

ΤΙΜΗΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΠΡΟΑΓΩΓΗΣ ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΙΑΣ ΑΘ. Β. ΜΠΟΤΣΗ

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 38
ΜΑΙΟΣ 2001
ΤΙΜΗ: 1500 ΔΡΧ.
4,40 ΕΥΡΩ

ΠΑΥΠΗΓΕΙΑ
STOCZNIA SZCZECINSKA

ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ ΠΑΥΤΙΛΙΑ:

Πέοι ρικονομικοί όροι
και δεσμεύσεις

πρόεδρος ΠΑΤ:

Πώς θα αντιμετωπίσουμε το ασφαλιστικό πρόβλημα



Έτοιμοι για το απροσδόκητο!

- Μπορεί να βρίσκεστε στην άλλη άκρη του πλανήτη, οποιαδήποτε ώρα της ημέρας, με πρόβλημα που θέλει άμεση λύση... Η TURBOMED είναι σε ετοιμότητα και μπορεί να έρθει παντού. Σε κάθε σημείο του πλανήτη, κάθε ώρα, μέρα ή νύχτα.



24 HOUR HELP LINE: + 30 1 4614010

TURBOMED

TOTAL TURBINE SERVICES

TEL.: +30-1-4616001 • FAX: +30-1-4616082
e-mail: turbomed@otenet.gr



Royal Olympic Cruises

ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ ΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΗΣΙΑ ΚΑΙ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ

ΕΛΛΑΔΑ, ΙΤΑΛΙΑ, ΑΙΓΥΠΤΟΣ, & ΤΟΥΡΚΙΑ



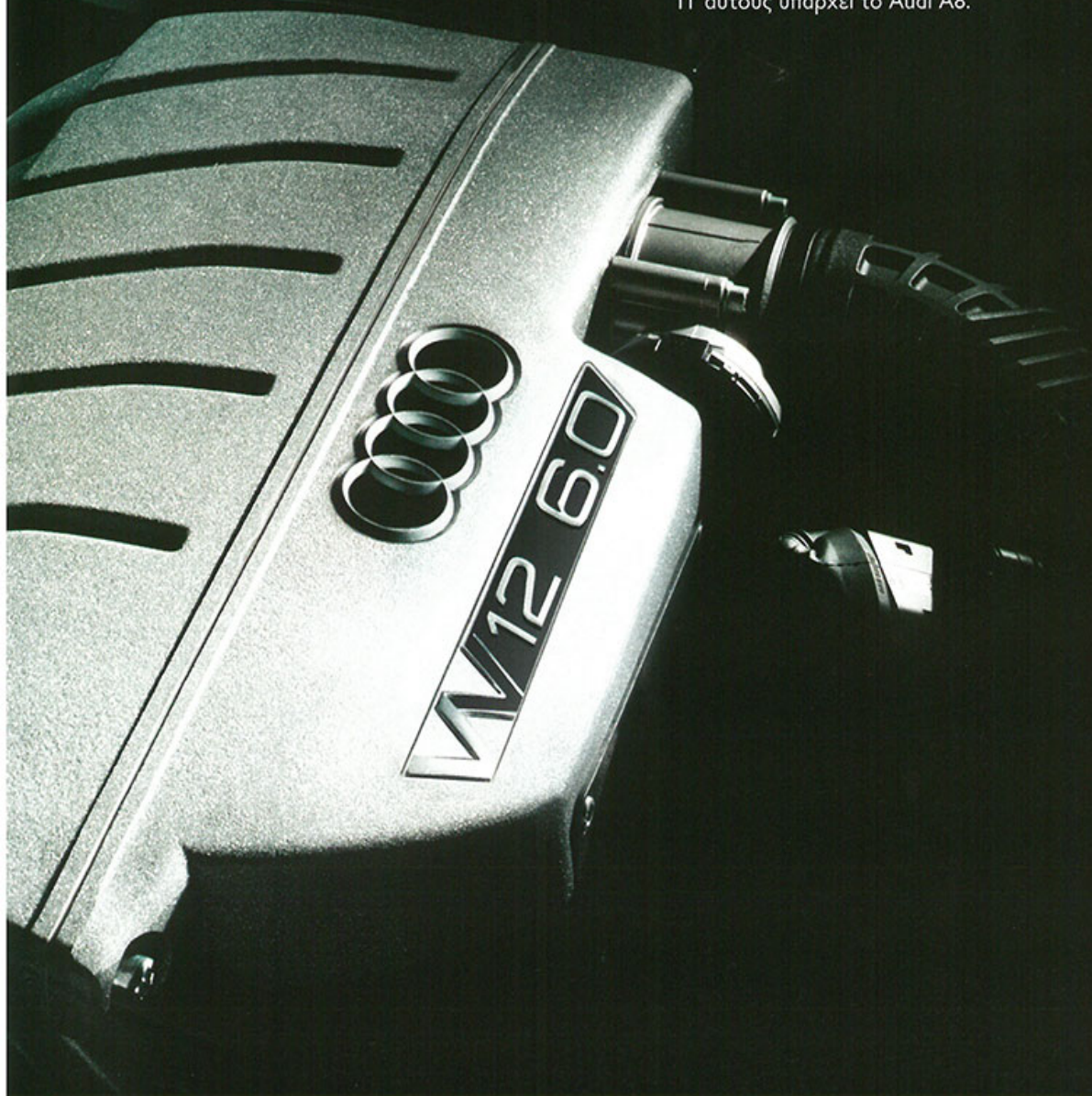
Η ΤΕΧΝΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

www.roc.gr



**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.

Vorsprung durch Technik www.audi.gr

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Μάιος 2001

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



Στο εξώφυλλο, άποψη
του ναυπηγείου
Stocznia Szczecinska
στην Πολωνία



12. ΣΧΟΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

14. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΝΕΑ

20. ΠΑΡΑΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΝΕΑ

24. ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ ΝΕΑ

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ

26. ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ ΝΑΤ
ΚΑΙ ΠΩΣ ΘΑ ΤΟ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΟΥΜΕ
Συνέντευξη του Γιώργου Καψή, προέδρου του ΝΑΤ

ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ

32. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΕΛΛΑΔΑ:
Θεώρηση των οικονομικών σχέσεων
Του Γ. Μπάνου

36. ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΕΠΟΠΟΙΑ:
ΒΙΟΙ ΠΑΡΑΛΛΗΛΟΙ
Του Ξέν. Αντωνιάδη

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ

42. ΟΙ ΔΥΣΚΟΛΕΣ ΜΕΡΕΣ ΠΕΡΑΣΑΝ
Του Κώστα Κληρονόμου, προέδρου
των Μινωικών Γραμμών

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

46. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ:
Καλές προθέσεις, διαφορετικές θέσεις

52. ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ
ΕΙΝΑΙ ΟΙ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΕΣ

ΑΦΙΕΡΩΜΑ: ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

56. ΣΥΓΧΡΟΝΑ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΚΑ ΔΙΚΤΥΑ
ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

MIF LIMITED

NAVIGATING IN THE NEW MILLENNIUM

ART IN DESIGN - Advertising
+ (301) 6517077



Fleet : 16 tankers
Average age : 7.5 years
Total dwt : 1.425 million
dwt on order : 330,000



Listed in Oslo & Bermuda Stock Exchanges



Bloomberg access : MIF.NO

Reuters access : MIF.OL



Website : <http://www.mif.gr>

email : mif@otenet.gr



Fleet Manager



Tsakos Shipping & Trading SA

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



62. ΔΡΑΣΗ ΚΑΙ ΘΥΣΙΕΣ
ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ
ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
ΣΤΟΝ Β' ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΠΟΛΕΜΟ
Του Σωτ. Γεωργιάδη

66. MEMORIES
Το φωτογραφικό «χθες» της ναυτιλίας μας

68. ΠΡΙΝ ΑΠΟ 72 ΧΡΟΝΙΑ
Του Ξενοφώντα Αντωνιάδη

70. ΝΗΟΛΟΓΙΑ

74. ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

76. ΟΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ... ΑΠΕΤΥΧΑΝ,
ΟΙ ΔΥΣΟΙΩΝΟΙ ΔΙΑΨΕΥΣΤΗΚΑΝ

78. AIR NEWS

80. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΒΙΒΛΙΩΝ

82. ENGLISH SUPPLEMENT

Αριθμός φύλλου 38

Μάιος 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 Μαρέλλου
Σύμβουλος Ειδικών Θεμάτων: Ηλίας Γ. Μπίσιος Art Director: Νίκος Αμπλιανίτης Συντακτική Ομάδα: Χάρης Παυλίδης, Νάσος Πουλακίδας
Ειδικοί Συνεργάτες: Ξέν. Αντωνιάδης, Απ. Δόμβρος, Γιώργος Μπάνος, Τάκης Μακρής Οικονομική Διεύθυνση: Ιωάννα Σωτήρχου-Κανάκη
Διεύθυνση Διαφήμισης: Χρήστος Καπάντασης Υπεύθυνη Διαφήμισης: Βενετία Μελεχέ Υποδοχή Διαφήμισης: Νικολέτα Μοίρα

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

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

Πρακτορείο Διανομής Τύπου: ΑΡΓΟΣ Α.Ε.

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

Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.

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

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



serving the marine world since 1936

industrial marine products



wire ropes



**mooring ropes &
polyamide nylon ropes**



**anchors & studlink
anchor chaincables**



container securing systems



**alloy steel chain slings
lifting slings & lashing webbings**



anodes



rubber dockside fenders



shark marine paints



safety equipment





Οι προτάσεις της Κυβέρνησης για το Ασφαλιστικό έχουν ανοίξει, ως γνωστόν, τον ασκό του Αιόλου, αφού οι κλάδοι των εργαζομένων, διά των συνδικαλιστικών ηγεσιών τους, αρνούνται να αποδεχθούν τις κυβερνητικές επιλογές αν δεν γίνουν σημαντικές αλλαγές που, κατά τους εργαζομένους, δεν θα θίγουν τόσο πολύ τα ασφαλιστικά δικαιώματά τους. Βεβαίως, το Ασφαλιστικό ενδιαφέρει και τους ναυτικούς -και την ελληνική ναυτιλία γενικότερα- καθώς το

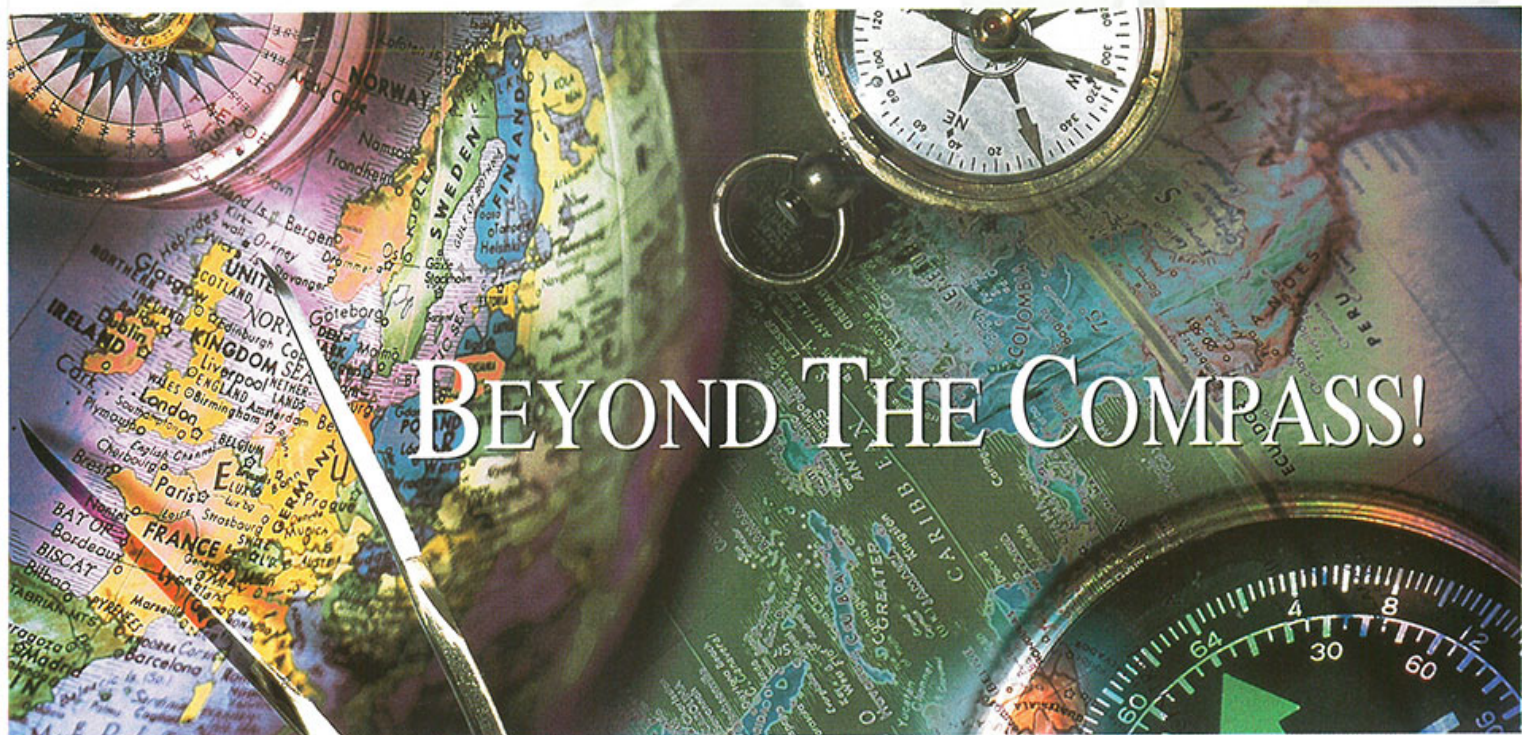
Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο, άλλοτε πανίσχυρο Ταμείο, είναι μεταξύ εκείνων που θα δεχθούν τις σοβαρότερες αλλαγές στο πλαίσιο της διάσωσης του, αφού η άφρων πολιτική προηγούμενων κυβερνήσεων κατέστρεψε ουσιαστικώς το ασφαλιστικό ίδρυμα των Ελλήνων ναυτικών.

