

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 37
ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2001
ΤΙΜΗ: 1.500 ΔΡΧ.
4,40 ΕΥΡΩ



COMMITTEE - ΥΠΟΥΡΓΟΣ Ε.Π.

ΜΙΑ ΚΡΙΣΙΜΗ ΣΥΝΑΝΤΗΣΗ ΣΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟ

ΜΑΙΡΗ ΣΟΡΩΤΟΥ-ΤΣΑΠΑΚΗ

Η κυβέρνηση έχει καταδικάσει τον Πειραιά σε ερήμωση

ΓΙΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ

Οι προτάσεις της Ν. Δημοκρατίας για τη ναυτική εκπαίδευση

TOTAL TURBOCHARGER SERVICES

DEVELOPMENT
INVESTMENT
KNOW-HOW

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

TURBOMED operates under certified Quality Management System in accordance with ISO 9002. Therefore its offering products have a high standard value.

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

The workforce of **TURBOMED** offers **TOTAL TURBOCHARGER SERVICES** 24 hour a day round the clock, 365 days a year worldwide, in order to insure the right course at the top.

TURBOMED
TOTAL TURBOCHARGER SERVICES

I. & K. PARASKEVOPOULOS S.A.

67, AKTI MIAOULI, GR - 185 37 PIRAEUS, HELLAS • TEL.: +30-1-4616001 • FAX: +30-1-4616082 • HELP LINE: +30-1-4614010
e-mail: turbomed@otenet.gr



LINE ADVERTISING



Σας ταξιδεύουμε σε 11 μεγάλες πόλεις της Ελλάδας.



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.





**Η αληθινή πολυτέλεια κρύβεται
στο εσωτερικό.**

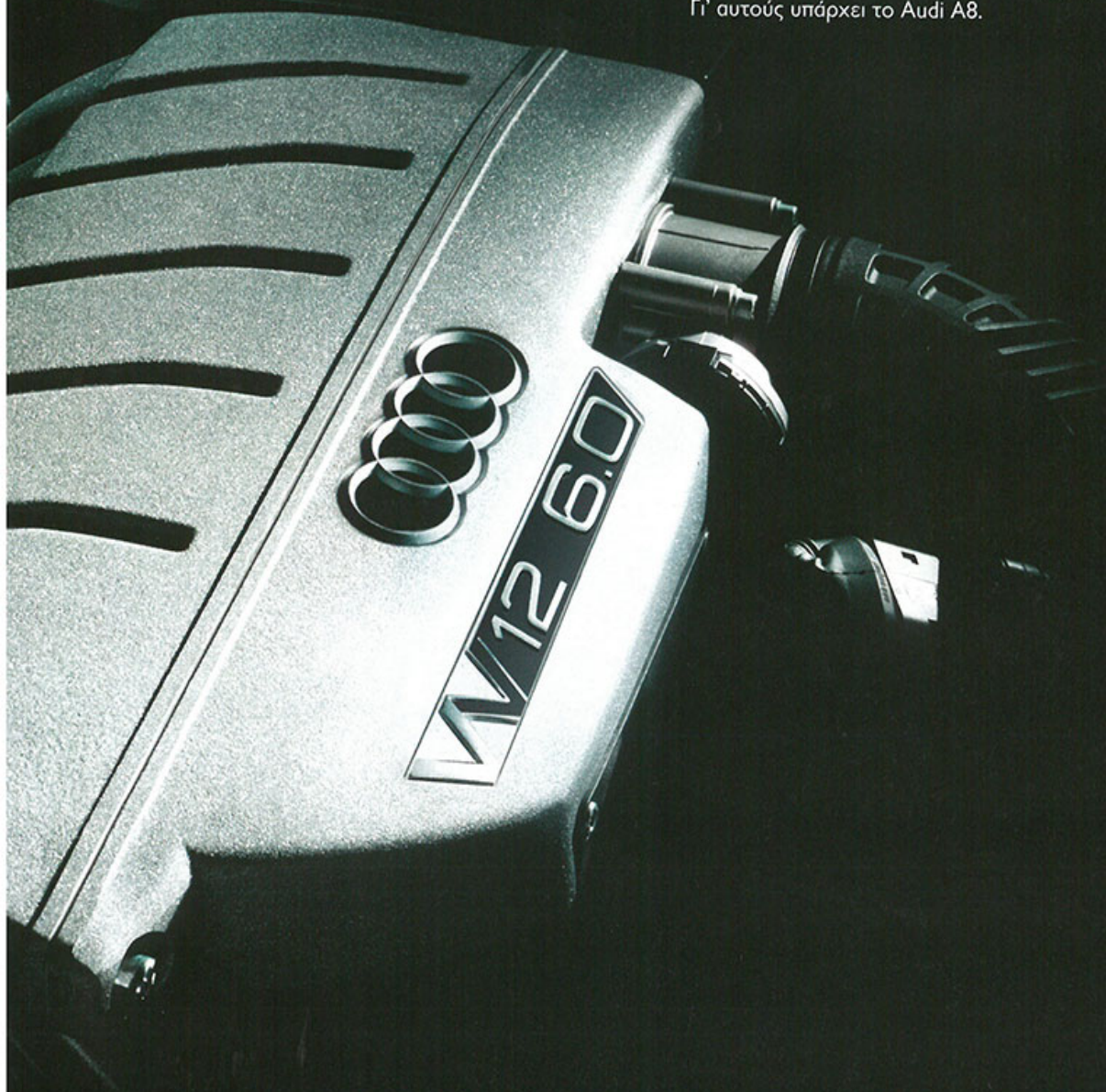
Όταν ανοίγει η πόρτα μιας λιμουζίνας φαίνονται αμέσως
τα δερμάτινα καθίσματα, η άνεση, ο εξοπλισμός.

Για κάποιους αυτό είναι πολυτέλεια. Η αληθινή πολυτέλεια όμως,
δε μένει στην επιφάνεια. Φτάνει βαθιά, στο εσωτερικό.

Σε ένα μοναδικό κινητήρα V12, 6000 κυβικών, με απόδοση 420 ίππων.

Στη μόνιμη τετρακίνηση quattro®. Για πολλούς, η πολυτέλεια
είναι προϋπόθεση. Το πάθος για οδήγηση όμως, είναι ανάγκη.

Γι' αυτούς υπάρχει το Audi A8.



Audi A8, 6.0lt, V12, 420bhp.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Απρίλιος 2001

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



Στο εξώφυλλο, φωτογραφία
από τη συνάντηση
Committee και υπουργού Ε.Ν.



12. ΣΧΟΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

14. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΝΕΑ

22. ΠΑΡΑΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΝΕΑ

28. ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ ΝΕΑ

ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΙ

32. ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ - ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ ΣΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟ
Μία βολιδοσκοπική συνάντηση με στόχο
την ενίσχυση της ελληνικής σημαίας

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ

36. Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΕΧΕΙ ΚΑΤΑΔΙΚΑΣΕΙ
ΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ ΣΕ ΕΡΗΜΩΣΗ!
Συνέντευξη της νομάρχου Πειραιά
Μ. Σορώτου-Τσανάκη

40. ΣΤΗ 10η ΘΕΣΗ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ
Η ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ
Συνέντευξη του γεν. γραμματέα του ΕΟΤ
Ευ. Παννακόπουλου

42. ΟΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ Ν.Δ.
ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

46. ΝΙΚΟΣ ΒΑΡΒΑΤΗΣ: Η ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΗ
ΦΟΡΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ
ΕΧΕΙ ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΦΘΕΙ ΣΤΗΝ ΤΥΧΗ ΤΗΣ

48. ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ:
ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΧΩΡΙΣ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ

54. Η ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 5
ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΟΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ
Της Αλίκης Κιάντου-Παμπούκη

58. ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΕΠΟΠΟΙΑ:
ΒΙΟΙ ΠΑΡΑΛΛΗΛΟΙ
Του Ξεν. Αντωνιάδη

MV AEGEAN I - MV AEGEAN SPIRIT - MTS ARCADIA



GOLDEN SUN CRUISES

...living a dream...

THE AEGEAN SEA & MEDITERRANEAN CRUISE SPECIALISTS

MILLENNIUM



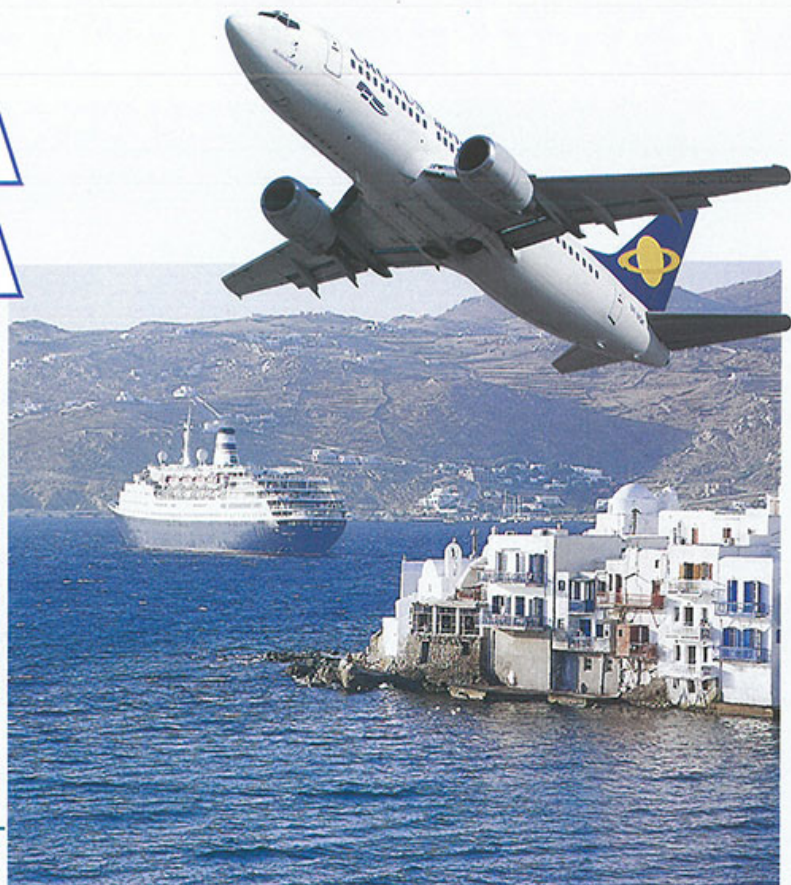
85 Akti Miaouli - 5th Floor - 185 38 Piraeus, Greece
Tel. (30)-(1) 42 91 380 / 42 90 650 - Fax: (30)-(1) 42 91 080 / 42 90 660
e-mail: gscruz@goldensuncruises.com

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

- 64.** ΑΝΤΙΘΕΤΟΙ ΟΙ ΑΚΤΟΠΛΟΟΙ
ΣΤΗ ΜΕΙΩΣΗ ΗΛΙΚΙΑΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
- 68.** Η ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΙΝΑΙ ΕΤΟΙΜΗ
ΤΟ 2004
- 72.** ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ:
ΤΟ ΧΑΑ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΠΡΟΚΛΗΣΗ
ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ
- 72.** ΕΑΡΙΝΕΣ ΔΙΑΚΟΠΕΣ
- 76.** MEMORIES
Το φωτογραφικό «χθες» της ναυτιλίας μας
- 78.** ΠΡΙΝ ΑΠΟ 72 ΧΡΟΝΙΑ
Του Ξενοφώντα Αντωνιάδη



80. ΝΗΟΛΟΓΙΑ

ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

- 84.** ΟΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΙ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΙΣ
ΑΝΤΕΠΙΤΙΘΕΝΤΑΙ
- 86.** AIR NEWS
- 88.** FORUM
- 90.** ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΒΙΒΛΙΩΝ
- 92.** ENGLISH SUPPLEMENT

Αριθμός φύλλου 37

Απρίλιος 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: Λίζα Μαρέλου Σύμβουλος Ειδικών

Θεμάτων: Ηλιάς Γ. Μπίσιος Art Director: Νίκος Αμυλιανίτης Συντακτική Ομάδα: Χάρης Παυλίδης, Νάσος Πουλιakίδης

Ειδικοί Συνεργάτες: Ξέν. Αντωνιάδης, Απ. Δόμβρος, Γιώργος Μπάνος, Τάκης Μακρής Οικονομική Διεύθυνση: Ιωάννα Σωτήρχου-Κανάκη

Υπεύθυνοι Διαφήμισης: Χρήστος Καπόντας, Βενετία Μελεχέ Γραμματεία: Νικολέτα Μοίρα

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

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

Πρακτορείο Διανομής Τύπου: ΑΡΓΟΣ Α.Ε.

Συνδρομές: Εσωτερικού 17.000 δρχ. - 49,88 ευρώ. Λοιπές χώρες 30.000 δρχ. - 88,04 ευρώ. Εταιρείες-Οργανισμοί 20.000 δρχ. - 58,70 ευρώ.

Ναυτικοί και φοιτητές 15.000 δρχ. - 44,02 ευρώ.

Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.

Εκδοτικές Επιχειρήσεις Φίλωνος 46 & Αγίου Σπυρίδωνος 5-7 185 35 Πειραιάς, τηλ. 42.27.111- fax: 42.26.719 e-mail: gratia@ath.forthnet.gr

Απόψεις που εκφράζονται στα ενυπόγραφα άρθρα δεν εκφράζουν απαραίτητα τη γνώμη του περιοδικού. Παρόλο που καταβλήθηκαν προσπάθειες για να βεβαιωθεί ότι οι περιεχόμενες στο περιοδικό πληροφορίες είναι σωστές, το περιοδικό δεν είναι υπεύθυνο για οποιαδήποτε ανακρίβεια που τυχόν έχει παρεισφρήσει. Κανένα κείμενο ή φωτογραφία δεν μπορεί να αναπαράχθει, αντιγραφεί ή αναδημοσιευθεί χωρίς την προηγούμενη έγγραφη άδεια των ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ.



☆☆☆☆
RODOS PRINCESS
BEACH HOTEL



Το ξενοδοχείο Rodos Princess βρίσκεται στην απείραχτη νότιο-ανατολική πλευρά του νησιού της Ρόδου, μόλις 18χλμ. από τη Λίνδο με τη διάσημη Ακρόπολη και 5χλμ. από το παραδοσιακό χωριό Ασκληπείος. Ένα μοντέρνο και άνετο ξενοδοχείο 4 αστέρων με εξαιρετική θέα στο απέραντο γαλάζιο, το ξενοδοχείο διαθέτει άνετα σαλόνια, μπαρ, εστιατόρια, σνακ μπαρ, σειρά καταστημάτων, παιδική χαρά, παιδική πισίνα, μεγάλη εξωτερική πισίνα, 2 γήπεδα τένις με φωτισμό, animateurs. Η πλειονότητα των δωματίων είναι με απευθείας θέα στη θάλασσα ενώ μερικά με πλευρική θέα προς τη θάλασσα. Μπορείτε να επιλέξετε ανάμεσα στις Executive Suites, σουίτες, οικογενειακά δωμάτια και διώκινα. Όλα με μπάνιο/ντους, τηλέφωνο, τηλεόραση με δορυφορικά προγράμματα, ψυγείο, χρηματοκιβώτιο, κλιματισμό, μπαλκόνι ή αυλή. Πλούσιο μπουφέ με αμερικανικό προκινό και δείπνο. Διασκέδαση, ειδικές βραδιές, παραλία και διάφορα σπορ.

Located at the unspoiled southeast part of the island of Rhodes, 18 km from Lindos with its famous Acropolis and 5 km from the traditional village 'Asklepion'. The Rodos Princess Beach Hotel is a modern and comfortable 4 star hotel, with excellent sea view offering relaxing holidays in a quiet natural location in combination with facilities and service of a 4 star hotel. Guests have at their disposal: living rooms, bars, restaurants, snack bars, beach snack bar, shopping gallery, playground, children's swimming pool, large exotic swimming pool, 2 tennis courts with floodlights, entertainment. The majority of rooms are with direct sea view whilst others with side sea view. You may select among our Executive Suites, suites, family rooms and double rooms. All rooms are equipped with bath/shower, telephone, satellite television, mini fridge, safe deposit box, air conditioning, balcony or terrace. American breakfast and dinner are served in buffet style. Entertainment, special events, beach and variety of sports.

Rodos Princess Beach Hotel GR 851 09 - Kiotari Rodos

Τηλ.: (0244) 4 7102, Fax: (0244) 4 7267, e-mail: info@rodos-princess.gr, <http://www.rodos-princess.gr>



Πολύ φοβούμαστε ότι το υπό διαμόρφωση υπουργικό νομοσχέδιο περί του νομικού πλαισίου της λειτουργίας του Λιμενικού Σώματος επηρεάζεται από κάποιες προτάσεις που έχουν διατυπωθεί για την κατάργηση του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και τη συγχώνευσή του με το υπουργείο Μεταφορών. Με τα ενδεχόμενα αυτά εν εξελίξει, γεννάται το ερώτημα αν το Λ.Σ. θα περιοριστεί στον αποκλειστικό ρόλο της Ακτοφυλακής ή θα παραμείνει

με την ενιαία αρμοδιότητα της προαγωγής της εμπορικής ναυτιλίας και της θαλάσσιας αστυνόμευσης;

Όπως είναι φυσικό, απόψεις και επιχειρήματα υπάρχουν ή προβάλλονται και από τις δύο πλευρές. Τη θέση της Ακτοφυλακής υποστηρίζει η αντίληψη ότι η επιβάρυνση των στελεχών του Λ.Σ. με ναυτιλιακά καθήκοντα δεν επιτρέπει την αποτελεσματική αντιμετώπιση των σημερινών αναγκών της χώρας στον τομέα της τάξης και ασφάλειας στη θάλασσα. Έναν τομέα ο οποίος, με την ευρύτητα που του έχουν προσδώσει οι σύγχρονες μορφές παρανομίας, έχει ιδιαίτερα διογκωθεί από τη δίωξη της εγκληματικότητας μέχρι τη φύλαξη των θαλασσίων συνόρων και από την προστασία του περιβάλλοντος μέχρι τη διάσωση κινδυνευόντων στη θάλασσα. Η μορφή αυτή, που μετατρέπει το Λ.Σ. σε καθαρώς αστυνομικό σώμα, αφενός μεν προβάλλει δικαιολογημένα την ανάγκη ενίσχυσης του Σώματος σε προσωπικό και πλωτά μέσα. Αφετέρου δε, συνδυάζεται εύκολα με την πολιτικοποίησή του, τη συνδικαλιστική του οργάνωση, τα ωράρια εργασίας και τις υπερωριακές αμοιβές.

Αυτή είναι η μία γνώμη. Υπάρχει όμως και η πραγματικότητα της ενιαίας διοίκησης. Πατί η εμπορική ναυτιλία, ιδιαίτερα η ελληνική, δεν είναι μόνον αστυνόμευση λιμένων και ακτών ούτε μόνον ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες. Είναι η πρώτη ναυτιλία του κόσμου. Και έχει απόλυτη ανάγκη ναυτιλιακής πολιτικής που παράλληλα με την αστυνόμευση περιλαμβάνει τη ναυτιλιακή οικονομία, τη ναυτεργασία, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και τη ναυτική παιδεία. Με το βάρος αυτών των καθηκόντων, το Λ.Σ. κατ'άφευγε να παράγει και ναυτιλιακή πολιτική που κατά κοινή ομολογία ήταν το αποτέλεσμα «του επιστημονικού προβληματισμού των επιφανών στελεχών του Λ.Σ.». Είναι η πολιτική που στηρίζει την ελληνική ναυτιλία, οργάνωσε τα λιμάνια, συμπαραστάθηκε στον ναυτικό και συγκρότησε το οικοδόμημα των ναυτικών σχολών. Γεγονός που οφείλεται στην επιστημονική μόρφωση, την παράλληλη στρατιωτική και ναυτική εκπαίδευση και την ανεκτίμητη πείρα της υπηρεσιακής εναλλαγής σε θέσεις και καθήκοντα. Την πραγματικότητα αυτή είμαστε βέβαιοι ότι γνωρίζει ο αρμόδιος υπουργός και θα τις λάβει υπ' όψιν το υπουργικό νομοσχέδιο.

Níkos Límpos

LONDON	3	ON TIME
PARIS	6	ON TIME
ROME	4	ON TIME
MUNICH		ON TIME
AMSTERDAM	8	ON TIME
COLOGNE		ON TIME
FRANKFURT	2	ON TIME
STUTTGART	7	ON TIME
ATHENS	5	ON TIME
THESSALONIKI		ON TIME
RHODES	9	ON TIME
HERAKLION	1	ON TIME
CHANIA		ON TIME
KARFALA		ON TIME

ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΗ ΕΛΛΑΔΑ - ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΗ ΕΥΡΩΠΗ

Αθήνα • Θεσσαλονίκη • Ρόδος • Ηράκλειο • Χανιά • Καβάλα • Λονδίνο • Παρίσι • Ρώμη • Μόναχο
Ντύσσελτορφ • Κολωνία • Φρανκφούρτη • Στουτγάρδη. Για την καλύτερη εξυπηρέτησή σας,
προσθέτουμε συνεχώς νέους προορισμούς. Στην Ελλάδα και στο εξωτερικό. Πάνω από 300
πτήσεις την εβδομάδα, με μεγάλα Boeing 737-300/400, με τέλειο service και μοναδική
συνέπεια, κάνουν τα ταξίδια σας με την CRONUS airlines μια υπέροχη εμπειρία.



www.cronus.gr

Π ρ ώ τ η σ α ς ε π ι λ ο γ ή .

CRONUS
airlines

Αθήνα: (01) 99.44.444 • Θεσσαλονίκη: (031) 870.555 • Ρόδος: (0241) 25.444 • Ηράκλειο: (081) 343.366 • Χανιά: (0821) 51.100 • Καβάλα: (051) 223.020 • Λονδίνο • Παρίσι • Ρώμη • Μόναχο • Ντύσσελτορφ • Κολωνία • Φρανκφούρτη • Στουτγάρδη

Αχ, αυτά τα συμφέροντα

Είτε εντός είτε εκτός Ελλάδος, τελικά αυτή η χώρα τις περισσότερες φορές σε πληγώνει.

Απ' ό,τι μου τιτίβισε ένα πουλάκι, Έλληνας αξιωματούχος που εργάζεται σε καίριο πόστο στην Ευρωπαϊκή Ένωση, δεν πολυενδιαφέρεται για τις ελληνικές θέσεις... Τον συμ-φέρει -απ' ό,τι μου μετέφεραν- να προωθεί περισσότερο τις ισπα-νικές θέσεις! Βέβαια, η

«ιστορία» είναι γνωστή στην ελληνική αντιπροσωπεία και μάλιστα εκπρόσωπός της έλεγε ότι οι κινήσεις του κυρίου αξιωματούχου ελέγχονται. Ας θυμηθούμε τη Βούλα Πατουλίδου με το πασίγνωστο «για την Ελλάδα ρε γαμώ το» και ας κάνουμε το σταυρό μας...

Τι συνέβη;

Εντύπωση προκάλεσε στα μέσα Μαρτίου η απαγόρευση απόπλου του «Κνωσός Παλής» ύστερα από έλεγχο κλημακίου της Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων, όπου διαπιστώθηκαν αντικανονικότητες στο μηχανοστάσιο. Είναι δυνατόν σε αυτό τον κορσάρ των Μινωικών Γραμμών, μέσα σ' ένα τρίμηνο από την έναρξη τωνδρομολογιών του, να διαπιστώνονται αντικανονικότητες; Κύριοι της διοίκησης των Μινωικών, μήπως πρέπει να σας προβληματίσει το γεγονός; Μήπως πρέπει να ερευνήσετε το θέμα σε βάθος; Ίσως έχει «ψαχνό».

«Φωτιά και λάβρα» ο Βαρβατές...

Διάβασα τον απολογισμό πεπραγμένων του 2000 του προέδρου των μεσογειακών-φορτηγών κ. Ν. Βαρβατέ και εντυπωσιάστηκα. Τι καταγγελίες ήταν αυτές;

Τι «βόμβες» έριξε ο πρόεδρος; Μίλησε για κυβερνητική ατομία για μέτρα στον συγκεκριμένο κλάδο, για έτος χαμένων ευκαιριών... Ότι ο κλάδος εδώ και 15 χρόνια έχει εγκαταλειφθεί στην τύχη του από το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, αφού δεν υπάρχει καν πλίσιο αρχών! Σύμφωνα με τον Ν. Βαρβατέ, επί 9 μήνες αναμένει η Ένωση τον υπουργό Εμπ. Ναυτιλίας να προγραμματίσει μία συνάντηση και να συζητηθούν εκτενώς τα προβλήματα των μεσογειακών φορτηγών. «Φωτιάς» άναψε ο Ν. Βαρβατέ. Αν, δε, υλοποιήσει την «απειλή», ότι η συνεργασία με τον Τύπο δεν θα είναι πλέον χαμηλών τόνων αλλιά έντονη, τότε θ' αρχίσει το... πανηγύρι.

Όλα καλώς...

Όλα καλώς είναι καμωμένα στο Λιμενικό Σώμα και η ηγεσία συνεχίζει το έργο της.

Αυτή είναι η κρίση, και απολύτως σεβαστή, του υπουργού Εμπ. Ναυτιλίας.

Ο Ανδρέας Συρίγος, όπως και ο Ν. Οικονομάκης παρέμειναν στις θέσεις τους.

Παρά την έντονη φημολογία δεν κύθηκε... αίμα και η απομάκρυνση του β' υπαρχηγού Αντ. Καραμικαλάκου μάλλον αναμενόμενη ήταν.

Πάντως, στο Λιμενικό κάποιοι γέλιασαν με έναν αρχιπλοίαρχο, ο οποίος -όπως λέγεται- διέδιδε πως αυτός θα προβιβαζόταν σε αρχηγό και «έψαχνε» για τους... υπαρχηγούς του.

Ας παραμείνει στο βαθμό του αρχιπλοίαρχου και έχει ο Θεός...

ΚΟΥΙΖ

Τίνος παράγοντα της Ναυτιλίας που καθημερινά κινείται στην ακτή Μιαούλη, ο ήχος κλήσης του κινητού του μεταδίδει τον ύμνο του Παναθηναϊκού;... Δεν γνωρίζω αν μετά την «τεσσάρα», στη Λεωφόρο, εξακολουθεί να «παινίζει» ο ύμνος...

Τραπεζική τοκογλυφία

Ναυτική αθιευτική εταιρεία, θύμα κι αυτή της «νόμιμης» τραπεζικής τοκογλυφίας, ζήτησε από την Αγροτική Τράπεζα να της χορηγήσει τα στοιχεία από το φάκελό της «οφειλής», σύμφωνα με τη σχετική διάταξη του Ν. 2873/2000, και έλαβε την απάντηση ότι, για να προβεί η τράπεζα στις χρονοβόρες και επίπονες εργασίες της ανάληψης κίνησης των λογαριασμών των δανείων κ.λπ., θα πρέπει να της καταβληθεί προμήθεια ποσού 100.000 δραχμών.

Άραγε αυτές οι πρακτικές είναι εν γνώσει των αρμοδίων υπουργών, του Συνηγόρου του Πολίτη, της Ευρωπαϊκής Ένωσης;

Και σε τελική ανάλυση του εισαγγελέα; Θα μας απαντήσει κανείς;

Κάτι άλλαξε!..

Κάτι έχει αλλάξει, προς το καλύτερο, το τελευταίο διάστημα στις σχέσεις του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας... Δεν είναι πλέον τόσο «κουμπωμένος» όσο ήταν μέχρι τα τέλη Φεβρουαρίου. Είναι πιο ανοιχτόκαρδος, πιο ομιλητικός με εκπροσώπους εφοπλιστικών ενώσεων και ναυτεργατικών σωματείων καθώς και με τους ναυτιλιακούς συντάκτες. Απ' ό,τι πληροφορήθηκα, η μεταστροφή άρχισε να εκδηλώνεται στον ετήσιο χορό του YEN, όπου ο κ. Παπουτσής χόρεψε τη ζέμπικιά του. Βέβαια και σε αυτόν το χορό ο Γιώργος Κατσιφάρας ήταν «όλα τα λεφτά», όμως για τον Χρήστο Παπουτσή κάτι ήταν η αλληλαγία προς το καλύτερο. Δεύτερο δείγμα μεταστροφής ήταν το καλό κλίμα που δημιούργησε στο Λονδίνο, στη συνάντηση με τους εφοπλιστές. Εγώ το θέμα το παρακολουθώ και θα σας... αναφέρω αν η μεταστροφή έχει και συνέχεια. Προς το καλύτερο, έτσι;

Σ. Ξανθόπουλος

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

Το καλοκαίρι του 2000 η Ναυτιλιακή Εταιρία Λέσβου «τάραξε τα νερά» της Ελληνικής Ακτοπλοίας, 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 ίδιου 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 MONOHULL



NEL LINES

Ταξίδι με ιδιαίτερη σημασία

Το τελευταίο ταξίδι του πρωθυπουργού στο Λονδίνο είχε μία πρόσθετη σημασία. Και η σημασία αυτή επιβεβαιώνεται από το γεγονός ότι σχεδιάστηκε με πνεύμα μυστικότητας μάλλον, παρά διατυμπανίστηκε.

Ο λόγος δεν ήταν βεβαίως οι πολιτικές επαφές με την αγγλική κυβέρνηση, όσο οι επαφές και συνομιλίες που θα είχε ο κ. Σημίτης με τον ελληνικό εφοπλισμό. Συνομιλίες που απέβλεπαν στη διερεύνηση των δυνατοτήτων επενδυτικών πρωτοβουλιών στην Ελλάδα, από τους εφοπλιστές του Committee, και στην οικονομική ενίσχυση της πατρίδας τους.

Μέχρι εδώ καλή. Προς τι όμως η πρωθυπουργική σπουδή; Κύκλοι που είναι σε θέση να γνωρίζουν, συνδέουν την ανάγκη που αισθάνθηκε ο κ. Σημίτης να έλθει σε επαφή με τον ελληνικό εφοπλισμό, με την πρόθεσή του να επιβεβαιώσει δημοσίως ότι, η κυβέρνησή του που έχει κατά κόρον κατηγορηθεί από την αντιπολίτευση για σχέσεις διαπλοκής με συγκεκριμένο επιχειρηματία, δεν είναι προσδεσμένη σε κάποιο επιχειρηματικό όραμα. Αντιθέτως, έχει τη διάθεση να μοι-

ράσει την πίτα, αρκεί να εκδηλωθεί το ανάλογο επιχειρηματικό ενδιαφέρον. Με άλλα λόγια, καλεί ο πρωθυπουργός τους ναυτιλιακούς επιχειρηματίες να επενδύσουν στη χώρα και συγχρόνως να επανασυνδέσουν την κατά θάλασσα επιχειρηματική δραστηριότητά τους με την πατρίδα, όπως συνέβαινε στο παρελθόν με τον Ωνάση, τον Νιάρχο, τον Ανδρεάδη, τους Χανδρήδες, τους Γουλιανδρήδες και τόσους άλλους.

Ο ελληνικός εφοπλισμός του Λονδίνου είδε θετικά την προσπάθεια αυτή της κυβέρνησης. Σε αυτό άλλωστε το πνεύμα ήταν και η αναφορά του προέδρου του Committee κ. Ε. Εμπειρίκου, ο οποίος διαβεβαίωσε τον πρωθυπουργό ότι οι ναυτιλιακοί επιχειρηματίες του Λονδίνου θα συνδράμουν την ελληνική κυβέρνηση στις προσπάθειές της για την ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας.

Εμπόδια στην προσπάθεια;

Βεβαίως, επειδή στο χώρο της οικονομίας τίποτε δεν γίνεται χωρίς ανταποδοτικότητα, θα πρέπει να επισημάνουμε ιδιαίτερα ότι για να απευστεί ο ελληνικός εφοπλισμός να ανταποκριθεί στο πρωθυπουργικό κάλεσμα, θα πρέπει να δει να χαράσσεται και μια πιο ρεαλιστική ναυτιλιακή πολιτική.

Υπ' αυτήν την έννοια, η ρήση του προέδρου της Ενωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, ότι «δεν είναι ντροπή να συνεργάζεται η κυβέρνηση με τον εφοπλισμό», θα εξακολουθεί να ηχεί αρνητικά και να επηρεάζει τις σχέσεις της Πολιτείας με τους ναυτιλιακούς επιχειρηματίες. Άλλωστε, δεν μπορούμε να φαντασθούμε ότι τα συμφέροντα των εδρευόντων στο Λονδίνο εφοπλιστών είναι διαφορετικά από εκείνα των εφοπλιστών της ΕΕΕ. Υπ' αυτήν την έννοια δεν θα πρέπει να παρερμηνευθεί η ικανοποίηση που εξέφρασε ο κ. Εμπειρίκος για τις επαφές που είχε το Committee με τον πρωθυπουργό και τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας. Σε τελευταία ανάληψη οικοδομής ήταν.

Τι εννοούμε με αυτά. Δεν είμαστε βέβαιοι ότι σε ζητήματα αμιγώς ναυτιλιακής πολιτικής, ο κ. Παπουτσής ήλθε πιο κοντά στις θέσεις του εφοπλισμού. Είναι χαρακτηριστική η φράση του στο ζήτημα της ανταγωνιστικότητας και που διαφέρει από εκείνη του εφοπλισμού ως προς το μείζον πρόβλημα της σύνθεσης των πληρωμάτων. «Από την πλευρά της ανταγωνιστικότητας -είπε ο κ. Παπουτσής- όπως αναλύεται πλέον στο νέο ευρωπαϊκό πλαίσιο, δεν μπορούμε να αδικούμε την έννοια της

ανταγωνιστικότητας, επικεντρώνοντας τη συζήτηση μόνο στην αλλαγή της σύνθεσης των πληρωμάτων. Υπάρχουν άλλοι παράγοντες που παίζουν καθοριστικό ρόλο στην ανταγωνιστικότητα...».

Αν ο κ. Παπουτσής εννοεί το θέμα της φορολογίας, ας προχωρήσει άμεσα η κυβέρνηση στην αλλαγή της και προσαρμογή της σε αυτά που ισχύουν σε άλλες ευρωπαϊκές ναυτιλίες, αφού ο ίδιος ο υπουργός έχει ομολογήσει ότι υπάρχουν περιπτώσεις που η φορολογία του ελληνικού πλοίου είναι αυξημένη ακόμη και κατά 300% σε σχέση με το φορολογικό καθεστώς που αντιμετωπίζουν τα πλοία άλλων ευρωπαϊκών σημείων.

Σε τελευταία ανάληψη, ποσώς ενδιαφέρει τον εφοπλισμό αν υπάρχει στο θέμα αυτό κόντρα μεταξύ του υπουργού Ναυτιλίας και του υπουργού Εθνικής Οικονομίας. Είναι θέμα καθαρώς κυβερνητικό και ας συντονισθούν, διότι από κάτι τέτοιες ενδοκυβερνητικές διεκδικαστικές μπορεί να αποτύχει αυτό που επιχειρεί να δημιουργήσει ο πρωθυπουργός. Δηλαδή τη μεγαλύτερη σύνδεση της ελληνικής ναυτιλίας με την πατρίδα της, σε θέματα όχι μόνο νηολογίου αλλά και ευρύτερης υποδομής.

Αντιφάσεις

Με βάση τα παραπάνω, θεωρούμε λανθασμένη την υπουργική προσέγγιση ότι η διατήρηση των Ελλήνων ναυτικών συνδυάζεται με το μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας.

Σαφώς και χωρίς Έλληνες ναυτικούς δεν μπορεί να είναι ευοίωνα το μέλλον της ναυτιλίας μας. Αρκεί να μην εννοεί ο υπουργός ότι για να υπάρξουν Έλληνες ναυτικοί πρέπει να υπάρχει ναυτιλία.

Διότι, απλώς και μόνον η ύπαρξη περισσοτέρων πλοίων υπό ελληνική σημαία δεν εξασφαλίζει αυτομάτως και την επάρκεια ναυτικών. Πρέπει να υπάρξουν κίνητρα.

Το κίνητρο από πλευράς πλοιοκτητών είναι οι υψηλοί μισθοί και οι συνθήκες εργασίας. Αυτά υπάρχουν. Υπάρχουν όμως και κίνητρα από την πλευρά του κράτους.

Πού είναι η φορολογία, λ.χ., των ναυτικών, διευκολύνσεις ως προς τη στρατιωτική θητεία και βεβαίως το ασφαλιστικό σύστημα που θα καλύπτει τους μέλλοντες ναυτι-

λομένους. Διότι ποιος θα αποφασίσει να ακολουθήσει ναυτική σταδιοδρομία όταν θα γνωρίζει ότι όταν θα έλθει η ώρα της απομάχιας του δεν θα πάρει σύνταξη; Ή όταν η ιατροφαρμακευτική περίθαλψή του θα είναι ανεπαρκής;

Κατά την άποψη του κ. Παπουτσή, το ΝΑΤ θα διασωθεί με τη διεύρυνση της βάσης των ασφαλισμένων. Από οικονομικής συλλογιστικής η άποψη είναι ορθή. Αλλά δεν είναι χρέος των εφοπλιστών μόνο να φέρουν νέους στο ναυτικό επάγγελμα. Ούτε μπορεί να βασισθεί το κράτος στη μακροπρόθεσμη αυτή προοπτική, δηλαδή να περιμένει το Ταμείο τις εισφορές των νεοεισερχομένων για να διασωθεί!

Σε τελευταία ανάληψη, των φρονίμων τα παιδιά πριν πεινάσουν μαγειρεύουν.

Η τελευταία ευκαιρία

Χωρίς υπερβολή, η προσπάθεια, τις τελευταίες ημέρες, για την πώληση σε ιδιωτικά χέρια της άλλοτε μεγαλύτερης ναυπηγικής βιομηχανίας στην ανατολική Μεσόγειο, των Ναυπηγείων Σκαρμαγκά δηλαδή, είναι η τελευταία.

Μετά από πολλαπλές περιπέτειες που κόστισαν δισεκατομμύρια στον Έλληνα φορολογούμενο, η μονάδα, μετά και την υποβολή αιτήσεως εκδήλωσης ενδιαφέροντος, στις 9 Μαρτίου, από εννέα επιχειρηματικούς ομίλους, βρίσκεται στο δρόμο της ιδιωτικοποίησής της. Ευχόμαστε τουλάχιστον.

Εκείνο το οποίο θα πρέπει να ευχηστούμε επίσης είναι να μη σημειωθεί κάποια νέα εμπλοκή εξ εκείνων που έχουν να κάνουν με την ανάμιξη του συνδικαλιστικού οργάνου των εργαζομένων στην όλη υπόθεση. Βεβαίως, υποτίθεται ότι οι εργαζόμενοι έχουν καταβάλει χρήματα, για τη σταδιακή εξαγορά του 49% της μονάδας, βάσει της συμφωνίας του 1995, που έγινε στο πλαίσιο της αδυναμίας της κυβέρνησης του ΠΑΣΟΚ να πωλήσει τα ναυπηγεία, εξαιτίας της αντίδρασης των εργαζομένων. Και επομένως πρέπει να έχουν λόγο. Όμως κάνει εντύπωση το γεγονός ότι ο πρόεδρος του συνεταιρισμού των εργαζομένων έχει ταχθεί ανεπιφύλακτα υπέρ του έχοντος το μόνιμο των ναυπηγείων, ο οποίος θα εμφανιζόταν ως εκπροσωπών επιχειρηματικό σχήμα που ενδιαφέρεται για τον Σκαρμαγκά. Μία τέτοια παράμετρος θα ήταν δυνατόν να δημιουργήσει προβλήματα και να αποθαρρύνει ξένους επενδυτές, οι οποίοι πάντως, έξι τον αριθμό, συμπεριλαμβανονται μεταξύ εκείνων που έχουν υποβάλει αιτήσεις εκδήλωσης ενδιαφέροντος.

Από ελληνικής πλευράς ενδιαφέρον έχει εκδηλωθεί από τον κ. Ταβουλάρη του Ομίλου Νεωρίου Σύρου και Ελευσίνος και από τον κ. Ν. Πατέρα, η λιβεριανή εταιρεία του οποίου συνεργάζεται με ναυπηγικές μονάδες στη Νότιο Αμερική.

Το επιχειρηματικό ενδιαφέρον, βεβαίως, για την απόκτηση των Ναυπηγείων συναρτάται προς το πρόγραμμα παραγγελιών που έχει η μονάδα για λογαριασμό του Πολεμικού Ναυτικού, το οποίο, εφόσον υλοποιηθεί, ανέρχεται στο ιλιγγιώδες ποσό του 1,5 τρισεκατομμυρίου δολαρίων. Αφορά δε στη ναυπήγηση τριών κανονιοφόρων και τεσσάρων υποβρυχίων γερμανικής τεχνολογίας, αλλά και στον εκσυγχρονισμό μεγάλου τμήματος του πολεμικού στόλου.

Τα ναυπηγεία του Σκαρμαγκά πρέπει να ιδιωτικοποιηθούν το συντομότερο δυνατόν, διότι, παρά τις παραγγελίες που ήδη έχουν λάβει και έχουν διεκπεραιώσει, δεν βρίσκονται και στην καλύτερη οικονομική κατάσταση. Το Δημόσιο, για παράδειγμα, εις βάρος του οποίου υπάρχουν καταπτώσεις εγγυήσεων ύψους ενός τρισεκατομμυρίου δολαρίων, αρνείται να εγγυηθεί δάνειο ύψους 15 δισ. δολαρίων το οποίο είναι αναγκασμένη να καταβάλει η ΕΤΒΑ προς τη μονάδα, για να κατορθώσει να λειτουργήσει αυτή μέχρις ότου περάσει σε ιδιωτικά χέρια. Αντιλαμβάνεται επομένως κανείς ότι, στην περίπτωση που αποτύχει και η νέα προσπάθεια αποκρατικοποίησης του Σκαρμαγκά, τότε η μονάδα θα οδηγηθεί σε κλείσιμο, δεδομένου ότι ούτε και η ΕΤΒΑ είναι διατεθειμένη να συντηρεί τα ναυπηγεία, δημιουργώντας γι' αυτήν μία ζημία με επιπτώσεις στη χρηματιστηριακή της αξία.



Ο ρόλος του Λιμενικού στη νέα εποχή

Πραγματοποιήθηκε στην Πάτρα η 6η γενική συνέλευση της ΠΕΠΛΣ. Στη συνέλευση συμμετείχαν αντιπροσωπείες από όλες τις υπηρεσίες του Λιμενικού Σώματος από όλη την Ελλάδα (310 άτομα).

Η γενική συνέλευση εξέτασε σε βάθος όλα τα προβλήματα που απασχολούν το Λιμενικό Σώμα.

Με ομόφωνη απόφασή της ενέκρινε και απαίτησε να δοθούν λύσεις στα εξής χρονίζοντα προβλήματα:

- Θέσπιση σύγχρονου νομοθετικού πλαισίου οργάνωσης-λειτουργίας του Λ.Σ. με τη δημιουργία Αρχηγείου όπως ακριβώς συμβαίνει σε όλες τις σύ-

χνες Ακτοφυλακές.

- Απεμπλοκή του Λ.Σ. από ξένα προς την αποστολή του καθήκοντα (ΝΑΤ, Οίκος Ναύτου, λ.μ. τέλη κ.λπ.).

- Άμεση αύξηση της οργανικής δύναμης του Λ.Σ. σε περίπου 11.000 άτομα.

- Θέσπιση εσωτερικού κανονισμού οργάνωσης-λειτουργίας Λ.Σ. (αριθμητική δύναμη Υπηρεσιών, δημιουργία κανόνων και κατάλληλων συνθηκών εργασίας).

- Καθιέρωση επιτέλους ωραρίου εργασίας, που τον 21ο αιώνα το Λ.Σ. δεν κατόρθωσε να θεσμοθετήσει.

- Απεμπλοκή από τον ΣΠΚ.

- Αναβάθμιση της υγειονομικής περίθαλψης-ελεύθερη επιλογή γιατρού με δικαιώματα περίθαλψης και στα κρατικά νοσοκομεία.

- Εξοπλισμός του Λ.Σ. με σύγχρονα μέσα και υλικά (οχήματα-οπλισμό-τηλεπικοινωνίες-σκάφη-αεροσκάφη-ελικόπτερα-ιματισμό κ.λπ.).

- Οι προμήθειες να γίνονται με στρατιωτικές προδιαγραφές με βάση τις ανάγκες, τις συνθήκες και τον αντίπαλο που αντιμετωπίζουμε. Επίσης να ισχύουν και για το Λ.Σ. οι περί προμηθειών διατάξεις των Ενόπλων Δυνάμεων.

- Στέγαση των Υπηρεσιών σε κατάλληλα και αξιοπρεπή κτίρια.

- Συνεχής επιμόρφωση του προσωπικού.

- Η ίδρυση Ακαδημίας Λ.Σ. που έχει εξαγγελθεί από τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, στην Αλεξανδρούπολη, πρέπει με πολύ γρήγορες διαδικασίες να λειτουργήσει.

- Αναγνώριση της εργασίας μας ως επικίνδυνης και ανθυγιεινής.

- Να δοθεί πριμ παραγωγικότητας όπως σε όλους τους δημοσίου υπαλλήλους.

- Να δοθούν κίνητρα για τους υπηρετούντες στην παραμεθόριο.

- Να δοθεί επίδομα στους υπηρετούντες στα πλωτά περιπολικά σκάφη και στους συναδέλφους της επισκευαστικής βάσης.

- Επέκταση του άρθρου 2 παρ. 18 του Ν. 2703/99 και για τους υπηρετούντες στα ΠΛΣ που επικειρούν.



Ενστάσεις και προτάσεις των ναυπηγών-μηχανολόγων

Ο Σύνδεσμος Ελλήνων Ναυτικών Τεχνικών Συμβούλων και Πραγματογνομώνων, παρακολουθώντας τα προβλήματα που έχουν παρουσιαστεί με τις πραγματογνομώσεις που αφορούν τη διεύθυνση των ναυτικών ατυχημάτων, κοινοποίησε τις αντιρρήσεις των μελών του σχετικά με το σύστημα διορισμού ναυτικών τεχνικών πραγματογνομώνων από τα δικαστήρια. Τα κύρια σημεία των ενστάσεων καθώς και των προτάσεων του Συνδέσμου είναι τα εξής:

«Σε χώρες της Δυτικής Ευρώπης έχουν αναπτυχθεί ειδικά επιμορφωτικά τμήματα για τους τεχνικούς εκείνους που θέλουν να ασχοληθούν με το

συγκεκριμένο τομέα των επιθεωρήσεων και πραγματογνομωσώνων, έχει δε δημιουργηθεί και ένας οργανισμός, ευρωπαϊκής εμβέλειας, με όνομα Federation of European Maritime Associations of Surveyors and Consultants (Ομοσπονδία Ευρωπαϊκών Συνδέσμων Επιθεωρητών & Πραγματογνομώνων), του οποίου ο Σύνδεσμός μας είναι μέλος.

Εις τα καθ' ημάς ο ορισμός πραγματογνομώνος μπορεί να γίνει από κάθε αιτούντα δι' απλής αιτήσεως εγγραφής σε καταλόγους δικαστηρίων. Έχοντας κάνει τις ανωτέρω τοποθετήσεις, θεωρούμε ότι το ανωτέρω περιγραφόμενο σύστημα διορισμού ναυτικών τεχνικών πραγματογνομώνων από τα δικαστήρια δεν είναι δυνατό να οδηγήσει στην επιλογή των καταλλήλων προσώπων και να είναι αντικειμενική, αφού οι αξιολογούντες τα προσόντα δεν έχουν τις ανάλογες τεχνικές γνώσεις. Τα σημαντικότερα προσόντα και δεσμεύσεις ενός επιθεωρητού πραγματογνομώνος είναι τα εξής:

- Δίπλωμα ανωτάτης εκπαιδευτικής βαθμίδας στον τεχνικό τομέα που θα άπτεται η πραγματογνομωσύνη.

- 15 έτη πραγματική εξάσκηση του επαγγέλματος, στον τομέα του διπλώματός του, με τεκμηριωμένο βιογραφικό σημείωμα.

- 5 επί πλέον έτη πείρας σε πιστοποιημένες πραγματογνομωσύνες στον ιδιωτικό ή δημόσιο τομέα με δείγμα γραφής του έργου του.

- Εξοικείωση με το πλέγμα των πολυπλοκών κανονισμών που διέπουν τη ναυτιλία.

- Άμεμπτο φήμη κατά κρίση αγαθού ανδρός και ανεξαρτησία από τοποθετήσεις και εξορτήσεις από συμφέροντα και παροταξιακές τοποθετήσεις, που μπορεί να επιδράσουν στην κρίση του.

ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΕΕ

Ο κ. Γιάννης Λύρας ομιλητής σε συνέδριο στις Ην. Πολιτείες

Στο διεθνές συνέδριο που διοργάνωσε η Ναυτιλιακή Ένωση του Κονέκτικατ στο Στάνφορντ των Ην. Πολιτειών, μεταξύ 19 και 21 Μαρτίου, ο πρόεδρος της Ενωσης Ελλήνων Εφοπλιστών ήταν ένας εκ των κυρίων ομιλητών. Στο συνέδριο αυτό, στο οποίο πήραν μέρος διακεκριμένες προσωπικότητες της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας, ο κ. Λύρας ανέπτυξε θέματα που απασχολούν σήμερα τη ναυτιλία, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στην ασφάλεια και στην προστασία του περιβάλλοντος. Αναφέρθηκε, επίσης, στις υπηρεσίες που προσφέρει το εμπορικό πλοίο για την ευημερία του πλανήτη και την παραγωγή των ανθρώπων, πολιτικών και πολιτιστικών σχέσεων διεθνώς, στη βάση μιας μακραίωνης ναυτικής παράδοσης, όπως αυτή της Ελλάδας που ήδη αριθμεί βίο 10.000 χρόνων.

Βραβεύσεις από την ΕΕΕ

Στις 3 Απριλίου και στη διάρκεια της τακτικής συνεδρίασης του διοικητικού συμβουλίου της Ενωσης έγινε η καθιερωμένη βράβευση των δύο ναυτικών που εξήλθαν στη σύνταξη (το 1997) με τη μεγαλύτερη υπηρεσία σε ποντοπόρα πλοία άνω των 4.500 τόνων.

Οι ναυτικοί οι οποίοι βραβεύτηκαν ήταν:

— Ο πλοίαρχος β' τάξεως Μάρκος Δεληγιάννης από τον Βροντάδο της Χίου με συνοδική υπηρεσία 28 χρόνια, 9 μήνες και 29 ημέρες.

— Ο θαλαμηπόλος β' τάξεως Γεώργιος Στανίτσας από τη Σάμη της Κεφαλονίδας με συνοδική υπηρεσία 29 χρόνια, 3 μήνες και 4 ημέρες.

Στην ίδια εκδήλωση έγινε η απονομή και του Βραβείου Αντωνίου Χανδρή, με τη χορήγηση υποτροφίας μεταπτυχιακών σπουδών στον Νικόλαο Μαθιόπουλο. Αριστούχος της Νομικής Σχολής του Πανεπιστημίου Αθηνών, ο βραβευόμενος ειδικεύεται στο ναυτικό δίκαιο στο Πανεπιστήμιο του Σαουθάμπτον.

Ναυτιλιακές σχέσεις με την Κροατία

Η Κροατία ενδιαφέρεται για την ανάπτυξη των ναυτιλιακών σχέσεων με την Ελλάδα μετά τη δραστηριοποίηση της ναυπηγικής της βιομηχανίας και την ανασυγκρότηση των λιμένων της στην Αδριατική.

Θα μπορούσε να εξυπηρετηθεί το εμπόριο μεταξύ των δύο χωρών, αντί της διακίνησής του μέσω Ιταλίας και Μάλτας, απευθείας από τους λιμένες του Σπλιτ, του Πλότσε, της Ριέκας και του Ντουμπρόβνικ με προσεγγίσεις ελληνικών πλοίων τακτικών γραμμών, ρο-ρο, οχηματογωγών αλφά και κρουαζιεροπλοίων. Αυτό υποστήριξαν κατά την πρόσφατη επίσκεψή τους στα γραφεία της ΕΕΕ οι υπουργοί Εθνικής Οικονομίας και Μεταφορών της Κροα-



τίας κύριοι Fisulic και Tusen, οι οποίοι είχαν εκτενή ανταλλαγή απόψεων με τον πρόεδρο της ΕΕΕ Γιάννη Κ. Λύρα. Ειδικότερα, οι δύο Κροάτες υπουργοί έκαναν μνεία στον σημαντικό αριθμό των πλοίων που κατά τα τελευταία χρόνια παρήγαγαν οι Έλληνες εφοπλιστές στα ναυπηγεία της χώρας τους και ζήτησαν η συνεργασία αυτή να συνεχισθεί στο μέλλον, δεδομένου ότι η κατασκευαστική ποιότητα των κροατικών ναυπηγείων είναι υψηλών προδιαγραφών, ενώ προετοιμάζεται η στροφή τους στις ναυπηγείες περισσότερο εξειδικευμένων πλοίων. Πάντως, τόνισαν ότι τα βιβλία παραγγελιών είναι καλυμμένα μέχρι και το 2004.



