Πολιτεία να αναθεωρήσει και εκσυγχρονίσει το ξεπερασμένο και ανεπαρκές πρότυπο οργάνωσης και διοικητικής δομής του φορέα ΥΕΝ/ΑΛΣ που διατηρείται μέχρι σήμερα σε πείσμα κάθε σύγχρονης αντίληψης και να προχωρήσει στη θέσπιση νέου, που να εξασφαλίζει την οργάνωση, δράση και λειτουργία του Λ.Σ. στα πρότυπα μιας σύγχρονης ακτοφυλακής. Αυτό βέβαια θα σημαίνει αναθεωρήσεις απόψεων και αντιλήψεων, δυναμικές και μακρόπνοες αποφάσεις σε ό,τι αφορά το προσωπικό, την εκπαίδευση, την οργάνωση, τις παραγωγικές σχέσεις, τα μέσα και τον εξοπλισμό. Πρέπει, λοιπόν, για να μπορέσει να αντεπεξέλθει το Λ.Σ. στην αποστολή του και το προσωπικό του Λ.Σ. να μη λειτουργεί πλέον σε καθεστώς εργασιακού μεσαίωνα, άμεσα να δοθούν λύσεις στα εξής:

Σήμερα, λοιπόν, προβάλλει επιτακτική

όσο ποτέ άλλοτε η ανάγκη

για τον εκσυγχρονισμό των θεσμών

των δομών και του νομικού πλαισίου

της διοίκησης, που θα επιτρέψει

στην πατρίδα μας να παίξει το δικό

της ξεχωριστό ρόλο και να εδραιώσει

τη δική της δυναμική παρουσία

τόσο στα Βαλκάνια

όσο και στον ευρωπαϊκό χώρο.

Πρέπει, λοιπόν, η Πολιτεία

να αναθεωρήσει και εκσυγχρονίσει

το ξεπερασμένο και ανεπαρκές

πρότυπο οργάνωσης και διοικητικής

δομής του φορέα ΥΕΝ/ΑΛΣ

που διατηρείται μέχρι σήμερα

σε πείσμα κάθε σύγχρονης

αντίληψης και να προχωρήσει

στη θέσπιση νέου, που να

εξασφαλίζει την οργάνωση, δράση

και λειτουργία του Λ.Σ. στα πρότυπα

μιας σύγχρονης ακτοφυλακής

- Αύξηση των οργανικών θέσεων στα 10.000 άτομα.

- Οι προσλήψεις προσωπικού να γίνονται με αδιάβλητα και αντικειμενικά κριτήρια.

- Θέσπιση σύγχρονου νομοθετικού πλαισίου οργάνωσης-λειτουργίας του Λ.Σ. με τη δημιουργία Αρχηγείου όπως συμβαίνει σε όλες τις σύγχρονες ακτοφυλακές. Οριστικός διαχωρισμός των αρμοδιοτήτων του Λ.Σ. με αυτές των πολιτικών υπαλλήλων. Απεμπλοκή του Λ.Σ. από ξένα προς την αποστολή του καθήκοντα (ΝΑΤ-Οίκο Ναύτου-Λιμενικό τέλη κ.λπ.).

- Θέσπιση εσωτερικού κανονισμού λειτουργίας Λ.Σ. (κατάταξη-αριθμητική δύναμη Υπηρεσιών, μέσα, εξοπλισμός, ωράριο, δημιουργία κανόνων και καταλλήλων συνθηκών εργασίας).



- Απεμπλοκή από τον ΣΠΚ.
- Αναβάθμιση της υγειονομικής περίθαλψης - ελεύθερη επιλογή γιατρού με δικαίωμα περίθαλψης και στα κρατικά νοσοκομεία.
- Συμμετοχή της ΠΕΠΛΣ στις επιτροπές σύστασης νόμων - κανονισμών και γενικά θεσμικών θεμάτων που αφορούν το Λ.Σ.
- Ίδρυση Ακαδημίας Λ.Σ. όπου θα φοιτούν αξ/κοί, υπ/κοί και Λ/Φ. Η εκπαίδευση θα γίνεται σε σύγχρονα πρότυπα και θα παράγει ικανά και αξιόμαχα στελέχη.

- Θέσπιση ειδικοτήτων με εκπαίδευσή τους σε αντίστοιχα σχολεία.
- Συνεχής επιμόρφωση προσωπικού.
- Εξοπλισμός του Λ.Σ. με σύγχρονα μέσα και εξοπλισμό (οχήματα-οπλισμό-τηλεπικοινωνίες-σκάφη-αεροσκάφη-ελικόπτερα κ.ά.). Οι προμήθειες να γίνονται με ταχύτατες και διαφανείς διαδικασίες και όπως αυτές εκάστοτε ισχύουν για τις Ε.Δ.
- Οι προμήθειες να γίνονται με στρατιωτικές προδιαγραφές με βάση τις ανάγκες, τις συνθήκες και τον αντίπαλο που αντιμετωπίζουμε.
- Τα κονδύλια που απαιτούνται για τον εξοπλισμό του Λ.Σ. μπορούν να παραληφθούν από τις ακόλουθες δύο (2) πηγές:
 - α) Από τη διεκδίκηση ελάχιστου ποσοστού 0,5% του προϋπολογισμού του ΕΜΠΑΕ (Ενιαίο Πρόγραμμα Αμυντικών Εξοπλισμών Ενόπλων Δυνάμεων) ειδικά για το Λ.Σ. ή την ένταξη εξοπλισμού του Λ.Σ. στα αντισταθμιστικά οφέλη από τους προμηθευτές του ΥΕΘΑ.
 - β) Από τα κονδύλια της Ε.Ε. γιατί το Λ.Σ. της χώρας μας περιπολεί και αστυνομεύει τα θα-

λάσσια σύνορα της Ε.Ε. και όχι μόνον.

- Στέγαση των Υπηρεσιών σε κατάλληλα και αξιοπρεπή κτίρια.
- Καθιέρωση, επιτέλους, ωραρίου εργασίας.
- Θέσπιση αξιοπρεπούς μισθολογίου. Εφαρμογή του εργατικού δικαίου όπως ακριβώς ισχύει στον δημόσιο τομέα. Αμοιβή για την πέρα του 8ώρου παρεχόμενη εργασία (υπερωρίες, αργίες, εξαιρέσιμα).
- Άμεση αποδοχή της αίτησης παραίτησης των συναδέλφων.
- Θέσπιση επιδόματος στα πληρώματα των περιπολικών σκαφών και στο προσωπικό ΕΒ/ΛΣ. Επίσης, να εξοπλισθούν με κατάλληλα αλβεξίσφαιρα γιλέκα και αλβεξίσφαιρα κράνη για την προστασία της σωματικής τους ακεραιότητας.
- Ασφάλιση των Λ/Φ στο ΤΑΝ από την πρώτη ημέρα κατάταξής τους, που επί 28 έτη δεν έχει πραγματοποιηθεί.
- Συμμετοχή των εργαζομένων στο Συμβούλιο Μεταθέσεων.
- Συμμετοχή των κρινομένων στη διαμόρφωση των φύλλων ποιότητας.



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)4283650 • TLX: 213014 UTRD GR • CABLES: UTRADE GR

Από το 1890 κατασκευάζουμε χειροποίητα έπιπλα.

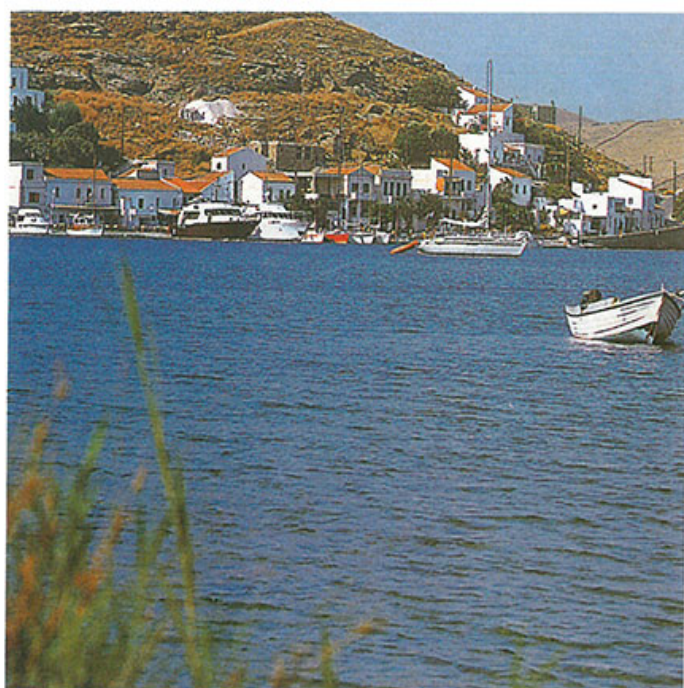
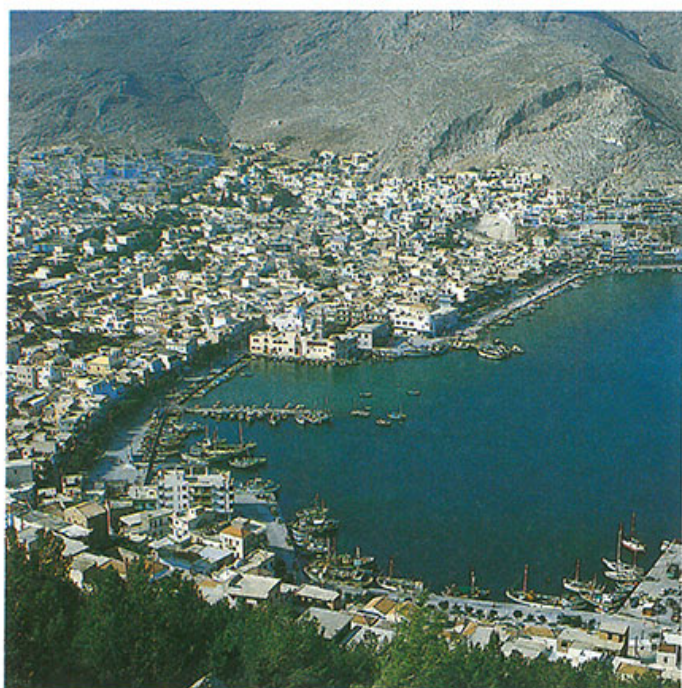
Αυτή η οικογενειακή δραστηριότητα μας προσφέρει μία μοναδική εμπειρία που χαρακτηρίζει τα έπιπλα, ή και τα σύνολα χώρων που δημιουργούμε.



1924

ΣΥΡΙΓΟΣ

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



Σημαντικές βελτιώσεις
χρειάζονται 30 λιμάνια
της χώρας ώστε να γίνει
ασφαλέστερη
η προσέγγιση και η
παραμονή των
συμβατικών και των
ταχύπλων, σύμφωνα με
παρατηρήσεις που
απέστειλε στον υπουργό
Εμπορικής Ναυτιλίας
Χρ. Παπουτσή η
διοίκηση της Ένωσης
Πλοίαρχων Εμπορικού
Ναυτικού.
Όπως αναφέρει ο
πρόεδρος της ΠΕΠΕΝ
Ευάγγ. Κούζιλος,
οι περισσότερες
παρατηρήσεις έχουν
γίνει στο υπουργείο από
το 1996, όμως, ακόμη
δεν έχουν δοθεί λύσεις.
Στο τετρασέλιδο
υπόμνημα της Ένωσης
Πλοίαρχων οι βελτιώσεις
οι οποίες πρέπει να
γίνουν σε κάθε λιμάνι,
είναι οι ακόλουθες:

Οι καίριες επισημάνσεις των

ΠΕΙΡΑΙΑΣ

- Στην περιοχή Αγ. Διονυσίου απαιτείται εκβάθυνση.
- Ο συνδυασμός χώρου, βάθους και αριθμού πλοίων καθιστά τόσο την προσέγγιση όσο και την παραμονή των πλοίων λίαν επικίνδυνη.

ΗΡΑΚΛΕΙΟ

Να γίνει εκβάθυνση στο χώρο όπου υπάρχει σήμερα η σπίθα, η οποία σημαίνει τα αβαθή στη θέση παλαιού ερυθρού φανού, στην παλαιά είσοδο του λιμένος, πλησίον του κάστρου.

ΡΕΘΥΜΝΟ

- Απαιτείται εκβάθυνση μπροστά στο νέο μώλο ο οποίος λόγω των αβαθών δεν χρησιμοποιείται.
- Επέκταση του ΒΔ μώλου για την πλεύση του πλοίου καθ' όλο το μήκος του.
- Σε περίπτωση κακοκαιρίας, λόγω υψηλού κυματισμού, δεν λειτουργεί ο πράσινος φανός εισόδου.

ΧΙΟΣ

Να αυξηθεί η εμβέλεια των φανών εισόδου.

ΣΑΜΟΣ - ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ

- Άμεση εκβάθυνση του λιμένος.
- Αύξηση της εμβέλειας των φανών εισόδου.
- Έχει αρχίσει η επέκταση του λιμενοβραχίονα η οποία αυξάνει σε μεγάλο ποσοστό τη δυσκολία και επικινδυνότητα της προσέγγισης. Αυτό που γίνεται τώρα στο Καρλόβασι θα δημιουργήσει πρόβλημα στην προσέγγιση των συμβατικών πλοίων με άσχημες καιρικές συνθήκες.

ΣΥΡΟΣ

Αύξηση της εμβέλειας των φανών εισόδου.

ΠΑΡΟΣ

- Να επεκταθεί η εκβάθυνση γύρω από τη νέα προβλήτα του λιμένα Παροιτιάς.
- Να ολοκληρωθούν τα έργα της προβλήτας που έχουν ξεκινήσει στη θέση «Γαρμής».
- Αύξηση της εμβέλειας του φανού στις νησίδες Πόρτες, καθώς και τοποθέτηση ανακλαστήρα ραντάρ.
- Βελτίωση του φωτισμού της προβλήτας και αντικατάσταση με φώτα ομίχλης.

- Αύξηση της εμβέλειας του φανού της Άκρα Φωκά.
- Τοποθέτηση φάρου στη βραχονησίδα Ουρειόκαστρο, ΒΔ της Πάρου.
- Εκβάθυνση των αβαθών 5,8 στην είσοδο του κόλπου Παροιτιάς.

ΝΑΞΟΣ

- Άμεση εκβάθυνση του λιμένος ιδιαίτερα στις θέσεις 3 και 4.
- Σήμανση - φωτισήμανση του υφάλου «Φρουρός» έξω του λιμένος Νάξου.
- Να αντικατασταθεί ο φωτισμός της προβλήτας με φώτα ομίχλης.

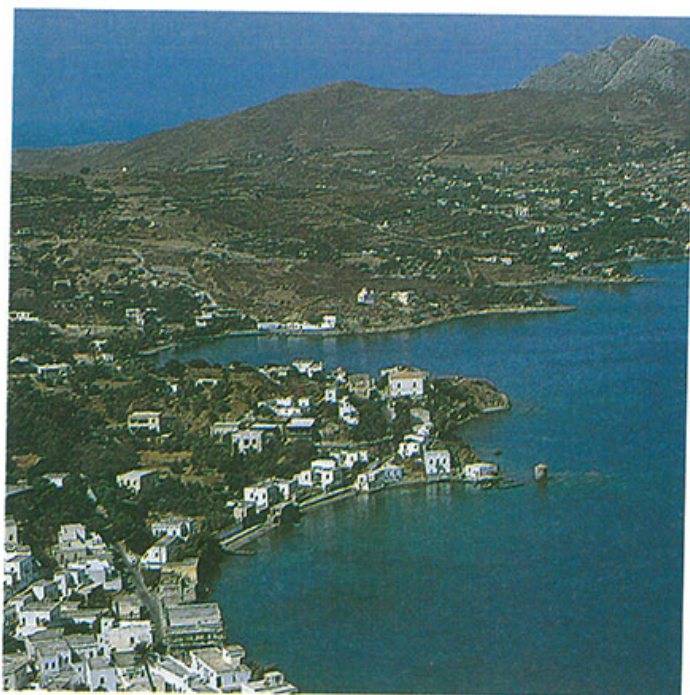
- Αύξηση της εμβέλειας του φανού «Αμαρίδες» και τοποθέτηση ανακλαστήρα ραντάρ.

ΑΜΟΡΓΟΣ

- Να γίνει φωτισήμανση εισόδου στον όρμο Κατάποθα.
- Αύξηση της εμβέλειας του φανού στην προβλήτα της Αιγιάλης, καθώς και διαπλάτυνση και επιμήκυνση προβλήτας.

ΙΟΣ

Χρειάζεται διαπλάτυνση της υπάρχουσας προβλήτας για καλύτερη και ασφαλέστερη πρόσδεση



πλοιοάρχων για τις λιμενικές υποδομές

με όλες τις καιρικές συνθήκες.

ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ

– Αύξηση της εμβέλειας του πράσινου φανού στη θέση «Κατσούνι».

– Χρειάζεται βελτίωση όλων των λιμενικών εγκαταστάσεων στο Αθηνιώ και το κυριότερο να προστατευθούν τα μηχανήματα των πλοίων από την ελαφρόπετρα που κατακλύζει το λιμάνι, ιδιαίτερα όταν βρέχει.

ΑΝΔΡΟΣ

Σήμανση και φωτισήμανση του υφάλου «βουβή» έξω από το λιμάνι του Γαυρίου.

ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ

Άμεση φωτισήμανση των βράχων Δύο αδελφία μέχρι να γίνει ανατίναξη και εκβάθυνση αυτών.

ΣΙΚΙΝΟΣ

– Χρειάζεται εκβάθυνση στην ευθεία της προβλήτας μέχρι την ισοβαθή των 10 μέτρων.

– Αύξηση της εμβέλειας του υπάρχοντος φανού.

ΔΟΝΟΥΣΑ

– Εκβάθυνση του λιμένος.

– Αύξηση της εμβέλειας του φανού.

ΑΝΑΦΗ

– Ανασφαλές και λίαν επικίνδυνο λιμάνι με άσχημες καιρικές συνθήκες, κυρίως με νοτιοανατολικούς, νότιους, νοτιοδυτικούς ανέμους.

– Άμεση εκβάθυνση του λιμένος σε απόσταση 100 έως 200 μέτρα από την προβλήτα.

– Αύξηση της εμβέλειας του κόκκινου φανού.

– Μοναδική λύση, τα βράχια του λιμενοβραχίονα και τα εσωτερικά αυτού να ντυθούν με μπλόκια ώστε να δημιουργηθεί μια νέα προβλήτα και τα πλοία να δένουν εξωτερικά της προβλήτας ασφαλώς, με όλες τις καιρικές συνθήκες.

ΚΥΘΝΟΣ

– Τοποθέτηση σπίθας στην ξέρα κατά την είσοδο του λιμανιού.

– Τοποθέτηση δέστρας στη δεξιά γωνία της προβλήτας.

– Ύψωση της προβλήτας κατά τέτοιο τρόπο ώστε να εξυπηρετούνται και τα συμβατικά πλοία.

ΣΙΦΝΟΣ

Επειδή επείκεται κατασκευή και

νούργιας προβλήτας, καλό θα ήταν να ληφθεί υπ' όψιν η γνώμη των πλοιοάρχων που προσεγγίζουν με τα πλοία τους.

ΜΗΛΟΣ

Βελτίωση του φωτισμού της προβλήτας με φώτα ομίχλης.

ΣΕΡΙΦΟΣ

Ύψωση της προβλήτας κατά τέτοιο τρόπο ώστε να εξυπηρετούνται και τα συμβατικά πλοία.

ΑΣΤΥΠΑΛΕΙΑ

Ενίσχυση της εμβέλειας των φανών της προβλήτας.

ΠΑΤΜΟΣ

Να ανατιναχθεί ή να σημανθεί η ξέρα «δράκος».

ΧΑΛΚΗ

Να απομακρυνθούν από την προβλήτα τα ψαροκάικα που είναι αγκυροβολημένα, γιατί δυσχεραίνουν τις κινήσεις των πλοίων.

ΚΑΣΟΣ

Να τελειώσει η κατασκευή της νέας προβλήτας και να αυξηθεί το βάθος πάνω από τα 6 μέτρα.

ΚΑΡΠΑΘΟΣ - ΠΗΓΑΔΙΑ

Να τοποθετηθεί δέστρα στην υπάρχουσα προβλήτα, ώστε να

εξυπηρετούνται τα μεγάλα πλοία που πρυμνοδετούν στην εξωτερική πλευρά.

ΚΑΡΠΑΘΟΣ - ΔΙΑΦΑΝΙ

– Απαιτείται εκβάθυνση του λιμένος.

– Βελτίωση του φωτισμού της προβλήτας με φώτα ομίχλης.

ΦΟΥΡΝΟΙ

Να φωτισημανθεί και να τοποθετηθεί ανακληστήρας ραντάρ στην είσοδο του λιμένος.

ΜΑΚΡΟΝΗΣΟΣ

Να τοποθετηθεί σημαντήρας στον ύφαλο «φονιά».

ΣΚΟΠΕΛΟΣ

– Εκβάθυνση του λιμένος καθώς και της εισόδου αυτού.

– Να οριοθετηθεί σωστά ο κίτρινος σημαντήρας.

ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ

Να γίνει εκβάθυνση του λιμένος.

ΝΗΣΙ ΤΡΙΚΕΡΩΝ

– Να χαρτογραφηθεί η περιοχή.

– Άμεση επισκευή της προβλήτας (έχει υποστεί καθίζηση).

– Τοποθέτηση δέστρας στην προβλήτα.

– Να γίνει σηματοδότηση της προβλήτας και της περιοχής.

«ΣΠΑΣΜΟΘΙΚΑ»



ΚΑΙ ΑΤΕΛΕΣΦΟΡΑ»

Ακτοπλοίοι κατά Παπουτσή για την εσπευσμένη άρση του καμποτάζ



Ε υπόμνημα της ΕΕΑ προς τη διοίκηση του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, το οποίο υπογράφουν ο πρόεδρος Στέλιος Ζαμπετάκης και ο

γενικός γραμματέας Γιάννης Λεφάκης, τονίζεται: «Τα δύο αυτά βεβαιωμένα και σπασμωδικά μέτρα, σε συνδυασμό με το διασυρμό των ελληνικών επιβατηγών πλοίων που προκλήθηκε με την ακινητοποίησή τους ως ανασφαλών, διότι δεν είχαν πραγματοποιήσει μέχρι 1/10/2000 επουσιώδεις εργασίες συμμόρφωσης στην κοινοτική οδηγία 98/18ΕΚ, επείνουν το κλίμα ανησυχίας και προκάλεσαν την εύλογη ανησυχία των Ελλήνων ακτοπλοίων για την τύχη των υπάρχοντων επιβατηγών πλοίων, που αποτελούν τα 4/5 του στόλου μας. Με βάση αυτή την πραγματικότητα και την αντικειμενική αδυναμία αυτόματης αντικατάστασης των ελληνικών επιβατηγών πλοίων, γεννιέται το εύλογο ερώτημα πώς θα καλυφθούν οι μεταφορικές ανάγκες και η εξυπηρέτηση των συγκοινωνιακών αναγκών αφού, με τη μείωση του ορίου ηλικίας κατά 5 έτη, θα αποσυρθεί σημαντικός αριθμός πλοίων των οποίων είναι αδύνατη η αντικατάσταση».

Για το ίδιο θέμα η ΕΕΑ θέτει και τον ακόλουθο προβληματισμό: «Με την επίθεση της απομάκρυνσης των υπάρχοντων πλοίων, τα περισσότερα των οποίων είναι σήμερα από 27 έως 30 ετών, πώς σκέπτεται η Πολιτεία να καλύψει τα κενά που θα παρουσιαστούν για το μεταφορικό συνολικό έργο και τι θα γίνει με τα ελληνικά πληρώματα και τις χιλιάδες Ελλήνων που επιζούν από την επιβατηγό ναυτιλία μέσω των ναυπηγικών και επισκευαστικών μονάδων; Η νέα πολιτική για την ακτοπλοία αποθαρρύνει τη σταδιακή αντικατάσταση των υπάρχοντων με νέα πλοία».

Η διοίκηση της ΕΕΑ αναφέρει ακόμα ότι η ιδιωτική πρωτοβουλία έχει μείνει μόνη της και δεν υπάρχει οποιαδήποτε κρατική στήριξη, ενώ για το θεσμικό πλαίσιο υπογραμμίζει: «Φοβούμεστε ότι το νέο θεσμικό πλαίσιο δεν θα είναι σε θέση να επιλύσει τα προβλήματα που έχουν ανακύψει. Καταλήγουμε σε αυτή την απαισιόδοξη εκτίμηση διότι πουθενά δεν είδαμε να γίνεται λόγος στις προτάσεις Σαραντίτη για την εναρμόνιση της ελληνικής με την κοινοτική νομοθεσία. Έτσι, στην ακτοπλοία θα εξακολουθήσουν να ισχύουν διαφορετικές ρυθμίσεις, που για τα ελληνικά πλοία θα είναι δυσμενέστερες των

Λιμενική υποδομή - διπλά πληρώματα

Για φοβερές ελλείψεις στις λιμενικές εγκαταστάσεις υποδοχής των επιβατηγών πλοίων, αναφέρονται στο υπόμνημά τους προς το ΝΕΕ, ο Στέλιος Ζαμπετάκης και ο Γιάννης Λεφάκης.

«Το πρόβλημα γίνεται συνεχώς οξύτερο με την εμφάνιση νέων, μεγαλύτερων σε μήκος και ταχύτερων πλοίων, με τα οποία συνεχώς εμπλουτίζεται ο επιβατηγός μας στόλος. Είναι ανάγκη η Πολιτεία να προγραμματίσει άμεσα την εκτέλεση στα νησιωτικά λιμάνια των αναγκαίων έργων υποδομής», τονίζεται χαρακτηριστικά στο υπόμνημα. Ως προς την απασχόληση διπλών πληρωμάτων στα ταχύπλοα, υπογραμμίζεται ότι η πρόσφατη απόφαση «είναι περιέργη και δεν στηρίζεται σε εθνική διάταξη ή κοινοτική οδηγία και σε αυτή οδηγήθηκε η Πολιτεία από την άσκηση πιέσεων από τη ναυτεργατική πλευρά, χωρίς να ληφθούν υπόψη οι θέσεις της πλοιοκτησίας. Η ανανέωση του επιβατηγού στόλου δεν επιτυγχάνεται με τέτοια ανορθόδοξα και αψυχολόγητα μέτρα, τα οποία μειώνουν την ανταγωνιστικότητα των ελληνικών επιβατηγών πλοίων και εγκυμονούν κινδύνους για τις θέσεις των Ελλήνων ναυτικών».