Το NAT αποτελεί το πιο εύγλωττο παράδειγμα ασφαλιστικού ταμείου που οδηγήθηκε σε χρεοκοπία. Είναι επίσης ένα από τα πιο χαρακτηριστικά παραδείγματα της ευρωστίας που είχαν κάποτε τα Ταμεία και που αναδεικνύει σε όλο το μέγεθός τους τις ευθύνες των πρώτων κυβερνήσεων της δεκαετίας του '80. Θα αναφέρουμε δε το εξής περιστατικό.

Σε σύσκεψη του διοικητικού συμβουλίου του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου, το οποίο για αρκετά χρόνια μετά τη μεταπολίτευση -και τουλάχιστον επί των κυβερνήσεων Καραμανλή- ήταν ένα από τα πλουσιότερα αν όχι το πλουσιότερο Ταμείο, συζητείται το ζήτημα των αποθεματικών του Ταμείου. Σωτήριο έτος 1976. Δεδομένου δε ότι την εποχή εκείνη η αγγλική λίρα ήταν πολύ ευάλωτη, ο εκπρόσωπος του εφοπλισμού στο Δ.Σ. του Ταμείου, Πατέρας, προτείνει τη μετατροπή μεγάλου μέρους των αποθεματικών σε... χρυσό, προκειμένου να προστατευθεί η περιουσία των ναυτικών και να αυξηθεί, με την προοπτική που είχε το πολύτιμο αυτό μέταλλο σε εποχές διεθνούς νομισματικής αστάθειας. Όλοι -Διοίκηση, εφοπλιστές και ναυτικοί- βρίσκουν περίφημη την ιδέα αλλά και όλοι συμφωνούν ότι η τότε κυβέρνηση, και συγκεκριμένως ο Παναγής Παπαληγούρας ως υπουργός Συντονισμού, δεν πρόκειται να επιτρέψει σε ένα ασφαλιστικό ίδρυμα μία τέτοια επενδυτική πολιτική, διότι θα προκαλούσε φόβους για τη σταθερότητα του εθνικού νομίσματος, αφού αν επιτρεπόταν κάτι τέτοιο θα έσπευδαν και άλλοι θεσμικοί επενδυτές να επενδύσουν σε χρυσό, με σαφέστατο κίνδυνο υπονόμευσης του εθνικού νομίσματος.

Το θέμα, επί του προκειμένου, δεν είναι βεβαίως η μη υλοποίηση της ιδέας, αλλά να καταδειχθεί η δυνατότητα την οποία κάποτε είχε το συγκεκριμένο ταμείο ώστε να εξετάζει το ενδεχόμενο τέτοιων επενδύσεων. Περασμένες εποχές, τις οποίες θυμούνται οι παλιοί ναυτικοί και δικαιολογημένα κλαίνε για την κατάντια του δικού τους μόχθου...

Νίκος Λύμα



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

Lavinia fix their course up to your needs!



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

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

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

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

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

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

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

Διαγεύστηκαν τα κανάλια

Διαψεύστηκαν για τα καλά τις ημέρες του Πάσχα τα τηλεοπτικά κανάλια, που ζητούσαν εναγωνίως... αίμα και ξύλο στα λιμάνια της χώρας. Ούτε καθυστερήσεις ούτε υπεράριθμοι ούτε βλάβες...

Τα πάντα κύλησαν, σχεδόν, άψογα.

Έτσι, δεν μπόρεσαν να βγάλουν χολή κατά της ακτοπλοΐας, κάποια «αστέρια» των τηλεοπτικών δικτύων. Δεν πειράζει, συνάδελφοι... Κάποια άλλη φορά... Άλλωστε, είπατε τόσο στο ναυάγιο του «Εξηρές Σαμίνα» που η ζημιά κατά της ελληνικής ακτοπλοΐας έχει είδη γίνει.

ΚΟΥΙΖ

Ποιος είναι ο ανώτατος αξιωματικός του Λιμενικού Σώματος που προσπαθεί να προσεγγίσει δημοσιογράφους για να προβάλουν το έργο του; Συνάδελφοί του γνωρίζουν τις κινήσεις του και το μόνο που κάνουν είναι να γελάνε μαζί του!..

Πάλι τα ίδια!

Ένα βήμα εμπρός και δύο πίσω από τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Χρήστο Παπουτσή στις σχέσεις του με τους ναυτιλιακούς συντάκτες.

Στο προηγούμενο τεύχος σάς είχα ενημερώσει ότι έκανε κάποιο άνοιγμα προς τους εκπροσώπους του Τύπου.

Τι ήθελε και το έγγραψε; Αμέσως διαψεύστηκε!

Στα μέσα Απριλίου, στην καθιερωμένη εβδομαδιαία συνάντησή του με τους δημοσιογράφους, έριξε «ρουκέτες»...

Είπε, λοιπόν, ο υπουργός ότι κάποιοι πλοιοκτήτες «χρησιμοποιούν δημοσιογράφους για να περνούν διάφορες θέσεις τους», όπως του έχουν εκμυστηρευτεί πλοιοκτήτες!..

Ναι, το είπε, αν είναι δυνατόν.

Πάντως, όλοι τον αγνόησαν και τον άφησαν να μιλάει μόνος του.

Άλλωστε στα παραμύθια δεν υπάρχουν απαντήσεις.

Κρητική φιλοξενία

Όλοι έχετε ακούσει για την κρητική φιλοξενία.

Οι αρμόδιοι των Μινωικών Γραμμών το απέδειξαν και στην πράξη, στο πρόσφατο ταξίδι στη Γένοβα για την παραλαβή του «Festos Palace».

Ξενοδοχεία, εστιατόρια και περιποίηση ήταν ό,τι το καλύτερο.

Απ' ό,τι μου είπαν κάποιοι που συμμετείχαν στην αποστολή,

οι Μινωικές έβαλαν πάλι τα γυαλιά σε εκπροσώπους

άλλων εταιρειών, οι οποίοι σε ταξίδια στο εξωτερικό

έχουν τα πρωτεία

στη... μιζέρια!

Οι καμπίνες έφταιγαν...

Η εταιρεία Στρίντζη προχώρησε στην αναθεώρηση της ναυπηγικής σύμβασης με τα Ελληνικά Ναυπηγεία για την κατασκευή των «Χίος» και «Μύκονος».

Τα 2 πλοία θα παραδοθούν το 2002 αντί για εφέτος.

Η επίσημη δικαιολογία για την αναθεώρηση της ναυπηγικής σύμβασης ήταν «η αλλαγή σχεδιασμού ώστε τα πλοία να διαθέτουν περισσότερες καμπίνες...».

Στην Α' Αθηνών

Να, λοιπόν, που ναυτικές εκδηλώσεις γίνονται και στην Αθήνα.

Τα βραβεία για το λογοτεχνικό διαγωνισμό «Ν. Καβαδία» απονεμήθηκαν σε πανηγυρική τελετή στην Εθνική Σκηνή.

Γιατί προτιμήθηκε η Αθήνα; Μα, τίνος είναι η Α' Αθηνών εκλογική περιφέρεια.

Δικαιολογίες ότι η χωρητικότητα του Δημοτικού Θεάτρου είναι μικρή δεν ευσταθούν.

Οι αίθουσες του ΟΛΠ είναι τεράστιες. Όταν προεκλογικά ο πρωθυπουργός Κ. Σημίτης

χρησιμοποιούσε τις αίθουσες του ΟΛΠ και είχε προσκαλέσει όχι τον... μισό,

αλλά... ολόκληρο τον Πειραιά ήταν καλά;

Ο Στρίντζης

**WHEN YOUR GUARDIAN ANGEL TAKES A BREAK:
KORONAKIS SPECIAL WIRE ROPES**

Because you cannot always rely on someone to watch over you, we now offer you a way of taking safety into your own hands:

D. KORONAKIS Special Wire Ropes product family combine proven Koronakis technologies with new product

innovations for safety, quality and value in a wide range of applications:

Marine, Fishing, Aquaculture, Industry, Constructions, Mining, as well as Construction Cranes, Bridge Cranes, Riggs, Hoisting Machinery, etc.



D. KORONAKIS S.A.

Οι Ευρωπαίοι για την Ακτοπλοΐα μας

**Καθώς πλησιάζει το καλοκαίρι
και ένα πολύ μεγάλο τμήμα
του ευρωπαϊκού τουριστικού
ρεύματος θα κατευθυνθεί
—όπως ελπίζουμε—
προς τη χώρα μας,
είναι φυσικό τα ΜΜΕ
της Ευρώπης να ασχολούνται
και πάλι με την ελληνική
ακτοπλοΐα και ειδικότερα
με τα επίπεδα ασφαλείας
των πλοίων.**

Ειδική εκπομπή αφιερώθηκε από τη ραδιοφωνία της Γερμανίας (NDR 4), εκπομπή που έφερε τον εύγητο τίτλο «Πόσο ασφαλή είναι τα πλοία της ελληνικής ακτοπλοΐας;» και την οποία είχε επιμεληθεί δημοσιογράφος που είχε παρακολουθήσει από το λιμάνι της Πάρου τις προσπάθειες διάσωσης, από τους κατοίκους του νησιού, των ναυαγών του «Εξηρές Σαμίνα».

Σύμφωνα με τον παρουσιαστή της εκπομπής, μέχρι την ημέρα του δυστύχηματος το 1/8 του ακτοπλοϊκού στόλου δεν ανταποκρινόταν στις προδιαγραφές ασφαλείας που ισχύουν στην Ευρώπη.

Αυτό σήμαινε, κατά τον δημοσιογράφο, ότι έως το Φεβρουάριο του 2000 ήσαν σε κυκλοφορία πλοία, τα οποία σε θέματα ασφαλείας δεν πληρούσαν τα ευρωπαϊκά επίπεδα.

Βεβαίως, σε σχετική παρέμβασή του ο υπουργός Ναυτιλίας κ. Παπουτσής διευκρίνισε ότι υπήρχαν περίπου 69 πλοία, από τα οποία είχε αφαιρεθεί η σχετική άδεια, όχι διότι δεν ήσαν ασφαλή, αλλά διότι δεν πληρούσαν τα επίπεδα ασφαλείας που προέβλεπε η Ευρωπαϊκή Ένωση.

Μέσα σε διάστημα ενός μηνός, κατά τον υπουργό, και αφού έγιναν οι απαραίτητες εργασίες, τα πλοία αυτά εξοπλίσθηκαν καταλλήλως ώστε να συνεχίσουν κανονικά τη λειτουργία τους.

Βεβαίως η εκπομπή παραδέχθηκε ότι από τεχνικής πλευράς και σύμφωνα με τους ελέγχους που διενεργεί η γερμανική ADAC, τα περισσότερα ελληνικά πλοία παρουσιάζουν ικανοποιητικό επίπεδο ασφαλείας.

Σε μερικούς τομείς και μάλιστα σε πλοία των ακτοπλοϊκών γραμμών του εσωτερικού, κατά τους Γερμανούς, οι προδιαγραφές που ίσχυαν ήδη, πριν από το δυστύχημα του «Σαμίνα», ήσαν πολύ πιο αυστηρές και από αυτές που προβλέπεται σε άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Για παράδειγμα, προβλέπονται δύο μηχανές -κινητήρες σε κάθε πλοίο, αντί της μιας που ισχύει στην υπόλοιπη Ευρώπη.

Ως άλλο παράδειγμα αυστηρότερων κανόνων αναφέρεται ότι σε περίπτωση κακοκαιρίας, αρμόδιος για τον απόπλου των πλοίων δεν είναι ο εκάστοτε κυβερνήτης (ο οποίος, προθέτουμε, θα υπόκουε τις περισσότερες φορές

τις εντολές της πλοιοκλήτριας εταιρείας), αλλά το Λιμεναρχείο.

Τέλος, το ανώτατο όριο ηλικίας των πλοίων στην ελληνική ακτοπλοΐα από το 2006 περιορίζεται στα 30 χρόνια αντί των 35 που ίσχυε. Στη λοιπή Ευρώπη, όμως, δεν υπάρχει κανένα χρονικό όριο στον τομέα αυτόν.

Το σχετικό ρεπορτάζ έκλεινε με τη διαπίστωση ότι από τον επόμενο χρόνο θα ισχύει η απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και, ως εκ τούτου, στις κερδοφόρες ακτοπλοϊκές γραμμές θα εκτελούν δρομολόγια και άλλα πλοία από διαφορετικές χώρες (α.σ. κάτι το οποίο μένει να το δούμε και στην πράξη) ενώ οι μη κερδοφόρες γραμμές θα επιδοτούνται από το κράτος.

Και ο δημοσιογράφος κατέληξε με τη μάλλον αντιφατική ευχή -σε σχέση με όσα είχε διαπιστώσει προηγουμένως- να αντιληφθούν, με την απελευθέρωση των γραμμών, οι ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες και τα πληρώματά τους τη σοβαρότητα της κατάστασης, τόσο στον οικονομικό τομέα όσο και σε αυτόν της ασφάλειας.