Άμεση Αποστολή Τηλεφωνικών Παραγγελιών



ΒΙΒΛΙΟΧΑΡΤΟΠΩΛΕΙΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΝΤΥΠΑ

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

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

ΑΜΕΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗ

ΖΩΝΑ & ΓΑΜ 42 27 300

Ο νέος αρχηγός ΓΕΝ αντιναύαρχος Γεώργιος Θεοδωρουλάκης Π.Ν.



Ο αντιναύαρχος Γεώργιος Θεοδωρουλάκης Π.Ν. γεννήθηκε στο Ρέθυμνο Κρήτης το 1945. Το 1963 εισήχθη στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων, απ' όπου απεφοίτησε το 1976 με το βαθμό του σημαιοφόρου. Ως κατώτερος και ανώτερος αξιωματικός υπηρέτησε σε διάφορες μονάδες του στόλου, όπως αντιτορπιλικά, κρονοφόρο, δεξαμενόπλοιο και κυρίως σε υποβρύχια, όπου υπηρέτησε ως τρίτος αξιωματικός, υπάρχος και κυβερνήτης.

Έχει διατελέσει διοικητής του

Ναυτικού Κλιμακίου Κιέλου, υπεύθυνος για το πρόγραμμα εκσυγχρονισμού των υποβρυχίων τύπου «Τρίτων».

Έχει υπηρετήσει στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων ως διευθυντής Σπουδών και στη Διοίκηση Υποβρυχίων ως επιστολέας και διοικητής. Ως αρχιπλοίαρχος διατέλεσε διευθυντής Α' Κλάδου του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού και διευθυντής Επιχειρήσεων Comedest.

Με την προαγωγή του στο βαθμό του υποναύαρχου, το Μάρτιο 1997, ανέλαβε τα καθήκοντα του διευθυντή του Α' Κλάδου του ΓΕΕΘΑ.

Το Μάρτιο 1998 τοποθετήθηκε υπαρχηγός ΓΕΝ, θέση στην οποία παρέμεινε μέχρι την προαγωγή του σε αντιναύαρχο και την ταυτόχρονη ανάθεση των καθηκόντων του αρχηγού στόλου στις 18 Φεβρουαρίου 1999.

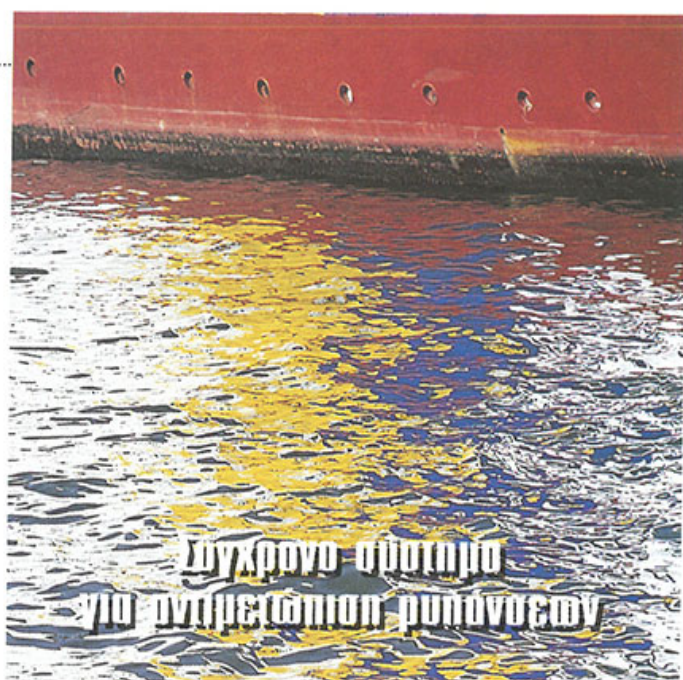
Από τις 16.2.2001 ανέλαβε καθήκοντα αρχηγού του Π.Ν. αντικαθιστώντας τον αντιναύαρχο Γ. Ιωαννίδη.

Έχει φοιτήσει σε διάφορες στρατιωτικές σχολές όπως Αξιωματικών Υποβρυχίων, Υπάρχων Υποβρυχίων και Κυβερνητικών Υποβρυχίων. Είναι επίσης απόφοιτος της Σχολής Γενικής Εκπαίδευσης Αξιωματικών Ναυτικών και της Ναυτικής Σχολής Πολέμου.

Έχει τιμηθεί με το Χρυσό Σταυρό του Τάγματος της Τιμής, τον Ταξίαρχο του Τάγματος του Φοίνικα, τον Ταξίαρχο του Τάγματος της Τιμής, τον Ανώτερο Ταξίαρχο του Τάγματος του Φοίνικα, το Μετάλλιο Στρατιωτικής Αξίας Α' Τάξεως και τις Διαμνημονεύσεις Ευδοκίμου Διοικήσεως Α' Τάξεως, Αξιωματικού Επιτελούς Β' Τάξεως, Αξίας και Τιμής καθώς και Ηγεσίας Σχηματισμού Α' Τάξεως.



Συγκράτηση του νέου Ανωτάτου Ναυτικού Συμβουλίου επί του ιστορικού θωρηκτού «Αβέρωφ»



Το νέο σύγχρονο «Εθνικό σχέδιο ετοιμότητας και αντιμετώπισης περιστατικών ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο και άλλες επιβλαβείς ουσίες» παρουσιάστηκε στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Με το νέο σύστημα συντονίζεται η δράση των φορέων που εμπλέκονται στην αντιμετώπιση εκτάκτων καταστάσεων ή δυσμενών συμβάντων, τα οποία ενδέχεται να έχουν ως αποτέλεσμα τη διαφυγή πετρελαιο ή άλλων ρυπογόνων επιβλαβών ουσιών στο θαλάσσιο περιβάλλον. Ο νέος σχεδιασμός πρωτοτυπεί αφού οι λιμενικές αρχές θα έχουν λεπτομερή και ενιαία μεθοδολογία αντιμετώπισης των ρυπανσεων με όλες τις απαραίτητες πληροφορίες.

Η αποτελεσματική αντιμετώπιση της ρύπανσης της θάλασσας και των ακτών από πετρέλαιο και άλλες επιβλαβείς ουσίες, η οποία στοχεύει στην πρόσπιση της δημόσιας υγείας, της αισθητικής αξίας των παράκτιων περιοχών, της τουριστικής βιομηχανίας, των αλιευτικών πόρων και της βιοποικιλότητας, επιτυγχάνεται με τη συνεργασία των φορέων του ευρύτερου δημόσιου τομέα, των Ενόπλων Δυνάμεων, των εθελοντών και των ιδιωτικών επιχειρήσεων.

Οι αντικειμενικοί στόχοι του σχεδίου αποβλέπουν στη διασφάλιση όρων έγκαιρης και αποτελεσματικής πρόληψης επέκτασης και επιτυχούς αντιμετώπισης της ρύπανσης της θάλασσας μέσω:

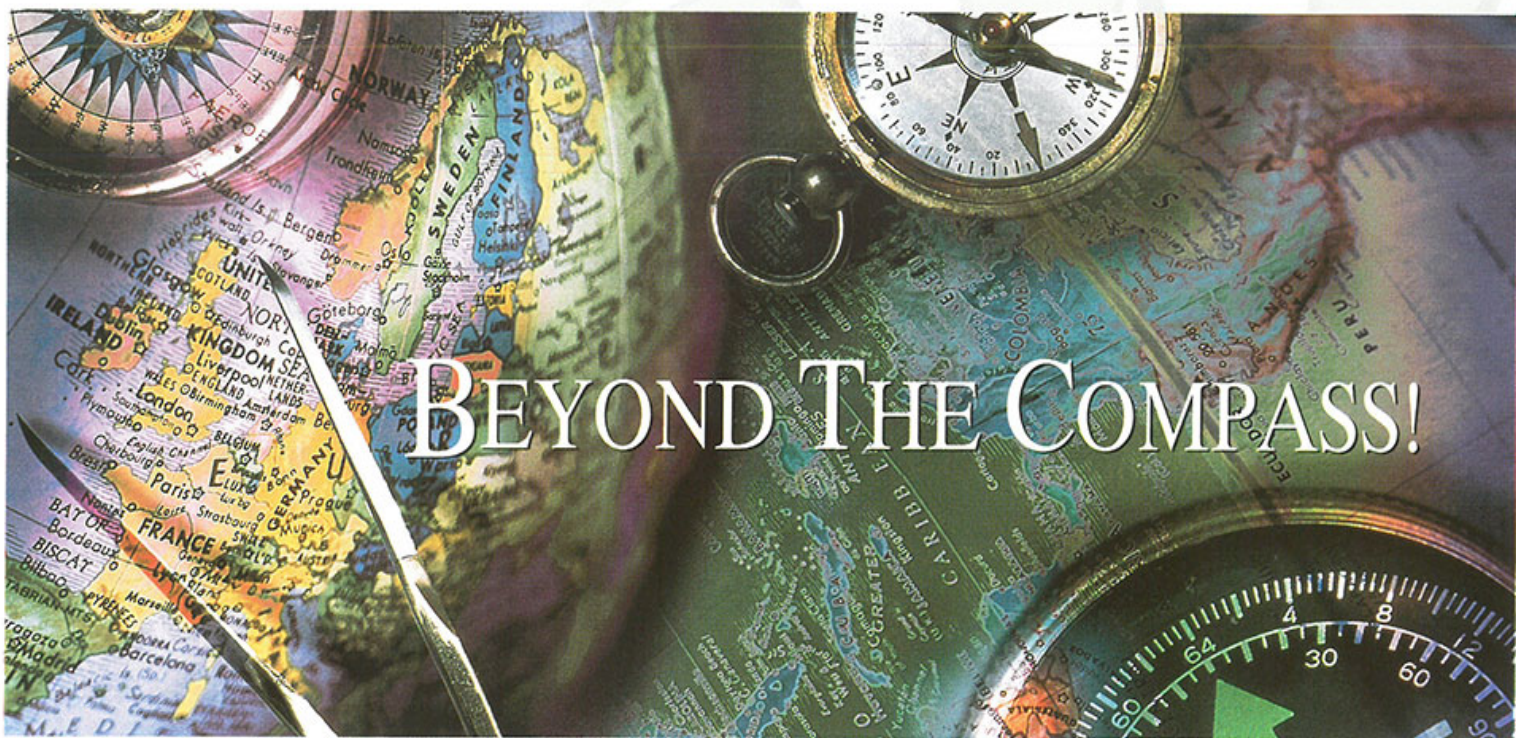
- Προκαθορισμού ευέλικτης και λειτουργικής οργανωτικής δομής όπου συμμετέχουν όλες οι συνεργαζόμενες υπηρεσίες της κεντρικής διοίκησης της Περιφέρειας και της Αυτοδιοίκησης, οι Ένοπλες Δυνάμεις, τα Σώματα Ασφαλείας, οι ιδιώτες - επιχειρήσεις καθώς και εξειδικευμένα ερευνητικά κέντρα και επιστημονικά ιδρύματα.

- Προσδιορισμού των περιοχών υψηλού κινδύνου.
- Προσδιορισμού των παράκτιων περιοχών υψηλής προτεραιότητας, προστασίας.

- Διατήρησης αποθεμάτων ασφάλειας σε μέσα, υλικά και εξοπλισμό καταπολέμησης.

- Εκπαίδευσης των χειριστών του απορρυπαντικού εξοπλισμού και των διοικητικών στελεχών των υπόχρεων φορέων και του Λιμενικού Σώματος.
- Εκτέλεσης των ασκήσεων για τη διαπίστωση και βελτίωση του βαθμού επιχειρησιακής ετοιμότητας.

Το Εθνικό Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης (Local Contingency Plan: LCP) αναφέρεται στο συγκεκριμένο γεωγραφικό τομέα χωρικής αρμοδιότητας κάθε λιμενικής αρχής. Στο σχέδιο περιλαμβάνονται και αξιοποιούνται το στελεχικό δυναμικό, τα τεχνικά μέσα και ο εξοπλισμός που διατηρούνται σε ετοιμότητα, βάσει των εγκεκριμένων σχεδίων έκτακτης ανάγκης, οι υπεύθυνοι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης των παρακτινίων εγκαταστάσεων διακίνησης πετρελαιοειδών, των διυλιστηρίων και των εξεδρών εξόρυξης αργού πετρελαιοειδών των λιμανιών, των μαρινών και των κάθε είδους θαλάσσιων εγκαταστάσεων.



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.



Κ. Χατζηδάκης: «Στον Πειραιά η έδρα της ευρωπαϊ- κής ασφάλειας»

Υπέρ του αιτήματος του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Χρήστου Παπουτσή για ίδρυση και εγκατάσταση, στον Πειραιά, της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Ασφαλείας τάχθηκε ο πρόεδρος της Επιτροπής Μεταφορών Κ. Χατζηδάκης, ευρωβουλευτής της Ν.Δ.

Όπως ανέφερε ο κ. Χατζηδάκης, εντός των προσεχών ημερών με επιστολή του προς την επίτροπο κ. Ντι Παλάθιο, θα της γνωστοποιεί τη στήριξη του στο αίτημα του Έλληνα υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας.

Ο ευρωβουλευτής της Ν.Δ. χαρακτήρισε εθνικό το θέμα και υπογράμμισε πως ανάλογη επιστολή για υποστήριξη του αιτήματος θα αποστείλει στον κ. Ρομόνο Πρόντι και ο πρόεδρος της Ν.Δ. Κων. Καραμανλής.

Ενδιαφέρον για την εγκατάσταση της υπό ίδρυση Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Ασφαλείας έχει εκδηλωθεί ήδη από την Αμβέρσα και τη Γένοβα.

Επανεξελέγη ο Βαρβατές στην Ένωση Μεσογειακών

Αρχαιρεσίες για την ανάδειξη νέου διοικητικού συμβουλίου πραγματοποιήσε η Ένωση Εφοπλιστών Μεσογειακών. Κατά τη διάρκεια γενικής συνέλευσης και ύστερα από ομόφωνη απόφαση των μελών της, το νέο Δ.Σ. για την περίοδο 2001-2002 συστάθηκε σε σώμα ως εξής: Πρόεδρος εξελέγη ο Νικόλαος Βαρβατές, Α' αντιπρόεδρος ο Άλκης Κορρές, Β' αντιπρόεδρος ο Δημήτριος Τσάκος, γενικός γραμματέας ο Παναγιώτης Λεονάρδος, ταμίας ο Λεωνίδας Φακάνας και σύμβουλοι οι Αργυρώ Μανώλη, Νικόλαος Μπούκος, Μιχαήλ Σαρλής και Μερίνα Τραυλού.

Νέος Β' υπαρχηγός του Λιμενικού



Λένελαβε τα καθήκοντά του ο Β' υπαρχηγός του Λιμενικού Σώματος, υποναύαρχος Χρήστος Δελημιχάλης.

Ο Χρ. Δελημιχάλης είναι 51 ετών και αποφοίτησε από το εξοτάξιο γυμνάσιο Σαλαμίνας το 1967 και αμέσως μετά εισήχθη στη Νομική Σχολή του Πανεπιστημίου Αθηνών από την οποία αποφοίτησε το 1973. Το ίδιο έτος εισήχθη στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων και ορκίσθηκε σημαioφόρος Α.Σ. το 1974. Έχει υπη-

ρετήσει στο Κεντρικό Λιμεναρχείο Μυτιλήνης ως υπολιμενάρχης και στη συνέχεια ως εισηγητής και ως τμηματάρχης σε όλα τα τμήματα της Διεύθυνσης Ναυτικής Εργασίας του ΥΕΝ.

Τοποθετήθηκε στο Προξενικό Λιμεναρχείο του Τόκιο ως προξενικός λιμενάρχης και τιμήθηκε από την κυβέρνηση της Ιαπωνίας με το παράσημο του «Ανατέλλοντος Ηλίου».

Διετέλεσε διευθυντής της Διεύθυνσης Ναυτικής Εργασίας και δύο φορές διευθυντής της Διεύθυνσης Προσωπικού Λιμενικού Σώματος.

Με το βαθμό του αρχιπλοίαρχου Α.Σ. υπηρέτησε ως κλαδάρχης Προσωπικού Πλοίου και στη συνέχεια ως κλαδάρχης Ναυτιλιακής Πολιτικής. Κυρίως κατά τη θητεία του στη Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας και στον Κλάδο Ναυτιλιακής Πολιτικής συνέβαλε ουσιαστικά για τη διαμόρφωση του πλαισίου που συνέτεινε στη βελτίωση των συνθηκών εργασίας των ναυτικών και στην ενδυνάμωση και ασφάλεια των ελληνικών πλοίων εξ απόψεως στελέχωσης με ανθρώπινο δυναμικό.

Αποτελεί πρωτοβουλία του και κυρίως προσωπικό του έργο η κωδικοποίηση και έκδοση σε ενιαίο κείμενο των διοικητικών ρύσεων επί ναυτεργατικών διαφορών.

Συνάντηση προεδρείου ΕΕΕ και Ευρωβουλευτών

Στο πλαίσιο της στενής συνεργασίας της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών και των Ελλήνων ευρωβουλευτών πραγματοποιήθηκε συνάντηση κατά τη διάρκεια της οποίας συζητήθηκαν θέματα ναυτικού ενδιαφέροντος, όπως αυτά που αφορούν την ασφαλή θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου.

Στη συνάντηση παρευρέθησαν οι ευρωβουλευτές Κ. Χατζηδάκης, Ι. Σουλιάδης, Ε. Μαστοράκης, Α. Μπαλτάς, Ε. Κόρακας και η κυρία Μ. Ζορμπά και από εφοπλιστικής πλευράς ο πρόεδρος της ΕΕΕ Γιάννης Κ. Λύρας, ο αντιπρόεδρος Νίκος Ευθυμίου και τα μέλη του προεδρείου, Ματθαίος Λως, Α. Δημητριάδης-Ευγενίδης και Σπ. Αλεξανδράτος. Κύριο αντικείμενο των συζητήσεων αποτέλεσαν τα κοινοτικά μέτρα για την ασφάλεια της μεταφοράς πετρελαίου, γνωστά ως «Πακέτο Έρικα Ι και Έρικα ΙΙ» καθώς και ο καθοριστικός ρόλος τον οποίο διαδραματίζει η ναυτιλία στην οικονομία των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ενώσεως.

Μιλώντας σχετικά ο κύριος Λύρας υποστήριξε την άποψη σύμφωνα με την οποία κατά τη διαμόρφωση των μέτρων αυτών επιβάλλεται να λαμβάνεται υπ' όψιν πάντοτε η ανάγκη ισορροπίας μεταξύ ασφάλειας και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος και μέτρων υποστηρίξεως του ναυτιλιακού τομέα. Και τούτο όχι μόνο για οικονομικούς, αλλά και για στρατηγικούς λόγους, δεδομένου ότι η ισορροπία αυτή έχει ήδη ανατραπεί κατά την τελευταία δεκαετία.

«Η πρόσφατη ενεργειακή κρίση -ετόνισε ο κύριος Λύρας- κατέδειξε την εξάρτηση της ευρωπαϊκής οικονομίας από τον συνεχή εφοδιασμό της με πετρέλαιο, το 90% του οποίου μεταφέρεται από τη θάλασσα. Συνεπώς, είναι εμφανής η σημασία της εμπορικής ναυτιλίας για την Ευρωπαϊκή Ένωση, καθώς και η ανάγκη να διατηρηθεί διεθνώς η ανταγωνιστικότητά της με τη λήψη των ενδεδειγμένων μέτρων».

Αποστρατεύθηκε ο Β' υπαρχηγός του Λιμενικού

Στο πλαίσιο των τακτικών ετήσιων κρίσεων Ανωτάτων Αξιωματικών Λιμενικού Σώματος έτους 2001 συνήλθε το Ανώτατο Συμβούλιο Λ.Σ. υπό την προεδρία του αρχηγού ΓΕΝ και έκρινε συνοδικά: 2 υποναυάρχους - υπαρχηγούς Λ.Σ., 8 αρχιπλοίαρχους Λ.Σ., 1 αρχιπλοίαρχο Λ.Σ. ιατρό και 1 αρχιπλοίαρχο Λ.Σ. τεχνικό.

Από αυτούς κρίθηκαν:

Ως «αποστρατευτός» ο Β' υπαρχηγός Λιμενικού Σώματος, υποναύαρχος Λ.Σ. Αντώνιος Καραμυχαλάκης.

Ως «ευδοκίμως τερματίσαντες τη σταδιοδρομία τους» ο αρχιπλοίαρχος Λ.Σ. Ελευθέριος Μαργωμένος και ο αρχιπλοίαρχος Λ.Σ. (τεχνικός) Δαμιανός Δουμάνης.

Ως «προακτέος κατ' αρχαιότητα» ο αρχιπλοίαρχος Λ.Σ. Γεώργιος Καθαράνης, ο οποίος συμπλήρωσε 35ετία.

Απονέμθηκε στον Β' υπαρχηγό Λ.Σ., υποναύαρχο Λ.Σ. Αντώνιο Καραμυχαλάκη ο αποστρατευτικός βαθμός του αντιναυάρχου Λ.Σ. και διατηρεί τιμητικά τον τίτλο του επιτίμου υπαρχηγού Λ.Σ., ενώ προάγονται στο βαθμό του υποναυάρχου Λ.Σ. εκτός οργανικών θέσεων οι αρχιπλοίαρχοι Λ.Σ. Ελευθέριος Μαργωμένος, Γεώργιος Καθαράνης και Δαμιανός Δουμάνης.

Ακολούθως συνήλθε το Ανώτατο Συμβούλιο υπό μεζονά σύνθεση το οποίο επέλεξε για την πλήρωση της κενωθείσας θέσεως του Β' υπαρχηγού Λιμενικού Σώματος τον αρχιπλοίαρχο Λ.Σ. Χρήστο Δελημυχάλη, ο οποίος προήχθη στο βαθμό του υποναυάρχου Λ.Σ.



Αντικατάσταση διπλωμάτων των ναυτικών

Με εγκύκλιο προς τα μέλη της η ΕΕΕ γνωστοποίησε τις προϋποθέσεις βάσει των οποίων θα αντικατασταθούν τα παλαιού τύπου Αποδεικτικά Ναυτικής Ικανότητας προσωπικού καταστρώματος και μηχανής, καθώς και το πιστοποιητικό προσωπικού ραδιοεπικοινωνίας, με το νέου τύπου Κατάλληλο Πιστοποιητικό, σύμφωνα με τις διατάξεις της τροποποιημένης διεθνούς συμβάσεως STCW 78. Τις προϋποθέσεις αυτές ορίζει λεπτομερώς απόφαση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας από 23.2.2001.



CHRIS MARINE SA

(Est. in 1986)

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

Shipbrokers

Sale + Purchase,

New buildings,

Repairs + Conversions

青島北海船厂修船分厂

QINGDAO BEIHAI
SHIPYARD

上海立新船厂

GAO QIAO SHIPYARD
SHANGHAI LIXIN S/Y

广州修船中心

GUANGZHOU
SHIPREPAIR CENTRE



HITACHI ZOSEN
JAPAN



HITACHI ZOSEN
SINGAPORE



COLOMBO DOCKYARD
SRI LANKA



DORBYL MARINE
DURBAN



EAST LONDON S/Y
SOUTH AFRICA



DORBYL MARINE
CAPE TOWN



NAVITEC MARINE
SERVICES LTD,
ANTWERP



D. VAN DE WETERING
ROTTERDAM



BARTHEL & LUEDERS
BLOHM + VOSS
HAMBURG



TRIDENT B.V.
HOLLAND



NOVOROSIYSK
SHIPYARD



MHI SHIPREPAIR
AND SERVICES,
NORFOLK



IRVING SHIPBUILDING
CANADA



HALIFAX SHIPYARD
CANADA



TRINIDAD



Τα προεδρεία των ενώσεων κατά την περσινή κοινή συνεδρίαση στα γραφεία της ΕΕΕ

Στο Λονδίνο πραγματοποιήθηκε στις 27 Μαρτίου η κοινή συνεδρίαση των συμβουλίων της Ένωσης Ελλήνων Εφορητιστών και της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας. Μετά τις εισηγήσεις των προέδρων Ιω. Λύρα και Ε. Εμπειρικού διαπιστώθηκε ότι ο υπό ελληνική διαχείριση στόλος εξακολουθεί να διατηρεί σταθερή την πρωτοπορία του σε παγκόσμιο επίπεδο. Ο αριθμός των υπό ελληνική σημαία πλοίων εξακολουθεί να παραμένει χαμηλός λόγω του ότι εκκρεμούν - όπως υποστηρίζουν οι εφορητιστές - ακόμη τα αναγκαία εκείνα μέτρα που θα βελτιώνουν την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού νηολογίου και θα δημιουργούσαν τις κατάλληλες προϋποθέσεις προσέλευσης της πλειοψηφίας του ελληνόκτητου στόλου στους κόλπους του. Τα δύο συμβούλια σημείωσαν με ικανοποίηση τις πρόσφατες δηλώσεις του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Χρ. Παπουτσή, ότι έχει ενταχθεί στις προτεραιότητες της Ελληνικής Κυβέρνησης η επίλυση των θεμάτων της ελληνικής ναυτιλίας.

Οι εφορητιστές κρίνουν θετικό ότι στα μέτρα συμπεριλαμβάνονται ρυθμίσεις για τις εισφορές κοινωνικής ασφάλισης που μπορούν πλέον να ρυθμιστούν στο πλαίσιο των κοινοτικών κατευθυντήριων οδηγιών, καθώς και ότι θα προωθηθούν οι αναγκαίες ενέργειες για την ενδυνάμωση του ΝΑΤ. Σε κοινή ανακοίνωση, τα συμβούλια των εφορητιστικών ενώσεων αναφέρουν: «Διαπιστώθηκε η ανάγκη άμεσης κυβερνητικής παρέμβασης. Τα πρότυπα άλλωστε της Αγγλίας και της Ολλανδίας που πρέπει χωρίς καμία καθυστέρηση να φτάσουμε είναι γνωστά, εφαρμόζονται και ήδη παράγουν έργο. Αποτελεί θετική εξέλιξη η επισήμανση από το ΥΕΝ της σημασίας και του ρόλου της ελληνικής ναυτιλίας ως πρωταρχικού κλάδου ενίσχυσης της ελληνικής οικονομίας και της αναπτυξιακής πολιτικής, καθώς και του κύρους της χώρας και της ανάδειξης του ηγετικού της ρόλου στη διαμόρφωση της ευρωπαϊκής αλήθ και της διεθνούς ναυτιλιακής πολιτικής».

Οι εφορητιστές αναφέρθηκαν εκτενώς και στο θέμα της ναυτικής εκπαίδευσης, που είναι εξίσου σημαντικό με αυτό της ανταγωνιστικότητας. Επισημάνθηκε ως απολύτως κρίσιμος για το μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας ο ανεπαρκής αριθμός παραγωγής νέων αξιωματικών για την κάλυψη των αναγκών του ελληνικού στόλου. Τονίστηκε πως πρέπει να γίνουν το ταχύτερο δυνατόν οι ενέργειες για προσέλευση νέων στο ναυτικό επάγγελμα, ώστε να εξασφαλιστεί η έγκαιρη επιμόρφωση 2.000 και πλέον ικανών αξιωματικών που έχουν ανάγκη ο ελληνικός στόλος και οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Η κοινή συνεδρίαση ασχολήθηκε και με το στύλμα του «Εrika» και τονίστηκε οι δυσμενείς συνέπειες των μονομερών μέτρων και επισημάνθηκε και πάλι ο σημαντικός ρόλος και η σημασία του έργου του IMO στον τομέα αυτόν.

Νέα διαχειρίστρια εταιρεία

Σε συνεργασία προχώρησε η Mare Maritime S.A. του Εμμανουήλ Παπαλέξη με τη σκοτσέζικη εταιρεία Denholm Ship Management Limited, με έδρα τη Γλασκώβη, ιδρύοντας από κοινού μια νέα διαχειρίστρια εταιρεία, τη Mare Denholm Limited.

Η νέα εταιρεία, η οποία θα συνδυάζει την εμπειρία των δύο προαναφερομένων εταιρειών, θα εξυπηρετεί κυρίως την ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα αλήθ και τις χώρες της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας. Οι δραστηριότητες της Mare Denholm Limited, οι οποίες θα ξεκινήσουν από τον επόμενο μήνα, θα αναπτύσσονται από τα υπεραύχονα γραφεία της στην Αθήνα και θα εκμεταλλευτεί την τεχνονομία και τις διασυνδέσεις που διαθέτει ο Όμιλος Denholm, ο οποίος αποτελεί έναν από τους μεγαλύτερους διαχειριστές στην παγκόσμια αγορά με στόλο που αριθμεί 130 πλοία.

Πρόεδρος της Mare Denholm Limited ορίστηκε ο Εμμανουήλ Παπαλέξης.

Παμπληφεί έγκριση ελληνικής εισηγήσεως



Την εισήγηση της Δρος Άννας Μπρεδήμα-Σαββούλου, αναφορικά με τη σύσταση Επιτροπής Ασφαλείας για τη ναυτιλία, ενέκρινε παμπληφεί η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή της Ευρωπαϊκής Ενώσεως στη διάρκεια της ολομέλειας της 379ης συνόδου της

(28/2/2001). Η εισήγηση της Δρος Μπρεδήμα (της ομάδας εργοδοτών της Ελλάδας) με συνεισηγητή τον κ. Retureau (της ομάδας εργαζομένων της Γαλλίας) αναφέρει μεταξύ των άλλων:

«Η ΟΚΕ επικροτεί το στόχο της προτεινόμενης σύστασης Επιτροπής Ασφαλείας στη ναυτιλία που θα αντικαταστήσει τις υπάρχουσες επιτροπές όπως και τα προτεινόμενα καθήκοντά της όσον αφορά την υπάρχουσα κοινοτική νομοθεσία για την ασφάλεια της ναυτιλίας.

Ωστόσο, τα καθήκοντα αυτά θα πρέπει να ορισθούν σαφώς, προκειμένου να αποφευχθεί η επικάλυψη και η επανάληψη εργασιών με την προτεινόμενη δημιουργία ενός ευρωπαϊκού οργανισμού για την ασφάλεια στη θάλασσα.

Σε σχέση με την προβλεπόμενη διαδικασία του εκ των προτέρων ελέγχου της συμμόρφωσης (των κοινοτικών κρατών-μελών σε τροποποιήσεις συμβάσεων στον IMO), η ΟΚΕ πιστεύει σθεναρά ότι το πεδίο εφαρμογής και η επιλογή του κατάλληλου χρόνου πρέπει να προσαρμόζονται προκειμένου να αποφεύγονται ανεπιθύμητες νομικές συγκρούσεις και περιπλοκές με το διεθνές δίκαιο». Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η γνωμοδότηση αυτή που ενέκρινε ομόφωνα η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή της Ευρωπαϊκής Ενώσεως, απηχεί πλήρως και τις ελληνικές θέσεις επί του θέματος.

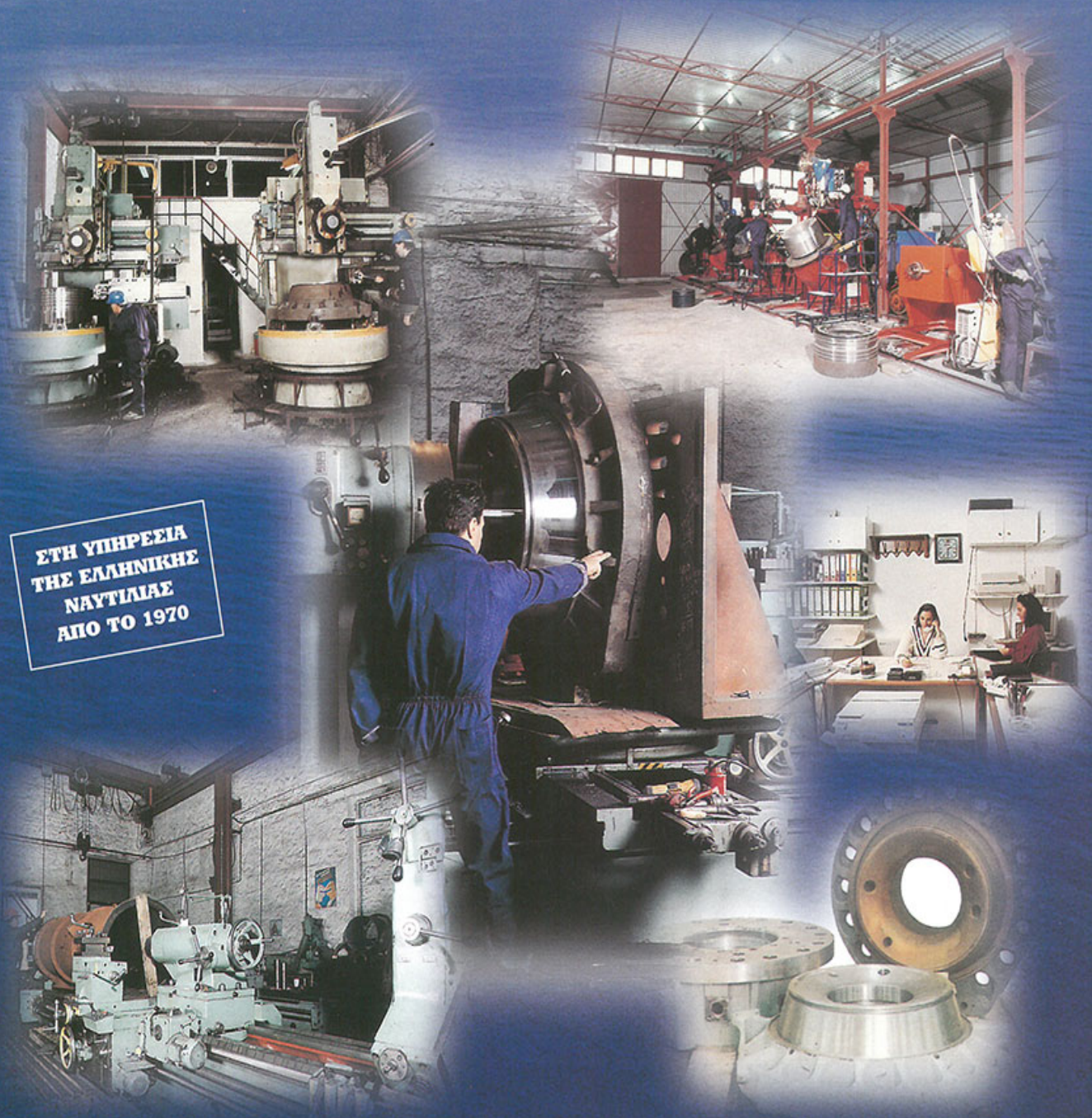
Οι έλεγχοι στην Τουρκία

Οι αρμόδιες τουρκικές αρχές ανακοίνωσαν κατάλογο που περιλαμβάνει 40 πιστοποιητικά, βάσει των οποίων θα διενεργούνται οι έλεγχοι των πλοίων στο πλαίσιο του Port State Control.

Η Τουρκία είναι μέλος του Mediterranean MOU και του Black Sea MOU.

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





Εξαίρετη τιμή στον ακαδημαϊκό Ευάγγελου Μουτσόπουλο

Στην πρεσβεία της Γαλλίας έγινε την Τρίτη 27 Φεβρουαρίου 2001 η τελετή της παρασημοφορήσεως, από τον πρέσβη κ. Ριπέρ, του ακαδημαϊκού κ. Ευάγγελου Μουτσόπουλου, με το παράσημο του Ανώτερου Ταξιάρχη της Γαλλικής Λεγεώνας της Τιμής, που του απενεμήθη από τον πρόεδρο της Γαλλικής Δημοκρατίας σε αναγνώριση του εκτεταμένου φιλοσοφικού του έργου, γραμμένου κατά το πλείστον σε γαλλική γλώσσα. Στην τιμητική αυτή εκδήλωση παρέστησαν και πολλοί σημαίνοντα μέλη της αθηναϊκής κοινωνίας.

Στιγμιότυπο από την τελετή βράβευσής
του ακαδημαϊκού κ. Ευάγγελου Μουτσόπουλου



Η Ιατρός-καρδιολόγος κ. Ειρήνη Σαρόγλου-Τσάκου υπογράφει το νέο της βιβλίο

Ιατρικό ναυτικό βοήθημα

Δεν είναι λίγες οι φορές που οι ναυτικοί, κατά τη διάρκεια του ταξιδιού τους, αντιμετωπίζουν έκτακτες καταστάσεις επί θεμάτων υγείας. Και δεν είναι εύκολο, ασφαλώς, να τα αντιμετωπίσουν χωρίς να έχουν κάποιες γνώσεις, όσο και αν η τηλεπικοινωνία με το όποιο κέντρο είναι σήμερα εύκολη. Το «κενό» αυτό έρχεται να καλύψει κατά το δυνατόν το βιβλίο της ιατρού-καρδιολόγου κ. Ειρήνης Σαρόγλου-Τσάκου, «Ιατρικό Ναυτικό Βοήθημα».

Η παρουσίαση του βιβλίου έγινε στην κατάμεστη αίθουσα τελετών του «Μεγάρου Μακεδονία» του Ομίλου Επιχειρήσεων Τσάκου. Για το «Ιατρικό Ναυτικό Βοήθημα» μίλησαν ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Χρήστος Παπουτσής, ο καθηγητής καρδιολογίας-πρόεδρος του ΕΛΙΚΑΡ κ. Π. Τούτουζας και ο καθηγητής καρδιολογίας κ. Γ. Δάικος. Ο κ. Δάικος αναφέρθηκε κυρίως στις εμπειρίες περί τα ναυτιλιακά που απέκτησε η συγγραφέας, χωρίς, όμως, ποτέ να εγκαταλείψει την ιατρική της ιδιότητα, πράγμα που καθιστά το βιβλίο της αξιόπιστο και αναγκαίο εργαλείο στη θάλασσα. Στη χρησιμότητα του βιβλίου για τη μεγάλη ελληνική ναυτική οικογένεια αναφέρθηκε ο καθηγητής κ. Π. Τούτουζας, απονέμοντας έπαινο στη συγγραφέα για την προσφορά της σ' έναν ιδιαίτερα ευαίσθητο χώρο.

Ο υπουργός Ναυτιλίας κ. Χρ. Παπουτσής χαρακτήρισε το βιβλίο «έργο οδοκλήρωμένο και δοσμένο με μεγάλη αγάπη για τον συνάνθρωπο, που θα συμβάλει σημαντικά στην αντιμετώπιση εκτάκτων περιστατικών επί του πλοίου» και παρότρυνε τη συγγραφέα να προχωρήσει στη μετάφρασή του και σε άλλες γλώσσες, ώστε να γίνει κτήμα όσο το δυνατόν περισσότερων ναυτικών.

Η συγγραφέας κ. Ειρήνη Σαρόγλου-Τσάκου εξέφρασε την αγάπη της για τους ναυτιλλομένους, η οποία την ώθησε στη συγγραφή του «Ιατρικού Ναυτικού Βοηθήματος», και αναφέρθηκε στην ανάγκη της μετάδοσης ιατρικών γνώσεων στους ναυτικούς, ώστε να είναι σε θέση να αντιμετωπίσουν ασθένειες κατά τη διάρκεια του ταξιδιού τους. Στην παρουσίαση παρέστησαν μεταξύ των ακροατών ο αρχηγός του Λιμενικού Σώματος αντιναύαρχος Ανδρέας Συρίγος, οι πλοιοκτήτες κ. Μιχ. Περατικός και Σιμ. Παθός, και η κ. Ειρήνη Νταϊφά. Τους καλεσμένους υποδέχθηκαν ο καπετάν Παναγιώτης Τσάκος και τα παιδιά του Νίκος και Μαρία, οι οποίοι μετά την τελετή παρέθεσαν δεξίωση.

Ανάδειξη νέου

διοικητικού συμβουλίου ΣΜΝΣ

Κατά τις τελευταίες αρχαιρεσίες για την ανάδειξη νέου διοικητικού συμβουλίου του Σωματείου Μεσσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων, η προκύψασα σύνθεση του νεοεκλεγέντος Δ.Σ. είναι η εξής:

ΠΕΝΘΕΡΟΥΔΑΚΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ:	ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΠΑΧΟΥΛΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ:	ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΠΑΓΩΝΗΣ ΘΩΜΑΣ:	ΓΕΝ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ
ΚΑΖΙΑΝΗΣ ΣΠΥΡΟΣ:	ΤΑΜΙΑΣ
ΔΑΣΚΑΛΑΚΗΣ ΤΑΚΗΣ:	ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ
ΘΕΟΔΩΡΑΚΑΚΟΣ ΚΟΥΛΗΣ:	ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ
ΠΟΥΛΗΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ:	ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ



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

Πνευματικός αυτοματισμός για εφαρμογές ναυτιλιακού και βιομηχανικού αυτοματισμού



Ο οίκος OMC κατασκευάζει εδώ και δεκαετίες πνευματικά και ηλεκτροπνευματικά όργανα για εφαρμογές στη βιομηχανία και στη ναυτιλία και εφαρμόζει σύστημα ποιότητας ISO 9001 (EN ISO 9001, BS EN ISO 9001, UNI EN ISO 9001) με πιστοποίηση καταλληλότητας από Lloyd's Register.

Η γκάμα των προϊόντων του OMC περιλαμβάνει: πνευματικούς ελεγκτές (controllers),

μεταδότες και πνευματικά καταγραφικά θερμοκρασίας και πίεσης, πνευματικούς και ηλεκτροπνευματικούς positioners βαλβίδων, I/P μετατροπείς. Αναλυτικότερα:

- Ελεγκτές (controllers) και μεταδότες θερμοκρασίας και πίεσης. Σε On/Off ή P, PI, PID.
 - Πνευματικά καταγραφικά, κυκλικής ή ευθείας καταγραφής. Για καταγραφή θερμοκρασίας, πίεσης, V, mA. Δυνατότητα και παράλληλης λειτουργίας ελεγκτή On/Off ή P, PI, PID.
 - Πνευματικοί διαφορικοί μεταδότες πίεσης με έξοδο 3-15 psi. Σε περιοχές μέτρησης από 0-5 έως 0-850" H₂O.
 - Πνευματικοί και ηλεκτροπνευματικοί positioners βαλβίδων. Απλής ενέργειας για βαλβίδες/ βάνες ελέγχου. Δυνατότητα αναστροφής λειτουργίας και position transmitter και προαιρετικά έκδοση για Ex εφαρμογή (Ex ia II C T6, T5).
 - I/P μετατροπείς. Για στήριξη ράγας ή τοποθέτηση στο πεδίο. Για μετατροπή του ηλεκτρικού σήματος εισόδου (4...20 mA) σε πνευματικό (3-15, 2-18, 2-40, 4-30 psi). Και σε Ex έκδοση.
 - Positioners περιστροφικών βαλβίδων. Απλής και διπλής ενέργειας πνευματικός positioner για περιστροφικούς ενεργοποιητές (actuators) και με δυνατότητα αντιστροφής λειτουργίας.
- Η OMC διαθέτει ακόμη ηλεκτρικούς και πνευματικούς διακόπτες στάθμης (float switches).



Διεύρυνση συνεργασίας από τον Όμιλο Κουμπά

Η Κουμπάς Α.Ε. Συμμετοχών (Koumbas Synergy Group) σε συνεργασία με την egenus, την πρώτη εταιρεία Web Incubator στην Ελλάδα, προωθεί δυναμικά στην ελληνική αγορά εταιρεία παροχής συμβουλευτικών υπηρεσιών στο χώρο του Internet.

Στη νέα εταιρεία που ονομάζεται e2b (e-to-business), η Κουμπάς Α.Ε. Συμμετοχών και η egenus συμμετέχουν εξίσου κατά 50%.

Η νέα εταιρεία παρέχει ολοκληρωμένες λύσεις για το μετασχηματισμό μιας επιχείρησης στη Νέα Οικονομία και την ανάπτυξη της μέσω της χρήσης της πληροφορικής και του Internet.

Η e2b μελετά και αναπτύσσει επαγγελματικές εφαρμογές που καλύπτουν web hosting, δημιουργία web sites, εφαρμογές CRM, e-marketing, e-commerce και e-logistics.

Τα στελέχη της e2b είναι νέα άτομα με εμπειρία στην Αμερική και την Ευρώπη σε εταιρείες υψηλής τεχνολογίας, τα οποία αποφάσισαν να επενδύσουν στην Ελλάδα μεταφέροντας την τεχνογνωσία τους καθώς και τις προβάσεις που διαθέτουν στο εξωτερικό.

Δημιουργία νέας εταιρείας

Υπογράφηκε την 7/3/2001 το καταστατικό της νέας ανώνυμης εταιρείας των χρηστών που φέρει τελικά την επωνυμία ANMEK Υπηρεσίες Οργάνωσης και Ανάπτυξης Κέντρων Μεταφορών.

Η νέα εταιρεία έχει 16 μετόχους που εκπροσωπούν τα ναυτικά πρακτορεία τακτικών γραμμών: Αδάμης, Amco, Adriamed, Arkas, Cargo Book, Dealmar, Global, Καλλιάνης, Medcargo, MSC, Neptune, Σαρλής-Αγγελόπουλος, Sealink, Seatransport, Σκανδιναβικό και Vista.

Το διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας απαρτίζουν οι κύριοι

Δ. Αγγελόπουλος, Σ. Αγγελόπουλος, Ι. Αδάμης, Δ. Γιαννόπουλος, Ν. Δελιγιάννης, Δ. Θεοδωρίδης και Γ. Καλλιάνης.

Το αρχικό μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας είναι 300.000 ευρώ, δηλαδή 102.225.000 δραχμές.





YANMAR DIESEL ENGINE CO., LTD

Marine Auxiliary Diesel Engines
Marine Propulsion Diesel Engines



TSUJI HEAVY INDUSTRIES CO., LTD

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



NANIWA PUMP MFG. CO., LTD

Marine Pumps, Spare Parts



CONSILIUM US, INC.

Metritape Tank Level Gauging Systems



FRIEDRICH KOCKS GMBH

Deck Machinery



KYMA AS

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



YANMAR ENGINEERING CO., LTD

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



TSUJI MARINE SERVICES CO., LTD

Supply of Tsuji Genuine Spare Parts
& Service



TANABE PNEUMATIC MACHINERY CO., LTD

Marine Compressors, Spare Parts



CONSILIUM SELESMA S.r.l.

IBS, ARPA Radars & ECDIS



SMIT GAS SYSTEMS B.V.

Inert Gas Systems, Nitrogen Generators



BMT SEATECH LTD

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



A FRANGOULIS COMPANY

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

Τα «Ναυτικά Χρονικά» υποστηρίζουν το έργο της HELMEPA



Η εκδότρια των «Ν.Χ.»
κ. Ιωάννα Μπίσια
παραδίδει την επιταγή
στον πρόεδρο της HELMEPA
κ. Πίτερ Λιβανό

Η κ. Ιωάννα Μπίσια
εν μέσω των
κ. Δ. Μπιστάσου
και Π. Λιβανού

Σε υλοποίηση παλαιότερης πρότασης των «Ναυτικών Χρονικών», η εκδότρια κ. Ιωάννα Μπίσια, στις 14 Μαρτίου, παρέδωσε επιταγή στο προεδρείο της HELMEPA ως συμβολική οικονομική ενίσχυση στο εξαιρετικής σημασίας έργο της οργάνωσης.

Σύμφωνα με δήλωσή της κ. Μπίσια προς το διοικητικό συμβούλιο, το προσφερόμενο αυτό ποσόν, συγκριτικά με το τεράστιο έργο που επιτελεί η HELMEPA για τη διάσωση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, είναι συμβολικό, πλην όμως εκφράζει την ανάγκη για κινητοποίηση στην οποία

όλοι πρέπει να συμμετάσχουμε, προκειμένου να προστατεύσουμε το φυσικό πλούτο από την εγκληματική ανθρώπινη αμέλεια και αδιαφορία.

Την ίδια ημέρα στα γραφεία της HELMEPA πραγματοποιήθηκε η γενική συνέλευση των μελών της, κατά τη διάρκεια της οποίας εγκρίθηκαν τα πεπραγμένα του προηγούμενου έτους, παρουσιάστηκε η ετήσια έκθεση του 2000 και αποφασίστηκε η αύξηση της εισφοράς των μελών κατά 100 δολλάρια.



Εκδηλώσεις που προβάλλουν τον ελληνικό αθλητισμό



Πραγματοποιήθηκαν στο Συμβούλιο της Ευρώπης, στο Λονδίνο, δύο σημαντικές εκδηλώσεις με σκοπό την προβολή του ελληνικού αθλητισμού και της προετοιμασίας των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 στην Αθήνα, και την προώθηση του θεσμού του Ευ αγωνίζεσθαι της εκκεντρικής και του εθελοντισμού της διασποράς.

Επίσημη προσκεκλημένη της ελληνικής πρεσβείας στο Λονδίνο η κ. Κατερίνα Παναγοπούλου, πρέσβειρα της Ελληνίδος για τον Αθλητισμό, την Ανοχή και το Ευ αγωνίζεσθαι. Επίσης δύο ημέρες πριν, διοργανώθηκε υπό την αιγίδα της πρεσβείας της Ελληνίδος στο Λονδίνο και του Ελληνικού Ιδρύματος Πολιτισμού μία παρόμοια εκδήλωση στο Great Hall του Hellenic Centre με ομιλητές την κ. Κατερίνα Π. Παναγοπούλου και τον κ. Σταύρο Λαμπρινίδη.

Μετά το πέρας της εκδήλωσης, ο αντιπρόεδρος του Greek Shipping Cooperation Committee του Λονδίνου κ. Σπ. Ποθέμης παρέδωσε αναμνηστική πλάκα στον τριπλό «χρυσό» Ολυμπιονίκη μας Κάχι Κακιασβίλι.



1. Η κ. Πίτσα Καθαματούση
με τον κ. Μιχάλη Περατικό

2. Οι κ. Περικλής και Κατερίνα Παναγοπούλου

3. Ο αντιπρόεδρος του Greek Shipping Cooperation Committee κ. Σπύρος Ποθέμης παραδίδει αναμνηστική πλάκα στον τριπλό «χρυσό» Ολυμπιονίκη Κάχι Κακιασβίλι.



One **step** ahead



G. M. T H. S.A.
SHIP REPAIR SERVICES
WORKSHOPS/SPARES MANUFACTURING

Καθαρά κέρδη 3 δισ. δρχ. για τις Μινωικές Γραμμές

Σε 46,5 δισ. δρχ. ανήλθε για τις Μινωικές Γραμμές, το 2000, ο κύκλος εργασιών με καθαρά κέρδη 3 δισ. δρχ.

«Τα βασικά οικονομικά μεγέθη των Μινωικών διατηρήθηκαν σε ικανοποιητικά επίπεδα και θέτουν τις βάσεις για σημαντική αύξηση της κερδοφορίας τις επόμενες χρονιές μετά την ολοκλήρωση του φιλόδοξου επενδυτικού προγράμματος της εταιρείας μας», δήλωσε κορυφαίο στέλεχος των Μινωικών Γραμμών.

Σημειώνεται ότι η εταιρεία επιβαρύνθηκε με 5 δισ. δρχ. για την περασμένη χρονιά λόγω των συνεχών ανατιμήσεων των υγρών καυσίμων και της μη αύξησης της τιμής των εισιτηρίων των πλοίων.

Για το 2001 η διοίκηση των Μινωικών Γραμμών, όπως υποστηρίζει, θα ενισχύσει τη θέση της σε σχέση με τον ανταγωνισμό και θα αυξήσει σημαντικά την κερδοφορία της με τη δρομολόγηση των πλοίων «Κνωσός Παλός» και «Φαιστός Παλός» στη γραμμή Πειραιά-Ηρακλείου και των «Ωκεανός», «Προμηθέας» και «Ολύμπια Παλός» στις γραμμές της Αδριατικής. Τα έσοδα της εταιρείας για το 2001 αναμένεται να ανέλθουν σε 60 δισ. δρχ. και τα κέρδη προ αποσβέσεων σε 19,5 δισ. δρχ.