ρυθμίσεων που ισχύουν για τα κοινοτικά». Οι ακτοπλοίοι-εφοπλιστές αναφέρονται στο πρόβλημα που έχει προκύψει με τη μη αύξηση του ναυλολογίου την τελευταία διετία και τη συσσώρευση ελλειμμάτων στις ακτοπλοϊκές εταιρείες. Ακόμη, στη διάρκεια της ετήσιας ακινησίας που «αντιμετωπίστηκε με πρωτοφανή σκληρότητα, αφού ήρθαν στην ΓΕΑΣ υπηρεσιακές προτάσεις για ανάκληση αδειών σκοπιμότητας με το αιτιολογικό ότι παρέμειναν σε ακινησία πέραν του διμήνου». Η Ένωση ζητεί 4μηνη ακινησία και επαναφέρει το θέμα μίσθωσης άγονων γραμμών καθώς και την καθιέρωση κομίστρου για τη μεταφορά του ταχυδρομείου, κάτι που ισχύει σε όλα τα μεταφορικά μέσα.

*«Σπασμωδικά»
και «βεβαιωμένα»
χαρακτηρίζει
η διοίκηση της Ένωσης
Εφοπλιστών
Ακτοπλοίας τα μέτρα
του υπουργού
Εμπορικής Ναυτιλίας
Χρήστου Παπουτσή,
για την επίθεση
κατά δύο χρόνια
της άρσης του
καμποτάζ και τη
σταδιακή μείωση μέχρι
το 2006 του ορίου
ηλικίας
για την απόσυρση
των ελληνικών
επιβατηγών πλοίων
από τα 35 στα 30 έτη.*



Η απελευθέρωση των τιμών των εισιτηρίων στην ακτοπλοΐα, η κατάργηση των αδειών σκοπιμότητας και το «χαράτσι» σε όλα τα εισιτήρια όλων των γραμμών, για να επιδοτηθούν οι άγονες γραμμές, είναι μερικές από τις κυριότερες παραμέτρους του νέου θεσμικού πλαισίου.

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Χρ. Παπουτολής υποστήριξε ότι με την απελευθέρωση των θαλασσιών μεταφορών τακτικών γραμμών από την 1η Νοεμβρίου του 2002, οι βασικές αρχές του νέου πλαισίου θα είναι ο υγιής ανταγωνισμός, η ίση μεταχείριση χωρίς διακρίσεις, η προστασία του δημόσιου συμφέροντος με τη διασφάλιση της ασφάλειας και της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών.

«Το νέο θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοΐας είναι υπόθεση εθνική. Θα επιδιώξω στη Βουλή τη μεγαλύτερη δυνατή συναίνεση. Είμαστε ανοιχτοί στον διάλογο και θ' ακούσουμε όλες τις απόψεις», δήλωσε ο κ. Παπουτολής. Ο υπουργός συναντήθηκε με τις διοικήσεις των ακτοπλοϊκών και της ΠΙΝΟ και τους ανέφερε τα βασικά σημεία του θεσμικού πλαισίου. «Με ανοιχτό πνεύμα θα αποδεχτούμε ότι το καλύτερο των προτάσεων και μετά θα το καταθέσουμε στη Βουλή», είπε χαρακτηριστικά ο υπουργός, ο οποίος υπογράμμισε πως απελευθέρωση δεν σημαίνει και ασυδοσία. Με το νέο θεσμικό πλαίσιο κάθε εφοπλιστής θα υποβάλει αίτηση για να δρομολογήσει ελεύθερο πλοίο του σε οποιοδήποτε γραμμή

θέλει. Προβλέπονται, όμως, προϋποθέσεις στην ελεύθερη δρομολόγηση όπως: Η δρομολόγηση θα γίνεται για ένα χρόνο, το πλοίο πρέπει να ανταποκρίνεται στις δυνατότητες της λιμενικής υποδομής, να υπάρχει συμμόρφωση με ό,τι προβλέπουν οι διεθνείς συνθήκες, έλεγχος οικονομικής ευρωστίας του πλοιοκτήτη και έλεγχος αξιοπιστίας του πλοιοκτήτη, ενώ θα θεσπιστεί και η υποχρεωτική ασφάλιση του πλοίου για απώλεια ζωής, σωματική βλάβη, υλικές ζημιές κ.ά. Ως προς τους ναυτικούς, το πλήρωμα θα ρυθμίζεται από τις διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας ως κράτους υποδοχής. Από το 1993 οι κοινοτικοί ναυτικοί μπορούν να εργάζονται στην Ελλάδα. Με νόμο θεσπίζεται ότι χρειάζεται για λόγους ασφαλεί-

ας να κατέχουν πιστοποιητικό ελληνομάθειας. Σύμφωνα με τον κ. Παπουτολή η απελευθέρωση θα αυξήσει τον αριθμό των πλοίων που δρομολογούνται στην ακτοπλοΐα και θα αυξήσει ταυτόχρονα τις θέσεις απασχόλησης.

Θα συγκροτηθεί Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, το οποίο θα εξετάζει θέματα σχεδιασμού και ανάπτυξης του δικτύου των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

Θα θεσμοθετηθεί η Ρυθμιστική Αρχή Θαλασσιών Ενδομεταφορών, η οποία θα εγγυάται τον υγιή και θεμιτό ανταγωνισμό στο απελευθερωμένο περιβάλλον της ακτοπλοΐας.

Η ΡΑΘΕ θα παρακολουθεί τη λειτουργία της αγοράς και θα επιβάλλει πρόστιμα στους παραβάτες.

«Χαράτσι» στα εισιτήρια για τις άγονες γραμμές

Από το 1992 είχε σταματήσει η μίσθωση άγονων γραμμών από το ΥΕΝ και τώρα ικανοποιείται ένα πάγιο αίτημα των εφοπλιστών.

Δημιουργείται ειδικός λογαριασμός θαλάσσιων ενδομεταφορών, του οποίου τα έσοδα θα διατίθενται για την καταβολή μισθώματων των συμβάσεων άγονων γραμμών. Στο λογαριασμό αυτόν θα περιέχονται τα πρόστιμα που επιβάλλονται για παραβάσεις του συγκεκριμένου νόμου, τα παράβολα για τις ελεύθερες δρομολογήσεις και τα ποσά των εγγυητικών που εκπνέονται. Ακόμη, ο επίνευλος επί του εισιτηρίου επιβατών και οχημάτων σε όλες τις γραμμές της χώρας. Ο υπουργός είπε πως ο επίνευλος («χαράτσι») μπορεί να δικαιολογηθεί καθώς είναι ανταποδοτικός για την ομαλή λειτουργία και εξυπηρέτηση του δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

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

Πώς θα αναβαθμιστεί



ια όλες τις παρεμβάσεις και τα έργα, όπως αποφασίστηκε στη συνεδρίαση του διοικητικού συμβουλίου του Οργανισμού, θα επιδιωχθεί να υπάρξει η ευρύτερη δυνατή κοινωνική συναίνεση των χρηστών του λιμανιού και των τοπικών φορέων, ιδιαίτερα δε της τοπικής κοινωνίας, ώστε η αναπτυξιακή πορεία να συνεχιστεί απρόσκοπτα. Οι περιβαλλοντικές και πολεοδομικές ισορροπίες δεν θα πρέπει να ανατραπούν, αλλά θα πρέπει να αναβαθμιστεί η ευρύτερη λιμενική περιοχή καθώς και η αισθητική εικόνα του λιμανιού.

Για τα ξενοδοχεία δεν είναι δυνατή η προεκτίμηση κόστους. Η διοίκηση του ΟΛΠ στοχεύει στη δημιουργία ξενοδοχείου 5 αστέρων στην περιοχή Παλαιότακι στο κεντρικό λιμάνι ή σύγχρονου συνεδριακού κέντρου ή και των δύο μαζί. Για ξενοδοχείο 4 αστέρων έχει προεπιλεγεί η περιοχή Βασιλειάδη. Στον Πειραιά πολυτελές ξενοδοχείο δεν υπάρχει και είναι φυσικό λόγω των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004

η διοίκηση του Οργανισμού να κινηθεί προς την κατεύθυνση ανέγερσής του. Άλλωστε, η γύμνια του Πειραιά σε ξενοδοχειακό κέντρο συζητείται κάθε διετία με την παγκόσμια ναυτιλιακή έκθεση «Ποσειδώνια». Οι χιλιάδες ξένοι επισκέπτες δεν βρίσκουν ούτε μια ξενοδοχειακή κλίση στον Πειραιά και όλοι φιλοξενούνται σε ξενοδοχεία της παραλίας και της Αθήνας. Για την εξυπηρέτηση των αναγκών στάθμευσης Ι.Χ. αυτοκινήτων προβλέπεται η κατασκευή πολυώροφου αυτοματοποιημένου σταθμού, εφόσον υλοποιηθεί το έργο του ξενοδοχείου-συνεδριακού κέντρου. Για την ανέγερση ξενοδοχείου και τη δημιουργία σταθμού αυτοκινήτων, θα πρέπει να γίνουν καταβίσεις στην αποθήκη Κανέλλου και στο Παλαιότακι, καθώς και να επιτευχθεί η απομάκρυνση πλωτών του Λιμενικού και της Πυροσβεστικής. Η συνολική έκταση στο συγκεκριμένο σημείο πλησιάζει τα 81.000 τ.μ. Τα έργα στο λιμάνι θα πραγματοποιηθούν, σύμφωνα με την τελευταία απόφαση, στο κρηπίδωμα Αργοσαρωνικού, στην ακτή Βασι-

λειάδη, στην περιοχή Αγίου Νικολάου, στο Ξαβερίου, στο Τζελέπη και στο σταθμό της Ηετιώνειας ακτής.

- Στο κρηπίδωμα του Αργοσαρωνικού τα έργα θα κοστίσουν 2 δισ. δραχμές. Στοχεύουν στη δημιουργία νέου κρηπιδώματος, το οποίο θα εξυπηρετεί τα σύγχρονα πλοία με άνετο χώρο στάθμευσης αναμονής αυτοκινήτων, ενώ απομένει και σημαντικός χώρος δημιουργίας πράσινου.

- Στην ακτή Βασιλειάδη τα έργα θα ανέλθουν σε 2,3 δισ. και στοχεύουν στην εξυπηρέτηση της επιβατικής κίνησης, ιδιαίτερα από τη στιγμή που αυτή θα αυξηθεί με τη μεταφορά του μεγαλύτερου μέρους της κίνησης Αργοσαρωνικού.

- Για την επισκευή και την αναδιάρθρωση των εσωτερικών χώρων του εκθεσιακού κέντρου στον Άγιο Νικόλαο το κόστος θα ανέλθει σε 10,9 δισ. δρχ. Ακόμα προβλέπεται η δημιουργία υπόγειου σταθμού αυτοκινήτων για 500 Ι.Χ.

- Τα έργα στην περιοχή Ξαβερίου θα πλησιάσουν τα 5,9 δισ. δρχ. Θα εξυπηρετούνται οι επιβάτες των κρουαζιερόπλοων, όπου οριοθετεί-

ο Πειραιάς

Πολυτελή ξενοδοχεία,
συνεδριακό κέντρο, σταθμός
αυτοκινήτων και έργα σε όλες
τις προβλήτες του λιμανιού
είναι μερικά από τα φιλόδοξα
σχέδια που θα δρομολογήσει
σύντομα και θα επιδιώξει
να ολοκληρώσει μέχρι το 2004
η διοίκηση του ΟΛΠ Α.Ε.

του Νάσου Πουλακίδα

ται και η ζώνη Σένγκεν, ενώ θα κατασκευαστεί και σύγχρονος σταθμός διακίνησης επιβατών.
- Στην προβλήτα Τζελέπη θα αναμορφωθεί το θαλάσσιο μέτωπο με τη δημιουργία νέου κρηπίδωματος, στο οποίο θα «δένουν» συνολικά 5 πλοία ταυτόχρονα. Επί πλέον θα δημιουργηθεί σύγχρονος σταθμός επιβατών ακτοπλοΐας.
- Στην Ηετιώνεια ακτή η προεκτίμηση των έργων είναι 3,62 δισ. δρχ. και στοχεύουν στην εξυπηρέτηση της διακίνησης επιβατών της ακτοπλοΐας. Οι παρεμβάσεις θα αφορούν σύγχρονο σταθμό επιβατών και χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων.

Ανοδικοί δείκτες σε όλους τους τομείς στον ΟΛΠ

Κερδοφόρα αναμένεται να κλείσει η χρήση του 2000 για τον ΟΛΠ Α.Ε. με βάση την εξέλιξη των βασικών δεικτών του. Μόνο στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων, όπως ανέφεραν ο πρόεδρος Κ. Μανιατόπουλος και ο διευθύνων σύμβουλος Χ. Ψαραύτης, η κίνηση των εμπορευματοκιβωτίων σημείωσε αύξηση κατά

19% πέρυσι σε σύγκριση με το 1999, αφού έφτασε τα 1.150.000 TEU (μονάδα μέτρησης κοντέινερ) έναντι 965.000 TEU το '99.

Σημειώνεται ότι είναι η πρώτη φορά στην ιστορία του ΟΛΠ που η κίνηση ξεπερνά το ένα εκατομμύριο TEU. Το 1996 η κίνηση στο λιμάνι ήταν 575.000 TEU και σε μια τετραετία η κίνηση διπλασιάστηκε.

Η κίνηση αυτοκινήτων ανήλθε σε 332.635 εκφορτώσεις, ενώ το '99 σε 311.938, η αύξηση ήταν της τάξης του 7%.

Ανοδική πορεία σημειώθηκε και στην επιβατική κίνηση, αφού το 1999 από το λιμάνι του Πειραιά διακινήθηκαν 9.515.053 επιβάτες, τόσο με τα ακτοπλοϊκά όσο και με τα κρουαζιερόπλοια, ενώ πέρυσι διακινήθηκαν 10.091.774, δηλαδή η αύξηση έφτασε σε 6,06%.

Για το 2001 το διοικητικό συμβούλιο του ΟΛΠ Α.Ε., όπως ανακοινώθηκε, θα προβεί στις ακόλουθες ενέργειες: Εφαρμογή των κατευθύνσεων του επιχειρησιακού σχεδίου, ολοκλήρωση του πακέτου μελετών αμερικανικής τράπεζας για τη μετοχοποίη-

ση του Οργανισμού, ολοκλήρωση του γενικού κανονισμού προσωπικού και συμφωνία για τη συλλογική σύμβαση εργασίας των λιμενεργατών.

Για τα έργα που θα γίνουν στο λιμάνι του Πειραιά από φέτος έως και το 2004 έχουν προϋπολογιστεί ότι θα δαπανηθούν 110 δισ. δραχμές. Κυριότερα από τα έργα θεωρούνται αυτά προς εξυπηρέτηση της επιβατικής κίνησης, τα οποία θα κοστίζουν 12,3 δισ., για τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων 13,6 δισ., για την εξυπηρέτηση κρουαζιερόπλοιων στην περιοχή Κανέλλου (λιμενικά έργα - διαμόρφωση χώρου - επιβατικοί σταθμοί) γύρω στα 11 δισ., ενώ έχουν προϋπολογιστεί 3,7 δισ. για τη συντήρηση των κτιρίων.

Το Δ.Σ. του Οργανισμού προϋπολόγισε 19 δισ. για τη διαμόρφωση των μόνιμων δεξαμενών και του σιλό δημητριακών, 2 δισ. για το κρηπίδωμα του Αργοσαρωνικού και για το εκθεσιακό κέντρο στον Άγιο Νικόλαο 11 δισ. δραχμές. Ο ΟΛΠ Α.Ε. θα προβεί σε ενέργειες για ανέγερση ξενοδοχείου 5 αστέρων.

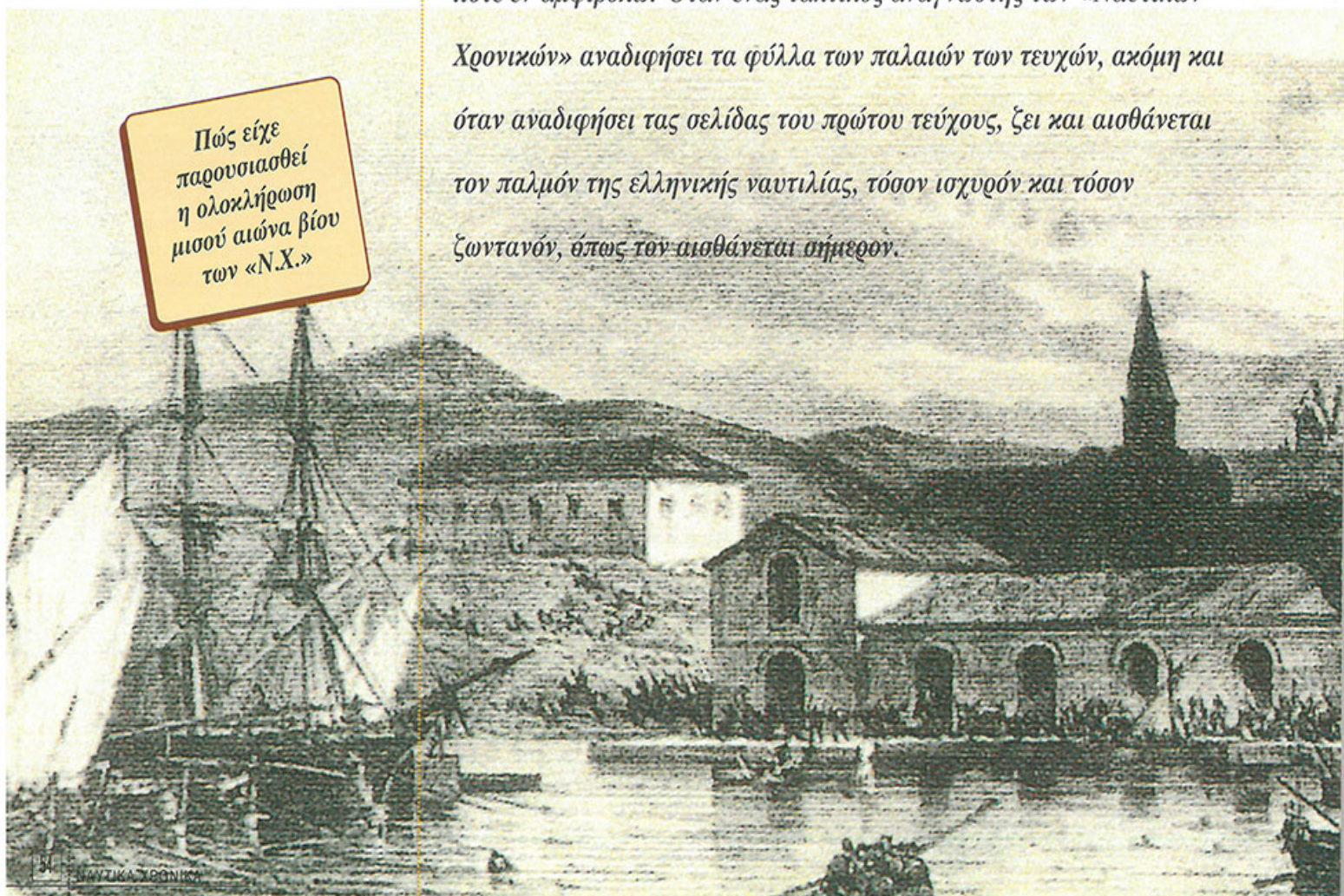
ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΕΠΟΠΟΙΑ

ΒΙΟΙ ΠΑΡΑΛΛΗΛΟΙ

του Ξενοφώντος Αντωνιάδου, υποναυάρχου Λ.Σ.

Βίοι παράλληλοι. Ναυτιλία και «Ναυτικά Χρονικά». Βεβαίως χωρίς την ελληνική ναυτιλία δεν θα υπήρχον τα «Ναυτικά Χρονικά». Αλλά και χωρίς τα «Ναυτικά Χρονικά» η ελληνική ναυτιλία δεν θα ήτο πλήρης. Διότι θα της έλειπεν η φωνή. Μία φωνή η οποία υπήρξεν επί δεκαετίας μοναδική και της οποίας ούτε το σθένος ούτε το ποιόν ετέθη ποτέ εν αμφιβόλω. Όταν ένας τακτικός αναγνώστης των «Ναυτικών Χρονικών» αναδιφήσει τα φύλλα των παλαιών των τευχών, ακόμη και όταν αναδιφήσει τας σελίδας του πρώτου τεύχους, ζει και αισθάνεται τον παλμόν της ελληνικής ναυτιλίας, τόσο ισχυρόν και τόσο ζωντανόν, όπως τον αισθάνεται σήμερον.

Πώς είχε
παρουσιασθεί
η ολοκλήρωση
μισού αιώνα βίου
των «Ν.Χ.»



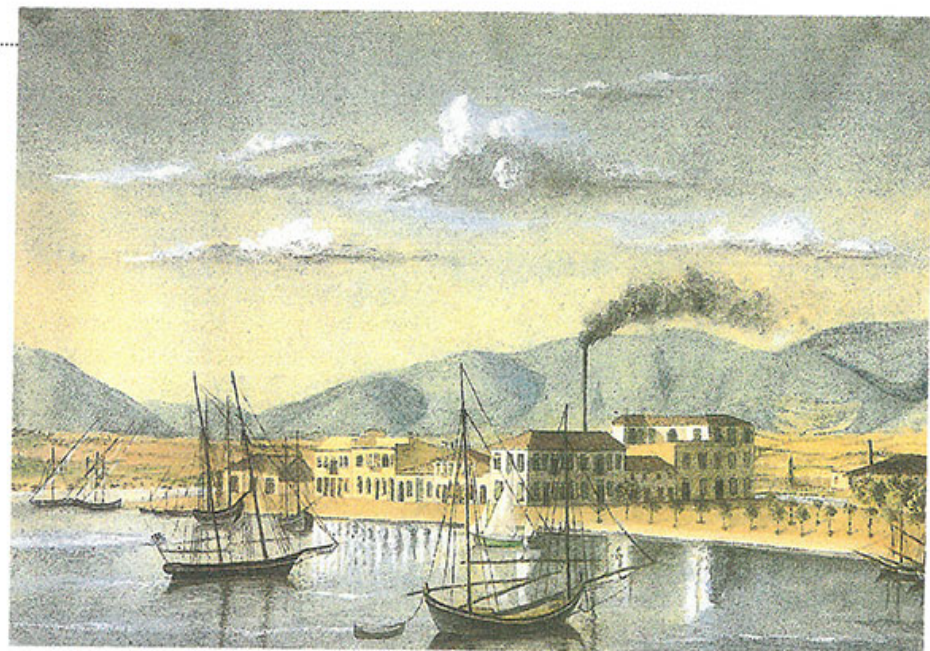


πορεί βεβαίως να διαβάσει όλα
ονόματα, να βρήκε υπογραφές
εκλειψισών προσωπικοτήτων, να
παρακολουθήσει γεγονότα παλαιά και

λησμονημένα, αλλά το περιβάλλον είναι τό-
σον γνωστόν και οικείο όσον και εις τα τεύ-
χη του 1980. Διότι όλα ομιλούν με στοργήν
διά το ελληνικόν εμπορικόν ναυτικόν και όλα
τα συνδέει η κατευθυντήριος γραμμή και η
σκέψις του Δημητρίου Κωττάκη. Γραμμή και
σκέψις η οποία δεν αγνόησεν άλλην οδόν
από την πρόδον της ελληνικής ναυτιλίας,
μετά της οποίας κοινή εστάθη και η πορεία
των «Ναυτικών Χρονικών». Της κοινής αυτής
πορείας θα επιχειρήσωμεν εδώ να παρακο-
λουθήσωμεν τα αδρά βήματα, σημειούντες
ανά πενταετίαν τον παράλληλον βίον της
ναυτιλίας μας και του περιοδικού το οποίον
την εξέφραζε.

1931-1935

Κρατούμεν εις τας χείρας το πρώτον τεύχος,
της 1ης Ιανουαρίου 1935, με την γνωστήν
μορφήν και το γνωστόν σχήμα. Είναι όντως
εκπληκτική και συγκινητική η ομοιότης. Το
ολιοσέλιδον άρθρον εις την πρώτην σελίδα
κάτω από το σχεδιάσμα του σφύζοντος λιμέ-
νος. Με μικράς διαφοράς η υπόλοιπος ύλη
και η κατανομή της. Αι απόψεις και τα σχόλια
του 15νθήμερου, η Ναυπηγορρα, τα θέματα
των λιμένων, η αλιεία, αι ναυτιλιακά μελέται,
τα νομικά και τεχνικά θέματα και ο... θλιβερός
πίνας των ναυτικών στυχημάτων. Εις εξέχου-
σαν θέσιν το παγκόσμιον ναυτιλιακόν ρεζερ-
βάζ. Και εις το τέλος οι πολύτιμοι πίνακες της
κινήσεως των πλοίων μας με τον τίτλον
«Φορτηγά μας ανά την Υδρόγειον».