Ωστόσο, συνεπέρανε, μένει να αποδειχθεί αν με τη βελτίωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών θα υπάρξει βελτίωση και στο θέμα της ασφάλειας των πλοίων!

Στις αντιφατικές αυτές επισημάνσεις, ερμηνεία μπορεί να δώσει η επιχειρηματολογία Παπουτσή στην ίδια εκπομπή, στο σχετικό θέμα. Δηλαδή ότι, όταν βυθίστηκε το «Εσθονία» με περίπου 800 επιβάτες, δεν υπήρξε τέτοια σφοδρή κριτική εναντίον της Εσθονίας και της Σουηδίας όπως εναντίον της Ελλάδας στην περίπτωση του «Σαμίνα».

Προφανώς η κριτική έχει οικονομικούς λόγους. Οι διάφοροι tour operators μπορούν, μέσω τέτοιων γεγονότων, να ασκούν πιέσεις στους Έλληνες, ώστε να επιτύχουν χαμηλότερες τιμές για τα τουριστικά πακέτα. Και αυτό η Ελλάδα θα πρέπει να το αντιμετωπίσει με περισσότερη προσπάθεια στον τομέα της επικοινωνιακής πολιτικής.

Άλλού είναι πιο συνετοί

Ενώ στη χώρα μας ο ελληνικός εφοπλισμός αναγκάζεται να σαρκάζει τον τρόπο με τον οποίον γίνεται η συνεννόηση μεταξύ των επιχειρηματιών και του διοικητικού φορέα της Ναυτιλίας, λέγοντας χαρακτηριστικά ότι δεν είναι ντροπή να συνεργάζεται η Κυβέρνηση με τον εφοπλισμό, αλλού προσπαθούν, αντί να αποδυναμώσουν την εθνική σημαία, να την ενισχύσουν.

Παράδειγμα η κυπριακή κυβέρνηση, η οποία εξέδωσε την πρόθεσή της να αναβαθμίσει το κύρος της κυπριακής σημαίας και της κυπριακής ναυτιλιακής διοίκησης.

Βλέποντας οι Κύπριοι μακριά, έχουν σκοπό να αναβαθμίσουν την κυπριακή σημαία έτσι ώστε η Κύπρος να εξελιχθεί σε διεθνές ναυτιλιακό κέντρο μετά και την ένταξη της χώρας στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Το σημαντικό, δε, είναι ότι οι Κύπριοι είναι αποφασισμένοι να προχωρήσουν στην αναβάθμιση του νηολογίου τους, για να εκμεταλλευθούν την ιδιότητα του μέλους της Ε.Ε., τη στιγμή μάλιστα που δεν είναι βέβαιο πότε η χώρα αυτή θα ενταχθεί, λόγω των γνωστών προβλημάτων της! Θα πρέπει να αναφέρουμε ότι ήδη ανεξάρτητοι επιθεωρητές ελέγχουν τα κυπριακά πλοία και η ναυτιλιακή διοίκηση της χώρας αυτής προετοιμάζεται καταλλήλως ώστε να είναι έτοιμη η κυπριακή ναυτιλία για την εφαρμογή της διεθνούς συμβάσεως για την πιστοποίηση και εκπαίδευση των πληρωμάτων, με στόχο να μπορέσει το κυ-

πριακό νηολόγιο να διατηρήσει την ηγετική του θέση παγκοσμίως. Η σχετική σύμβαση μπαίνει σε εφαρμογή την 1η Φεβρουαρίου του 2001.

Σημειωτέον ότι οι κρατήσεις πλοίων υπό κυπριακή σημαία, στα διάφορα λιμάνια ύστερα από ελέγχους, όλο και μειώνονται, γεγονός που καταδεικνύει ότι οι προσπάθειες που καταβάλλονται από τη ναυτιλιακή διοίκηση της Κύπρου έχουν αποτελέσματα.

Χαρακτηριστικό της σημασίας που η κυπριακή κυβέρνηση δείχνει στη ναυτιλία της είναι και το γεγονός ότι ο επικεφαλής της διαπραγματευτικής ομάδας της Κύπρου για την ένταξη της χώρας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, πρώην πρόεδρος της Κυπριακής Δημοκρατίας κ. Γιώργος Βασιλείου, δρα περίπου ως εγγυητής της προστασίας των συμφερόντων της εγχώριας ναυτιλιακής βιομηχανίας από την κυπριακή κυβέρνηση, προκειμένου να διαφυλαχθεί και μετά την ένταξη στην Ε.Ε. το επιτυχημένο καθεστώς μέσα στο οποίο αναπτύχθηκε η κυπριακή ναυτιλία. Ας τα βλέπουν αυτά κάποιοι...

Πάλι το θέμα της συγχώνευσης

Και ενώ αυτά συμβαίνουν στη μικρή και ταλαίπωρη Κύπρο, αναβίωσαν και πάλι οι φημολογίες για το ενδεχόμενο της συγχώνευσης των υπουργείων Μεταφορών και Εμπορικής Ναυτιλίας.

Και αυτό με το επικείμενο της ανάγκης να διαμορφωθεί ένα πιο ευέλικτο κυβερνητικό σκηνικό! Δεν ξέρουμε ποιοι είναι αυτοί που εισηγούνται τέτοιες αποφάσεις στον κ. Σημίτη, είναι προφανές όμως ότι δεν γνωρίζουν τίποτε περί εμπορικής ναυτιλίας και επομένως δεν είναι σε θέση να εκτιμήσουν τη σημασία της, ώστε να μη στριμωχθεί διοικητικά σε ένα υδροκέφαλο υπουργείο, σε μιαν απλή διεύθυνση. Τα επικείμενα ότι στις περισσότερες χώρες ο τομέας Ναυτιλίας καλύπτεται από τα υπουργεία Μεταφορών είναι το ολιγότερο αστείο, διότι δεν υπολογίζεται ο παράγοντας του όγκου της ελ-

ληνικής ναυτιλίας, η σημασία του στην οικονομία και, βεβαίως, η παράδοση. Αν μάλιστα λάβουμε υπ' όψιν ότι, παρά το γεγονός ότι η ναυτιλιακή διοίκηση στη χώρα μας εκπροσωπείται σε υπουργικό επίπεδο και παρ' όλα αυτά, τα τελευταία χρόνια, η ναυτιλιακή πολιτική που έχει ακολουθηθεί δεν είναι και η επιτυχεστέρα, καταλαβαίνει κανείς τι θα περιμένει τον πρώτο συνοληγαματοφόρο κλάδο έτσι και υποβαθμισθεί διοικητικά. Ας ευχηθούμε ότι θα πρυτανεύσουν οι απόψεις των γνωστικών και όχι των αδαών, διότι σε τούτη εδώ τη χώρα πολλοί έχουν δει τα μύτια μας.

Υπέρμετρα αισιοδοξία

Ελπίζει ο εφοπλισμός ότι με την αναδιάρθρωση του εθνικού ασφαλιστικού συστήματος, που είναι υποχρεωμένη να κάνει η Κυβέρνηση, θα αντιμετωπισθεί στη σωστή του βάση και το πρόβλημα του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου.

Αμφιβάλουμε, χρησιμοποιώντας απλώς τη λογική. Πώς θα ήταν δυνατόν στο πλαίσιο μιας συνολικότερης λύσης για τα καταρρέοντα Ταμεία να αντιμετωπισθεί αποτελεσματικά και το πρόβλημα του NAT, όταν τόσα χρόνια, που οι κυβερνήσεις δεν είχαν την πίεση για άμεση εξυγίανση ολόκληρου του ασφαλιστικού συστήματος, δεν κατόρθωσαν να δώσουν λύση στο πρόβλημα ενός μόνον Ταμείου;

Το ότι οι ενέργειες του κράτους είναι εγκληματικές, δεν χωρεί καμία αμφιβολία. Και τούτο διότι επιδεικτικά όλες οι κυβερνήσεις από το 1991, όταν οι εφοπλιστές υπέβαλαν τη μία πρόταση μετά την άλλη, τις αγνοούσαν, παραγνωρίζοντας το τεράστιο κοινωνικό πρόβλημα που θα δημιουργη-

θεί τελικά στο χώρο της ναυτιλίας. Όλες δε οι προτάσεις ήταν προσαρμοσμένες στις κατευθυντήριες γραμμές της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το ασφαλιστικό πρόβλημα. Και όχι μόνο το κράτος παρέβλεψε τις προτάσεις των πλέον αρμοδίων να μιλήσουν για το σχετικό πρόβλημα, αλλά φρόντισε να αποδυναμώσει και το εθνικό νηολόγιο, η συρρίκνωση του οποίου είχε άμεσες επιπτώσεις και στα έσοδα του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου. Τώρα, μέσα στο τρέχον έτος, το έλλειμμα του NAT και του Οίκου του Ναύτου θα φτάσει τα 168 δισ. δρχ., οι συνταξιούχοι αυξάνονται αθροιστικά, ενώ συγχρόνως μειώνεται η σχέση συνταξιούχων προς ενεργεία ναυτικούς αλλιά και προς θέσεις εργασίας.

Ο νέος Αρχηγός Στόλου αντιναύαρχος Α. Αντωνιάδης Π.Ν.

Ο αντιναύαρχος Αντώνιος Αντωνιάδης Π.Ν. γεννήθηκε στην Αθήνα το 1946. Το 1963 εισήχθη στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων, απ' όπου αποφοίτησε το 1967 με το βαθμό του σημαιοφόρου. Ως κατώτερος και ανώτερος αξιωματικός υπηρέτησε σε διάφορες μονάδες του Στόλου. Διετέλεσε κυβερνήτης στο οχηματογωγό ΡΟΥΣΣΕΝ και στο αντιτορπιλικό ΣΦΕΝΔΟΝΗ. Ως επιτελής υπηρέτησε στο Αρχηγείο Στόλου και στο Γενικό Επιτελείο Ναυτικού ως τμηματάρχης ΓΕΝ/Α3-1 και ΓΕΝ/Β3-2. Επίσης υπηρέτησε στο Γενικό Επιτελείο Εθνικής Άμυνας ως τμηματάρχης στη Διεύθυνση Αμυντικής Πολιτικής.



Έχει υπηρετήσει ως υποσπιστής Α' ΥΦΕΘΑ και ως επιτελής ΣΑ/ΣΕΒΑΣ στις Βρυξέλλες.

Ως πλοίαρχος διετέλεσε διοικητής Πλοίων Αποβάσεως και Σχολής Αμφιβίων Επιχειρήσεων. Μετά την προαγωγή του στο βαθμό του υποναυάρχου το 1998 ανέλαβε διοικητής στη Διοίκηση Διοικητικής Μέριμνας Ναυτικού και στη συνέχεια στη Διοίκηση Ναυτικής Εκπαίδευσης.

Με την προαγωγή του στο βαθμό του αντιναυάρχου το Μάιο 2000 ανέλαβε τα καθήκοντα υπαρχηγού ΓΕΕΘΑ, θέση στην οποία παρέμεινε έως τις 27 Φεβρουαρίου 2001, οπότε και τοποθετήθηκε ως αρχηγός Στόλου. Έχει φοιτήσει σε Σχολές Εξωτερικού, όπως Σχολείο ΠΒ (ΗΠΑ) και Σχολείο Εκπαίδευσης Πυροβόλου ΟΤΟ ΜΕΛΑΡΑ/ΣΔΒ ΝΑ-10 (Ιταλία). Είναι επίσης απόφοιτος της Σχολής Γενικής Εκπαίδευσης Αξιωματικών Ναυτικού και Ναυτικής Σχολής Πολέμου.

Σταδιοδρομικά στοιχεία: Σημαιοφόρος 1967, ανθυποπλοίαρχος 1970, υποπλοίαρχος 1974, πλωτάρχης 1979, αντιπλοίαρχος 1984, πλοίαρχος 1991, αρχιπλοίαρχος 1995, υποναύαρχος 1998, αντιναύαρχος 2000.

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



Όλο το πόρισμα του εισαγγελέα Γιατί εξαιρέθηκε ο Ηλ. Στεφανάκος

Όλο το πόρισμα-αναφορά του εισαγγελέα Αντ. Λιόγα για την εξαιρέση του πραγματογνώμονα Ηλ. Στεφανάκου από τα καθήκοντά του για το «Ερπές Σαμίνα» φέρνουν στη δημοσιότητα τα «Ν.Χ.». Το πόρισμα είναι το ακόλουθο:

ΑΝΑΦΟΡΑ-ΠΟΡΙΣΜΑ

Αντωνίου Λιόγα, εισαγγελέα Πρωτοδικών

Προς τον προϊστάμενο της Εισαγγελίας Εφετών Πειραιά

Εις εκτέλεση της υπ' αριθμ. 9495/8-12-00 παραγγελίας σας, ενήργησα προκαταρκτική εξέταση, προκειμένου να διακριβωθεί αν στο πρόσωπο του Ηλία Στεφανάκου του Νικολάου συντρέχουν τα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα, που απαιτούνται από το νόμο για την εγγραφή του στον πίνακα πραγματογνώμων του Πρωτοδικείου Πειραιά και εκθέτω τα ακόλουθα:

Ο Ηλίας Στεφανάκος του Νικολάου δεν διαθέτει τα ουσιαστικά κυρίως προσόντα που απαιτούνται και δεν είναι πρόσωπο κατάλληλο για τη διενέργεια πραγματογνωμοσύνης, καθ' όσον, η μεν ψυχική διαταραχή (συναισθηματική ψύχωση-κατάθλιψη μη ιάσιμη) από την οποία πάσχει, καθιστά αμφίβολη την κριτική του ικανότητα και στερεί τη νηφαλιότητα, την προσοχή, την ενεργητικότητα και την εν γένει ψυχολογική ισορροπία που απαιτείται για τη συναγωγή των πλέον εύστοχων κρίσεων σε πολυπληθικά τεχνικά ζητήματα, ενώ η σωματική του αναπηρία δεν του επιτρέπει την πολύωρη, εντοτική και ενίοτε μακροχρόνια ενασχόληση, η οποία είναι συνθήκες απαραίτητη για τη διερεύνηση ναυτικών ή παρεμφερών ατυχημάτων. Άλλωστε, θα ήταν παράλογο και αντιφατικό να δεχθεί κανείς ότι ο εν λόγω πραγματογνώμων είναι ανίκανος ακόμα και για την εκτέλεση της υπηρεσίας γραφείου αλλήλ ικανός και κατάλληλος για την εκτέλεση των καθηκόντων του πραγματογνώμονα, τα οποία, σε κάθε περίπτωση, απαιτούν περισσότερα προσόντα και μεγαλύτερη ψυχοσωματική καταπόνηση. Επισημαίνεται, τέλος, ότι η εγγραφή του εν λόγω ακατάλληλου, κατά την άποψή μας, προσώπου στον πίνακα πραγματογνώμων του Πρωτοδικείου Πειραιά για το τρέχον έτος μπορεί να διορθωθεί μόνο με τη μη επανεγγραφή του στο νέο ετήσιο πίνακα πραγματογνώμων.