Βάσει των στοιχείων των Μινωικών Γραμμών, κατά το 2000 η συνολική διακίνηση επιβατών και τροχοφόρων παρουσίασε ικανοποιητική αύξηση στις γραμμές της Αδριατικής. Η εταιρεία παρουσίασε αύξηση της κίνησης κατά 17,5% για τους επιβάτες και 24% για τα Ι.Χ. αυτοκίνητα. Η κίνηση των φορτηγών παρουσίασε μικρή μείωση και οφείλεται στην πληρότητα των γκαράζ από τα Ι.Χ. κατά τους θερινούς μήνες. Στα λιμάνια των Βενετίας και Ανκόνα Ιταλίας οι Μινωικές σε όλες τις κατηγορίες διακίνησης κατέκτησαν την πρώτη θέση (42% σε επιβάτες, 48% σε Ι.Χ. και 32% σε φορτηγά).

Το μερίδιο αγοράς και στις γραμμές εσωτερικού διατηρήθηκε σε υψηλά επίπεδα, ενώ στη γραμμή Κρήτης-Θεσσαλονίκης το μερίδιο ανέρχεται σε 80% σε όλες τις κατηγορίες.

Το πρώτο δίμηνο του τρέχοντος έτους αυξήθηκε και η κίνηση στο λιμάνι του Ηρακλείου με αφορμή τη δρομολόγηση του «Κνωσός Παλός».

Επενδύσεις

Το επενδυτικό πρόγραμμα κατασκευής 8 υπερσύγχρονων πλοίων συνεχίζεται κανονικά και εντός των προσεχών τριών εβδομάδων θα παραληφθεί το «Προμηθέας» που θα δρομολογηθεί άμεσα στις γραμμές της Αδριατικής. Ακολουθεί η παραλαβή, τον Απρίλιο, του «Φαιστός Πα-

λός» για τη Γραμμή Πειραιά-Ηρακλείου ενώ τα υπόλοιπα 5 πλοία θα παραληφθούν -πρόκειται για τα «Ωκεανός», «Ολύμπια Παλός», «Ευρώπη Παλός», «Αριάδνη» και «Samsung 4»- από τον προσεχή Ιούλιο έως και το Μάιο του 2003.

Μέρισμα

Παρά την αρνητική συγκυρία που παρουσίασε ο ακτοπλοϊκός κλάδος πέρυσι, οι Μινωικές θα διανέμουν μέρισμα. Η διοίκηση θα προτείνει στην τακτική γενική συνέλευση, που θα πραγματοποιηθεί στις 26 Ιουνίου, τη διανομή μερίσματος 30 δρχ. ανά μετοχή.

Δεδομένου ότι ο αριθμός των μετοχών της εταιρείας είναι 70.926.000, το συνολικό ποσόν που θα διανεμηθεί ανέρχεται στα 2.217.780.000 δρχ.



Αύξηση παρά τις δυσμενείς συνθήκες

Αύξηση της τάξης του 15% παρουσίασαν το 2000 τα έσοδα εκμετάλλευσης της ANEK σε σχέση με το '99, αφού από τα 33,49 δισ. δραχμές ανήλθαν στα 38,897 δισ.

Τα μικτά αποτελέσματα εκμετάλλευσης πλοίων παρουσίασαν αύξηση 3% παρά τη δυσμενή συγκυρία λόγω της αύξησης της τιμής των υγρών καυσίμων. Όπως για όλες τις ακτοπλοϊκές εταιρείες έτσι και για την ANEK, η σημαντική αύξηση της τιμής των καυσίμων είχε αποτέλεσμα την επιβάρυνση του κόστους εκμετάλλευσης των πλοίων.

Ο κύκλος εργασιών του ομίλου της ANEK ανήλθε πέρυσι στα 42,753 δισ. έναντι 36,740 δισ. το '99 καταγράφοντας αύξηση της τάξης του 16,4%. Ιδιαίτερα θετική παρουσιάζεται η αύξηση της κίνησης τόσο στις γραμμές της Ιταλίας όσο και του εσωτερικού. Στις γραμμές της Ιταλίας στους επιβάτες η αύξηση ανέρχεται σε 25% σε σχέση με το '99, στα Ι.Χ. αυτοκίνητα στο 19%, στα φορτηγά στο 15% και οι συνολικοί καθαροί ναύλοι έχουν αυξηθεί κατά 20%. Στις γραμμές εσωτερικού, στους επιβάτες η αύξηση ανέρχεται στο 9,2%, στα Ι.Χ. στο 16%, στα φορτηγά στο 9% και οι συνολικοί καθαροί ναύλοι αυξήθηκαν κατά 7%.

Στο πλαίσιο υλοποίησης του επενδυτικού προγράμματός της η ANEK προώθησε σημαντικά τον εκσυγχρονισμό του στόλου της με τα «Σοφοκλής Β.», «Λευκά Όρη» και «Ολύμπιον Τάμπιον», ενώ τον προσεχή Απρίλιο θα παραλάβει και το δεύτερο νεότευκτο σκάφος της από τα ναυπηγεία Φόσεν της Νορβηγίας.



Τα πρώτα αποτελέσματα των ΕΠΑΤΤ μετά την ενοποίηση με τον Στρίντζη

Στα 67,3% διο. δρχ. ανήλθαν οι πωλήσεις του Ομίλου Επιχειρήσεων Αττικής για το 2000, ενώ τα καθαρά κέρδη της εταιρείας ανήλθαν στα 5,9 διο. δρχ. παρουσιάζοντας μείωση της τάξης του 34% σε σχέση με το 1999. Τα κέρδη προ τόκων, δανείων και αποσβέσεων ανήλθαν στα 21,6 διο. δρχ.

Στα αποτελέσματα του ομίλου ενοποιείται για πρώτη φορά σε ετήσια βάση, η εταιρεία Γραμμές Στρίντζη Ναυτιλιακή Α.Ε., η οποία ανήκει σε ποσοστό 48,57% στον Όμιλο Επιχειρήσεων Αττικής. Από τη συμμετοχή αυτή, τα ενοποιημένα κέρδη των Επιχειρήσεων Αττικής για το 2000 επιβαρύνονται με επί πλέον αποσβέσεις 4,2 διο. δρχ. ίσες προς το 1/5 της ζημίας που προκύπτει από τη χρηματοπιστωτική αποτίμηση των μετοχών της Γραμμές Στρίντζη Ναυτιλιακή Α.Ε.

Εξόληση σε σύγκριση με το 1999, τα αποτελέσματα του ομίλου επιβαρύνθηκαν από την αύξηση του κόστους πετρελίου, κατά περίπου 6,2 διο. δρχ.

Συγκεκριμένα, τα οικονομικά αποτελέσματα και το μεταφορικό έργο των εταιρειών του ομίλου έχουν ως εξής:

Α) Η κατά 100% θυγατρική εταιρεία του ομίλου Superfast Ferries παρουσίασε πωλήσεις 33,4 διο. δρχ. αυξημένες κατά 12,8% έναντι πωλήσεων 29,6 διο. δρχ. το 1999 και καθαρά κέρδη μετά τους τό-



κους και αποσβέσεις 8,8 διο. δρχ. αυξημένα κατά 2,8% έναντι των αντίστοιχων καθαρών κερδών του 1999. Η αύξηση του κύκλου εργασιών και των καθαρών κερδών επιτεύχθηκε με τον ίδιο αριθμό πλοίων όπως και το 1999. Κατά το περασμένο έτος εκτέλεσαν δρομολόγια στις γραμμές Ελλάδας-Ιταλίας τα Superfast I, Superfast II, Superfast III, Superfast IV, τα οποία, όπως αναφέρει η εταιρεία, για τρίτη συνεχή χρονιά κατέκτησαν την πρώτη θέση στην κίνηση επιβατών και φορτηγών αυτοκινήτων επί συνόλου 45 επιβατηγών-οχηματογωγών πλοίων που δραστηριοποιήθηκαν στις θαλάσσιες γραμμές της Αδριατικής το 2000.

Παράλληλα, βρίσκονται σε εξέλιξη οι ναυπηγήσεις των Superfast XI και Superfast XII, που θα ενταχθούν στο στόλο των Επιχειρήσεων Αττικής το α' εξάμηνο του 2002.



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



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



6 IASONOS STREET • 185 37 PIRAEUS, GREECE

TEL: (301)4283660 • FAX: (301)4283630 • TLX: 213014 UTRD GR • CABLES: UTRADE GR

Ενισχυμένος ο κύκλος εργασιών για τη Strintzis



Αύξηση κατά 26,8% παρουσίασε ο ενοποιημένος κύκλος εργασιών για το 2000 της εταιρείας Γραμμές Στρίντζη Ναυτιλιακή Α.Ε. σε σχέση με το '99. Ο κύκλος εργασιών ανήλθε στα 33,9 δισ. δρχ. έναντι 26,8 δισ. δρχ. του οικονομικού έτους 1999. Στην ίδια περίοδο τα καθαρά κέρδη σε ενοποιημένη βάση ανήλθαν σε 611 εκατ. δραχμές από 3,02 δισ. δραχμές το 1999. Η μείωση των κερδών οφείλεται κατά κύριο λόγο στην επί πλέον επιβάρυνση,

σε σχέση με το 1999, στα λειτουργικά έξοδα του ομίλου κατά περίπου 3 δισ. δραχμές λόγω της μεγάλης αύξησης των διεθνών τιμών του πετρελαίου.

Επίσης πρέπει να σημειωθεί ότι στα αποτελέσματα του 1999 περιλαμβάνονται κέρδη ύψους 436 εκατ. δραχμών από την πώληση της θυγατρικής εταιρείας Swansea Cork Ferries τα οποία δεν παρουσιάζονται αντίστοιχα στη φετινή χρήση. Ακόμη στα αποτελέσματα του έτους 1999 περιλαμβάνονταν κέρδη 1,1 δισ. δραχμών από την πώληση ιδίων μετοχών της εταιρείας, που δεν περιλαμβάνονται κατά τη χρήση του έτους 2000. Τέλος, πρέπει να σημειωθεί ότι κατά το έτος 2000 δαπανήθηκαν σημαντικά αυξημένα ποσά για επισκευές, συντηρήσεις και την αναβάθμιση των πλοίων του στόλου, καθώς επίσης και για το λανσάρισμα του νέου εμπορικού ονόματος της εταιρείας (Blue Star Ferries). Παράλληλα, καθ' όλο το έτος 2000 δεν δόθηκε καμία αύξηση στους ναύλους των ακτοπλοϊκών γραμμών, ενώ τα έξοδα κίνησης των πλοίων αντίστοιχα αυξήθηκαν σημαντικά. Το μεταφορικό έργο της εταιρείας κινήθηκε σημαντικά σε σύγκριση με το 1999. Το συνολικό μεταφορικό έργο της εταιρείας στις γραμμές Ελλάδας-Ιταλίας (συμπεριλαμβανομένης της κίνησης από Κέρκυρα προς Ηλιόμυα Ιταλίας) ανήλθε το 2000 σε 501.886 επιβάτες, αύξηση 22,66% σε σχέση με το 1999, σε 105.764 Ι.Χ. οχήματα, αύξηση 36,37%, και σε 77.887 φορτηγά, αύξηση 15,49%.

Ανύπαρκτο ενδιαφέρον για την ακτοπλοΐα από ξένους

Ανύπαρκτο είναι το ενδιαφέρον κοινοτικών εφοπλιστών, μέχρι και σήμερα, να δραστηριοποιηθούν στα ελληνικά πελάγη μετά την άρση του cabotage την 1η Νοεμβρίου 2002, σύμφωνα με δήλωση αξιωματούχου του γραφείου της επιτροπής Μεταφορών κ. Ντι Παλάθιο. Τη μεγαλύτερη «πίεση» για απελευθέρωση της ακτοπλοΐας - σύμφωνα με τον Έλληνα αξιωματούχο - άσκησαν οι τοπικές κοινωνίες, ενώ η πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη μείωση του ορίου ηλικίας των πλοίων από 35 σε 30 έτη, προβλέπεται για το τέλος του 2001. Η σχετική πρόταση έχει γίνει από τον υπουργό Εμπ. Ναυτιλίας Χρ. Παπουτσή ύστερα από απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου, μετά το ναυάγιο του «Εξηρές Σαμίνα».

Την πρόταση του Έλληνα υπουργού για τη μείωση του ορίου ηλικίας των επιβατηγών-οχηματογωγών, έχει κατ' αρχήν κρίνει θετική η επιτροπή Μεταφορών.

Στο αρχείο η αυτοκτονία Σφηνιά

Στο αρχείο τέθηκε η δικογραφία που είχε σχηματισθεί για την αυτοκτονία του Παντ. Σφηνιά, αφού δεν προέκυψε κάποιο επιβαρυντικό στοιχείο για οποιονδήποτε. Το σκεπτικό του εισαγγελέα είναι το ακόλουθο: Ο προϊστάμενος της Εισαγγελίας Εφετών Πειραιά έκανε δεκτή την εισήγηση της Εισαγγελίας Πρωτ/κών για να τεθεί στο αρχείο η δικογραφία που αφορά τις συνθήκες και τους λόγους της αυτοκτονίας του Παντελή Σφηνιά. Η σχετική πρόταση έχει ως εξής:

«Σας υποβάλλω τη συνημμένη δικογραφία, που σχηματίστηκε από την Υποδ/ση Δίωξης Εγκλημάτων κατά Ζωής της Ασφάλειας Αττικής και συμπληρώθηκε από εμάς προκειμένου να διακριβωθούν οι συνθήκες θανάτου του αντιπροέδρου της ναυτιλιακής εταιρείας Minoan Flying

Dolphins (MFD), Παντελή Σφηνιά του Νικολάου, που έλαβε χώρα στον Πειραιά, στις 29-11-2000, και αναφέρω ότι δεν άσκησα ποινική δίωξη αλλήλ έθεσα τη δικογραφία στο αρχείο, σύμφωνα με το άρθρο 43 ΚΠΔ, καθώς από την προκαταρκτική εξέταση που διενεργήθηκε προέκυψε ότι ο θάνατος του ανωτέρω οφείλεται σε αυτοκτονία, στην οποία κανένας τρίτος δεν είχε αξιόποινη συμμετοχή.

Ειδικότερα προέκυψε ότι ο εκλιπών την ανωτέρω ημερομηνία και περί ώρα 12.00 μ., επειδή υπέφερε από κατάθλιψη και αφού προηγουμένως κατανάλωσε ικανή ποσότητα οινόπνευματων ποτών, αυτοκτόνησε, πέφτοντας θελημένα στο οδόστρωμα της οδού Ακτής Κονδύλη 26-28 από τον εξώστη του κτιρίου όπου στεγάζεται η εταιρεία Minoan Flying Dolphins.

Τα αίτια που ώθησαν τον αυτόχειρα να προβεί στην ανωτέρω πράξη του δε κατέστη δυνατόν να εξακριβωθούν πλήρως, αφού αυτός δεν άφησε κάποιο σημείωμα ή άλλο σχετικό μήνυμα, δύναται όμως να πιθανολογηθεί βασίμως ότι σχετίζονται πρωτίτως με τη δεινή οικονομική κατάσταση στην οποία είχε περιέλθει κυρίως μετά το γνωστό και πολύνεκρο ναυάγιο του πλοίου «Εξηρές Σαμίνα» (βλ. σχετικά τις με αριθμούς καταθέσεως 840/2001 και 888/2001 αιτήσεις ασφαλιστικών μέτρων των τραπεζών Eurobank-Ergasias και Alpha Bank αντίστοιχα, από τις οποίες προκύπτει οφειλή του εκλιπόντος προς τις ανωτέρω τράπεζες εκ ληφθέντων δανείων συνολικού ποσού 4.300.000 δραχμών). Είναι βέβαια γεγονός ότι σε μερικές μαρτυρικές καταθέσεις γίνεται λόγος για πιέσεις τις οποίες εδέχετο ο αυτόχειρας από μετόχους, οι οποίοι δεν κατονομάζονται, προκειμένου να ενεργήσει για τη βελτίωση της δημόσιας εικόνας της εταιρείας MFD, η οποία είχε τρωθεί, όπως ήταν φυσικό, μετά το ναυάγιο του πλοίου «Σαμίνα».

Οι εντελώς, όμως, γενικές και αόριστες αυτές μαρτυρικές αναφορές δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι παρομοίου περιεχομένου πιέσεις, τις οποίες ενδεχομένως εδέχετο ο εκλιπών, αποσκοπούσαν ή κατέτειναν στην κατάπνιση, στην προτροπή ή στην παρότρυνση του τελευταίου να αυτοκτονήσει. Για τους λόγους αυτούς παρακαλώ για την έγκριση της αρχειοθέτησης».

ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

- Ανθρώπινο δυναμικό 1200 Ελλήνων ναυτικών.
- Δυναμικός στόλος 14 σύγχρονων πλοίων.
- Ναυπήγηση και δρομολόγηση 3 νέων υπερσύγχρονων επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων το 2000.
- Ναυπήγηση 2 υπερσύγχρονων πλοίων στα Ελληνικά Ναυπηγεία και δρομολόγησή τους εντός του 2002.
- Ναυπήγηση 2 υπερσύγχρονων πλοίων στα ναυπηγεία Daewoo στην Κορέα και δρομολόγησή τους εντός του 2002.
- Προσφορά άμεσης απασχόλησης σε 3.500 εργαζόμενους της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης.
- Υπερσύγχρονα πλοία, ιδανικά για τις γραμμές του Αιγαίου και της Αδριατικής.

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ



Blue Star Ferries®
STRINTZIS LINES



Από αριστερά οι κ. Κ. Καρούσης,
Σ. Μ. Πολέμης,
Ι. Α. Αγγελικούσης,
ο υπουργός Ε.Ν. Χρ. Παπουτσής,
ο πρόεδρος του Committee
Ε. Γ. Εμπειρίκος
και ο Σ. Κουλουκουντής



κατάθεση, από κάθε πλευρά, των αιτημάτων της, αλλά με προφανή τη διάθεση να συγκλίνουν, είναι το βασικό συμπέρασμα που μπορεί να εξαχθεί από τις συζητήσεις του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας με το Δ.Σ. του Committee.

Ο υπουργός ζήτησε περαιτέρω ενίσχυση του ελληνικού νηολογίου, ενώ από εφοπλιστικής πλευράς τονίστηκαν οι υγιείς κανόνες του «παιχνιδιού», η ανταπόκριση της Πολιτείας στα αιτήματα του Σίτι, η αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης. Για να αυξηθεί ο ελληνικός στόλος χρειάζονται σταθερά βήματα, αμοιβαία εμπιστοσύνη και κυ-

ρίως, από πλευράς της κυβέρνησης, να κατανηθεί ο εθνικός ρόλος της ναυτιλίας. Ειδικότερα από την πλευρά του Committee συζητήθηκαν οι προτάσεις της Ευρωπαϊκής Ενώσεως για τη λήψη μονομερών μέτρων για τη ναυτική ασφάλεια, το καθεστώς ευθύνης και αποζημιώσεων σε περιπτώσεις ρυπάνσεων, ο έλεγχος και η διαφάνεια των νηογυμνώνων, άλλα μονομερή μέτρα που διασφραδίζουν τις συνθήκες του υγιούς και ελεύθερου ανταγωνισμού, η περαιτέρω πρόωθηση και υποστήριξη της ελληνικής πρότασης στον IMO για λιμένα ή όρμο καταφυγής, καθώς επίσης και θέματα διμερών σχέσεων και συμφωνιών. Τονίστηκε επίσης η ανάγκη



Εφοπλιστές - Παπουτσής στο Λονδίνο Μία βοηθισκοπική συνάντηση με στόχο την ενίσχυση της ελληνικής σημαίας

Το κλίμα δεν ήταν δυνατόν, βεβαίως, να μην είναι καλό στη συνάντηση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Χρ. Παπουτσή με το διοικητικό συμβούλιο της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου. Μία συνάντηση που πραγματοποιήθηκε το δεύτερο δεκαήμερο του Μαρτίου και που προλείανε το έδαφος για τις συζητήσεις του πρωθυπουργού κ. Κ. Σημίτη με τους Έλληνες εφοπλιστές του Σίτι.

του Νάσου Πουλακίδα

σεων των διεθνών συμβάσεων STCW, SOLAS και του κώδικα ISM.

Ο πρόεδρος του Committee δήλωσε την ευχαρίστησή του για τον ελληνόκτητο στόλο που συνεχίζει να αυξάνει, να εκσυγχρονίζεται και να απαριθμεί περίπου 3.600 πλοία, με τους Έλληνες πλοιοκτήτες να βρίσκονται στην πρώτη θέση τόσο σε παραγγελίες νεότευκτων όσο και σε αγορές μεταχειρισμένων. Παράλληλα ο κ. Εμπειρικός εξέφρασε τη δυσάρεσκειά του διότι μόνο τα 680 πλοία από το σύνολο των 3.600 βρίσκονται με ελληνική σημαία, ευχόμενος να διαμορφωθούν οι συνθήκες έτσι ώστε να επιστρέψουν όσον το δυνατόν περισσότερα πλοία στο εθνικό νηολόγιο. Εκδήλωσε την ικανοποίησή του για τα μέτρα που έχουν ληφθεί από διάφορες ευρωπαϊκές χώρες για την ενίσχυση των ναυτιλιακών τους βιομηχανιών. Στην Ευρώπη, δήλωσε, υπάρχει αυξημένη αναγνώριση της σπουδαιότητας που έχει η ναυτιλία στις εθνικές οικονομίες και οι κυβερνήσεις ανταποκρίνονται ανάλογα. «Όσον αφορά τον αριθμό των πλοίων στα οποία κυματίζει η ελληνική σημαία, πρέπει να εξασφαλίσουμε ότι οι νέοι που μπαίνουν στο ναυτικό επάγγελμα είναι εκπαιδευμένοι όχι μόνο για την επάνδρωση των πλοίων αλλά και για την επάνδρωση των

ναυτιλιακών εταιρειών. Η ναυτολόγηση και η εκπαίδευση της επόμενης γενιάς των Ευρωπαίων ναυτικών θα αποτελέσει μια εθνοσυντριβτική εργασία, αφού όσο αυξάνεται το βιοτικό επίπεδο στην Ευρώπη, μια καριέρα στη θάλασσα τείνει να γίνει λιγότερο ελκυστική. Γι' αυτόν το λόγο οι ευρωπαϊκές κυβερνήσεις πρέπει να κάνουν δυναμικά βήματα περαιτέρω βελτίωσης στους τομείς της ναυτολόγησης και της εκπαίδευσης. Προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος αυτός, οι ευρωπαϊκές κυβερνήσεις πρέπει να αναγνωρίσουν ότι, λόγω του υψηλού κόστους των Ευρωπαίων ναυτικών, έχουν την ευθύνη να εξασφαλίσουν πως τα εκπαιδευτικά τους προγράμματα δημιουργούν υψηλότερη παραγωγικότητα, ώστε να αντισταθμίσουν το κόστος τους. Η εκπαίδευση πρέπει να γίνεται με τέτοιο τρόπο ώστε οι αξιωματικοί του σήμερα να είναι αυτοί που θα αποτελέσουν τα αυριανά στελέχη των ναυτιλιακών εταιρειών», κατέληξε ο πρόεδρος του Committee.

Η ευρωπαϊκή ναυτιλία, επισήμανε ο κ. Εμπειρικός, αντιμετωπίζει μεγάλες προκλήσεις από τους ανθρώπους της Άπω Ανατολής, των οποίων η αποδοτικότητα παράλληλα με το χαμηλό κόστος είναι αξιοθαύμαστα. Η πρόκληση αυτή είναι ιδιαίτερης σημασίας για μια

αποφυγής μονομερών ή περιφερειακών μέτρων και η παραπομπή τους στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό, η υποστήριξη του ρόλου του οποίου, ως αποκλειστικού διεθνούς οργάνου για την εξέταση ναυτιλιακών θεμάτων, θα πρέπει να είναι ισχυρή από όλες τις χώρες. Παράλληλα, επεσημάνθη η σημασία και η επιτυχής λειτουργία του YEN με την επάνδρωσή του από έμπειρους και εξειδικευμένους ημενικούς αξιωματικούς και η ανάγκη για την περαιτέρω ενίσχυσή του. Ειδικότερα σημειώθηκαν οι τομείς ναυτικής ασφάλειας, προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος, διεθνών κανονισμών και εκπροσώπησης, καθώς και της εφαρμογής των νέων απαιτή-



Ο πρόεδρος του Committee E. Γ. Εμπειρικός απονέμει τιμητική πλακέτα στον υπουργό Χρ. Παπουτσή

βιομηχανία όπως η ναυτιλιακή, όπου τα κέρδη επί του κεφαλαίου είναι χαμηλά και γι' αυτόν το λόγο πρέπει να είναι ανταγωνιστικοί για να επιβιώσουν. Επί πλέον, είναι ικανοποιητικό να βλέπουμε ότι τα γεγονότα αυτά έχουν αναγνωριστεί από έναν σημαντικό αριθμό ευρωπαϊκών κυβερνήσεων, οι οποίες έχουν αποφασίσει ότι εθνικό τους συμφέρον είναι να αυξήσουν την ανταγωνιστικότητα των ναυτιλιακών τους βιομηχανιών.

Τέτοια αύξηση της ανταγωνιστικότητας είναι απαραίτητη όχι μόνον για να δεχθούν τις προκλήσεις της παγκόσμιας αγοράς, αλλά επίσης και για να επιτρέψουν στις ναυτιλιακές εταιρείες να προσλάβουν και να εκπαιδεύσουν έναν επαρκή αριθμό Ευρωπαίων ναυτικών, ώστε να εξασφαλίσουν τη μελλοντική βιωσιμότητα των εταιρειών.

Τέλος, ο πρόεδρος του Committee κ. Ε.Γ.Ε. Εμπειρικός ευχαρίστησε τον κ. Παπουτσή για τη συνεργασία και το έμπρακτο ενδιαφέρον του ως προς την προώθηση των θεμάτων που απασχολούν τη ναυτιλία. Εξέφρασε δε στον υπουργό την ευχή αλλά και την προσδοκία για την ταχεία προώθηση μέτρων που αφορούν τη βελτίωση της θέσεως της ελληνικής ναυτιλίας, προκειμένου πολύ σύντομα να επιτευχθεί το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα

και να διατηρηθεί το μεγάλο αυτό επίτευγμα των Ελλήνων στην πρώτη θέση παγκοσμίως.

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας αναφέρθηκε, στην ομιλία του, στο κυρίαρχο θέμα της βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας και στην ενίσχυση της απασχόλησης των Ελλήνων ναυτικών, ζητήματα που εντάσσονται στις προτεραιότητες της Ελληνικής Κυβέρνησης και η υλοποίηση των οποίων επιχειρείται μέσα από τη λήψη μέτρων στο πλαίσιο ενός διαλόγου με τους κοινωνικούς εταίρους, που στόχο έχουν να εξασφαλίσουν τον υγιή ανταγωνισμό.

Τόνισε, επίσης, τη σημασία της ελληνικής σημαίας και τον πρωταρχικό της ρόλο στην Ευρωπαϊκή Ένωση καθώς και τη διαμόρφωση της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής και το σημαντικό ηγετικό ρόλο της χώρας μας τόσο στα θεσμικά όργανα αυτής όσο και στο πλαίσιο του IMO και των άλλων διεθνών οργανισμών.

Αναλυτικότερα, ο κ. Παπουτσή αναφέρθηκε συγκεκριμένα:

Στη φορολογία, για την οποία ανακοίνωσε ότι η Ελληνική Κυβέρνηση κινείται στο πλαίσιο διαμόρφωσης ενός ανταγωνιστικού πλαισίου φορολόγησης σε σχέση με τα άλλα κράτη-μέλη της Ε.Ε. και σύμφωνα με τη γενικότερη συζήτηση που ξεκίνησε και θα προωθηθεί σε ευρωπαϊκό επίπεδο αναφορικά με την εναρμόνιση της φορολογικής πολιτικής, όπου η χώρα μας θα παίξει έναν καθοριστικό ρόλο.

Ο κ. Παπουτσή μίλησε επίσης για τις προτάσεις που κατέθεσε στο υπουργείο Οικονομικών και αφορούν τη φορολόγηση των πλοίων απ' όπου ζητεί τη μείωση του συντελεστή από 1,6 που είναι σήμερα, στο 0,53.

Όσον αφορά τη φορολόγηση των αξιωματικών, ο υπουργός κατέθεσε πρόταση για μείωση του ποσοστού φορολόγησης από το 9% που ισχύει σήμερα, στο 7%.

Αναφορικά με την εκπαίδευση των ναυτικών,

σε συνδυασμό με τις νέες απαιτήσεις και τον εκσυγχρονισμό του στόλου, χρειάζεται, τόνισε ο υπουργός, μια περαιτέρω αναβάθμιση των σπουδών στις ΑΕΝ μέσα από την εισαγωγή τους στο μηχανογραφικό σύστημα των πανελληνίων εξετάσεων του ΥΠΕΠΘ, την πιθανή μείωση της στρατιωτικής θητείας των σπουδαστών τους, την αναβάθμιση και βελτίωση των προγραμμάτων σπουδών σε συνεργασία με το ΕΜΠ, και την επαναξιολόγηση των καθηγητών των σχολών. Παράλληλα, έχει ξεκινήσει μια εκστρατεία ενημέρωσης των νέων προκειμένου να προβληθούν τα πλεονεκτήματα του ναυτικού επαγγέλματος, για να καταστεί πιο ελκυστικό.

Όσον αφορά την κοινωνική ασφάλιση, είναι αναγκαία, παράλληλα με την αξιοποίηση της περιουσίας του ΝΑΤ, η διεύρυνση της βάσης των ασφαλισμένων, που θα επιτευχθεί μέσα από την προσέλευση νέων στο ναυτικό επάγγελμα, με απώτερο στόχο την αύξηση των εσόδων με παράλληλη μείωση του ελλείμματος και τη μείωση σταδιακά των εισφορών τόσο των εργοδοτών-πλοιοκτητών όσο και των εργαζομένων ναυτικών με παράλληλη εγγύηση ασφάλισης τόσο των εν ενεργεία όσο και των συνταξιούχων ναυτικών.

Ειδικότερα για τις δυνατότητες δραστηριοποίησης των συνταξιούχων ναυτικών, αυτές εξετάζονται με γνώμονα τη συνέχιση της απασχόλησής τους με παράλληλη όμως μείωση της σύνταξης προς αποφυγή δημιουργίας κοινωνικής αδικίας σε σχέση με άλλες κατηγορίες συνταξιούχων.

Για το θέμα της οργάνωσης της αγοράς ναυτικής εργασίας, η διατήρηση των Ελλήνων ναυτικών συνδυάζεται με το μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας, ανάγοντας την ύπαρξή τους σε πλεονέκτημα στρατηγικής σημασίας για την περαιτέρω πορεία της. Ως προς το θέμα των διπλωμάτων και της αντικατάστασής τους, αυτή θα γίνει με βάση τον πραγματικό αριθμό των ναυτικών.

1.800 σημαίες!

Τέλος, χαρακτηριστικό του καλού κλίματος ήταν το στίγμα που έδωσε ο κ. Παπουτσή αμέσως μετά τη λήξη της συνάντησης με τον κ. Εμπειρικό, τονίζοντας: «Η Ελλάδα έχει σήμερα αυξημένο ειδικό βάρος λόγω της ναυτιλίας, που είναι η πρώτη στην Ε.Ε. Σκεφθείτε πόσο θα αυξηθεί το βάρος αυτό αν από τα 3.600 ελληνόκτητα πλοία γυρίσουν τα μισά (1.800) στη σημαία!»

Να σημειωθεί ότι από τη φορολογία των πλοίων σήμερα το ελληνικό κράτος αποκομίζει 7 δις. ετησίως, ενώ αν γυρίσουν τα μισά πλοία στο ελληνικό νηολόγιο, θα ωφεληθεί περίπου στο 1 τρις. δρχ.



Υπό το βλέμμα του κ. Ε. Εμπειρικού και του καθηγητή κ. Κ. Γραμμένου ο κ. Θ. Βώκος χαιρετά τον υπουργό

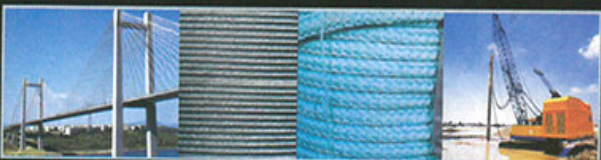


Choosing the leading manufacturer....

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 Gravias 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



EWIS MEMBER

EUROCORD MEMBER

Η κυβέρνηση έχει καταδικάσει τον Πειραιά σε ερήμωση!

του Χάρη Παυλίδη

Το Λιμάνι δεν μπορεί να εξελιχθεί σε ναυτιλιακό κέντρο, επειδή οι ναυτιλιακές εταιρείες το εγκαταλείπουν. Ένας από τους λόγους είναι οι δυσκολίες πρόσβασης στο νέο αεροδρόμιο. Αυτή είναι μία από τις βασικές επισημάνσεις της νομάρχου Μαίρης Σορώτου-Τσανάκη, η οποία σε συνέντευξή της στα «Ναυτικά Χρονικά» ήταν ιδιαίτερα καυστική για την εγκατάλειψη του Πειραιά.

Αναμφισβήτητα η διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων δημιουργεί μια δυναμική για τον ελληνικό τουρισμό. Ποιο προσδοκάτε ότι θα είναι το όφελος για τη Νομαρχία Πειραιώς;

Δυστυχώς ο Πειραιάς αντιμετωπίζεται ως μια μικρή επαρχιακή πόλη και όχι ως τμήμα της πρωτεύουσας, όχι το μεγαλύτερο εμπορικό και επιβατικό λιμάνι της Ελλάδας, όχι ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια της Μεσογείου. Η διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων αναμφισβήτητα δημιουργεί μια δυναμική για τον ελληνικό τουρισμό, αλλά για τη Νομαρχία Πειραιά δεν έχει κανένα όφελος. Τα νησιά του Αργοσαρωνικού έχουν χαρακτηριστεί κορεσμένα και δεν επιτρέπεται να δημιουργηθούν νέες ξενοδοχειακές μονάδες ενώ οι υπάρχουσες δεν εκσυγχρονίζονται. Από την άλλη πλευρά, η σύνδεση του Πειραιά με το

νέο αεροδρόμιο των Σπώνων καθίσταται δύσκολη και «περιπετειώδης» και απομακρύνει τον τουρίστα από τα νησιά του Αργοσαρωνικού, γιατί η πρόσβαση του σ' αυτά θα του κοστίζει περισσότερο χρόνο και χρήμα. Το νέο αεροδρόμιο θα επηρεάσει αρνητικά τόσο την οικονομία όσο και τις υποδομές του Πειραιά. Ο τουρισμός θα διοχετεύεται στα λιμάνια του Λαυρίου και της Ραφίκης. Από την πλευρά μας προτείνουμε στην Περιφέρεια τη δημιουργία μικρού αεροδρομίου στην Ερμιόνη, όπου ήδη υπάρχουν χώρος και υποτυπώδεις εγκαταστάσεις, ένα έργο που θα έπαιζε σημαντικό ρόλο στην τουριστική άνοδο των νησιών. Η κατάσταση επιδεινώνεται και από το γεγονός ότι η διαπλάτυνση της λεωφόρου Βάρης απ' όσο γνωρίζουμε, δεν προχωρά. Μ' αυτή την τακτική που ακολουθεί η κυβέρνηση, καταδικάζει τον Πειραιά και τα νησιά του, οδηγείται σε πρόχειρες αποφάσεις και αποστρέφεται τους μελετημένους σχεδιασμούς. Για τους Ολυμπιακούς Αγώνες δεν έχουμε συγκεκριμένο πρόγραμμα αφού η κυβέρνηση, η οποία είναι αρμόδια, μας έχει αγνοήσει παρά τις εκκλήσεις μας.

Θεωρείτε ότι θα πρέπει η Νομαρχία να αποκτήσει ουσιαστική συμμετοχή στον τουριστικό σχεδιασμό εντός των ορίων της;

Αναμφισβήτητο η Νομαρχία Πειραιά θα έπρεπε να αποκτήσει ουσιαστική συμμετοχή στον τουριστικό σχεδιασμό των περιοχών της. Καθημερινά δίνω αγώνα για να σταθεί αρωγός σε πρωτοβουλίες που έχουν στόχο την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής. Για να υπάρξει όμως ουσιαστική περιφερειακή και τουριστική ανάπτυξη, απαιτείται σημαντική μεταφορά αρμοδιοτήτων της κεντρικής εξουσίας και αντίστοιχων πόρων για την άσκησή τους. Στις μέρες μας, όχι μόνο δεν ενισχύεται ο θεσμός της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης αλλά αντιμετωπίζει το ενδεχόμενο αφαίρεσης των αρμοδιοτήτων, η οποία θα συνοδεύεται και από την καθήλωση των κεντρικών αυτοτελών πόρων σε χαμηλά επίπεδα. Αν και ο δημοκρατικός προγραμματισμός έχει καταργηθεί, η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Πειραιά κατόρθωσε να τριπλασιάσει το όριο των πληρωμών που αναλογούσε στα 2,5 δισ. και να απορροφήσει 6,5 δισ.

Υπό τις υπάρχουσες συνθήκες, ποιες είναι οι δυνατότητές σας και ποιο είναι το έργο που έχει παραχθεί μέχρι σήμερα;

Είναι γεγονός ότι προσπαθούμε να λειτουργήσουμε αποτελεσματικά παρά τα περιοριστικά μέτρα που επιβλήθηκαν η κεντρική εξουσία. Καθημερινά αφουγκράζομαι τις ανάγκες

του Πειραιά και της νησιωτικής περιφέρειάς μας και στόχος μου είναι να ανταποκριθώ στις απαιτήσεις των πολιτών και να δώσω τις καλύτερες δυνατές λύσεις στα προβλήματά τους. Ο προγραμματισμός μας έχει βάθος χρόνου ώστε να εξασφαλίζεται η υλοποίηση εκείνων των έργων που θα θέσουν τον Πειραιά και τα νησιά του σε μια σταθερή τροχιά ανάπτυξης. Ενδεικτικά αναφέρω:

Η Νομαρχία Πειραιά «αγκάλησε» το Ελληνικό Κέντρο Προστασίας Αγρίων Ζώων στην Αίγινα. Στην περιοχή Μετόχι πρόκειται να ανεγερθεί το νέο κτιριακό συγκρότημα προϋπολογισμού 240 εκατ. δρχ. Παράλληλα, χρηματοδοτεί το έργο για την ανέγερση της Ραλλήλειου Σχολής. Με προσωπική μου παρέμβαση εξασφάλισα την απαιτούμενη πίστωση των 950 εκατ. δρχ. που περιλαμβάνεται στο πρόγραμμα της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης έναντι της αρχικής αλληλ μη επαρκούς πίστωσης των 245 εκατ. δρχ. Σύμφωνα με τη μελέτη της Νομαρχίας ο προαυλισμός χώρος θα καλυφθεί από ένα διαφανές στέγαστρο -το οποίο θα κατασκευαστεί με έξοδα της Νομαρχίας Πειραιά- προκειμένου να αναδειχθούν αφενός τα αρχαία και αφετέρου, μαθητές και επισκέπτες του χώρου να έχουν σαφή εικόνα της μακράς ιστορίας της πόλης. Το Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο γνωμοδότησε και ενέκρινε την υποβληθείσα από τη Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Νομαρχιακού Διαμερίσματος Πειραιά αρχιτεκτονική μελέτη. Υπάρχει μια σειρά έργων που προγραμματίζονται, που έχουν ολοκληρωθεί, αλλά γι' αυτά θα δοθεί συνέντευξη Τύπου.

Ποιες πρωτοβουλίες σχεδιάζετε να αναλάβετε ώστε ο Πειραιάς να αποκτήσει τουριστική υποδομή, την οποία κατά γενική ομολογία σήμερα δεν διαθέτει;

Στη Νομαρχία Πειραιά έχει συσταθεί άτυ-

Καθημερινά αφουγκράζομαι

τις ανάγκες του Πειραιά

και της νησιωτικής περιφέρειάς μας

και στόχος μου είναι

να ανταποκριθώ στις απαιτήσεις

των πολιτών και να δώσω

τις καλύτερες δυνατές λύσεις

στα προβλήματά τους.

Ο προγραμματισμός μας έχει

βάθος χρόνου ώστε να εξασφαλίζεται

η υλοποίηση εκείνων των έργων

που θα θέσουν τον Πειραιά

και τα νησιά του σε μια σταθερή

τροχιά ανάπτυξης

πη επιτροπή υπό την προεδρία μου που έχει στόχο το σχεδιασμό του Πειραιά του μέλλοντος. Σ' αυτή την επιτροπή συμμετέχουν προσωπικότητες όπως ο κ. Δημήτρης Αυγουστίνος, καθ. Αρχιτεκτονικής, ο κ. Γεώργιος Βλάχος, καθ. Παν. Πειραιά, ο κ. Γιώργος Σταϊνχάουερ, προϊστάμενος Β' Εφορίας Αρχαιοτήτων, η κ. Μαρία Κορωνάκη, πολεοδόμος, ο κ. Νικόλας Ντόριζας, αρχιτέκτονας, ο κ. Θεόδωρος Χαραγκιώνης, πολιτικός μηχανικός, ο κ. Σταύρος Κωστόπουλος, αρχιτέκτονας και διευθυντής Τεχνικών Υπηρεσιών Νομαρχίας Πειραιά, και ο κ. Γιώργος Οικονομόπουλος, πολιτικός μηχανικός και προϊστάμενος Πολεοδομίας Νομαρχίας Πειραιά. Η επιτροπή θα ενισχυθεί και με άλλα μέλη και θα συντάξει

ολοκληρωμένες προτάσεις για την τουριστική, πολιτιστική, και κοινωνική ανάπτυξη του Πειραιά. Για να μπορέσουν να επιτευχθούν οι στόχοι μας, κρίνεται απαραίτητη η συνεργασία με τους παραγωγικούς φορείς της πόλης, με τον ΟΛΠ και με την κεντρική εξουσία.

Πώς αισθάνεστε που επί των ημερών σας ο Πειραιάς είναι η τιμώμενη πόλη της φετινής διοργάνωσης και ποιες είναι οι ευθύνες που απορρέουν από τον τίτλο;

Το γεγονός ότι η Νομαρχία Πειραιά είναι η τιμώμενη πόλη στο «Τουριστικό Πανόραμα» μας γεμίζει αισιοδοξία και επιμονή και επιβεβαιώνει την τακτική μας για δυναμικές διεκδικήσεις. Ο θεσμός του Β' Βαθμού Τοπικής Αυτοδιοίκησης μπορεί και πρέπει να είναι ουσιαστικός, γιατί οι τοπικές κοινωνίες δεν μπορούν να περιμένουν. Η κεντρική εξουσία πρέπει να «σκύψει» πάνω στα προβλήματα του Νομαρχιακού Διαμερίσματος Πειραιά και να



αποδεχθεί τη συνεργασία προκειμένου να σταματήσει η συνεχής υποβάθμιση του Πειραιά και των νησιών.

Τις προτάσεις και τις θέσεις της Νομαρχίας Πειραιά ανακοίνωσε σε συνέντευξη Τύπου (στις 22 Μαρτίου) η νομάρχης Μαίρη Σορώτου-Τσανάκη. Αναφερόμενη στη σειρά των έργων αλλά και στις δυσκολίες που αντιμετωπίζει, μεταξύ άλλων επισήμανε τα εξής:

Προνοιακά επιδόματα

Σύμφωνα με την περσινή κατανομή των εσόδων από τους Κεντρικούς Αυτοτελείς Πόρους, η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Πειραιά είναι υποχρεωμένη να διαθέτει το 87% του προϋπολογισμού της για την κάλυψη των προνοιακών επιδομάτων, με αποτέλεσμα να είναι αδύνατη η κάλυψη των λειτουργικών δαπανών (μισθωμάτων, ΔΕΗ, ΕΥΔΑΠ, ΟΤΕ) και προγραμμάτων δημοσίων επενδύσεων. Πρέπει να δημιουργηθεί ένας ξεχωριστός κωδικός αποκλειστικά για τα προνοιακά επιδόματα όπως στο παρελθόν, έτσι ώστε τα χρήματα να δίνονται από τον τακτικό προϋπολογισμό και όχι από τους Κεντρικούς Αυτοτελείς Πόρους. Είναι ανάγκη να σταθούν επιχορηγήσεις από τον τακτικό προϋπολογισμό και να έχουν τελικό προορισμό την κάλυψη των προνοιακών επιδομάτων χωρίς τα τελευταία να πληρώνονται εις βάρος των λειτουργικών δαπανών και των δημοσίων επενδύσεων. Διαφορετικά, η Νομαρχία δεν θα ανταποκρίνεται στο ρόλο της, ο οποίος σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφο 3 έχει στόχο την ανάπτυξη της Περιφέρειας. Με την υπάρχουσα κατάσταση οι λειτουργικές δαπάνες και τα προγράμματα δημοσίων επενδύσεων καλύπτονται μόνο με το 10% των Κε-

ντρικών Αυτοτελών Πόρων. Είναι μια τακτική που λειτουργεί εις βάρος των πολιτών αφού εμποδίζει κάθε πρωτοβουλία για οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική ανάπτυξη.

Η νομάρχης Πειραιά Μαίρη Σορώτου-Τσανάκη έχει αποστείλει σχετικά ενημερωτικά έγγραφα για την υπάρχουσα κατάσταση στα υπουργεία Οικονομικών, Εσωτερικών και Δημόσιας Διοίκησης, σύμφωνα με τα οποία ζητεί επιχορήγηση ίση με τις πραγματικές ανάγκες. Πιο συγκεκριμένα, ζητεί 7.400.000.000 δρχ. για την κάλυψη των προνοιακών επιδομάτων, 2.300.000.000 δρχ. για λειτουργικές δαπάνες και 1.000.000.000 δρχ. για προγράμματα δημοσίων επενδύσεων. «Παρά τις εκκλήσεις μας για λύσεις των προβλημάτων, απαντήσεις δεν έχουμε πάρει. Το Νομαρχιακό Διαμέρισμα Πειραιά δεν θα είναι σε θέση να πληρώσει τα προνοιακά επιδόματα το επόμενο δίμηνο, αλλά η ευθύνη γι' αυτό βαρύνει την κεντρική εξουσία», κατέληξε η νομάρχης Πειραιά.

Προτάσεις για το έργο της ελεύθερης λεωφόρου από Φάληρο έως Σχιστό

1. Προτείνουμε το τμήμα από την περιοχή Ν. Φαλήρου μέχρι και τον Αγ. Διονύσιο να διελθεί είτε με τη μορφή Cut and Cover είτε με τη μορφή σήραγγας. Παράλληλα, οι γραμμές από το Φάληρο του ΗΣΑΠ να υπογειοποιηθούν και η λωρίδα γης που θα αφεθεί ελεύθερη, να διατεθεί για τη δημιουργία ενός χώρου πράσινου και αναψυχής, ιστορίας και πολιτισμού, ποδηλάτου και αθλητικών δραστηριοτήτων. Ένα μεγαλόπνοο πρόγραμμα που θα αποτελέσει την αφετηρία της αναγέννησης του Πειραιά.

Η λύση αυτή ειδικά στην περιοχή του Φαλήρου θα ενώσει τα δύο μεγάλα στάδια, το Στάδιο Καραϊσκάκη και το Στάδιο Ειρήνης και

Φιλίας. Θα συνδέσει την πόλη με το θαλάσσιο μέτωπο και θα επιτρέψει μία μείζονος σημασίας παρέμβαση, η οποία θα μπορούσε να εναρμονιστεί και με τις απαιτήσεις της διεξαγωγής των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004.

2. Προτείνουμε ο Πειραιάς να έχει σύνδεση με τη Σταυρού-Ελευσίνας και αυτό μπορεί να γίνει στο Χαϊδάρι με υπόγεια διέλευση από το Ποικίλο όρος παράλληλα με τον εμπορικό σιδηρόδρομο.

3. Προτείνουμε ο εμπορικός σιδηρόδρομος στο Ικόνιο να μετατραπεί σε προαστιακό σιδηρόδρομο και να εξυπηρετήσει Πέραμα, Κερατσίνι, Δραπετσώνα, Πειραιά, αφού μπορεί να συνδεθεί με τον Πειραιά με σήραγγα 900 μέτρων (νέος μώλος Δραπετσώνας - Αγίος Διονύσιος) και στη βόρεια πλευρά θα μας συνδέει με Χαϊδάρι, Λιόσια-Εθνικό Δίκτυο.

4. Προτείνουμε ο δεύτερος δρόμος του Περράματος να αποκτήσει ρυθμό κατασκευής ανάλογο των αναγκών του Πειραιά και του πορθμείου Περράματος-Σαλαμίνας, που είναι το μεγαλύτερο πορθμείο της χώρας.

5. Προτείνουμε στον κόμβο Σταυριανού να μην γίνει η τεράστια γέφυρα των 1.600 μέτρων και να εξεταστούν λύσεις με εκμετάλλευση της υπάρχουσας σύνδεσης Πιμανιού-Σχιστού και του μεγάλου οικοπέδου του ΟΛΠ των 85 στρεμμάτων.

6. Προτείνουμε η εναλλακτική δυνατότητα της επιφανειακής διέλευσης, στα όρια του δήμου Κερατσινίου, εφόσον δεν καταστεί εφικτή η υπόγεια διέλευση, να αποφύγει τις μεγάλες γεφυρώσεις, μήκους 1.600 μέτρων, αλλά και τις οφιοειδείς κινήσεις σε οριζοντιογραφία, διερχόμενη από την περιοχή της Ιχθυόσκαλας και όχι στα όρια του αστικού ιστού.

7. Επειδή οι παρεμβάσεις αυτές θα μετασχηματίσουν τη ζωή της πόλης πρέπει να προηγηθεί διάλογος της κυβέρνησης με την Τοπική Αυτοδιοίκηση Α' και Β' Βαθμού και τους φορείς που εκπροσωπούν τους εργαζομένους και τον εμπορικό κόσμο της πόλης.

8. Είναι προφανές ότι υπάρχει θεσμική υποχρέωση, οι σχετικές μελέτες να υποβληθούν για γνωμοδότηση στο νομαρχιακό συμβούλιο.

9. Πρέπει το αρμόδιο υπουργείο να μας ενημερώσει άμεσα για το συνολικό σχεδιασμό που έχει σε θέματα κυκλοφορίας και αστικών αναπλάσεων και να δεχθεί να συζητήσει μαζί μας τις απόψεις αυτές.

10. Τέλος, διαφωνούμε με το σχεδιασμό του κόμβου στο ΣΕΦ και δηλώνουμε τη συμπαράστασή μας στους εργαζομένους του Σταδίου. Πιστεύουμε ότι με τις προτάσεις αυτές ο δρόμος Φαλήρου-Σχιστού θα συμβάλει στην επίλυση του κυκλοφοριακού αλλά και στην ανάγκη ανάπτυξης της περιοχής μας.

Επιτροπή για το ευρώ στη

Νομαρχία Πειραιά

Ειδική Επιτροπή Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την προστασία του Καταναλωτή συστάθηκε στη Διεύθυνση Εμπορίου και Τουρισμού της Νομαρχίας Πειραιά. Ήδη από την 1η Μαρτίου 2001 άρχισε και για τις μικρές επιχειρήσεις του ιδιωτικού τομέα, οι οποίες απασχολούν κάτω από δέκα άτομα, η πλήρης εφαρμογή τόσο του άρθρου 15 Ν. 2812/2000 όσο και της κοινής υπουργικής απόφασης σχετικά με την υποχρεωτική διπλή αναγραφή των τιμών και των όρων χρηματικών ποσών.

Η νομάρχης Πειραιά Μαίρη Σορώτου-Τσανάκη απέστειλε σχετικό έγγραφο στις αρμόδιες υπηρεσίες και δήλωσε μεταξύ άλλων: «Στόχος μας είναι η καλύτερη ενημέρωση των καταναλωτών προκειμένου να ξεπεραστούν στις συναλλαγές οι δυσκολίες προσαρμογής με την εισαγωγή του ευρώ. Γι' αυτόν το λόγο η Επιτροπή Ευρωπαϊκής Επιτροπής θα παρέχει καθημερινά στους ενδιαφερομένους πληροφορίες για το νέο νόμισμα».