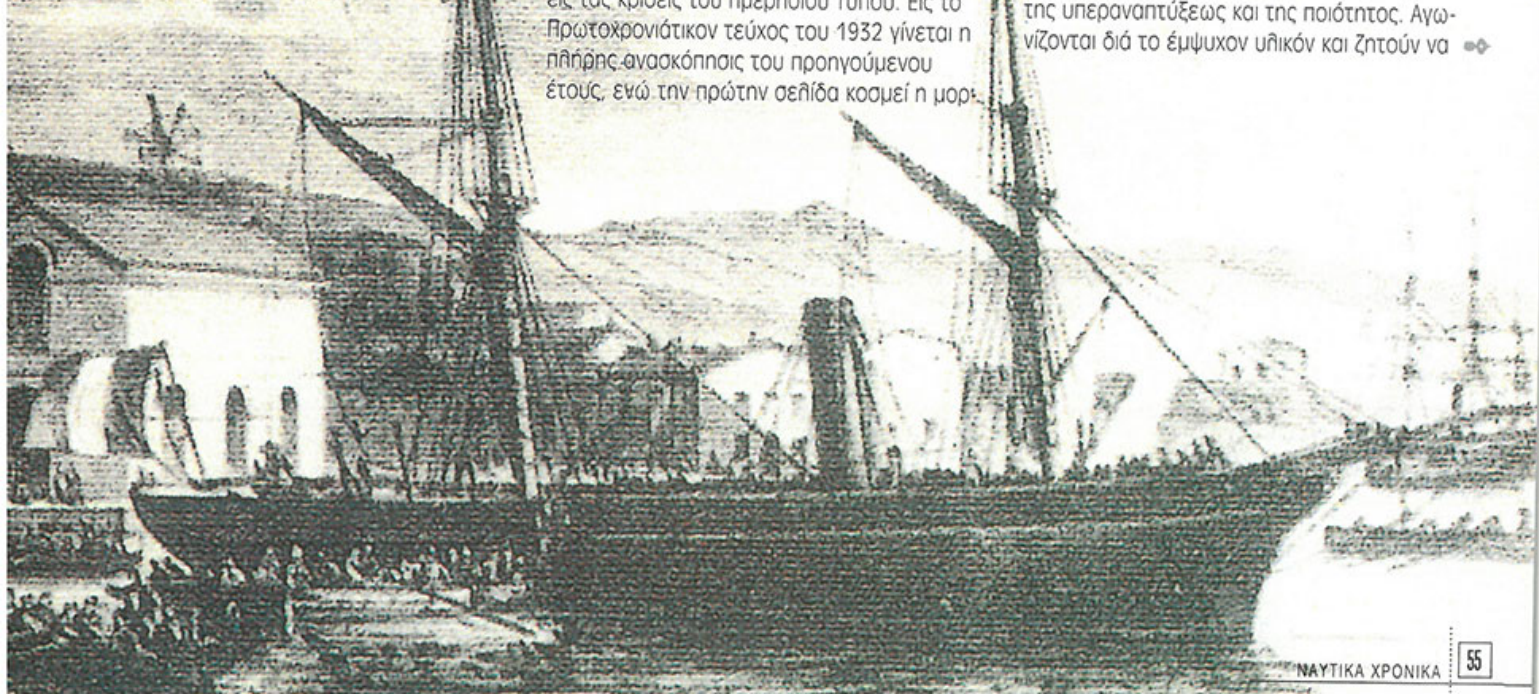


**Τέλος του 1800. Το λιμάνι του Πειραιά και η Πλατεία Καραϊσκάκη. Ατμοκίνητο βιομηχα-
νικό συγκρότημα στην παραλία. Υδατογραφία. Ιστορικό Αρχείο Δήμου Πειραιά**

Κρίσιμα έτη διά την Ναυτιλίαν τα πρώτα έτη
της ζωής του περιοδικού. Δεκάτη εις την πα-
γκόσμιον κλίμακα η Ναυτιλία μας με 570
πλοία και 1.400.000 τόννάζ. Οι πτωχοί ναύηοι
χειροτερεύουν συνεχώς με την αποκορύφω-
σιν της παγκοσμίου κρίσεως. «Στηρίζετε την
αγωνιώσαν ναυτιλίαν μας» βροντοφωνούν τα
«Ναυτικά Χρονικά» τον Ιούνιον του 1931. Αι
μελέται και τα πορίσματα της Μεγάλης επί-
της Εμπορικής Ναυτιλίας Επιτροπής, της
οποίας προήδρευεν ο αντιπρόεδρος της
Κυβερνήσεως Α. Μιχαλακόπουλος, αποτε-
λούν κύριον θέμα συζητήσεως. Νέαι ιδέαι και
εποικοδομητικά προτάσεις εκπηδούν εκ των
στηλών του: Να ιδρυθή Ναυτικόν Επιμελητή-
ριον, να προσεχθή η ναυτική εκπαίδευσις, να
εκσυγχρονισθή η ναυτική μας νομοθεσία, να
συσταθούν -από τότε- ναυτικά δικαστήρια και
να ιδρυθή Υπουργείον Εμπορικής Ναυτιλίας.
Η ευμενής μέχρις ενθουσιώδους υποδοχή,
της οποίας έτυχε το περιοδικόν, εμφανίζεται
εις τας κρίσεις του ημερησίου Τύπου. Εις το
Πρωτοχρονιάτικον τεύχος του 1932 γίνεται η
πλήρης ανασκόπησις του προηγούμενου
έτους, ενώ την πρώτην σελίδα κοσμεί η μορ-

φή του Ελευθερίου Βενιζέλου με ιδιόχειρον
μήνυμα προς τους ναυτικούς. Η δύναμις της
ελληνικής ναυτιλίας με τας γνωστές στατιστι-
κός κάμνει την πρώτην εμφάνισιν της διά να
καταστή έκτοτε η μοναδική πηγή αυθεντικών
ναυτιλιακών πληροφοριών. Εις δε τους πίνα-
κας της κινήσεως των πλοίων εμφανίζεται
δειλά το πρώτον πινακίδιον των «ελληνικών
φορτηγών υπό ξένας σημαίας», διά να κατα-
λάβη σελίδα ολόκληρον μετά δύο μόλις έτη.
Η ναυτιλιακή κρίσις μαίνεται. Σημειούται βιαία
αντίδρασις κατά των Βρεταννικών επικρίσεων
δυσφημίσεως της σημαίας μας και χαιρετιζε-
ται η υπερωκεάνιος σύνδεσις μας με την
γραμμήν Βορείου Αμερικής.

Το 1933 η κρίσις αρχίζει να υποχωρή. Οι έλ-
ληνες εφοπλισται αποδύονται εις τον αγώνα
της θαλάσσης. Πυρετός αγοράς πλοίων. Και
η ελληνική ναυτιλία κερδίζει την 9ην θέσιν με
1.500.000 τόννους. «Τα Ναυτικά Χρονικά» χαί-
ρουν αλλή και επισημαίνουν τα προβλήματα
της υπερανάπτυξεως και της ποιότητος. Αγω-
νίζονται διά το έμπυχον υλικόν και ζητούν να



ιδρυθούν ναυτικά σχολεία, καθ' ην ώραν η Σχολή της Ύδρας προκηρύσσει διαγωνισμόν διά 8 θέσεις εις την Α' τάξιν και 2 εις την Β'. Το ακτοπλοϊκόν πρόβλημα πανταχού παρόν εις τας στήλας του, με τον νέον νόμον των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και την διάλυσιν της Εθνικής Ατμοπλοΐας. Και ενώ η πατρίς ζει τας ώρας του Κινήματος του '35 και ο κόσμος τας ώρας του Ιταλο-Αιθιοπικού πολέμου, τα «Ναυτικά Χρονικά» κηλίδουν την πρώτην πενταετίαν των. Εκτός των γενικών θεμάτων, μερικά εντυπωσιακά ειδήσεις ακόμη αξίζει να έλθουν εις την επιφάνειαν: Εξέλιπον αι ναυτιλιακά φυσιογνωμίαι του Αντωνίου Γιαννουλάτου, του Γεωργίου Ποταμιάνου και του Σταματίου Εμπειρικού. Ο Ωνάσης ηγόρασε το τρίτον του πλοίο. Το «Κουήν Μαίρη» και το «Νορμανδία» αγωνίζονται διά τον κυανούν επισείοντα. Το ΤΠΑΕΝ ανεγείρει εις τον Πειραιά το μέγαρόν του (όπου μετά εικοσαετίαν θα στεγασθή το ΥΕΝ). Και κάτω εντελώς χαρακτηριστικόν: Τα «Ναυτικά Χρονικά» ζητούν συγγνώμην από τους αναγνώστας των, διότι λόγω της αργίας της 15ης Αυγούστου το τεύχος εκυκλοφόρησε κατά... μίαν ημέραν ενωρίτερον.

1936-1940

Αρχίζει η δευτέρα πενταετία των «Ναυτικών Χρονικών». Με σταθεράν πλέον την εκτίμησιν και την εμπιστοσύνην του ναυτικού κόσμου και με γενναίως ηλτουιζομένην την πείραν των, αισθάνονται ότι διαδραματίζουν πρωτεύοντα ρόλον εις τα πράγματα της Ναυτιλίας μας. Συνιστούν, υποδεικνύουν, επαινούν, κρίνουν και επικρίνουν. Αντιδρούν διά τα επασφάλιστα του Λονδίνου και συνηγορούν διά την σύστασιν ελληνικής θαλασσοσφάλειας την οποίαν με θλίψιν παρακολουθούν αποτυγχάνουσιν. Σχολιάζουν ποικιλοτρόπως τας νέας προτάσεις Αμπατιέλου διά το ακτοπλοϊκόν, αι οποίαι τελικώς απορρίπτονται ως μονοπωλιακά. Εις τας αρχάς της περιόδου αυτής ιδρύεται το Υφυπουργείον Εμπορικής Ναυτιλίας με πρώτον Υπουργόν τον Δευκαλίωνα Ρεδιάδην.

Εις αθηναϊκήν συνεντεύξει τα «Ναυτικά Χρονικά» ευρίσκουν την ευκαιρίαν να συζητήσουν όλα τα προβλήματα της Ναυτιλίας, διά τα οποία επιδεικνύει σπουδήν η εν τω μεταξύ επιβληθείσα 4η Αυγούστου. Αι συνεργασίαι εις το περιοδικόν πληθαίνουν και πληθαίνουν. Ξεχωρίζουν ο Γεώργιος Σκαλής και ο Γεώργιος Χρ. Λαϊμός, αλλήλ δεν υπάρχει όνομα ανατέλλων ή μεσουρανούσιν εις το ναυτιλιακόν στερέωμα, το οποίον να μη προβάληται ή κολληέται παρουσιαζόμενον διά των στηλών του. Και δεν υπάρχει θέμα που να αφορά τα πράγματα και τα πρόσωπα της Ναυτιλίας, το οποίον να μην καλύπτεται εις τας σελίδας του. Από των διασκέψεων ναυτικής εργασίας μέχρι των στολών εμπορικού ναυτικού και από της περιουσίας του NAT μέχρι του εκπαιδευτικού πλοίου των λιμενικών δοκιμών με το «Βέλιγιον» της «Ελληνικής». Μετά την ύφεσιν η ναυλαγορά βελτιούται. Το ακαθάριστον εισόδημα της Ναυτιλίας μας πλησιάζει τα 10 εκατ. λιρών, το δε ναυτιλιακόν συνάλλαγμα ανέρχεται από το 1.500.000 λιρών του 1936 και εις τα 2.300.000 του 1938. Νέαι παραγγελίαι και νέαι ναυτικά εταιρία. Εκ των Βρετανικών ναυπηγείων καθεύκονται το «Θεμώνη» της εταιρίας Κάσου, το «Γεώργιος» του Λιβανού και το «Ασπασία» του Νομικού. Παραγγέλλεται το πρώτον ελληνικόν δηζελοκίνητον φορτηγόν και το «Αίας» ναυλίνεται από Ντάιρον με σόγια διά Ρότερνταμ εις τα 35. Οι Ιταλοί γράφουν πικρόχα «il Greci ridono», και τα «Ναυτικά Χρονικά» επικαίρουν διά τα επιτεύγματα, και ρετίζοντα την πρόσδοον της «Ελληνικής», μόνης ελληνικής εταιρίας τακτικών γραμμών, αλλήλ ανησυχούντα διά τον απειλούμενον εκποτισμόν μας από την Μεσόγειο και τον Δούναβιν. Διά να ενισχύσουν την νομικήν ναυτιλιακήν μας υποδομήν αναλαμβάνουν την υπό την διεύθυνσιν του κ. Φ. Ποταμιάνου έκδοσιν του «Αρχείου Ναυτικού Δικαίου». Ήδη όμως τας σελίδας του περιοδικού αρχίζουν ν' απασχολούν αι επιπτώσεις του βεβαρημένου διεθνούς ορίζοντος, τον οποίον δεν ξεκαθαρίζουν αι συνομιλίαι του Μονάχου. Ισπανικός εμφύλιος πόλεμος, ενσωμάτωσις της Αυστρίας, πολεμικά προπαρασκευαί. Η

Γερμανία αγοράζει αθρόως παιδιά σκάφη, μεταξύ των οποίων το «Όσσα» αντί 34.000 λιρών και το «Χέλιμος» αντί 37.500. Οι ναύηλοι σημειώνουν χαλάρωσιν. Υπουργός Ναυτιλίας ορίζεται ο Α. Τζίφος. Υπογράφεται η σύμβασιν με την εταιρίαν Γουλιανδρή διά την γραμμήν Βορ. Αμερικής και ενώ καθεύκεται το «Κουήν Ελίζαμπεθ», το ελληνικόν υπερωκεάνιον «Νέα Ελίας» αναχωρεί εκ Πειραιώς τον Μάιον του 1939 διά το πρώτον του ταξιδιον προς Νέαν Υόρκην. Εις το ακτοπλοϊκόν η Κυβέρνησις χωρεί προς την δημιουργίαν της ΚΔΑΣ, τας επί της οποίας κρίσεις ματαιούν τα εν τω μεταξύ γεγονότα.

Η καταιγίς εκ των μελανών νεφών εκσπά και ο δεύτερος παγκόσμιος πόλεμος αρχίζει. Το κύριον άρθρον των «Χρονικών» στενάζει: «Η συμφορά του πολέμου εξαπελήθη». Η σκέψις όλων στρέφεται προς τους ναυτικούς μας. Η ατμόσφαιρα εις τας σελίδας του περιοδικού αλλοιζει χρώμα. Βυθίσεις, τορπιλισμοί, νάρκαι, συρροή εις ουδετέρους λιμένας, μέτρα προστασίας κατά των υποβρυχίων. Ουδέτερα πάντως ακόμη η Ναυτιλία μας πλέει εντός των συμπληγμάτων. Εις τους πίνακας κινήσεως πλοίων δεν σημειούται πλέον δι' ευνοήτους λόγους η ακριβής θέσις του πλοίου αλλήλ γενικά πληροφορία περί των πλοίων του. Με τας ψυχρὰς τάσεις της ναυλαγοράς συζητούνται αι ευνοϊκά ή δυσμενείς επιπτώσεις και προγραμματίζεται μία μεταπολεμική εξυγίανσις της Ναυτιλίας μας. Αυξάνει ο κρατικός παρεμβατισμός και ψηφίζονται οι Νόμοι περί ελέγχου ναυτικών ατυχημάτων και περί Ασφαλιστικού Οργανισμού Κινδύνων Πολέμου.

Η Ναυτιλία μας την 30ήν Ιουνίου 1940 περιλαμβάνει 640 πλοία συνοδικού τοννάζ 2.052.183 τον. γκρος. Μετά 4 μήνας η Ελίας ευρίσκεται επί ποδός πολέμου και η Ναυτιλία της τίθεται «εν επιστρατεύσει». Το κύριον άρθρον των «Ναυτικών Χρονικών» βροντοφωνεί «Επί των επάλλξεων». Τώρα, αντί άλλων ειδήσεων το «15νθήμερον του κατά θάλασσαν πολέμου» μεταδίδει τας τελευταίας πληροφορίας διά τα πλοία και τους ναυτικούς μας, που δέχονται εις τους ωκεανούς την σκληράν πολεμικήν μοίραν των. Με 16 μόνον σελίδας, το περιοδικόν ζει τας τελευταίας προπολεμικάς εβδομάδας του, με τα στήλας γεμάτας από πολεμικά ατυχήματα και τας εισφοράς του ελληνικού εφοπλισμού εις τον υπέρ πάντων αγώνα.

1945-1950

Η πενταετία του '40 έληξε μέσα εις την αγωγήν του πολέμου. Εις εκείνην που ηκούσθη-

ΒΙΟΙ ΠΑΡΑΛΛΗΛΟΙ





Γιάννης Τσαρούχης. «Το λιμάνι του Πειραιά από το σπίτι του Γκίωνη», 1955

σεν ούτε η Ναυτιλία ούτε τα «Ναυτικά Χρονικά» είχαν θέσιν. Διέκοψαν την έκδοσίν των και επανεξεδόθησαν όταν ο ήλιος της ελευθερίας είχε και πάλιν φωτίσει την γωνιά αυτήν της γης. Το πρώτον μεταπολεμικών τεύχος εκδίδεται την 21ην Ιουνίου του 1945. Ο εκδότης των υπογράφει το κύριον άρθρον «Μετά την θύελλαν» και «Επί της ύλης» εμφανίζεται ο αείμνηστος Π. Τζονάκος. Ολόκληρον σχεδόν το εξάμηνον διατίθεται εις αναδρομὰς προς το παρελθόν και εις τα θλιβερά αποτελέσματα του ολοκαυτώματος. Ατελείωτοι είναι οι πίνακες εις τας σελίδας του περιοδικού, που καταγράφουν ονομαστικώς τους απολεσθέντας ναυτικούς μας και τα θυσιάζοντα πλοία μας, ενώ αι τραγικές συναρπαστικότητες περιγραφὰι διαφόρων τορπιλισθέντων σκαφών μας αποτελούν εν τακτικόν νέον ανάγνωσμα. Τι μας απέμεινον; 120 πλοία 500.000 τόννων. Με τα πετρελαιοκίνητα και τα ιστιοφόρα εκτελούνται αι μεταφοραί των φορτίων βοηθείας, ενώ δειλὰ ακούονται αι πρώται περιγραφὰι των «Λίμπερτυς», αυτών των «βροχυβίων πλοίων ανάγκης», διὰ τα οποία ζητείται η κρατική παρέμβασις. Επικρίνονται αι περί Ναυτιλίας ενέργειαι της αποδήμου Κυβερνήσεως και εκτιμώνται αι δυνατότητες μιας ναυτιλιακής ανανεώσεως, καθ' ην ώραν ο Μανώλης Κουλουκουντής καλεί «προς την ανασυγκρότησιν», θεωρών ως πρώτον βήμα αυτής την επανέκδοσιν των «Ναυτικών Χρονικών». Θλιβερόν ανατέλλει το 1946. Μόλις καθύπτουν μίαν στήλην σελίδος οι πίνακες τοξιδευόντων ελληνικών πλοίων. Προς τι λοιπόν η πανηγυρική έκδοσις; Πλήρης αβεβαιότης κρατεί εις τα ναυτιλιακά μας πράγματα. Ανεγκύνονται μερικά ναύγια, συζητείται το θέμα των κορβετών, παρακολουθείται το πρόβλημα των Μίνκοϊξ και εναλλασσονται οι Υπουργοί εις το μέγαρον της οδού Κολλοκοτρώνη. Το Συμβούλιον της Επικρατείας εκδίδει την

παισινγνωστον απόφασίν του περί της ελευθερίας προσλήψεως των ναυτικών, ο Ωνάσης αγοράζει τρία νέα πλοία και το «ροντάρ» και το «Λίμπερτυ» καθίστανται αντικείμενα εκλαϊκευτικών περιγραφών.

Αλλ' εις τον ορίζοντα αρχίζει τώρα να λάμπη το εξ Αμερικής φως των Λίμπερτυς. Αποτελεί το κύριον, το ζωτικόν θέμα. Ο εκδότης των «Ναυτικών Χρονικών» κρίνει αναγκαίον να ευρίσκειται εκεί, εις την Ν. Υόρκην, όπου θα δοθεί η μάχη, εκεί και ο Υπουργός Αβραάμ και όπου συνωθούνται τα εφοπλιστικά στελέχη διὰ να δώσουν το παρών εις την ανασυγκρότησιν. Τα «Χρονικά» τηρούνται συνεχώς ενήμερα των αγωνιωδών διαπραγματεύσεων και εις τας 15 Νοεμβρίου του 1946 αναγγέλλουν ότι «έληξε πλῆον η υπόθεσις». Ακολουθούν οι πίνακες των εφοπλιστών οίτινες λαμβάνουν Λίμπερτυς και αναγγέλλεται η παραλαβή των. Χαράι, τιμαί και δεξιώσεις σημειώνουν τον ιστορικόν αυτόν σταθμόν της μεταπολεμικής ελληνικής ναυτιλίας, έναν σταθμόν εις τον

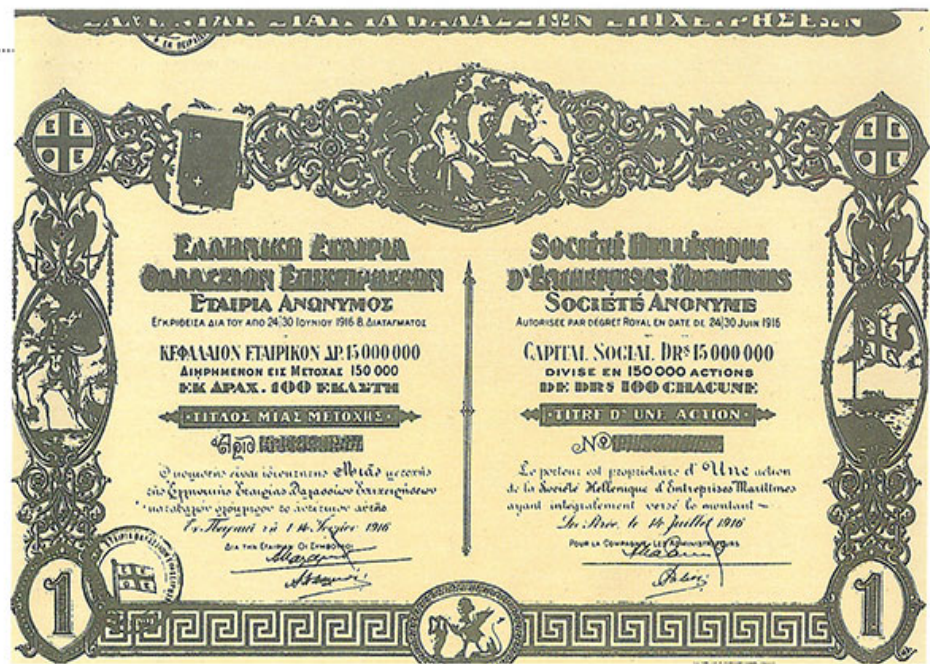
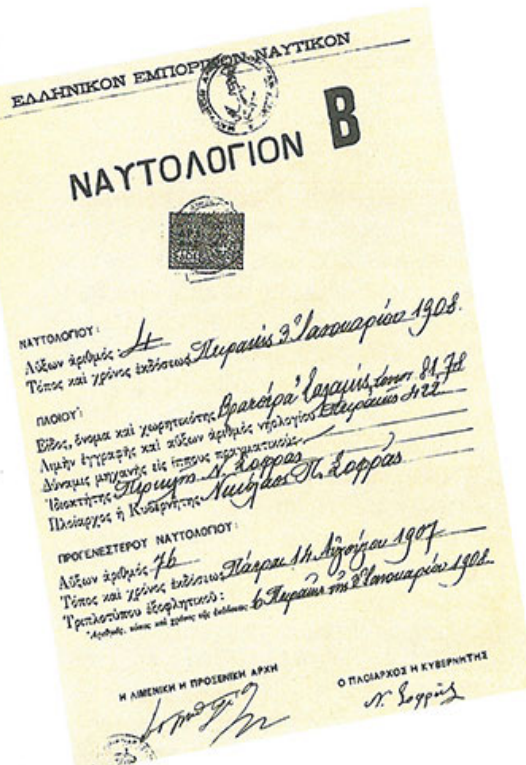
οποίον η συμβολή του Διευθυντού των «Χρονικών» παρ' ουδενός ημφεσβητήθη. Είναι τόσος ο ενθουσιασμός, ώστε εκδίδει εις την Ν. Υόρκην ειδικόν πολυτελές τεύχος (με ημερομηνίαν Αυγούστου 1947) εις το οποίον παρακολουθείται βήμα προς βήμα η μακρά διαδικασία της εγκρίσεως και παραλαβής των Λίμπερτυς και εις το οποίον δίδεται ανάγλυφος η εικὼν της ὅλης υποθέσεως από των πρώτων δειλῶν σκέψεων μέχρι του τελικοῦ πίνακος των δικαιούχων.

Αλλ' εάν η συμβολή αυτή είναι γνωστή, παραμένει σχεδόν άγνωστος η αποφασιστικὴ σημασία ἐπιδράσεώς του εις το θέμα της ναυτιλικῆς εκπαιδεύσεως. Διεγείρει αληθὴ ἐκστρατείαν και διενεργεῖ έρανον διὰ την συγκέντρωσιν, εις Ν. Υόρκην και Λονδίνον, 80 χιλιάδων λιρών, αι οποίαι θ' αποτελέσουν την βάσιν της συγχρόνου δημοσίας ναυτιλικῆς παιδείας. Και οὕτως μεν η ποντοπόρος ναυτιλία αναγεννάται. Αι ακτοπλοϊκαί μας ὁμως συγκοινωνίαι αγωνίζονται να συντηρηθῶν με τα καΐκια, τας κορβέτας και δύο-τρία παλαιὰ επιβατηγά, κρατικῶς διαχειριζόμενα και πρακτορευόμενα υπό της Ακτοπλοίας της Ελλᾶδος. Θρηνοῦμεν τα θύματα του ναυαγίου του «Χειμάρου». Χαιρετίζεται η επανασύνδεσις της γραμμῆς Αμερικῆς με το «Νέα Ελλᾶς» και η ανάληψις του Υπουργείου Ναυτιλίας από τον Θ. Κιζάνην.

Ευτυχῶς η ναυτολογία είναι σταθερά. Η αριθμητικὴ δύναμις του στόλου μας φθάνει τα 315 πλοία, ενώ παραλλήλως αυξάνει η υπό την Παναμαϊκὴν και την Ονδουριανὴν δραστηριότης. Καταβάλλεται απεγνωσμένη προσπάθεια να προμηθευθῶμεν και ἄλλα 50 Λίμπερτυς, ἀλλὰ το εγχείρημα τελικῶς αποτυγχάνει. Οι εκ του εμφυλίου εσωτερικοῦ περισπασμοί κρατοῦν τα πάντα εις συνεχὴ αγωνίαν. Εις το ακτοπλοϊκόν η κρατικὴ διαχείρισις

Άποψη του λιμένα, διακρίνεται το «Ροδί»





τερματίζεται και τα κρατικά πλοία πωλούνται εις τους ακτοπλοϊκούς, οι οποίοι σχηματίζουν ήδη τον πυρήνα ενός επιβατηγού στόλου, ο οποίος ταχέως άγεται προς πληθωρισμόν διά της αποκτήσεως σειράς μετασκευαζομένων παλαιών επιβατικών. Ενώπιον των εσωτερικών προβλημάτων αι κυβερνήσεις φέρονται ασυμπαθώς προς την Ναυτιλίαν και προκαλούν την οξείαν αντίδρασιν του εφοπλισμού και των «Χρονικών». Επικρίνεται δριμύτητα ο εξοντωτικός νόμος περί φορολογίας πλοίων. Καθώς μάλιστα η Αμερική επιμένει εις την κατανομήν των φορτίων βοηθείας του σχεδίου Μάρσαλ, η Ναυτιλία κρούει τον κώδωνα του κινδύνου τον οποίον δημιουργούν: η επί των πλοίων αναρχία, η φορολογική δύναστος και η συκοφάντησις του εφοπλισμού. Επισημαίνεται εντόνως η διέξοδος προς τα ξένος σημαίας, η υπό τας οποίας ελληνική πλοιοκτησία καταλαμβάνει ήδη ισόν αριθμόν σπηλών εις τους πίνακας των ταξιδευόντων ελληνικών φορτηγών. Οι καρποί της εργώδους ναυτεκπαιδευτικής

προσπαθείας αρχίζουν να φαίνονται. Επιβάλλεται νομοθετικός η υπέρ της ναυτικής εκπαίδευσως εισφορά των ελληνικών πλοίων, προετοιμάζεται η ίδρυσις ναυτικών σχολών και μεταφέρεται εις Ύδραν το... ναυτικόν φροντιστήριον της Καστέλλας. Συγχρόνως τίθεται ο θεμέλιος λίθος του Ναυτικού Σανατορίου και συνιστώνται Επιτροπαι διά την κωδικοποίησιν και τον εκσυγχρονισμόν του ναυτικού δικαίου. Και εφ' όσον επανέρχεται η ηρεμία εις τον τόπον, το περιοδικόν βελτιούται εις εμφάνισιν. Τα σκόλια αυξάνουν και αποτελούν τον ουσιωδέστερον κορμόν του τεύχους, καθώς και αι μικραί αλλήλ πολυτίμοι ναυτιλιακαί ειδήσεις. Προστίθενται τα αθλητικά άρθρα του Κόμην, τα Τεχνικά του Φραγκούλη και τα χρονογραφικά του Παπαναστασάπουλου. Δριμεία ασκείται κριτική και ανάμειξις εις τα θέματα του ισχυρώς κληνοισθέντος εκ του σκανδάλου Μπακοπούλου YEN και του λιμενικού Σώματος, των οποίων ακούονται απειθαί περί καταργήσεως. Η πενταετία κλείει με στασιμότητα. Καμμία πρόοδος εις τα ναυτιλιακά προβλήματα. Η ναυτιλιακή κρίσις αρχίζει να διαφαίνεται, η αντιναυτιλιακή φορολογική πολιτική της Κυβερνήσεως κάμπτεται μόνον με την παρέμβασιν της... Αμερικανικής Αποστολής και το «Fairplay» καθιερώνει στήλην «ελληνικών ναυ-

τιλιακών ειδήσεων», καθώς η ελληνόκτητος ναυτιλία φθάνει τα 5 εκατομμύρια τόννων.