Για το λόγο αυτόν έχουμε τη γνώμη ότι τα αντίγραφα της παρούσας αναφοράς καθώς και της σχηματισθείσας προκαταρκτικής δικογραφίας πρέπει να επισυναφθούν στο φάκελο με την αρχική αίτηση και τα δικαιολογητικά του πιο πάνω πραγματογνώμονα, που τηρείται στην Εισαγγελία Πρωτοδικών Πειραιά, προκειμένου να συνεκτιμηθούν για την επανεγγραφή του ή μη στον επόμενο ετήσιο πίνακα.

Στο σκαρνί 15 για το «Δύστος»

Το δεύτερο παραπεμπτικό βούλευμα για το ναυάγιο του μοιραίου φορτηγού «Δύστος», που είχε κοστίσει τη ζωή 20 ατόμων, εκδόθηκε (ύστερα από 51 μήνες δικαστικών ερευνών) από το Συμβούλιο Εφετών Πειραιά.

Με το υπ' αριθμ. 154/2001 της 18ης Απριλίου βούλευμα παραπέμπονται 15 άτομα να δικάσονται για τη βύθιση του πλοίου στις 28 Δεκεμβρίου του 1996, τρία μήλια ανοικτά της Κύμης.

Το ταιμεντάκι της ΑΓΕΤ-Ηρακλής είχε αποπληρώσει τα Χριστούγεννα από τις εγκαταστάσεις της εταιρείας στον Βόλο για την Ελευσίνα, με μικρή κλίση, όπως είχε καταθέσει ο μοναδικός επιζών, ο 20άχρονος δόκιμος Χρ. Αναγνώστου. Λόγω των κακών καιρικών συνθηκών, ο πλοίαρχος Γ. Τσιταρίκης είχε αποφασίσει το πλοίο να «πιώσει» σε υπήνεμο όρμο στη Σκιάθο. Στις 19.00 της 28ης Δεκεμβρίου 1996 έδωσε εντολή το «Δύστος» να σηκώσει άγκυρα και τρεις ώρες αργότερα συνέβη το μοιραίο. Από τους 21 επιβαίνοντες (17 ναυτικοί και οι υπόλοιποι συγγενείς μελών του πληρώματος), διεσώθη μόνον ο δόκιμος.

Σημειώνεται ότι προ διμήνου με το 70/2001 βούλευμα του Συμβουλίου Πλημμελειοδικών Πειραιά παραπέμπονταν 27 άτομα για να δικάσονται.



Τώρα, με το βούλευμα του Συμβουλίου Εφετών, 12 άτομα (μεταξύ τους ο Περ. Παναγόπουλος των ΕΠΑΤ και τότε πρόεδρος του Ελληνικού Νηογνώμονα καθώς και όλητα μέλη του Δ.Σ. του Νηογνώμονα και της ΑΓΕΤ-Ηρακλής) απαλλάχθηκαν των κατηγοριών.

Για βύθιση του «Δύστος» από αμέλεια και έκθεση σε κίνδυνο, ανθρωποκτονία κατά συρροή από αμέλεια και σωματικές βλάβες παραπέμπονται να δικάσονται οι: Σαρ. Καραντζής, Μαρία Σπυροπούλου και Ν. Μπλούκας, μέλη του Δ.Σ. του Δύστος Ν.Ε., Χρ. Μετζίλοπουλος, Ν. Μαύρος, Κ. Ριτσώνας, Σ. Παπασηληωτόπουλος, Γ. Νικολόπουλος και Κ. Σιαβέλης, μέλη του Δ.Σ. της ΑΓΕΤ-Ηρακλής, Τρ. Λυσιμάχου και Διον. Μελλισσηνός του Ελληνικού Νηογνώμονα, Δημ. Τόλης, εμπειρογνώμων, Παν. Ταντέας, συνταξιούχος, και οι δύτες Σέργ. Μαυρόπουλος και Ευάγγ. Νίκανδρος.



Το νέο υπουργείο

Υπογράφηκε η σύμβαση ανάθεσης του έργου Στέγασης των Κεντρικών Υπηρεσιών του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας μεταξύ της Κτηματικής Εταιρείας του Δημοσίου (ΚΕΔ) και της κοινοπραξίας ΑΕ-ΓΕΚ-Ευρωπαϊκή Τεχνική.

Η δαπάνη του έργου είναι 7.3 δις. Η συνολική επιφάνεια του 37.500 τ.μ. και ευρίσκεται σε περίοπτη θέση στην Ακτή Βασιλειάδη στο λιμάνι του Πειραιά.

Το έργο θα ολοκληρωθεί σε δύο περίπου χρόνια. Το κτίριο είναι υπερσύγχρονων προδιαγραφών λειτουργίας, υψηλής τεχνολογίας πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών και εξοπλισμένο με συστήματα εξοικονόμησης ενέργειας. Εκεί θα είναι και η νέα βάση του σημαντικού για τον ελληνικό εναέριο και θαλάσσιο ζωτικό χώρο Κέντρου Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (ΚΣΕΔ).

Το έργο είναι το πρώτο του προγράμματος Μετεγκατάστασης των υπουργείων στο Λεκανοπέδιο Αθήνας. Το συνολικό πρόγραμμα, ύψους 345 δις. δρχ. προβλέπει την μετεγκατάσταση 13 υπουργείων στην επόμενη τετραετία και συγχρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή

Τράπεζα Επενδύσεων, τον Τακτικό Προϋπολογισμό, το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων και την Κτηματική Εταιρεία του Δημοσίου. Ο Πρόεδρος της ΚΕΔ, συνοδευόμενος από τον εκπρόσωπο της αναδόχου εταιρείας, επισκέφθηκαν τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, κ. Χρήστο Παπουτή και παρουσία της Ηγεσίας του Λιμενικού Σώματος του παρέδωσαν την σύμβαση ανάθεσης του έργου για το νέο κτίριο του ΥΕΝ. Στην παράδοση της σύμβασης, παραβρέθηκαν ο Πρόεδρος της ΚΕΔ, Γερ. Μπριτογιάννης, ο Διευθύνων Σύμβουλος της ΚΕΔ, Αλέξ. Δημακόπουλος, ο Προϊστάμενος της Υπηρεσίας Ειδικών Έργων της ΚΕΔ, Γεώργιος Γκριτσάνης, καθώς και οι εκπρόσωποι της αναδόχου κοινοπραξίας Σταμ. Μυριαδάς και Ιωάννης Καρατάσος. Εκτός του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, παραβρέθηκαν ο Αρχηγός του Λιμενικού Σώματος, Αντιναύαρχος ΛΣ Ανδρέας Συρίγος και οι υπαρχηγοί ΛΣ, Υποναύαρχο ΛΣ Νικ. Οικονομάκης και Χρ. Δελημυχάλης. Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας παίρνοντας στα χέρια του τη σύμβαση ανάθεσης τόνισε ότι είναι μια ιστορική μέρα για το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και συμπλήρωσε: «Παραδόθηκε η σύμβαση ανάθεσης για την δημιουργία του νέου κτιρίου του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Με την μετεγκατάσταση όλων των διάσπαρτων σήμερα υπηρεσιών του υπουργείου στο νέο κτίριο της Ακτής Βασιλειάδη μια νέα εποχή θα ξεκινήσει τόσο για το ΥΕΝ όσο και για την ελληνική εμπορική ναυτιλία. Το νέο κτίριο θα συμβάλει σημαντικά στη βελτίωση της γενικότερης εικόνας του Πειραιά, αφού θα αναπλάσει και θα αναδειχθεί μια υποβαθμισμένη περιοχή του λιμανιού, ενώ θα αποσυμφωρηθεί το κέντρο της πόλης από τις μετακινήσεις εργαζομένων και πολιτών στο υπουργείο. Οι νέες αυτές άνετες εγκαταστάσεις θα δώσουν σ'όλους τους εργαζομένους στο υπουργείο, πολιτικό προσωπικό και στελέχη του Λιμενικού Σώματος, τις συνθήκες που χρειάζονται για να επιτεθούν με τον καλύτερο δυνατό τρόπο την αποστολή τους. Θα παρακολουθώ στενά, όπως έκανα από τη πρώτη στιγμή της ανάληψης των καθηκόντων μου, τις διαδικασίες για την δημιουργία του νέου κτιρίου, με στόχο να ολοκληρωθεί το συντομότερο δυνατό».

Και το όνομα αυτού... Aztec!



Πρόκειται για το εξηκοστό πλοίο του ομίλου επιχειρήσεων Tsakos, το οποίο παρελήφθη την 30-3-2001 από τα ιαπωνικά ναυπηγεία Imabari, από τον καπετάν Παναγιώτη Τσάκο, τη σύζυγό του, ιατρό, Ειρήνη Σαρόγλου και την κόρη τους Μαρία Τσάκου, καθώς και από στελέχη και φίλους του ομίλου που είχαν προσκληθεί στην τελετή.

Η τελετή της παραδόσεως και παραλαβής πραγματοποιήθηκε στα ναυπηγεία Imabari, που βρίσκονται στην ομώνυμη νησίδα κοντά στη Χιροσίμα και διευθύνονται από την οικογένεια Higaki, που αποτελεί και τον κύριο μέτοχό τους. Προηγήθηκε, στις 29 Μαρτίου, η τελετή της «προπαραδόσεως», κατά την οποία ο καπετάν Παν. Τσάκος αναφέρθηκε ιδιαίτερα στη σημασία της συνεργασίας του ομίλου με το ναυπηγείο και εξέηρε το δημιουργικό έργο που επιτελεί ο όμιλος Higaki. «Οι σχέσεις των δύο ομίλων στηρίζονται πλέον σε γερές βάσεις», τόνισε χαρακτηριστικά ο Έλληνας πλοιοκτήτης.

Τον πανηγυρικό της τελετής παραδόσεως-παραλαβής εκφώνησε -την επομένη- η κ. Μαρία Τσάκου, αφού προηγήθηκε η προσφώνηση του προέδρου των ναυπηγείων κ. Higaki. Η κ. Τσάκου παρέδωσε το σκάφος, που ύψωσε την ελληνική σημαία, στον πλοίαρχο κ. Καρτζόγλου, ευχόμενη «καλοτάξιδο και καλότυχο».

Ανάδοχοι του σκάφους ήταν η Αμερικανίδα κ. Beverly Clark, στέλεχος ομίλου εταιρειών ναυλώσεων, και η Γαλλίδα κ. Brigitte Noury, στέλεχος της τραπεζής Societe General. Το σκάφος ευλόγησε ο αιδεσιμότητος κ. Αμβρόσιος, αρχιμανδρίτης της Ιεραποστολής της Ορθόδοξης Εκκλησίας στην Κορέα. Ο αγιασμός ετελέσθη στη γέφυρα του πλοίου και



Ο καπετάν Παν. Τσάκος με το πλήρωμα του ΑΖΤΕΚ και στελέχη της εταιρείας



Η θραύση του πώματος στο «σάκε» με το «σάκε»

ο κ. Αμβρόσιος έκανε με το αγίασμα τον πλοίαρχο, το πλήρωμα, τις αναδόχους και τους καλεσμένους, ενώ τον «Απόστολο» ανέγνωσε ο καπετάν Παναγιώτης Τσάκος.

Η τελετή έκλεισε στην αίθουσα δεξιώσεων του ναυπηγείου, με τη θραύση του πώματος του δοχείου με το ιαπωνικό παραδοσιακό ποτό σάκε, που έγινε με όλες τις λεπτομέρειες της ιαπωνικής παραδόσεως. Η εκδήλωση, όμως, περιελάμβανε και μίαν έκπληξη! Ήταν το... εξηκοστό πρώτο πλοίο του ομίλου, ένα νεότευκτο aframax, 107.000 τόννων, το οποίο θα παραληφθεί μέσα στο 2002. Τα σχετικά συμβόλαια υπεγράφησαν από τον καπετάν Παναγιώτη Τσάκο και τον κ. Higaki αμέσως μετά την παραλαβή του «Aztec». Το υπ' αριθ. 61 πλοίο του ομίλου, με το οποίο η δύναμη του στόλου φθάνει τους 4.763.474 τόννους, είναι αδελφό των τεσσάρων aframaxes του ομίλου («Olympic», «Toula Z.», «Maria Tsakos», «Athens 2004»).