Η συγκεκριμένη επιτροπή εδρεύει στην οδό Γρηγ. Λαμπράκη 111, τηλ. 41.32.624-637 και έχουν ενημερωθεί σχετικά οι παρακάτω

εμπλεκόμενοι φορείς: Εμπορικό Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιά, Επαγγελματικό Επιμελητήριο, Βιοτεχνικό Επιμελητήριο, Εμπορικός Σύλλογος Πειραιά, Ένωση Καταναλωτών Ελλάδος, ΔΙΚΑΠ, Ένωση για τα Δικαιώματα των Πολιτών.

Κέντρο πληροφόρησης του πολίτη

Στο πλαίσιο της αναβάθμισης ποιότητας των δημοσίων υπηρεσιών στη Νομαρχία Πειραιά λειτουργεί το Κέντρο Πληροφόρησης του Πολίτη. Πιο συγκεκριμένα, αποτελείται από ένα δίκτυο τριών υπολογιστών, infokiosk και συνδέεται με το υπουργείο Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης. Παρέχει πληροφορίες σε ηλεκτρονική μορφή και συνδέεται με τα αντίστοιχα Κέντρα Πληροφόρησης των 39 νομαρχιών. Η νομάρχης Πειραιά Μαίρη Σορώτου-Τσανάκη σημείωσε μεταξύ άλλων:

«Το Κέντρο Πληροφόρησης του Πολίτη υποβοηθάει το έργο των υπηρεσιών της Νομαρχίας ως προς τον πολίτη αλλά δεν υποκαθιστά τις αρμοδιότητές τους. Στόχος μας είναι να ενημερώνουμε τους πολίτες για τα δικαιώμα-

τά τους και τις ενέργειες που απαιτούνται για τη διεκπεραίωση των υποθέσεών τους σε λιγότερο χρόνο και με λιγότερο κόστος. Το Κέντρο Πληροφόρησης του Πολίτη αποτελεί έναν ανοικτό δίαυλο επικοινωνίας με τους φορείς του Νομαρχιακού Διαμερίσματος Πειραιά». Στις 20 Μαρτίου ξεκίνησε επίσημα και η λειτουργία της ιστοσελίδας www.nom-piraeus.gr η οποία περιλαμβάνει μεταξύ άλλων:

Διευθύνσεις και τμήματα της Νομαρχίας Πειραιά, τηλέφωνα και διευθύνσεις δήμων και κοινοτήτων, γενικές πληροφορίες δημοσίας διοίκησης (Οδηγός του Πολίτη), δικαστικές και αστυνομικές αρχές/κοινοφελείς οργανισμούς, δρομολόγια αστικών συγκοινωνιών, εκπαίδευση.

Παράλληλα, το Κέντρο παρέχει και άλλες πληροφορίες που αφορούν δραστηριότητες φορέων, προγράμματα οικονομικής - κοινωνικής και πολιτιστικής φύσεως, καθώς και πληροφορίες επαγγελματικής κατάρτισης, εργασιακών σχέσεων και απασχόλησης. Η συγκεκριμένη ιστοσελίδα έχει ευέλικτο και συνοπτικό χαρακτήρα και συνεχώς θα εμπλουτίζεται σταδιακά με πληροφορίες.

VOTED BY THE INDEPENDENT AS ONE OF THE 50 BEST HOTELS OF THE WORLD FOR YEAR 2001 IN THE CATEGORY BEST SPECTACULAR SETTINGS



THE LUXURY COLLECTION
Starwood Hotels & Resorts

"In the south, where the island flattens out into rolling vineyards and black-sand beaches, lies the Villa Vedema, a chic resort of 40 pastel bungalows."

TRAVEL & LEISURE, FEBRUARY 2001

"With its pastel 'houses', its exotic arches, its rough stone walls, walkways and courtyards, Vedema feels like some fantasy fortress that Bertolucci might use as a film location"

TRAVEL & LEISURE

"I love this hotel because you can stay on the property for an entire week and still eat beautifully, be coddled by the staff and always be acutely aware of being on Santorini - and feel blessed that you are"

TOWN & COUNTRY, JUNE 1999

Megalohori 847 00 Santorini Greece
Tel: +30 286 81796 Fax: +30 286 81798

Athens Office: 102-104 Vas.Pavlou str.
Vouli Center, 166 78 Athens, Greece.
Tel: +30 1 8008790-1-2 Fax: +30 1 8008793

E-mail: vedema@hol.gr
Website: www.vedema.gr



Ευγένιος Γιαννακόπουλος

Στη 10η θέση παγκοσμίως η τουριστική Ελλάδα

Ποια είναι η σημασία του ελληνικού τουρισμού για την εθνική οικονομία; Πώς μεταφράζεται στην πράξη ο χαρακτηρισμός του ελληνικού τουρισμού ως «εθνική βιομηχανία»;

Θα πρέπει να τονισθεί, με έμφαση, πως τα τελευταία χρόνια διαπιστώνεται σημαντική σταδιακή βελτίωση της συμμετοχής του ελληνικού τουρισμού στα βασικά μεγέθη της οικονομίας. Το 1999, η Τράπεζα της Ελλάδος κατέγραψε είσοδα 8.784 εκατ. δολαρίων ΗΠΑ από τουριστικές υπηρεσίες, με βάση τις οποίες η Ελλάδα καταλαμβάνει τη 10η θέση στη σχετική κατάταξη του Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού. Οι τουριστικές υπηρεσίες καλύπτουν σήμερα το ήμισυ του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου, από 28% το 1981. Η άμεση συμμετοχή του τουρισμού στο ΑΕΠ σήμερα είναι 7%, από 4% το 1981. Πρέπει να αναφερθεί επίσης η συμμετοχή του τουρισμού στα δημόσια έσοδα, η συμμετοχή του στα έσοδα των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης, αφού μόνον ο τουρισμός μεταξυ των παραγωγικών κλάδων καταβάλλει ειδικά τέλη υπέρ ΟΤΑ, πλέον των συνήθων δημοτικών τελών των άλλων χρήσεων, και η καθοριστική συμβολή του στην περιφερειακή ανάπτυξη.

Στον τουριστικό τομέα απασχολείται περίπου το 10% του συνόλου των απασχολούμενων. Όλα τα παραπάνω επιβεβαιώνουν το χαρακτήρα του τουρισμού ως «εθνική βιομηχανία».

Αναφέρεται πως το «τουριστικό προϊόν» στην Ελλάδα δεν είναι ανάλογο των συγκριτικών πλεονεκτημάτων που διαθέτουμε. Αντιμετωπίζεται η βελτίωσή του και μέσα από ποιες συγκεκριμένες πρωτοβουλίες;

Γίνεται συντονισμένη προσπάθεια ώστε ο ελληνικός τουρισμός να εξελιχθεί σταδιακά και χωρίς κλυδωνισμούς από μαζικό σε επιλεκτικό, προσανατολισμένο στις απαιτήσεις και τα ενδιαφέροντα του καταναλωτή, έτσι ώστε να περιοριστεί η δυνατότητα υποκατάστασης της Ελλάδας από άλλους μεσογειακούς προ-

ορισμούς, με την ανάδειξη της μοναδικότητας των πόρων της. Η εξέλιξη αυτή δεν συνεπάγεται καθόλου τον περιορισμό του οργανωμένου τουρισμού, αλλά την ποιοτική βελτίωσή του. Πρόκειται για μια συντονισμένη προσπάθεια για την ποιοτική αναβάθμιση, βελτίωση της εισοδηματικής διαστρωμάτωσης και χρονική επέκταση της τουριστικής ζήτησης προς τη χώρα μας.

Οι στόχοι της τουριστικής πολιτικής είναι, προς την κατεύθυνση αυτή:

- α) Αύξηση της ζήτησης ιδιαίτερα από τις υπερπόντιες αγορές, καθώς και από τη Δυτική και Ανατολική Ευρώπη.
- β) Προσέλκυση ζήτησης ανώτερων εισοδηματικών στρωμάτων.
- γ) Προσέλκυση οργανωμένου τουρισμού από χώρες υψηλής οικονομικής ανάπτυξης (π.χ. χώρες ΝΑ Ασίας), για τις οποίες απαιτείται η διαμόρφωση πακέτου με «εθνικές προδιαγραφές» όπως ιδιαίτερες διατροφές, οργάνωσης, θρησκευτικών συνθηκών κ.λπ.
- δ) Διαμόρφωση εμπλουτισμένων τουριστικών προϊόντων τα οποία θα συνεχίζουν μεν να αξιοποιούν το πρότυπο «ήλιος-θάλασσα», αλλά με παράλληλη ένταξη του πολιτιστικού αποθέματος και των άλλων συγκριτικών πλεονεκτημάτων της χώρας.
- ε) Βελτίωση των θεματικών αγορών (αγορές-θύλακες), όπως ο συνεδριακός τουρισμός, αθλητικός, τουρισμός υγείας, οικότουρισμός κ.λπ.

Ποιες ρυθμίσεις προβλέπει το Γ ΚΠΣ αναφορικά με την υποστήριξη του τουρισμού; Πώς θα αξιοποιηθεί το πλαίσιο αυτό από τον ΕΟΤ;

Ο τουριστικός τομέας θα ενισχυθεί με περίπου 600 δισ. δραχμές από τα κονδύλια του Γ' ΚΠΣ, από τα οποία η δημόσια χρηματοδότηση αμιγώς τουριστικών δράσεων θα φθάσει τα 273 δισ. δραχμές.

Στο Γ' ΚΠΣ προβλέπεται να ενταχθούν:

- Επενδύσεις σε εγκαταστάσεις ειδικής τουριστικής υποδομής (σε μαρίνες, συνεδριακά κέντρα, κέντρα θαλασσοθεραπείας, γήπεδα γκολφ, υδροθεραπευτήρια, χιονοδρομικά κέ-

Ο τουρισμός ήταν πάντοτε μία από τις δύο ελληνικές δραστηριότητες - η άλλη είναι η ναυτιλία - με μεγάλη απόδοση στην ελληνική οικονομία και με διεθνή αναγνώριση. Συναλλαγματοφόρος κλάδος, στον οποίον βασίζεται το Ισοζύγιο Εξωτερικών Πληρωμών, βρίσκεται συνεχώς υπό εξέλιξη και αποτελεί σήμερα την πλέον δυναμική εθνική βιομηχανία (μαζί με τη ναυτιλία). Για τις προοπτικές της τουριστικής βιομηχανίας μιλάει σε συνέντευξή του στα «Ν.Χ.» ο γενικός γραμματέας του ΕΟΤ κ. Ευ. Γιαννακόπουλος.



ντρα κ.ά.), μέσω του αναπτυξιακού νόμου - Επενδύσεις ποιοτικού εκσυγχρονισμού ξενοδοχειακών μονάδων και κάμπινγκ, μέσω του αναπτυξιακού νόμου.

- Επενδύσεις ποιοτικού εκσυγχρονισμού λοιπών μορφών καταλυμάτων που δεν υπάγονται στον αναπτυξιακό νόμο, με τη χρήση ενδιάμεσου φορέα διαχείρισης.

- Επενδύσεις οργανωτικού εκσυγχρονισμού (συμβουλευτικές υπηρεσίες, βελτίωση της θέσης στις αγορές, μάρκετινγκ, εσωτερική οργάνωση κ.ά.) για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των ΜΜΕ όλων των κλάδων του τουριστικού τομέα.

- Καινοτόμες επενδύσεις για την ένταξη της ελληνικής κουζίνας και στοιχείων του πολιτισμού, όπως η εικαστική και λογοτεχνική παραγωγή, στο τουριστικό προϊόν.

- Κοινή επένδυση του κράτους με τους συλλογικούς φορείς του τομέα για τη δημιουργία δικτύου στήριξης μικρομεσαίων τουριστικών επιχειρήσεων.

- Επενδύσεις εισόδου των επιχειρήσεων στην ψηφιακή οικονομία (πρόγραμμα «Δικτυωθείτε»). Εξετάζονται ορισμένες προσαρμογές στον αναπτυξιακό νόμο για να εντάσσονται σ' αυτόν και νέες μορφές επενδύσεων, όπως π.χ. επενδύσεις προαγωγής των ξενοδοχείων σε ανώτερη τάξη. Έτσι θα επιταχυνθεί ο εκσυγχρονισμός του υφιστάμενου δυναμικού καταλυμάτων, εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004.

Ποια είναι τα σχέδια του ΕΟΤ για την αναζήτηση επενδύσεων σχετικά με την αξιοποίηση των περιουσιακών του στοιχείων;

Η ανώνυμη εταιρεία του Δημοσίου «Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα», σε συνεργασία με τον

χρηματοοικονομικό της σύμβουλο, την Τράπεζα Fuji, θα υλοποιήσει σειρά επενδυτικών προτεραιοτήτων με ενδιάμεσο στόχο την εισαγωγή της στο Χρηματιστήριο και την αξιοποίηση της τεράστιας περιουσίας του ΕΟΤ, στην οποία περιλαμβάνονται μαρίνες, καζίνο, ιαματικές πηγές, χιονοδρομικά κέντρα, εκτάσεις, κάμπινγκ κ.ά.

Αναλυτικά οι επενδυτικές προτεραιότητες της ΕΤΑ Α.Ε. είναι:

- Στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού, η αναβάθμιση και ο εκσυγχρονισμός των τουριστικών λιμένων του ΕΟΤ σε Αττική και Θεσσαλονίκη, όπως η αναδιαμόρφωση της χερσαίας ζώνης στη μαρίνα Ζέας, η αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών στις μαρίνες Βουλιαγμένης, Αθήναι, Φλοίσβου και στη συνέχεια των υπολοίπων. Πρόκειται για επένδυση συνολικού ύψους 15 δισ. δραχμών.

- Η επανεξέταση των συμβάσεων που αφορούν στην εκμετάλλευση της παραλιακής ζώνης της Αττικής, από το Φάληρο έως την Ανάβυσσο, ώστε να είναι πιο αποδοτικές για το Δημόσιο, αλλά και να έχουν χωροθετημένες χρήσεις αναψυχής και διασκέδασης και κυρίως να τερματισθεί το καθεστώς αυθαιρεσίας και οι επιβαρύνσεις στο φυσικό περιβάλλον.

- Παράλληλα με την επανεξέταση των συμβάσεων, θα προωθηθούν επενδύσεις θεματικού τουρισμού στην Αττική, ξεκινώντας από τη δημιουργία θεματικού πάρκου στην Ανάβυσσο. Πρόκειται για μία επένδυση ύψους 35 δισ. δραχμών, που θα αναμορφώσει την περιοχή.

- Διαμόρφωση νέων ιαματικών «προϊόντων» στη Φθιώτιδα, εκσυγχρονισμός του υδροθε-

ραπευτηρίου της Αιδηψού, ανάπτυξη των περιοχών Καϊάφα και Νιγρίτας. Οι συνολικές επενδύσεις θα ανέλθουν σε 30 δισ. δραχμές.

- Προώθηση αξιοποίησης τουριστικών εκτάσεων στην περιφέρεια και αξιολόγηση περιοχών σε Κρήτη, Ρόδο, Χαλκιδική και Θράκη. Για το μέτρο αυτό προβλέπονται επενδύσεις ύψους 50 δισ. δραχμών.

Η Ολυμπιάδα μπορεί να αποτελέσει στρατηγικό στόχο για βελτίωση των υποδομών και να βοηθήσει στη δημιουργία ενός σύγχρονου πλαισίου αναπτυξιακής τουριστικής πολιτικής;

Το υπουργείο Ανάπτυξης υλοποιεί ένα σύνολο μέτρων, ενταγμένων στο Τουριστικό Ολυμπιακό Πακέτο, για την αξιοποίηση της Ολυμπιάδας στον τομέα των υποδομών, στην τουριστική κίνηση της Αθήνας και ολόκληρης της χώρας. Συγκεκριμένα:

- Επέκταση της ξενοδοχειακής υποδομής υψηλής στάθμης και εκσυγχρονισμός των υφιστάμενων ξενοδοχειακών μονάδων με χρηματοδότηση από το Γ' ΚΠΣ. Σύμφωνα με τη σχετική πρόσκληση ενδιαφέροντος, υποβλήθηκαν 67 προτάσεις από επιχειρηματίες, για έργα κατασκευής και εκσυγχρονισμού υφιστάμενων εγκαταστάσεων στην περιοχή της Αττικής.

- Διαφημιστική προβολή της Αθήνας σε συνδυασμό με την προοπτική της Ολυμπιάδας, τις πολιτιστικές εκδηλώσεις και τις νέες σύγχρονες υποδομές της πόλης των Αθηνών.

- Επέκταση και αναβάθμιση των συνεδριακών υποδομών της Αθήνας.

- Δημιουργία νέων χώρων αναψυχής και θεματικού τουρισμού.

Οι προτάσεις της Ν.Δ. για τη ναυτική εκπαίδευση



Η Νέα Δημοκρατία «πιστεύει πως η ποντοπόρος ναυτιλία αποτελεί εθνικό κεφάλαιο με οικονομικό, κοινωνικό και εθνικό αντίκρυσμα, που πολλὰ έχει προσφέρει στη χώρα και μπορεί να προσφέρει ακόμα περισσότερα στο άμεσο μέλλον. Οι ανταγωνίστριες προς τη δική μας ναυτιλία χώρες έχουν προβεί εδώ και χρόνια σε σημαντικές αλλαγές στο θεσμικό τους πλαίσιο, καθιστώντας τις ναυτιλίες τους ιδιαίτερα ανταγωνιστικές. Γι' αυτό λοιπόν, εκτός από πρόσθετους εθνικούς και κοινοτικούς πόρους για τη ναυτική εκπαίδευση, χρειάζονται επί πλέον μέτρα για την επιστροφή στην ελληνική σημαία όσο το δυνατόν περισσότερων πλοίων, για την αύξηση των θέσεων εργασίας στους κλάδους τόσο της ναυτιλίας, όσο και των κλάδων που δραστηριοποιούνται γύρω από τη θάλασσα, την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα και την αύξηση των ευκαιριών απασχόλησης».

Οι προτάσεις της Ν.Δ. είναι οι ακόλουθες:

1. Δραστική μείωση της φορολογίας της ποντοπόρου ναυτιλίας, τουλάχιστον στα αντίστοιχα κατώτατα επίπεδα που ισχύουν σήμερα σε χώρες της Ε.Ε.
2. Επιστροφή στο καθεστώς φορολογίας των ναυτικών που ίσχυε πριν από το 1996, όταν καταργήθηκαν οι διατάξεις του νόμου 3325/55, και παροχή επί πλέον κινήτρων για να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα νέοι άνθρωποι.
3. Νέο σύγχρονο νηολόγιο, που θα προκύψει ύστερα από διάλογο και που θα ενισχύει την ανταγωνιστικότητα, αλλά παράλληλα θα εξασφαλίζει πλήρως την εξέλιξη των Ελλήνων ναυτικών. Να δοθούν επί πλέον κίνητρα για την προαιρετική απασχόληση αριθμού ναυτικών μεγαλύτερου από τον νόμιμο προβλεπόμενο.
4. Να ενταχθεί το ΝΑΤ στη συζήτηση που θα γίνει για την εξυγίανση του ασφαλιστικού μας συστήματος, ώστε να βρεθεί μια μόνιμη και βιώσιμη λύση που θα εξασφαλίζει τους ναυτικούς μας.

Προτάσεις για την ποντοπόρο

ναυτιλία και τη ναυτική

εκπαίδευση έδωσε στη

δημοσιότητα η Ν.Δ. διά του

τομεάρχη Ναυτιλίας και

Τουρισμού Γιάννη Παπαθανασίου.

Σε συνέντευξη Τύπου

ο κ. Παπαθανασίου υπογράμμισε:

Ο κ. Παπαθανασίου είπε ακόμη:

«Είναι μονόδρομος το γεγονός ότι η διατήρηση της πρώτης θέσης στην παγκόσμια αγορά απαιτεί γενναίες αποφάσεις.

Η Νέα Δημοκρατία με τις προτάσεις της πιέζει την κυβέρνηση να αλληλένδετη στάση και από την απραξία και την αδιαφορία να λάβει επιτέλους γενναίες αποφάσεις για την επιστροφή στην ελληνική σημαία περισσότερων πλοίων, που σημαίνει και τη βελτίωση της θέσης και των ευκαιριών απασχόλησης, τόσο στη θάλασσα όσο και στη στεριά και ιδιαίτερα των νέων ανθρώπων, που είναι ουσιαστικά και οι συνεχιστές της ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΜΑΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ».

Ναυτική εκπαίδευση

Τα σημαντικότερα στοιχεία των προτάσεων της Ν.Δ. για την αναμόρφωση της ναυτικής εκπαίδευσης είναι τα εξής:

Οι απαιτήσεις των καιρών απαιτούν την άμεση και συνολική στροφή του συστήματος από παραδοσιακό, εμπειρικό σε ενοποιημένο, συστηματικό, με τη συστηματική εισαγωγή της προσομοίωσης και την ταυτόχρονη διατήρηση σημαντικού μέρους της πρακτικής άσκησης επί πλοίου.

Σημειώνεται εδώ ότι ο χρόνος φοίτησης των παλαιότερων αποφοίτων ΑΔΣΕΝ ήταν μικρό



του Χάρη Παυλίδη

ποσοστό της συνολικής διάρκειας της εκπαίδευσης. Πιο συγκεκριμένα, μόνο το 25% του δεκαετούς συνολικού χρόνου εκπαίδευσης για την απόκτηση διπλώματος πλοιάρχου Α' Τάξης ήταν διδασκαλία σε σχολή, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό για τους μηχανικούς ήταν 35%. Αντίστοιχα στατιστικά στοιχεία για τη σημερινή κατάσταση δεν υπάρχουν. Όπως προκύπτει από στατιστικά στοιχεία υπάρχει σήμερα σημαντική διαρροή σπουδαστών από τις ΑΔΣΕΝ καθώς και αποφοίτων τους πριν από την απόκτηση του πιστοποιητικού ναυτικής ικανότητας πλοιάρχου ή μηχανικού Γ' Τάξης. Η πρώτη κατηγορία διαρροών οφείλεται κατά ένα μέρος στη στρατιωτική δομή της εκπαίδευσης στις ΑΔΣΕΝ και κατά ένα άλλο μέρος στην εκ των υστέρων διαπίστωση, ότι το ναυτικό επάγγελμα δεν συμβαδίζει με το χαρακτήρα του ατόμου. Η δεύτερη κατηγορία διαρροών αποδίδεται στην επιλογή, από αρκετούς σπουδαστές, της ναυτικής εκπαίδευσης σαν πρόσκαιρης λύσης στο πρόβλημα της σταδιοδρομίας.

Η κατηγορία αυτή των σπουδαστών συνεχίζει τις σπουδές σε παρεμφερή τεχνικά επαγγέλματα (ΤΕΙ, Πολυτεχνεία κ.λπ.).

Για την αποτελεσματική αντιμετώπιση των παραπάνω φαινομένων κρίνεται σκόπιμες:

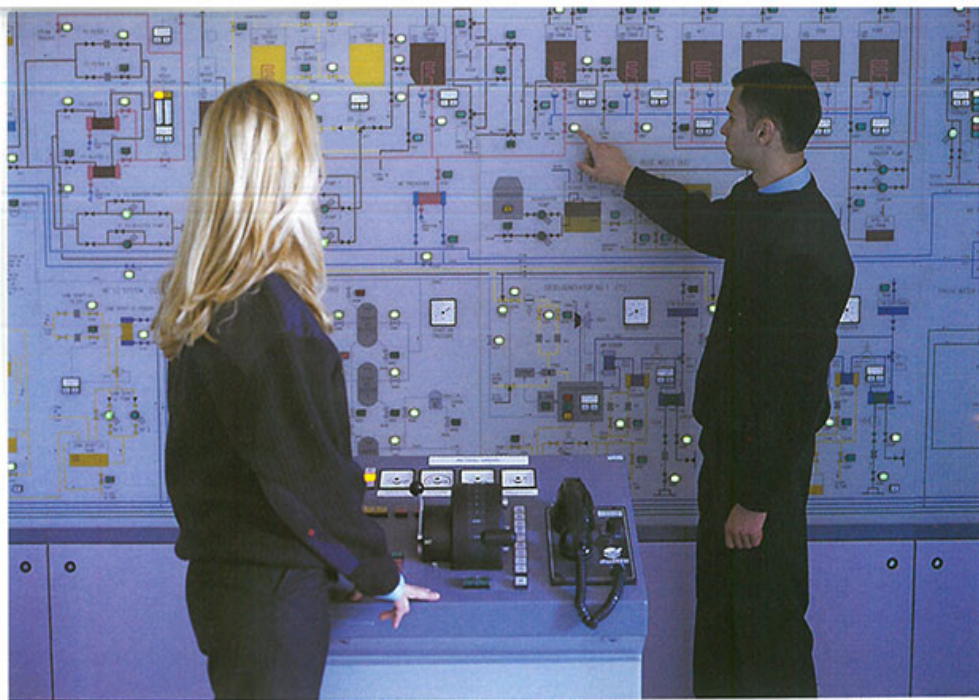
- Η εισαγωγή συστηματικών ελέγχων (τεστ) της κατάστασης των υποψηφίων στη διαδικασία επιλογής των σπουδαστών όλων των ναυτικών σχολών, καθώς και η παράλληλη ναυτολόγησή τους, π.χ., κατά τους μήνες του καλοκαιριού και

- Η προβολή του ναυτικού επαγγέλματος και προσέλκυση ικανών νέων σ' αυτό.

Παράλληλα, ο εκσυγχρονισμός της ναυτικής εκπαίδευσης καθιστά απαραίτητες:

- Την επιμόρφωση όλου του υφιστάμενου δυναμικού και των τριών φορέων της ναυτικής εκπαίδευσης (ΤΕΕ, ΑΕΝ, ΚΕΣΕΝ) μέσω σεμιναρίων ανά φορέα και ανά ειδικότητα ή δέσμη ειδικοτήτων.

- Την ανοικτή προκήρυξη θέσεων διδακτικού



προσωπικού σε όλους τους φορείς της ναυτικής εκπαίδευσης.

Μέριμνα, τέλος, πρέπει να ληφθεί για τη συστηματικότερη επιμόρφωση των παιδιών στελεχών του Ε.Ν. που κατέχουν για μεγάλο χρονικό διάστημα (π.χ. πενταετία) διπλώματα οποιασδήποτε τάξης, ώστε να είναι σε θέση να αντιμετωπίζουν τη σύγχρονη πραγματικότητα στο πλοίο. Η εκπαίδευση αυτή θα είναι σεμιναριακού χαρακτήρα με εξετάσεις και θα παρέχεται από το ΚΕΣΕΝ.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ

Δευτεροβάθμια εκπαίδευση

Στη δευτεροβάθμια εκπαίδευση εντάσσονται τα Δημόσια και Ιδιωτικά ΤΕΕ Ναυτικού και Ναυτιλιακού Τομέα. Οι απόφοιτοι τους δικαιούνται, με την απόκτηση του απολυτηρίου, να εισαχθούν με εισαγωγικές εξετάσεις σε ποσοστό 25% των εισακτέων στις ΑΕΝ ή να υπολογισθούν ως δόκιμοι πλοίαρχοι ή δόκιμοι μηχανικοί για χρονικό διάστημα 12 μηνών. Μετά το πέρας του δωδεκαμήνου υποχρεούνται σε παρακολούθηση εξάμηνου σεμιναρίου και εξετάσεις στο ΚΕΣΕΝ για την απόκτηση του πτυχίου πλοίαρχου ή μηχανικού Γ' Τάξεως Ε.Ν. Διατηρούν το δικαίωμα εξέλιξης στο πτυχίο πλοίαρχου ή μηχανικού Β' Τάξεως, μετά από θαλάσσια υπηρεσία και παρακολούθηση ενός εξάμηνου σεμιναρίου στο ΚΕΣΕΝ και εξετάσεις. Μετά από θαλάσσια υπηρεσία τουλάχιστον 6 (έξι) ετών, εν συνεχεία παρακολούθηση ενός ακόμη εξάμηνου σεμιναρίου στο ΚΕΣΕΝ και εξετάσεις, θα μπορούν να αποκτήσουν το πτυχίο πλοίαρχου ή μηχανικού Α' Τάξεως. Εναλλακτικά, μετά την περάτωση της θαλάσσιας υπηρεσίας 12 μηνών ως δόκιμοι πλοίαρχοι ή δόκιμοι μηχανικοί Γ' Τάξεως, τους παρέχεται η δυνατότητα εισαγωγής τους στις ΑΕΝ με εξετάσεις σε ποσοστό 15% επί των εισακτέων, απαλλασσόμενοι των απαιτήσεων ναυτολόγησης κατά τη διάρκεια των σπουδών τους σ' αυτές.

Τα ΤΕΕ υπάγονται στο ΥΕΝ με συναρμοδιότητα του υπουργείου Παιδείας (ΥΠΕΠΘ). Τα συναρμόδια υπουργεία ΥΕΝ και ΥΠΕΠΘ θα συνεργασθούν στενά για την παροχή σύγχρονων μέσων πρακτικής εξάσκησης των σπουδαστών και την ουσιαστική αφομοίωση της σύγχρονης τεχνολογίας των πλοίων. Η βελτίωση της εικόνας, της υλικοτεχνικής υποδομής και του προγράμματος σπουδών των ΤΕΕ θα προσελκύσει περισσότερους αποφοίτους Γυμνασίου σ' αυτά. Επί πλέον, θα επιτρέψει την προσμέτρηση 24 μηνών από τη διδασκαλία στα ΤΕΕ σαν χρόνου εκπαίδευσης που απαιτείται από τη διεθνή σύμβαση STCW για την απόκτηση πτυχίου πλοίαρχου ή μηχανικού Γ' Τάξης.

Τριτοβάθμια εκπαίδευση (ΑΕΝ και ΑΝΕΙ)

Στην κατηγορία αυτή εντάσσονται οι ΑΕΝ που λειτουργούν σήμερα και τα Ανώτατα Ναυτικά Εκπαιδευτικά Ιδρύματα (ΑΝΕΙ) που θα ιδρυθούν. Πέραν των δημοσίων θα υπάρχει η δυνατότητα ίδρυσης και λειτουργίας και ιδιωτικών ΑΕΝ. Η εισαγωγή στις ΑΕΝ γίνεται:

- Με εισαγωγικές εξετάσεις από τα ΤΕΕ Ναυτικού και Ναυτιλιακού Τομέα σε ποσοστό 25%.
- Με εισαγωγικές εξετάσεις αποφοίτων των ΤΕΕ έπειτα από 12μηνη θαλάσσια υπηρεσία σε ποσοστό 15% και
- Με γραπτές εξετάσεις και τεστ των αποφοίτων των Ενιαίων και Γενικών Λυκείων σε ποσοστό 60%. Οι τελευταίες δεν εντάσσονται και δεν συμπίπτουν χρονικά με τις πανελλήνιες εξετάσεις.

Το πρόγραμμα των ΑΕΝ περιλαμβάνει τέσσερα εξάμηνα θεωρία και ασκήσεις και δύο εξάμηνα πρακτική άσκηση επί πλοίου. Το Α' εξάμηνο σπουδών στις ΑΕΝ διαφοροποιείται ανάλογα με την προέλευση των σπουδαστών (ΤΕΕ ή Ενιαία/Γενικά Λύκεια), ώστε να αντιμετωπιστεί η ανομοιογένεια των σπουδαστών λόγω διαφορετικής προέλευσής τους από τη δευτεροβάθμια εκπαίδευση.

Οι σπουδές τελειώνουν με το Προδίπλωμα Στελέχους Εμπορικού Ναυτικού (ΠΡΟ-ΣΕΝ) με

κατευθύνσεις πλοίαρχων και μηχανικών.

Για την αντιμετώπιση των συσσωρευμένων προβλημάτων στις ΑΕΝ (πρώην ΑΔΣΕΝ) προτείνεται η λήψη ουσιαστικών μέτρων που θα επιτρέψουν την αναμόρφωση των σπουδών σ' αυτές. Επί πλέον, η μείωση του χρόνου φοίτησης σ' αυτές θα επιτρέψει την αύξηση των εισακτέων κατά 50% τουλάχιστον, θεωρώντας ότι η δυναμικότητα στέγασης σε όσες από αυτές έχουν εσωτερικούς σπουδαστές παραμένει σταθερή.

Το ΠΡΟ-ΣΕΝ παρέχει στους κατόχους του το δικαίωμα εισαγωγής άνευ εξετάσεων στα Ανώτατα Ναυτικά Εκπαιδευτικά Ιδρύματα (ΑΝΕΙ), που θα ιδρυθούν και θα λειτουργήσουν αρχικά ένα στη Βόρεια και ένα στη Νότια Ελλάδα. Η φοίτηση στα τελευταία θα είναι μονοετής. Θα χορηγούν δε Πτυχία Στελέχους Ναυτικής Εκπαίδευσης που θα είναι ισοδύναμα των πτυχίων ΤΕΙ.

Οι απόφοιτοι των ΑΝΕΙ θα έχουν τη δυνατότητα εξέλιξης μέχρι του πλοίαρχου ή μηχανικού Ε.Ν. Α' Τάξης, ύστερα από περαιτέρω εκπαίδευση στο ΚΕΣΕΝ. Τα ΑΝΕΙ θα αποκτήσουν οργάνωση, δομή, υποδομή και στελέχωση αντίστοιχα ιδρυμάτων τριτοβάθμιας εκπαίδευσης. Πρέπει να καταστεί σαφές ότι η ένταξη των ΑΝΕΙ στην τριτοβάθμια εκπαίδευση, όπου πραγματικά πρέπει να ανήκουν, απαιτεί και την καθιέρωση σ' αυτές των κανόνων που ισχύουν και στα άλλα τριτοβάθμια ιδρύματα. Πιο συγκεκριμένα, προτείνονται:

- Η καθιέρωση προσόντων και διαδικασιών επιλογής του διδακτικού προσωπικού ανάλογου με τα ισχύοντα στα άλλα τριτοβάθμια ιδρύματα. Σήμερα, το διδακτικό προσωπικό των ΑΕΝ, που διορίζεται χωρίς να κριθεί από αναλόγου επιπέδου μέλη ΔΕΠ ΑΕΙ και ΤΕΙ, είναι ανεπαρκώς επιπέδου. Ουσιαστικά, με βάση τις μεταβατικές διατάξεις καλύπτονται οι θέσεις διδασκόντων με καθηγητές θεωρητικών μαθημάτων, που διορίζονται χωρίς να υποστούν κρίση από επιτροπές διδασκόντων με προσόντα ίσα ή ανώτερα των κρινόμενων. Ανεπαρκές και μη ορθολογιστικό είναι και το σύστημα επιλογής και αξιολόγησης των διδασκόντων στα ειδικά μαθήματα.
- Η σύσταση επιτροπής κρίσης του διδακτικού υλικού, που θα αποτελείται από εκπαιδευτικούς του ΥΕΝ και του ΥΠΕΠΘ (μέλη ΔΕΠ ΑΕΙ και ΤΕΙ) και ενιαία συγγράμματα, για όλες τις ομοειδείς σχολές. Σήμερα δεν υπάρχει ουσιαστικός έλεγχος καταλληλότητας των επιλεγμένων συγγραμμάτων.
- Η σύνταξη συστήματος αξιολόγησης και ανάπτυξης της ναυτικής εκπαίδευσης. Δεδομένου ότι μέχρι σήμερα λειτουργούσαν με έκτακτο προσωπικό, μέρος του οποίου μονι-

μπορείται άνευ ουσιαστικής κρίσης, δεν υπήρχε ευχέρεια διατύπωσης προτάσεων βελτίωσης και προσαρμογής του προγράμματος σπουδών στις σημερινές ανάγκες της τεχνολογίας και στο επίπεδο των σπουδαστών.

- Η συμμετοχή του ΥΠΕΠΘ στη διαμόρφωση της πολιτικής στη ναυτική εκπαίδευση. Η παρουσία εκπαιδευτικών του ΥΠΕΠΘ στο ΣΝΕ είναι σήμερα πολύ περιορισμένη και υποβαθμισμένη.

- Η συμμετοχή στο ΣΝΕ εκπαιδευτικών από τα αντίστοιχα τμήματα του ΕΜΠ και του ΤΕΙ Αθήνας. Το ΣΝΕ πρέπει να καταστεί ένα ουσιαστικό όργανο που θα πρωτοστατεί στην ανάπτυξη και εξέλιξη των ΑΕΝ και στον εκσυγχρονισμό του εκπαιδευτικού εξοπλισμού των.

- Ο συντονισμός των καθηγητών των θεωρητικών και των ειδικών (ναυτικών) μαθημάτων, ώστε το σύνολο της διδασκαλίας να παρουσιάζει ομοιογένεια, συνέπεια και συνέχεια. Πρέπει να προβλεφθούν σεμινάρια αλληλοενημέρωσης των δύο αυτών κατηγοριών διδασκόντων και αντιπαραβολή των βοηθημάτων στις δύο αυτές κατηγορίες μαθημάτων.

- Το πρόγραμμα σπουδών να διευκολύνει το εκπαιδευτικό έργο και να καθιστά ελκυστική στους σπουδαστές, τόσο την εκπαιδευτική διαδικασία όσο και το ναυτικό επάγγελμα, γενικότερα.

- Να δοθεί έμφαση στα μαθήματα χρήσης νέων τεχνολογιών, στη χρήση Η/Υ, σε ασκήσεις προσομοίωσης πραγματικών καταστάσεων και σε θέματα ασφαλείας.

- Η ανάπτυξη μακροχρόνιας στρατηγικής που θα εξελίξει το πρόγραμμα σπουδών σύμφωνα με τα προβλήματα που θα έχει να αντιμετωπίσει το προσωπικό στο προσεχές μέλλον. Συνεργασία με τα ΤΕΕ και το ΚΕΣΕΝ, το οποίο θα εποπτεύεται από το ΑΝΕΙ Νοτίου Ελλήδας, στα προγράμματα σπουδών και επιμόρφωσης, ώστε να υπάρχει συνέχεια και συνέπεια ανάμεσα στις διάφορες βαθμίδες της ναυτικής εκπαίδευσης.

- Η αποτελεσματική ενίσχυση από το ΚΝΕ τόσο των δημοσίων όσο και των ιδιωτικών ΑΕΝ για την αναβάθμιση του εξοπλισμού τους.

Τα ΑΝΕΙ πρέπει να στελεχωθούν με το κατάλληλο διδακτικό προσωπικό, ώστε να αναπτύξουν δραστηριότητα εφαρμοσμένης έρευνας και ανάπτυξης της ναυτικής τεχνολογίας, να υποστηρίζουν το ΥΕΝ σε θέματα σύνταξης κανονισμών, να συνεισφέρουν στη διαμόρφωση των εθνικών θέσεων σε διε-

θνείς οργανισμούς (ΙΜΟ κ.λπ.). Επί πλέον, πρέπει να συνεργάζονται με αντίστοιχους φορείς άλλων χωρών.

Στα ΑΝΕΙ θα ιδρυθούν Εργαστήρια διαφόρων ειδικοτήτων καθώς και Ερευνητικά και Επιμορφωτικά Κέντρα. Στόχος είναι να καταστούν τα ΑΝΕΙ Βαλκανικά ή και Ευρωπαϊκά Κέντρα Ναυτικής Εκπαίδευσης και Επιμόρφωσης στελεχών Ε.Ν., εξασφαλίζοντας και σημαντικούς ίδιους πόρους, πέραν των πόρων από το Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΚΝΕ). Η υλικοτεχνική υποδομή θα είναι άρτια από κάθε άποψη. Θα προδιαγραφούν με κάθε λεπτομέρεια τα προσόντα των μελών ΔΕΠ (Διδακτικού Ερευνητικού Προσωπικού) και του βοηθητικού διδακτικού και τεχνικού προσωπικού.

Τα ΑΝΕΙ, ως εκπαιδευτικοί φορείς ανωτέρας βαθμίδας, θα συνεργάζονται με τα συναφή Τμήματα Ναυπηγών και Μηχανολόγων Μηχανικών των Πολυτεχνείων και των ΤΕΙ, τόσο σε ερευνητικά όσο και σε εκπαιδευτικά θέματα. Στο ΑΝΕΙ της Νοτίου Ελλήδας θα λειτουργεί το Ανώτατο Συμβούλιο Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΑΣΝΕ), στο οποίο θα συμμετέχουν εκπρόσωποι του ΥΕΝ, του ΥΠΕΠΘ, των δύο ΑΝΕΙ και των υπολοίπων φορέων ναυτικής εκπαίδευσης, των ενώσεων εφοπλιστών, του Ναυτικού Επιμελητηρίου και της ΠΝΟ και των συναφών τμημάτων ΑΕΙ και ΤΕΙ που υποστηρίζουν τη ναυτιλία. Το ΑΣΝΕ θα αποτελέσει το βασικό όργανο χάραξης της βραχυχρόνιας και μακροχρόνιας πολιτικής για τη ναυτική εκπαίδευση. Του οργάνου θα προεδρεύει ο Γ.Γ. του ΥΕΝ.

ΚΕΣΕΝ

Το ΚΕΣΕΝ εποπτεύεται από το ΑΝΕΙ Νοτίου Ελλήδας και λειτουργεί ως φορέας επιμόρφωσης των παλαιότερων (εμπειρικών) στελεχών του Ε.Ν. Απαιτείται ουσιαστική αναδιοργάνωση και αναβάθμιση του ΚΕΣΕΝ όπως λειτουργεί σήμερα.

Επί πλέον, το ΚΕΣΕΝ, ως οργανισμός μετεκπαίδευσης των αποφοίτων των ΑΕΝ που ανήκουν στην τριτοβάθμια βαθμίδα εκπαίδευσης, πρέπει να διαθέτει επαρκές διδακτικό προσωπικό καταλλήλων προσόντων, ώστε να προσφέρει ουσιαστική και σύγχρονη εκπαίδευση στους αποφοίτους των ΑΝΕΙ και των ΤΕΕ.

Για την επίτευξη των παραπάνω στόχων, προτείνεται η μεταστέγασή του σε κατάλληλες εγκαταστάσεις στην περιοχή Αττικής. Στο ΚΕΣΕΝ θα διεξάγονται με την ευθύνη προσωπικού του ΑΝΕΙ της Νοτίου Ελλήδας δύο εξαμηνιαία προγράμματα για τους αποφοίτους των ΑΝΕΙ για απόκτηση πτυχίων πλοίαρχων και μηχανικών Β' Τάξεως και αντιστοίχων διπλωμάτων Α' Τάξεως.

Επίσης, στο ΚΕΣΕΝ θα λειτουργούν Τμήματα Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού, σεμινარიακού χαρακτήρα, με εξετάσεις από επιτροπές με μέλη που δεν θα συμμετέχουν στη διδασκαλία των σεμιναρίων. Έτσι θα υπάρχουν εξεταστικές επιτροπές πλοίαρχων και μηχανικών Α', Β' και Γ' Τάξεως. Θα προβλεφθούν ειδικά προγράμματα συνεχιζόμενης εκπαίδευσης και η χορήγηση πιστοποιητικών ενημέρωσης στελεχών Ε.Ν.

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



στηγόρησε την κυβέρνηση ότι δεν τοιμάει να λάβει μέτρα για τον κλάδο και υπογράμμισε ότι επί 15 χρόνια η μεσογειακή φορτηγός ναυτιλία έχει εγκαταλειφθεί στην τύχη της! Για την Πολιτεία υποστήριξε ότι το 2000 ήταν ένα ακόμα έτος χαμένων ευκαιριών, αφού ούτε ηλίσσιο αρχών δεν υφίσταται!

Σκληρός ήταν ο πρόεδρος της ΕΕΜΦΠ στην κριτική του τόσο απέναντι στον υπουργό Εθνικής Οικονομίας Γιάννο Παπαντωνίου όσο και στον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Χρήστο Παπουτσή, υποστηρίζοντας ότι αν και έχουν κατατεθεί από πέρυσι θέσεις για την είσοδο στο ΧΑΑ των μεσογειακών εταιρειών, απάντηση ακόμη δεν έχει δοθεί!

Επί πλέον, ότι εκκρεμεί συνάντηση με τον ΥΕΝ εδώ και 9 μήνες!

Οι κυριότερες θέσεις του Νίκου Βαρβατέ, κατά τον απολογισμό των πεπραγμένων, ήταν οι ακόλουθες:

«Λόγω της κοινοτικής πρωτοβουλίας για την ανάπτυξη της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων, ο κλάδος μας είχε ελπιδες ότι η Πολιτεία θα προχωρούσε σε συγκεκριμένα θεσμικά

ΝΙΚΟΣ ΒΑΡΒΑΤΕΣ

Η μεσογειακή φορτηγός ναυτιλία έχει εγκαταλειφθεί στην τύχη της

Σκληρές εκφράσεις χρησιμοποίησε κατά τη διάρκεια του απολογισμού των πεπραγμένων 2000

ο Νίκος Βαρβατές, πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων.

του Νάσου Πουλακίδα

μέτρα για την τόνωση της μεσογειακής ναυτιλίας. Και ενώ οι κοινοτικοί εταίροι μας ενισχύονται με διάφορους τρόπους, εμείς ακόμη περιμένουμε να κληθούμε σε διάλογο.

Το μεσογειακό πλοίο εξακολουθεί να έχει περισσότερους Έλληνες ναυτικούς στη σύνθεσή του. Αυτό είναι όχι μόνον απαράδεκτο αλλά και άδικο, και από δω και πέρα η ανταγωνιστικότητα θα αποτελέσει την αιχμή του δόρατος της πολιτικής μας. Επίσης, η εγκατάλειψη του μεσογειακού πλοίου συντελεί στην αύξηση ελλειμμάτων του NAT και μειώνει το συνάλλαγμα.

Δίνουμε μεγάλη σημασία και προτεραιότητα στην ανανέωση του μεσογειακού στόλου, με πλοία νέας τεχνολογίας και εξειδικευμένα. Προσπαθούμε να βρούμε τρόπους ώστε να μπορέσουμε να ανταποκριθούμε στις σύγχρονες απαιτήσεις, τόσο της αγοράς όσο και των Δ. Οργανισμών και των κυβερνήσεων, μέσα από συγκεκριμένες ευέλικτες διαδικασίες οι οποίες θα ανταποκρίνονται στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του κλάδου. Σ' αυτή μας όμως την προσπάθεια, απαιτείται και η συμπαράσταση της Πολιτείας.

Σ' αυτό το πλαίσιο, υποβάλαμε τόσο στον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας όσο και στον υπουργό Εθνικής Οικονομίας τις απόψεις μας για τη θεσμοθέτηση της εισόδου και των μεσογειακών εταιρειών στο Χρηματιστήριο. Έχοντας επίγνωση της ορθής συμβολής του θεσμού στην οικονομία και στη Ναυτιλία, προτείναμε συγκεκριμένο πλαίσιο λειτουργίας του θεσμού για τις εταιρείες που διαχειρίζονται μεσογειακά φορτηγά πλοία. Και γι' αυτό το θέμα, ακόμη περιμένουμε απάντηση. Τόσο από το ΥΕΝ όσο και από το ΥΠΕΘΟ.

Σύμφωνα με διάφορες μελέτες που εκπονούνται κατά καιρούς, οι ανάγκες σε Έλληνες αξιωματικούς ολοένα και θα αυξάνονται, ενώ η χορήγηση διπλωμάτων σήμερα κινείται σε αντίστροφη κατεύθυνση. Τα ναυτικά ΤΕΕ, όπως έχουν ονομαστεί τα ναυτικά Λύκεια, δεν έχουν μέλλον, αν οι σπουδαστές τους δεν μπορούν να εξελιχθούν μέχρι το βαθμό του Α' πλοιάρχου και Α' μηχανικού. Παράλληλα, τα ναυτικά ΤΕΕ πρέπει να αναβαθμιστούν, με την εξέλιξη των σπουδαστών μέχρι Α' πλοιάρ-

χου και μηχανικού, ώστε να συνδεθούν και πάλι με τις πραγματικές ανάγκες της ναυτιλίας, όπου οι μεσογειακοί έχουν μεγαλύτερο πρόβλημα. Έστω και αν αυτή η αναβάθμιση γίνει για πλοία μέχρι μιας περιορισμένης χωρητικότητας και περιορισμένων πλοίων. Δηλαδή, για πλοία μέχρι 10.000 dwt και ταξίδια που απομακρύνονται από τις ακτές μέχρι 250 μίλια. Η λογική αυτή είναι σύμφωνη και με τη Δ.Σ. STCW, η οποία δεν περιορίζει τις μορφές εκπαίδευσης, αλλά ορίζει σαφώς τις προϋποθέσεις απόκτησης της εμπειρίας και των διπλωμάτων.

Τέλος, η θαλάσσια υπηρεσία των σπουδαστών όλων των κατηγοριών θα πρέπει να εκτελείται και σε ελληνόκλητα με ξένη σημαία πλοία μη συμβεβλημένα με το NAT, ώστε να αντιμετωπίζεται και η περίπτωση του αυξημένου αριθμού σπουδαστών.

Στον τομέα της λιμενικής πολιτικής επίσης, τίποτα δεν έχει αλλάξει για τα μεσογειακά πλοία. Άλλα μια χρονιά χωρίς μέτρα που θα στήριζαν την ανάπτυξη της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων και γενικότερα τον κλάδο των μεσογειακών πλοίων. Τα δύο μεγάλα λιμάνια της χώρας εξακολουθούν να είναι μονοπώλια.

Το πρόβλημα των υπέρβαρων φορτηγών αυτοκινήτων, καθώς και των μεταφερομένων με τα Ε/Γ - Ο/Γ πλοία επικινδύνων και εύφλεκτων εμπορευμάτων, όχι μόνο δεν έχει αντιμετωπιστεί αλλά αντιθέτως έχει οξυνθεί. Εκτός από την Πάτρα και την Ηγουμενίτσα, η διακίνησή τους γίνεται εδώ και αρκετό καιρό και από την Κόρινθο.

Και στις δύο περιπτώσεις πρέπει επιτέλους να εφαρμοστεί η κοινοτική νομοθεσία, που προβλέπει δειγματοληπτικό έλεγχο μέχρι και του 10% των φορτηγών αυτοκινήτων TIR που διακινούνται με τα Ε/Γ - Ο/Γ πλοία από και προς Ιταλία.

Σε θεσμικό επίπεδο και σε επίπεδο υποδομής δεν έχει γίνει τίποτα προς την κατεύθυνση της ανάπτυξης της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων. Χωρίς καμία συμπαράσταση, η Ένωση Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων συνεχίζει την προσπάθειά της για την επιβίωση αλλά και την περαιτέρω ανάπτυξη του κλάδου. Παρ' όλες τις αντιξοότητες, αυτή τη στιγμή το 80% των πλοίων που είναι γραμμένα στην Ένωση, φέρουν την ελληνική σημαία και τα ελληνικά πληρώματα που απασχολούνται σε όλο το φάσμα της μεσογειακής φορτηγού ναυτιλίας, υπολογίζονται σε 5.000 περίπου.

Ως προς τις εξελίξεις στους Διεθνείς Οργανισμούς και ειδικά στην Ευρωπαϊκή Ένωση, δυστυχώς διαπιστώνουμε ότι το γενικότερο κλίμα και η νοοτροπία που επικρατεί ολοένα και περισσότερο περί της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας, θα έχει μεγαλύτερες επιπτώσεις στη μεσογειακή ναυτιλία απ' ό,τι στους άλλους κλάδους της ναυτιλίας.

Οι αρμόδιες υπηρεσίες της Ευ. Επιτροπής έχουν σταματήσει να παράγουν ναυτιλιακή πολιτική προσαρμοσμένη στα συμφέροντα της κοινοτικής ναυτιλίας και έχουν μετατραπεί σε οργανισμό παραγωγής μέτρων για την ασφάλεια και το περιβάλλον».

Περίοδος χωρίς μεταβολές

Χωρίς ιδιαίτερες μεταβολές στο χώρο των αγοραπωλησιών κύλησε η περίοδος από την τελευταία μας ανασκόπηση της αγοράς.

Τα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου εξακολουθούν να αντιμετωπίζουν ένα ασταθές και αβέβαιο κλίμα καθώς οι απότομες εναλλαγές στη ναυλαγορά, η οποία μετά την πτώση που παρουσίασε κατά το πρώτο μισό της περιόδου που αναλύουμε, διόρθωσε απότομα ανοδικά τις δύο τελευταίες εβδομάδες, συμβάλλουν στη «σύγχυση» που επικρατεί για την πορεία των τιμών. Από την άλλη, οι πωλήσεις των δύο Handymaxes κατασκευής του 1985 στην Ιαπωνία που αναφέρθηκαν, του «Jag Roora» (37.710 tdw) στα US\$6,25 εκατομμύρια και του «Virtue» (38.883 tdw) σε αντίστοιχα επίπεδα, έρχονται να ενισχύσουν τις θεωρίες για πτώση των τιμών.