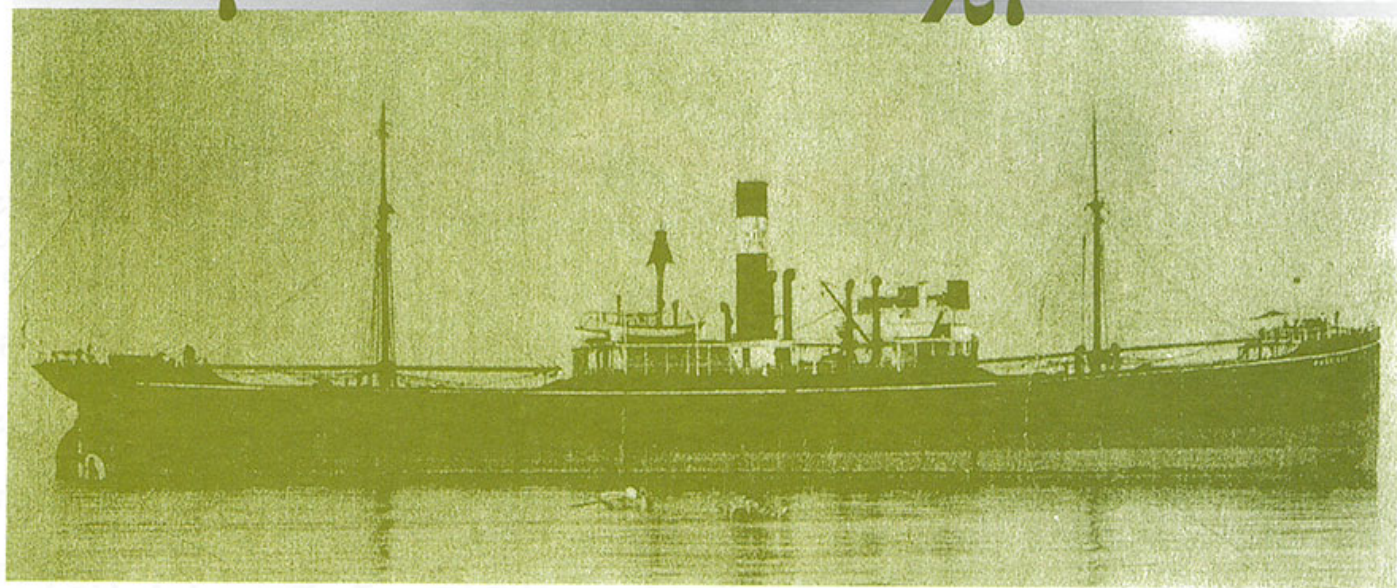
1951-1955

Εάν ο αρεσκόμενος εις επιγραμματικές επικήφαιδας ωνόμαζε την προηγηθείσαν περίοδον ως «εποχήν των λίμπερτυς» θα έπρεπε να τιτλοφορήση την παρούσαν ως «πενταετίαν της φυγής». Διότι η συνεχής αύξησις του υπό ξένας σημαίας καλυπτομένου ελληνοκλήτου στόλου είναι επίμονος και εκπληκτική. Ανάγλυφος η εικών εις τους πίνακας κινήσεως των «Ν. Χρονικών», οι οποίοι μετονομάζονται εις «Ταξιδεύοντα ελληνικά πλοία» και εις τους οποίους προς τας δύο το πολύ σελίδας των υπό ελληνικήν σημαίαν σκαφών αντιστοιχούν τώρα τρεις, τέσσαρες και πέντε σελίδες πλοίων υπό ξένας σημαίας. Το πρόβλημα της ανεργίας των ναυτικών μας είναι οξύ και οι ναυταποστολαί αποτελούν προς το παρόν την μόνην διέξοδον. Ευτυχώς η ναυλαγορά βελτιούται και σταθεροποιείται. Πλοία αγοράζονται και πλοία παραγγέλλονται. Η Παναμαϊκή και η Ονδουριανή προτιμώνται, αλλ' η Λιβερριανή κατακτά συνεχώς έδαφος, καθώς οι Αμερικανοί χρηματοδοτάι μας την επιβάλλουν. Η Νικαρόγουα προσκαλεί τα ελληνικά πλοία εις τα νηολόγια της δεχομένη ακόμη... και Έλληνα Υπουργόν της Ναυτιλίας της. Εν μέσω της ευφορίας αυτής ο Νιάρχος καθίσταται ο μεγαλύτερος εφοπλιστής δεξαμενοπλοίων του κόσμου, αποκτά το μεγαλύτερον τάνκερ του κόσμου και αυτός, μαζί με τον Νομικόν, φέρουν τα πρώτα μεγάλα τάνκερς υπό την κυανόλευκον. Τα «Ναυτικά Χρονικά» θριαμβολογούν διά τα επιτεύγματα αλλήλ θλίβονται διά την στασιμότητα του ελληνικού νηολογίου.

ΒΙΟΙ ΠΑΡΑΛΛΗΛΟΙ



Πριν από 72 χρόνια



Ιανουάριος 1929

Την 1η Ιανουαρίου του 1929 ο νηολογούμενος ελληνικός εμπορικός στόλος περιλάμβανε 1.257 πλοία ολικής χωρητικότητας 1.315.473 τόνων. Εξ αυτών τα 527 είναι ατμόπλοια και τα 729 ιστιοφόρα. Οι κατηγορίες των ατμοπλοίων έχουν ως εξής: φορτηγά 397, 1.153.917 κοχ., επιβατηγά 177, 77.706 κοχ., υπερωκεάνια 3, 23.725 κοχ., και διάφορα 11 1.617 κοχ. Κατ' αναλογία τα φορτηγά ατμόπλοια καλύπτουν σε αριθμό ποσοστό 75,19% και σε χωρητικότητα ποσοστό 91,80%.

Παραβαλλόμενος ο ατμήσης ελληνικός στόλος προς τον περσινό (της 1ης Ιανουαρίου 1928) παρουσιάζει καθαρή αύξηση κατά 24 ατμόπλοια 145.915 κοχ.

- Με τη λήξη του έτους 1928 η παγκόσμιος ναυλαγορά ήταν σε καλύτερη κατάσταση από εκείνη που βρισκόταν μετά την καταστροφική εποχή του 1920-1921. Η ναυτιλία πέρασε επτά δυσάρεστα χρόνια, αλλά οι σημερινές ενδείξεις παρουσιάζουν το μέλλον πολύ καλύτερο από το παρελθόν. Οι ναύλοι σήμερα είναι οπωσδήποτε ικανοποιητικοί, αν και κατώτεροι των ναυλών των αντιστοίχων μηνών του προηγούμενου χρόνου. Ο ναυλοτιμάρησιμος του Αγγλικού Επιμελητηρίου ήταν 25,1 για τους πρώτους δέκα μήνες του 1928 έναντι 28,2 των πρώτων δέκα μηνών του 1927. Αν όλα εξελιχθούν ευνοϊκά, οι καταβαλλόμενοι σήμερα ναύλοι πρέπει να καλύψουν τα έξοδα της επιχείρησης, τη σχετική απόσβεση του κεφαλαίου και να αφήσουν ένα μικρό κέρδος γι' αυτόν που διαθέτει τα κεφάλαια.

- Συνεκλήθη η Ναυτική Συνδιάσκεψη του έτους 1929, η οποία περιλαμβάνει στην ημερήσια διάταξή της 2 ζητήματα που αφορούν τη ναυτική εργασία. Τα ζητήματα αυτά είναι τα ακόλουθα: α) Διακανονισμός των όρων εργασίας στα πλοία, β) προστασία των εργατών θαλάσσης σε περίπτωση ασθένειας, περιλαμβανομένης και της νοσηλείας των τραυματισθέντων επί του πλοίου, γ) βελτίωση των όρων διαμονής των ναυτεργατών στα λιμάνια. Είναι γνωστή η επίδραση που οι αποφάσεις των Διεθνών Συνδιασκέψεων της Εργασίας εξασκούν επί των σχετικών βιομηχανιών καθώς και επί των όρων κάτω από τους οποίους διαβιώνει ο εργάτης. Γι' αυτό και είναι αναγκαία η σχετική ενημέρωση επάνω στα τρία αυτά ζητήματα, ώστε να σχηματίσουν σαφή ιδέα οι εργατικοί και εργοδοτικοί κύκλοι, οι οποίοι σε μας φαίνονται από τα έργα και τις τάσεις τους ότι διέπονται από λαθιμένες ή συγκεχυμένες ιδέες.

- Ολόκληρο το διά του λημέρος Θεσσαλονίκης διαμετακομιστικό εμπόριο της Βαλκανικής (και στο προσεχές μέλλον της Μεσοευρώπης) περνάει μέσα από την Ελληνική Ελευθέρη Ζώνη, η οποία ιδρύθηκε το έτος 1925 και έκτοτε αναπτύχθηκε και λειτουργεί κατά τρόπο αξιόπαινο. Η επιφάνεια της Ζώνης καταλαμβάνει προς το παρόν 172 τ.μ. Υπάρχουν δε και λειτουργούν σ' αυτήν τρία είδη αποθηκών: α) Οι προσωρινές γενικές αποθήκες που είναι 9 σε αριθμό και έχουν επιφάνεια 13.142 τ.μ. β) Τα κοινά αποταμειωτήρια που είναι 7 και έχουν επιφάνεια 17.564 τ.μ. και γ) τα ιδιωτικά αποταμει-

ωτήρια που διατίθενται στις τράπεζες και σε ιδιώτες και έχουν χρησιμοποιημένη επιφάνεια 28.232 τ.μ.

Σχετικά με τις αποθήκες, η προνομιούχος Εταιρεία Γενικών Αποθηκών της Ελλάδος με ειδική σύμβαση με την ΕΖΟ ίδρυσε σ' αυτήν αποθήκες χρησιμοποίησιμης επιφάνειας 13.500 κυβικών μέτρων, που περιλαμβάνει το υπέδαφος, τέσσερις ορόφους, ανελκυστήρες για την ανύψωση των εμπορευμάτων και όλα τα σχετικά διευκολυντικά σύγχρονα μέσα.

- Με ιδιαίτερη χαρά μαθαίνουμε από το Λονδίνο ότι η εμπορική μας ναυτιλία πρόκειται σύντομα να αποκτήσει νέα αξιολογη μονάδα που ναυπηγείται στα ναπηρεία W. Gray Co. της West Hartlepool. Ιδιοκτήτες είναι οι αδελφοί Λιβανού της Χίου. Το πλοίο έχει ολική χωρητικότητα 4.900 κόρων, καθαρά περίπου 3.000 και φορτίου περίπου 8.700. Το πλοίο θα ονομασθεί «Θεοφανώ».

- Το α/π «Ποσειδών» 5.500 τ. ναυλώθηκε από Ροζάριο για Αγγλία, βαριά αιτηρά προς 25/- κατά τόνο Ιαν. 10-28.

- Το ελληνικό ατμόπλοιο «Βασίλειος» 3.357 κοχ., ναυπηγήσεως 1894, πουλήθηκε από τον κ. Μ. Βασιλειάδη προς τον κ. Μ. Olivier αντί του ποσού 7.500 λ.Α.

- Το α/π «Πηνελόπη» συγκρούστηκε στις 24 Ιανουαρίου με το α/π «Heathside» σε Πλ. 39° 13' Β και Μ. 9° 39' Δ. και βυθίστηκε εντός 15 λεπτών, απολεσθέντων δύο εκ των ανδρών του πληρώματος.

Για την αντιγραφή
Ξενοφών Α. Αντωνιάδης

Barracuda

Η ΝΕΑ ΓΕΝΙΑ

- ✓ ΑΠΑΡΑΜΙΛΛΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ
- ✓ ΕΓΚΡΙΣΗ CE & ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΩΝ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ HRS
- ✓ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΟ SERVICE



597 RIB



700 Naval Force

Σχεδιάζονται,
κατασκευάζονται
και συναρμολογούνται
στις εγκαταστάσεις μας
που πληρούν
όλες τις απαιτούμενες
προδιαγραφές.

ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΓΚΑΜΑ ΑΠΟ 2,30 ΕΩΣ 7,00 ΜΕΤΡΑ

Barracuda

ΝΑΥΠΗΓΕΙΟ-ΕΚΘΕΣΗ: Λεωφ. Ειρήνης 22, 177 78 Ταύρος, τηλ. 34.10.986-7, fax 34.56.109

ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Όλα αλλιάζουν και όλα τα ίδια μένουν...

του Χάρη Παυλίδη



Όλοι οι αρμόδιοι αναγνωρίζουν ότι ο θαλάσσιος τουρισμός και το επαγγελματικό σκάφος αναψυχής είναι μια μεγάλη τουριστική βιομηχανία με συγκριτικά πλεονεκτήματα έναντι των γειτονικών χωρών, αλλά και με μειονεκτήματα τα οποία οργάνωστα σταθερά οδηγούν τον κλάδο εκτός ανταγωνισμού. Όλοι όσοι ασχολούνται επαγγελματικά με αυτόν το συναλλαγματοφόρο κλάδο συμφωνούν στη διαπίστωση, ότι το θεσμικό πλαίσιο που ψηφίστηκε το '99 και τέθηκε σε ισχύ πριν από περίπου ένα χρόνο, κάθε άλλο παρά ανταποκρίνεται στις ανάγκες του διεθνούς ανταγωνισμού. Επί πλέον, επισημαίνουν την έλλειψη οράματος και το πολιτικό κόστος το οποίο στάθηκε εμπόδιο στην αποδοχή των προτάσεων που εγκαίρως κατέθεσαν οι πλοιοκτήτες στην Πολιτεία και δεν εισακούστηκαν. Ωστόσο, οι εκτιμήσεις για τις προοπτικές του κλάδου -τουλάχιστον έτσι όπως καταγράφονται στις απόψεις κορυφαίων παραγόντων του κλάδου- είναι θετικές, ενώ όλοι εναποθέτουν τις ελπίδες τους στην Ολυμπιάδα. Παρ'

όλα αυτά, εύκολα μπορεί να διακρίνει κανείς τον προβληματισμό που επικρατεί, όχι μόνο λόγω της γενικότερης οικονομικής κατάστασης και της κρίσης του χρηματιστηρίου, αλλά και για το «ισοζύγιο» του θεσμικού πλαισίου το οποίο σαφώς κλίνει αρνητικά.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» έθεσαν κοινά ερωτήματα σε φορείς και σημαίνοντα πρόσωπα του θαλάσσιου τουρισμού για τις εξελίξεις και τις προοπτικές του κλάδου, και από τις απαντήσεις μπορεί κάποιος να βγάλει χρήσιμα συμπεράσματα για την κατάσταση που επικρατεί στον κλάδο και τον προβληματισμό που αναπτύσσεται:

1. Το θεσμικό πλαίσιο του επαγγελματικού σκάφους αναψυχής ανταποκρίνεται στη διαρκώς εξελισσόμενη αγορά και στην ανταγωνιστικότητα του ελληνικού σκάφους αναψυχής;
2. Σε ποιο βαθμό επηρεάζει τον κλάδο εμπορίας και πώλησης σκαφών αναψυχής η χρηματιστηριακή κρίση;
3. Ποια θα είναι η συμβολή του κλάδου στη διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004;



ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ
ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Τ. ΒΕΝΕΤΟΠΟΥΛΟΣ
Πρόεδρος της ΕΠΕΣΤ

**Γιατί οι
προτάσεις μας
θα είχαν
όφελος για την
Εθνική
Οικονομία**

1 Το θεσμικό πλαίσιο που διέπει τα επαγγελματικά τουριστικά σκάφη με ελληνική σημαία, παρότι ψηφίστηκε από τη Βουλή στο τέλος του 1999 και ισχύει μόλις από τον Ιανουάριο του 2000, κάθε άλλο παρά ανταποκρίνεται στις ανάγκες του διεθνούς ανταγωνισμού, όπως αυτός έχει διαμορφωθεί στο καινούριο πλαίσιο της παγκοσμιοποίησης. Χωρίς να αμφισβητείται από κανέναν το βάθος, η τεχνολογία, η ικανότητα και κυρίως η προοπτική της ελληνικής ναυτιλίας σε όλη της τις μορφές, εντούτοις η έλλειψη οράματος και ο φόβος του πολιτικού κόστους από πλευράς Πολιτείας για πολυάχρονα οδήγησε σε αφελληνισμό (τουλάχιστον από πλευράς σημαίας) τον εθνικό μας στόλο, κατ' αρχάς στην ποντοπόρο ναυτιλία, πρόσφατα στα κρουαζιερόπλοια, πολύ σύντομα δε και στα επανδρωμένα επαγγελματικά τουριστικά σκάφη. Ήδη από το 1995 ο κλάδος των επαγγελματικών σκαφών έχει συρρικνωθεί από τα περίπου 5.000 σκάφη στα 3.000, σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία του ΥΕΝ και του ΝΕΕ.

Επιγραμματικά και εν όψει του καμποτάζ, που για όλα τα σκάφη κάτω των 650 κοκ λήγει το 2004, κατά την άποψή μας επιβάλλεται να ληφθούν άμεσα μέτρα ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας των επαγγελματικών τουριστικών σκαφών ελληνικής σημαίας, με μείωση της γραφειοκρατίας, των αναρίθμητων «χαρταίων» που έχουν επιβληθεί από κάθε πιθανή και απίθανη υπηρεσία του κράτους, αλλά κυρίως επιβάλλεται η αντιμετώπιση του οξυτάτου προβλήματος των επανδρωμένων σκαφών λόγω του δυσανάλογου εργατικού κόστους σε σχέση με τις ανταγωνιστικές χώρες του κλάδου (κυρίως Τουρκία, Κροατία). Άλλως θεωρούμε βέβαιο πως θα επαναληφθεί και για τον κλάδο των επαγγελματικών τουριστικών σκαφών το φαινόμενο της ποντοπόρου και των κρουαζιερόπλοιων.

Η άποψη της ΕΠΕΣΤ είναι πως οι οργανικές συνθέσεις των επανδρωμένων επαγγελματικών σκαφών πρέπει:

α. Να περιοριστούν στα 2-3 άτομα (αξιωματικούς)

και το βοηθητικό πλήρωμα να αποτελείται από ξένους χωρίς περιορισμούς εθνικότητας. Το παράδειγμα της Ολλανδίας που ζητεί **μόνον** ο πλοίαρχος να είναι υπήκοος της Ε.Ε., είναι χαρακτηριστικό και ενδεικτικό της τάσης ακόμη και σε χώρες με τεράστια κοινωνική ευαισθησία.

β. Τα απομαχικά των Ελλήνων ναυτικών να πριμοδοτούνται εν μέρει τουλάχιστον από το κράτος. Τέλος, είναι απαραίτητη η μείωση του φόρου ανά κοκ, που για τον κλάδο των επαγγελματικών τουριστικών είναι δεκαπλάσιος όλων των άλλων κλάδων της ελληνικής ναυτιλίας. Αυτό μάλιστα, πέραν όλων των υπολοίπων χρεώσεων κάθε φύσης (π.χ. για έκδοση άδειας επαγγελματικού, για ανανέωση κ.λπ.). Είμαστε βέβαιοι πως η αποδοχή των προτάσεων μας θα λειτουργούσε δίνοντας εξαιρετική ώθηση στην ανάπτυξη του κλάδου προς όφελος της εθνικής μας οικονομίας (ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη, νέες κατασκευές, απασχόληση, συνεργεία κάθε ειδικότητας κ.λπ.) πέραν του γεγονότος πως το Αιγαίο **έπρεπε** να είναι γεμάτο σκάφη με **ελληνική σημαία**.

2 Ο κλάδος εμπορίας σκαφών αναψυχής επηρεάζεται σχετικά από την κρίση στο Χρηματιστήριο, λιγότερο όμως λόγω των προαναφερθέντων προβλημάτων του θεσμικού πλαισίου. Ειδικότερα δε στα επαγγελματικά σκάφη, οι επενδύσεις δεν γίνονται τόσο για τοποθέτηση κερδών οποιασδήποτε προέλευσης, όσο από αγάπη προς τη θάλασσα και πίστη στο μέλλον και την προοπτική του θαλάσσιου τουρισμού.

3 Είναι αυτονόητο πως ένας στόλος περίπου 3.000 επαγγελματικών σκαφών, με τη συντριπτική μάλιστα πλειοψηφία τους ελλιμενισμένα στις μαρίνες της Αττικής, πρέπει να συμβάλει καθοριστικά και πολύπλευρα στους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004. Φυσικά μέχρι τότε θα πρέπει να έχουν ολοκληρωθεί, όπως ελπίζουμε, και τα απαιτούμενα έργα υποδομής στις υφιστάμενες μαρίνες, καθώς επίσης και να έχουν δημιουργηθεί οι αναγκαίες πρόσθετες θέσεις ελλιμενισμού.



ΜΙΧΑΗΛ ΣΚΟΥΛΙΚΙΔΗΣ
Πρόεδρος του Ελληνικού Συνδέσμου
Μεσιτών και Εμπειρογνομόνων Θαλαμηγών

**Ορόσημο
η Ολυμπιάδα**

1 Το θεσμικό πλαίσιο, έτσι όπως έχει διαμορφωθεί μετά την ψήφιση του νέου νόμου 2743/99, έχει μερικά θετικά σημεία, αλλά περισσότερα αρνητικά και δεν ανταποκρίνεται σε γενικές γραμμές στις απαιτήσεις που απορρέουν μέσα από τη συνεχή εξέλιξη της αγοράς και τον ανταγωνισμό.

Διότι δεν είναι ένας αναπτυξιακός νόμος με προοπτική και όραμα, αλλά ένας μεταβατικός νόμος μέχρι την άρση του καμποτάζ.

Ο χώρος του θαλάσσιου τουρισμού, και συγκεκρι-

μένα ό,τι αφορά στα σκάφη αναψυχής, είναι ένας τομέας με ιδιαιτερότητες. Πολλά σημεία του νέου νόμου χρήζουν προσοχής και αναδιαμόρφωσης ή τροποποίησης, ώστε να υπάρχουν προβλέψεις και ρυθμίσεις για κάθε περίπτωση.

Μελλοντικό σημείο, για παράδειγμα, είναι η πολύ μεγάλη γραφειοκρατία που απαιτείται για το επαγγελματικό σκάφος.

Υπάρχουν όμως και άλλα σημεία τα οποία πρέπει να βελτιωθούν στον νέο νόμο. Άλλαωστε, το μέλλον της Ελλάδας είναι ο τουρισμός και το μέλλον του τουρισμού, ο θαλάσσιος τουρισμός.

Οφείλει λοιπόν η Πολιτεία να επικεντρώσει όλο το βάρος και την προσοχή σε αυτόν τον τόσο νευραλγικό και σημαντικό τομέα της ελληνικής οικονομίας, που αποφέρει τεράστιο συνάλλαγμα στη χώρα μας, ενώ ταυτόχρονα είναι ο καλύτερος πρεσβευτής της ελληνικής σημαίας σε όλη την Ανατολική Μεσόγειο και

δίνει ζωή σε όλα τα ακριτικά νησιά μας. Βέβαια, εκτός θεσμικού πλαισίου, ένα σημαντικό πρόβλημα υποδομής είναι η έλλειψη θέσεων ελλιμενισμού, η οποία αποτελεί τροχοπέδη στην ανάπτυξη του γιότινγκ και των επαγγελματικών σκαφών, αλλά και των εκατοντάδων μεγάλων σκαφών Ευρωπαϊών ηλιοοκτητών που επιθυμούν να επισκεφθούν τη χώρα μας. Είναι ευνόητο πως επιτακτικότερη ανάγκη για θέσεις ελλιμενισμού έχει η περιοχή της Αττικής. Όσο δε για το θέμα της ιδιωτικοποίησης των μαρινών, που θα έλυνε πολλά προβλήματα, όπως αυτά της κακής ποιότητας υπηρεσιών οι οποίες παρέχονται στις υπάρχουσες μαρίνες και του ελληνικού εξοπλισμού, παραμένει ακόμη άλυτο.

2 Δεν υπάρχει αντίκτυπος στις πωλήσεις και στις ναυλώσεις των σκαφών παρά το δυσάρεστο κλίμα που δημιουργήθηκε στο χρηματιστήριο.

Αντιθέτως, το 2000 κλείσαμε με σημαντική αύξηση στις ναυλώσεις.

Το 2001 προβλέπεται αύξηση στις πωλήσεις. Για τον τουρισμό, όμως, μάλλον δεν θα είναι καλή χρονιά, λόγω κυρίως της δυσφήμισης που υπέστη η χώρα μας από το ναυάγιο του «Εξηρές Σαμίνα», αλλά και λόγω της κακής πρόσβασης στο νέο αεροδρόμιο.

3 Οι Ολυμπιακοί Αγώνες και το έτος 2004 αποτελούν ορόσημο για τη χώρα μας σε όλους τους τομείς. Είναι σίγουρο ότι θα έχουν σημαντική επίδραση σε όλο το φάσμα του τουρισμού, συμπεριλαμβανομένου και του γιότινγκ.

Η επίδραση αυτή, σύμφωνα με μελέτες, θα διαρκέσει πολλά χρόνια μετά τους Αγώνες. Οι εγκαταστάσεις στον Άγιο Κοσμά και στον Σχινιά είναι σημαντικές για την ανάπτυξη της ιστιοπλοΐας και θα προσελκύσουν πολλούς τουρίστες, λάτρεις του είδους.