Το «Aztec» απέπλευσε από την Ιαπωνία την 31η Μαρτίου, προκειμένου να φορτώσει και να πραγματοποιήσει το πρώτο του ταξίδι.



Κωνσταντίνος Χίου



Αλέξανδρος Αγαπάκης

Ελληνικός Νηογνώμονας: Αναδιάρθρωση υπηρεσιών

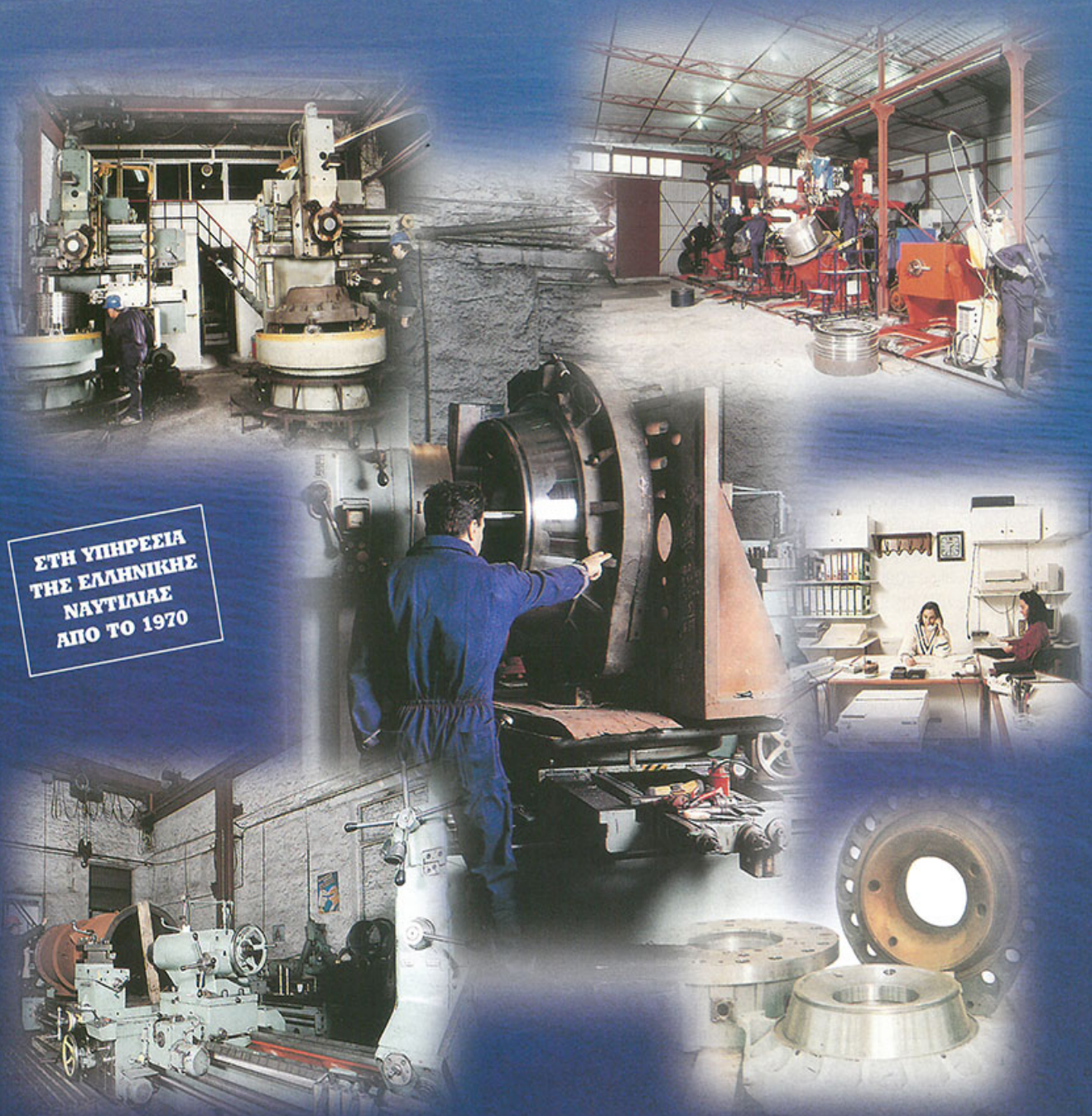
Με τη συμπλήρωση 82 χρόνων στην υπηρεσία της ελληνικής ναυτιλίας ο Ελληνικός Νηογνώμονας στοχεύει σε διεύρυνση σε όλους τους τομείς της ναυτιλίας αλλά και της βιομηχανίας. Για την επίτευξη αυτών των στόχων το διοικητικό συμβούλιο του Ε.Ν. αποφάσισε να προχωρήσει στην αναδιάρθρωση των διοικητικών του υπηρεσιών προκειμένου να επιτύχει την αποκέντρωση των

αρμοδιοτήτων και την ευελιξία των διευθύνσεων και των τμημάτων του.

Μετά την παραίτηση του διευθύνοντος συμβούλου κ. Διονύση Μεθισσηνού, νέος διευθύνων σύμβουλος ανέλαβε ο κ. Κωνσταντίνος Χίου, ενώ στη θέση του τεχνικού διευθυντή τοποθετήθηκε ο κ. Αλέξανδρος Αγαπάκης. Επίσης, στη θέση του διευθυντή τομέα πιστοποίησης ορίστηκε ο κ. Αθανάσιος Γεωργίου και στη θέση του συμβούλου στα θέματα ναυτικής ασφάλειας και σχέσεων με ναυτιλιακούς φορείς ορίστηκε ο κ. Νικόλαος Καθύβας.

GENERAL SHIPS' REPAIRS

PANAGIOTIS P. LIAKOS



ΕΤΗ 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



Η Ελλάδα πρέπει να αναλάβει μεγαλύτερες πρωτοβουλίες

Με 70 Έλληνες μέλη, οι οποίοι διαθέτουν 420 πλοία, η Ελλάδα πρωταγωνιστεί στο διεθνές ναυτιλιακό Forum και στην Ευρωπαϊκή Ένωση ως μέλος της Intertanko, της διεθνούς ένωσης ανεξάρτητων πλοιοκτητών δεξαμενόπλοιων.

Αυτά δήλωσε ο νέος διευθύνων σύμβουλος της Intertanko κ. Peter Swift, ο οποίος εξελέγη την 1η Φεβρουαρίου του 2001, κατά τη διάρ-



Ο κ. Peter Swift

κεια συνέντευξης Τύπου που δόθηκε σε κεντρικό ξενοδοχείο της Αθήνας, από κοινού με τον κ. Ερρίκο Κέρτσκοφ, πρόεδρο του ελληνικού forum.

Αναλυτικότερα ο κ. Peter Swift τόνισε με αφορμή το πακέτο «Erika 1»:

Μέχρι σήμερα με την επικοινωνιακή πολιτική που ακολουθήθηκε βρισκόμαστε στο επίκεντρο της επικαιρότητας μόνον όταν συνέβαινε κάποιο ατύχημα, των οποίων ο αριθμός παραμένει μικρός σε σχέση με τις πηγές που ρυπαίνουν καθημερινά τον πλανήτη μας. Πιστεύω, λοιπόν, ότι πρέπει

να είμαστε ανοικτοί στη δημοσιότητα αφού δεν έχουμε να κρύψουμε τίποτα. Παράλληλα, χρειαζόμαστε ισχυρά Classification societies ενώ πρέπει να επιτύχουμε την ομοιομορφία των νομοθεσιών αφού κάθε χώρα έχει διαφορετικές νομοθεσίες από την άλλη όπως συμβαίνει, για παράδειγμα, με τις ΗΠΑ όπου κάθε Πολιτεία έχει διαφορετική νομοθεσία για τα δεξαμενόπλοια.

Ο κ. Ερρίκος Κέρτσκοφ υπογράμμισε για το ρόλο της Intertanko:

Η γνώμη της Intertanko είναι ευπρόσδεκτη παντού. Και όταν συνέβη το ατύχημα του «Erika» οι Γάλλοι ζήτησαν όχι μόνον την άποψη αλλά και τη βοήθεια της διεθνούς ένωσης ανεξάρτητων πλοιοκτητών δεξαμενόπλοιων. Η Ελλάδα έχει τρία μέλη στο Executive Committee και οκτώ μέλη στο Συμβούλιο που είναι και το ανώτατο όριο. Όσον αφορά την Ευρωπαϊκή Ένωση ο κ. Κέρτσκοφ υπογράμμισε: «Δυστυχώς μέσα στην Ε.Ε. δεν αντιμετωπίζουμε ανθρώπους που έχουν γνώση με τα ναυτιλιακά θέματα: όπως η Loggia de Palacio η οποία εισήχθη την απόσυρση των παλιών δεξαμενόπλοιων. Κίνηση που βρήκε σύμφωνη την ισπανική κυβέρνηση που ως πρώτο στόχο είχε τα σύγχρονα ισπανικά ναυπηγεία, τα οποία είναι σχεδόν κλειστά με αποτέλεσμα να έχουν υψηλούς δείκτες ανεργίας και να έχουν δημιουργηθεί σοβαρά κοινωνικά προβλήματα, να επαναλειτούργησουν.

Τέλος, ο κ. Κέρτσκοφ τόνισε: Η ναυτιλία θα παραμείνει ο κύριος τρόπος μεταφοράς πετρελαίου. Η ημερησία κατανάλωση παγκοσμίως είναι 75 εκατομμύρια βαρέλια. Σε αυτή την τεράστια βιομηχανία οι Έλληνες κατέχουμε το 20% του στόλου.

Γενικότερα η Intertanko έχει: 256 μέλη με 2.076 δεξαμενόπλοια, χω-

Μύθοι κατά του ΟΛΠ

του Νάσου Πουλακίδα

Μύθους εξαπέλυσε κατά του διοικητικού συμβουλίου του ΟΛΠ, σε συνέντευξη Τύπου, η διοίκηση της ΔΕΝ για την τιμολογιακή πολιτική που ακολουθείται.

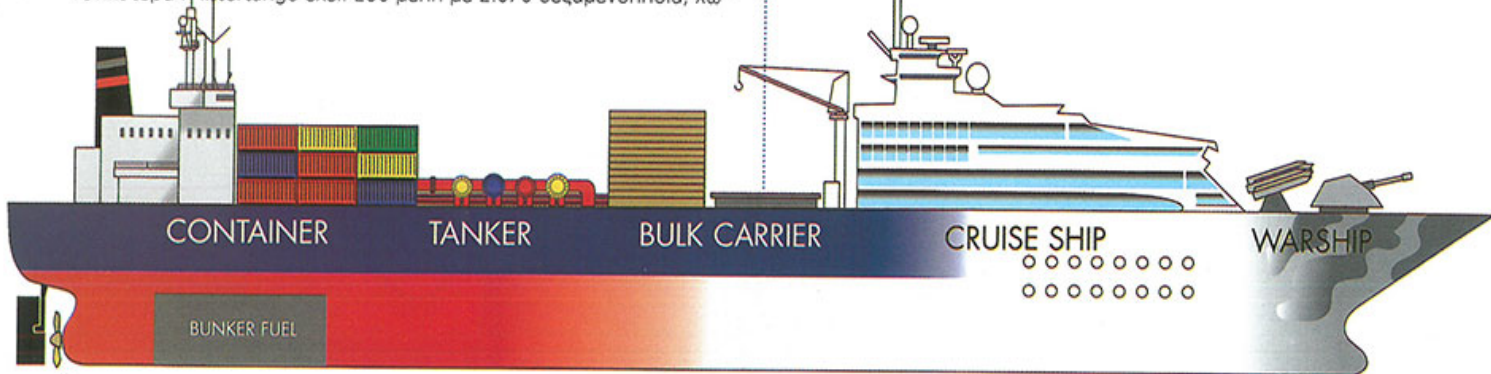
«Η διοίκηση του ΟΛΠ αποφασίζει και διατάσσει! Έχουν γίνει περισσότεροι δημόσιοι απ' ό,τι πριν! Κάποιοι είναι ανεγκέφαλοι και δημιουργούν προβλήματα», ήταν μερικές από τις πιο... ήπιες εκφράσεις που χρησιμοποίησε ο πρόεδρος της ΔΕΝ Ν. Τραυλός. Η διοίκηση της Διεθνούς Ναυτικής Ένωσης κρίνει υπερβολικές τις αυξήσεις τιμολογίων του ΟΛΠ Α.Ε. στα φορτοεκφορτωτικά και αποθηκευτικά δικαιώματα επί τροχοφόρων, καθώς και των αποθηκευτικών δικαιωμάτων στα εμπορευματοκιβώτια εισαγωγής, εξαγωγής και κενών. Ο πρόεδρος της ΔΕΝ (αριθμεί 64 ναυτικά πρακτορεία) Νικ. Τραυλός και ο γενικός γραμματέας Χρ. Αλογοσκούφης υποστήριξαν ότι με τα νέα τιμολόγια του ΟΛΠ -χωρίς καμία προσυνεννόηση ή ειδοποίηση προς τους χρήστες- οι αυξήσεις υπερβαίνουν το 30% και σε κάποιες περιπτώσεις ακόμη και το 1.076%!

Η διοίκηση της ΔΕΝ αντέδρασε έντονα σε αυτές τις αυξήσεις και το αποτέλεσμα ήταν ο ΟΛΠ να ανακοινώσει πως θα ξεκινήσει την εφαρμογή των νέων τιμολογίων από την 1η Ιουνίου.