Αξίζει να αναφερθεί ότι οι προηγούμενες αντίστοιχες πωλήσεις που είχαμε ήταν αυτές των: «Chennai Veeram» (37.940 tdw, κατασκευής '83 στην Κορέα, αντί US\$ 5,7 εκατ. το Φεβρουάριο), «Seabee» (38.230 tdw, κατασκευής '87 στην Πορτογαλία, αντί US\$ 7,1 εκατ. το Νοέμβριο του 2000), «Rosita» (42.972 tdw, κατασκευής '84 στην Ιαπωνία, αντί US\$ 7,7-7,8 εκατ. το Νοέμβριο του 2000).

Από την άλλη, τόσο ο χώρος των δεξαμενόπλοιων όσο και αυτός των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων παρέμειναν στα ίδια επίπεδα με την ανασκόπησης μας της προηγούμενης περιόδου. Τόσο τα επίπεδα των ναύλων όσο και τα επίπεδα των τιμών διατηρούνται υψηλά, ίσως όχι στα περσινά επίπεδα, αλλά εξίσου ικανοποιητικά.

Ο χώρος όμως που παρουσιάζει τη μεγαλύτερη κινητικότητα, ιδιαίτερα τις τελευταίες ημέρες, είναι οι διαλύσεις. Ο μεγάλος αριθμός πλοίων που πουλήθηκαν με παράδοση στο Μπανγκλαντές είχε αποτέλεσμα μια πτώση των τιμών της τάξης του 5% (ή περίπου 10 δολ./ldt) σε διάστημα όχι μεγαλύτερο των δύο εβδομάδων.

Το αποτέλεσμα είναι να εμφανίζεται ανταγωνιστική η Ινδία για πλοία ερχόμενα από τα δυτικά και παράδοση στις δυτικές ακτές της Ινδίας.

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

BULK CARRIERS

NAME	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	GEAR	PRICE SOLD US\$	BUYERS
ARACHOVITIKA BAY	2,968	1974	THE NETHERLANDS	CR 3 X 6 TS	100,000 at Auction	UNDISCLOSED BUYERS
THISEAS	4,570	1979	SPAIN	TEU: 140	520,000	GREEK BUYERS
CONSTANCE	5,105	1985	HOLLAND	CR 2 X 15 TS	Region 1,800,000	GREEK BUYERS
RANGE	11,754	1983	GERMANY	TEU: 605	3,300,000	WORDEN
				CR 2 X 35 TS		
CLOVER TRUST	18,585	1977	JAPAN	DR 4 X 25 TS	1,250,000	KOREAN BUYERS
TAXIARCHIS	22,000	1976	JAPAN	DR 10 X 10 TS	ON PRIVATE TERMS	EAST MED BUYERS
NEGO NOMIS	26,841	1985	JAPAN	CR 4 X 30 TS	Region 5,750,000	DALIAN, CHINA
JAG ROOPA	37,710	1985	JAPAN	CR 4 X 25 TS	Region 6,250,000	CHINESE BUYERS
MED FAITH	38,349	1978	RUSSIA	CR 5 X 15 TS	Region 2,100,000	INDIAN BUYERS
VIRTUE	38,883	1985	JAPAN	CR 4 X 25 TS	Low 6,000,000	UNDISCLOSED BUYERS
WESTERN ORION	7,639	1996	JAPAN	CR 4 X 25 TS	Region 15,500,000	PAR SHIPPING, BERGEN
					including 2 years T/C back at a rate of US\$ 9,000/dayS	
SEABEE I	51,854	1974	DENMARK	-	Region 2,300,000	ETA, DUBAI
SEA ACE	64,897	1984	RUMANIA	-	5,000,000	CHINESE BUYERS
POLYCARP	152,000	1990	JAPAN	-	Region 17,000,000	GREEK 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 EAST BUYERS
CRANE TRADER	4,993	1983	JAPAN	-	2,000,000	SOUTH KOREAN BUYERS
TRADEWIND CLIPPER	6,718	1983	JAPAN	-	1,550,000	MIDDLE EASTERN BUYERS
SUN MARINA	8,614	1992	JAPAN	Chemical	8,400,000	MALAYSIAN BUYERS
TIMUR QUEEN	8,667	1985	JAPAN	Chemical	3,000,000	LOTUS SHIPPING
CAPELLA	9,304	1992	JAPAN	Chemical	Region 6,000,000	LOTUS SHIPPING
BOW SAPHIR	15,200	1982	NORWAY	Chemical	15,000,000	CHILEAN BUYERS
TOURMALET	15,767	1975	JAPAN	-	Region 1,200,000	UNDISCLOSED BUYERS
CORMORANT I	29,999	1975	NORWAY	-	Region 2,300,000	GREEK BUYERS
NAND PRAKRITI	30,965	1975	GREECE	-	Region 1,900,000	GANESE BUYERS
PETROSKALD	39,750	1982	SWEDEN	Product	UNDISCLOSED	UNDISCLOSED BUYERS
BELLUS	40,200	1992	JAPAN	Product	Region 19,150,000	SAMMY OFER GROUP
AMBER LADY	46,869	1985	POLAND	Product	Region 12,500,000	ROXANA
PROBO BANGORI	47,980	1989	KOREA	-	15,900,000 each including 4 years T/C back at USD 15,000/day	LATANKO
PROBO HAWK I	48,015	1989	KOREA	-	15,900,000 each including 4 years T/C back at USD 15,000/day	LATANKO
DARWIN	54,200	1977	FRANCE	LPG Carrier	5,000,000	TRAFIGURA, U.K. based
PLATE PRINCESS	57,375	1979	U.K.	Product	Region 3,500,000	GREEK BUYERS
BERTINA	65,979	1982	JAPAN	Product	Region 10,000,000 (basis BB/HP terms)	U.S. BASED BUYERS
PETROTROLL	67,436	1981	JAPAN	-	UNDISCLOSED	UNDISCLOSED BUYERS
SITAMIA	69,999	1988	DENMARK	Chemical	20,500,000	WATERFRONT SHIPPING
SILVER IRIS	88,251	1980	JAPAN	-	Low 8,000,000	DYNACOM
AMYNDAS	123,597	1977	JAPAN	-	5,000,000	GREEK BUYERS
GOLE	136,999	1977	PORTUGAL	-	5,250,000	GREEK BUYERS
ENALIOS THETIS	149,992	1979	FINLAND	-	6,500,000	DALIAN MAI CHUNG, CHINA

TWEENDECKERS/MPPs/CONTAINERS

NAME	TYPE	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	GEAR/T.E.U.	PRICE SOLD US\$	BUYERS
JAN D.	CONTAINER	6,680	1982	-	TEU: 445 CR 2 X 35 TS	3,200,000	NORWEGIAN BUYERS
GRETE SIF	CONTAINER	8,609	1992	DENMARK	TEU: 724 CR 2 X 40 TS	Region 20,240,000	EIMSKIP
NOLIZWE	CONTAINER	25,070	1981	BELGIUM	TEU: 1,270	7,500,000	GREEK BUYERS
SAFMARINE GALANA	CONTAINER	11,450	1983	ARGENTINA	TEU: 563 CR 2 X 35 TS CR 1 X 25 TS	3,250,000	M.S.C.
SUERTE 1	MPP/TWEEN	18,627	1976	JAPAN	TEU: 545 CR 2 X 20 TS CR 2 X 16 TS CR 2 X 13 TS	800,000 at Auction in USA	PAKISTANESE BUYERS

DEMOLITION

NAME	TYPE	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE US\$/LDT	BUYERS
TERNEY	SINGLE	3,797	1965	RUSSIA	162	INDIA
EAST STAR	BULKER	10,193	1974	JAPAN	155	INDIA
PRINCESS	BULKER	15,555	1977	JAPAN	160	INDIA
HOPE GLORY	BULKER	19,435	1972	JAPAN	179	BANGLADESH
LINDAR	BULKER	28,765	1971	TAIWAN	176-177	ALANG
STAR TUVA	BULKER	28,861	1975	JAPAN	150	CHINA
AMY N.	BULKER	30,853	1977	JAPAN	181	BANGLADESH
FLAG TOM	BULKER	33,092	1974	JAPAN	185	BANGLADESH
SEA GRACE	BULKER	38,406	1974	NORWAY	185	BANGLADESH
HAPPYMAN	BULKER	56,782	1976	JAPAN	186	BANGLADESH
ANNAMARIA	CHEMICAL	6,599	1975	HOLLAND	UNDISCLOSED	TURKEY
GIOVANNA	CHEMICAL	6,863	1978	SPAIN	192	BANGLADESH
LA PAIX	CONTAINER	20,136	1973	JAPAN	175	BANGLADESH
HUA LI HE	CONTAINER	21,465	1972	FINLAND	143	CHINA
LUIGI S.	TANKER	32,175	1975	BELGIUM	111	AS IS CROATIA
DESTINY	TANKER	36,383	1980	JAPAN	187	UNDISCLOSED
SEA PRINCESS	PRODUCT	37,276	1972	USA	200.5	BANGLADESH
ZAGARA	TANKER	47,653	1974	SPAIN	111	AS IS CROATIA
JUNEAU	TANKER	122,249	1974	USA	201	BANGLADESH
TRANS ARGO	TANKER	128,400	1977	SWEDEN	Region 158.5 "as is" delivery in laid up condition in Elefsis	WIRANA
VIOLET	TANKER	232,323	1974	JAPAN	123	BANGLADESH
LADY ASTRID	TWEEN	7,571	1979	GERMANY	170	INDIA
HALLBORG	TWEEN	13,945	1976	GERMANY	175	INDIA
PROMETHEUS	TWEEN	14,236	1979	BRAZIL	Region 182	INDIA
ANTEOS	TWEEN	14,236	1980	BRAZIL	Region 177-178	ALANG
VISHVA PARIMAL	TWEEN	16,169	1980	U.K.	160	INDIA
SHIRI	TWEEN	16,746	1978	JAPAN	192	BANGLADESH
RIO TRUANDO	TWEEN	17,360	1978	JAPAN	UNDISCLOSED	INDIA
LADY ARYETTE	TWEEN	17,944	1978	U.K.	175	INDIA
ASEAN JUMBO	TWEEN	18,435	1976	JAPAN	148	AS IS SINGAPORE
DEVO	TWEEN	18,436	1979	U.K.	189	BANGLADESH
GOLDEN RISE	TWEEN	18,523	1977	JAPAN	167	INDIA
ATLANTIC QUEEN	TWEEN	20,819	1979	JAPAN	188	BANGLADESH

LET THE EXPERTS DO THE JOB

HYDROBLASTING, SANDBLASTING, CLEANING, PAINTING



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



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



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



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

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



Member of
Marine Services S.A.

CORAL LTD.
GENERAL MARINE REPAIRS

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

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις πριν από 1 χρόνο - Μάρτιος 2000

1. BULKCARRIERS NAME	D.W.T	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
RUBIN IRIS	22,242	1992	JAPAN	9,500,000	FAR EASTERN BUYERS
SEA MASTER	23,743	1985	JAPAN	5,800,000	GREEK BUYERS
ICL JAYAM KONDAN	43,300	1981	JAPAN	4,400,000	EUROPEAN BUYERS
PIMA	63,621	1983	JAPAN	5,850,000	EUROPEAN BUYERS
FAREAST VICTORY	70,000	1994	CHINA	16,000,000	GOLDEN UNION
BELGRANO	74,000	1998	JAPAN	21,000,000	PETER DOHLE
PERIANDROS OF KORINTHOS	145,680	1981	BELGIUM	Excess 8,000,000	KOREAN BUYERS
IRON SPENCER	148,000	1981	JAPAN	8,300,000	MARMARAS NAVGT.

2. TANKERS NAME	D.W.T	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
GADIS AYU	36,750	1986	JAPAN	11,250,000	THENAMARIS
MENDANA SPIRIT	81,364	1980	JAPAN	4,700,000	GREEK BUYERS
NOL PAVO	86,147	1981	JAPAN	5,100,000	BRAVE MARITIME
BUNGA KERANJI	86,408	1981	JAPAN	3,200,000	BRAVE MARITIME

3. DEMOLITION NAME	TYPE	D.W.T.	DATE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
MATHEW I	TWEEN	15,000	1977/GERMANY	132,5	INDIA
IBN RUSHD	TWEEN	23,841	1975/U.K.	128	INDIA
PROSPERITY	TANKER	89,725	1975/JAPAN	129	PAKISTAN
ASTRA	TANKER	145,680	1975/JAPAN	130,5	CHINA

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις πριν από 10 χρόνια - Μάρτιος 1991

1. BULKCARRIERS NAME	D.W.T	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
RUBIES	19,000	1970	JAPAN	2,000,000	GREEK BUYERS
DONA SOPHIA	26,565	1978	JAPAN	7,000,000	NOMADIC, NORWAY
TOLTEN	39,782	1978	JAPAN	8,000,000	ARENAMAR
VISBY	54,312	1980	POLAND	8,000,000	THENAMARIS
SORAL	57,850	1968	JAPAN	3,200,000	THENAMARIS
VANCOUVER	65,500	1977	DENMARK	9,150,000	-
LYDIA V.	67,395	1986	JAPAN	Excess 19,000,000	CHINESE BUYERS

2. TANKERS NAME	D.W.T	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
BP HUMBER	24,827	1973	YUGOSLAVIA	5,400,000	MORFINI
CABO DE HORNOS	68,000	1990	KOREA	27,200,000	TAIWANESE BUYERS
BREGEN I	68,157	1989	ZALIV, UKRAINE	26,500,000 each	ITALIAN BUYERS
HESNES I	68,157	1990	ZALIV, UKRAINE	26,500,000 each	ITALIAN BUYERS
MEGA JULIE	87,290	1978	JAPAN	17,000,000	MALTESE
SALMARE SECONDA I *OBO*	104,865	1975	ITALY	EN BLOC	UNDISCLOSED
SALMARE TERZA I *OBO*	104,865	1976	ITALY	21,300,000	UNDISCLOSED
SEA DUKE	260,000	1990	JAPAN	84,750,000	DAICHI

3. DEMOLITION NAME	TYPE	D.W.T.	DATE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
SANTA ADELA	TWEEN	7,228	1966/U.S.A.	201	INDIA
GLORY	TANKER	17,816	1970/JAPAN	193	BANGLADESH
CHAMOIS M.	OBO	17,950	1967/SWEDEN	190	BANGLADESH

A Zisimopoulos & CO.

Marine & Industrial Since 1978

Sandblasting - Hydroblasting - Painting - Cleaning

The Specialist of protection on Metal Surfaces!

More than 55 operators for Sandblasting & Hydroblasting!



**- Head Office -
8 Pontion Street,
188 63 - Perama
Piraeus Greece**

**Tel: +301 4412004
Fax: +301 4416524**

**Web Site: www.zisimopoulos.gr
E-Mail: zisim@aias.gr**



Η τροποποίηση του άρθρου 5 του Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου

(π.δ. 11/12.1.2000, ΕτΚ Α 27.1.2000)

της Αλίκης Κιάντου-Παμπούκη
Ομ. καθηγήτριας Πανεπιστημίου

Στις αρχές του 2000

δημοσιεύθηκε το π.δ.

11/12.1.2000 περί

τροποποιήσεως του άρθρου 5

ν.δ. 187/1973 «περί Κώδικος

Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου».

Η τροποποίηση του άρθρου 5

του Κώδικος Δημοσίου

Ναυτικού Δικαίου (εφεξής

ΚΔΝΔ) έγινε για να

προσαρμοσθεί η ελληνική

νομοθεσία σχετικά με τη

νηολόγηση των ελληνικών

πλοίων στην κοινοτική

νομοθεσία, ώστε να επιτρέπεται

και στους κοινοτικούς υπηκόους

να εγγράφουν τα πλοία τους στο

ελληνικό νηολόγιο. Πρόκειται

για μια τροποποίηση που

κυοφορούνταν επί μερικά

χρόνια, επιβαλλόμενη από τη

συμμετοχή της χώρας μας στην

Ευρωπαϊκή Ένωση.

Ειδικότερα:



Πριν από την τροποποίηση αυτή, ως γνωστόν, οι όροι για την αναγνώριση πλοίων ως ελληνικών προβλεπόταν στα άρθρα 5 και 6 του ΚΔΝΔ, ενώ η απώλεια της ελληνικής εθνικότητας στο άρθρο 16 ΚΔΝΔ. Το άρθρο 5, συγκεκριμένα, προέβλεπε ότι κατόπιν αιτήσεως των πλοιοκτητών τους, συνοδευόμενης από τον σχετικό τίτλο κτήσεως κυριότητας, αναγνωρίζονται ως ελληνικά τα πλοία τα οποία ανήκουν κατά ποσοστό που υπερβαίνει τα πενήντα εκατοστά σε Έλληνες υπηκόους ή σε ελληνικά νομικά πρόσωπα, των οποίων τα κεφάλαια ανήκουν σε Έλληνες υπηκόους κατά το ίδιο ποσοστό. Αυτή ήταν η ουσιαστική προϋπόθεση για την αναγνώριση πλοίου ως ελληνικού. Το άρθρο 6, εξάλλου, όριζε ότι η αναγνώριση πλοίου ως ελληνικού συντελείται διά της εγγραφής σε ελληνικό νηολόγιο. Αυτή ήταν η τυπική προϋπόθεση με την οποία συμπληρωνόταν η αναγνώριση του πλοίου ως ελληνικού. Τέλος, το άρθρο 16 § 1 όριζε ότι η ελληνική εθνικότητα του πλοίου χάνεται όταν εκλείψουν οι όροι κτήσεως αυτής, που προβλέπονται στο άρθρο 5.



Όπως είναι σαφές, το άρθρο 5 ΚΔΝΔ εξαρτούσε την αναγνώριση πλοίου ως ελληνικού από την ύπαρξη εθνικού δεσμού του κυρίου του πλοίου προς την ελληνική Πολιτεία. Η προϋπόθεση αυτή αποτελούσε εκδήλωση της βουλήσεως της χώρας μας να διατηρεί υπό τον έλεγχό της τα πλοία που εγγράφονται στο νηολόγιό της, αναγνωρίζοντας μάλιστα υπέρ αυτών σημαντικά προνόμια (άρθρο 11 ΚΔΝΔ). Στο πλαίσιο της κοινοτικής έννομης τάξεως, όμως, έγινε αντιληπτό ότι το άρθρο 5 ΚΔΝΔ περιέχει διάκριση λόγω εθνικότητας, όπως άλλωστε συνέβαινε και με τις νομοθεσίες πολλών ευρωπαϊκών ναυτικών χωρών: μια διάκριση η οποία είναι αντίθετη με τις ακόλουθες διατάξεις της Συνθήκης Ευρωπαϊκής Κοινότητας (εφε-

ξής ΣΕΚ): α) το άρθρο 12 § 1 (πρώην 6), το οποίο απαγορεύει τη διάκριση λόγω ιθαγένειας, με την επιφύλαξη ειδικών διατάξεων, β) το άρθρο 43 § 1 εδ. α (πρώην 52), το οποίο καθιερώνει την αρχή της ελευθερίας εγκαταστάσεως των υπηκόων ενός κράτους-μέλους στην επικράτεια άλλου κράτους-μέλους, γ) το άρθρο 48 (πρώην 58), το οποίο με ορισμένες προϋποθέσεις εξομοιώνει τις εταιρείες προς τα φυσικά πρόσωπα, υπηκόους των κρατών-μελών, όσον αφορά την ελευθερία εγκαταστάσεως και, τέλος, δ) το άρθρο 221 (πρώην 294), κατά το οποίο τα κράτη-μέλη παρέχουν στους υπηκόους των άλλων κρατών μεταχείριση ίση με την παρεχόμενη στους υπηκόους τους σχετικά με τη συμμετοχή τους στο κεφάλαιο εταιρειών κατά την έννοια του άρθρου 48.

Η αντίθεση προς τις διατάξεις αυτές των εθνικών νομοθεσιών προκάλεσε την ανάμιξη του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (εφεξής ΔΕΚ). Η πρώτη ανάμιξη έγινε με αφορμή μια υπόθεση που απασχόλησε αγγλικό δικαστήριο, τη γνωστή ως υπόθεση Factortame (υπόθεση C-221/1989) που αφορούσε την εγγραφή πλοίων ισπανικών συμφερόντων στο αγγλικό νηολόγιο. Το ΔΕΚ, στην απόφασή του της 25.7/1991 (ΕΚΡ (1994) I 3905), δέχθηκε μεταξύ άλλων τα ακόλουθα: Ότι όταν το πλοίο είναι όργανο με το οποίο ασκείται οικονομική δραστηριότητα η οποία απαιτεί σταθερή εγκατάσταση σε κράτος-μέλος, η νηολόγηση του δεν μπορεί να διαχωριστεί από την άσκηση του δικαιώματος της ελευθερίας εγκαταστάσεως. Επομένως, η νηολόγηση, όπως και η εγκατάσταση, πρέπει να είναι ελεύθερη από διακρίσεις με βάση την εθνικότητα. Με βάση αυτές τις σκέψεις το ΔΕΚ θεώρησε ως αντίθετη προς το άρθρο 52 (τόρα 43) της Συνθήκης, πολλής από τις διατάξεις του αγγλικού νόμου του 1988, ο οποίος, για την εγγραφή αλιευτικών σκαφών (ισπανικών συμφερόντων εν προκειμένω) στο αγγλικό νηολόγιο, απαιτούσε όρους αυστηρώς εθνικούς.

Ειδικώς, όσον αφορά το ελληνικό δίκαιο, η προϋπόθεση του άρθρου 5 ΚΑΝΔ, που εξαρτούσε την εγγραφή των πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο από εθνικούς δεσμούς -αν και λιγότερο «εθνικούς» από αυτούς του αγγλικού νόμου- δεν ήταν συμβατή με τις αρχές του κοινοτικού δικαίου, όπως εκφράστηκαν στην υπόθεση *Factortame*. Την αντίθεση αυτή είχε επισημάνει από νωρίς η Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στην ελληνική κυβέρνηση, με την υπόδειξη ότι είχε υποχρέωση να εναρμονίσει τη διάταξη του άρθρου 5 ΚΑΝΔ με τις κοινοτικές ρυθμίσεις. Η Ελλάδα δεν συμμορφώθηκε και η Επιτροπή προσέφυγε εναντίον της στο ΔΕΚ με βάση τα άρθρα 226 επόμε. (πρώην 169 επόμε.) ΣΕΚ, ζητώντας να αναγνωρισθεί ότι η Ελληνική Δημοκρατία, διατηρώντας σε ισχύ τη διάταξη του άρθρου 5 ΚΑΝΔ, παραβιάζει τις υποχρεώσεις της από τις διατάξεις της Συνθήκης και τα άρθρα 7 του Κανονισμού 1251/70/ΕΟΚ της Επιτροπής της 29.6.1970 και 7 της Οδηγίας 75/34/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 17.12.1974.

Το ΔΕΚ στην απόφασή του της 27.11.1997 (η οποία δημοσιεύθηκε και στην ΕΕΔ 1998 422), δέχθηκε ότι πράγματι, η Ελληνική Δημοκρατία παραβιάζει τις υποχρεώσεις της, όπως τις διατύπωσε στην προσφυγή της η Επιτροπή.



Ύστερα από την απόφαση αυτή του ΔΕΚ, η Ελλάδα προχώρησε στην τροποποίηση με αντικατάσταση του άρθρου 5 ΚΑΝΔ με το π.δ. 11/2000.

Ειδικότερα, το π.δ. 11/2000, με το μόνο άρθρο του, τροποποίησε μόνο την πρώτη παράγραφο του άρθρου 5, την οποία ανέπτυξε σε τρεις αυτοτελείς παραγράφους με τους αριθμούς 1-3· αντίθετα, διατήρησε τις § 2 και 3 του παλαιού άρθρου, δίνοντάς τους αντίστοιχους αριθμούς 4 και 5 και επιφέροντας ορισμένες μόνο φραστικές μεταβολές σ' αυτές.

Η ουσιαστική προϋπόθεση για την αναγνώριση πλοίου ως ελληνικού, κατά το νέο κείμενο του άρθρου 5, αφορά την ιθαγένεια των προσώπων που μπορούν να ζητήσουν την αναγνώριση. Κατά το νέο άρθρο 5, λοιπόν, δικαίωμα να ζητήσουν την αναγνώριση πλοίου τους ως ελληνικού έχουν τα φυσικά πρόσωπα αν είναι Έλληνες υπήκοοι ή υπήκοοι των λοιπών κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ενωσης, καθώς και των κρατών που είναι συμβαλλόμενα μέλη στη Συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό

Χώρο (εφεξής ΕΟΧ) (άρθρο 5 § 1 και 3). Τα πρόσωπα αυτά έχουν δικαίωμα να αναγνωριστούν πλοίο τους ως ελληνικό, εφόσον αυτό τους ανήκει κατά ποσοστό άνω των πενήντα εκατοστών. Δικαίωμα να ζητήσουν την αναγνώριση πλοίου τους ως ελληνικού έχουν και τα νομικά πρόσωπα αν έχουν την ελληνική εθνικότητα ή την εθνικότητα κρατών-μελών της Ε.Ε. ή του ΕΟΧ, εφόσον το πλοίο τους ανήκει κατά ποσοστό μεγαλύτερο των πενήντα εκατοστών. Το ποσοστό κυριότητας ως προϋπόθεση αναγνωρίσεως του πλοίου ως ελληνικού, τόσο επί φυσικών όσο και επί νομικών προσώπων, παραμένει το ίδιο. Ειδικά, όμως για τα νομικά πρόσωπα καταργείται η προϋπόθεση του να ανήκουν και τα κεφάλαιά τους κατά το ίδιο ποσοστό σε Έλληνες ή σε υπηκόους κοινοτικούς ή κρατών-μελών του ΕΟΧ. Η κατάργηση της προϋποθέσεως αυτής είναι σκόπιμη, γιατί είναι δύσκολο να διαπιστώνεται ανά πάσα στιγμή στα χέρια τίνων ευρίσκεται η πλειοψηφία του κεφαλαίου του νομικού προσώπου, ώστε να κρίνεται αν το πλοίο διατηρεί ή έχει χάσει την ελληνική εθνικότητα κατά το άρθρο 16 ΚΑΝΔ.

Ελληνικά είναι τα νομικά πρόσωπα που έχουν την έδρα τους στην Ελλάδα (άρθρο 10 ΑΚ). Όσον αφορά, όμως, τα νομικά πρόσωπα των λοιπών κρατών-μελών της Ε.Ε. και του ΕΟΧ, για να μπορούν να αναγνωριστούν πλοίο ως ελληνικό, πρέπει να είναι από αυτά που αναφέρονται στο άρθρο 48 § 2 ΣΕΚ (άρθρο 5 § 1)· δηλαδή, να είναι εταιρείες του αστικού ή του εμπορικού δικαίου, συμπεριλαμβανομένων και των συνεταιρισμών και των άλλων νομικών προσώπων του δημοσίου ή του ιδιωτικού δικαίου, με εξαίρεση εκείνων που δεν επιδιώκουν κερδοσκοπικό σκοπό. Τα νομικά πρόσωπα που αναφέρονται στο άρθρο 48 § 2 ΣΕΚ θα πρέπει, κατά την § 1 του άρθρου 48, να έχουν συσταθεί σύμφωνα με τη νομοθεσία ενός κράτους-μέλους και να έχουν εντός της Κοινότητας την κεντρική τους διοίκηση ή την κύρια εγκατάσταση (άρθρο 5 § 2). Υπό την προϋπόθεση αυτή, τα νομικά πρόσωπα και οι εταιρείες του άρθρου 48 εξομοιώνονται με τα φυσικά πρόσωπα υπηκόους των κρατών-μελών ως προς το δικαίωμα εγκαταστάσεως σε άλλο κράτος-μέλος. (Περισσότερες λεπτομέρειες, βλ. σε μελέτημά μας, δημοσιευμένο στην *ΕπισΚΕΔ* 2000 σελ. 903 επόμε.) Πρέπει, πάντως, και η διαχείριση του πλοίου του οποίου ζητείται η αναγνώριση ως ελληνικού να ασκείται από

την Ελλάδα. Γι' αυτό, κατά τη νηολόγηση του πλοίου θα πρέπει να ορίζεται εκπρόσωπος ή εγγυητής, καθώς επίσης και το φυσικό πρόσωπο ή ο εκπρόσωπος του νομικού προσώπου, που θα ασκεί τη διαχείριση. Τα πρόσωπα αυτά θα πρέπει να είναι εγκατεστημένα στην Ελλάδα (άρθρο 5 § 2). Ως ελληνικά, κατά τα άρθρα 5 και 6 ΚΑΝΔ, μπορούν να αναγνωρισθούν και να νηολογηθούν πλοία πλοιοκτητών της Κοινότητας, τα οποία υπόκεινται σε νηολόγηση κατά την ελληνική νομοθεσία. Στο νέο άρθρο 5 ΚΑΝΔ, πάντως, δεν επιπτεται η αναγνώριση των επιβατηγών πλοίων ως ελληνικών. Γιατί, το νέο κείμενο (άρθρο 5 § 5), όπως και το παλαιό (άρθρο 5 § 3), προβλέπουν ότι, με ιδιαίτερο προεδρικό διάταγμα, θα καθορισθούν τα σχετικά με την αναγνώριση ως ελληνικών των επιβατηγών πλοίων.



Η αντικατάσταση του άρθρου 5 ΚΑΝΔ με το π.δ. 11/2000 επιβάλλει την -ελαφρά έστω- τροποποίηση και άλλων διατάξεων του ΚΑΝΔ, για να εναρμονισθούν με το νέο κείμενο. Αλλά και μέχρι την τροποποίησή τους ή και χωρίς αυτήν -αν τελικώς δεν γίνει- οι ακόλουθες διατάξεις πρέπει να αναγνωσθούν με τις προσηκούσες μεταβολές. (Πολλές από τις μεταβολές που πρέπει να γίνουν επισημαίνονται στην εγκύκλιο της Διευθύνσεως Ναυτιλιακής Πολιτικής του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας της 27.1.2000, η οποία δημοσιεύεται στο Δελτίο Ναυτιλίας, τεύχος Ιουλίου-Αυγούστου 2000 σελ. 87-89. Έχουν επισημανθεί, όμως, και από τον Αντάπαν, *Το ελληνικό πλοίο και το προσωπικό του από τη σκοπιά του Κοινοτικού Δικαίου*, 1996, σελ. 47 επόμε., ήδη πριν από την τροποποίηση του άρθρου 5 από το π.δ. 11/2000.)

1. Το άρθρο 14 εδ. 1 ΚΑΝΔ προβλέπει ότι η εγγραφή του τίτλου μεταβίβασης κυριότητας πλοίου στο νηολόγιο επιτρέπεται όταν προσκομίζεται πιστοποιητικό που βεβαιώνει ότι αυτός που αποκτά το πλοίο έχει την ελληνική ιθαγένεια. Τώρα, στην ελληνική ιθαγένεια πρέπει να προστεθεί και η ιθαγένεια κρατών-μελών της Ε.Ε. ή του ΕΟΧ.

2. Το άρθρο 15 § 2 απαιτεί άδεια του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας για τη συμβατική εκποίηση ορισμένων πλοίων ή την υποθήκευσή τους σε αθηοδαπούς υπηκόους ή σε αθηοδαπά νομικά πρόσωπα. Η άδεια αυτή δεν είναι πλέον απαραίτητη, όταν η εκποίηση ή υποθήκευση αυ-

ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

τών των πλοίων γίνεται σε υπηκόους ή σε νομικά πρόσωπα κρατών-μελών της Ε.Ε. και του ΕΟΧ.

3. Το άρθρο 16 προβλέπει τους λόγους απώλειας της ελληνικής εθνικότητας του πλοίου. Η § 1 του άρθρου αυτού, κατά την οποία «Η ελληνική εθνικότης του πλοίου απόσπασται όταν εκλείψουν οι όροι κτήσεως αυτής, οι προβλεπόμενοι υπό του άρθρου 5», δεν έχει ανάγκη διορθώσεως. Οι § 2 και 3, όμως, που αναφέρονται σε μεταβίβαση μεριδίων προς αλλοδαπούς, χρειάζονται την ακόλουθη διόρθωση: στη θέση του όρου «αλλοδαποί» θα πρέπει να εννοήσουμε τώρα τους αλλοδαπούς εκτός των υπηκόων κρατών-μελών της Ε.Ε. και του ΕΟΧ.

4. Τέλος, το άρθρο 17 § 2, το οποίο επιβάλλει στον Έλληνα πλοιοκτήτη υποχρέωση να υποβάλει δήλωση για την απώλεια της ελληνικής εθνικότητας, πρέπει τώρα να εννοηθεί ότι την ίδια υποχρέωση επιβάλλει και στον πλοιοκτήτη, υπήκοο κράτους-μέλους της Ε.Ε. και του ΕΟΧ.

Οι ως άνω τροποποιήσεις θεωρήθηκαν επι-

βεβλημένες στο πλαίσιο της κοινοτικής έννομης τάξεως και πριν ακόμα αντικατασταθεί το άρθρο 5 ΚΔΝΔ από το π.δ. 11/2000 (βλ. Αντάπωση, ό.π.). Ο νομοθέτης, όμως, του π.δ. 11/2000 δεν οριοθέτησε, όπως θα έπρεπε, την εναρμόνιση του δικαίου για τη νηολόγηση των πλοίων με την κοινοτική έννομη τάξη. Είναι αλήθεια, όπως ήδη σημειώσαμε, ότι ορισμένες αναγκαίες αλλαγές που πρέπει να γίνουν, αναφέρονται στην προαναφερθείσα εγκύκλιο του ΥΕΝ. Αυτό όμως δεν αρκεί: πρώτον, γιατί η εγκύκλιος δεν έχει ισχύ νόμου και γι' αυτό αφήνει περιθώρια για ερμηνευτικά προβλήματα και, δεύτερον, γιατί η εγκύκλιος δεν είναι εύκολα προσιτή στους ενδιαφερομένους.



Η τροποποίηση του άρθρου 5 ΚΔΝΔ, αν και δεν θα είναι ευπρόσδεκτη στους Έλληνες πλοιοκτήτες, ήταν επιβεβλημένη και αναμενόμενη, αφού η προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στο κοινοτικό δίκαιο ήταν αναπόφευκτη. Το νέο κείμενο,

πάντως, δεν έχει την απαιτούμενη σαφήνεια και πληρότητα. Τέλος, η παρεμβολή των άρθρων 48 και 43 της ΣΕΚ στο μόνο άρθρο του π.δ. 11/2000 δεν αποκλείει τη δημιουργία προβλημάτων ερμηνείας. Γιατί, όπως έχει παρατηρηθεί στη θεωρία του διεθνούς εταιρικού δικαίου, οι διατάξεις αυτές της Συνθήκης εμφανίζουν τα εξής μειονεκτήματα, τα οποία ασφαλώς θα δυσκολεύσουν την εφαρμογή του νέου άρθρου 5 από τη διοίκηση: πρώτον, έχουν συστηματικές ατέλειες όσον αφορά την αμοιβαία αναγνώριση των κοινοτικών εταιρειών στους κόλπους της Ευρωπαϊκής Ενώσεως και, δεύτερον, δεν λαμβάνουν μέριμνα για την προσωπική κατάσταση των καλούμενων «υπεράκτιων εταιρειών», των εταιρειών δηλαδή που έχουν συσταθεί σε μια χώρα και λειτουργούν σε μια άλλη. (Για τα προβλήματα της αναγνώρισης των «υπεράκτιων εταιρειών» βλ. Παμπούκη, *Οι εταιρείες και η ελευθερία των θαλάσσιων ενδομεταφορών στις χώρες της Κοινότητας*, ΕΕΕυρδ 1995, ιδίως σελ. 557 επόμ.)

*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



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.syrgos.gr>

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΕΠΟΠΟΙΑ

ΒΙΟΙ ΠΑΡΑΛΛΗΛΟΙ

ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» (2ο μέρος)

του Ξενοφώντος
Αντωνιάδου,
υποναυάρχου Α.Σ.

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

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, ξει και αισθάνεται τον παλμόν της ελληνικής ναυτιλίας, τόσο ισχυρόν και τόσο ζωντανόν, όπως τον αισθάνεται σήμερα.

Συνέχεια από το προηγούμενο τεύχος

1951-1955

Η ευχή και η απαίτηση της «επανάδο» απο-
τελεί την επωδόν της σωρείας των σχετικών
άρθρων των, καυτηριάζουν τα αρνητικά στοι-
χεία της ναυτιλιακής μας πολιτικής, προτεί-
νουν την αναδιοργάνωσιν του ΝΑΤ, ασκούν
κριτική κατά του ΟΛΠ και υπό τον παροιμιώ-
δη πλέον τίτλον «Ημείς και οι άλλοι» υποδει-
κνύουν τα ορθά μέτρα που λαμβάνουν υπέρ
της ναυτιλίας των αιόλων χωρών.

Μετά 4-5 Υπουργικές εναλλαγές, η κατά-
στασις σταθεροποιείται με τας Κυβερνήσεις
Παπάγου και Καραμανλή. Ο Λαμπριανίδης
Υπουργός και ο Μπουρνιάς Γεν. Γραμματέας.
Εργώδεις προσπάθειαι, εις τα οποίας πρωτο-
στατεί ο Δ/ντής των «Ναυτικών Χρονικών»,
απολήγουν περί το τέλος του 1953 εις το
άρθρον 13 του νόμου περί προσεγκύσεως
κεφαλαίων. Αι πύλαι ήνοιξαν αλλή' η επάνο-
δος διά την οποίαν αγωνίζονται τα «Χρονικά»
καθυστερεί. Παράλληλως και εξ ίσου έντο-
νος η προσπάθεια διά την ναυτικήν εκπαιδευ-
σιν, την οργάνωσιν της οποίας διαβλέπουν
ως αναγκαίαν προϋπόθεσιν της ναυτικής μας
ανάπτυξεως. Ψηφίζεται ο Νόμος περί Δημο-
σίων Σχολών Ε.Ν. και συγκροτείται το πρώ-
τον Συμβούλιόν των εις το οποίον μετέχει
και ο Δ/ντής των «Ν. Χρονικών». Μετά κο-
πιώδεις αντιγραφειοκρατικούς αγώνας τίθε-
ται ο θεμέλιος λίθος των Σχολών Ασπρο-
πύργου, τας οποίας η λήξις της πενταετίας
αυτής θα εύρη ετοιμούς προς λειτουργίαν,
ενώ ολίγον ενωρίτερον έχει αρχίσει η λει-
τουργία του πρώτου Ναυτικού Γυμνασίου
των Οινουσών.

Η επίδρασις του διοικητικού παράγοντος καθί-
σταται συνεχώς περισσότερον αισθητή. Διά
τούτο και η ανάμιξις των «Χρονικών» εις τα
του ΥΕΝ και του Α.Σ. γίνεται περισσότερον συ-
στηματική. Εναντιούνται εις την αλληαγήν των
διακριτικών του Σώματος, διαφωνούν προς
την απειλουμένην κατάργησιν του Υπουργεί-
ου, αλλήλ' ζητούν την αναδιοργάνωσιν. Από
των στηλών του ακούεται ολόκληρος η κλί-
μαξ των διαμετρικώς αντιθέτων γνώμων και
απόψεων. Ψέγουν τους «μυρμιγκάς», απαι-
τούν τους «εκλεκτούς» και επιτίθενται δριμύ-
τητα ακόμη και κατά των Υπουργών.

Εις την επιβατηγόν ναυτιλίαν σημειούνται
εξελιξεις. Ο «Αδρίας» προσαράσσει εις την
Φαηκονέραν. Τα «Χρονικά» παρακολουθούν
και κρίνουν την υπόθεσιν των 4 ακτοπλοϊκών
των Ιταλικών επανορθώσεων και εν συνε-
χείαι των 2 μεσογειακών και αξιούν την εκ-
ποίησιν των εις τους εφοπλιστάς προς απο-
τροπήν κινδύνου νέας κρατικής διαχειρίσε-
ως. Εις την γραμμήν της Αμερικής κακίζουν
τους δισταγμούς της Γερμ-Λαίν διά το
«Ολύμπια», ενθουσιάζονται όμως διά την
ύψωσιν της ελληνικής σημαίας επί της ναυ-
αρχίδος «Βασ. Φρειδερίκη» του Ευγενίδου και
χαιρετίζουν την καθιέρωσιν της γραμμής Νο-
του Αμερικής υπό του ιδίου Ευγενίδου, τον
οποίον δυστυχώς δεν θα εύρη ζώντα η λή-
ξις αυτής της πενταετίας.

Τα πρωτοχρονιάτικα τεύχη του περιοδικού γί-
νεται συνεχώς πλησιαιότερα με 100 και

**Από αριστερά ο ιδρυτής των «Ν.Χ.»
Δ.Ν. Κωττάκης με τον υποναύαρχο
του Α.Σ. Ξεν. Αντωνιάδη**

πλέον σελίδας, όπου αρθρογραφούν όλοι οι
ναυτιλιακοί παράγοντες. Η ανασκόπησις της
παγκοσμίου ναυτιλίας γίνεται συνεχώς εκτε-
νέστερα και οι στατιστικοί πίνακες τελειοποι-
ούνται και απεικονίζουν την αυθεντική κατά-
στασιν του ελληνικού στόλου. Δεν υπερβήν
τα 320 πλοία (1.300.000) η ελληνική σημαία
καθ' όλην την πενταετίαν, ενώ η υπό ξένας
σημαίας ναυτιλία μας προχωρεί εις τα 3,5 και
εις τα 6 και εις τα 7 εκατ. τόννων. Εις τα στή-
λας του προστίθενται αι «Ναυτικοί Δίκαι» του
Αργυρού και το «Εμπόριον, Ναυτιλία, Μετα-
φοραί» του Θεοδωρακόπουλου.
Εις τον διεθνή στίβον η ελληνική ναυτιλιακή
ιδιοφυία θαυματουργεί.

**Εορτή του ποταμού Πειραιώς
Αγίου Σπυρίδωνος**



ΒΙΟΙ ΠΑΡΑΛΛΗΛΟΙ

Ωνάσης, Νιάρχος και Λιβανός αποκαλούνται μεγιστάνες του παγκοσμίου εφοπλισμού και οι υπό εκτέλεση ελληνικά ναυπηγικά παραγγελία το 1954 υπερβαίνουν τις 100, μεταξύ των οποίων άνω των 60 δεξαμενόπλοια. Είς την Αμερική επιχειρείται δικαστικός αγών εναντίον ωρισμένων ελλήνων εφοπλιστών διά παράνομον απόκτησην αμερικανικών πλοίων και ο Ωνάσης αντιμετωπίζει την παγκόσμια κατακραυγή διά την σύμβαση του μετά της Σαουδικής Αραβίας προς προνομιακήν μεταφοράν των πετρελίων της, κερδίζει όμως την διεθνή συμπάθειαν εις την ναυμαχίαν των φαλασθητικών του με τον πολεμικόν στόλον του Περού. Είς τον Καναδά ετοιμάζεται η δάνοις της διώρυγας του Αγίου Λαυρεντίου και το «United States» κερδίζει τον κυανόν επείσειν, καθ' ην η απειλή του αεροπορικού συναγωνισμού φαίνεται ακόμη αρκετά απομακρυσμένη. Εν τω μεταξύ, εις τον ναυτικόν μας ορίζοντα διακρίνονται τα πρώτα βήματα προς την περιπόθητον παλιννόστηση. Υπογράφεται η πρώτη εγκριτική πράξις βάσει του άρθρου 13 και έκτοτε με ανυπόκριτον ενθουσιασμόν οι στήλαι των «Ναυτικών Χρονικών» αναγγέλλουν τας σποραδικάς περιπτώσεις μεταφοράς ελληνοκτάνων πλοίων υπό την κυ-

νόηκεον. Πιστεύουν ότι αθρόαι θα ακολουθήσουν αι άλλαι εγγραφαι εις τα ελληνικά νηολόγια και διακηρύσσουν ότι τελικώς «θα κερδίσωμεν την μάχην της επιστροφής».

Και ενώ το 1955 απέρχεται, συνιστούν την δημιουργίαν του Κεφαλαίου Ναυτικής Εκπαιδείσεως, επικροτούν την μεταφοράν του ΥΕΝ εις τον Πειραιά και την ασφάλισιν εις το ΝΑΤ των υπό ξένην σημαίαν ελληνικών πλοίων, ενώ καυτηριάζουν την μη αναγνώρισιν της επ' αυτών θαλάσσιας υπηρεσίας των ναυτικών μας.

1956-1960

Πολυκύμαντος η παρούσα πενταετία. Ήρχισε με ναυτιλιακήν ακμήν και έληξε με κρίσιν. Ήνοιξε με πλήρη στασιμότητα του εθνικού νηολογίου και εγνώρισεν εις το τέλος τον καλπασμόν του επαναπατρισμού. Είναι η αποχή του ναυτιλιακού θαύματος της νεωτέρας Ελλάδος. Οργανισμός υπό τας ξένας σημαίας και μάλιστα την Λιβεριανήν. Αθρόαι ναυπηγικά παραγγελία: 350 πλοία 5,6 εκατομ. τόννων, αξίας 1 περίπου δισεκ. δολλαρίων. 150 παραγγελία μας κατακλύζουν τα Ιαπωνικά ναυπηγεία. Επί 10 ναυπηγούμενων πλοίων, διαπιστώνει ο εκεί απεσταλμένος των «Ναυτικών Χρονικών», τα 8 είναι Ελληνικά πλοία, τα οποία καθούνται να βαπτίσουν μέχρι και Ιαπωνίδες πριγκήπισαι. Φυσικά η υπό τας σημαίας ευκολίας ελληνική δραστηριότης συναντά ισχυράν διεθνή αντίδρασιν. Επικρίνει το Αγγλικόν ναυτικόν επιμελητήριον και επιτίθεται ποικιλοτρόπως η ΔΟΜ. Τα «Ναυτικά Χρονικά» διαμαρτύρονται, εξηγούν και κατατοπίζουν. Πιστεύουν ακράδαντα εις τον επαναπατρισμόν και οραματίζονται διά της γραφίδος του Μαν. Κουλιουκουντή ότι

συντόμως ο ελληνικός εφοπλισμός «θα προσδώσιν εις την πατρίδα το γόντρον της μεγάλης ναυτικής δυνάμεως». Συγχρόνως όμως διαισθάνονται την ανάγκην οργανώσεως του εμπύχου υλικού της Ναυτιλίας και αγωνίζονται διά τα δύο βασικά του προβλήματα: την εκπαίδευσιν και την ασφάλισιν. Αθλητάλλοι και επίμονα τα άρθρα διά την εκπαίδευσιν και τας Σχολὰς κινούν το γενικόν ενδιαφέρον. Αναγγέλλουν με ικανοποίησιν την έναρξιν λειτουργίας του Ασηροπούργου και την επέκτασιν των ναυτικών Γυμνασίων εις τα κέντρα της ελληνικής ναυτοσύνης. Παρηληλήως μάχονται ευθαρσώς διά την ασφάλισιν των επί ξένων πλοίων ελληνικών πληρωμάτων. Κάμουν έκκλησιν προς τους εφοπλιστάς και δημοσιεύουν εντός ημισέως παραινεσιν προς τους Έλληνας ναυτικούς να αξιούν επιμόνως την ασφάλισιν των εις το ΝΑΤ. Πολυσημήματα διά την Ναυτιλίαν γεγονότα καθύπτουν πολλὰς των σελίδων των. Διεθνώς, το δραματικόν ναύαγιον του «Αντρέα Ντόρια», η υπό της Αιγύπτου εθνικοποίησης του Σουέζ, η καθέλκυσις του «Σαβάνα» και η ατομική ενέργεια εις τα πλοία. Και εις το εσωτερικόν, η προσθήκη του «Ελληνική Δόξα» εις τον στόλον της «Ελληνικής», η υπό του Νιάρχου ανάληψιν των Ναυπηγείων Σκαρμαγκά, η ίδρυσις του Ευγενιδείου Ιδρύματος και εις τα παραλειπούμενα η πρώτη Ελληνική ασυρματιστής και οι πρώτοι απόφοιτοι των Δημοσίων Σχολών. Και ο θάνατος των αιμυνηστών Γεωργίου Σακαλή και Θεοδώρου Κιζάνη. Το 1957 τα «Ναυτικά Χρονικά» συμπληρούν την πρώτην 25ετίαν των. Χαράς ευαγγέλια. Το πανηγυρικόν τεύχος περιλαμβάνει 240 σελίδας εις τας οποίας φιλοξενούνται όλα τα μεγάλα ονόματα του εφοπλισμού μας και των άλλων παραγόντων της Ναυτιλίας, διά να εκθέσουν τας απόψεις των και να ευχηθούν μακροζωϊαν εις το περιοδικόν των. Ευμενέσταται κριτικά εις τον ημερήσιον τύπον και τιμητικά δεξιώσεις του Διευθυντού των, εδώ και εις την Ν. Υόρκην, εκ της ηνωμένης αβροφροσύνης των Οργανώσεων Εφοπλιστών και Ναυτεργατών. Αισθάνομαι, γράφει ο Διευθυντής των, με συγκίνησιν ότι «εγνωρίσαμεν την δικαίωσιν, την επιτυχίαν» και ευχαρίστως φωτογραφίζεται με το συντακτικόν του επιτελείον (Τζονάκος, Σίμος, Παπαδόπουλος). Τας σελίδας του περιοδικού πλησιάζουν πάντοτε τα «Γράμματα από τους ωκεανούς» του Θανάση Π., η νομική και νομοθεσιακή ενημέρωσις των Ποταμιάνου, Κοθύμβα και Αργυρού, τα ναυτεκπαιδευτικά κ.λπ. του Γιωργαντοπούλου και τα ασφαλιστικά άρθρα των Ζάρκου, Αχί, Τσάγκαρα και Μακρυμυχαίου, ενώ αι διαπλητυνόμεναι στή-





Κάποιες επιλογές είναι απλές...



Εμείς στο ξενοδοχείο St. George Lycabettus δημιουργήσαμε 140 δωμάτια και 15 σουίτες, το καθένα με ξεχωριστή προσωπικότητα.

Προτιμάτε δωμάτιο με πινελιές Missoni, Animal Print ή μήπως Νεοκλασικό;

Επιλέγετε μάρμαρα Τήνου στο μπάνιο σας ή μήπως Ιταλικά ψηφιδωτά;

Προτιμάτε τη μοναδική θέα της Ακρόπολης ή του πευκοδάσους του Λυκαβηττού από την τραπεζαρία της σουίτας σας;

ΚΑΠΟΙΕΣ ΕΠΙΛΟΓΕΣ ΘΕΛΟΥΝ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΗ ΣΚΕΨΗ...

Αφεθείτε στην απόλαυση πέντε αστέρων St. George Lycabettus!



St GEORGE
LYCABETTUS HOTEL

★★★★★



ΒΙΟΙ ΠΑΡΑΛΛΗΛΟΙ

βια της «Αθηναογραφίας» φιλοξενούν πλήθος γνώμων και απόψεων εφ' όρων ανεξαρτήτως των ναυτιλιακών θεμάτων. Τας παχείας αγελάδας της ναυτογραφίας διαδέχεται αξεδιάλυτη κρίσις. Σχόλια, υποδείξεις και συμβουλαιά. Η στατιστική των αργούντων πλοίων και οι φωτογραφίες των κατά συστάδας δεμένων εις τα αγκυροβόλια της αργίας σκαφών μας. Το κύριον θέμα όμως αποτελεί το δράμα της ανεργίας των ναυτικών μας. Δημοσιεύονται ανά 15ήμερον οι πίνακες των ανέργων, οι οποίοι φθάνουν και υπερβαίνουν τους 10.000, παρακολουθείται η τύχη του Κεφαλαίου Ανεργίας και επαινείται η υπό της ΠΝΟ υπογραφή των ομαδικών συμβάσεων εργασίας επί ξένων πλοίων.