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



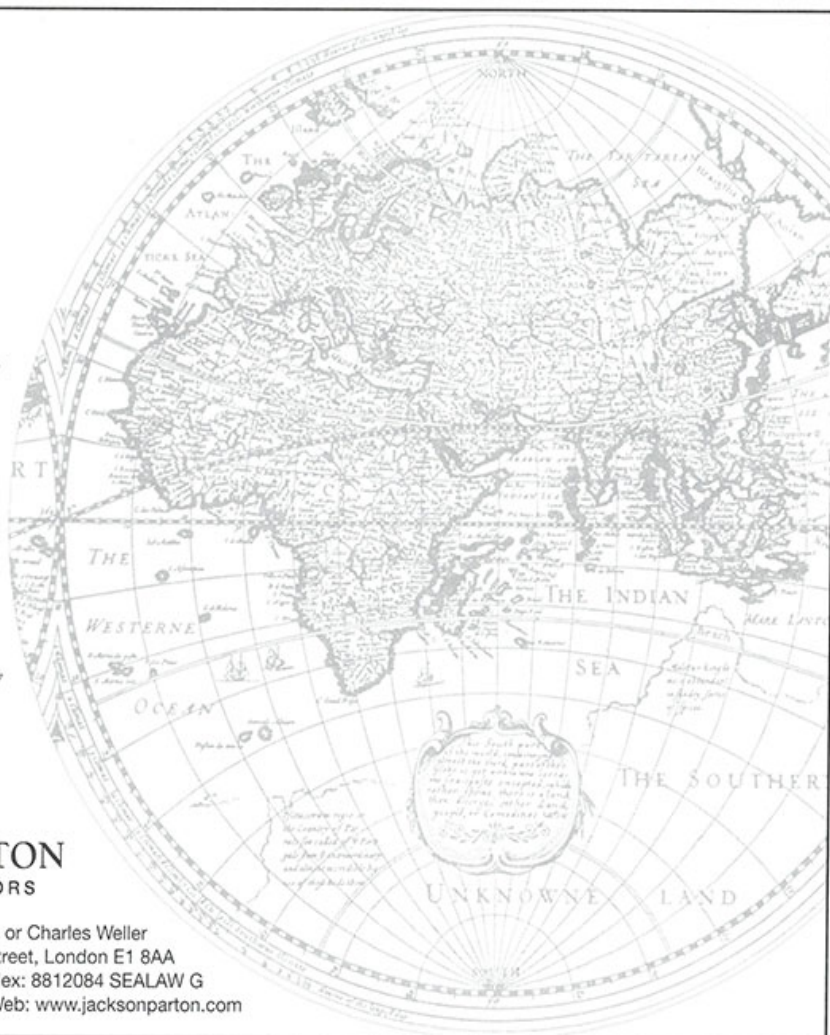
JACKSON PARTON
SHIPPING SOLICITORS

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



ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ
ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

ΓΙΩΡΓΟΣ ΒΕΡΝΙΚΟΣ
Πρόεδρος της Βερνίκος
Κόττερα Ναυτιλιακή Α.Ε.

Το ΥΕΝ δεν μας άκουσε...

1 Ο νέος νόμος 2743/99, που ψηφίστηκε σε αντι-κατάσταση του 438/76, δίνει νέα ώθηση στο επαγγελματικό σκάφος αναψυχής, ιδιαίτερα στο ιστιοπολοϊκό. Δεν θα μπορούσε κάποιος να μην αναγνωρίσει μια σειρά από θετικά σημεία του νέου νόμου καθιστώντας τον στο σύνολό του ικανοποιητικό, με την έννοια ότι ανταποκρίνεται σε γενικές γραμμές στις απαιτήσεις που γεννώνται από τη συνεχή εξέλιξη της αγοράς και τον ανταγωνισμό που αναπτύσσεται στο χώρο του ελληνικού σκάφους αναψυχής.

Για παράδειγμα, θεωρώ θετική την αύξηση του bareboat των ιστιοπολοϊκών σκαφών από 15 σε 16 μέτρα. Επίσης, λύνει το πρόβλημα των πτυχίων που απαιτούνται από τους αθλητοδραπούς, όταν ναυλώνουν ιστιοπολοϊκό σκάφος χωρίς πλήρωμα, εισάγει τη δυνατότητα ναύλωσης μηχανοκίνητου σκάφους μέχρι και 12 μέτρα χωρίς μόνιμο πλήρωμα και τιμωρεί αυστηρά την παράνομη ναύλωση. Σημαντική, επίσης, είναι η παράταση ενός έτους η οποία δόθηκε ώστε σε όλα τα σκάφη να τοποθετηθούν VHF/DSC CLASS-D και η συσκευή EPIRB 406 MHz για τον αυτόματο εντοπισμό από δορυφόρο.

Στα αρνητικά συγκαταλέγεται ο τρόπος με τον οποίο

καθορίζεται η έννοια «ιστιοπολοϊκό σκάφος» καθώς και η πολύ μεγάλη γραφειοκρατία σχετικά με το επαγγελματικό σκάφος. Η άποψη της Ένωσης Ιστιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού ήταν και εξακολουθεί να είναι ο διαχωρισμός του ιδιωτικού από το επαγγελματικό σκάφος, με προϋπόθεση τον ελάχιστο αριθμό σκαφών και κληνών για τις εταιρείες που ναυλώνουν σκάφη. Το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας δεν εισάκουσε τις θέσεις μας και, προκειμένου να διασφαλίσει τη διαφορετικότητα, υποχρέωσε το επαγγελματικό σκάφος σε μεγάλη γραφειοκρατία.

2 Η χρηματιστηριακή κρίση δημιούργησε, όπως όλοι ξέρουμε, ένα δυσάρεστο κλίμα στο χώρο της οικονομίας, το οποίο όμως δεν είχε αντίκτυπο ούτε στις πωλήσεις ούτε στις ναυλώσεις των σκαφών. Το 2000 η εταιρεία μας έκλεισε με σημαντική αύξηση στις ναυλώσεις.

Το ναυάγιο του «Εξηρέας Σαμίνα» αποτέλεσε γεγονός δυσφημιστικό για τη χώρα μας με όχι πολύ αισιόδοξα μηνύματα για τη νέα σεζόν. Επί πλέον, και η δύσκολη πρόσβαση στο νέο αεροδρόμιο των Σπάτων, κάτι που αποσχοδεί όλους αυτό τον καιρό, νομίζουμε πως πιθανόν να επιφέρει, μαζί με το «Σαμίνα», επιπτώσεις στον τουρισμό της χώρας μας φέτος.

Το 2001, πάντως, προβλέπεται αύξηση στις πωλήσεις αλλά προβληματισμός για τον τομέα των ναυλώσεων.

3 Οι Ολυμπιακοί Αγώνες σίγουρα θα συμβάλουν θετικά σε όλο το φάσμα του τουρισμού και φυσικά και στο γιότινγκ. Η θετική μάλιστα αυτή επίδραση εκτείνεται σε μια περίοδο περίπου 10 ετών πριν και μετά τους Αγώνες, όπως δείχνουν σχετικές έρευνες και μελέτες. Οι εγκαταστάσεις στον Άγιο Κοσμά και στον Σκινιά είναι έργα πολύ σημαντικά για την ανάπτυξη της ιστιοπολίας. Είναι ευνόητο πως θα είναι πόλος έλξης πολλών τουριστών που αγαπούν την ιστιοπολία. Οι Ολυμπιακοί Αγώνες αποτελούν σταθμό για τη χώρα μας. Το έτος 2004 είναι μια νέα αφετηρία, αφού οι ημερομηνίες έχουν ένα συμβολικό χαρακτήρα και αυτός ακριβώς είναι ο κυριότερος ρόλος τους: να εντείνουν τις προσπάθειες ώστε να επιτευχθούν οι στόχοι και τα συγκεκριμένα αποτελέσματα.



Ευοίωνες οι προοπτικές τα επόμενα χρόνια...

1 Είναι γεγονός ότι το ισχύον θεσμικό πλαίσιο για τον θαλάσσιο τουρισμό έχει βελτιωθεί τα τελευταία χρόνια. Ωστόσο, υπάρχουν ακόμη προβλήματα, κυρίως γραφειοκρατικής φύσεως, τα οποία δυσκολεύουν τη λειτουργία και την ανάπτυξη των εταιρειών του κλάδου. Θεωρούμε ότι η συνεργασία του ιδιωτικού με τον δημόσιο τομέα αποτελεί βασική προϋπόθεση για την ισχυροποίηση του ελληνικού θαλάσσιου τουρισμού. Ο δημόσιος τομέας πρέπει να δημιουργεί προϋποθέσεις θετικού επενδυτικού κλίματος στο οποίο να μπορούν να λειτουργήσουν οι επιχειρήσεις. Στις προϋποθέσεις αυτές θα πρέπει να ληφθεί υπ' όψιν και η πάταξη της γραφειοκρατίας. Στο πλαίσιο αυτό θα ενισχυθούν οι προσπάθειες που ήδη κάνουν οι επιχειρήσεις του κλάδου για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας σε σχέση με άλλους προορισμούς.

2 Ο συγκεκριμένος κλάδος τα τελευταία χρόνια γνωρίζει ιδιαίτερη ανάπτυξη ανεξαρτήτως της πορείας του ΧΑΑ. Η πίτα στις πωλήσεις σκαφών αναψυχής διευρύνεται συνεχώς, καθώς όλο και περισσότεροι Έλληνες ασχολούνται με τον θαλάσσιο τουρισμό. Όσον αφορά στη χρηματιστηριακή συγκυρία, που ήταν άσχημη για μακρό χρονικό διάστημα, δεν επηρέασε αρνητικά τον συγκεκριμένο κλάδο. Αντιθέτως, ιδιαίτε-

ρα σε περιόδους που οι αποδόσεις είτε μέσω του Χρηματιστηρίου είτε μέσω άλλων επενδυτικών εργαλείων είναι περιορισμένες, η αγορά στις πωλήσεις των σκαφών και κυρίως των επαγγελματικών προσφέρεται ως μία ιδιαίτερα συμφέρουσα επενδυτική λύση. Επίσης, θετικά λειτουργεί για τον κλάδο η πτώση των επιτοκίων καθώς οι χρηματοδοτήσεις για την αγορά σκαφών γίνονται ακόμη πιο ελκυστικές. Οι προοπτικές για τον κλάδο και τα επόμενα χρόνια είναι ιδιαίτερα ευοίωνες.

3 Οι Ολυμπιακοί Αγώνες και τα έργα που θα γίνουν για την καλύτερη διοργάνωσή τους, θα στηρίξουν τις προσπάθειες του κράτους αθλητά και του ιδιωτικού τομέα να αναπτύξουν τον ελληνικό τουρισμό. Η προβολή της χώρας μας στη διεθνή τουριστική σκηνή θα είναι τεράστια. Σημαντική συμβολή σε αυτή τη προσπάθεια θα έχει και ο κλάδος του θαλάσσιου τουρισμού. Ήδη έχουν δρομοποιηθεί σημαντικές κινήσεις από την πλευρά της Πολιτείας για τη βελτίωση των υποδομών. Η έναρξη της διαδικασίας για τον εκσυγχρονισμό των μεγάλων μαρινών της Αττικής αποτελεί ένα ιδιαίτερα θετικό βήμα και βασικό αίτημα του κλάδου εδώ και πολλά χρόνια. Παράλληλα, θετική εξέλιξη αποτελεί το άνοιγμα της Πολιτείας στον ιδιωτικό τομέα, ο οποίος καλείται μέσω διαγωνισμών να αναλάβει την κατασκευή και λειτουργία μαρινών και αγκυροβολίων σε νησιωτικές περιοχές της χώρας. Το αποτέλεσμα όλων αυτών των επενδύσεων, οι οποίες θα υλοποιηθούν έως το 2004, θα επιταχύνει τους ρυθμούς ανάπτυξης του κλάδου αθλητά και των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στο θαλάσσιο τουρισμό.



ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ
Πρόεδρος του Ομίλου
Εταιρειών Κυριακούλη

ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ
ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Σκάφος της BARRACUDA
από τη σειρά Special Army

ΤΑΣΟΣ ΧΑΤΖΗΣΤΑΜΑΤΙΟΥ
Architecte Naval
της εταιρείας
BARRACUDA
Φουσκωτά Σκάφη

Χρειάζεται σοβαρότητα και οργάνωση

Η πυραμίδα της ιεράρχησης των ανθρώπινων αναγκών ξεκινά στη βάση της με την κάλυψη των απολύτως απαραίτητων αγαθών, για να καταλήξει στο στάδιο της ατομικής αυτοπραγμάτωσης. Όπως λοιπόν είναι εύκολα κατανοητό, σύμφωνα με αυτή την αποδεδειγμένη ορθή θεωρία, το σκάφος αναψυχής παίρνει τη θέση του σε κάποιο από τα σημεία της κορυφής.

Εάν κάποιος συνειδητοποιήσει ότι βρισκόμαστε εν μέσω γενικότερης οικονομικής δυσπραγίας και κρίσης, κυρίως εξαιτίας της γνωστής κατάστασης στη χρηματιστηριακή αγορά, εύκολα μπορεί να καταλάβει ότι οι πρώτιστοι θιγόμενοι είναι όχι αυτοί που κατασκευάζουν, εμπορεύονται ή με οποιονδήποτε τρόπο εμπλέκονται στην αγορά, για παράδειγμα των τροφίμων, αλλά αυτοί που ασχολούνται κατ' αρχάς με την «πολυτέλεια» και αμέσως μετά με την αναψυχή...

Α εν είμαι σε θέση να γνωρίζω ποια θα είναι τελικά η συμβολή του κλάδου στη διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, όμως σίγουρα έχω άποψη και θέση για το ποια όφειλε να είναι. Αυτό που κρίνω απολύτως απαραίτητο είναι η ανάληψη του ζωτικού ρόλου της διάσωσης σε

όλα τα θαλάσσια αθλήματα που θα διεξαχθούν ή ακόμη και αυτού της μεταφοράς των κριτών με τρόπο σοβαρό και οργανωμένο. Αυτή η ανάληψη πρέπει να γίνει από ελληνικά φουσκωτά σκάφη ειδικών προδιαγραφών και υψίστης ποιότητας. Με τον τρόπο αυτό θα γίνει μια ζωντανή διαφήμιση της ελληνικής ποιότητας κατασκευής των σκαφών και της τήρησης των κανόνων ασφαλείας, πράγμα που κατά την κρίση μου με τα τελευταία ναυάγια και τον απόηχό τους, η χώρα μας τα έχει ανάγκη διεθνώς. Μάλιστα, προτείνω τα σκάφη να είναι έτοιμα από το καλοκαίρι του τρέχοντος έτους, ούτως ώστε να οργανωθούν επιδείξεις οι οποίες θα προβληθούν αναλόγως.

Β έβαια, έως τώρα τουλάχιστον, καμία ενημέρωση ή αίτηση δεν είχαμε από οποιονδήποτε αρμόδιο φορέα, δεδομένου ότι για να κατασκευαστεί ένα ποιοτικό σκάφος χρειάζεται χρόνος.

Σε διαφορετική περίπτωση, πολύ φοβάμαι ότι η «συμβολή» του κλάδου θα περιοριστεί στη διοργάνωση ταξιδιών αναψυχής σε επαγγελματικό επίπεδο ή και στην ενοικίαση μεγάλων σκαφών σε υψηλού εισοδήματος επισκέπτες με κύριο σκοπό την απορρόφηση του εισρεόμενου συναλλάγματος...

Introducing two daily flights
as of this summer!



MAERSK AIR

*Daily Direct
flights
to Copenhagen*

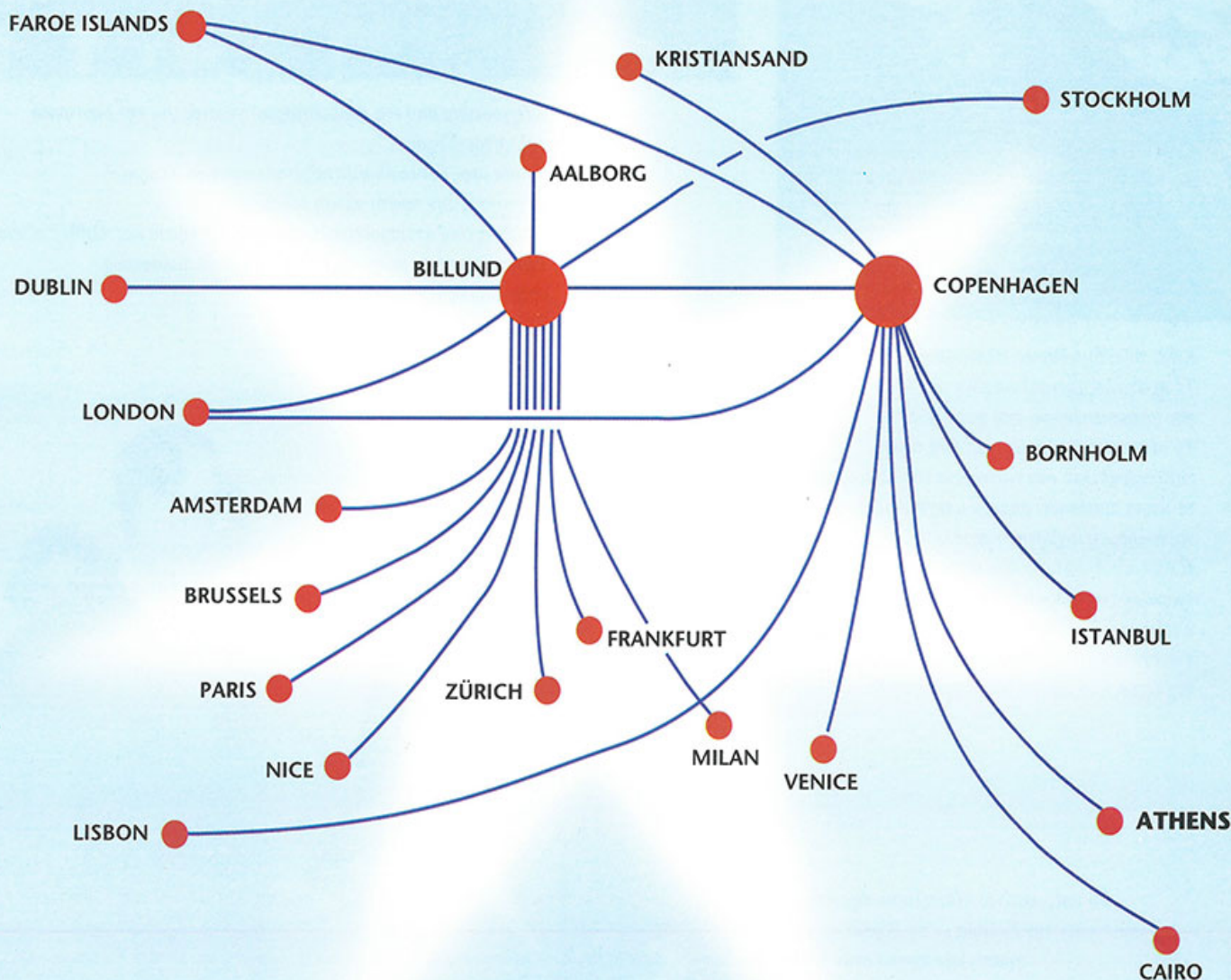
ATHENS - COPENHAGEN

DM 192 Dep 16.00 - Arr 18.25

COPENHAGEN - ATHENS

DM 191 Dep 11.00 - Arr 15.15

with transfer connections to Scandinavia and the Baltic



General sales agent for MAERSK AIR



APG HELLAS S.A.
AIR PROMOTION GROUP



Στιγμιότυπο από ένα κοσμοϊστορικό γεγονός για την οικονομία της νήσου Σύρου.

Οι αδελφοί Γουλανδρή ξαναζωντανεύουν το Νεώριο φέρνοντας την πρώτη πλωτή δεξαμενή.

Κυβερνητική αντιπροσωπεία, οι Αρχές της νήσου και πλήθος κόσμου έχουν συρρεύσει μέσα στη δεξαμενή για να παραστούν στην τελετή των εγκαινίων.

Είναι το «Παγκόσμιος Ελπίς» του Οίκου Νιάρχου. Το πρώτο δεξαμενόπλοιο άνω των 500 τόνων που κατασκευάστηκε στη χώρα μας. Το «Παγκόσμιος Ελπίς», 25.000 τόνων, κατασκευάστηκε στα ναπηγεία του Σαραμαγκα, τα οποία προσπαθεί σήμερα απεγνωσμένα να πωλήσει η κυβέρνηση σε ιδιώτες. Η από αέρος φωτογραφία απεικονίζει το σκάφος σε δοκιμαστικούς πλόες εντός του Σαρωνικού Κόλπου. Για την ιστορία να αναφέρουμε ότι ανέπτυξε ταχύτητα 15,6 μιλίων, με πλήρες φορτίο.



Το υπερωκεάνιο «Βασίλισσα Φρειδερίκη» που ένωσε την Ελλάδα με τη Βόρειο Αμερική, προσέγγιζε πρώτα στην Ιταλία. Σε μία από τις προσεγγίσεις αυτές, στη Νεάπολη, επισκέφθηκε το σκάφος η τότε βασίλισσα Φρειδερίκη, η οποία εικονίζεται στη φωτογραφία με τον πλοιοκτήτη Νικόλαο Βερνίκο-Ευγενίδη.

M/V. ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ

LAUNCHING CEREMONY

12TH JANUARY 1956



Η πρόσκληση, με την αισθητική της δεκαετίας του '50, για τη συμμετοχή στην καθέλκυση του φορτηγού «Οινούσσιος» της οικογένειας Ν. Ι. Πατέρα.

Το σκάφος, 11.500 τόνων dw, καθελκύστηκε στις 12 Ιανουαρίου του 1956 από τα ιαπωνικά ναυπηγεία Τσουρούμι, στη Γιοκοχάμα.

Την εποχή που το Πέραμα ήταν μια ανθούσα ναυπηγοεπισκευαστική περιοχή. Είναι Απρίλιος του 1962. Στα Ναυπηγεία Αναστασιάδη - Τσορντανίδη γίνεται η καθέλκυση του πρώτου πλοίου που ναυπηγήθηκε στο Πέραμα για την Ακτοπλοΐα.

Είναι το «Καμέλια», που επί σειρά ετών συνέδεε τον Πειραιά με τα νησιά του Αργοσαρωνικού. Διακρίνονται στη φωτογραφία, κατά την τελετή της καθέλκυσης, ο τότε υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Κωτιάδης, ο υφυπουργός Αλιπράντης, ο πρώην υπουργός Ναυτιλίας Γ. Ανδριανόπουλος κ.ά.



Νοέμβριος του 1954.

Η ανάδοχος του σκάφους, του υπερδεξαμενοπλοίου, για τα μέτρα της εποχής εκείνης, ΠΡΩΤΕΥΣ έτοιμη να σπάσει τη φιάλη με τον παραδοσιακό χαμπανίτη στην πλώρη του σκάφους. Η καθέλκυση γίνεται στα ναυπηγεία του Άμστερνταμ.



QUO VADIS
Του Hans Christian Huf
Εκδόσεις ΚΟΝΙΔΑΡΗ

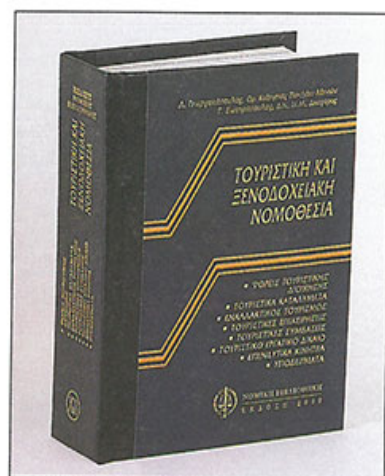
Με τη γνωστή λατινική φράση «Quo vadis» (πού πηγαίνεις;) ως τίτλο του βιβλίου του, το οποίο κυκλοφόρησε και στα ελληνικά από τις Εκδόσεις Κονιδάρη, ο Γερμανός δημοσιογράφος και ιστορικός Hans Christian Huf επιχειρεί μια πολύ ενδιαφέρουσα καταγραφή

των μεγάλων ιστορικών γεγονότων και των αιτιών τους, που επηρέασαν τον ρουό της Ιστορίας. Δεν είναι τυχαίο βεβαίως ότι τα γεγονότα αυτά ήταν αρνητικά και καταστροφικά, αφού μόνον ως τέτοια συνήθως έχουν επιπτώσεις στην πορεία της Ιστορίας και των λαών. Γι' αυτό και το βιβλίο εστιάζεται σε ιστορικές καταστροφές, σε μάχες και δολιοφονικές απόπειρες. Όμως, ο Huf δεν σταματάει στην απλή καταγραφή των γεγονότων αυτών.

Αποπειράται να ψυχογραφήσει τους πρωταγωνιστές τους, γι' αυτό και έχει κάνει τις επιλογές του από το οπλοστάσιο της Ιστορίας, με παραδείγματα περιπτώσεων όπου αποκαλύπτονται τα βασικά πρότυπα της ανθρώπινης συμπεριφοράς.

Οι ιστορικές καταγραφές του Huf αναφέρονται στο Βατερλό, στην καταστροφή της ισπανικής αρμάδας, στην Πομπηία, στη μεγάλη πανώλη που «θέρισε» την Ευρώπη του 14ου αιώνα, στη δολιοφονική απόπειρα στο Σεράγεβο κατά του διαδόχου της Αυστρίας που προκάλεσε τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο έως και στη σφαγή της Βηθλεέμ που είναι ένα κομβικό σημείο στην ιστορική παρουσία του Θεανθρώπου επί της γης.

Ν. Σίμος



ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΑΙ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ
Έκδοση ΝΟΜΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΑΕΒΕ

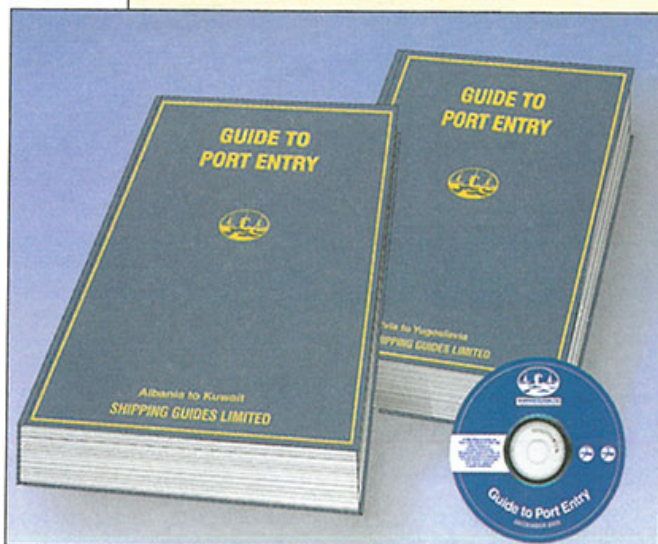
Η ραγδαία εξέλιξη της επιχειρηματικής δραστηριότητας στον ξενοδοχειακό τομέα, η ανάπτυξη του τουρισμού και η έλλειψη κωδικοποιημένης τουριστικής νομοθεσίας κατέστησαν επιτακτική την έκδοση ενός νέου κώδικα σχετικού με την τουριστική και ξενοδοχειακή νομοθεσία.