«Η ζημία θα είναι ετησίως της τάξης των 500 εκατομμυρίων δραχμών για τα έσοδα του ΟΛΠ Α.Ε. αν αυτές οι αυξήσεις ισχύσουν. Πολλά διεθνή μεταφορικά πρακτορεία θα στραφούν σε άλλα ανταγωνιστικά λιμάνια και το έργο στο λιμάνι του Πειραιά θα μειωθεί δραστηρικά», ισχυρίστηκε ο κ. Τραυλός.

Η ΔΕΝ υπέβαλε αίτημα αναθεώρησης αυτών των αυξήσεων και στον υπουργό Εθνικής Οικονομίας Γιάννο Παπαντωνίου, ενώ στις 3 Μαΐου αντιπροσωπεία εκπροσώπων 10 μεγάλων αυτοκινητοβιομηχανιών θα επισκεφθεί τη χώρα μας και θα ζητήσει από τη διοίκηση του ΟΛΠ Α.Ε. αλλαγή ρότας σε αυτές τις αυξήσεις οι οποίες μετακυλούνται στο καταναλωτικό κοινό. Ακόμη, η διοίκηση της ΔΕΝ ζήτησε να σταματήσει από τον ΟΛΠ Α.Ε. το καθεστώς προκαταβολών για φορτία καθώς και η καταβολή ποσού 10% για τυχόν έξοδα. «Δεν είναι δυνατόν να μας θεωρούν αφερέγγυους εμάς που προσφέρουμε το 90% των εσόδων στον ΟΛΠ», είπε χαρακτηριστικά ο κ. Τραυλός.

ρητικότητα 164,5 εκατ. dwt με μέσον όρο ηλικίας τα 13,4 έτη. Τα μέλη της Intertanko ελέγχουν σχεδόν το 70% του στόλου δεξαμενόπλοιων που ανήκει σε ανεξάρτητους πλοιοκτήτες. Μέσα στο έτος 2000 η χωρητικότητα του στόλου αυξήθηκε από 303,2 στα 309,2 εκατομμύρια dwt, αύξηση σε ποσοστό 2%. Το 40% του στόλου της είναι double hull. Τέλος, οι ανεξάρτητοι πλοιοκτήτες δεξαμενόπλοιων ελέγχουν το 80% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενόπλοιων.



YANMAR DIESEL ENGINE CO., LTD

Marine Auxiliary Diesel Engines
Marine Propulsion Diesel Engines

 **YANMAR DIESEL ENGINE CO., LTD.**

TSUJI HEAVY INDUSTRIES CO., LTD

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



NANIWA PUMP MFG. CO., LTD

Marine Pumps, Spare Parts



CONSILIUM US, INC.

Metritape Tank Level Gauging Systems



FRIEDRICH KOCKS GMBH

Deck Machinery



KYMA AS

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



YANMAR ENGINEERING CO., LTD

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

 **YANMAR ENGINEERING CO., LTD.**

TSUJI MARINE SERVICES CO., LTD

Supply of Tsuji Genuine Spare Parts
& Service



TANABE PNEUMATIC MACHINERY CO., LTD

Marine Compressors, Spare Parts



CONSILIUM SELESMAR S.r.l.

IBS, ARPA Radars & ECDIS



SMIT GAS SYSTEMS B.V.

Inert Gas Systems, Nitrogen Generators



BMT SEATECH LTD

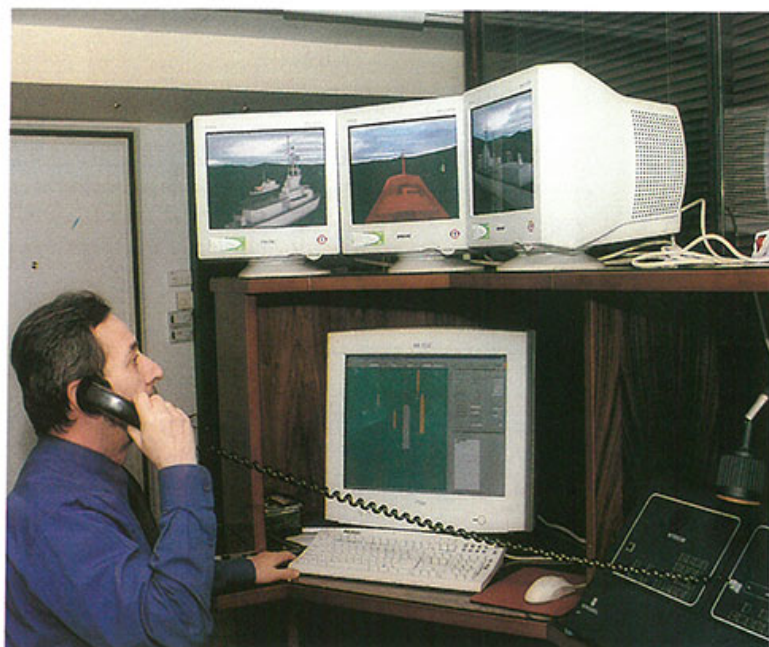
Hull Stress Monitoring Systems
& Real Time Manoeuvring, Berthing and
Training Simulators



A FRANGOULIS COMPANY

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

SPR0201 02.00



Η φιλοσοφία της QMS S.A.

Η εταιρεία QMS - Quality Maritime Services S.A. δημιουργήθηκε το 1997 από την εταιρεία Christou Associates S.A.

Η QMS δραστηριοποιείται στην παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών για τη δημιουργία και εφαρμογή συστημάτων διαχείρισης ποιότητας ασφαλείας και περιβάλλοντος και στην παροχή υπηρεσιών στο χώρο της εκπαίδευσης και της διαρκούς επιμόρφωσης στελεχών και ναυτικών-ναυτιλιακών επιχειρήσεων μέσω του QMS Maritime Training Center.

Τόσο η Christou Associates S.A. όσο και η QMS S.A. προσφέρουν ανελλιπώς τις υπηρεσίες τους στο χώρο της ναυτιλίας και επικεντρώνονται στην ανάπτυξη θεμάτων αιχμής, τα οποία έχουν άμεση σχέση με την ασφάλεια πλοίων, φορτίων, αλλά κυρίως την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.

Για τις υπηρεσίες τους έχουν πιστοποιηθεί με το πιστοποιητικό ISO 9000 από το Ευρωπαϊκό Ινστιτούτο Πιστοποίησης Ποιότητας, το δε εκπαιδευτικό κέντρο πιστοποιήθηκε από το νηογνώμονα Det Norske Veritas με το πιστοποιητικό που αφορά στα Ναυτιλιακά Κέντρα Εκπαίδευσης.

Συγκεκριμένα, το Ναυτιλιακό Κέντρο Επιμόρφωσης της QMS S.A. εδώ και τέσσερα χρόνια έχει προσφέρει τις υπηρεσίες του σε, περίπου, 400 ναυτιλιακές επιχειρήσεις και έχει εκπαιδεύσει περισσότερα από 2.600 στελέχη - αξιωματικούς πλοίων.

Ανάμεσα στα πρότυπα εποπτικά του μέσα συγκαταλέγεται ο άρτιος προσομοιωτής γέφυρας (Bridge Simulator) που διαθέτει όπως και ο προσομοιωτής διαχείρισης φορτίων για τα δεξαμενόπλοια (Cargo Handling Simulator) τις σύγχρονες εκπαιδευτικές μεθόδους που απαιτούν το συνδυασμό θεωρίας και πράξης.

Επικεφαλής των εταιρειών είναι η ναυπηγός-μηχανολόγος κ. Πόπη Αυριντζή, την οποία πλαισιώνουν 22 άτομα ανάμεσα στα οποία συγκατα-

λέγονται 5 ναυπηγοί του Πολυτεχνείου, 4 πρώην αξιωματικοί του Πολεμικού Ναυτικού, πλοίαρχοι του Ναυτικού, αθλητές και απόφοιτοι Πανεπιστημίων και Σχολών Ναυτιλιακών Σπουδών.



Η Franman παίζει ποδόσφαιρο

Η εταιρεία Franman Ltd δημιούργησε πρόσφατα και ποδοσφαιρική ομάδα (5x5) η οποία ετοιμάζεται να συμμετάσχει στο πανελλήνιο πρωτάθλημα Calceto 5x5.

Στις φανέλες της Franman Ltd αναγράφεται η εταιρεία «Yanmar», ένα από τα πρώτα ονόματα στην παγκόσμια αγορά ηλεκτρομηχανών τις οποίες προωθεί στην ελληνική αγορά με μεγάλη επιτυχία τα τελευταία πέντε χρόνια η Franman Ltd.

Ο Οδηγός Μεταφορών

Η εταιρεία ΙΔΕΑ-Εκδόσεις Τέχνης κυκλοφόρησε τον «Οδηγό Μεταφορών», ο οποίος περιλαμβάνει:

Εθνικές μεταφορές με πλήρη στοιχεία των εταιρειών που υπάρχουν σε ολόκληρη την Ελλάδα, με ανάληψη των εταιρειών που αναχωρούν από Αθήνα ή Θεσσαλονίκη με προορισμούς 576 ελληνικές πόλεις, χωριά, νησιά, και τουριστικών υπηρεσιών. Διεθνείς μεταφορές με όλες τις εταιρείες που υπάρχουν σε ολόκληρη την Ελλάδα, με πλήρη ανάληψη ποιες μεταφέρουν και σε ποιες χώρες του κόσμου αλλά και με ποια μέσα μεταφοράς.

Υπηρεσίες - παροχές - εργασίες - ειδικές εξυπηρετήσεις. Αναλυτικά οι εταιρείες εθνικών και διεθνών μεταφορών που τις παρέχουν.

Χρήσιμα τηλέφωνα και επικοινωνία: πλήρη αναφορά για αεροπορικές εταιρείες, ναυτιλιακές, ταχυμεταφορές, οχηματαγωγά πλοία, πρεσβείες και προξενεία, επιμελητήρια, λιμενικές

αρχές, δίοδια εθνικού δικτύου, υπουργεία, γενικούς όρους διαμεταφοράς και αποθηκεύσεως εμπορευμάτων κ.λπ.



Εργαστηριακά αποβλήτα

Στα γραφεία της εταιρείας «Τεχνική Προστασία Περιβάλλοντος Α.Ε.» πραγματοποιήθηκε ημερίδα για τη Διαχείριση των Εργαστηριακών Αποβλήτων. Η ημερίδα οργανώθηκε στο πλαίσιο ολοκληρωμένης μελέτης που χρηματοδοτήθηκε από τη Γενική Γραμματεία Έρευνας και Τεχνολογίας σχετικά

με τη διαχείριση των αποβλήτων των χημικών εργαστηρίων της χώρας αλλά και διεθνώς, και υλοποιήθηκε από την «Τεχνική Προστασία Περιβάλλοντος Α.Ε.» και το Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων. Οι εισηγήσεις των μελετητών περιλάμβαναν αναφορές στο πρόβλημα της διαχείρισης των εργαστηριακών αποβλήτων και σε μεθόδους διαχείρισής τους, όπως η ανακύκλωση - ανάκτηση, η θερμοκαταστροφή και η μετατροπή τους σε δευτερογενές καύσιμο. Στην ημερίδα συμμετείχαν εκπρόσωποι του υπουργείου Ανάπτυξης, των Πανεπιστημίων Αθηνών και Ιωαννίνων, του Γενικού Χημείου του Κράτους, της Ένωσης Ελλήνων Χημικών, ερευνητικών τμημάτων κ.ά.



ΑΓΓΕΛΙΕΣ

ΠΑΤΜΟΣ Πωλείται αναπαλαιωμένη διώροφη μονοκατοικία 222 τ.μ., 5 δωματίων και λοιπών βοηθητικών χώρων, στην Υπαπαντή Χώρας Πάτμου. Μόνο σοβαρές προτάσεις. Τηλ. 36.09.548.

ΥΔΡΑ Πωλείται ημιτριώροφο πέτρινο παραδοσιακό σπίτι 120 τ.μ., βεράντες, αυλής πηγάστρωτες, δίπλα στο ξενοδοχείο ΝΕΦΕΛΗ. Μόνο σοβαρές προτάσεις. Τηλ. 36.09.548.

Άμεση Αποστολή Τηλεφωνικών Παραγγελιών



ΒΙΒΛΙΟΧΑΡΤΟΠΩΛΕΙΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΝΤΥΠΑ

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

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

ΑΜΕΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗ

ΖΩΝΑ & ΟΛΑΝ 44-42 27 300

Το Factory Outlet και το ταξιδιωτικό γραφείο InterArgo Travel σας εύχονται «Καλό Καλοκαίρι»



Αρχή καλοκαιριού και το Factory Outlet επιλέγει το καλύτερο traveling therapy για την εποχή! Ελληνικά νησιά με δωρεάν μετάβαση και επιστροφή, με ακτοπλοϊκά εισιτήρια και τρεις διανυκτερεύσεις σε ξενοδοχεία τριών αστέρων!

Η Μύκονος, η Ζάκυνθος και η Σαντορίνη σας περιμένουν να τις απολαύσετε με τη φροντίδα και την υπευθυνότητα του ταξιδιωτικού γρα-

φείου InterArgo Travel, που ειδικεύεται σε ταξιδιωτικά πακέτα υψηλών απαιτήσεων.

Από το Σάββατο 21 Απριλίου έως και την Παρασκευή 18 Μαΐου 2001 επισκεφτείτε το Factory Outlet και συμπληρώστε τα ειδικά δελητία που θα βρείτε στις δύο εισόδους, προκειμένου να συμμετάσχετε στη μεγάλη κλήρωση που θα πραγματοποιηθεί το Σάββατο 19 Μαΐου και ώρα 13.00 στο Factory Outlet, Πειραιώς 76, Ν. Φάληρο.