Ψηφίζεται ο Νόμος περί προτιμωμένης υποθήκης και συγχρόνως σχεδόν κυρούται και δημοσιεύεται ο Κώδιξ Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, η δε πρώτη συζήτηση και ερμηνεία των διατάξεών του αρχίζει διά των στήλων του περιοδικού. Με την επιμονήν του αποφαίνεται η διενέργεια γενικής απογραφής των ναυτικών, η οποία θα ίδει το φως μετά διετίαν. Εις το Νεώριον Σύρου καθεύκεται το πρώτον σκάφος 400 τόννων και εις τα «Ελληνικά Ναυπηγεία» τίθεται η τρόπις του πρώτου πλοίου 25.000 τόννων. Το 1959 το «Πατρίς» του Χανδρή εγκαινιάζει την γραμμήν Αυστραλίας και βραδύτερον το «Εγνατία» του Γιαννουλάτου την γραμμήν Ιταλίας, ενώ εις τας 16/6/1960 αναχωρούν την ιδίαν ημέραν εκ Ν. Υόρκης διά Πειραιά 3 Ελληνικά υπερωκεάνια! Το ακτοπλοϊκόν πρόβλημα, πάντοτε εν επικαιρότητι, απαιτεί την κρατικήν οικονομικήν συμπαράστασιν, καθ' ην ώραν ο πληθωρισμός των επιβατηγών σκαφών το περιπλέκει συνεχώς περισσότερο, και θέτει εις το περιώ-

ριον παλαιούς ακτοπλοΐους της τάξεως Τόγια. Διεξάγεται αγών διά να καθιερωθή η βιβλιοθήκη των πλοίων, να αποφευχθή η υπαγωγή των ναυτικών σχολών εις το Υπουργείον Παιδείας και καλούνται οι «μεγάλοι» του εφοπλισμού μας να ενισχύσουν το Κεφάλαιον Ναυτικής Εκπαιδείσεως. Μετά μακράν θητεία αποχωρεί της Προεδρείας της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών ο κ. Λυκιαρδόπουλος και τον διαδέχεται ο καθηγητής Στ. Ανδρεάδης.

Η κατάσταση της ελληνικής ναυτιλίας αρχίζει να διαγράφεται αισιόδοξος, καθώς το «κλίμα του επαναπατρισμού» επικρατεί εις τον εφοπλισμόν μας. Υπερπηδάται επί τέλους το φράγμα του 1,5 εκατομ. τόννων και μεταξύ των ετών 1959-60 φθάνομεν αθροιστικώς τα 2,6, τα 3,8, τα 4,5 και τα 5,6 εκατομ. τόννων υπό την κυανόλευκον. Παράλληλος φυσικά η συστολή της Λιβερτινής και της Παναμαϊκής. Αι σελίδες κινήσεως των πλοίων εις τα «Ναυτικά Χρονικά» αντικατοπτρίζουν ευγλωτώς την πρόοδον. Από τας 3 σελίδας των ελληνικών πλοίων και τας 11 των υπό ξένας σημαίας, φθάνομεν κατά το τέλος του '60 να έχωμεν 6 σελίδας ελληνικών και 6 σελίδας ξένων. Την 16/6/1960 εγγράφεται εορταστικώς το «χιλιοστόν πλοίον» εις το εθνικόν νηολόγιον και καθώς η ναυτογορά βελτιούται, ο εορτασμός λαμβάνει πανηγυρικών χαρακτήρα: Βασιλείς, παράσημα, διαθήξεις, δεξιώσεις.

Από της 15/7/1959 τα «Ναυτικά Χρονικά» καθιερώνουν την ανά μήνα συμπληρώσιν του τεύχους δι' αγγλικού συμπληρώματος, εκφράζοντος την παγκόσμιον ακτινοβολίαν του ελληνικού «θαλασσιού κράτους», εις δε το πρωτοχρονιάτικον τεύχος του 1960 καταχωρείται υπό τον τίτλον: «Η ναυτιλιακή μας υπόθεσις» εμπεριστατωμένη μελέτη 80 σελίδων,

εις την οποίαν εξετάζονται όλα ανεξαιρέτως τα θέματα του ελληνικού πλοίου. Και κάτι ακόμη: Εις τα σελίδας του κάμνει την εμφάνισίν του το πρώτον σχέδιον της «ειδικής ναυτιλιακής εταιρίας», η οποία επέρωτο να πραγματοποιηθή μετά 20 έτη. Λήγοντος του 1960 η ελληνόκτητος ναυτιλία έχει υπερβή τα 13 εκατομ. τόννων. Τα αργούντα πλοία μας ελπιώνονται καθημερινώς και διαφαίνεται ήδη η έλθειψις αξιωματικών εις όλους τους κλάδους του πλοίου.

1961-1965

Σταθερώς συνεχίζει την ανιούσαν η ελληνική ναυτική δραστηριότης, την οποίαν το Πρωτοχρονιάτικον τεύχος του 1961 αποκαλεί «Η μεγάλη ναυτιλία». Η πενταετία ανοίγει με 820 πλοία και 5,5 εκατόμ. τόννους διά να φθάση το 1965 τα 1.500 πλοία και τα 7,5 εκατομ. τόννους. Παράλληλως, υπό τας ξένας σημαίας τα ελληνικά συμφέροντα ανοίγουν με 7 εκατομ. τόννους διά να κλείσουν με 11. Εις 70.000 ανέρχονται οι εν ενεργεία Έλληνες ναυτικοί, όπως απέδειξεν η από διετίας διενεργηθείσα απογραφή του NAT, το οποίον το 1962 εορτάζει πανηγυρικώς την εκατονταετηρίδα του. Αλλ' οι δραπέται ναυτικοί, ιδίως εις την Αμερικήν, πληθαίνουν καθημερινώς και απασχολούν εκτενώς τας στήλας του περιοδικού. Εις την επιβατηγόν ναυτιλίαν, γίνεται έντονος πλῆθον η παρουσία των οχηματογωγών και των κρουαζιεροπλοίων, ενώ τα «ιπτάμενα» προκαλούν μακράς συζητήσεις. Αλλ' ο πληθωρισμός των ακτοπλοϊκών σκαφών αποτελεί την μόνιμον πληγήν (5 πλοία αγοράζουν εντός έτους οι Τυπάρδοι) και το περιοδικόν επανέρχεται δριμύ εναντίον πάσης σκέψεως κρατικής διαχειρίσεως, την οποίαν υποθάηπει προσκαίρως η ευκαιρία



Μνημόσυνο στον Πειραιά για τους απολεσθέντες στον τορπιλισμό του «Αγγελική». Διακρίνονται οι Ε. Βενιζέλος, Π. Κουντουριώτης, Δαγλής κ.ά.



Ο πρωθυπουργός Α. Παπανδρέου με το προεδρείο της ΕΕΕ, κ. Νίκο Επιφανειάδη, Στάθη Γουρδομιχάλη, Στ. Νταϊφά, Μέννη Καράγιωργα και τον επίτιμο πρόεδρο Αντώνη Χανδρή. Διακρίνονται επίσης ο σύμβουλος του πρωθυπουργού Β. Σαραντίτης, ο υπουργός Εθν. Οικονομίας Α. Λάζαρης και ο γ.γ. του ΥΕΝ κ. Κόκκινος

των τριών εξ'ιταλικών επανορθώσεων οχηματογωγών του Ε.Ο.Τ. τα οποία με τα ερωτικά των ονόματα επισύρουν ειρωνικά σχόλια σεξολογίας.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» τιμώνται εις το πρόσωπον του αρχισυντάκτου των Π. Τζονάκου, εις ον απονέμεται το ναυτικόν μετάλλιον, αλλήλ δέχονται μέγα πλήγμα διά της απώλειας του πιστού των φίλου Παναγή Γιαννουλάτου. Εις τα σελίδας των προέχουσας θέσιν καταλαμβάνει τώρα η Τεχνική Στήλη του Χ. Σιδεράτου, του οποίου η συνεργασία γίνεται συνεχώς στενότερα. Παρατηρήτως μία σειρά νέων αξιωματικών του λιμενικού πλησιάζει τας σελίδας συνεργασίας: Παγώνης, Δρακόπουλος, Γουλιέλμος, Χανίδης, Αντωνιάδης, Αντωνόπουλος κ.λπ. Το αγγλικόν συμπλήρωμα από μηνιαίον γίνεται δεκαπενθήμερον, τα «Γράμματα απ' τους ωκεανούς» του Θανάση Π. μετατρέπονται εις «Γράμματα προς ωκεανούς» καθώς ο συντάκτης των αποχωρεί της ενεργού υπηρεσίας συνταξιοδοτούμενος και ολίγον αργότερα οι σελίδες γίνονται τριστηλίδι αντί των διστηλίδων και διά πρώτην φοράν προστίθεται το «Χιούμορ της πλώρης» με τας γελοιογραφίας του ασυρματιστού Μάριου Ζήση.

Εκεί όπου η προσήλωση των «Ναυτικών Χρονικών» φθάσει τα όρια της ψυχώσεως είναι η ναυτική εκπαίδευσις. Αποτελεί το μόνιμον θέμα των στηλών του, καθώς η κατά τα έτη αυτά οργάνωσις της ναυτικής παιδείας γνωρίζει πρωτοφανή άνθησιν. Ζητούν και επιτυγχάνουν την εφοπλιστικήν ενίσχυσιν, ιδίως του εφοπλιστού κ. Λεμού, πανηγυρίζουν εις τα εγκαίνια της Σχολής Σύρου, απαιτούν την λειτουργίαν Σχολής Θαλαμηπόλων, ενισχύουν την ίδρυσιν των Σχολών Σκαρμαγκά, Χίου και Οινουσών, επικροτούν την σχολήν Χανίων και την αγοράν των κτιρίων του ΚΕΣΕΝ, επισκέπτονται μίαν προς μίαν όλης τας Σχολάς. Και υπεράνω όλων προσφέρουν δωρεάν 5 ορόφους του νεοδημιού μεγάρου των της οδού Νοταρά εις το οποίον από του Νοεμβρίου 1961 είχαν μεταφερθεί τα γραφεία των διά

να στεγασθή η Σχολή Ηλεκτρονικών οργάνων.

Εν μέσω των κλυδωνισμών της ναυτογαλαρίας και των διεθνών περιπετειών (Κούβα, Βιετνάμ), ο εμπορικός μας στόλος συνεχώς διογκούται. Υπό την ελληνικήν και τας ξένας σημαίας. Η Λιβεριανή, πότε συστελλομένη και πότε διαστελλομένη, συναγωνίζεται στήθος με στήθος την κυανόλευκον. Αλλήλ το παρόν των «Ναυτικών Χρονικών» είναι η χαμηλή ποιοτική στάθμη του στόλου. Εις ευρύτατα άρθρα του εκδότου και των συνεργατών του, μελετώνται και συζητούνται όλα τα θέματα της ναυτιλίας και δεν υπάρχει πρόβλημα επί του οποίου η γνώμη των να μη ζητείται να μη εκμαίεσται, να μη ακολουθείται. Το ναυτιλιακόν συνάλλαγμα, η σημασία των μαθηκ κάρριερς, η ασφαλιστική μας χειραφέτησις, η Κυπριακή σημαία, τα πανναυτικά συνέδρια, ο παράκτιος σταθμός ασυρμάτου, η υπόθεσις του «Τροπαιοφόρος», τα ναυπηγεία της Ελευσίνας, η Κοινή Αγορά... Και υπό τας χαρακτηριστικάς και σχεδόν παροιμιώδεις επικεφαλίδας τα σχόλια: διά την απαίτησιν της ΔΟΜ περί υποχρεωτικής εισφοράς («σύμβασιν ναί, χαράται όχι»), διά την διοικητικήν συμπαράστασιν («Συνέζητε, κύριοι»), διά την προστασίαν των συναθλαγματικών διαθεσίμων του ΝΑΤ («κάτω τα χέρια») και διά τα εμπνευσμένα αποφθέγματα του πρωθυπουργού Γ. Παπανδρέου («Υπερανάπτυκτος η Ναυτιλία μας»). Εις το πρόσωπον του Διευθυντού των ο εφοπλισμός και η Ναυτιλία ευρίσκουν τον ακαταγώνιστον υπέρμαχον των θέσεων της και των προβλημάτων της. Τον παρακαλούν να γίνεται ο εκφραστής των εις τας Υπηρεσίας και τα συμβούλια. Τον καλούν εις τας συσκέψεις και η γνώμη του θεωρείται στοιχείον απαραίτητον διά την μόρφωσιν τελικής αποφάσεως. Δεν είναι πλέον ο απλός δημοσιογράφος, είναι ο σύμβουλος, ο «μέντωρ» και ο «πρύτανης» της Ναυτιλίας. Συχνά επισκέπτεται τα ναυτιλιακά κέντρα του ελληνισμού, την Ν. Υόρκην και το Λονδίον, διά να αντιληφθή εκ πρώτης χειρός τα θέματα, να θέσιν

τον δάκτυλόν του επί τον τύπον των ήλων. Το 1963 εξέλιπον δύο μεγάλοι φυσιογνωμιαί του εφοπλισμού: ο Σταύρος Λιβανός και ο Νικόλαος Λυκιαρδόπουλος. Το 1962 συνέρχεται εις Αθήνας το Διεθνές Συνέδριον Ναυτικού Δικαίου και το 1964 πραγματοποιείται με βασιλικάς τιμάς το Ναυτικόν Συνέδριον, όπου οι εγκυρότεροι του εφοπλισμού αναπτύσσουν τα ναυτιλιακά θέματα, διά την δημοσίευσιν των οποίων τα «Ναυτικά Χρονικά» διαθέτουν 60σέλιδον παράρτημα.

Μάρτιος του 1964. Πολιτικά και κυβερνητικά μεταβολή εις την χώραν. Εις την Υπουργικήν ανοχήν των ναυτεργατικών εκτρώπων, τα «Ναυτικά Χρονικά» διαβλέπουν τον κομμουνιστικόν κίνδυνον και αντιδρούν βιαίως. Δριμύτατα σχόλια, οξεία επιθέσεις κατά του Υπουργού Μπίρη, σωρεία επιστολών διά τα συμβαίνοντα επί των πλοίων, σύγκρουσις με ωρισμένους εφοπλιστάς και θυελλώδεις διαμαρτυρία με σημειώματα ως «Αι επιτροπαί πλώρης» και «Δεν πάμε καλά». Η εις τας αρχάς του Αυγούστου 1965 Υπουργική μεταβολή και η αλληλαγή στάσεως μετατρέπει το κλίμα και καθισχυάζει τα πράγματα. Επανερχονται αι ειρηνικά περί της ναυπηγικής του Ομήρου συζητήσεις, η μεταξύ Βρεταννίας και Αμερικής ειρηνική πάλη διά τα πρωτεία εις την δύναμιν του εμπορικού στόλου, η αναδιάρθρωσις των υπηρεσιών και των θέσεων του λιμενικού Σώματος. Και χαιρετίζεται η προώθησις εις την Γεν. Γραμματείαν του Υ.Ε.Ν. του συνεργάτου Χ. Σιδεράτου. Θα ήτο άδικον όμως να κλείσωμεν την πενταετίαν χωρίς να μνημονεύσωμεν τα τρία επί κυανού χάρτου ογκώδη παραρτήματα των πανηγυρικών τευχών: του 1963 με το «Χρονικόν του θαύματος», του 1964 με το «Από του ιστίου εις τον ατμόν» (Κ. Αντωνόπουλος), του 1965 με το «Ο ιστορικός δρόμος συνεχίζεται». Δίδουν ανάγλυφον και τεκμηριωμένην την ιστορικήν πορείαν της ναυτιλίας μας, η οποία με 17 τώρα εκατομμύρια τόννους είναι φανερόν ότι οδεύει προς τα μεγάλα της περρωμένα, και της οποίας η αίγλη αντανάκλασιν συμβολικώς επί του κατά τας αρχάς Ιουλίου 1965 εισπληρόντος εις τον Πειραιά υπερηφάνου εκπαιδευτικού τρισιτίου «Ευγένιος Ευγενίδης».

Αντίθετοι οι ακτοπλοίοι στη μείωση ηλικίας των πληοίων



Ριζικά αντίθετη με τη σταδιακή μείωση της ηλικίας των πλοίων, από 35 στα 30 έτη, είναι η διοίκηση της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας, σύμφωνα με τις θέσεις της για το υπό συζήτηση νομοσχέδιο της ακτοπλοΐας.



πως υποστηρίζει η ΕΕΑ η εφαρμογή αυτής της διάταξης θα οδηγήσει στην αποκοπή και στο μαρσισμό της νησιωτικής Ελλάδας και στον αφελληνισμό του ακτοπλοϊκού στόλου, αφού έως το 2006 θα πρέπει να αποσυρθούν 77 πλοία από τα 127 υπάρχοντα, έναντι των 22 που θα αποσύρονταν με το υπάρχον καθεστώς της 35ετίας.

Η διοίκηση των πλοιοκτητών προτείνει να ισχύσει η μείωση του ορίου ηλικίας από τα 35 στα 30 έτη, για τα νεοεισερχόμενα σκάφη στην ακτοπλοΐα και όχι για τα υπάρχοντα.

Η ΕΕΑ αντιτίθεται και στην παρέμβαση του ΥΕΝ στον καθορισμό της σύνθεσης του βοηθητικού προσωπικού.

Οι παρατηρήσεις της ΠΝΟ επί του προσχεδίου περί ακτοπλοΐας

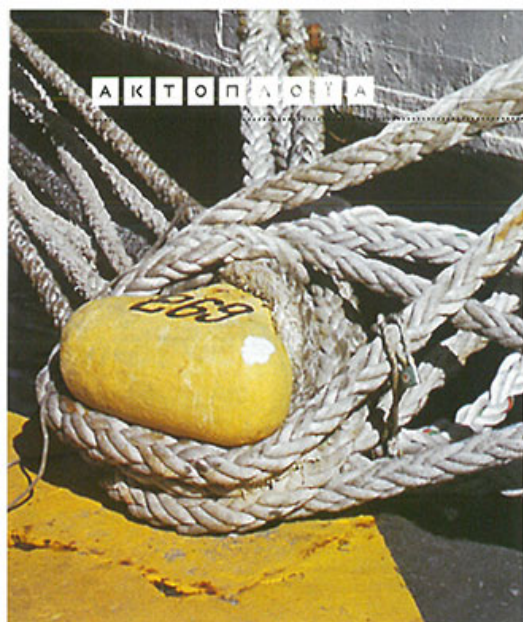
Πάγια θέση της ΠΝΟ υπήρξε ανέκαθεν η ανάγκη διαφύλαξης των σημαντικών θέσεων εργασίας των Ελλήνων ναυτεργατών που απασχολούνται στην επιβατηγό ναυτιλία γενικά και ειδικότερα στον ευαίσθητο τομέα της ακτοπλοΐας, αλλιά και η διεύρυνσή τους στο μέλλον. Οι θέσεις αυτές αποτελούν την τελευταία εναπομείνασα δεξαμενή ευκαιριών απασχόλησης για τους Έλληνες ναυτεργάτες και είναι αυτονόητοι οι λόγοι που υπαγορεύουν αλλιά και επιβάλλουν τη διαφύλαξή τους.

Με βάση τα παραπάνω, τα θεσμικά όργανα της ΠΝΟ και πλέον πρόσφατα το Γενικό της Συμβούλιο (13-14 Δεκεμβρίου 2000) κατέληξαν, μεταξύ των άλλων, ότι επιβάλλεται «η αυστηρή εφαρμογή της νομοθεσίας του κράτους υποδοχής σε όλα τα θέματα που αφορούν την επάνδρωση των πλοίων, ενισχύοντας την ελληνική νομοθεσία για τη διασφάλιση των σημαντικών θέσεων εργασίας των Ελλήνων ναυτεργατών και τη διεύρυνσή των στο μέλλον, στο πλαίσιο του Κοινοτικού Κανονισμού 3577/92 και μέσα στο πλαίσιο της ανάγκης για τη διατήρηση του καμποτάζ και πέρα από τον καταληκτικό του χρόνο».

Αυτά αναφέρει στο εισαγωγικό σημείωμά της η διοίκηση της ΠΝΟ στις παρατηρήσεις της για το προσχέδιο περί ακτοπλοΐας.

Στο υπόμνημα που επέδωσε η ΠΝΟ στον υπουργό Χρ. Παπουτσή, μεταξύ άλλων αναφέρονται τα ακόλουθα:

«Μια πρώτη γενικού περιεχομένου παρατήρηση στη φιλοσοφία που διέπει το προσχέδιο νόμου, είναι ότι η απελευθέρωση των θαλάσσιων μεταφορών από ή προς λιμένες νησιών της χώρας μας πραγματοποιείται νωρίτερα από την προβλεπόμενη από το σχετικό κανονισμό ημερομηνία και συγκεκριμένα την 1 Νοεμβρίου 2002. Τούτο συνιστά πολιτική επιλογή της κυβέρνησης, η οποία εντάσσεται στο πλαίσιο της φιλελευθεροποίησης των αγορών εντός των κρατών-μελών της Ένωσης, η οποία όμως μπορεί να οδηγήσει σε καταστάσεις νόθευσης του ελεύθερου και υγιούς ανταγωνισμού αν δεν υπάρξουν ουσιαστικές και συγκεκριμένες παρεμβάσεις από τον κρατικό φορέα, ο οποίος οφείλει να αναδείξει το ρόλο του ως ρυθμιστού της αγοράς, ώστε να αποφευχθούν καταστά-



σεις αθέμιτου ανταγωνισμού σε βάρος όχι μόνον της ελληνικής ακτοπλοΐας γενικά αλλά ειδικότερα των θέσεων εργασίας των Ελλήνων ναυτεργατών.

Μια δεύτερη παρατήρηση που χαρακτηρίζει τη συλλογιστική του προσχεδίου είναι η δυνατότητα που παρέχεται -υπό τις προϋποθέσεις του άρθρου 1 παρ. 3- σε πλοία τρίτων χωρών, περιλαμβανομένων εκείνων στα οποία λειτουργούν νηολόγια ευκαιρίας, να έχουν πρόσβαση στις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές της χώρας μας, πράγμα που μας βρίσκει κάθετα αντίθετους. Αδυνατούμε να κατανοήσουμε τους λόγους που οδήγησαν στη διατύπωση της εν λόγω διάταξης, με την οποίαν ακυρώνεται στην πράξη η δέσμευσή μας για την κατοχύρωση του ελεύθερου και υγιούς ανταγωνισμού, δεδομένου ότι πλοία υπό σημαίες ευκαιρίας θα έχουν τη δυνατότητα παροχής υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες της χώρας μας. Για την οικονομία του χώρου περιοριζόμεθα να αναφέρουμε ότι η διάταξη αυτή πρέπει να διαγραφεί από το προσχέδιό μας. Μια τρίτη γενική επισήμανση αφορά τη διάταξη του άρθρου 2 παράγραφος 8, η οποία ρυθμίζει θέματα προσωπικού των πλοίων και αποτελεί τη μοναδική αναφορά σε ολόκληρο το προσχέδιο για ζητήματα ναυτεργατών. Όπως ενθυμείσθε, με το έγγραφό μας 3460/17/10/2000, με οποίο παρείχαμε τις απόψεις της ομοσπονδίας μας σε ό,τι αφορά εξαγγελίες της κυβέρνησης για το νέο θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοΐας, αναφέραμε μεταξύ των άλλων ότι "πρώτιστο και θεμελιώδες για την ΠΝΟ και τους ναυτεργάτες ζήτημα είναι ότι οποιοδήποτε ελληνικό ή κοινοτικό πλοίο εκτελεί ακτοπλοΐα, θαλάσσιες ενδομεταφορές προσώπων και πραγμάτων, μεταξύ λιμένων σε νησιά, μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας ή λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και νησιών, θα επανδρώνεται με ελληνικά πρωτίστως πληρώματα και αν δεν υπάρχουν με κοινοτικά και ότι θα εφαρμόζονται για όλους οι οργανικές συνθέσεις που προβλέπει το Ελληνικό Δίκαιο". Ακόμη, "ότι θα εφαρμόζονται πιστά οι κανόνες ασφαλείας για τα πλοία και ασφαλίσεως

των ναυτικών που προβλέπονται από το κράτος υποδοχής, οι συνθήκες ενδιαίτησης, οι όροι αμοιβής και εργασίας όλων των πληρωμάτων καθώς και οι ώρες εργασίας των ναυτεργατών κ.λπ. Επί πλέον, αλληλοδοποι ναυτικοί (κοινοτικοί) ως πληρώματα των πλοίων αυτών θα πρέπει επίσης να διαθέτουν τα απαιτούμενα, ανάλογα standards ναυτικής εκπαίδευσης και να ομιλούν τη γλώσσα της πλειοψηφίας των επιβατών".

Κατά συνέπεια, πρέπει τα ανωτέρω να ληφθούν υπ' όψιν κατά την τελική διαμόρφωση του σχεδίου νόμου και να προκύπτει με σαφήνεια ότι το προσωπικό που δεν είναι Έλληνες, αφορά κοινοτικούς ναυτικούς και όχι ναυτικούς τρίτων χωρών».

Οι παρατηρήσεις της ΕΠΠΕ

Τις απόψεις και παρατηρήσεις τους επί του προσχεδίου νόμου για την ακτοπλοΐα υπέβαλαν στον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Χρ. Παπουτσή, τα μέλη της διοίκησης της Ένωσης Πλοιοκτητών Πορθμείων Εσωτερικού. Η ΕΠΠΕ αντιτίθεται στην πρόταση για δρομολόγηση των πλοίων για 1 χρόνο και υποστηρίζει πως πρέπει να γίνεται για τουλάχιστον 5 χρόνια. Για το θέμα που έχει προκύψει με τη μείωση του ορίου ηλικίας των πλοίων από 35 στα 30 έτη (σταδιακά έως το 2006), η ΕΠΠΕ παρατηρεί στο άρθρο 3, παράγραφο 2γ: «Ο προβλεπόμενος περιορισμός της ηλικίας

των πλοίων στα 30 έτη επιφέρει, πέραν του αιφνιδιασμού, καταστροφική, ανεπανόρθωτη βλάβη στους πλοιοκτήτες που έχουν επενδύσει με χρονικό ορίζοντα τουλάχιστον 35 ετών εν όψει του ότι η οδηγία 98/18 της Ε.Κ. έγινε εθνικό δίκαιο με τα γνωστά Προεδρικά Διατάγματα, που παρέχει πλήρεις εγγυήσεις για την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών και του ότι σε καμία χώρα της Ε.Ε. δεν προβλέπεται όριο ηλικίας των πλοίων. Προτείνουμε την κατάργηση του ορίου ηλικίας των πλοίων και την εναρμόνιση των διατάξεων με τα ισχύοντα επί του ζητήματος στις χώρες της Ε.Ε.». Σύμφωνα με την Ένωση, επί συνόλου 110 πλοίων θα αποσυρθούν 43 και θα παραμείνουν 67 πλοία, με αποτέλεσμα να υποστεί ζημιά ο χώρος των πλοιοκτητών.

Απομάκρυνση πλοίων λόγω 30ετίας

2007 (1972)	(4 πλοία)
1. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	N.Π. 4062
2. ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ Κ. II	N.Π. 3950
3. ΒΙΚΤΩΡΙΑ	N.ΠΑΤΡΑΣ 45
4. ΕΡΕΤΡΕΙΑ	N.Π. 3957

2008 (1973) (6 πλοία)	
1. ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΝΑΥΠΑΚΤΟΥ	N.Π. 4350
2. ΒΕΛΟΣ III	N.Π. 4259
3. ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	N.Π. 4706
4. ΚΩΣΤΑΣ Θ. III	N.Π. 9715
5. ΝΑΝΤΗ	N.Π. 4464
6. ΣΧΟΙΠΑΝΤΑΣ	N.Π. 4336

2009 (1974) (11 πλοία)	
1. ΑΓ. ΠΩΡΓΗΣ	N.Π. 4767
2. ΑΙΑΣ	N.Π. 4628
3. ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Π.	N.Π. 3073
4. ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π.	N.Π. 4749
5. ΔΗΜΟΣ Π.	N.Π. 4857
6. ΔΩΡΑ Π.	N.Π. 4697
7. ΘΕΟΦΑΝΗΣ	N.Π. 4901
8. ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ.	N.ΠΑΤΡΑΣ 46
9. ΞΑΝΘΟΥΛΑ Β.	N.Π. 4417
10. ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	N.Π. 4985
11. ΠΟΣΕΙΔΩΝ	N.Π. 4465

2010 (1975) (4 πλοία)	
1. ΖΑΧΑΡΙΑΣ	N.Π. 4986
2. ΘΑΣΟΣ I	N.Π. 5050
3. ΠΩΛ.	N.Π. 4983
4. ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Φ	N.Π. 5260

2011 (1976) (4 πλοία)	
1. ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N.Π. 5303
2. ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗ	N.Π. 5455
3. ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΜΑΡΙΑΣ Σ.	N.Π. 2887
4. ΚΛΗΒΕΛΑΝΤ	N.Π. 5498

Σύνολο: 29 πλοία

Αποσυρόμενα λόγω 30ετίας:	43 πλοία	39%
Εναπομείναντα:	67 πλοία	61%
Σύνολο πλοίων:	110 πλοία	100%

Ε/Γ-Ε/Γ ΑΝΕΙΚΤΑΕΥ ΤΥΠΕΥ (110 ΠΛΟΙΑ)

Απομάκρυνση πλοίων λόγω 35ετίας

2002 (1967) (12 πλοία)

1. ΑΓ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	N.Π. 2574
2. ΑΓΑΠΗΤΟΣ Α.	N.Π. 2867
3. ΑΝΤΩΝΙΟΣ Π.	N.Π. 2834
4. ΑΡΗΣ	N.Π. 9851
5. ΕΛΛΑΣ	N.Π. 2873
6. ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	N.Π. 2928
7. ΙΩΑΝΝΗΣ Π.	N.Π. 2840
8. ΝΑΥΤΗΣ Ι.	N.Π. 2731
9. ΠΑΝΑΓΙΑ	N.Π. 4820
10. ΠΑΥΣΑΝΙΑΣ	N.Π. 2766
11. ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ	N.Π. 2943
12. ΤΡΙΑΣ	N.Π. 2800

2003 (1968) (0 πλοία)

2004 (1969) (1 πλοίο)

1. ΚΑΒΑΛΑ	N.Π. 3106
-----------	-----------

2005 (1970) (1 πλοίο)

1. ΝΗΣΟΣ ΘΑΣΟΣ	N.Π. 3458
----------------	-----------

2006 (1971) (0 πλοία)

Σύνολο: 14 πλοία

Introducing two daily flights
as of this summer!



MAERSK AIR

*Daily Direct
flights
to Copenhagen*

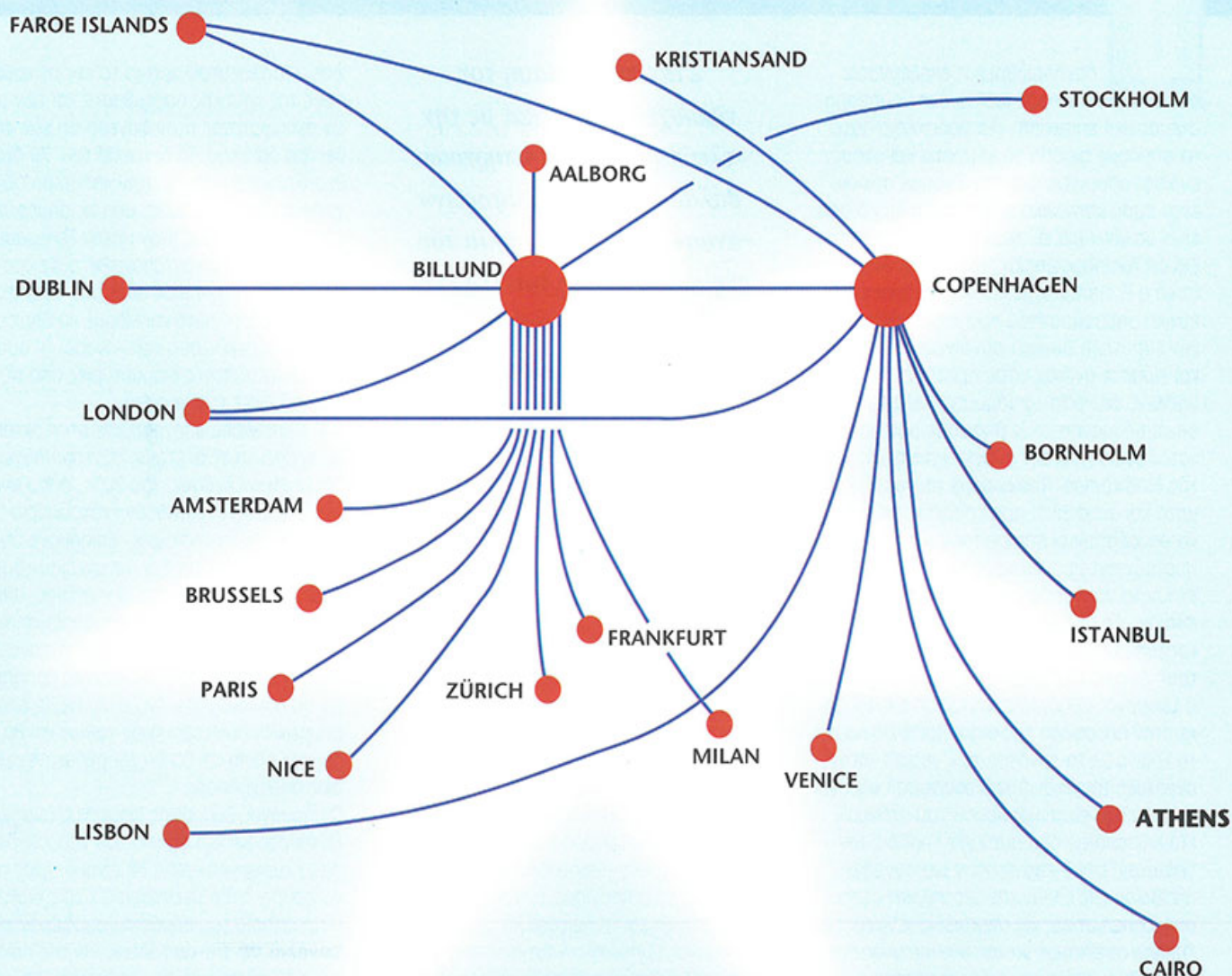
ATHENS - COPENHAGEN

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

Η ακτοπλοία πρέπει να είναι έτοιμη το 2004

του Νάσου Πουλακίδη



Προκηρώθηκε η επεξεργασία του προσχεδίου στη νομοπαρασκευαστική επιτροπή. «Το προσχέδιο αυτό το στείλαμε σε όλα τα κόμματα και στους ενδιαφερόμενους φορείς. Έχουμε αρχίσει έναν ευρύ κοινωνικό διάλογο. Επιθυμία μας είναι να γίνει μία ουσιαστική συζήτηση στην Εθνική Αντιπροσωπεία», τόνισε χαρακτηριστικά ο κ. Παπουτσής και συμπλήρωσε: «Η εθνική σημασία αυτού του νόμου απαιτεί την ευρύτερη δυνατή συναίνεση. Γι' αυτό και είμαστε ανοικτοί στις προτάσεις και στις απόψεις από όλα τα κόμματα. Με σταθερή όμως θέσμευση τους βασικούς μας προσανατολισμούς και την ανάγκη επιτάχυνσης της διαδικασίας. Προχωράμε με γοργά βήματα και αυτό είναι προς όφελος όλων. Για να μπορέσουν οι επιχειρήσεις να προετοιμαστούν έγκαιρα και κατάλληλα πρέπει να έχουν το γρηγορότερο δυνατόν το νέο πλαίσιο. Το ίδιο φυσικά ισχύει και για τις κρατικές υπηρεσίες, την αυτοδιοίκηση και τους φορείς των λιμένων».

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας αναφέρθηκε στην προσφορά της ακτοπλοίας όλη αυτή τα χρόνια με τη σύνδεση των νησιών, στην ανάπτυξη του νησιωτικού τουρισμού και στην προσπάθεια εκσυγχρονισμού του στόλου. «Τα επηρεάζουν όλα αυτά γιατί πολλοί τον τελευταίο καιρό επιχειρήσαν μια συνολική απαξίωση της ελληνικής ακτοπλοίας μέσα από ισοπεδωτικές και ανακριβείς γενικεύσεις. Σήμερα οφείλουμε να κοιτάξουμε μπροστά στο μέλλον και να συνειδητοποιήσουμε ότι έχουμε πολύ δρόμο να διανύσουμε. Δρόμο που απαιτεί κοινή και μεγάλη προσπάθεια από όλους. Όταν λέω όλους, συμπεριλαμβά-

Στην παρουσίαση του νομοσχεδίου σχετικά με την «ελεύθερη παροχή υπηρεσιών θαλασσίων ενδομεταφορών» αναφέρθηκε στην ομιλία του στη συνδιάσκεψη του ΠΑΣΟΚ για την περιφερειακή ανάπτυξη ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Χρ. Παπουτσής

νω την κρατική διοίκηση, την τοπική και νομαρχιακή αυτοδιοίκηση και τους φορείς εκμετάλλευσης των λιμένων», είπε χαρακτηριστικά ο κ. Παπουτσής.

Ο υπουργός υποστήριξε πως απαιτείται αλλαγή νοοτροπίας και συνειδητοποίηση των νέων συνθηκών και των νέων προκλήσεων από τον ίδιο τον κλάδο της ακτοπλοίας. Ακόμη, ότι απαιτείται επιτάχυνση των έργων που αφορούν τις λιμενικές υποδομές και τον εκσυγχρονισμό του στόλου και την αναβάθμιση των υπηρεσιών.

Ανέφερε ότι προωθείται η δημιουργία στο ΥΕΝ μιας Γενικής Γραμματείας Λιμενικής Πολιτικής, που θα έχει αποστολή τον εθνικό σχεδιασμό και το συντονισμό των πολιτικών για την ανάπτυξη και τη λειτουργία των λιμένων. Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας επανέλαβε ότι η απελευθέρωση ξεκινάει την 1η Νοεμβρίου του 2002.

Για την επιτάχυνση των διαδικασιών απελευθέρωσης της ακτοπλοίας, ο κ. Παπουτσής τό-

νισε: «Τα τελευταία χρόνια το ισχύον καθεστώς της κρατικής παρέμβασης και των αδειών σκοπιμότητας ήταν φανερό ότι είχε φτάσει στα όριά του. Τη δεκαετία του '70 όταν θεσπίστηκε συνέβαλε στην καλύτερη οργάνωση του χώρου, όμως, υπό τις σημερινές οικονομικές εξελίξεις ήταν πλέον ξεπερασμένο. Δεν μπορούσε να ανταποκριθεί ούτε στο νέο οικονομικό περιβάλλον ούτε στις ανάγκες των νησιών μας. Γι' αυτό και είδαμε να δημιουργούνται στρεβλώσεις στην αγορά. Γι' αυτό και ζήσαμε τις έντονες διαμαρτυρίες από τις τοπικές κοινωνίες των νησιών».

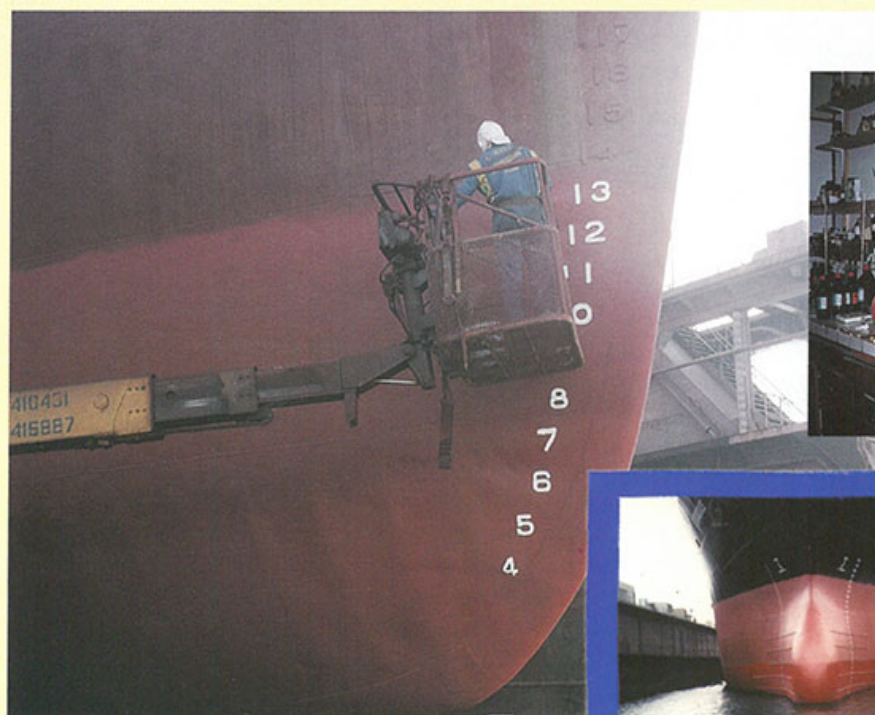
Ο κ. Παπουτσής υπογράμμισε ότι η ακτοπλοία θα πρέπει να είναι έτοιμη σύντομα λόγω των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, όπου αναμένεται τότε να διακινήθούν εκατομμύρια τουρίστες προς τα νησιά μας. Επισήμανε ότι με την απελευθέρωση δεν λύνονται αυτόματα όλα τα προβλήματα της ακτοπλοίας, αλλά ούτε και πως θα υπάρξει ασυδοσία και κατάλυση κάθε κρατικής ευθύνης. Ο ανταγωνισμός θα ανοίξει νέες οικονομικές προοπτικές και θα δημιουργήσει ένα ευρύ πεδίο επιχειρηματικών πρωτοβουλιών καθώς και θα φέρει νέα πλοία και θα δημιουργήσει νέες θέσεις απασχόλησης.

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας αναφέρθηκε και στα βασικά σημεία του νομοσχεδίου, όπου κυρίαρχες αρχές θα είναι ο υγιής ανταγωνισμός, η ίση μεταχείριση χωρίς διακρίσεις, η προστασία του δημόσιου συμφέροντος με την εγγύηση της ασφάλειας και της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών. Επί πλέον, διασφαλίζεται η εδαφική συνέχεια της χώρας, η οικονομική και κοινωνική συνοχή του νησιωτικού χώρου.



ASTRON MARINE PAINTS

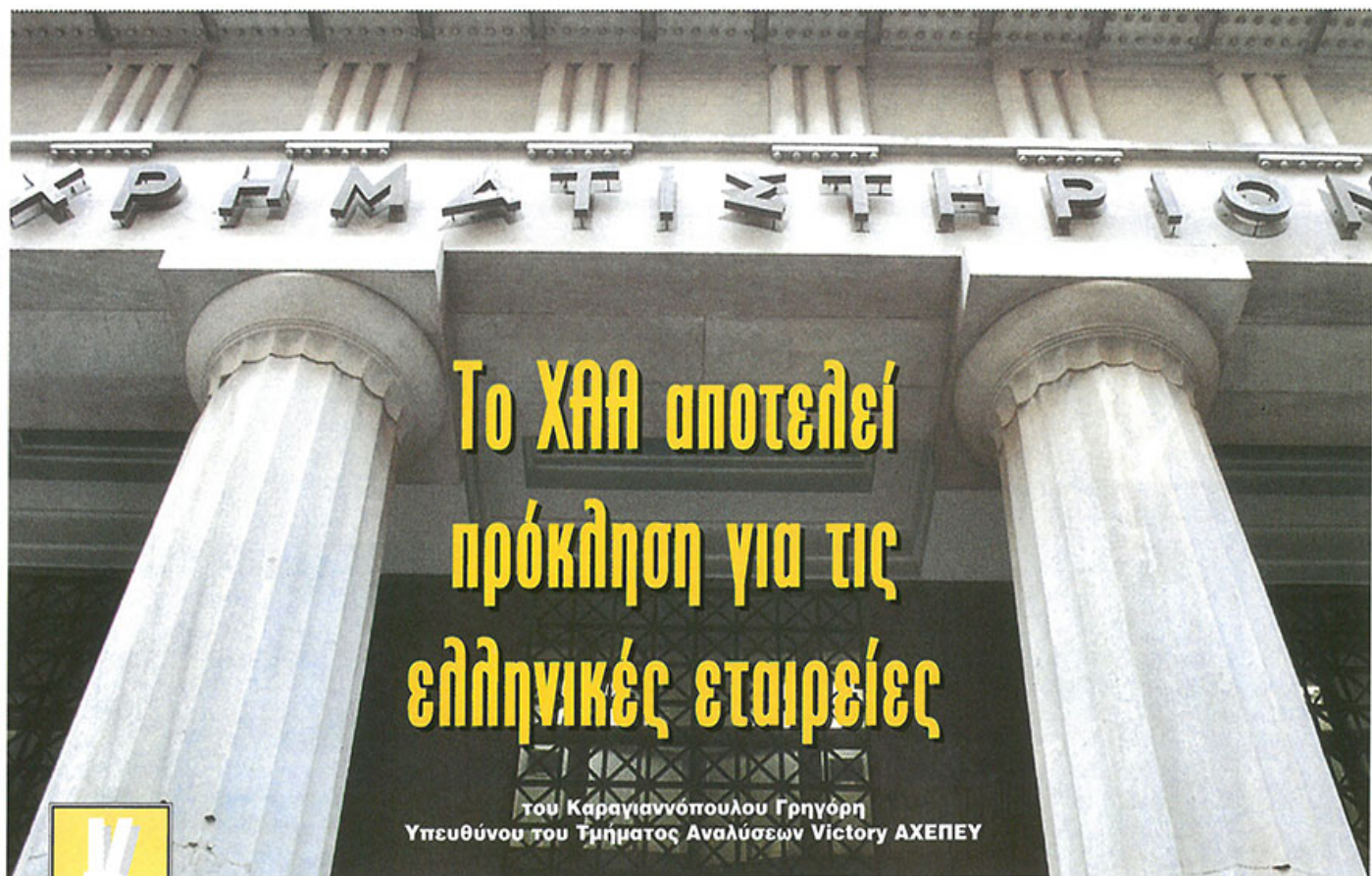
**ΧΡΩΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ
& ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΑΠΟ ΤΟ 1980**



ASTRON MARINE PAINTS

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΛΙΑΡΗΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.

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



Το ΧΑΑ αποτελεί πρόκληση για τις ελληνικές εταιρείες

του Καραγιαννόπουλου Γρηγόρη
Υπευθύνου του Τμήματος Αναλύσεων Victory ΑΧΕΠΕΥ



Κατά τη διάρκεια του 2000 οι περισσότεροι επενδυτές βίωσαν μια ιδιαίτερα κακή χρηματιστηριακή εμπειρία, καθώς παρακολουθούσαν, χωρίς δυνατότητα αντίδρασης τις περισσότερες φορές, τις αποδόσεις των επενδύσεών τους να μειώνονται με μαθηματική ακρίβεια. Το γεγονός βέβαια ότι οι απώλειες σε ένα χρηματιστήριο δεν συνιστούν πιθανότητα αλλά βεβαιότητα, αποτελεί ένα αναπόσπαστο κομμάτι της επενδυτικής διαδικασίας. Ωστόσο, η υπερεκτίμηση των δυνατοτήτων της ελληνικής κεφαλαιαγοράς και οικονομίας γενικότερα, που τροφοδοτήθηκε μετά την αλησμόνητη άνοδο του 1999, δεν συνέβαλε στην έγκαιρη συνειδητοποίηση του μεγέθους της επερχόμενης κρίσης καθώς τα όρια της απαιτούμενης διόρθωσης των τιμών εμφανίζονταν αρχικά τουλάχιστον σημαντικά πιο περιορισμένα.

Το παρατεταμένο αρνητικό χρηματιστηριακό κλίμα επέφερε δικαιολογημένα ισχυρό κλονισμό στην εμπιστοσύνη του επενδυτικού κοινού στο θεσμό του Χρηματιστηρίου, καθώς διαπιστώνουμε -δυστυχώς- ότι ο «λογικός» επενδυτικός ορίζοντας έχει χαθεί τόσο από πλευράς μικροεπενδυτών όσο και θεσμικών επενδυτών. Και λέμε δυστυχώς, όχι απλώς επειδή οι έντονες διακυμάνσεις των τιμών, οι οποίες συχνά αγγίζουν τα όρια της υπερβολής, οδηγούν τη χρηματιστηριακή αγορά σε μια διαρκή αναζήτηση νέων σημείων ισορροπίας, αλλά κυρίως διότι ο απαράβατος κανόνας που υποστηρίζει ότι «η αγορά ανταμείβει όσους δείχνουν υπομονή και επιμονή», τείνει να οδηγεί και περισσότερο να χαρακτηριστεί

αναχρονιστικός. Παρ' όλα αυτά, όσο κι αν κινδυνεύουμε να χαρακτηριζόμαστε «αναλυτές εκτός εποχής», εμμένουμε στην άποψη ότι ένας «σοφός» επενδυτής θα πρέπει να εμπιστεύεται τους κανόνες που αντιτίθενται στην καθημερινή φθορά των συνεδριάσεων, πράγμα που αποδεικνύεται σε βάθος χρόνου και όχι σε διαστήματα ενός ή δύο ετών.

Ανάγκη ουσιαστικής αναβάθμισης

Στη συνεχή προσπάθεια αναζήτησης σημείων ισορροπίας κατά την περσινή περίοδο, δεν διαπιστώσαμε μόνο τη ρευστότητα που χαρακτηρίζει την ελληνική κεφαλαιαγορά αλλά κυρίως τη ρευστότητα που χαρακτηρίζει τη χώρα ξεκάθαρης επενδυτικής πολιτικής, μα και «φιλοσοφίας» των ανθρώπων που έχουν τη δυνατότητα να δίνουν το στίγμα τους στους ρυθμούς της αγοράς. Η ευκολία και η ταχύτητα με την οποία ιθύνοντες της οικονομικής πολιτικής, ακόμη και κορυφαίοι αναλυτές -γκουρού των μεγάλων επενδυτικών οίκων- αλληλίζουν γνώμη και μεταπηδούν μέσα σε ελάχιστο χρονικό διάστημα από τη μια θέση στην ακριβώς αντίθετή της, είναι εύλογο να αποσυντονίζουν τους επενδυτές και να δημιουργούν αρκετά ερωτήματα αναφορικά με τα συμφέροντα που εξυπηρετούν. Εξάλλου, είναι λογικό όταν ξεπεραστεί ένα επιτρεπτό όριο στη συχνότητα των αλλαγών, να αναρωτιέται κανείς για την αξιοπιστία του μηχανισμού που τις παράγει. Με τον τρόπο αυτό, ασφαλώς και δεν φωτογραφίζουμε συγκεκριμένους επενδυτικούς οίκους ή άτομα που στο παρελθόν έχει ακουστεί το όνομά τους και που δυστυχώς

ταυτίστηκαν με τη σημαντική πτώση του ελληνικού Χρηματιστηρίου. Απλώς θέλουμε να τονίσουμε την ανάγκη εξεύρεσης μηχανισμών ή και μοντέλων που να ανταποκρίνονται ή τουλάχιστον να προσαρμόζονται ακόμη περισσότερο στις συνθήκες της αγοράς.