Τον νέο κώδικα «Τουριστική και Ξενοδοχειακή Νομοθεσία» επιμελήθηκαν οι Α.Ν. Γεωργακόπουλος, ομότιμος καθηγητής Παν/μίου Αθηνών, και Γ.Δ. Σωτη-

GUIDE TO PORT ENTRY-2001/2002 EDITION

EDITOR'S NOTE:

The 2001/2002 Edition of «Guide to Port Entry» is the 16th edition of the Guide, and it continues to grow, with information on over 100 new ports and terminals which came on stream in the last years and thousands of



amendments and additions to the existing facilities.

It is our intention to continue to add «quality information», but as mentioned in earlier Editions, it is also our intention to remain in two volumes, so some older reports (pre-1990) have been removed. The older reports are, however, still included on our «Guide on CD» where there is no limitation on space.

As always, we thank the Port Authorities, Shipowners and Operators for their assistance, but very special thanks go to the many hundreds of Ship Masters who write to us every year with reports, and very kind comments, thereby making «Guide to Port Entry» unique amongst port information publications. Finally, in the 30th year of the Guide, I would like to thank all the staff at Shipping Guides Ltd. for their support and dedication which has enabled us to bring the «Guide» out on schedule.

This new edition of the Guide contains a free copy of «Guide to Port Entry» on disc, and a Registration Card inside the front cover of this volume.

Οκτώ Βήματα προς την Ευτυχία

Ο ΒΟΥΔΙΣΤΙΚΟΣ ΔΡΟΜΟΣ ΠΡΟΣ
ΤΗΝ ΑΝΑΠΟΛΥΤΗ ΛΥΣΗ



Γκέσε Κέλσανγκ Γκιάτσο

ΟΚΤΩ ΒΗΜΑΤΑ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΥΤΥΧΙΑ
Του Γκέσε Κέλσανγκ Γκιάτσο
Εκδόσεις ΠΥΡΙΝΟΣ ΚΟΣΜΟΣ

Πρόκειται για το σκόλλιο του Γκέσε Κέλσανγκ Γκιάτσο γραμμένο επάνω σε ένα πανέμορφο ποίημα του ενδέκατου αιώνα, το οποίο αποτελεί ένα από τα πιο διαχρονικά κείμενα του βουδισμού της Μαχαγιάνα. Αναφέρονται στην καλλιέργεια της αγάπης, της συμπόνιας και της σοφίας. Αυτό το βιβλίο απευθύνεται σε

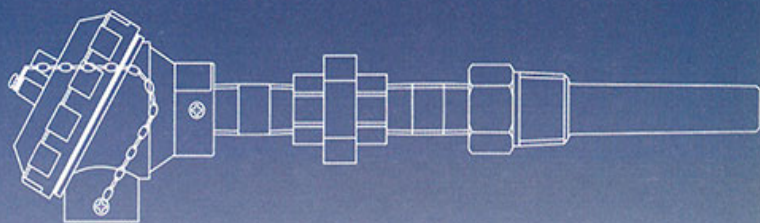
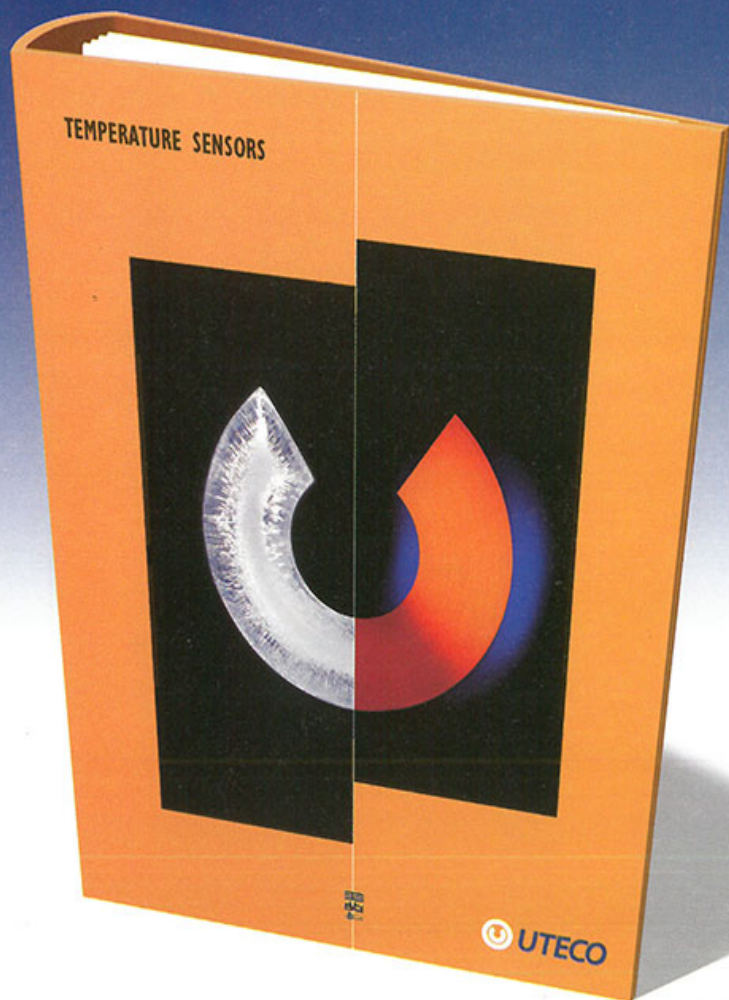
όλους όσους ενδιαφέρονται να ξεπεράσουν τα καθημερινά τους προβλήματα ακολουθώντας έναν εσωτερικό δρόμο και όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο συγγραφέας, «όλοι θέλουμε να είμαστε ευτυχισμένοι» γι' αυτό λοιπόν «οι αληθινοί άνθρωποι είναι απαραίτητοι για τη σωματική και την πνευματική μας ευημερία. Χωρίς τους άλλους δεν είμαστε τίποτα. Η αίσθηση που έχουμε ότι είμαστε σε ένα νησί, ένα ανεξάρτητο, αυτοδύναμο άτομο, δεν έχει καμία σχέση με την πραγματικότητα. Πιο σωστό θα ήταν να θεωρήσουμε τον εαυτό μας σαν ένα κύτταρο στο τεράστιο σώμα της ζωής, να μην ξεχωριστό, αλλά και στενά συνδεδεμένο με όλα τα έμβια όντα. Δεν μπορούμε να υπάρξουμε χω-

ρίς τους άλλους, αλλά και αυτοί με τη σειρά τους επηρεάζονται απ' ό,τι κάνουμε. Η άποψη ότι είναι δυνατό να εξασφαλίσουμε τη δική μας ευημερία, αγνοώντας την ευημερία των άλλων ή και ενεργώντας εις βάρος της, δεν είναι καθόλου ρεαλιστική». Θα ήλεγαν λοιπόν ότι είναι ένας πρακτικός οδηγός για τον σημερινό άνθρωπο όπου και αν ζει, για όποια προβλήματα αντιμετωπίζει. Είναι ένα βιβλίο που μπορούν να διαβάσουν όλοι ανεξάρτητα από τα θρησκευτικά ή φιλοσοφικά τους πιστεύω. Είναι απλό και δεν απαιτεί την προηγούμενη εξοικείωση του αναγνώστη με το αντικείμενο, γιατί πολλή απλή όλη νιώθουμε αγάπη και όλοι καταλαβαίνουμε την αναγκαιότητα της σοφίας στη ζωή μας.

ρόπουλος, Δ.Ν., LL.M., δικηγόρος, με τη συνεργασία του Θεόδωρου Στίγκα, δικηγόρου. Ο παραπάνω κώδικας περιλαμβάνει νομοθετήματα που αφορούν στους φορείς τουριστικής διοίκησης και εποπτείας (ΕΟΤ, Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο, Τουριστική Αστυνομία), στα τουριστικά καταστήματα (Ξενοδοχεία, ενοικιαζόμενα δωμάτια, μοτέλ, ξενώνες, οργανωμένες κατασκηνώσεις, κάμπινγκ), στον εναλλακτικό τουρισμό (αγροτουρισμός, τουρισμός υγείας), στις τουριστικές επιχειρήσεις, στα τουριστικά γραφεία και τις εξαρτώμενες από αυτά δραστηριότητες (τουριστικά λεωφορεία κ.ά.). Τα νομοθετικά κείμενα παρατίθενται κωδικοποιημένα όπως ισχύουν μέχρι σήμερα.

ΚΟΨΤΕ ΚΑΙ ΣΤΕΙΛΤΕ ΤΟ ΚΟΥΠΟΝΙ

ΑΙΣΘΗΤΗΡΙΑ ΘΕΡΜΟΚΡΑΣΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ



Επιθυμώ να λάβω ΔΩΡΕΑΝ το νέο κατάλογο αισθητήρων θερμοκρασίας ειδικά για τη ναυτιλία.

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ:

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ:

ΕΤΑΙΡΙΑ:

ΘΕΣΗ:

ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ:

ΤΗΛΕΦΩΝΟ:

2

UTECO

ΚΕΝΤΡΙΚΑ: Μαυρογένους 5, 185 42, Πειραιάς • www.uteco.gr
Τηλ.: 01-42.10.050 • Fax: 01-42.12.033 • E-mail: uteco@uteco.gr
ΚΕΝΤΡΟ ΠΩΛΗΣΕΩΝ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΛΛΑΔΟΣ: Μοναστηρίου 218, 546 28, Θεσσαλονίκη
Τηλ.: 031-54.40.60 • Fax: 031-52.08.37 • E-mail: thess@uteco.gr

Τον Ιανουάριο 17 πλοία ύψωσαν την ελληνική σημαία

Ούτε μία διαγραφή από το ελληνικό νηολόγιο τον περασμένο μήνα!

Η άνοξη του ελληνικού νηολογίου συνεχίζεται και η δύναμη του στόλου αυξάνεται. Για δεύτερη συνεχή χρονιά το νηολόγιο τραβά την... ανηφόρα, αφού τα πρώτα δείγματα του 2001 έφεραν χαμόγελα στον τέταρτο όροφο της Γρ. Λαμπράκη 150 στον Πειραιά.

Κατά 50 πλοία αυξήθηκε η δύναμη του στόλου το 2000, ενώ βάσει των στοιχείων που ανακοινώθηκαν από το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, τον περασμένο Ιανουάριο ύψωσαν την ελληνική σημαία 17 πλοία και δεν την υπέστειλε κανένα! Μόνο δύο πλοία της ANEK, το «Κάντια» και το «Ρέθυμνο», πουλήθηκαν σε αλλοδαπούς.

Η ANEK προχώρησε στην πώληση των δύο πλοίων επειδή συμπλήρωσαν το 30ό έτος από την ημέρα ναυπήγησής τους και η όλη κίνηση εντάσσεται στο πλαίσιο εκσυγχρονισμού του στόλου της χανιώτικης εταιρείας. Η δύναμη των 17 πλοίων που ενεγράφησαν στο ελληνικό νηολόγιο ανήλθε σε 698.244 κόρους και μεταξύ αυτών είναι 4 φορτηγά για χύδην φορτίο και 5 δεξαμενόπλοια. Ο μέσος όρος ηλικίας τους είναι τα 7 έτη. Είναι η πρώτη φορά ύστερα από παρέλευση πέντε ετών που σε διάστημα ενός μηνός δεν διαγράφεται από το ελληνικό νηολόγιο ούτε ένα πλοίο!

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Χρήστος Παπουτσής, ο οποίος έχει υποστηρίξει πως τα μέτρα για την ποντοπόρο ναυτιλία έχουν καθυστερήσει εξαιτίας του ναυαγίου του «Εξηρές Σαμίνα» επειδή οι περισσότερες υπηρεσίες του ΥΕΝ έστρεψαν εκεί το ενδιαφέρον τους, για τις θέσεις και διαθέσεις των παραγόντων του ΥΠΕΘΟ απέναντι στη ναυτιλία είπε πρόσφατα επί λέξει: «Έχουμε καλή συνεργασία με το υπουργείο Εθνικής Οικονομίας.

Μπορεί να υπάρχουν διαφορετικές οπτικές γωνίες στα θέματα που αφορούν τη ναυτιλία, αλλά είμαι αρκετά επιμονός στις δικές μου σκέψεις και απόψεις και επομένως υποθέτω, επειδή είμαι και αισιόδοξος άνθρωπος, ότι θα καταφέρω να τους πείσω ότι έχουμε δίκιο σε ορισμένα θέματα.

Κυρίως αυτά που αφορούν τη φορολογία στην ποντοπόρο ναυτιλία και αυτά τα οποία αφορούν το νηολόγιο στην ακτοπλοΐα».

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΦΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΚΟΧ ΜΗΝΟΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2001

ΕΓΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ				ΑΡΘΡΟΥ 13			
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.
Ε/Τ-Τ/Ρ	ΧΑΡΜΟΝΥ ΤΖΗ	Ν.Π. 9587	2000	Φ/Γ-Χύδην	ΑΓΓΕΛΙΚ ΓΚΡΕΙΣ	Ν.Π.10827	2000
Ε/Γ-Ο/Γ	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Ν.Π. 10654	2000	Φ/Γ	ΧΙΟΣ ΤΣΑΡΙΤΙ	Ν.Χίου 392	1981
Π/Σ-ΔΙΑΣΩΣΤ.	ΝΑΥΠΗΓΗΜΑ 108	Ν.Π. 10811	2000	Δ/Ξ	ΜΑΓΙΑ	Ν.Π. 10828	2000
Π/Σ-ΔΙΑΣΩΣΤ.	ΝΑΥΠΗΓΗΜΑ 109	Ν.Π. 10812	2000	Δ/Ξ	ΑΣΤΡΟ ΛΟΥΠΟΥΣ	Ν.Π. 10829	1989
				Φ/Γ-Χύδην	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΛ	Ν.Π. 10830	2000
				Δ/Ξ	ΑΡΙΩΝ	Ν.Λονδίνου 3380	2000
				Φ/Γ	ΕΒΙΑΣΗΜΕΝΤ IV	Ν.Χαλκίδος 30	1979
				Δ/Ξ	ΕΛΛΑΣ ΓΟΥΡΙΟΡ	Ν.Ανδρού 583	2000
				Φ/Γ-Εμπ/τίων	ΚΣΚΛ ΧΟΝΓΚ ΚΟΝΓΚ	Ν.Π.10832	2000
				Φ/Γ	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΟΡ	Ν.Π.10833	1984
				Δ/Ξ	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ II	Ν.Π.10834	1997
				Φ/Γ-Χύδην	ΘΑΛΕΙΑ	Ν.Π.10835	2001
				Φ/Γ-Χύδην	ΕΙΡΗΝΗ	Ν.Π.10836	1983
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 4 - ΚΟΧ: 1.863				ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 13 - ΚΟΧ: 696.381			
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 1 ΕΤΟΣ				ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 7 ΕΤΗ			

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ					ΑΡΘΡΟΥ 13				
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ
Ε/Τ-Ο/Τ	ΚΑΝΤΙΑ	Ν.Χανίων 10	1971	Π.Α.		ΚΑΜΙΑ			
				(ΗΝ. ΑΡΑΒ. ΕΜΠΡΑΤΑ)					
Ε/Τ-Ο/Τ	ΡΕΘΥΜΝΟ	Ν.Χανίων 9	1971	Π.Α.					
				(ΗΝ. ΑΡΑΒ. ΕΜΠΡΑΤΑ)					
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 2 - ΚΟΧ: 14.582					ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 0 - ΚΟΧ:				
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 30 ΕΤΗ					ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ:				

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Τα πιο πάνω στοιχεία δίδονται σύμφωνα με τις μέχρι 31.1.2001 αναφορές των λιμενικών Αρχών που τ'τρούν 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		
SZHO	ΣΗΛΑΝΤ ΙΛΛΙΝΟΙΣ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10818	ΜΕΚ(1)	2000	74.661	41.490	USD	CARMEN MARITIME CORPORATION (LIBERIA)
1/12/00	SEALAND ILLINOIS	CARGO	PIRAEUS		57.059 KW				60.110.629	Αντίκλ.: ΚΩΝΣΤΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ τηλ.: 94.90.000
SVAR	ΕΠΙΣΚΟΠΗ ΕΡΙΣΚΟΡΙ	Δ/Ξ TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10819	ΜΕΚ(1) 14.600 BHP	1975	17.737	12.314	USD 3.200.000	ΓΑΥΔΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ.: ΡΟΥΚΟΥΝΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ τηλ.: 80.93.061
SVKD	ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΛΗΝΤΕΡ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10820	ΜΕΚ(1)	1994	25.725	14.472	USD	EUROFORUM MARINE COM. LIMITED (LIBERIA)
5/12/00	UNION LEADER	CARGO	PIRAEUS		7.850 KW				14.850.000	Αντίκλ.: ΒΑΡΩΝΗΣ ΟΡΕΣΤΗΣ τηλ.: 42.23.081
SZIZ	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ OLYMPIC MELODY	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10821	ΜΕΚ(1) 9.500 PS	1984	17.879	10.576	USD 12.011.376	OCCIDENTAL CARRIERS S.A. (PANAMA) Αντίκλ.: ΣΙΓΑΝΑΚΗΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ τηλ.: 94.98.111
SX 8751	ΣΚΟΠΕΛΟΣ	Δ/Ξ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10822	ΜΕΚ(1)	1982	1.484	878	USD	ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ
13/12/00	SKOPELOS	TANKER	PIRAEUS		2.000 HP				945.000	Αντίκλ.: ΚΑΤΣΙΚΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ τηλ.: 42.25.220
SX 8621	ΕΥΒΟΙΑ ΣΤΑΡ EVIA STAR	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10823	ΜΕΚ(2) 2X3.000= 6.000 BHP	1980	1.440	835	Δολ. ΗΠΑ και όλητες αξιοποιήσιμες παροχές	ΓΕΡΑΙΣΤΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ.: ΜΙΛΙΩΝΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ τηλ.: 0224- 25.506
SWFW	ΜΠΑΛΚΤΖΕΝΟΒΑ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10824	ΜΕΚ(1)	1986	73.116	47.609	USD	BULKGENOVA CORP. (PANAMA)
21/12/00	BULKGENOVA	CARGO	PIRAEUS		14.250 BHP				14.600.000	Αντίκλ.: ΣΧΟΙΝΑΣ ΣΩΤΗΡΙΟΣ τηλ.: 45.91.000
SWFU	ΜΙΛΟ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10825	ΜΕΚ(1)	1984	17.085	10.334	USD	BOUNTY SHIPHOLDING INC. (LIBERIA)
28/12/00	MILO	CARGO	PIRAEUS		8.473 KW				5.650.000	Αντίκλ.: ΔΕΜΕΝΟΓΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ τηλ.: 68.50.800
SWXM	ΝΙΚΑΙΑ	Δ/Ξ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10826	ΜΕΚ(2)	1980	2.295	1.316	USD	ΑΙΓΑΙΟΝ VII ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ
29/12/00	NIKAIA	TANKER	PIRAEUS		2X1.215 CV				1.000.000	Αντίκλ.: ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ ΧΑΡΙΛΑΟΣ τηλ.: 42.92.530

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΙΝΑΚΑ ΠΡΟΣΩΡΙΝΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΓΓΡΑΦΩΝ

DELETIONS 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 8751 13/12/00	ΣΚΟΠΕΛΟΣ SKOPELOS	Δ/Ξ TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.822	ΜΕΚ(1) 2.000 BHP	1982	1.484	878	USD 945.000	ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ.: ΚΑΤΣΙΚΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ τηλ.: 42.25.220

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ DELETIONS FROM REGISTER BOOKS

Α.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SVXR	ΤΡΙΑΣ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10235	ΜΕΚ(1)	1977	22.649	13.186	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
1/12/00	TRIAS	CARGO	PIRAEUS		10.400 BHP				1.597.877,90	Sale to foreigners
SVIH	ΣΗΜΠΗ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10670	ΜΕΚ(1)	1987	22.540	13.020	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
7/12/00	SEABEE	CARGO	PIRAEUS		12.000 BHP				7.150.000	Sale to foreigners
SWCO	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10749	ΜΕΚ(1)	1997	37.808	24.173	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
11/12/00	OINOUSIAN LEADER	CARGO	PIRAEUS		11.830 BHP				18.180.000	Sale to foreigners
SYRP	ΑΝΑΓΚΕΛ ΜΑΪΤ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	7060	ΜΕΚ (1)	1978	14.156	8.634	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
13/12/00	ANANGEL MIGHT	CARGO	PIRAEUS		7.800 BHP				1.860.000	Sale to foreigners
SYMΧ	ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	9375	ΜΕΚ(1)	1977	6.660	3.600	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
19/12/00	AFRICAN GLORY	CARGO	PIRAEUS		6.200 BHP				890.000	Sale to foreigners
SV 7209	ΦΙΛΙΠΠΟΣ	N.457/76	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	27	ΑΝΕΥ	1984	559	510	-	Διάλυση
19/12/00	FILIPPOS	Μεταφορά υγρών καυσίμων	PIRAEUS							Dissolution
SV 3087	ΝΤΟΡΑΛΙΑ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	5017	ΜΕΚ(1)	1955	490	277	-	Διάλυση
19/12/00	DORALIA	CARGO	PIRAEUS		600 BHP					Dissolution
SV 3952	ΣΤΕΦΑΝΟΣ-ΓΙΑΝΝΗΣ	Α/Κ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	2107	ΜΕΚ(1)	1927	118	40	-	Διάλυση
19/12/00	STEFANOS-GIANNIS	FISHING VESSEL	PIRAEUS		360 BHP					Dissolution
SYJC	ΕΝΑΛΙΟΣ ΔΡΟΜΕΥΣ	Δ/Ε Πετρ/δών	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	8893	ΜΕΚ(1)	1976	47.570	29.267	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
20/12/00	ENALIOS DROMEUS	TANKER	PIRAEUS		20.300 BHP				3.021.756	Sale to foreigners
SVYC	ΤΑΛΟΣ	Δ/Ε Πετρ/δών	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10727	ΜΕΚ (1)	1972	4.268	2.108	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
21/12/00	TALOS	TANKER	PIRAEUS		3.495 BHP				400.000	Sale to foreigners
SZGB	ΚΛΕΩΝ	Φ/Γ Μεκτορ Τύπου	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	9801	ΜΕΚ(1)	1976	62.440	33.880	-	Αλλαγή σημαίας
22/12/00	KLEON	O-B-O CARRIER	PIRAEUS		23.200 BHP					Change of flag

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			
SX 6710	ΦΛΑΪΝΚΑΤ 2	Ε/Γ ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10554	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	805	271
7/12/00	FLYING CAT 2	PASS. KATAMARAN	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	950	684
SX 8622	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Ε/Τ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10564	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	807	448
20/12/00	KONSTANTINOS	PASS. FERRY BOAT	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	807	448
SWPM	ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10799	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	78.918	47.289
21/12/00	MAJESTIC	TANKER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	78.918	47.289

ΑΝΑΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ REMEASUREMENTS

Α.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS	ΚΟΧ	ΚΚΧ
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SV 4144	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ V	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	8.620	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	774	421
14/12/00	VASSILIOS V	TANKER	PIRAEUS		Remeasurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	916	526

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	
SZKT 4/12/00	ΚΑΠ ΒΙΛΑΝΟ CAP VILANO	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10059	ΜΕΚ(1) 29.000 BHP	1977	27.754	13.329	Μετονομάστηκε σε ΝΕΚ ΝΑΜΙΜΠΙΑ Renamed to MSC NAMIBIA
SZJW 5/12/00	ΑΠΟΛΛΩΝ APOLLON	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10643	ΜΕΚ(1) 1.800 BHP	1973	2.055	1.031	Μετονομάστηκε σε ΠΟΡΤΟ Ι Renamed to PORTO I
SW 6634 13/12/00	ΣΛΟΠΣ 3 SLOPS 3	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9812	ΜΕΚ(1) 354 BHP	1961	349	318	Μετονομάστηκε σε ΔΕΛΤΑ Renamed to DELTA
SW 8863 27/12/00	ΑΜΑΖΟΝΑ AMAZONA	Ρ/Κ ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΟ TUG ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΟ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	5787	ΜΕΚ(1) 1.235 BHP	1971	132	18	Μετονομάστηκε σε ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ Renamed to AGIA TRIAS

ΠΡΟΣΩΡΙΝΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ

PROVISIONAL SHIPPING DOCUMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SX 8928 6/12/00	ΑΤΤΙΚΗ ATTIKI	Δ/Ε TANKER	ΠΝΕ/ Π.Α./ΤΟΚΙΟ		ΜΕΚ (1) 1.800 P.S.	1983	994	524	-	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Ακτή Ποσειδώνος 38, Πειραιάς τηλ.: 42.25.220

ΠΛΕΙΣΤΗΡΙΑΣΜΟΙ

7/3/2001

Α/Κ «ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛ» Ν.Π. 4750, 48,52 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΣΟΦΙΑ ΓΕΩΡΓΕΝΤΟΠΟΥΛΟΥ
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΓΚΟΡΙΤΣΑ-ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 10.000.000 δρχ.

Ε/Γ «ΒΕΡΓΙΝΑ ΣΚΑΙ» Ν.Π. 9825, 4.668 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΝΕΛΛΟΣ, 41.26.471
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΔΑΣΚΑΛΑΚΗ (Κολλοκοτρώνη 69, Πειραιάς)
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 400.000 δολ. ΗΠΑ

21/3/2001

Ε/Γ-Ο/Γ «ΘΗΣΕΥΣ» Ν.Π. 9895, 3.026,89 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΣΤΕΦΑΝΟΣ Ν. ΜΑΛΑΘΟΥΝΗΣ, 45.20.922
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΕΛΠΟΜΕΝΗ ΜΠΑΡΛΑΜΑ, 36.10.449
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 1.500.000 δολ. ΗΠΑ

ΠΛΩΤΟΣ ΓΕΡΑΝΟΣ «ΜΑΣΤΡΟΗΛΙΑΣ» Ν.Π. 49 (ν. 457/76), 625,05 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΠΛΑΤΩΝ Γ. ΚΑΡΑΤΖΑΦΕΡΗΣ, 32.48.850
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΕΙΡΗΝΗ Ε. ΒΑΣΙΛΙΚΑΚΗ, 32.50.002
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 35.000.000 δρχ.

ΠΤΩΧΕΥΣΕΙΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΕΡΙΔΟΣ: 4144

ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΠΟΦΑΣΕΩΣ: 391/30-1-2001
ΕΠΩΝΥΜΙΑ: 1) ΒΡΑΖΙΛΙΑΝΕΣ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΕΠΕ Νομ. Εκ/ν/ν,
2) ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΤΖΑΒΙΝΟΣ του Στεφάνου.
ΕΔΡΑ: Βόλου 8, Κερατσίνι.
ΕΙΔΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΣ: Τροφοδοσίες πλοίων.
ΑΦΜ: 1) 095590785, 2) 034304323
ΔΟΥ: 1) ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ, 2) Α' ΔΟΥ
Ορίζει ημέρα παύσεως πληρωμών την 2-12-1996.
Διορίζει προσωρινό σύνδικο τον Κωνσταντίνο Κρουστάλη, δικηγόρο Πειραιώς, Σικελιανού 15, Σαλαμίνα, τηλ. 46.55.211.
Ορίζει ημέρα συνελεύσεως πιστωτών προς εκλογήν οριστικού συνδίκου την 20-2-2001, ημέρα Τρίτη και ώρα 9-10.
Αιτών: ΜΑΡΚΟΣ ΜΑΥΡΙΔΗΣ του Δημητρίου, Τσαμαδού 4, Πειραιάς.

Α Ε Ρ Ο Φ Ο Β Ι Α

Ο μόνιμος εφιάλης επιβατών και αεροπορικών εταιρειών



Σύμφωνα με πρόσφατες έρευνες, το 30% των Ελλήνων αισθάνεται άβολα κατά τη διάρκεια μιας πτήσης. Το παγκόσμιο φαινόμενο της αεροφοβίας αποκλείει τουλάχιστον το 20% των ταξιδιωτών στο να πραγματοποιήσουν οποιαδήποτε πτήση, με αποτέλεσμα οι αεροπορικές εταιρείες να ανησυχούν για τη ραγδαία αύξηση των φόβων που σχετίζονται με το αεροπλάνο και μειώνουν την επιβατική τους κίνηση.

Σε μια προσπάθεια των αεροπορικών εταιρειών να προσελκύσουν επιβάτες που αισθάνονται άβολα με την ιδέα μιας πτήσης, εκπονήθηκαν μελέτες χρηματοδοτούμενες από σημαντικούς αερομεταφορείς, με σκοπό τη διερεύνηση των αιτιών που οδηγούν στην αεροφοβία, αλλά και την ανακοίνωση προτάσεων για τον περιορισμό ή και την καταπολέμηση των συμπτωμάτων.

Σύμφωνα με έρευνες Αμερικανών ψυχολόγων, η αεροφοβία εστιάζεται συνήθως σε έναν (ή και περισσότερους) από τους παρακάτω λόγους:

- Υψοφοβία
- Ναυτία
- Κλειστοφοβία
- Φόβο για το θάνατο
- Αγοραφοβία

Σύμφωνα με τους ίδιους ψυχολόγους, ο ένας στους έξι κατοίκους της Βόρειας Αμερικής αρνείται συνήθως να ταξιδέψει με αεροσκάφη λόγω των παραπάνω αιτιών συνδυασμένων με τους παρακάτω παράγοντες:

1. Ο αεροφοβικός μπορεί να είναι κάτω από έντονες ψυχολογικές πιέσεις άσχετες με το αντικείμενο ενός αεροπορικού ταξιδιού.
2. Μπορεί να μη γνωρίζει τρόπους με τους οποίους μπορεί να περιορίσει ή δαμάσει τα γενικότερα άγχη και τις φοβίες του.
3. Τα ΜΜΕ συμβάλλουν στο να οξύνουν τη φοβία του αεροφοβικού, παρουσιάζοντας δραματικές εικόνες που έχουν κατά καιρούς ερμηνευτεί λανθασμένα.
4. Ο φόβος μιας πτήσης δεν είναι δυνατόν να αντιμετωπιστεί με μια διαρκή εξάσκηση από τον αεροφοβικό, αφού οι ναύλοι των πτήσεων είναι ακριβοί.

Ορισμένα «σκαλοπάτια» που συστήνονται για την αντιμετώπιση των παραπάνω προβλημάτων είναι τα ακόλουθα:

1. Ο αεροφοβικός πρέπει να πειστεί ότι το πρόβλημά του είναι υπαρκτό, επώδυνο, αλλά οφείλει και πρέπει να το αντιμετωπίσει και να το εξαλείψει.
2. Πρέπει να γνωρίσει τα πραγματικά στοιχεία της αεροπορικής βιομηχανίας

ώστε να συνειδητοποιήσει πόσο ασφαλής είναι.

3. Πρέπει να αποβάλλει τον αρνητισμό του και να αντιμετωπίσει με θετική και αισιόδοξη διάθεση ένα αεροπορικό ταξίδι.

4. Πρέπει να συνειδητοποιήσει ότι μπορεί ο άνθρωπος να μην έχει την ικανότητα να «πετάει», αλλά αυτές οι «γιγαντιαίες μηχανές» που τον ταξιδεύουν, στηρίζουν τη λειτουργία τους σε βασικούς κανόνες της Φυσικής που εφαρμόζονται τουλάχιστον εδώ και έναν αιώνα.

Η αντιμετώπιση των ΜΜΕ

Σημαντικός παράγοντας που επηρεάζει τη σκέψη του κοινού και την οδηγεί προς την αεροφοβία είναι η υπερβολική αντιμετώπιση των ΜΜΕ προς οποιοδήποτε ατυχές αεροπορικό συμβάν. Ένα ατυχές αεροπορικό συμβάν είναι συνήθως το μόνο δυστύχημα στο χώρο των μεταφορών που μπορεί να προβληθεί παγκόσμια, τουλάχιστον για τρεις εβδομάδες, από όλα τα ΜΜΕ με καταιγισμό στοιχείων, αναλύσεων, εικόνων και εικασιών, που πολλές φορές οξύνουν τη φαντασία του κοινού αλλά και την οδηγούν σε απροσδόκητα συμπεράσματα. Το Ινστιτούτο Τεχνολογίας της Μασα-



Σε αντίθεση με τους επιβάτες της φωτό, ένας στους έξι κατοίκους της Βόρειας Αμερικής αρνείται συνήθως να ταξιδέψει με αεροσκάφη

χουσέτης μελέτησε την αντιμετώπιση αυτή των ΜΜΕ και κατατέγραψε τα ακόλουθα: Στην εφημερίδα New York Times η ανθρογραφία σχετικά με τα αεροπορικά δυστυχήματα είναι:

- Έξι φορές περισσότερη απ' ό,τι οι θάνατοι από AIDS.
- 8.000 φορές περισσότερη απ' ό,τι οι θάνατοι από καρκίνο.

Χρήσιμες συμβουλές για αεροφοβικούς

Αρχίστε να επισκέπτεστε τακτικά αεροδρόμια. Παρακολουθήστε τους επιβάτες, αρχίστε να σκέφτεστε τη διαδικασία της επιβίβασης και παρακολουθήστε αεροπλάνα που προσγειώνονται και απογειώνονται.

Θυμηθείτε ότι 1,6 δισεκατομμύρια πτήσεις πραγματοποιούνται κάθε χρόνο και τουλάχιστον 300.000 προσγειώσεις και απογειώσεις πραγματοποιούνται καθημερινά με απόλυτη επιτυχία σε όλα τα αεροδρόμια της γης.

Πριν από την πτήση:

- Σταματήστε την κατανάλωση καφεΐνης και ζάχαρης τουλάχιστον 48 ώρες πριν από την πτήση.
- Την ημέρα της πτήσης καταναλώστε πολύ νερό και χυμούς.

- Μην πίνετε καθόλου αλκοολούχα ποτά πριν ή κατά τη διάρκεια της πτήσης.

- Κατά τη διάρκεια της πτήσης «ταξιδέψτε» με τα αγαπημένα σας περιοδικά ή εφημερίδες έτσι ώστε να περάσει γρήγορα ο χρόνος της διαδρομής. Τα βιβλία είναι επίσης ένας καλός σύντροφος, αλλά ένα άτομο που αντιμετωπίζει κάποιο συγκεκριμένο άγχος ή φοβία, όπως την αεροφοβία, θα δυσκολευτεί να συγκεντρώσει την προσοχή του κατά τη διάρκεια μιας πτήσης.

- Ταξιδέψτε με τη συνοδεία της μουσικής. Οι υπερπόντιες πτήσεις διαθέτουν οπτικοακουστικά συστήματα αλλά οι πτήσεις μικρών αποστάσεων δεν προβλέπουν τέτοιου είδους ψυχαγωγία. Εφοδιαστείτε με το προσωπικό σας walkman και επιλέξτε τη μουσική που θα σας ηρεμήσει.

- Οι κλειστοφοβικοί ενδεικνύονται να ταξιδεύουν με αεροσκάφη ευρείας στράκτου και να κάθονται σε θέσεις κοντά σε διάδρομο.

- Αποφύγετε πτήσεις με μεγάλη κακοκαιρία. Το ενδεχόμενο να συμβεί κάποιο ατύχημα κατά τη διάρκεια μιας πτήσης που εκτελείται υπό δυσμενείς καιρικές συνθήκες παραμένει πάντα απειροελάχιστο, αλλά καλό είναι ο αεροφοβικός να αποφεύγει εξωγενείς παράγοντες που θα εντείνουν την όποια φοβία του.

- Επισκεφτείτε τα ειδικά κέντρα αεροφοβίας στο εξωτερικό:

Τα πιο γνωστά κέντρα αντιμετώπισης αεροφοβίας στην Ευρώπη είναι τα ακόλουθα: British Airways (Αγγλία) 0044 1252 793250, Virgin Atlantic (Αγγλία) 0044 1293 448440, Britannia Airways (Αγγλία) 0044 1582 424155, Austrian Airlines (Αυστρία) 0043 517 662301, (In Austrian Airlines σκοπεύει σύνομα να προσφέρει αυτά τα σεμινάρια και στην Αθήνα).

Όλα τα κέντρα προτείνουν μονοήμερες ειδικές συναντήσεις με εξειδικευμένους ψυχολόγους, πιλότους και αεροναυπηγούς, οι οποίοι εξηγούν όλες τις πιθανές ερωτήσεις που σχετίζονται με τις αερομεταφορές. Συνήθως το ίδιο απόγευμα πραγματοποιείται μια μικρή αποστάσεως πτήση με σκοπό οι «εκπαιδευόμενοι» να αντιμετωπίσουν στην πράξη τις φοβίες τους.

Οι πλέον ενημερωμένες ιστοσελίδες σχετικά με την αντιμετώπιση της αεροφοβίας είναι οι ακόλουθες:

www.anxieties.com, www.flyfearfree.com, www.aia.com, www.britishairways.com/health.

Αλλαγή ρότας για τη SairGroup

Με ανακοίνωσή του το διοικητικό συμβούλιο του SairGroup δήλωσε ότι θα ακολουθήσει μια νέα στρατηγική στο μέλλον, η οποία θα είναι επικεντρωμένη στην ίδια την αεροπορική εταιρεία και στους παράγοντες που την περιβάλλουν άμεσα.

Επίσης σκοπός του ομίλου SairGroup είναι να αναβαθμίσει το πρόσωπο της Swissair, της Crossair και της Sabena, ερευνώντας συγ-



χρώνως και τη συνεργασία των. Θα δώσει περισσότερη έμφαση στην ποιότητα της εξυπηρέτησης των επιβατών, ενώ οι δύο ελβετικές αεροπορικές εταιρείες Swissair και Crossair, έχοντας βάση τους την ποιοτική Ελβετία, θα μπορέσουν να προβάλουν ένα αντικείμενο υψηλής ποιότητας.

Η νέα αυτή στρατηγική ακόμη θα εστιαστεί στο να κάνει την αεροπορική επιχείρηση περισσότερο κερδοφόρα. Πάντως, δεν είναι μέσα στα μελλοντικά σχέδια του ομίλου να κάνει οποιαδήποτε νέα επένδυση στον αεροπορικό τομέα. Ο όμιλος έχει σκοπό να διατηρήσει το 20% των μετοχών του στη SAA και μέχρι το τέλος του 2001 να έχει αποκτήσει επί πλέον ένα 10%. Θεωρείται μία από τις πιο κερδοφόρες συνεργασίες.

Η συνεργασία με τη LOT θα συνεχιστεί σύμφωνα με επίσημες δηλώσεις, αφού έχει αποδειχτεί και αυτή κερδοφόρα μέχρι σήμερα - ο όμιλος SairGroup κατέχει το 37,6% των μετοχών της LOT.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η LOT είναι μέλος του Qualiflyer Group.

Ο 21ος αιώνας μέσα από τη ματιά της British Airways



Από αυτό το χειμώνα αεροσκάφη τύπου Avro RJ 100 της BA συνδέουν την Αθήνα με τη Ρώμη με δύο πτήσεις καθημερινά

Πριν από ένα χρόνο, την 1η Φεβρουαρίου 2000, η British Airways ανακοίνωσε την πρόθεσή της να επενδύσει το ποσό των 600 εκατομμυρίων στερλινών για την αναβάθμιση των προσφερόμενων υπηρεσιών και άλλων προϊόντων της. Το εγχείρημα θα ολοκληρωθεί σε διάστημα δύο ετών, μια και η British Airways διαθέτει έναν από τους μεγαλύτερους στόλους αεροσκαφών στον κόσμο.

Σήμερα, η British Airways έχει ήδη ξεκινήσει την υλοποίηση του προγράμματος ανανέωσης, που περιλαμβάνει:

First Class: Η πρωτοποριακή και κορυφαία δημιουργός στον τομέα της εσωτερικής διακόσμησης Kelly Hoppen επανασχεδίασε το εσωτερικό της First Class, προσφέροντας:

Κάθισμα το οποίο μετατρέπεται σε κανονικό κρεβάτι δύο μέτρων, νέο σύστημα ενσάριος ψυχαγωγίας με μεγαλύτερες τηλεοπτικές οθόνες και δυνατότητα επιλογής 18 τηλεοπτικών καναλιών και 12 ραδιοφωνικών, ανακαινισμένους χώρους αναμονής στα αεροδρόμια.

Club World: Με μία επένδυση 200 εκατομμυρίων στερλινών δημιουργήθηκε ένα μοναδικό περιβάλλον για τους επιβάτες της διακεκριμένης θέσης που ταξιδεύουν εκτός Ευρώπης, προσφέροντας:

Κάθισμα το οποίο μετατρέπεται σε κανονικό κρεβάτι 2 μέτρων δίνοντας παράλληλα στους επιβάτες 30% περισσότερο χώρο, για μεγαλύτερη άνεση και ελευθερία κινήσεων, μεγαλύτερους χώρους αποθήκευσης χειραποσκευών και αύξηση του επιτρεπόμενου βάρους σε 18 κιλά, το οποίο είναι δυνατό να μοιραστεί σε δύο αποσκευές.

Club Europe: Ανακαινίστηκε με γνώμονα τις ανάγκες των στελεχών εταιρειών και των επιχειρηματιών που ταξιδεύουν στην Ευρώπη, με αποτέλεσμα να παρέχονται:

Νέα καθίσματα σε στιλ σπορ αυτοκινήτου τα οποία διαθέτουν περισσότερες, μαλακές προσθήκες και καμπύλες για μεγαλύτερη άνεση. Πρόγραμμα ανακαινίσης ειδικών αιθουσών αναμονής σε όλη την Ευρώπη.

Ειδικές «Ζώνες Ταχύτητας» με επανδρωμένα περπότερα αυτοεξυπηρετούμενου check-in, διάρκειας ενός λεπτού, σε περισσότερα από 40 αεροδρόμια στην Ευρώπη.

World Traveller Plus: Οι νέες υπηρεσίες της συγκεκριμένης θέσης απευθύνονται στους επιβάτες που ταξιδεύουν για εργασία ή αναψυχή και επιζητούν περισσότερη άνεση και ευκολία κατά τη διάρκεια της πτήσης.

Μερικά από τα κύρια χαρακτηριστικά της ανανεωμένης World Traveller Plus είναι τα εξής:

Μεγαλύτερες και πιο ευρύχωρες θέσεις. Προσωπική οθόνη video και δυνατότητα επιλογής 12 τηλεοπτικών καναλιών και πρόσφατων κινηματογραφικών ταινιών από την ανανεωμένη βιβλιοθήκη.

Δυνατότητα χρησιμοποίησης φορητού υπολογιστή και τηλεφώνου.



Ανογειωθείτε με δωρεάν ταξίδια από τη Virgin Atlantic!

Το πρόγραμμα μιλίων flying club της Virgin Atlantic Airways έρχεται φέτος ανανεωμένο προσφέροντας περισσότερα προνόμια στα μέλη του. Το flying club διαφοροποιείται από τα άλλα προγράμματα του ανταγωνισμού, αφού τα μίλια ουσιαστικά δεν λήγουν ποτέ, προσφέροντας πρωτότυπα δώρα-ανταμοιβές και παρέχοντας στα μέλη τη δυνατότητα διαρκούς ενημέρωσης της κίνησης του λογαριασμού τους μέσω Internet!

Με τα νέα προνόμια του flying club όλα τα μέλη που ταξιδεύουν με Business Class κερδίζουν δύο μίλια για κάθε αεροπορικό μίλι της διαδρομής και αν συλλέξουν μόλις 15.000 μίλια μπορούν να πραγματοποιήσουν ένα δωρεάν ταξίδι μετ' επιστροφής στο δρομολόγιο Αθήνα-Λονδίνο στην οικονομική θέση. Δηλαδή, με το δεύτερο ταξίδι τους στην Business Class και κάνοντας χρήση του bonus της πρώτης τους πτήσης, τα μέλη κερδίζουν ένα δωρεάν εισιτήριο στην οικονομική θέση.

Με το πρώτο ταξίδι ο επιβάτης γίνεται αυτόματα μέλος του flying club red, ενώ οι πιο τακτικοί ταξιδιώτες μπορούν να αναβαθμιστούν στο flying club silver και τελικά στο gold.



Η Thai μεριμνά για την υγεία των επιβατών της

Η Thai Airways International Pcl. ετοίμασε μια σειρά πληροφοριών που έχουν σχέση με τα μέτρα που πρέπει να λαμβάνουν οι επιβάτες όταν ταξιδεύουν σε πτήσεις μεγάλων αποστάσεων. Η Thai πήρε την πρωτοβουλία και προετοίμασε το κατάλληλο πληροφοριακό υλικό, ώστε να εξασφαλίσει σε αυτούς που ταξιδεύουν μαζί της ένα άνετο ταξίδι. Γι' αυτόν το λόγο ετοίμασε ένα φιλμμάκι που προβάλει σε βίντεο στις πτήσεις μεγάλων αποστάσεων, με τις κατάλληλες ασκήσεις που θα πρέπει να κάνει ο κάθε επιβάτης κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.

Οι πληροφορίες για τη φροντίδα της υγείας των επιβατών θα δημοσιεύονται από τον Απρίλιο του 2001 και μετά, στα περιοδικά της Thai, τα οποία διατίθενται σε όλα τα αεροσκάφη της. Επίσης, η εταιρεία ετοιμάζει ένα φυλλάδιο με παρόμοιες πληροφορίες, το οποίο θα διανέμεται στους πελάτες της όταν αγοράζουν εισιτήρια για μακρινούς προορισμούς. Τέλος, η Thai θα προσφέρει ανάλογη ενημέρωση και από την ιστοσελίδα της στη διεύθυνση www.thaiairways.com, μαζί με άλλες πληροφορίες που δίνει στους επιβάτες που χρησιμοποιούν το σύστημα κράτησης της εταιρείας στο Internet.

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

Praca Getulio Vargas No. 35 - Sala 321
Edificio Jusmar - Centro
VITORIA/ES - CEP: 29018-900 - BRAZIL
Tel: (27) 223.2081,
Fax: (27) 322.0241
P.I.C.: Mr. Christos Souliotis
A.O.H. (27) 323.3646
Mobile: (27) 9995.2507

Piraeus Office:

Tel: 4286.953

E-mail: tsagari@otenet.gr

Fax: 4286.344

Όμιλος Τσάκου: Συμπλήρωση 30 χρόνων δημιουργικής πορείας



1. Ο καπετάν Π. Τσάκος επί τω έργω

2. Οι ιδρυτές του Club της 30ετίας κ. Θωμάς Κ. Ζαφείρας, Παντελής Ν. Ευθυμιάδης, Μάρκος Αυγουστής, Ιωάννης Παπαδημητρίου, Deborah J. Eleazar, Δημήτρης Πούλης, Γεώργιος Ν. Σαλακλής, Ηλίας Ν. Τσάκος και Λεόντιος Χατζημιχάλης, πλαισιωμένοι από τον καπετάν Π. Τσάκο και τη σύζυγό του, Ιατρώ, Ειρήνη Σαρόγλου Τσάκου

3. Ο κ. Θωμάς Ζαφείρας κατά τη διάρκεια της ανασκόπησης των πεπραγμένων της τριακονταετίας

Πραγματοποιήθηκε η κοπή πίτας του 2001 του Όμιλου Τσάκου παρουσία παραγόντων του ναυτιλιακού και πολιτικού κόσμου. Στην εκδήλωση γιορτάστηκε η είσοδος της νέας χρονιάς αλλιώς και η συμπλήρωση 30 χρόνων δημιουργικής πορείας του ομίλου.

Στη σύντομη ομιλία του ο καπετάν Παναγιώτης Ν. Τσάκος αναφέρθηκε στους βασικούς συντελεστές της επιτυχημένης πορείας του ομίλου, τους γονείς του, την αγαπημένη του σύζυγο Ειρήνη, τα παιδιά του Νίκο και Μαρία, τα αδέρφια του Ηλία και Παντελή και όλους τους παλιούς και νυν συνεργάτες του -εντός και εκτός τειχών- και πρωτίστως τους ναυτικούς.

Αναλυτικότερα, ο καπετάν Παναγιώτης Τσάκος τόνισε στην ομιλία του:

«Ο επετειακός χαρακτήρας της αποψινής γιορτής ρίχνει αναπόφευκτα το βάρος στην 30ετία που πέρασε, χωρίς όμως αυτό να αναιρεί την υποχρέωσή μας να αναφερθούμε με δυο λόγια έστω, και ειδικότερα στην περασμένη χρονιά:

Το έτος 2000 ήταν ιδιαίτερα σημαντικό για την παγκόσμια ναυτιλία αλλιώς και για τον όμιλό μας ειδικότερα. Οι διακυμάνσεις και η πορεία της αγοράς αφήνουν γεύση αισιοδοξίας. Η ανάπτυξη της οικονομίας των χωρών της Ασίας, της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ιαπωνίας έδωσαν ώθηση στο παγκόσμιο εμπόριο. Ο χρόνος που πέρασε μας άφησε γενικά γλυκιά γεύση.

Άρχισε καλά, συνεχίστηκε πολύ καλά -για τα φορτηγά και κοντέινερ- και τελείωσε καλοήγιστα. Άρχισε δύσκολα για τα δεξαμενόπλοια και τελείωσε υπέροχα.

Για να έρθουμε στα καθ' ημάς, διαθέτοντας ένα μικτό στόλο αποτελούμενο κυρίως από δεξαμενόπλοια, αλλιώς και αρκετά κοντέινερ και μερικά φορτηγά, μπορούμε να πούμε ότι για τις εταιρείες του ομίλου μας το 2000 ήταν γενικά μια καλή χρονιά.

Συνεχίστηκαν οι παραγγελίες και άρχισαν οι παραλαβές των Panamax Product tankers και Aframax, συνολικά 5 παραλαβές νεότευκτων δεξαμενόπλοιων για φέτος, και υπεγράφησαν συμβόλαια για 4 Newbuilding Suezmaxes με τη Hyundai, Samho με παραλαβές το 2002/2003.

Ελπίζουμε με τις ανάλογες συνθήκες της αγοράς στα κοντέινερ να είμαστε σύντομα σε θέση να κάνουμε ανάλογες παραγγελίες και πλοίων αυτού του τύπου.

Στους άλλους τομείς η εταιρεία μας εντατικοποίησε τις προσπάθειές της για επιμόρφωση των στελεχών, πυκνώνοντας τα σεμινάρια, ώστε να καταστεί κτήμα όλων το ISM και οι απαιτήσεις των κυβερνήσεων και των ναυτιλιών μας, ανεβάζοντας συνέχεια τον πήχυ της ποιοτικής διαχείρισής.

Ενδεικτικό της εκτίμησης που η εταιρεία μας χαίρει διεθνώς στον τομέα τούτο, είναι το γεγονός ότι έχει επιλεγεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση και το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, να συμμετάσχει ως καθοριστικός εταίρος σε ερευνητικό χρηματοδοτούμενο έργο με στόχο την ανάπτυξη και εφαρμογή ενός προηγμένου πληροφοριακού συστήματος υποστήριξης λήψης αποφάσεων για την αποδοτικότερη εκμετάλλευση των πλοίων.

Ένα έργο που επιμελείται ο συνεργάτης μας Στέλιος Γρήνης. Εξάλλου, η βράβευση 29 πλοίων μας από το σύστημα Amver, αλλιώς και η εκ μέρους του USCG οργάνωσης και κυβερνήσεων αναγνώριση της ποιότητας των προσφερομένων υπηρεσιών αποδεικνύει το υψηλό επίπεδο καταστάσεως και λειτουργίας των πλοίων του στόλου μας.

Αν πάμε λίγο πιο πέρα, στη μακρινή Ουρουγουάη, όλο και πιο αισθητή γίνεται η παρουσία μας:

- Το Ίδρυμά μας συνεχίζει το πολιτιστικό έργο του.

- Τα ναυπηγεία μας, η Tsakos Industrias Navales S.A., επίσης συνεχίζουν να προσφέρουν υψηλές υπηρεσίες επισκευών.

- Οι δένδροφυτεύσεις που έχουν αρχίσει από το 1980 συνεχίζονται και η παραγωγή μας αυξάνει, έχοντας φτάσει τα 2.000.000 ευκαλύπτους.

- Ακόμη ένα καινούργιο project ξεκίνησε την χρονιά που μας πέρασε. Πρόκειται για τη Lineas Platenses και το ξεκίνημα του roro Platense που θα καλύπτει τη γραμμή Montevideo - Zona Franca de la Plata, Juan Lacaza - B. Aires, μεταφέροντας φορτηγά και κοντέινερ.

Επί πλέον, στο νευραλγικό τομέα των τηλεπικοινωνιών και της hi-technology ο όμιλός μας, συμμετέχοντας στο γκρουπ της InfoQuest - μέσω της εταιρείας Starcom, στην οποία συμμετέχουμε με την οικογένεια Παπασηριδής έλαβε άδεια ασύρματης σταθερής τηλεφωνίας και είμαστε σε θέση να παρέχουμε τηλεπικοινωνιακές υπηρεσίες και άλλα προϊόντα υψηλής τεχνολογίας στη χώρα μας».



Ο χορός της ΠΕΠΕΠ

Εξαιρετική επιτυχία σημείωσε ο ετήσιος χορός της Πανελληνίας Ένωσης Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού που έγινε στο ξενοδοχείο Intercontinental. Στην εκδήλωση παρέστησαν, μεταξύ άλλων, ο υπουργός Ε.Ν. Χρήστος Παπουτσής, η ηγεσία του Α.Σ. με επικεφαλής τον αρχηγό Ανδρέα Συρίγο, ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος Σπύρος Αλεξανδράτος, ο πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων Ανδρέας Ποταμιάνος, ο πρόεδρος της ΠΝΟ Γιάννης Χαλής, επώνυμα στελέχη της ναυτιλιακής κοινότητας καθώς και στελέχη παραγωγικών τάξεων. Δυναμικό παρών έδωσαν στο σύνολό τους το Δ.Σ. και τα μέλη της Ένωσης.