Το αγαπημένο σας εκπαιδευτικό πολυκατάστημα σας περιμένει με περισσότερες από 100 επώνυμες μάρκες σε χαμηλές τιμές, για να κάνετε τις αγορές σας και να απολαύσετε μια πραγματικά μοναδική εμπειρία στους άνετους και φιλόξενους χώρους του των 11.000 τ.μ.

Μαζί με τις αγορές σας θα έχετε την ευκαιρία να ενημερωθείτε για τα πακέτα, τις ανταγωνιστικές τιμές και τις προσφορές του InterArgo Travel που σας ταξιδεύει σε Ευρώπη, Αμερική, Ελλάδα, αλλά και σε ολόκληρο τον κόσμο.

Παράλληλα το ταξιδιωτικό πρακτορείο InterArgo Travel, μέλος του διεθνούς ομίλου InterArgo Travel Group S.A., επεκτείνει τις υπηρεσίες του με ένα υποκατάστημα στο χώρο του νέου διεθνούς αεροδρομίου Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος».



Το νέο γραφείο βρίσκεται στο χώρο των αφίξεων του αεροδρομίου και θα λειτουργεί καθ' όλη την εβδομάδα, από τις 6.00 έως τις 23.00.

Σκοπός του υποκαταστήματος είναι η εξυπηρέτηση του εισερχόμενου τουρισμού με υπηρεσίες όπως κρατήσεις και έκδοση αεροπορικών εισιτηρίων για οποιονδήποτε προορισμό, ακτοπλοϊκά εισιτήρια, κρατήσεις ξενοδοχείων, μεταφορές, κρουαζιέρες και ξεναγήσεις. Ταυτόχρονα θα προσφέρει στο επιβατικό κοινό ταξιδιωτικά πακέτα για την Ελλάδα και το εξωτερικό.

Παράλληλα, το νέο γραφείο θα προσφέρει την υποστήριξη του και σε όλες τις εταιρείες, ναυτιλιακές και εμπορικές, που έχουν αναθέσει τον ταξιδιωτικό τους λογαριασμό στην InterArgo. Σε αυτό το σημείο αξίζει να σημειωθεί ότι το InterArgo Travel αντιπροσωπεύει τα πακέτα: Virgin Experience για Αγγλία, ΗΠΑ και Καραϊβική, Bonjour για Παρίσι, Disneyland Paris, γαλλική επαρχία και εξωτικούς προορισμούς και Austrian Holidays για Αυστρία.

Τα κεντρικά γραφεία βρίσκονται στην οδό Μιχαηλοπούλου 75, τηλ.: 74.50.400, fax: 74.50.490, e-mail: info@interargo.gr

BAILIFFS' OFFICES
PAUL BRULOOT - JAN DEDUYTSCHÉ
WIM VERTOMMEN - ANNE SCHAESENS

LANGESTRAAT 149 - 8000 BRUGGE - BELGIUM

TEL. +32 50-33 95 81, +32 50-44 59 23 - FAX. +32 50-34 00 60

PUBLIC AUCTION
of the sea-going vessel SAN FRANCESCO DI PAOLA
(Princess Christine)

Monday THE 21st of MAY 2001 at 15.00 p.m.

in the Burlington Hotel
Kapellestraat 90 at 8400 OOSTENDE

Name of the vessel: "SAN FRANCESCO DI PAOLA" (Princess Christine)
Type: Roll on/Roll off - Cargo ship
Gross tonnage: 4.030,38 T.
Net tonnage: 1.555,15 T.
Building yard: Cantiera Navale di Terreno Riva Trigoso Italy
Building year: 1964
Length overall: 129,02 m
Width: 17,75 m
Moulded depth: 5,65 m
Displacement at summer draft: 5.250 T
Propulsion: 2 main engines Burgmeister & Wain
6 50 VBF 90
6 cylinders
power 3.200 HP/200 rpm each
3 auxiliary engines Burgmeister & Wain

The vessel, moored in the Ostend docks Oosteroever, is to view with admission ticket delivered by the above-mentioned office of bailiffs in Bruges, after appointment and on the 21st of May from 10.00 a.m. till 01.00 p.m.

The vessel will be sold in a single session, subject to the defeasance clause of absence of higher bid within 15 days.

All information is available at the office of the above-mentioned bailiffs in Bruges, where also conditions of sale may be seen.

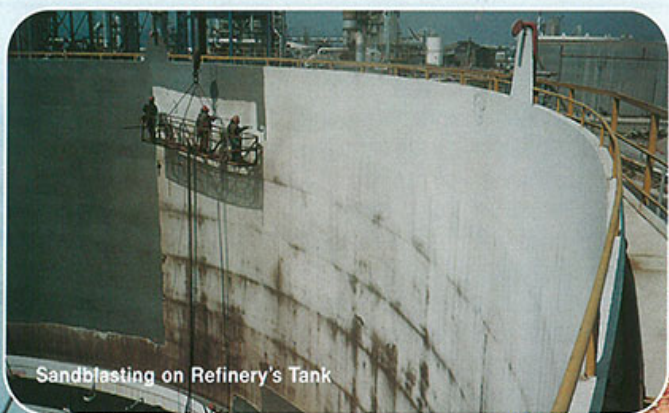
Zisimopoulos & CO.

MARINE & INDUSTRIAL

Since 1978

SANDBLASTING-HYDROBLASTING-PAINTING-CLEANING

The specialists of protection on Metal Surfaces!



More than 55 operators for Sandblasting & Hydroblasting!



Accredited by the RYA



Head Office: 8 Pontion Str., 188 63 Perama, Piraeus Greece

Tel: +301 4412004, Fax: +301 4416524

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



Από τις αρχές Απριλίου ξεκίνησε τα δρομολόγιά του στη γραμμή Πάτρας-Ιταλίας το νέο απόκτημα των Μινωικών «Προμηθέας», το οποίο αντικατέστησε το «Φαίδρα». Το Η/Σ/Φ «Προμηθέας» έχει 2.123 μέτρα ολικό μήκος, 25 μέτρα ολικό πλάτος, ολική χωρητικότητα 26.995 τόν., καθαρή χωρητικότητα 8.099 τόν., 2 πτερύγια ευσταθείας, 4 μηχανές τύπου Wartsilla: 12V46C και δυνατότητα να μεταφέρει

Ο «Προμηθέας» των Μινωικών

1.000 επιβάτες, 600 Ι.Χ. αυτοκίνητα ή εναεθιακά 120 φορτηγά οχήματα διεθνών μεταφορών και 150 Ι.Χ.

Αναπτύσσει υπηρεσιακή ταχύτητα 30 και μέγιστη 31,5 κόμβους.

Το πλοίο διαθέτει: εμπορικό κέντρο, πολυεστιατόρια, σαλόνι-Disco, Bars, παιδότοπο, χώρους ψυχαγωγίας, κινηματογράφο, Video-Games, πισίνες, κυλιόμενη σκάλα, δορυφορικό τηλέφωνο και φαξ, σύστημα απο/επιβίβασης και ειδικά διαμορφωμένες καμπίνες για άτομα με ειδικές ανάγκες. Με τη δρομολόγηση του νέου πλοίου οι Μινωικές Γραμμές αποκτούν σημαντικό πλεονέκτημα στη γραμμή Βενετίας, δεδομένου ότι λόγω της υψηλής ταχύτητας του νέου πλοίου το δρομολόγιο περιορίζεται κατά 5 ώρες.

Το πλοίο αυτό είναι το πρώτο από τα τέσσερα αδελφά σκάφη που ναυπηγούνται στα ναυπηγεία Samsung της Ν. Κορέας για λογαριασμό των Μινωικών Γραμμών και αποτελεί μέρος του σημαντικού επενδυτικού προγράμματος της εταιρείας, για ναυπήγηση συνολικά 8 υπερσύγχρονων υψηλών ταχυτήτων πλοίων, του οποίου η υλοποίηση προχωρά απρόσκοπτα.



«Infinity», το νέο απόκτημα της Celebrity Cruises

Η Celebrity Cruises μόλις παρέλαβε το νέο υπερπολυτελές κρουαζιερόπλοιο «Infinity», το οποίο κατέκτησε την προηγούμενη εβδομάδα στο Fort Lauderdale της Φλόριντα από τα γαλλικά ναυπηγεία Chantiers de l'Atlantique του St. Nazaire.

Πρόκειται για ένα πλοίο-δείγμα υψηλής ποιότητας διακόσμησης και στυλ. Από τα πλέον ενδιαφέροντα σημεία του πλοίου είναι ο υπαίθριος κήπος που δημιούργησε ο Γάλλος ανθοκόμος Emilio Robba. Όπως χαρακτηριστικά σχολίασε ο δημιουργός του, «είναι μία όαση θουλουδιών, που δένει αρμονικά με τη θάλασσα και τον ουρανό».

Το «Infinity» μεταξύ άλλων διαθέτει: 7.500 τετραγωνικά μέτρα Aqua Spa επανδρωμένο με το εξειδικευμένο προσωπικό του Elemis Ltd. Το 80% των καμπίνων του είναι εξωτερικές και το 74% εξ αυτών διαθέτουν βεράντα. Είναι το δεύτερο πλοίο της Celebrity που χρησιμοποιεί τη φιλική προς το περιβάλλον τεχνολογία πρόωσης με τουρμπίνες, η οποία μειώνει την εκπομπή καυσαερίων κατά 90%, ενώ ταυτόχρονα ελαχιστοποιού-

νται ο θόρυβος και οι δονήσεις. Διαθέτει τις μεγαλύτερες ρετιρέ σουίτες από κάθε άλλο πλοίο της κατηγορίας του, οι οποίες καλύπτουν ένα εμβαδόν 3.000 τετραγωνικών μέτρων με τις βεράντες. Το εμπορικό του κέντρο απλώνεται σε περίπου 4.500 τετραγωνικά.

Η μουσική βιβλιοθήκη, Notes, διαθέτει μία τεράστια συλλογή ηχογραφημένων υψηλής πιστότητας, ενώ παράλληλα προφέρει σεπαρέ ιδιωτικής ακρόασης.

Για πληροφορίες σχετικά με δρομολόγια του κρουαζιερόπλοιου και ταξιδιωτικά πακέτα, απευθυνθείτε στον ταξιδιωτικό σας πράκτορα ή στον αποκλειστικό αντιπρόσωπο της Celebrity Cruises, Navigator Travel.

Αυξημένες οι φετινές κρατήσεις για κρουαζιέρες στην Ελλάδα

Κατά 35% αυξήθηκαν οι φετινές κρατήσεις για κρουαζιέρες στην Ελλάδα σε σύγκριση με πέρυσι, βάσει στοιχείων εκπροσώπου της Royal Olympic Cruises. Η ROC, που διαθέτει 6.900 κρεβάτια και είναι η μεγαλύτερη εταιρεία κρουαζιερών στην ανατολική Μεσόγειο, είναι πανέτοιμη για να αντιμετωπίσει αυτή την αύξηση ταξιδιωτών στη χώρα μας. Από σήμερα αρχίζει και επίσημα η έναρξη της περιόδου με τον απόηχο του «Stella Solaris» από το λιμάνι του Πειραιά. Όπως ενδεικτικά ανέφερε ο εκπρόσωπος της εταιρείας, στο συγκεκριμένο πλοίο οι αυξήσεις κρατήσεων έφτασαν στο 53%, στον «Οδυσσέα» στο 28%, ενώ το νεότευκτο «Olympic Voyager», το οποίο επιστρέφει από την Καραϊβική στις 5 Μαΐου και την επομένη αρχίζει κρουαζιέρες, έχει δώσει μεγάλη ώθηση στην ελληνική κρουαζιέρα. Αξίζει να σημειωθεί ότι στις 12 Μαΐου θα καταπλεύσει στον Πειραιά και το καινούριο απόκτημα της εταιρείας, το «Olympic Explorer».



Μεγάλης σημασίας συμφωνία Μινωικών - Grimaldi

Του απεσταλμένου μας στη Γένοβα Νάσου Πουλακίδη

Μπορεί ο πρόεδρος Α. Γκριμάλντι της μεγάλης ναυτιλιακής εταιρείας της Ιταλίας να είχε «κατακτήσει» προ δεκαετιών την Τζίζια Λοθιμπίγκιτα, όμως, μπροστά στους Έλληνες θαλασσοκράτορες... υπέκυψε! Διαβλέποντας την κυριαρχία των Ελλήνων ακτοπλοίων και σε άλλες θαλάσσιες πέραν της Αδριατικής, ήλθε σε στρατηγικής σημασίας συμφωνία με τις Μινωικές Γραμμές για κοινή δραστηριότητα σε ιταλικά, γαλλικά λιμάνια και στην Τύνιδα.

Η κατ' αρχήν συμφωνία «έκλεισε» στις 20 Απριλίου στη Γένοβα της Ιταλίας, μία ημέρα πριν από την παραλαβή του σύγχρονου και υπερπολυτελούς «Festos Palace». Η παράδοση του πλοίου από τα ναυπηγεία Fincantieri έγινε σε πανηγυρική τελετή, παρουσία εκπροσώπων ιταλικών αρχών και του διοικητικού συμβουλίου των Μινωικών.

Ο πρόεδρος της πολυμετοχικής κρητικής εταιρείας Κ. Κληρονόμος κατά τη διάρκεια της τελετής παραλαβής του Festos Palace προέβη στην εξαγγελία της συμφωνίας με το Γκρουπ Grimaldi.

Η ιταλική εταιρεία δραστηριοποιείται σε διάφορες γραμμές, ειδικότερα από το λιμάνι της Γένοβα προς όλα τα κεντρικά λιμάνια της Μεσογείου. Μεταξύ των γραμμών, και μία από τις σπουδαιότερες, είναι αυτή που συνδέει εδώ και 10 χρόνια την Ιταλία με το λιμάνι της Τύνιδας.