Το γεγονός ότι σε διάστημα δύο μόλις μηνών το ελληνικό Χρηματιστήριο αναβαθμίζεται, σαφώς και αποτελεί μια μεγάλη πρόκληση για τις ελληνικές εταιρείες αλλά και για την ελληνική οικονομία γενικότερα. Θα πρέπει όμως ταυτόχρονα να αποτελέσει και πρόκληση για τα μεγάλα τουλάχιστον χρηματοπιστωτικά ιδρύματα και τις χρηματιστηριακές εταιρείες, ώστε να δημιουργήσουν τις κατάλληλες προϋποθέσεις που θα τονώσουν τον εξωστρεφή χαρακτήρα της ελληνικής κεφαλαιαγοράς. Η «φωνή» των απόψεων και των εκθέσεων ελληνικών επενδυτικών οίκων -αντίστοιχων με αυτών ξένων οίκων- θα πρέπει να βρίσκει ανταπόκριση στο εγχώριο ή και εισαγόμενο επενδυτικό ενδιαφέρον εφόσον επιθυμούμε να χρυσούμε ανεπτυγμένη και ώριμη αγορά. Η δημιουργία ισχυρής - έγκυρης εγχώριας άποψης και συντονισμένης επενδυτικής πολιτικής από πλευράς εγχώριων θεσμικών επενδυτών σε ένα διεθνοποιημένο χρηματιστηριακό σκηνικό είναι επιτακτική περισσότερο από ποτέ άλλοτε. Δεν είναι φυσιολογικό (και υγιές θα το ήμασταν να πούμε) να αντιδρούμε με την ψυχολογία της μάζας, στηριζόμενοι σε οποιαδήποτε έκθεση του εκάστοτε ξένου επενδυτικού οίκου, η οποία δεν αποδεικνύει τίποτε περισσότερο από τα αυτονόητα. Διότι δεν νομίζουμε να είναι άποψη μόνον της Morgan

Stanley ότι ο ΟΤΕ αποτελεί τη φθηνότερη επενδυτική επιλογή στην Ευρώπη όσον αφορά τα telecom stocks. Ούτε να αγνοούμε ότι το P/E της ελληνικής χρηματιστηριακής αγοράς είναι από τα πλεον ανταγωνιστικά στον κόσμο! Αντίστοιχη βεβαίως σοβαρότητα και συνέχεια θα πρέπει να επιδείξει και η κυβερνητική πολιτική, το ειδικό βάρος της οποίας στη βελτίωση ή στην επιδείνωση της επενδυτικής ψυχολογίας είναι καθοριστική. Τα χρονικά περιθώρια για την προώθηση των διαρθρωτικών αλλαγών στους χώρους της αγοράς εργασίας, του φορολογικού και ασφαλιστικού συστήματος, των δικτύων (τηλεπικοινωνίες, ενέργεια, μεταφορές), των ζωτικών έργων υποδομής και ανάπτυξης, εξαντλούνται. Η σημαντική προσπάθεια που έχει καταβληθεί μέχρι τώρα σαφώς και έχει αποδώσει αξιόλογους καρπούς και θα πρέπει να αποδοθούν τα εύσημα εκεί που πρέπει. Όμως, το διάστημα που πρέπει να καλυφθεί έως ότου μιλήσουμε για «το ελληνικό θαύμα» είναι μεγάλο. Η μελλοντική πορεία του Χρηματιστηρίου δεν μπορεί και δεν πρέπει να απομονωθεί από την πορεία ουσιαστικών δεικτών ανάπτυξης και ευημερίας. Και αναφερόμαστε κυρίως στους ρυθμούς πραγματικής

αύξησης, οι οποίοι τα τελευταία χρόνια έχουν μειωθεί δραστικά. Αξιοσημείωτο είναι ότι η αγοραστική δύναμη του κατά κεφαλήν ΑΕΠ στη χώρα μας από 64 μονάδες το 1980 έφθασε τις 69 το 1999, σημειώνοντας αύξηση της τάξης μόλις 7,3%, τη στιγμή που οι άλλες χώρες της Συνοχής πραγματοποίησαν πραγματικά άλματα: η Ισπανία από 70 σε 79 μονάδες (άνοδος 13%), η Πορτογαλία από 57 μονάδες ανέβηκε στις 74 (άνοδος 31%), η Ιρλανδία από τις 64 μονάδες σε 111 (άνοδος 74%). Είναι φανερό ότι οι διαρθρωτικές αλλαγές στις οποίες αναφερόμαστε θα πρέπει να καταστούν κεντρικός πολιτικός στόχος στο άμεσο μέλλον. Μονόδρομος επίσης θα πρέπει να καταστεί η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών επιχειρήσεων. Δυστυχώς, και σε αυτό το μέτωπο η υστέρηση είναι σημαντική. Η διαμόρφωση του ελλείμματος του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών στο ύψος των 8.371,5 εκατ. ευρώ κατά το 2000, έναντι 4.800,5 εκατ. ευρώ το 1999, δεν αφήνει πολλά περιθώρια αισιοδοξίας. Παρ' όλη αυτά, η αρνητική αυτή εξέλιξη δεν φαίνεται να προκαλεί ιδιαίτερες ανησυχίες στο υπουργείο Εθνικής Οικονομίας και στην Τράπεζα της Ελλάδος, καθώς όπως

ανέφερε ο υπουργός Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών Γ. Παπαντωνίου, η εμφάνιση υψηλών ελλειμμάτων στο ισοζύγιο θα συνεχιστεί και οφείλεται στους υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης της οικονομίας. Θέλοντας να εκφράσουμε την ανησυχία μας και όχι να αντικρούσουμε την άποψη αυτή, αναφέρουμε ότι η παραπάνω πρόβλεψη, όπως εξάλλου και η σύσταση του κρατικού προϋπολογισμού για το τρέχον οικονομικό έτος, βασίζεται στην επίτευξη ετήσιου ρυθμού ανάπτυξης στο 5%. Ενδεχόμενη απόκλιση από αυτόν το στόχο θα αποτελέσει ακόμη μια ένδειξη ότι οι εγχώριες παραγωγικές δυνάμεις αδυνατούν να ανταποκριθούν στις προσδοκίες και τους στόχους που έχουν τεθεί. Από τη στιγμή που οι στόχοι αυτοί και η χάραξη εθνικής οικονομικής πολιτικής βρίσκονται σε άμεση συνάρτηση με τη διεθνή συγκυρία, τα πράγματα εύκολα μπορεί να ξεφύγουν από τον έλεγχο. Τα πρώτα σημάδια ανησυχίας, πάντως, έχουν εκδηλωθεί με την επιβράδυνση των ρυθμών ανάπτυξης της οικονομίας των ΗΠΑ και των κυριότερων ευρωπαϊκών οικονομιών. Μένει να δούμε εάν η ελληνική οικονομία διαθέτει τη δυναμική ώστε να ανταποκριθεί στις προκλήσεις των καιρών...

Hellenic NAVIGATOR

REPRESENTATION IN HELLAS

▲ PORT AGENTS

▲ TOWING COMPANIES

Agencies: Argentina-NABSA AGENCIA MARITIMA, Azores-ALBANO DE OLIVEIRA SUCESSOR, Australia-Mc ARTHUR SHIPPING & AGENCY, Brazil-WILLIAMS LTDA, Canada-COLLEY WEST SHIPPING, Chile-CPT AGENCIA MARITIMA, Egypt-ATLAS MARINE SERVICES CO., Ghana/Gambia-MARITIME AGENCIES LTD, Germany-UNITED CANAL AGENCY GMBH, Iran-SOUTHSAILOR LTD, India-ATLANTIC SHIPPING LTD, Italy-MARITTIMA RAVENNATE SPA, Japan-CORNHILL SHIPPING 2000 LTD, Korea-SUNHILL AGENCY CO., New Zealand-SEATRANS NEW ZEALAND LTD, Panama- C.B.FENTON & COMPANY S.A., Portugal-DAVID JOSE DE PINHO FILHOS LDA, South Africa- KING & SONS(PTY)LTD, Sudan-THE NATIONAL SHIPPING AGENCY, Spain-AARUS MARITIMA S.A., Sri Lanka-MONSELL INTERNATIONAL PVT, Uruguay-UNIVERSAL SHIPPING AGENCY S.A.

Towing Companies: Chile-CPT AGENCIA MARITIMA S.A., Lithuania-TOWAGE & MARINE ASSISTANCE UAB, U.S.A. - MORAN TOWING CORP. - WINSLOW MARINE TUGS.

NAVIGATOR S. A. Tel: +301- 6231050, Fax: +301- 6230789/6233505

E-Mail: navi@navikefi.gr, Web Site: www.navikefi.gr

Στον παλμό των εαρινών διακοπών



Rodos Princess

Οι προάγγελοι του καλοκαιριού έφτασαν. Η Μεγάλη Εβδομάδα αλλά και οι μέρες που τη διαδέχονται, τα κατά τόπους ήθη και έθιμα μεταμορφώνουν τη διάθεσή μας και μας ωθούν για ταξίδια σε μέρη όπου θα αποδράσουμε από τη στυγνή πραγματικότητα αναζητώντας νέες εικόνες και παραστάσεις, πλουτίζοντας με εμπειρίες αλλά και εικόνες από το παρελθόν και από το σήμερα. Ζήστε λοιπόν τον παλμό των εαρινών διακοπών, συνδυάζοντας τη διαμονή σε πολυτελές περιβάλλον με απαράμιλλες παροχές υπηρεσιών ή σε παραδοσιακά καταλύματα τα οποία διαθέτουν άθληση και ποικίλες δραστηριότητες, ικανά να ικανοποιήσουν και τους πλέον απαιτητικούς ταξιδιώτες.

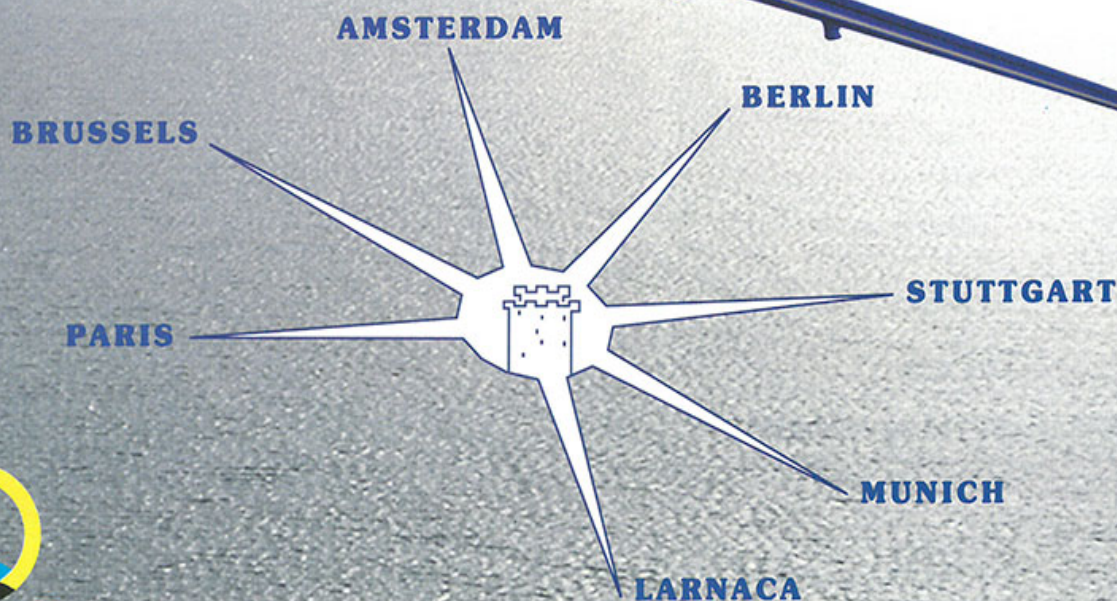
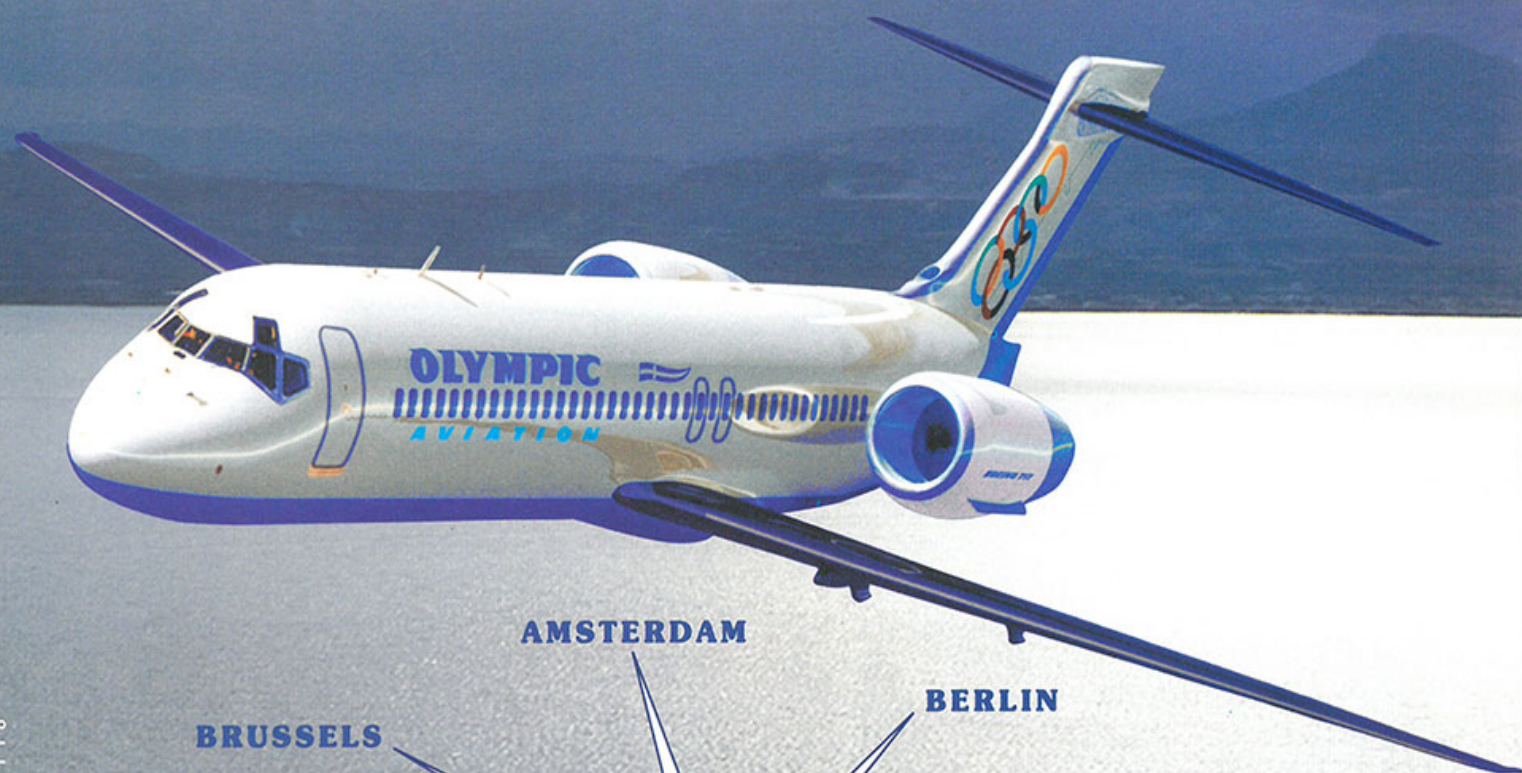
Το ξενοδοχείο Rodos Princess βρίσκεται στη νοτιοανατολική πλευρά της Ρόδου, μόλις 18 χλμ. από τη Λίνδο με τη διάσημη Ακρόπολη και 5 χλμ. από το παραδοσιακό χωριό Ασκληπιείο. Το μοντέρνο και άνετο ξενοδοχείο Rodos Princess είναι 4 αστέρων με εξαιρετική θέα στο απέραντο γαλάζιο. Στη διάθεσή σας: άνετα σαλόνια, μπαρ, εστιατόριο, σνακ μπαρ, σειρά καταστημάτων, παιδική χαρά, παιδική πισίνα, 2 γήπεδα τένις με φωτισμό, animateurs. Η πληθυσμένη των δωματίων είναι με θέα στη θάλασσα ενώ μερικά προσφέρουν πλευρική θέα προς τη θάλασσα. Μπορείτε να επιλέξετε ανάμεσα σε Executive Suites, σουίτες, οικογενειακά δωμάτια αθλή και δίκλινα. Όλα διαθέτουν μπάνιο/



ντους, τηλέφωνο, τηλεόραση με δορυφορικά προγράμματα, ψυγείο, χρηματοκιβώτιο, κλιματισμό, μπαθρόν ή αυλή. Επίσης προσφέρεται πλούσιος μπουφές με αμερικανικό πρωινό και δείπνο. Στην υπέροχη παραλία ο επισκέπτης έχει τη δυνατότητα να απολαύσει διάφορα σπορ.



fly with the wings of experience



OLYMPIC
AVIATION





Villa Vedema Hotel



Η Σαντορίνη είναι ένας από τους δημοφιλέστερους προορισμούς ολόκληρης της Μεσογείου, που προσφέρεται τόσο για έντονη και κοσμοπολίτικη ζωή όσο και για ρομαντικές περιηγήσεις.

Σε ένα από τα πιο προνομιούχα σημεία του υπέροχου αυτού τοπίου, το ξενοδοχείο Villa Vedema αγναντεύει το Αιγαίο περιτριγυρισμένο από αμπελώνες και ρομαντικά ηλιοβασιλέματα. Αρμονικά ενταγμένο στο μεσαιωνικό χωριό Μεγαλόχωρι, που βρίσκεται

7 χλμ. από την πρωτεύουσα των Φηρών, το Villa Vedema είναι το πλέον πολυτελές ξενοδοχείο της Σαντορίνης, ενώ ανήκει στην ιδιαίτερη κατηγορία Luxury Collection της Starwood.

Δεν είναι λοιπόν τυχαίο που η αγγλική εφημερίδα The Independent το συγκαταλέγει στα 50 καλύτερα ξενοδοχεία του κόσμου. Το ξενοδοχείο αποτελείται από 36 σουίτες εξοπλισμένες με τις πιο σύγχρονες ανέσεις και παράληλη πλήρως

εναρμονισμένες με το παραδοσιακό τοπίο. Στη διάθεση της εκλεκτής πελατείας του ξενοδοχείου υπάρχουν πισίνα, jacuzzi, γυμναστήριο, yoga και μασάζ, χώροι τέχνης, χρυσόχοι, μπουτίκ και business center. Υπηρεσίες όπως μεταφορά με ιδιωτικό πούλμαν, καθαριστήριο, room service καθώς επίσης και δωρεάν χρήση ιδιωτικής παραλίας με πετσέτες, καρέκλες, ομπρέλες και μπαρ, παρέχονται από το ξενοδοχείο.



Μακεδονία Palace



Στην παραλία της Θεσσαλονίκης βρίσκονται οι εγκαταστάσεις του Μακεδονία Palace. Μέλος της γνωστής αλυσίδας ξενοδοχείων Grecotel, κατασκευάστηκε το 1972 και άρχισε να ανακαινίζεται το 1995, ενώ το 1998 ανακαινίστηκαν οι σουίτες και ο 8ος όροφος. Είναι ένα από τα καλύτερα ξενοδοχεία πέντε αστέρων στη Θεσσαλονίκη, με μοναδική

θέα στην πόλη και τη θάλασσα. Διαθέτει 284 δωμάτια εκ των οποίων τα 23 είναι σουίτες. Τα δωμάτια προσφέρουν κλιματισμό, τηλεόραση, τηλέφωνο, μίνι μπαρ και 24ωρο σέρβις. Το ξενοδοχείο επίσης διαθέτει το εστιατόριο Πορφύρα στον 9ο όροφο, όπου βρίσκεται και το μπαρ Corleone, όπως και το εστιατόριο Symposium και το Club bar

στο ισόγειο. Ανάμεσα στις άλλες παροχές αναφέρουμε την πισίνα, το γυμναστήριο, το κομμωτήριο, το πολυάριθμο μαγαζί, το μεγάλο χώρο parking κτλ. Επίσης υπάρχουν αίθουσες εκδηλώσεων και συνεδρίων. Διεύθυνση: Λεωφόρος Μεγ. Αλέξανδρου 2, Θεσσαλονίκη, τηλ. 031-897.197, 861.400, fax 868.942



6ο

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ ΠΑΝΟΡΑΜΑ

**...Το μεγάλο
τουριστικό γεγονός
στο νέο
εκθεσιακό κέντρο**

**ΜΑΡΟΥΣΙ, ΛΕΩΦ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ 39
ΕΚΘΕΣΙΑΚΟ ΚΕΝΤΡΟ HELEXPO**

25 έως 29 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 2001

*διαλέξτε τις διακοπές σας
και κερδίστε!*

ΩΡΕΣ ΚΑΙ ΗΜΕΡΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

Πέμπτη & Παρασκευή: 14:00 - 22:00

Σάββατο: 10:00 - 22:00

Κυριακή: 10:00 - 21:00

**ΤΙΜΩΜΕΝΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΓΙΑ ΤΟ 2001:
Η ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΠΕΙΡΑΙΑ & ΝΗΣΩΝ**

ΥΠΟ ΤΗΝ ΑΙΓΙΔΑ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ - ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ • ΜΕ ΤΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΦΟΡΕΩΝ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΧΟΡΗΓΟΣ:



ΣΕΤΕ



ΧΟΡΗΓΟΙ:



ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΕΣ:



ΟΡΓΑΝΩΣΗ:



ΕΞΕΠΡΕΣ
ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ

Χαλανδρίου 39, Μαρούσι 151 25, Αθήνα, Τηλ: 01 - 6198 400, 01 - 6199 400, Fax: 01 - 6198 413
www.touristpanorama.gr, e-mail: kexhibit@mail.kapatel.gr (Κα Ελένα Μαργαροπούλου)



Τέλη της δεκαετίας του '60. Ένα από τα πρώτα επιβατηγά-οχηματαγωγά σκάφη που κατασκευάστηκαν στην ανθούσα τότε ναυπηγοεπισκευαστική βάση του Περάματος. Είναι το «Πόρτο-Λάφια» της εταιρείας Νότιος Ευβοϊκός. Τα περισσότερα εκ των επιβατηγών-οχηματαγωγών της εποχής εκείνης είχαν ναυπηγηθεί στο Πέραμα. Χρόνια αργότερα άρχισε η επιχειρηματική παρακμή της περιοχής.

Νοέμβριος του 1953.

Ο τότε πρωθυπουργός Στρατάρχης Παπάγος επί του υπερωκεανίου «Αθήναι» του Οίκου Ευγενίδη, μετά την τελετή της ύψωσης της ελληνικής σημαίας επί του σκάφους. Εκ δεξιών του Στρατάρχη ο Ευγένιος Ευγενίδης, εφοπλιστής και μέγας ευεργέτης. Ανάμεσά τους ο τότε υπουργός Λεωνίδας Μπουρνιάς.

Πλωτή δεξαμενή των Ναυπηγείων της Ελευσίνας, την εποχή που αυτά ανήκαν στον Όμιλο Ανδρεάδη. Εντός της δεξαμενής διακρίνεται τάνκερ πλοιοκτησίας Ανδρεάδη, το οποίο υφίσταται τις καθιερωμένες εργασίες δεξαμενισμού και ελέγχου.





Περίπου σαράντα χρόνια πριν, ένα κόσμημα της Ακτοπλοΐας και του Αργοσαρωνικού.
Είναι το «Μιμίκα Α.» του εφοπλιστή Κώστα Λάτση, αδελφού του μεγιστάνα Σπύρου Λάτση.
Ο Κώστας Λάτσης είχε μια πολύ μεγάλη προσφορά στην Ακτοπλοΐα.

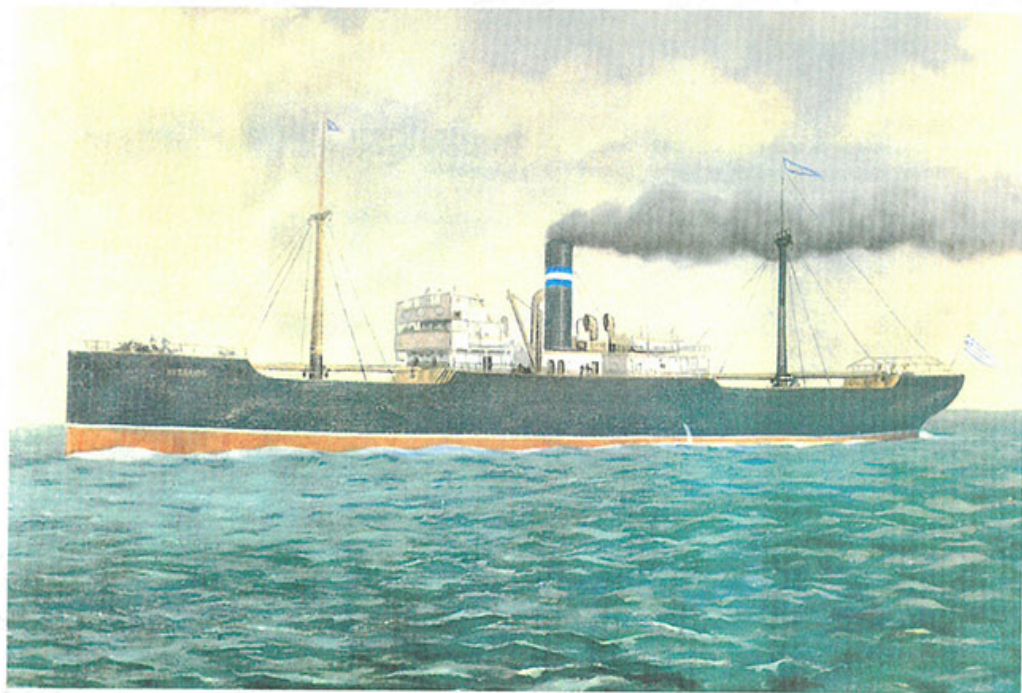
Πριν από 35 χρόνια έγιναν τα εγκαίνια του Ευγενίδειου Πλανητάριου παρουσία των τότε Βασιλέων και του πρωθυπουργού Στέφανου Στεφανόπουλου.
Δίπλα από τον Στεφανόπουλο, διακρίνονται ο Δημήτρης Παπασπύρου, μετέπειτα πρόεδρος της Βουλής, και ο Αθανασιάδης-Νόβας.
Παραπλεύρως του τότε Βασιλέως Κωνσταντίνου η πριγκίπισσα Ειρήνη.



Ένα ακόμη στιγμιότυπο από τα εγκαίνια του Πλανητάριου.
Ο εκ των προσκεκλημένων, επίτιμος πρόεδρος του Γερμανικού Μουσείου, Ότο Μάγερ επιδίδει στην αδελφή του αείμνηστου Ευγένιου Ευγενίδη, Μαριάνθη Σίμου, επ' ευκαιρία των εγκαίνιων του Ιδρύματος, έναν εξάντα του οποίου η κατασκευή ανάγεται στο έτος 1870.

Πριν από 72 χρόνια

Φεβρουάριος 1929



Η

ναυτιλιακή κίνηση του λιμένας Χίου στα τελευταία τέσσερα χρόνια παρουσιάζει πολύ μεγάλη αύξηση σε σχέση με τα αμέσως προηγούμενα χρόνια. Έτσι, ενώ κατά την πενταετία 1920-1924 η κίνηση σε ατμόπλοια έφθανε τους περίπου χίλιους κατάπλοους συνολικής χωρητικότητας 431.000 τόνων, στα τέσσερα τελευταία χρόνια (1925-1928) ο μέσος όρος της κίνησης ανέρχεται σε περίπου 1.400 ατμόπλοια, ολικής χωρητικότητας 610.000 τόνων.

- Κυρώθηκε με το νόμο 3876/1929 το Ν.Δ. της 23/9/1925, το οποίο προβλέπει ότι κανείς δεν μπορεί να ναυτολογηθεί σε εμπορικό πλοίο με την ιδιότητα του οικονομικού αξιωματικού αν δεν είναι εφοδιασμένος με δίπλωμα οικονομικού αξιωματικού εμπορικών πλοίων που χορηγείται σύμφωνα με τις οικείες διατάξεις. Τα διπλώματα των οικονομικών αξιωματικών είναι δύο τάξεων: Α' και Β'. Με δίπλωμα Α' τάξεως πρέπει να είναι εφοδιασμένος ο υπηρετών ως προϊστάμενος της οικονομικής υπηρεσίας σε πλοίο που κατά τη σύνθεσή του έχει πάνω από δύο οικονομικούς.

- Σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση «περί της καταμετρήσεως των πλοίων της εσωτερικής ναυσιπλοΐας», οι Γερμανία, Αυστρία, Βέλγιο, Βουλγαρία, Βρετανική Αυτοκρατορία, Ισπανία, Φινλανδία, Γαλλία, Ελθόδα, Ουγγαρία, Ιταλία, Ολλανδία, Πολωνία, Ρουμανία, Ένω-

ση Σοβιετικών Σοσιαλιστικών Δημοκρατιών και το Βασίλειο των Σέρβων, Κροατών και Σλοβένων συμφώνησαν ότι τα πιστοποιητικά καταμέτρησης που έχουν εκδοθεί από τις αρμόδιες αρχές ενός από τα συμβαλλόμενα κράτη κατά τους κανονισμούς της συμβάσεως, αναγνωρίζονται από τις Αρχές των άλλων συμβαλλόμενων κρατών ως ισοδύναμα με τα δικά τους.

- Με το νόμο 4004 του 1929 κυρώθηκε το από 23/9/1925 Νομοθετικό Διάταγμα, το άρθρο 2 του οποίου προβλέπει ότι σε περίπτωση απώλειας από ναυάγιο οποιουδήποτε πλοίου, ο εφοπλιστής (ή και εκείνος με τον οποίο ο ναυτικός έχει συνάψει σύμβαση εργασίας στο πλοίο) υποχρεούται να πληρώσει στον κάθε έναν από τους υπηρετούντες στο πλοίο ναυτικούς, αποζημίωση για να αντιμετωπίσει την ανεργία που προήλθε από την απώλεια του πλοίου λόγω ναυαγίου. Η αποζημίωση αυτή θα πληρώνεται για όλες τις ημέρες της πραγματικής αργίας του ναυτικού με βάση το συμφωνημένο μισθό. Το ποσό που θα πληρώνεται ως αποζημίωση στον κάθε ναυτικό μπορεί να ορισθεί μέχρι μισθού δύο μηνών.

- Με εγκύκλιό του προς τις λιμενικές αρχές, ο υπουργός Ναυτικών Π. Αργυρόπουλος επισμαίνει ότι ορισμένοι εφοπλιστές της ακτοπλοΐας, ελάχιστοι ευτυχώς, απολύουν τα

πληρώματά τους όταν τα πλοία καταπλεύσουν στον λιμένα αφετηρίας για να κερδίσουν τον μισθό και την τροφή τους μιας ή δύο ημερών κατά τις οποίες θα παραμείνουν τα πλοία στο λιμάνι μέχρι να επαναλάβουν το δρομολόγιό τους. Οι εφοπλιστές αυτοί αρνούνται να καταβάλουν κάποια αποζημίωση στα απολυόμενα πληρώματα, επικαλούμενοι το άρθρο 342 του Εμπορικού Νόμου και μάλιστα την ασαφή διάταξη της δεύτερης παραγράφου. Η Υπηρεσία έχει τη γνώμη ότι η ανωτέρω διάταξη δεν αφορά την ακτοπλοΐα και ζήτησε από το Νομικό Συμβούλιο σχετική διευκρίνιση.

- Κατά το μήνα Φεβρουάριο, 24 ελληνικά φορτηγά πλοία ναυλώθηκαν από διάφορα λιμάνια για μεταφορά βαριών οπτηρών με ναύλο κυμαινόμενο ανάλογα με τον προορισμό, μεταξύ 23/ και 25/ κατά τόνο.

- Το α/ν «Helredale» χωρητικότητας φορτίου 6.450 τόνων, έτους ναυπήγησης 1906, αγοράστηκε από τους κ. Κουμπή και Σια του Πειραιά αντί λιρών Αγγλίας 19.250 και μετονομάστηκε «Καπετάν Στρατής».

- Στις 24 Φεβρουαρίου το ελληνικό φορτηγό α/ν «Δημοκρατία» προσάραξε στη θέση Podi Primaro, 40 μίλια από τη Βενετία. Ανεβίχθη με την άλλη μέρα με τη βοήθεια δύο ρυμουλκών.

Για την αντιγραφή
Ξενοφών Α. Αντωνιάδης

LLOYD'S

SHIPPING
economist

*"Interesting topics
with everyone there"*

E. Aakt, Fortis Bank

Presents

Ship Finance in Greece

**Tuesday 12th
and Wednesday 13th June 2001
Hotel Ledra Marriott
Athens, Greece**

Plus

A One-day Workshop

Ocean Going Shipping and the Athens Stock Exchange:

The Essential Guide to Successful
Flotation on the ASE

**Thursday 14th June 2001
Hotel Ledra Marriott
Athens, Greece**



Lloyd's List events

informa maritime & transport

visit our website for complete information

www.lloydslistevents.com/lm1316

Conference Chairman

Michael Parker
Managing Director, Citibank N.A.

Featuring

Dr. Panayotis Alexakis
President, Athens Stock Exchange S.A.

Conference Highlights

- Syndication for Greek Shipping Projects
- Global New Building and the F&P Market
- Ship Finance in Greece: What does the Future Hold?
- Third Party Ship Management and its Contribution to Successful Flotation on the ASE
- Relationship Banking versus Innovative Business Products

**Registration Hotline
+44 (0)1932 893861**

Lloyd's Maritime and Transport is part of the Informa Group plc which is quoted on the London Stock Exchange under the Media section and has offices in Australia, Austria, Brazil, Dubai, Finland, France, Germany, Hong Kong, Netherlands, Singapore, Sweden, Switzerland, United Kingdom, USA

Συνεχίζεται η άνοιξη του ελληνικού νηολογίου

Η άνοιξη του ελληνικού νηολογίου συνεχίστηκε και τον περασμένο Φεβρουάριο βάσει στοιχείων του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Όπως προκύπτει, κατά τον περασμένο μήνα, ύψωσαν την ελληνική σημαία 11 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 329.178 κόρων και την υπέστειλαν 6 πλοία, χωρητικότητας 108.507 κόρων.

Η δύναμη του ελληνικού στόλου αυξήθηκε κατά 220.671 κόρους.

Ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων που ενεγράφησαν στο νηολόγιο ανέρχεται σε 14 έτη και αυτών που διεγράφησαν στα 28 έτη. Μεταξύ των πλοίων που ύψωσαν την ελληνική σημαία ξεχωρίζουν το Superfast VI των Επιχειρήσεων Αττικής (ξεκίνησε τα δρομολόγιά του στις γραμμές της Αδριατικής πριν από δύο εβδομάδες) και το δεξαμενόπλοιο «INKA», ναυπήγησης 2001.

Τα πλοία που διεγράφησαν προτίμησαν τις σημαίες Κύπρου, Μάλτας, Μπαχαμών και Παναμά. Υπενθυμίζεται ότι τον Ιανουάριο στο νηολόγιο ενεγράφησαν 17 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 700.000 κόρων, χωρίς να διαγραφεί ούτε ένα πλοίο.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΦΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΚΟΧ ΜΗΝΟΣ ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 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/Γ-Ο/Γ	ΜΠΛΟΥ ΑΙΤΣΙΑΝ	Ν.Π. 10838	1972	Φ/Γ-Χύδην	ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ	Ν.Π. 10837	1982
Ε/Γ-Τ/Ρ	ΣΙΓΙΟΥ	Ν.Π. 10842	1995	Δ/Ξ	ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΓΚΕΝΤ ΣΑΝ	Ν. Ανδρου 584	1985
Ε/Γ-Ο/Γ	ΛΙΝΔΟΣ	Ν. Ρόδου 40	1989	Ε/Γ-Ο/Γ	ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ VI	Ν. Πάτρας 55	2001
Φ/Γ	ΕΥΒΟΙΑ	Ν.Π. 10843	1978	Δ/Ξ	ΣΦΑΚΙΑ	Ν. Λονδίνου 3381	1977
				Δ/Ξ	INKA	Ν.Π. 10840	2001
				Δ/Ξ	ΑΤΑΛΟΣ Μ	Ν.Π. 10841	1976
				Δ/Ξ	ΚΡΟΥΝΤ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ	Ν.Π. 10844	1990
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 4 - ΚΟΧ: 23.438				ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 7 - ΚΟΧ: 305.640			
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 17 ΕΤΗ				ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 14 ΕΤΗ			

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ					ΑΡΘΡΟΥ 13				
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ
Δ/Ξ	ΑΠΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Ν.Π. 3105	1946	Π. Α. (Λιβερία)	Δ/Ξ	ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Ν.Π. 8884	1980	Π. Α. (Κύπρος)
Δ/Ξ	ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	Ν.Π. 10635	1957	Π. Α. (Marshall Isl.)	Δ/Ξ	ΣΛΟΠΣ Ι	Ν.Π. 9106	1969	Π. Α. (Παναμάς)
					Δ/Ξ	ΧΡΥΣΗ Β	Ν.Π. 6881	1961	Π. Α. (Μπαχάμες)
					Δ/Ξ	ΕΝΑΛΙΟΣ ΝΗΡΕΥΣ	Ν.Π. 10002	1982	Π. Α. (Μάλτα)
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 2 - ΚΟΧ: 1.212					ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 4 - ΚΟΧ: 107.295				
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 49 ΕΤΗ					ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 28 ΕΤΗ				

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Τα πιο πάνω στοιχεία δίδονται σύμφωνα με τις μέχρι 28.2.2001 αναφορές των Λιμενικών Αρχών που τ' προΐν 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		
SVCD 2/1/01	ΑΓΓΕΛΙΚ ΓΚΡΕΪΣ ANGELIC GRACE	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10827	ΜΕΚ(1) 12.229/8.990 kw	2000	40.609	26.218	USD 20.353.000	ANGELIKI CHARIS INVESTMENT CORP. (LIBERIA) Αντίκλ.: ΜΠΑΛΑΜΠΑΝΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ τηλ.: 42.94.523
SVEE 5/1/01	ΜΑΓΙΑ MAYA	Δ/Ξ TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10828	ΜΕΚ(1) 13.600 PS	2000	39.085	19.936	USD 28.975.000	EQUATOR SHIPPING COMPANY LTD (LIBERIA) Αντίκλ.: ΖΑΦΕΙΡΑΣ ΘΩΜΑΣ τηλ.: 94.80.700
SYJM 5/1/01	ΑΣΤΡΟ ΛΟΥΠΟΥΣ ASTRO LUPUS	Δ/Ξ TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10829	ΜΕΚ(1) 22.208 BHP	1989	137.893	76.471	USD 34.500.000	WESTWIND NAVIGATION INC. (LIBERIA) Αντίκλ.: ΧΑΤΖΗΓΡΗΓΟΡΗΣ ΣΤΑΥΡΟΣ τηλ.: 45.23.011
SZRU 8/1/01	ΑΤΑΝΤΙΚ ΗΓΚΛ ATLANTIC EAGLE	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10830	ΜΕΚ(1) 14.900 BHP	2000	39.934	25.431	USD 22.418.624	SUMMIT NAVIGATION CORP. (LIBERIA) Αντίκλ.: ATLANTIC BULK CARRIERS LIMITED (LIBERIA) τηλ.: 42.90.070
SVSJ 15/1/01	ΚΣΚΛ ΧΟΝΓΚ ΚΟΝΓΚ CSCL HONG KONG	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10832	ΜΕΚ(1) 74.700 BHP	2001	65.059	35.536	USD 55.251.060	SEA ELF MARITIME INC. (LIBERIA) Αντίκλ.: ΚΟΝΙΣΤΑΝΤΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΒΑΣ. τηλ.: 94.90.000
SYKK 17/1/01	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΟΡ OLYMPIC MENTOR	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10833	ΜΕΚ(1) 9.500 PS	1984	17.879	10.576	USD 12.012.573,52	MIRASTAR MARITIME PANAMA S.A. (PANAMA) Αντίκλ.: ΣΙΓΑΝΑΚΗΣ ΔΙΟΝ.-ΠΑΤΡΙΚΙΟΣ ΔΗΜ. τηλ.: 94.98.111
SYGM 18/1/01	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ II OLYMPIC SPIRIT II	Δ/Ξ TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10834	ΜΕΚ(1) 14.200 PS	1997	52.197	30.059	Δολ. ΗΠΑ και δολ. ων οξείδων παροχών	SIMBEL MARITIME CORP. (PANAMA) Αντίκλ.: ΣΙΓΑΝΑΚΗΣ ΔΙΟΝ.-ΠΑΤΡΙΚΙΟΣ ΔΗΜ. τηλ.: 94.98.111
SXGP 24/1/01	ΘΑΛΙΑ THALIA	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10835	ΜΕΚ(1) 14.610 PS	2001	39.783	25.329	USD 21.900.900	GRANT SHIPPING INC. (LIBERIA) Αντίκλ.: ΡΟΣΟΛΙΜΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ τηλ.: 45.20.811
SYEA 31/1/01	ΕΙΡΗΝΗ IRENE	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10836	ΜΕΚ(1) 9.250 BHP	1983	23.991	13.042	USD 5.775.000	PRECISION TRANSPORT CORP. (LIBERIA) Αντίκλ.: ΣΤΑΥΡΑΚΗ Ε. τηλ.: 42.93.780
SYVD 12/1/01	ΕΛΛΑΣ ΓΟΥΟΡΙΟΡ HELLAS WARRIOR	Δ/Ξ TANKER	ΑΝΔΡΟΣ ANDROS	583	ΜΕΚ (1) 19.100 BHP	2000	59.827	31.257	USD 34.000.000	LIMA SHIPPING CORPORATION Αντίκλ.: ΜΠΑΞΙΒΑΝΗΣ, ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΕΙΡΑΙΑΣ
SXKG 10/1/01	ΕΒΙΑΣΗΜΕΝΤ IV EVIACEMENT IV	Φ/Γ CARGO	ΧΑΛΚΙΔΑ HALKIDA	30	ΜΕΚ (1) 4.000 BHP	1979	3.150	1.709	USD 1.850.000	ΛΗΛΑΣ Ν.Ε. - ΧΑΛΚΙΔΑ τηλ.: 0221-78.810

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		
SXKG 10/1/01	ΕΒΙΑΣΗΜΕΝΤ IV EVIACEMENT IV	Φ/Γ CARGO	ΧΑΛΚΙΔΑ HALKIDA	30	ΜΕΚ(1) 4.000 BHP	1979	59.827	31.257	USD 1.850.000	ΛΗΛΑΣ Ν.Ε. - ΧΑΛΚΙΔΑ τηλ.: 0221-78.810

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ DELETIONS FROM REGISTER BOOKS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SWSK	ΡΕΘΥΜΝΟΝ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΧΑΝΙΑ	9	ΜΕΚ(2)	1971	7.291	3.694	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
11/1/01	ΡΕΘΥΜΝΟΝ	PASSENGER	HANIA		2X7650=				2.150.000	Sale to foreigners
		FERRY BOAT			15.300 BHP					
SWSJ	ΚΑΝΤΙΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΧΑΝΙΑ	10	ΜΕΚ (2)	1971	7.291	3.694	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
11/1/01	CANDIA	PASSENGER	HANIA		2X7650=				2.150.000	Sale to foreigners
		FERRY BOAT			15.800 BHP					

ΟΡΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ DEFINITE MEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS	ΚΟΧ	ΚΚΧ
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SWJD	ΧΑΙΣΠΙΝΤ 4	Ε/Γ-Ο/Γ ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10773	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	6.274	1.882
4/1/01	HIGHSPEED 4	PASS. FERRY BOAT	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	4.156	2.522
SX 8625	ΧΑΡΜΟΝΥ ΤΖΗ	Ε/Γ-Τ/Ρ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	9587	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	498	182
8/1/01	HARMONY G	PASSENGER YACHT	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	498	182
SWSB	MARIETTA X	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10746	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	25.117	14.003
9/1/01	MARIETTA C	TANKER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	25.117	14.003

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΕΣ CHANGES OF NAMES

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET	
SV 7177	ΚΑΤΕΡΙΝΑ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	8317	ΜΕΚ (1)	1966	490	328	Μετονομάστηκε σε «ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ»
9/1/2001	KATERINA	CARGO	PIRAEUS		525 HP				Renamed to «PANAGIOTIS»

ΑΝΑΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ REMEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS	ΚΟΧ	ΚΚΧ
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SZJW	ΠΟΡΤΟ Ι	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10.643	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	2.055	1.031
18/1/01	PORTO I	TANKER	PIRAEUS		Remeasurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	1.533	891

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		
SXKG	ΕΒΙΑΣΗΜΕΝΤ ΙV	Φ/Γ	ΠΝΕ/ΤΟΚΙΟ		ΜΕΚ (1)	1979	3.150	1.709	USD	ΛΗΛΑΣ Ν.Ε. - ΧΑΛΚΙΔΑ
10/1/01	EVIASEMENT IV	CARGO			4.000 BHP				1.850.000	τηλ.: 0221-78.810

ΜΕΤΕΓΓΡΑΦΕΣ
CHANGES OF PORT REGISTRY

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET	
SZHK 12/1/01	ΧΡΥΣΗ CHRYSSI	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10831	ΜΕΚ(4) 8.877 BHP	1973	15.005	7.739	Πρώην Π.Λ/Χ ΛΟΝΔΙΝΟΥ 3379 Ex P. L/X LONDON

ΠΛΕΙΣΤΗΡΙΑΣΜΟΙ

11/4/2001

Ε/Γ-Ο/Γ «ΠΑΝΑΓΙΑ ΠΑΞΩΝ» Ν.Π. 3797, 3977,88 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ, 41.34.764
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΑΝΔΡΕΑΣ ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΣ
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΑΜΠΕΛΑΚΙΩΝ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 150.000 δολ. ΗΠΑ

25/4/2001

Ε/Γ «ΔΙΑΣ ΣΑΝ» Ν.Π. 6964, 117,60 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΗΡΑΚΛΗΣ ΔΑΡΙΒΙΑΝΑΚΗΣ (Ηράκλειο Κρήτης,
284.283)
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΒΒΑΚΗΣ (Χερσόνησος Πεδιάδας)
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΜΑΛΙΩΝ ΠΕΔΙΑΔΑΣ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 20.000.000 δοχ.

ΠΤΩΧΕΥΣΕΙΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΕΡΙΔΟΣ: 4148

ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΠΟΦΑΣΕΩΣ: 1279/9-3-2001
ΕΠΩΝΥΜΙΑ: ΤΕΧΝΙΚΗ ΣΩΛΗΝΟΥΡΓΙΚΗ ΕΠΕ, ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ ΠΛΟΙΩΝ,
ΜΕΤΑΣΚΕΥΕΣ
ΕΔΡΑ: Βύρωνος 71B, Κερατσίνι
ΕΙΔΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΣ: Γενικές επισκευές-μετασκευές πλοίων
ΑΦΜ: 095590122, ΔΟΥ: Ε' ΠΕΙΡΑΙΑ
Ορίζει ημέρα παύσεως πληρωμών την 1-4-1999.
Διορίζει προσωρινό σύνδικο τον Ευστάθιο Κωνσταντόπουλο, δικηγόρο
Πειραιώς, κάτοικο Κορυδαλλού, Ξενοφώντος 37, τηλ. 49.51.922.
Ορίζει ημέρα συνελεύσεως πιστωτών προς εκλογήν οριστικού συνδίκου
την 29-3-2001, ημέρα Πέμπτη και ώρα 11-12.
21-3-2001: Αίτηση αποποίησης προσωρινού συνδίκου (δικ. 30-3-2001).
Αιτών: ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΓΚΟΥΝΗΣ, Ναϊάδων 20, Π. 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

Οι ιδιωτικοί αερομεταφορείς αντεπιδίδονται



Ο

Ι πρόσφατες εξελίξεις στους κρατικούς αερομεταφορείς δεν άφησαν ανεπηρέαστους τους ιδιωτικούς αερομεταφορείς. Το πρόσφατο παρελθόν και οι συνεχόμενες αναστολές αδειών πολλών αεροπορικών εταιρειών (πρόσφατα των εταιρειών Avionics και Hellenic Star Airways) επιβεβαίωσαν ότι η ελληνική αγορά παραμένει ανώριμη για να δεχθεί έναν πλήρως ελεύθερο και πολυπρόσωπο αεροπορικό ανταγωνισμό. Σε μια πραγματικά κρίσιμη στιγμή για τις αερομεταφορές στην Ελλάδα, παραμονή τις επικείμενης ιδιωτικοποίησης της Ο.Α. όπως και της λειτουργίας του νέου αερολιμένα Αθηνών, οι τρεις σημαντικότεροι Έλληνες αερομεταφορείς επανεξετάζουν τις προοπτικές τους και αναπτύσσουν νέες πρωτοβουλίες.

Συγχώνευση Aegean Airlines - Cronus Airlines

Οι κορυφαίες ιδιωτικές ελληνικές αεροπορικές εταιρείες Aegean Airlines και Cronus Airlines, ύστερα από μακροχρόνιες διαβουλεύσεις, αποφάσισαν να ενώσουν τις δυνάμεις τους. Σύμφωνα με δηλώσεις των διοικήσεων των δύο εταιρειών η συγχώνευση αυτή στοχεύει στην εκμετάλλευση της συμπληρωματικότητας των δικτύων τους τόσο σε πτήσεις εξωτερικού όσο και εσωτερικού, αξιοποιώντας έτσι τη δυναμικότητα της κάθε εταιρείας. Με γνώμονα την εκμετάλλευση του συνολικού τους στόλου, η Cronus θα επικεντρωθεί κατ' αρχάς στην κάλυψη των πτήσεων εξωτερικού - τακτικών και Charter- στις οποίες έχει σημαντική πενταετή παρουσία, ενώ η Aegean στην κάλυψη των πτήσεων εσωτερικού όπου ήδη παρέχει μεγαλύτερη κάλυψη και συχνότητα δρομολογίων και ανταποκρίσεων. Μετά τη συγχώνευση, η ενοποιημένη εταιρεία θα είναι ο μεγαλύτερος ιδιωτικός αερομεταφορέας στην Ελλάδα. Οι δύο εταιρείες το 2000 παρουσίασαν πωλήσεις που ξεπερνούν τα 50 δισ. δρχ. μέσ και μετέφεραν συνολικά 2.800.000 επιβάτες στις πτήσεις εσωτερικού και εξωτερικού. Συγκεκριμένα, στα δρομολόγια εσωτερικού οι δύο εταιρείες μετέφεραν 2.400.000 επιβάτες με μερίδιο αγοράς που προσεγγίζει το 40%.

Σημειώνεται ότι οι μέτοχοι των δύο εταιρειών την τελευταία διετία έχουν συνεισφέρει άνω των 30 δισ. σε ίδια κεφάλαια, που επενδύθηκαν στην απόκτηση στόλου νέων αεροσκαφών αξίας άνω των 60 δισ.

Τα συνολικά μεγέθη κεφαλαίων, επιβατικής κίνησης και κύκλου εργασιών δίνουν τη δυνατότητα μιας αποτελεσματικότερης επένδυσης σε τεχνολογία που θα επιτρέψει τη δημιουργία νέων πρωτοποριακών υπηρεσιών, αλλά προπάντων θα μειώσει το κόστος λειτουργίας ανά προσφερόμενη θέση.

Η ενοποιημένη εταιρεία θα έχει στη διάθεσή της 15 αεροσκάφη (εκ των οποίων τα 6 AVRO RJ 100 είναι ιδιόκτητα) για τακτικές πτήσεις και 2 αεροσκάφη για VIP πτήσεις. Ο συνολικός στόλος θα αποτελείται από 6 Boeing 737-300/400 (136, 148 και 156 θέσεων), 6 AVRO RJ 100 (100 θέσεων), 3 ATR 72 (68 θέσεων) και 2 Learjet 55 (7 θέσεων).

Ο στόλος θα πραγματοποιεί 130 πτήσεις την ημέρα σε σύνολο 23 δρομολογίων καλύπτοντας με πολλές καθημερινές πτήσεις 11 προορισμούς στην Ελλάδα (Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Ηράκλειο, Χανιά, Ρόδο, Σαντορίνη, Μυτιλήνη, Ιωάννινα, Κέρκυρα, Καβάλα, Αλεξανδρούπολη). Επίσης ο στόλος της Cronus (που αποτελείται από Boeing 737-300 και 737-400) πετά καθημερινά από πόλεις της Ελλάδας (Αθήνα ή/και Θεσσαλονίκη) προς 8 δημοφιλείς προορισμούς στο εξωτερικό όπως το Λονδίνο, τη Ρώμη, το Παρίσι, τη Φρανκφούρτη, το Μόναχο, το Ντίσελντορφ, την Κοβεντία και τη Στουτγάρδη.

Μετά τη συγχώνευση, στην ενοποιημένη εταιρεία οι σημερινοί μέτοχοι της Aegean Airlines θα κατέχουν το 77,5% ενώ οι μέτοχοι της Cronus Airlines θα κατέχουν το 22,5% των μετοχών. Στη μετοχική βάση της ενοποιημένης εταιρείας θα συμμετέχουν ο Όμιλος Βασιλάκη, ο Όμιλος Λασκαρίδη, οι Μινωικές Γραμμές, οι επιχειρηματίες κ. Δάκης Ιωάννου, Βασ. Κωνσταντακόπουλος, Γ. Δαυίδ, καθώς και η Πειραιώς Ventures Capital. Η πιο πάνω μετοχική σύνθεση προέκυψε λόγω της αναλογίας κεφαλαίων που έχουν επενδυθεί στις δύο εταιρείες. Ο κ. Θεόδωρος Βασιλάκης θα είναι ο πρόεδρος της ενοποιημένης εταιρείας.