1. Στιγμιότυπο από την ομιλία του προέδρου της ΠΕΠΕΠ Ευ. Κούζιλου

2. Από την άφιξη του υπουργού Ε.Ν. μετά της συζύγου του

3. Το τραπέζι των επισήμων

4. ...είναι όλοι τους Παναθηναϊκοί, ο πρόεδρος της ΠΝΟ, Ο υπουργός Ε.Ν. και ο τραγουδιστής Στ. Διονυσίου. Από τη φωτ. «απουσιάζει», ο τέταρτος Παναθηναϊκός, ο δημοσιογράφος των «Ν.Χ.» Ν. Πουθακίδας



Ο δήμαρχος Πειραιώς Χρ. Αγραπίδης με την εκδότρια των «Ν.Χ.» Ιω. Μπίσια (αριστερά)

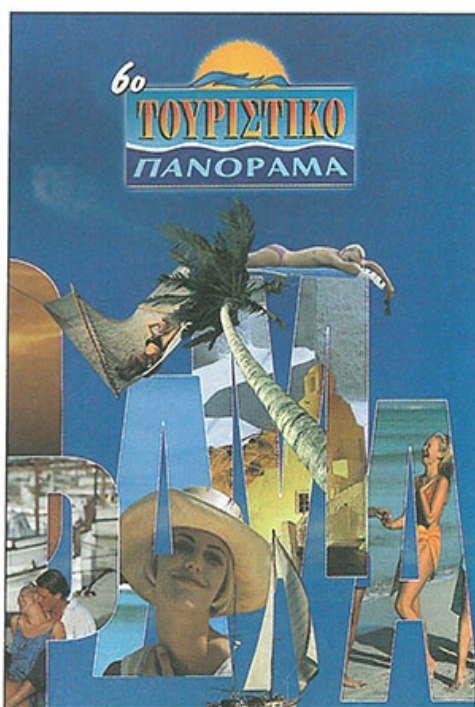
Πραγματοποιήθηκε στο ξενοδοχείο Athenaeum Intercontinental η τελετή κοπής πίτας του «Ομίλου Εθελοντών κατά του Καρκίνου» με τη συμμετοχή και των δύο συνεργαζόμενων συλλόγων, του Πανελληνίου Συλλόγου Γυναικών με Καρκίνο του Μαστού και του Πανελληνίου Συλλόγου Λαρυγγεκτομηθέντων. Στην εκδήλωση παρέστησαν τα μέλη και των τριών συλλόγων καθώς και επίσημοι προσκεκλημένοι, δωρητές, χορηγοί, συνεργάτες και φίλοι.

Με τη συμμετοχή του προέδρου και αντιπροέδρου των διοικητικών συμβουλίων ιατρών και νοσηλευτικού προσωπικού, πραγματοποιήθηκε στο αντικαρκινικό νοσοκομείο ΜΕΤΑΞΑ η κοπή της πρωτοχρονιάτικης πίτας.



Ο διευθυντής της Α' Χειρουργικής Κλινικής, ιατρός Αντώνης Κριτσέλης

Τουριστικό Πανόραμα 2001



Με αύξηση κατά περίπου 20% του αριθμού συμμετοχών σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2000 και με αυξημένο επίσης ενδιαφέρον

συμμετοχών ξένων χωρών, η 6η διοργάνωση της έκθεσης τουρισμού και διακοπών «Τουριστικό Πανόραμα 2001» περνά στην τελική ευθεία της προετοιμασίας της.

Το «Τουριστικό Πανόραμα 2001», που διοργανώνεται από τον Όμιλο Καθοφωλιά, θα πραγματοποιηθεί από τις 25 έως και τις 29 Απριλίου του 2001 και έχει καθιερωθεί πλέον ως η μεγαλύτερη και πιο επιτυχημένη έκθεση τουρισμού και διακοπών της χώρας.

Εντονότατο είναι μάλιστα το ενδιαφέρον που εκδηλώνεται για συμμετοχή στο «Τουριστικό Πανόραμα 2001» από τις μεγαλύτερες και περισσότερες επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στους κλάδους της ξενοδοχείας, της ακτοπλοΐας και των αερομεταφορών εξωτερικού και εσωτερικού, ενώ εντονότερο ενδιαφέρον επιδεικνύουν φέτος και πολλές επιχειρήσεις από τον κλάδο των ταξιδιωτικών γραφείων. Ενδεικτικά αναφέρουμε πως φέτος για πρώτη φορά συμμετέχουν στην έκθεση η British Airways, οι Κυπριακές Αερογραμμές, η Amadeus Hellas κ.ά.

Η παρουσία δε της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στην έκθεση θα είναι μεγάλη και εντυπωσιακή, όπως και τις προηγούμενες χρονιές.

Αύξηση παρουσιάζει και ο αριθμός των συμμετοχών ξένων χωρών, όπως αυτές της Ουγγαρίας, της Αλβανίας και της Τουρκίας, που έχουν εξασφαλίσει ήδη την παρουσία τους στην έκθεση.

Πέραν των σημαντικά μεγαλύτερων επιλογών που θα προσφέρει φέτος σε εκθέτες και κοινό, το «Τουριστικό Πανόραμα 2001» θα χαρακτηρίζεται από μια σημαντική διαφορά:

Διοργανώνεται σε έναν νέο, αναβαθμισμένο και σύγχρονο εκθεσιακό χώρο, στο Εκθεσιακό Κέντρο Αττικής της Ηλεκτρο στο Μαρούσι, που προσφέρει σημαντικά μεγαλύτερες δυνατότητες για την καλύτερη εξυπηρέτηση και των εκθετών και του κοινού.

«2001: έτος για καλύτερα ενημερωμένους πολίτες σε θέματα καρκίνου»

Η έγκαιρη διάγνωση και πρόληψη μπορεί να θεραπεύσει ένα στα δύο περιστατικά καρκίνου. Αυτό είναι ένα από τα ενδιαφέροντα συμπεράσματα που προέκυψαν στη συζήτηση που πραγματοποίησε πρόσφατα ο Όμιλος Εθελοντών

κατά του Καρκίνου. Σύμφωνα με τα στοιχεία, λοιπόν, του Ομίλου Εθελοντών, απαραίτητη είναι πλέον μια νέα προσέγγιση του κοινού με σύγχρονο τρόπο και τεκμηριωμένη πληροφόρηση.

Έτσι, το πρόγραμμα «2001: έτος για καλύτερα ενημερωμένους πολίτες σε θέματα καρκίνου» στόχο έχει την ενημέρωση του κοινού για τους τρόπους πρόληψης, αντιμετώπισης, έγκαιρης διάγνωσης και καταπολέμησης των προκαταλήψεων που αφορούν τον καρκίνο.

Η πρόεδρος του Ομίλου Εθελοντών κ. Καθογιάννη κατά την ομιλία της αναφέρθηκε στα οργανωμένα προγράμματα, που έχουν τη μορφή συζητήσεων, βιωματικών προσεγγίσεων, οργανωμένης αλληλοβοήθειας. Τα προγράμματα αυτά έχουν εκπαιδευτικό χαρακτήρα και είναι ειδικά σχεδιασμένα από την ειδική επιστημονική επιτροπή που τα υποστηρίζει.

Το πρόγραμμα ξεκινά τη δράση του από τους δήμους Πειραιά, Περάματος, Νίκαιας, Κορυδαλλίου και Κερατινίου με τη συμμετοχή και των δύο συνεργαζόμενων συλλόγων, του Πανελληνίου Συλλόγου Γυναικών με Καρκίνο του Μαστού και του Πανελληνίου Συλλόγου Λαρυγγεκτομηθέντων.



Το Factory Outlet και η Cronus Airlines προτείνουν παντεβού στη Ρώμη!



Το Factory Outlet προσφέρει όχι μόνο το καλύτερο «Shopping Therapy» στην Αθήνα, αλλά και το καλύτερο... Travel Therapy. Από το Σάββατο 3 μέχρι και την Παρασκευή 16 Μαρτίου 2001, ο επισκέπτης του πολυκαταστήματος της οδού Πειραιώς θα έχει τη δυνατότητα να συμμετάσχει, συμπληρώνοντας τα ειδικά δελτία που θα βρει στο εσωτερικό του Factory Outlet, σε κλήρωση που θα πραγματοποιηθεί το Σάββατο 17 Μαρτίου. Οκτώ υπερτυχεροί από αυτούς που θα συμμετάσχουν στην κλήρωση θα κερδίσουν από ένα δωρεάν αεροπορικό εισιτήριο μετ' επιστροφής από την Αθήνα με προορισμό τη Ρώμη.

Τα αεροπορικά εισιτήρια είναι μια ευγενική προσφορά της Cronus Airlines. Η ελληνική αεροπορική εταιρεία με το φιλικό πρόσωπο θα παρουσιάσει, το Σάββατο 10 Μαρτίου, στο εκλεκτό κοινό του Factory Outlet τις υπηρεσίες που προσφέρει, τους εξαιρετικά αντα-

γωνιστικούς ναύλους της και το διεθνές δίκτυό της που συνδέει καθημερινά την Ελλάδα με την Ευρώπη (Λονδίνο, Παρίσι, Ρώμη, Μόναχο, Ντίσελντορφ, Κολλόνια, Φρανκφούρτη και Στουτγάρδη). Αξίζει να σημειωθεί ότι μέχρι και τις 31 Μαρτίου ένα αεροπορικό εισιτήριο της Cronus Airlines μετ' επιστροφής για Ρώμη κοστίζει από 39.900 δραχμές!

Μια επίσκεψη στο μοναδικό εκπαιδευτικό πολυκατάστημα Factory Outlet αξίζει λοιπόν με το παραπάνω. Περισσότερα από 100 επώνυμα προϊόντα περιμένουν το κοινό στα 11.000 τ.μ. του πολυκαταστήματος, για να πραγματοποιήσουν τις αγορές τους μετά μουσικής από τις 9.30 το πρωί μέχρι και τις 8.30 το βράδυ τις καθημερινές και το Σάββατο από τις 9.30 το πρωί μέχρι και τις 6 το απόγευμα.

Για περισσότερες πληροφορίες και συμμετοχή στην κλήρωση... επισκεφθείτε το Factory Outlet, Πειραιώς 76, Ν. Φάληρο.

D 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

D Destel

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

the maritime scene NEWS

IAN LUSH APPOINTED MARKETING DIRECTOR FOR TT CLUB

The TT Club has appointed Ian Lush to the new position of Marketing Director. Mr Lush has joined the TT Club from GeoLogistics where he was European Marketing Director with specific responsibilities for marketing development across all of GeoLogistics' operations in Europe, the Middle East and Africa. Commenting on the new appointment, the Club's Chief Executive, Paul Neagle, remarked: The TT Club is expanding its range of products and services. We recognised that we needed to have one individual who could co-ordinate the marketing of these products, responsibility for which has previously lain with individual underwriting teams. We are very keen to project the TT Club brand into important new areas of business whilst supporting our underwriting teams in their efforts to grow in our traditional markets. Mr Lush brings to TT a broad experience base gained in LEP International (re-branded GeoLogistics in 1998) and in Pinkerton Security Services where he was part of an international group focusing on the security of high value products in transit.

ITIC EXPANDS CLAIMS AND UNDERWRITING TEAM

THE International Transport Intermediaries' Club (ITIC) has expanded its claims handling team with the appointment of Gail Youd and Adam Jacobson.

Gail Youd has been appointed trainee account executive at ITIM Co Ltd, managers of ITIC. Gail joins ITIC from Ballantyne, McKean & Sullivan Insurance Brokers Ltd where she was business development executive specialising in UK creditor insurance. She will be an account executive with responsibility for the claims and underwriting of members around the world.

Adam Jacobson joins ITIC as a claims executive. A solicitor, qualified in England and Wales, Adam was previously employed by Newcastle-based maritime law firm Rayfield Mills. Fluent in French and with a working knowledge of Spanish, Adam's responsibilities at ITIC include dealing with claims for managers, brokers and agents as well as handling debt collections.



ENGLISH SUPPLEMENT

BUREAU VERITAS AND RINA FORMS ALLIANCE

LEADING international classification societies Bureau Veritas and RINA have agreed to form an alliance. A letter of intent signed in Rome today by both parties sets a period of 90 days for due diligence and finalizing details of the future structure of the alliance. It is expected that the board of RINA will retain a controlling shareholding in RINA's marine business, and that BV will take a controlling stake in RINA's industrial and certification business. The alliance will preserve the identity of both classification societies and focus initially on technical co-operation in the marine field. Executive vice-president of Bureau Veritas, Bernard Anne, says, "We are very pleased to have reached an agreement with RINA which will build on our experience of working together in UNITAS, and which will form the foundation of a future world ranking European classification society. Italian shipowners will benefit from the technological co-operation and world-wide network which BV can bring to the alliance. We are confident that our experience in the industry and certification sectors will help RINA widen its range of services and create more employment in Italy. Nicola Squassafichi, chief executive of RINA, says "We concluded over eighteen months ago that it would be in the best interests of our clients if RINA could form an alliance which would strengthen our global outreach. At the same time, we wanted to ensure that RINA's unique skills and wide experience would be retained and our proud tradition preserved. This alliance with BV will strengthen RINA and help us to grow, which will benefit our clients and our staff. Bureau Veritas, founded in 1828, is a leading international service provider, dedicated to the prevention of risk and the promotion of quality across a wide range of economic activities: Marine, Aeronautics, Industry, Building Inspection, International Trade, Consumer Products and Certification. Bureau Veritas has over 10,000 employees and 550 offices in over 150 countries throughout the world. Its marine division classes over 6,500 ships totaling 37 millions gt.

RINA is part of the Registro Italiano Navale group and is a Genoa-based classification society which was formed in 1861. It was a founding member of the International Association of Classification Societies (IACS). Today it classes more than 2,000 ocean going ships totaling 15 millions gt. It has particular expertise in cruise and ferry passenger vessels and high speed craft. It employs more than 650 people in 55 offices around the world.

E-HICCUPS EXAMINED AT IBIA AND INFOSPECTRUM JOINT BUNKER CONFERENCE

WHAT happens when a bunker deal set up over the internet goes wrong? One hasn't yet, but if bunkering in cyberspace mirrors bunkering in the real world, it is only a matter of time before one does. The International Bunker Industry Association (IBIA) and Oxford-based marine, energy and commodity credit information provider Infospectrum will be presenting and discussing each step of an e-commerce deal that has come off the rails at a joint bunker conference to be held in Athens, Greece, from 5-8 June 2001. "The conference, which will incorporate IBIA's 2001 members' meeting, will be held at the Astir Palace Resort at Vougliameni. This is the first marine fuels conference and exhibition to be held in Greece and it will offer a generous and balanced programme of top-level debate and social

functions. We are keen that the conference is lively and addresses issues in a novel way. The e-commerce session is a clear example of this. We will have leading insurers and lawyers commenting on this important issue," says IBIA chairman Ivar Tonnesen. In addition to e-commerce issues and an overview of the Greek market, the conference will cover the new «BIMCO Standard Bunker Contract» marine fuel supply contract, pricing mechanisms, the quality of future fuel, dispute resolution, sampling, and a light-hearted look at bunkering in 2020. IBIA will also be hosting its successful one-day Basic Bunkering Course. The social programme will include a yacht regatta and an informal gala dinner.



DIMITRIOS LEMONIDIS

WITH GERMANISCHER LLOYD FOR 25 YEARS

On 1st February 2001, Dimitrios Lemonidis (55), General Manager of the Division MEA (Mediterranean/Middle East/Black Sea/Africa) at Germanischer Lloyd, will be able to look back with pride on 25 years of service for the Society. Thanks to his expertise, his competence in solving problems and his good contacts to many leading personalities in the maritime industry, Lemonidis has played a major part in the positive development of Germanischer Lloyd throughout this region. Customer closeness, efficiency and professionalism in the handling of client enquiries have always enjoyed highest priority for him, and will continue to do so. After completing his schooling at the Naval Gymnasium of Enosse, military duty and three years of service in the Greek merchant marine, Lemonidis took up his studies at the Technical University of Hanover in October 1970, completing them in 1974 with a diploma in marine engineering. This was followed by a year as head of the technical department at a Greek shipping company. Dimitrios Lemonidis joined GL on 1st February 1976, where he progressed from Surveyor to Station Manager within a short space of time. In 1987 he took over the management of the Area Office East Mediterranean and became responsible for Greece, Albania, Bulgaria, Turkey, Cyprus, Syria and Israel. Since January 1998, Dimitrios Lemonidis has successfully headed the newly formed Division MEA of Germanischer Lloyd, with its varied and growing tasks.



COST-EFFECTIVE ECDIS TO IMPROVE BRIDGE SAFETY

UK-based leader in plotting systems Sea Information Systems (SIS) has launched a cost-effective Electronic Chart Display and Information System (ECDIS). One of only two ECDIS fully type-approved by DNV and based on proven plotting software able to run on standard, approved PCs, Microplot Mariner 7 ECDIS provides reliable and easy-to-use electronic charting and navigational functions to the bridge teams of all types of vessels. Microplot Mariner 7 ECDIS can display five different charting systems in raster and vector format, giving fully approved world-wide coverage. It simultaneously displays the ship's position and can carry out navigational tasks such as route planning, route monitoring, distance measurement and alarm monitoring. The ability to see all necessary information in one place and to carry out these tasks simply cuts bridge team workload and improves safety. Anti-grounding and off route alarms provide the bridge team with an additional layer of safety. Specific advantages of Mariner 7 ECDIS are the ability to interface to Navtex receivers and display navigational warnings on screen, and to have a «leg-up» display for river and estuary work. Microplot Mariner 7 ECDIS uses SIS software which has been proven in the offshore oil industry, where it holds a significant market share for rig moves, and in daily use on commercial ships. The software runs on standard approved PCs, interfaced with all the ships navigational aids. Chart formats useable include official S57 vector charts, C-Map vector charts, UKHO ARCS raster charts, AusHO Seafarer raster charts and US NOAA Maptech raster charts. Electronic charts are available from a world-wide network of distributors or from SIS direct. Mariner 7 is fully type approved by DNV, and is one of only two ECDIS systems approved by a classification society. It can, if installed with the correct charts and back up, provide a legal replacement for paper charts.

KALMAR'S NEW DCE SERIES MAKES THINGS EASIER FOR EMPTY CONTAINER HANDLERS

Kalmar Industries has launched a new range of empty container handling lift trucks - designated the DCE series - which benefit from significant improvements that have been made to overall stability, reliability and efficiency. The new DCE lift trucks have a newly designed chassis together with a wide and stiff mast. This means that the overall construction is sturdy and that stability at any height can be guaranteed. Furthermore, the state of the art Spirit Delta cabin, which now comes as standard, provides unique visibility for the operator. DCE machines can also be equipped with electronic monitoring systems that simplify operations and contribute to even greater efficiency and ease of use.

The EC lift truck is available in two basic models - the DCE70E and the DCE90E. Both models are able to stack up to eight containers high and have lift capacities of seven and nine tonnes respectively.

LITTON MARINE SYSTEMS WINS IBS ORDERS FOR FOUR NEW RCI CRUISE SHIPS

Litton Marine Systems has won orders to supply integrated bridge systems (IBS) for four new cruise ships being built for Royal Caribbean International at Meyer Werft Shipyard in Papenburg, Germany.

With the new order for four ships, Litton has now booked IBS contracts for all six RCI Vantage-class cruise ships to be built at Meyer Werft. In accordance with RCI's two-bridge concept, each of the new vessels will be equipped with a totally redundant package consisting of two independent integrated bridge systems with all critical components duplicated. The scope of equipment will include interswitched BridgeMaster E S-band and X-band radars, Voyage Management System (VMS) with DNV type-approved ECDIS, docking system, weather station, doppler speed logs, fiber optic gyrocompass, adaptive autopilot, weather routing software, a complete GMDSS communications system and an IMO-compliant Voyage

Data Recorder (VDR). The contracts include equipment supply, installation, commissioning, spares, technical support and crew training.

In addition to the six Meyer Werft newbuilds, Litton has supplied IBS for the two new RCI Eagle-class ships, the second of which, Explorer of the Seas, was just delivered from Kvaerner Masa in Finland. Litton is also retrofitting state-of-the-art IBS on all ships in the existing RCI fleet of cruise ships. The 293m Vantage-class ships will carry 2,500 passengers in 1,051 cabins. The gas-turbine powered ships use twin 19,500 Azipod drives for 360° maneuverability.

LLOYD TRIESTINO TO OFFER FAST SHUTTLE SERVICES ON KEY TRANSPACIFIC ROUTES

The Italian carrier, Lloyd Triestino (LT), is to offer its customers on the transpacific much faster transit times following the re-scheduling of the weekly HTW and TPN services. The changes to these services are expected to take effect in May 2001.

The HTW service is operated under a slot-charter agreement with Evergreen. At the present time, it is operated by six 3428TEU vessels which round-trip in 42 days. By end May, these ships will have been replaced by one 5364TEU and three 4211TEU ships, all capable of maintaining a 25-knot service speed. The HTW service will have the following port rotation: Los Angeles - Kaohsiung ? Hong Kong ? Los Angeles. Typical transit times are Hong Kong ? Los Angeles in 11 days; Kaohsiung ? Los Angeles in 12 days; and Los Angeles ? Kaohsiung in 13 days. The TPN link is operated as a joint service with Evergreen, the round-trip time being 35 days. It currently utilises two 4211TEU and three 5364TEU vessels. The beginning of May will see the service schedule upgraded to round-trip in 28 days using four 25-knot post-Panamax vessels. Ports of call will be: Tacoma - Vancouver ? Kaohsiung - Hong Kong ? Osaka ? Tacoma. Again, fast transits will be a feature of this revised service. For example Tacoma ? Kaohsiung in 13 days, Vancouver ? Kaohsiung in 11 days, Vancouver ? Hong Kong in 12 days and Hong Kong ? Tacoma in 13 days. Lloyd Triestino has two 5364TEU newbuildings under

construction in Japan, LT Unica, due for delivery on 28 February, and LT Universo, scheduled for completion on 31 May, 2001. Current plans will see both of these vessels deployed on the Pacific. A third ship, in this series, LT Usodimare, was delivered in December 2000 and operates on LT's CEM service between Europe and Asia.

TAYLOR MADE ENVIRONMENTAL APPOINTS NEW INTERNATIONAL AND DOMESTIC OEM SALES DIRECTOR

Taylor Made Environmental recently announced the appointment of Ned Trigg to the position of international and domestic OEM sales director. Trigg will be responsible for all aspects of sales operations, including assigning OEM territories, OEM relations and coordinating requirements between sales and production, applications and engineering.

Upon receiving a Bachelor of Science degree in Mechanical Engineering from North Carolina State University in 1987, Trigg joined Marine Development Corporation (MDC) as an applications engineer. Two years later, he became an OEM sales manager and called on key domestic accounts for over 10 years. In 1997 he was given the added responsibility of Southeast Asia. After the merger between MDC and Marine Air Systems in 1999, Trigg was promoted to international sales director before assuming his current position as international and domestic OEM sales director.

MARITIMEDIRECT FACES LEGAL ACTION OVER DEBTS

US-BASED shipping web site MaritimeDirect.com is facing legal action over unpaid bills. Shipping's leading recruitment consultancy, Spinnaker Consulting Ltd, has initiated legal action against MaritimeDirect in respect of amounts invoiced in September 2000 for recruitment services. Spinnaker is also pursuing MaritimeDirect for unpaid

sponsorship fees of the PYNDA conference «Shipping dot com, What's it all about?» held last October.

Philip Parry, managing director of Spinnaker, says, «We have exhausted all normal channels to collect these monies due, and had no promise of payment from MaritimeDirect. That has left us with no alternative but to commence arbitration in accordance with our agreement with MaritimeDirect. It is particularly shameful that the PYNDA sponsorship remains unpaid. It is a great pity we have been forced to take this action at a time when confidence in the market concerning dotcom companies has been shaken by recent failures.»

Spinnaker Consulting was established in 1997 and is known for its detailed knowledge of the maritime market. Spinnaker has invested heavily in technology, including a sophisticated bespoke IT system called SHOREMAN. Its website, shippingjobs.com, is one of the earliest maritime internet successes, regularly attracting over 300,000 hits per month, with 90 per cent of applications to the company made online.

SHELL LNG CARRIERS WILL BE EQUIPPED WITH FIBER-OPTIC GYROCOMPASSES FROM LITTON MARINE SYSTEMS

Shell International Trading and Shipping Company Ltd has placed an order with Litton Marine Systems for 14 fiber-optic gyrocompasses, which will be fitted on seven LNG carriers trading between Brunei and Japan.

Each of the ships will be fitted with two Sperry Marine SR2100 fiber-optic gyros, plus a switchover unit, repeater and printer. The order was placed by Shell following successful sea trials of the system on the 75,000 cu. m. SS Bekulan. The equipment will be installed on the remaining six ships over the next two years during their normal overhaul periods in Japan. The seven «B-Series» LNG carriers (Bebatik, Bekalang, Bekulan, Belais, Belanak, Billis and Bubuk), originally built in the early 1970s, are registered in Brunei and managed by Shell.

The fiber-optic gyro technology, which was developed by C. Plath, another Litton Marine Systems business unit, offers substantial benefits over traditional mechanical gyrocompasses. With no moving parts, the all solid-state fiber-optic units are virtually maintenance free and inherently more reliable than spinning mass gyros.

DIARY OF EVENTS MARCH 2001

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
SIØen For Alle
The Norwegian International Boat Show
Tel. + 23 08 62 80

19-23 March 2001, Inmarsat,
London Conferences
on Communication & IT in Shipping and
Eprocurement in Shipping
Lloyd's List Events
e-mail Claire.owen@informa.com

20-21 March 2001,
The Grosvenor House, London
Containerisation International's Global
Conference 2001
Lloyd's List Events
e-mail aidan.o'donovan@informa.com

5-8 April 2001, Singapore
Singapore Expo International Boating,
Watersports and Marine Equipment
Show Organizes
by the METS ASIA, Messe Dusseldorf Assia
and the RAI Group
Tel. +65 332 9642

10-11 April 2001, Guildhall, London
Seatrade SAFE Shipping Conference
Sponsored by ABS Aco Marit
and Seatrade Revie
Tel. + 44 1206 545121

Η ναυτιλία έχει το δικό της περιοδικό



ΚΑΡΤΑ ΕΓΓΡΑΦΗΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΗ

SUBSCRIPTION APPLICATION FORM

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

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

Εσωτερικό ☐ Ιδιώτες: 17.000 δρχ. (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 E.F.G. 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:

ΤΗΛΕΦΩΝΟ/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

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

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



CONSTRUCTION UNIT



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