Η συγχώνευση θα ολοκληρωθεί μετά την απαραίτητη έγκριση της Επιτροπής Ανταγωνισμού, ενώ η ενοποιημένη εταιρεία θα



χρησιμοποιεί και τα δύο εμπορικά σήματα για σημαντικό χρονικό διάστημα έως ότου η συγχώνευσή τους επικοινωνήσει σωστά και γίνει αντιληπτή στο επιβατικό κοινό της κάθε εταιρείας.

Η ισχυροποίηση της Axon Airlines

Η Axon Airlines, εταιρεία ιδιοκτησίας του Ομίλου Λιακουδάκου, ύστερα από σχεδόν 1 χρόνο επιχειρησιακής λειτουργίας σε ευρωπαϊκούς προορισμούς (Παρίσι, Μιλάνο, Βρυξέλλες) προχώρησε στην αύξηση του στόλου της και στην επέκταση των δραστηριοτήτων της σε πτήσεις εσωτερικού.

Η Axon προχώρησε στην αγορά -4- Regional jets EMBRAER, τύπου ERJ 145 με δυνατότητα μεταφοράς 50 επιβατών.

Τα 3 αεροσκάφη θα παραληφθούν από την Axon Airlines τον προσεχή Μάιο, ενώ το 4ο το φθινόπωρο του ιδίου έτους.

Πρόκειται για αεροσκάφη ιδανικά, στο σχεδιασμό και τα τεχνικά τους χαρακτηριστικά, για μικρές και μεσαίες αποστάσεις, με σημαντικές δυνατότητες σε ό,τι αφορά το χρόνο πτήσεως και την ταχύτητά τους αφού οι κινητήρες τους δεν είναι ελικοφόροι, σε αντίθεση με τα αεροσκάφη αυτού του τύπου και χωρητικότητας που προσφέρει ο ανταγωνισμός. Ο συγκεκριμένος τύπος ERJ 145 είναι ο πλέον επιτυχής εμπορικά τύπος αεροσκάφους στον κόσμο, σ' αυτή την κατηγορία μεταφοράς.

Να σημειωθεί ότι ιδίου τύπου EMBRAER (άλλων προδιαγραφών) είναι το νέο αεροσκάφος που χρησιμοποιείται για τις μετακινήσεις της ελληνικής κυβέρνησης και των πολιτικών αξιωματούχων της χώρας μας ενώ παρόμοια αεροσκάφη χρησιμοποιούν σημαντικοί ευρωπαϊκοί και αμερικανικοί αερομεταφορείς.

Η Axon Airlines συνδέει ήδη καθημερινά την Αθήνα με τις Βρυξέλλες, το Μιλάνο και το Παρίσι με τα δύο ιδιόκτητα Boeing 737 της εταιρείας, ενώ με το νέο της στόλο θα συνδέει καθημερινά την Αθήνα με τη Θεσσαλονίκη (έως τέσσερις φορές την ημέρα), το Ηράκλειο (τρεις φορές την ημέρα), τη Ρόδο, τη Μύκονο, τη Σαντορίνη, τα Χανιά και τη Σάμο (με δύο καθημερινές πτήσεις).

Επί πλέον θα συνδέει την Αθήνα με την Κάρπαθο με δύο εβδομαδιαίες πτήσεις. Η Axon Airlines έχει επίσης εκδηλώσει το ενδιαφέρον της για την αγορά της Ολυμπιακής Αεροπορίας.



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

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

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

Contact:
Lindsay Gordon, Managing Director
Captain Peter Giles

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

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

Ανανέωση στόλου για τη Cyprus Airways



Το διοικητικό συμβούλιο των Κυπριακών Αερογραμμών αποφάσισε πρόσφατα την αγορά δύο αεροσκαφών Airbus τύπου A319-100 από την κατασκευάστρια εταιρεία Airbus Industrie, τα οποία θα παραδοθούν εντός του 2002, αλλα και τη μίσθωση αλλα δύο αεροσκαφών Airbus τύπου A330-200, που πρόκειται να παραδοθούν εντός του 2003. Παράλληλα, εγκρίθηκε η μίσθωση τεσσάρων αεροσκαφών Μπόινγκ τύπου B737-800 για τις ανάγκες της θυγατρικής

εταιρείας ναυλωμένων πτήσεων Eurocyprus Airlines παραδοτέων εντός του 2003 και η πώληση των τεσσάρων αεροσκαφών Airbus τύπου A310-200, με απόσυρσή τους από το στόλο, το 2003.

Ο πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου των Κυπριακών Αερογραμμών κ. Χάρης Λοιζίδης δήλωσε ότι η ανανέωση και η επέκταση του στόλου πραγματοποιείται στο πλαίσιο της στρατηγικής για επέκταση των δραστηριοτήτων και βελτίωση του προϊό-

ντος και των υπηρεσιών της εταιρείας με στόχο την επιτυχή αντιμετώπιση της εξευθέρωσης των αερομεταφορών και του ανταγωνισμού. Η συνολική κεφαλαιουχική δαπάνη για αγορά -ανέφερε- θα ανέλθει σε περίπου 58 εκατομμύρια δολλάρια, αφού η πώληση των τεσσάρων αεροσκαφών A310-200 αναμένεται να αποφέρει περίπου 45-50 εκατομμύρια δολλάρια. Ο κ. Λοιζίδης υπογράμμισε επίσης ότι ο συσχετισμός δανεισμού προς κεφάλαιο δεν θα ξεπεράσει την αναλογία 1 προς 1, κάτι που μόνο λίγες



αεροπορικές εταιρείες διατηρούν.

Τέλος, ο κ. Λοιζίδης δήλωσε πως με τη μίσθωση αεροσκαφών εξασφαλίζεται μεγαλύτερη ευελιξία, αφού υπάρχει δυνατότητα αντικατάστασης χωρίς το ρίσκο για διοχλήση της αξίας του αεροπλάνου σε δέκα χρόνια.

Η Airbus θα προσφέρει τεχνική βοήθεια στις Κυπριακές Αερογραμμές, ενώ υπάρχει επίσης πρόταση από την Boeing για τη δημιουργία κέντρου εκπαίδευσης πιλότων στη Μεγαλόνησο.

Αυξάνονται οι καλοκαιρινές πτήσεις της Maersk από την Αθήνα για Κοπεγχάγη

Η Maersk Air από τις 25 Μαρτίου δρομολογεί μία ακόμη πτήση στη γραμμή Κοπεγχάγη-Αθήνα-Κοπεγχάγη. Η νέα πτήση αναχωρεί από την Αθήνα στις 06.45 και φθάνει στην Κοπεγχάγη στις 08.55, συμπληρώνοντας την ήδη υπάρχουσα πτήση που αναχωρεί από την Αθήνα στις 16.05.

Η Maersk Air αυξάνει επίσης τη συχνότητα των δρομολογίων από Κοπεγχάγη για Βενετία, Κωνσταντινούπολη και Κρίστιανσταντ. Ο στόλος της Maersk περιλαμβάνει Boeing 737/500 με μέσον όρο ηλικίας τα 2 έτη.

Αναλυτικά, τα δρομολόγια έχουν ως εξής:
Αθήνα - Κοπεγχάγη

— DM140 αναχ. 06.45 άφιξ. 08.55 / καθημερινά εκτός Κυριακής.



— DMI 142 αναχ. 16.05 άφιξ. 18.25 / καθημερινώς.
Κοπεγχάγη - Αθήνα

— DMI141 αναχ. 11.00 άφιξ. 15.15 / καθημερινώς.

— DMI 143 αναχ. 18.55 άφιξ. 23.10 / καθημερινά εκτός Σαββάτου.

Για περισσότερες πληροφορίες μπορείτε να επικοινωνήσετε με την APC Hellas στα τηλέφωνα 36.03.120-36.07.741 ή τον ταξιδιωτικό σας πράκτορα.

Κρίση στο διεθνές αεροπορικό σκηνικό



Οι διεθνείς αερομεταφορείς επαναπροσδιορίζουν τους στόχους τους και αναζητούν νέους εταίρους για να αντεπεξέλθουν στην παγκόσμια οικονομική αστάθεια που πλήττει την κερδοφορία τους. Συγκεκριμένα η Alitalia, μετά το ατυχές «διαζύγιο» της με την ολλανδική KLM, φαίνεται να αναζητεί σανίδα σωτηρίας στη γαλλική Air France. Οι δύο εταιρείες εξετάζουν το ενδεχόμενο συνεργασίας που θα περιλαμβάνει τόσο ανταλλαγή μετοχών όσο και από κοινού αξιοποίηση του παγκόσμιου δικτύου τους. Η Alitalia, η οποία αντιμετωπίζει σημαντικά οικονομικά προβλήματα, πιθανόν να

υποστηριχθεί οικονομικά από την ιταλική κυβέρνηση εφόσον όμως το επιτρέψει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Στο ίδιο πλαίσιο η Swissair επανεξετάζει τις σχέσεις της με τις εξαιρετικά ζημιογόνες εταιρείες του ομίλου της. Συγκεκριμένα, είναι πιθανόν να αποχωρήσει από τη συμμαχία της με τη Sabena, που εξακολουθεί να παραμένει μη ανταγωνιστική. Η βελγική κυβέρνηση επιθυμεί επίσης την οικονομική στήριξη του βελγικού αερομεταφορέα που είναι πιθανόν να παραμείνει άμεσα χωρίς στρατηγικό επενδυτή. Στην Ανατολική Ευρώπη, η Balkan, ο εθνικός αερομεταφορέας της Βουλγαρίας, ανέστειλε τις λειτουργίες της ύστερα από απόφαση των Ισραηλινών διαχειριστών της. Ο βουλγαρικός αερομεταφορέας παρουσιάζει τεράστια οικονομικά προβλήματα και οι Ισραηλινοί υποστηρίζουν ότι η βουλγαρική κυβέρνηση αρνείται να ενισχύσει ικανοποιητικά τον όμιλο. Στην άλλη πλευρά του Ατλαντικού, η TWA και η American Airlines συγχωνεύονται ύστερα από πρόταση της American για εξαγορά στην προβλεπόμενη TWA.



Θετικά αποτελέσματα για την Thai

Θετικά αποτελέσματα παρουσίασε για μία ακόμη φορά η Thai Airways International Pcl στο πρώτο τρίμηνο (Οκτώβριος-Δεκέμβριος 2000) του οικονομικού έτους 2000/2001 συνεχίζοντας την ανοδική πορεία των τελευταίων ετών. Αναλυτικότερα, τα συνολικά έσοδα της εταιρείας ανήλθαν στο πρώτο τρίμηνο του οικονομικού έτους στα 282.807 εκατ. δρχ., σημειώνοντας αύξηση κατά 14,1% σε σύγκριση με την ίδια περίοδο στην προηγούμενη χρήση. Στο ποσό συμπεριλαμβάνονται τα λειτουργικά έσοδα αυξημένα κατά 15,7%, σε σχέση με το ίδιο τρίμηνο του προηγούμενου χρόνου, καθώς και άλλα έσοδα.

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. Ssebastião

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

Οικονομικά μεγέθη της Κυριακούλης Μεσογειακής Κρουαζιέρας



Αύξηση παρουσίασαν τα οικονομικά μεγέθη της Κυριακούλης Μεσογειακής Κρουαζιέρας Ναυτιλιακή Α.Ε. το 2000 σε σχέση με τα αντίστοιχα μεγέθη της εταιρείας το 1999.

Ειδικότερα, ο κύκλος εργασιών της εταιρείας εμφάνισε αύξηση κατά 50,56% φθάνοντας σε 1.231.990.650 δρχ. από 817.790.595 δρχ. το 1999. Αύξηση σε ποσοστό 16% παρουσίασαν και τα κέρδη προ φόρων της εταιρείας, στα 542.198.494 δρχ. από 467.414.432 δρχ. το 1999.

Τα μικτά κέρδη της εταιρείας παρουσίασαν αύξηση κατά 35,47% φθάνοντας στα 720.009.662 δρχ. από 531.474.201 δρχ. στην προηγούμενη οικονομική χρήση. Τα ίδια κεφάλαια παρουσίασαν αύξηση κατά 141,9% και διαμορφώθηκαν στα 7.041.756.601 δρχ. από 2.910.360.668 δρχ. στην οικονομική χρήση του 1999. Η σχέση ιδίων προς ξένα κεφάλαια διαμορφώθηκε στο 2,39 από 1,20 το 1999.

Αντίστοιχη αύξηση παρουσίασαν και τα οικονομικά μεγέθη του Ομίλου Κυριακούλη. Ο κύκλος εργασιών αυξήθηκε σε ποσοστό 91,5%, ήτοι 2.876.781.889 από 1.502.229.870 το 1999. Τα κέρδη προ φόρων παρουσίασαν αύξηση κατά 23,03% φθάνοντας στα 572.572.723 δρχ. Αύξηση κατά 130,1% παρουσίασαν και τα ίδια κεφάλαια του Ομίλου Κυριακούλη φθάνοντας στα 7.231.867.272 δρχ. από 3.142.415.648 δρχ.

Η διοίκηση της εταιρείας προβλέπει ότι και στην τρέχουσα οικονομική χρήση τα αποτελέσματα τόσο της Κυριακούλης Μεσογειακής Κρουαζιέρας Ναυτιλιακή Α.Ε. όσο και του Ομίλου θα παρουσιάσουν αύξηση. Ήδη για τη φετινή σεζόν, λόγω της σημαντικής ζήτησης που παρατηρείται, έχουν γίνει παραγγελίες και αναμένεται η παραλαβή 63 νέων σκαφών. Σημειώνεται ότι με την ενσωμάτωση των νέων σκαφών ο συνολικός αριθμός των σκαφών που διαχειρίζεται ο Όμιλος θα φτάσει τα 300 σκάφη.

Αύξηση μεγεθών της Βερνίκος Κότερα

Τα ετήσια στοιχεία του 2000 έχουν ως εξής:

A. Για τη Βερνίκος Κότερα Ναυτιλιακή και Συμμετοχών Α.Ε.

1) Τα κέρδη διαμορφώθηκαν σε 734.566.770 δρχ. έναντι 582.453.482 δρχ. την αντίστοιχη περίοδο 1999, παρουσιάζοντας αύξηση 26%.



2) Ο κύκλος εργασιών διαμορφώθηκε σε 1.076.402.675 δρχ. έναντι 418.534.146 δρχ. παρουσιάζοντας αύξηση 257%.

B. Για τον ενοποιημένο ισολογισμό:

1) Τα καθαρά ενοποιημένα κέρδη διαμορφώθηκαν σε 1.029.284.400 δρχ. έναντι 526.301.046 δρχ. την αντίστοιχη περίοδο 1999, παρουσιάζοντας αύξηση 95%.

2) Ο κύκλος εργασιών διαμορφώθηκε στα 3.573.408.795 δρχ. έναντι 1.076.759.876 δρχ. παρουσιάζοντας αύξηση 331%.

Αξίζει να σημειωθούν τα εξής:

1) Η εταιρεία είχε κάνει πρόβλεψη στον ενοποιημένο ισολογισμό για 900.000.000 δρχ. που τελικά διαμορφώθηκαν σε 1.029.284.400 δρχ.

2) Το επιχειρηματικό και χρηματιστηριακό κλίμα επιδεινώθηκε ιδιαίτερα το β' εξάμηνο του 2000.

Το Factory Outlet και η Axon Airlines προτείνουν ραντεβού στην Ευρώπη!



Θέλετε να επισκεφτείτε το Παρίσι, το Μιλάνο ή τις Βρυξέλλες; Το Factory Outlet σας δίνει την ευκαιρία και αυτόν το μήνα να συνδυάσετε το καλύτερο «Shopping Therapy» στην Αθήνα, με το πιο δελεαστικό... Travel Therapy. Από την Τετάρτη 21 Μαρτίου έως και την Τρίτη 10 Απριλίου, ο επισκέπτης του πολυκαταστήματος θα έχει τη δυνατότητα να συμμετέχει σε κλήρωση που θα πραγματοποιηθεί τη Μ. Τετάρτη 11 Απριλίου, συμπληρώνοντας τα ειδικά δελτία που θα βρει στο εσωτερικό του Factory Outlet. Έξι υπερ-τυχικοί από αυτούς που θα συμμετάσχουν στην κλήρωση, θα κερδίσουν δωρεάν αεροπορικά εισιτήρια μετ' επιστροφής από την Αθήνα για τρεις διαφορετικούς προορισμούς στην Ευρώπη, και συγκεκριμένα το Παρίσι, τις Βρυξέλλες και το Μιλάνο. Τα αεροπορικά εισιτήρια είναι μια ευγενική προσφορά της Axon Airlines.

Η ελληνική αεροπορική εταιρεία θα έχει την ευκαιρία να παρουσιάσει στο κοινό του Factory Outlet τις υπηρεσίες που προσφέρει, τους ανταγωνιστικούς ναύλους της και το ευρωπαϊκό δίκτυό της που συνδέει καθημερινά την Αθήνα με ευρωπαϊκούς προορισμούς, όπως το Παρίσι, τις Βρυξέλλες και το Μιλάνο.

Μια επίσκεψη στο μοναδικό εκπαιδευτικό πολυκατάστημα Factory Outlet αξίζει λοιπόν με το παραπάνω. Περισσότερα από 100 επώνυμα προϊόντα περιμένουν τους επισκέπτες του 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.



Ο πρόεδρος της Navigator S.A. Δημήτρης Μπεζαντάκος, ο καθηγητής του Πανεπιστημίου Πειραιά Αλέξανδρος Γουλιέλμος και ο αρχηγός του Λ.Σ. Ανδρέας Συρίγος

Η Navigator S.A. υπό την αιγίδα του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και σε συνεργασία με το Πανεπιστήμιο Πειραιά - Διεύθυνση Ναυτιλιακών Σπουδών, την Ένωση Ελλήνων Πλοιάρχων, τη HELMEPA και τις πρεσβείες Βραζιλίας, Ινδίας, Καναδά, Κορέας και Νοτίου Αφρικής, διοργάνωσε στις 7 Μαρτίου 2001, σε κεντρικό ξενοδοχείο, συνέδριο με θέμα: «Η Πρακτόρευση πλοίων στη Νέα Χιλιετία». Ομιλητές στο συνέδριο ήταν εκπρόσωποι του ναυτιλιακού κόσμου της χώρας, του Πανεπιστημίου Πειραιά, εταιρειών πρακτόρευσης πλοίων από τις Βραζιλία, Ινδίες, Καναδά, Κορέα και Νότιο Αφρική.

Η πρακτόρευση των πλοίων στη νέα χιλιετία

Οι βασικές θεματικές περιοχές ήταν:

- Ιδιαιτερότητες λιμανιών.
- Έξοδα ελλιμενισμού.
- Πρόστιμα λιμενικών αρχών.
- Λιμενικές παροχές - διευκολύνσεις.
- Περιορισμοί βυθισμάτων.
- Μόλυνση θαλασσών.
- Ο ρόλος του αντιπροσώπου ναυτιλιακών πρακτόρων ξένων χωρών στην Ελλάδα.

Σκοπός του συνεδρίου ήταν αφενός να προσφέρει ένα βήμα στους συμμετέχοντες και μέσω του βήματος αυτού να δοθεί η ευκαιρία παρουσίασης και περαιτέρω συζήτησης και ανταλλαγής απόψεων και ιδεών πάνω σε καίρια ζητήματα που αφορούν τόσο τους Οργανισμούς και τις διαχειρίστριες εταιρείες πλοίων, όσο και τις εταιρείες πρακτόρευσης πλοίων των χωρών που συμμετείχαν στο συνέδριο, και αφετέρου να υπάρξει προσπάθεια επίλυσης βασικών θεμάτων, η ύπαρξη των οποίων δημιουργεί προβλήματα στην ομαλή διαχείριση του πλοίου.

βιβλίων



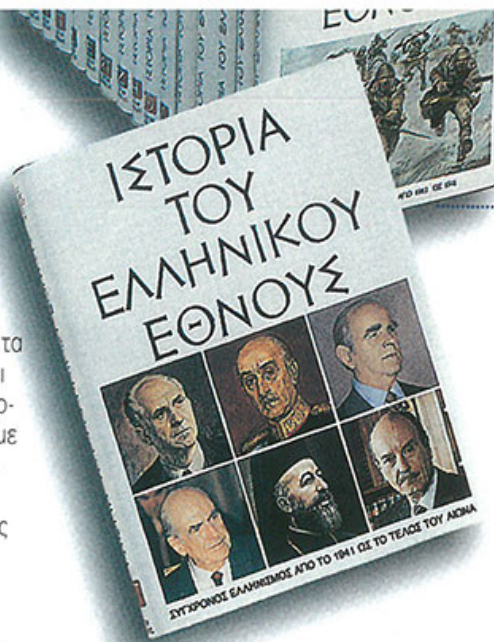
ΤΡΟΠΟΙ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΚΑΙ ΛΟΓΙΣΤΙΚΩΝ ΒΙΒΛΙΩΝ ΥΠΕΡ ΚΑΙ ΚΑΤΑ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
Έκδοση ΝΟΜΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΑΕΒΕ

Η μελέτη αυτή του Φωτοδότη Μάλαμα, δικηγόρου και νομικού συμβούλου της ελεγκτικής εταιρείας Arthur Andersen, έρχεται να καλύψει το κενό που υπάρχει στην ελληνική βιβλιογραφία σχετικά με το θέμα αυτό. Η έκδοση της Νομικής Βιβλιοθήκης ΑΕΒΕ (τηλ. 36.00.968) αναφέρεται στον τρόπο με τον οποίο μπορούν να αξιο-

ποιηθούν τόσο τα λογιστικά όσο και τα εμπορικά βιβλία που τηρούν έμποροι και επιχειρήσεις, προκειμένου να αποδειχθούν γεγονότα που σχετίζονται με την οικονομική δραστηριότητά τους. Ερευνάται πώς η αξιοποίηση αυτή μπορεί να προβεί ευνοϊκή για τις ίδιες τις επιχειρήσεις και τους εμπόρους, αλλά και από τους αντιδίκους τους. Παράλληλα ερευνάται η συσχέτιση των βιβλίων με τα εγκλήματα της φοροδιαφυγής, της πτώχευσης, καθώς και των σχέσεων των εμπόρων με τη Φορολογική Αρχή.

Εξάλλου, εκτός από τη θεωρητική ανάπτυξη, παρατίθεται όλη η συναφής νομοθεσία ούτως ώστε ο αναγνώστης να μη χρειάζεται να ανατρέχει σε άλλα εγχειρίδια. Η μελέτη συμπληρώνεται με υποδείγματα σχετικά με τις δαπάνες των επιχειρήσεων και τις λογιστικές διαφορές, με την απόρριψη των βιβλίων από τη Φορολογική Αρχή, με τα πλάστικά και εικονικά φορολογικά στοιχεία και σχετικά με την υποβολή επιφύλαξης από τη Φορολογική Αρχή.

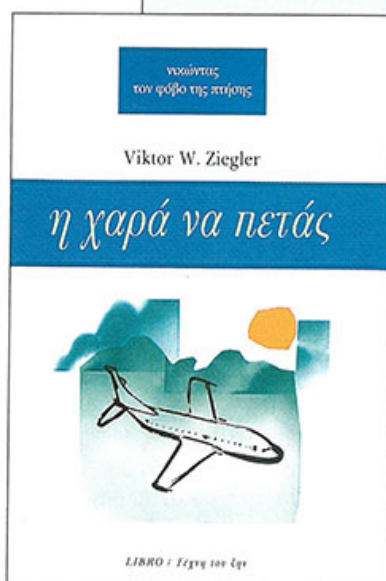
Αναμφίβολα, λοιπόν, είναι ένα πολύτιμο βοήθημα που λειτουργεί ως εργαλείο στα χέρια των νομικών, δικαστών, λογιστών, εμπόρων και επιχειρήσεων.



ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΘΝΟΥΣ
Πολιτική Ιστορία και Ιστορία του Πολιτισμού
Έκδοση ΕΚΔΟΤΙΚΗ ΑΘΗΝΩΝ Α.Ε.

Η 17τομη «Ιστορία του Ελληνικού Έθνους» της Εκδοτικής Αθηνών αποτελεί ένα πλήρες και ολοκληρωμένο έργο που καλύπτει αντικειμενικά, υπεύθυνα και επιστημονικά τεκμηριωμένα την πολιτική ιστορία και την ιστορία του πολιτισμού του ελληνικού χώρου από την Προϊστορία έως το τέλος του 20ού αιώνα.

Το κείμενο της «Ιστορίας του Ελληνικού Έθνους» συντάχθηκε από ακαδημαϊκούς, καθηγητές Πανεπιστημίων και άλλους ειδικούς επιστήμονες.



Η ΧΑΡΑ ΝΑ ΠΕΤΑΣ - Νικώντας τον φόβο της πτήσης
Του Viktor W. Ziegler, Σειρά: Τέχνη του Ξην, Εκδόσεις LIBRO

Το LIBRO κυκλοφορεί την ελληνική έκδοση του βιβλίου του Viktor W. Ziegler «Η χαρά να πετάς», που γνώρισε μεγάλη επιτυχία στην Αυστρία και στη Γερμανία πραγματοποιώντας τρεις εκδόσεις. Στο καταπληκτικό αυτό βιβλίο ο Viktor W. Ziegler καταπνέεται με ένα θέμα που τα τελευταία χρόνια απασχολεί όλο και περισσότερο τον σύγχρονο άνθρωπο, «τον φόβο της πτήσης».

Η πετοφοβία αφορά πολύ περισσότερους απ' όσους θα μπορούσαμε ίσως να φανταστούμε, μια και οι σύγχρονοι τρόπος ζωής επιβάλλει το αεροπλάνο ως το ταχύτερο και ασφαλέστερο μέσο συγκοινωνίας. Πηγάζει απ' τον φόβο του αγνώστου, ταλαιπωρώντας πλήθος ταξιδιωτών αλλά και στερώντας μεγαλύτερο πλήθος ανθρώπων από την απόλαυση του αεροπορικού ταξιδιού.

Η χαρά να πετάς βασίζεται στις εμπειρίες και στα πορίσματα ειδικών σεμιναρίων σε άτομα που υπέφεραν απ' τον εφιάλτη της πτήσης, καθώς και στην προσωπική πείρα του ίδιου του συγγραφέα που δίνει πειστικές απαντήσεις στα πώς, πού, και γιατί, του κόσμου των πτήσεων. Ο επιτυχημένος συνδυασμός επιστημονικής προσέγγισης και πρακτικών συμβουλών με τη βοήθεια φωτογραφικού υλικού και κατοποιστικών σχεδίων μπορεί να μας απαλλάξει απ' το στρες των αεροπορικών πτήσεων, ανοίγοντας δρόμους που οδηγούν στην υπέρβαση του φόβου και στη χαρά να πετάς.

Ο γνωστός δημοσιογράφος Κώστας Βαξεβάνης, θεωρώντας την πετοφοβία σοβαρό σύγχρονο πρόβλημα και το βιβλίο του Viktor W. Ziegler ιδιαίτερα ενδιαφέρον, σε συνεργασία με την Austrian Airlines και τον ίδιο τον συγγραφέα, γύρισε ένα ντοκιμαντέρ που προβλήθηκε στο Mega Channel και στην εκπομπή «Κρίζες Ζώνες», όπου εκμυστηρεύτηκαν τους φόβους τους και γνωστά πρόσωπα του χώρου της τέχνης και του αθλητισμού. Μέρος του ντοκιμαντέρ αυτού θα προβληθεί και στην επίσημη παρουσίαση του βιβλίου.

ΓΝΩΣΙΣ

Το Βιβλίο των απόκρυφων Ευαγγελίων

WERNER HÖRMANN



ΓΝΩΣΙΣ
Το Βιβλίο των απόκρυφων Ευαγγελίων
Του Werner Hörmann
Μετάφραση: Ευαγγελία Γεωργίου
Εκδόσεις ΚΟΝΙΔΑΡΗ

Η Γνώσις αποκαλύπτει, σύμφωνα με τον Κλήμη τον Αλεξανδρέα, ποιοι ήμαστε και τι γίνουμε. Από πού προερχόμαστε και πού θα καταλήξουμε. Πού πηγαινουμε και από τι έχουμε απελευθερωθεί. Τι σχετίζεται με τη γέννηση και την αναγέννησή μας.

Η Γνώσις δεν είναι γνώσεις που μπορεί και να αποκτήσει κανείς αλλήλ η γνώση αυτή καθαυτή.

Με τον γνωστικό δεν συνέβη ό,τι και με τους πιστούς που μυσούνταν στα Ελευσίνια Μυστήρια ή στα Μυστήρια της Σαμοθράκης. Αυτός αναγνωρίζει απλώς τι υπάρχει ήδη, τι προϋπήρχε και τι θα υπάρξει στο μέλλον. Η πραγματικότητα προηγείται της Γνώσεως.

ΕΠΙΚΑΙΡΑ ΘΕΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
Ποντοπόρου και Ακτοπλοϊκής
Του καθηγητή Δρος Ιωάννη Κ. Χαϊλέβα
Εκδόσεις ΠΕΛΑΣΓΟΣ

Από τον πρόλογο του συγγραφέως...
Όσοι γνωρίζουν ότι, επί τριετήμια χρόνια (20/6/1968-25/8/1971) ασχολήθηκα με την Εμπορική μας Ναυτιλία, όταν ξέσπασε ο σάβας λόγω του θλιβερού ναυαγίου του Ε/Ο «Εξηρές Σαμίνα» της 26/9/2000, με προέτρεψαν πολύ πειστικά να γράψω κάτι με νηφελότητα και ψυχραιμία για το τεράστιο εθνικό κεφάλαιο -έτσι το θεωρώ προσωπικά- την Εμπορική μας Ναυτιλία.

Υπήρξα στα χρόνια αυτά υπουργός Ε.Ν. (και δεν έχω καμία επιφύλαξη στο να βάλω εντός εισαγωγικών το «υπουργός» για να κάνω το χατίρι των όσων επιμένουν σ' αυτό). Ωστόσο, ανεξάρτητα από «εισαγωγικά» υπάρχουν Νόμοι, Διατάγματα και Αποφάσεις που εφαρμόζονται για χρόνια και σήμερα ακόμη και φέρουν την υπογραφή μου και τον τίτλο που είχα χωρίς εισαγωγικά (...)

Στην περίοδο ευθύνης μου έγιναν τα πιο σημαντικά βήματα στην ανάπτυξη της Ναυτιλίας μας, η υπό την κυανόλευκο χωρητικότητα αυξήθηκε κατά 80% και δημιουργήθηκε ροπή προς το εθνικό μας Νηολόγιο, άρχισε η πιο έντονη αύξηση στην εισροή ναυτιλιακού συναθροίσματος, ελήφθησαν σημαντικά μέτρα υπέρ των ναυτικών (ικανοποιητικές ΣΣΕ, αύξηση των αμοιβών τους κατά 40% με ανύπαρκτο πληθωρισμό, καθορισμός υποχρεωτικού για τους πλοιοκτήτες Εδεσματολογίου, παροχή 13ου μισθού με τη μορφή επιδόματος υπερενιαυσίου υπηρεσίας, θέσπιση Κανονισμών Εργασίας κ.ά.)...



ΠΟΙΝΙΚΟ ΚΑΙ ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

ΤΟΜΟΣ Α'

ΝΑΥΤΙΚΑ ΕΚΚΛΗΜΑΤΑ ΔΕΛΤΑ
ΚΩΔ. Π.Κ. ΚΑΙ ΣΥΝΑΡΕΤΕΣ ΠΟΙΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Κείμενο: Αποστολικά
Εκδόσεις: 2000
Αριθμός σελίδων: 100
Αριθμός τόμων: 2
Αριθμός εικόνων: 0

ΠΟΙΝΙΚΟ ΚΑΙ ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ (τόμος Α')
Του Μιχαήλ Μαλέρημα
Εκδόσεις ΑΘ. ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ

Στο σύγγραμμα εκτός από την εισαγωγή και τα δικονομικά θέματα επιχειρείται μια συστηματική κατ' άρθρο ερμηνεία όλων των σχετικών επί του προκειμένου διατάξεων.

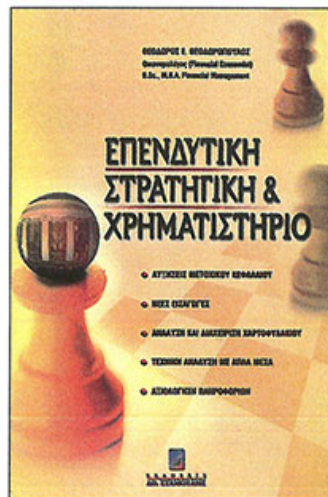
Επί πλέον, για την πλήρη ενημέρωση του κατά περίπτωση ενδιαφερομένου για κάθε ανάλογο θέμα περιλαμβάνονται, κατ' άρθρο, όλες οι διατάξεις προδιαθέσεως νομιμότητας, οι κατ' εξουσιοδότηση εκδοθείσες, οι συναφείς συνοδεύουσες καθώς και οι σχετικές επί του προκειμένου γνωμοδοτήσεις του Νομικού Συμβουλίου ΥΕΝ. Το εν λόγω βιβλίο, προϊόν μακροχρόνιας επαγγελματικής πείρας

του συγγραφέως, αποτελεί χρήσιμο βοήθημα όλων των αξιωματικών του Λ.Σ. καθώς και όλων των βαθμοφόρων και Υ/Ξ του Λ.Σ. δεδομένου ότι ένα από τα κύρια καθήκοντα και καθ' ύλην αρμοδιότητα αυτών αποτελεί η προανάκριση επί αδικημάτων, που διεπράχθησαν στα πλοία και γενικά στο θαλάσσιο χώρο της περιοχής δικαιοδοσίας που υπηρετούν σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία. Επίσης αποτελεί σημαντικό βοήθημα των προξένων και προξενικών υπαλλήλων που υπηρετούν στα παράρτια Γενικά Προξενεία ή Προξενεία της χώρας μας σε όλη την υφήλιο.

ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ & ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ
Του Θεόδωρου Θεοδωρόπουλου
Εκδόσεις ΑΘ. ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ

Το βιβλίο ασχολείται με τη λεπτομερή παρουσίαση και ανάλυση όλων των ερωτημάτων που αφορούν τις αυξήσεις του μετοχικού κεφαλαίου, τις νέες εισαγωγές εταιρειών στο Χρηματιστήριο, τη στρατηγική ανάλυση του άριστου χαρτοφυλακίου, την απλή τεχνική ανάλυση χωρίς εξειδικευμένα προγράμματα και μέσα. Είναι πολύ σημαντικό να τονισθεί ότι στο παρόν σύγγραμμα γίνεται πλήρης αναφορά και ανάλυση της Νέας Χρηματιστηριακής Αγοράς (NEXA) συστήνοντας τους

όρους και τις προϋποθέσεις εισαγωγής μετοχών στο Χρηματιστήριο καθώς επίσης και το μοντέλο των εταιρειών που πρόκειται να εισαχθούν στη Νέα Αγορά. Σκοπός του βιβλίου είναι να αποτελέσει ένα πρακτικό εργαλείο σύγχρονης ανάπτυξης και επενδυτικής στρατηγικής αλλήλ και να φέρει τον απλό επενδυτή, τον επιχειρηματία, τον άνθρωπο της αγοράς πιο κοντά στην ενημέρωση, την ανάλυση και τη γνώση της αγοράς των επενδύσεων. Το παρόν βιβλίο προσφέρει συγκεκριμένες λύσεις και κατευθύνσεις, πάνω στα σύγχρονα προβλήματα που προκύπτουν στη χρηματιστηριακή αγορά, τεκμηριωμένες με πλήρη αναφορά σε πρακτικά παραδείγματα και προηγούμενες εμπειρίες από την αγορά.



the maritime scene NEWS

TO WHOM IT MAY CONCERN

Please be advised that we, the undersigned member of the Board of Directors of CyberShipping Inc. of Marshall Islands, have notified the company that, with effect as of Thursday, 14 March 2001, have resigned as members of the Board of Directors of the above company. A Court Bailiff served our Letter of Resignation to CyberShipping Inc. in Akti Miaouli and with cc: to Ion Livas, 5 Ygiar Str., Piraeus. We take this step with regret after we have reluctantly arrived at the conclusion, that we are not in a position to perform the duties we had hoped to play as Directors of CyberShipping Inc. as we feel uncomfortable with the way the company's financial matters hereunder accounting for US\$ amounts received according to receipts issued by Ion Livas and as we feel we cannot, with Ion Livas at the wheel, safeguard the shareholders interest in accordance with the open-book policy outlined in the company's website and elsewhere. Our decision was made after a meeting with a mediator on Tuesday, 13 March 2001 during which we became fully convinced that Ion Livas' interest is access to the company's Blocked Bank Account for Internet Investors «if need be» and that Ion Livas thereby disregard the interest of the Shareholders of CyberShipping Inc.

Sincerely, Mia Jensen Soren Lavrsen

TO WHOM IT MAY CONCERN

Much to my surprise, I have seen my name included in the shareholders ledger of CyberShipping Inc., posted on their website. I categorically declare that I have never had any association with this company, neither professionally nor personally. Naturally, it is untrue that I own any shares of this company. This is stated without prejudice.

George Bissias
Lawyer.

CONFERENCE «NAVIGATOR 2001»

On March 7th 2001 at the BALLROOM of ATHENS LEDRA MARRIOTT HOTEL, NAVIGATOR S.A., that represents more than 35 Agencies and Towing Companies worldwide, organized under the support of the Ministry of Mercantile Marine and the co-operation of the University of Piraeus - Department of Maritime Studies, the Masters and Mates Union of Greek Merchant Marine, HELMEPA and the Embassies of Brazil, India, Canada, South Korea and South Africa, the Conference «NAVIGATOR 2001» with main topic being :

«THE SHIP'S AGENCY IN THE NEW MILLENNIUM»

Speakers at the Conference were the Professor of Piraeus University Mr Goulielmos Alexandros, the Commandant of the Hellenic Coast Guard Vice - Admiral Syrigos Andreas, the President of the Masters and Mates Union of Greek Merchant Marine Mr Kouzilos Evangelos, the President of HELMEPA Mr Mitsatsos Dimitrios, the Executive Director of THENAMARIS SHIPS MANAGEMENT Mr Vordonis Emmanouel, the Managing Director of NAVIGATOR S.A. Mr Bezantakos Dimitrios, representatives from the Embassies of Brazil, India, Canada, South Korea and South Africa and as well as Agency Companies from the above mentioned countries.

The aim of this Conference is to be established within the demanding Hellenic Shipping Community and to take place every year. Primal concern of NAVIGATOR S.A. is to suggest to the Greek Shipping Offices, Agents and Towing Companies that as the time goes by, they have proven the high quality of their services. LEDRA MARRIOTT's meeting gathered more than 250 executives from the largest Shipping Companies- Owners, Operations, Quality & Technical Managers, who honored by their presence this event and called us on to continuing our efforts and repeat it annually.

NAVIGATOR S.A. feels beholden to thank the Sponsors :

COMPULINK NETWORK S.A. - MAS A.E. - PYLONES HELLAS - M.KYRIAZAKOU S.A. - ΓΕΝΙΚΗ ΦΙΛΤΡΩΝ - ΜΕΓΑΤΕΧΝΙΚΑ ΕΠΕ - ΤΣΟΥΚΑΤΟΣ & ΣΙΑ Ο.Ε. - MARINE SERVICES S.A. - ZOUIROS SHIPPING S.A.



LONDON CLUB KEEPS WEATHER EYE ON CHARTER PARTY PERFORMANCE REFERENCES

THE London P&I Club has advised its members to beware the possibility of confusion arising from the inclusion of different methods of measuring sea and swell conditions in charter party performance clauses. In its latest StopLoss Bulletin, the Club says that, in response to inquiries from a number of members about references to Douglas Scales, it has received clarification from the UK and World Meteorological Organisations to the effect that Douglas is the name given to a set of tables used to describe sea and swell conditions, but which were never internationally accepted. The Douglas Sea Tables refer to the waves generated by the wind in the locality at the time, the Douglas Swell Tables refer to decaying waves originally generated by distant winds, and the Douglas Sea and Swell Tables are a combination of the two. Although Douglas originally gave no values for heights or wave periods, different publications have over a period of time interpreted the Douglas Scales to produce both; and different interpretations have led to confusion.

LEADING SOCIETIES LAUNCH SWEEPING SAFETY INITIATIVES

American Bureau of Shipping, Det Norske Veritas and Lloyd's Register recently announced a series of initiatives to further improve the safety of international shipping. The three leading classification societies have

agreed on ten actions that will strengthen the classification profession and make poor quality vessels easier to identify and act upon. The past twelve months have highlighted an apparent weakness in the ability of classification societies to respond to critical issues facing the shipping industry. While continuing to support IACS, the three societies will refocus much of their considerable resources on the important quality issues facing the profession and the wider shipping community. The objective of the co-operation is to speed the pace and enhance the quality of decisions in order to meet the expectations and demands for safer shipping. Agreement has been reached amongst the three societies on critical issues including:

- A common scheme for identifying, targeting and monitoring possible substandard vessels
- Align ISM with other safety management control measures by linking future issuance of SMC Certificates to the classification of the vessel. The objective will be to phase out over time the split responsibility that now exists when one society classes the vessel while another judges compliance with the ISM Code. With immediate effect the three societies will for all vessels instruct the surveyors to report at regular annual class surveys whether the conditions are such that an extraordinary ISM audit onboard is recommended
- Leading societies launch sweeping safety initiatives/2
- Strengthen the Transfer of Class Agreement (TOCA) so that the losing society shall deal with Conditions of Class and outstandings before completion of change of class
- Introduce an early warning system to exchange information on sister ships
- Requiring two surveyors in attendance for all special surveys for

tankers and bulk carriers above 15 years of age (third special survey and beyond)

- Co-operate with respect to use of exclusive surveyors
- Establish common basic design criteria for ship design, including hydrodynamic loads and corrosion margins for standard ship types
- Harmonisation of Condition Assessment Programs (CAP)
- Introduce common standards for training and qualification of surveyors
- Increase transparency of information by establishing common formats for onboard and ashore information and increase the amount and quality of information available on the Internet.

The other members of IACS are encouraged to adopt the ten initiatives. However, the adoption of the proposed measures by all IACS members is not a prerequisite for timely implementation by the three societies.

BUREAU VERITAS BUYS LCIE

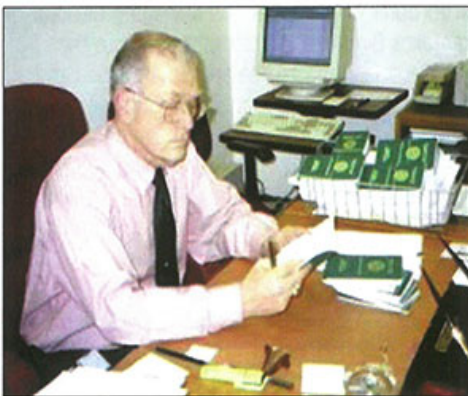
LEADING international classification society Bureau Veritas has bought France's main electricity, electronics and telecommunications certification body, Laboratoire Central des Industries Electriques (LCIE). «The continued expansion of the Bureau Veritas group is good news for our marine clients», says Bernard Anne, head of BV's marine division. «The financial strength and wide industrial coverage of the

LITTON MARINE SYSTEMS COMPLETES FIRST INSTALLATION OF VOYAGE DATA RECORDER WITH MEMORY CAPSULE

Litton Marine Systems recently completed the first installation of a complete Voyage Data Recorder (VDR) with IMO-compliant protective memory capsule. The Litton VoyageMaster VDR system was installed on the new Royal Caribbean International cruise ship Radiance of the Seas at the Meyer Werft shipyard in Papenburg, Germany. The VDR is designed to perform a similar function to an aircraft's «black box», recording vital information from the ship's sensors and voice recorders in a hardened data capsule for analysis by safety investigators following an incident at sea. International Maritime Organization (IMO) regulations require that all new ships over 3,000 grt, constructed after July 1, 2002, be fitted with an approved VDR. The VoyageMaster VDR system has been designed to meet or exceed all requirements of IMO A.861.20, IEC 61996 and EC Directive 1999/35/EC. Type approval testing has been completed, and full IMO type acceptance and EU Wheelmark are expected from DNV within the next three months, according to King. The small, lightweight protective memory capsule is designed with a unique single-handed quick release mechanism for easy recovery. It meets the most stringent requirements for impact and fire resistance, and it is designed to withstand deep-sea pressures at up to 6,000 meters. Beyond the «black box» function, the VoyageMaster VDR can be configured to supply the ship and office administration systems with critical voyage data for automated reports/logs, voyage performance, trends, analysis and more. This optional configuration may also include a satellite interface for transferring critical VDR data from ship to shore.

group means we have the resources to invest in technology and personnel, backed by research, which is not easy to match for other classification societies. And we can use the expertise we have in one sector to help in others. The telecommunications expertise in LCIE offers clear synergies of great value to shipping.» LCIE is an EC-notified body for certifying all forms of electricity, electronic and telecommunications systems. It also acts as a consultant and offers meteorological services. It has offices in France, the USA and China, with 430 staff. Its annual turnover was Ffr210m in 2000.

MARSHALL ISLANDS SHIPOWNERS CAN NOW VERIFY SEAFARER CERTIFICATIONS ON THE WEB



The Marshall Islands registry, administered by International Registries, Inc. (IRI), announced March 18, 2001 that vessel owners and operators throughout the world can verify potential employees' Marshall Islands seafarer

documents on the IRI Web site. «Our Web site was one of the first to feature a searchable database including all of the valid licenses, seafarers' ID books and special qualifications issued», said Capt. James R. Norman, vice-president of Seafarers' Identification and Certification. «This facility was created several months ago and has already assisted the international maritime community in preventing the use of fraudulent documents. It is very easy to use by entering a certificate number, a person's name or date of birth.» Captain Norman also indicated that the database of valid certifications, with more than 50,000 entries, is updated weekly. In addition, all Marshall Islands seafarers' documents are closely accounted for, and under the Marine Operations Department's ISO 9002-certified quality system there are special audit procedures in place to prevent abuses such as the unauthorized issuance of certificates to unqualified applicants. Captain Norman's expertise in this area is well earned. He was formerly chief of the Licensing and Evaluation Branch at the headquarters of the United States Coast Guard and has been a participant at IMO since 1978, sitting on the subcommittee on Standards of Training and Watchkeeping. In this role he participated actively in the drafting of both the STCW 1978 and 1995 Conventions on The Standards of Training, Certificate and Watchkeeping for Seafarers.

EUROPEAN EXPANSION FOR IGNACIO DE ROS

BARCELONA-based maritime law specialist Ignacio de Ros has expanded his office by employing a German and an Irish lawyer. Carl Lubach studied law in the Universities of Berlin, Hanover and Madrid. He has previous experience in Germany and with another Spanish law firm. He

speaks German (mother tongue), Spanish and English. Philip Carney graduated in history from Balliol College, Oxford, where he was a Fletcher scholar, before studying law at The College of Law in London. He completed his training contract at Ince and Co. in London. He has experience of a wide range of maritime matters, particularly charter party and bill of lading disputes. In addition, he was part of the team that edited the 5th Edition of the Admiralty Volume of Halsbury's Laws. Ignacio de Ros has been a maritime lawyer in Barcelona for 30 years. He works on behalf of P&I Clubs, insurance companies and non-Spanish law firms. His speciality is dealing with ship arrests and he is the lawyer of choice if an arrest has to be made or lifted quickly. He has made extensive use of computer graphics as a tool for advocacy and is known world wide for his ground breaking work in this field.

GERMANY: SMIT SHEERLEGS TO PERFORM HEAVY LIFTS FOR NEW LOCK ON RIVER EMS

Smit Transport & Heavy Lift has been awarded two contracts to provide heavy lift and transport services during the construction of the Emssperrwerk Lock on the River Ems, near Emden, Germany. German fabricator Stahlbau Lavis has contracted Smit to install the bridge and lockgate elements. Smit will also transport and install six modules for the main lockgates on behalf of Dutch fabricator Hollandia. Over the next 16 months, Smit will make eight visits to the installation site - four on behalf of Stahlbau Lavis and four for Hollandia. The Stahlbau Lavis assignment involves the installation of six steel frame bridge structures (weighing between 240 tonnes and 360 tonnes) and the transport and positioning of five lockgate doors (ranging from 380 tonnes to 530

tonnes). The bridge modules have been fabricated in Aschaffenburg, Germany. Another Smit company, BTS, will transport the five doors from the fabrication site at Bergum, The Netherlands, to the Emssperrwerk Lock.

INSTITUTE OF CHARTERED SHIPBROKERS SPEAKS OUT ON FOOT AND MOUTH

THE Institute of Chartered Shipbrokers (ICS) has spoken out on behalf of the shipping industry in response to the UK government's latest action in the fight against foot and mouth disease. In a letter to Mr J M Scudamore, chief veterinary officer of The Ministry of Agriculture, Fisheries and Food (MAFF), the ICS has voiced its concerns over recent instructions that all wheeled vehicles must be sprayed with disinfectant prior to departure from UK ports, including those being carried in containers. Whilst the Institute fully supports the efforts of the government in tackling the spread of foot and mouth, it has taken issue with the practicalities of the spraying programme. «The requirement to spray vehicles in containers within 24 hours prior to departure is unworkable», says Roy Davies, chairman of the ICS Federation Council. He adds, «Vehicles departing in containers are regularly loaded, and the containers sealed by Customs, significantly in advance of departure. It is therefore impractical for any sealed containers to be re-opened for the purpose of re-spraying the wheels.» Of particular concern to the ICS is the disruption to port operations this will cause and the serious implications for the current Customs clearance system if containers that were previously sealed and certified are re-opened.

DIARY OF EVENTS APRIL 2001

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

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

28-29 April, Chicago, Navy Pier
Ethnic Trade Show of the Year
Organized by Hermes Expo
Tel. + 610 446 1463

5-6 May, New York, Javits Center
Ethnic Trade Show of the Year
Organized by Hermes Expo
Tel. + 610 446 1463

23-26 May, Center HELEXPO, Maroussi, Athens
IBEX ERCON 2001
Organized by EOMMEX S.A.
Tel. + 301 74 91189

28-29 May, London
First Ever Indian Maritime Conference in London
Organized By Deep Singh
Tel.: +44 20 8540 0366

Seminars at the Erasmus University Faculty Club.
Professor of Maritime Economics Hercules E. Haralambides, tel. +31 10 4081443
Future Ship Sizes and Indications for Hub-Feeder
Niko Wijnolst
Nederland Maritiem Land
Thursday, April 5, 2001
13h00-14h30
H17 Erasmus Faculty Club
Tanker Market Analysis

Colin Cridland
SSY Shipbrokers London
Friday, April 6, 2001
13h00-14h30
H17 Erasmus Faculty Club
Dry Bulk Shipping Prospects
George Gratsos
Standard Bulk Shipping
Thursday, April 19, 2001
13h00-14h30
H17 Erasmus Faculty Club
Future Perspectives for Ports, their Development and Operations
Henk Molenaar
Erasmus University Rotterdam
Friday, April 20, 2001
13h00-14h30
H17 Erasmus Faculty Club
Pilot Services: Public or Private?
Rein van Gooswilligen
Netherlands Port Pilots Corporation
Thursday, April 26, 2001
13h00-14h30
H17 Erasmus Faculty Club

Trends in International Sea Going Labour Market
Stephen Cross
Willem Barentz College
Terschelling
Thursday, April 26, 2001
14h30-16h00
H17 Erasmus Faculty Club
Ship Finance: Practice and Trends
Dagfin Lunde
Nedship Bank
Thursday, May 3, 2001
13h00-14h30
H17 Erasmus Faculty Club
Container Logistics Management and Competent Networks
J. Miedema
Ernst and Young
Thursday, May 10, 2001
13h00-14h30
H17 Erasmus Faculty Club

Η ναυτιλία έχει το δικό της περιοδικό



ΝΑΥΤΙΚΑ
ΧΡΟΝΙΚΑ

ΚΑΡΤΑ ΕΓΓΡΑΦΗΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΗ

SUBSCRIPTION APPLICATION FORM

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

I wish to subscribe to **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: ΛΦΜ:

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ/ADDRESS: Τ.Κ./POST CODE:

ΤΗΛΕΦΩΝΑ/TELEPHONE: FAX:

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

Ημερομηνία/Date .../.../...

Υπογραφή/Signature



Royal Olympic Cruises

ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ ΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΗΣΙΑ ΚΑΙ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ

ΕΛΛΑΔΑ, ΙΤΑΛΙΑ, ΑΙΓΥΠΤΟΣ, & ΤΟΥΡΚΙΑ



Η ΤΕΧΝΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

www.roc.gr

You are
in the centre of
our circles



OLYMPIC
AIRWAYS

www.olympic-airways.gr