Οι Μινωικές και το Γκρουπ Grimaldi κατέληξαν σε συμφωνία για να εξυπηρετούν αυτή τη γραμμή από τα τέλη του 2002. Το πλοίο που θα δρα-

στηριοποιηθεί θα είναι το νεότευκτο «Αριάδνη» το οποίο ναυπηγείται τώρα στη Ν. Κορέα. Βάσει της συμφωνίας θα προσφέρονται κατ' αρχάς τρεις εβδομαδιαίες αναχωρήσεις που ενδέχεται αργότερα να γίνουν καθημερινές, προσεγγίζοντας επίσης και γαλλικά λιμάνια της Μεσογείου. Ο κ. Κληρονόμος και ο κ. Grimaldi χαιρέτισαν με ιδιαίτερη ικανοποίηση αυτή τη στρατηγικού χαρακτήρα συμφωνία. Για το «Festos Palace» (προ 5μήνου από τα ίδια ναυπηγεία παρελήφθη και το «Knossos Palace»), ο πρόεδρος των Μινωικών δήλωσε:

«Το πλοίο θα δρομολογηθεί στη γραμμή Πειραιάς-Ηράκλειο, μετά τη 10η Μαΐου. Βάσει σχεδίου προχωράμε στην ολοκλήρωση του επενδυτικού προγράμματός μας, το οποίο ολοκληρώνεται την άνοιξη του 2003. Το επενδυτικό πρόγραμμα περιλαμβάνει ναυπήγηση 8 υπερσύγχρονων πλοίων, μεγάλων μεταφορικών δυνατοτήτων και υψηλών ταχυτήτων, συνολικού κόστους 300 δισ. δραχμών. Με αυτό το πρόγραμμα επιτυγχάνεται η πλήρης ανανέωση του σημερινού στόλου της εταιρείας και ταυτόχρονα προωθείται η επέκταση των Μινωικών σε γραμμές πέραν του ελληνικού χώρου και της Αδριατικής».

Το νέο απόκτημα της κρητικής εταιρείας έχει μήκος 217 μέτρα και πλάτος 26, μικτό βάρος 37.000 τόνους, αναπτύσσει ταχύτητα 32 κόμβων (θα καλύπτει τη διαδρομή Πειραιάς-Ηράκλειο σε 6 ώρες) και μεταφέρει 2.200 επιβάτες, 660 Ι.Χ. αυτοκίνητα και 110 νταλίκες διεθνών μεταφορών.



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

Με το ασφαλιστικό ζήτημα να αποτελεί σήμερα το σοβαρότερο κοινωνικό πρόβλημα, η συνέντευξη με τον κ. Γιώργο Καψή, πρόεδρο του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου, είναι ιδιαίτερως επίκαιρη.

Πολύ περισσότερο μάλιστα, επειδή το ΝΑΤ, ένα εύρωστο άλλοτε Ταμείο, είναι εδώ και χρόνια προβληματικό και το πρόβλημα τοθετούμενο μέσα στο πλαίσιο της γενικότερης πολιτικής προσέγκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα, συνιστά ανασχετικό στοιχείο στην επιλογή της σταδιοδρομίας στη θάλασσα.

Ο κ. Καψής αποδίδει τον προβληματικό χαρακτήρα, σήμερα, του ΝΑΤ στην αρνητική εξέλιξη του αριθμού των πλοίων -άποψη βεβαίως που αναδεικνύει και τις βαθύτερες αιτίες για τη μείωση του αριθμού των πλοίων τουλάχιστον υπό ελληνική σημαία- και προτείνει μία σειρά μέτρων για την εξυγίανση του Ιδρύματος.



ΓΙΩΡΓΟΣ ΚΑΨΗΣ

πρόεδρος του NAT

Το πρόβλημα του NAT και πώς θα το αντιμετωπίσουμε

Το οργανικό έλλειμμα του NAT υπερβαίνει για το 2001 τα 168 δισ. δρχ. Πόσο επηρεάζει αυτό την ασφαλιστική προοπτική των ναυτικών μας, εν ενεργεία και συνταξιούχων; Και πώς θα αντιμετωπισθεί μακροπρόθεσμα το μείζον αυτό πρόβλημα;

Οι παράγοντες που επέδρασαν στη διαμόρφωση και εξέλιξη της οικονομικής κατάστασης της ασφάλισης των ναυτικών είναι πολλοί και ποικίλοι. Είναι παράγοντες εξωγενείς όπως, για παράδειγμα, η αρνητική εξέλιξη του αριθμού των πλοίων που ασφαλίζουν τα πληρώματά τους στο NAT και ενδογενείς, που οφείλονται κυρίως στην εν γένει συνταξιοδοτική νομοθεσία του.

Ο εντοπισμός αρχικά όλων των παραγόντων που επέδρασαν αρνητικά στην οικονομική εξέλιξη του NAT και στη συνέχεια η ιεράρχησή τους θα δώσει τη δυνατότητα της λήψης των απαραίτητων εκείνων μέτρων που θα αντιμετωπίζουν άμεσα τα πραγματικά αίτια που εκτρέφουν την ελλειμματική οικονομική κατάσταση του NAT.

Πώς το κάποτε εύρωστο, οικονομικά, ίδρυμα έφθασε σε αυτήν την κατάσταση;

Όπως σας είπα και προηγουμένως οι παράγοντες που επέδρασαν στη διαμόρφωση και εξέλιξη του θεσμού της ασφάλισης των ναυτικών είναι πολλοί και ποικίλοι, είναι δυνατόν όμως, λόγω της αλληλεξάρτησής τους, να ομαδοποιηθούν. Για τους παράγοντες αυτούς και την εν γένει κατάσταση που έχει διαμορφωθεί να σας πω, ταυτόχρονα, συνοπτικά και μερικές σκέψεις μου προκειμένου οι αναγνώστες σας να διαμορφώσουν μια περισσότερο σφαιρική και αντικειμενική άποψη.

1. Η αριθμητική εξέλιξη του αριθμού των πλοίων και η δραστηκή μείωση των οργανικών συνθέσεων των πλοίων αυτών, λόγω της εξέλιξης της τεχνολογίας τους και συνεπώς η αριθμητική εξέλιξη του ασφαλισμένου πληθυσμού.

Η εξέλιξη του ναυτεργατικού δυναμικού είναι τέτοια ώστε να δημιουργεί οικονομικά κυρίως προβλήματα στην ασφάλιση του NAT.

Για παράδειγμα, το 1976 ο αριθμός των πλοίων με ελληνική σημαία από 100 κοχ και άνω ήταν 3.509 και ο αριθμός των πλοίων με ξένη σημαία συμβεβλημένων με το NAT ήταν 1.082 (συνολικά 4.591), ενώ σήμερα, το 2001, ο αριθμός των παραπάνω κατηγοριών είναι 1.200 και 115, αντίστοιχα.

Η αρνητική αυτή εξέλιξη του αριθμού των πλοίων και η εξέλιξη της τεχνολογίας αυτών, που προκάλεσε τη δραστηκή μείωση των οργανικών θέσεων των πλοίων (η οργανική σύνθεση των Φ/Γ-Δ/Ξ το 1976

ήταν κατά μέσον όρο περίπου 32 άτομα, ενώ σήμερα περιορίζεται περίπου στα 7), καθώς και η ιδιομορφία του ναυτικού επαγγέλματος (ηλικία εισόδου και εξόδου από το επάγγελμα, διάρκεια και ειδικότητα ναυτολόγησης, εργασία σε πλοία διάφορων κατηγοριών κ.λπ.), επέδρασαν ποικιλόμορφα επί του αριθμού των ασφαλισμένων και εργαζομένων ναυτικών (το 1976 ο αριθμός των ασφαλισμένων στο NAT Ελλήνων ναυτικών ήταν 127.000 περίπου και των εργαζομένων Ελλήνων ναυτικών ήταν 78.000 περίπου, ενώ σήμερα ο αριθμός των παραπάνω κατηγοριών είναι περίπου 39.000 και 22.000 αντίστοιχα), κατά τέτοιο τρόπο που να μην εξασφαλίζεται η ομαλή κοινωνικοοικονομική εξέλιξη της ασφάλισής τους. Ειδικότερα, η επίδραση αυτή προκάλεσε σημαντική πτώση των εσόδων από εισφορές λόγω της απότομης και ακανόνιστης εξέλιξης του εργαζόμενου πληθυσμού και αύξηση των δαπανών για συντάξεις λόγω της πρόωρης συνταξιοδότησης μεγάλου αριθμού ναυτικών (την 1/1/1976 ο αριθμός των συνταξιούχων ήταν 23.671 ενώ σήμερα ανέρχεται σε 64.681).

2. Οι διατάξεις που αφορούν:

• Τις προϋποθέσεις θεμελίωσης σύνταξης γήρατος.

Το NAT, βελτιώνοντας ολοένα και περισσότερο τις λόγω γήρατος συνταξιοδοτικές προϋποθέσεις (η μέση ηλικία συνταξιοδότησης λόγω γήρατος το έτος 1977 ήταν 58 ετών, ενώ σήμερα είναι 53 ετών), ξεπέρασε τα τελευταία χρόνια στον τομέα αυτόν τα όρια κάθε κοινωνικότητας. Μάλιστα, όπως έχουν τα πράγματα, η μέση ηλικία συνταξιοδότησης λόγω γήρατος προβλέπεται να κατέβει και να σταθεροποιηθεί στο 47ο έτος περίπου της ηλικίας ύστερα από περίπου δεκαπέντε χρόνια, γεγονός που θα επιδεινώσει περαιτέρω την οικονομική κατάσταση του NAT.

• Τη διαδοχική ασφάλιση.

Με τον Ν. 4202/61 καθιερώθηκε ο θεσμός της διαδοχικής ασφάλισης, από την εφαρμογή του οποίου αρχικά εξαιρέθηκαν οι ναυτικοί. Όμως, λόγω των προηγμένων κοινωνικοοικονομικών θέσεων του θεσμού αυτού, δεν ήταν δυνατόν η εξαίρεση αυτή να διαρκέσει για πολύ. Έτσι, με τον Ν. 468/74 ο θεσμός της διαδοχικής ασφάλισης επεκτάθηκε και στους ναυτικούς. Η επέκταση αυτή, παρά το ότι έγινε σχεδόν 13 χρόνια μετά την καθιέρωση του θεσμού της διαδοχικής ασφάλισης, δεν συνοδεύτηκε από τα αναγκαία εκείνα μέτρα που θα διασφάλιζαν την εν γένει ίση μεταχείριση μεταξύ των ασφαλισμένων, καθώς και την οικονομική θέση του NAT. Ειδικότερα οι διατάξεις της διαδοχικής ασφάλισης, σε συνδυασμό με τις ευνοϊκές προϋποθέσεις συνταξιοδότησης από το NAT λόγω γήρα-



τος, είχαν αποτέλεσμα τη δημιουργία μεγάλου αριθμού συνταξιούχων, με επακόλουθο την άριστη μεταχείριση των ασφαλισμένων του (συνταξιοδοτήθηκαν και άτομα που περιστασιακά έκαναν τον ναυτικό) και την επιδείνωση της οικονομικής του κατάστασης.

• **Την ελάχιστη ασφαλιστική προστασία.**

Με τον Ν. 1085/80 καθιερώθηκε στο ΝΑΤ για πρώτη φορά η παροχή σύνταξης «ελάχιστης ασφαλιστικής προστασία» σε περίπτωση ισόβιας ανικανότητας ή θανάτου ναυτικού που είχε τουλάχιστον πέντε χρόνια ναυτική υπηρεσία σε συνάρτηση με άλλες ευνοϊκές προϋποθέσεις. Η εφαρμογή των διατάξεων αυτών είχε αποτέλεσμα τη συνταξιοδότηση μεγάλου αριθμού ναυτικών που μάλιστα είχαν εγκαταλείψει το ναυτικό επάγγελμα και συνεπώς την αύξηση των δαπανών του ΝΑΤ.

• **Τον τρόπο υπολογισμού των συντάξεων.**

Το ΝΑΤ ακολούθησε δύο τρόπους υπολογισμού των συντάξεων, που στηρίζονταν στην κλασική έννοια του χρόνου ασφάλισης αλλιώς είχαν διαφορετικές φιλοσοφίες. Ο πρώτος (ίσχυσε από το 1955 μέχρι το 1974) είχε ως βασική αρχή ότι η σύνταξη πρέπει να είναι ανάλογη προς τις αποδοχές όλης της σταδιοδρομίας, δηλαδή, «οι παροχές να είναι ανάλογες προς τις εισφορές όλης της σταδιοδρομίας». Ο δεύτερος (ίσχυε από το 1974 μέχρι και σήμερα) προβλέπει ότι η σύνταξη θα είναι ανάλογη προς τις τελευταίες αποδοχές, δηλαδή «οι παροχές

να είναι ανάλογες προς τις εισφορές της τελευταίας τετραετίας». Ο τρόπος υπολογισμού των συντάξεων που ισχύει δεν ανταποκρίνεται στη σημερινή ναυτική πραγματικότητα. Η επανεξέτασή του αποτελεί τον καλύτερο, αν όχι και μοναδικό τρόπο που απομένει σήμερα για να αρθούν οι αδικίες συνολικά και όχι αποσπασματικά.

3. Η μη ανάληψη από την Πολιτεία δαπανών που προκλήθηκαν στο ΝΑΤ από την εκ μέρους της άσκηση κάποιας κοινωνικής ή μη, οικονομικής πολιτικής και η οποία δεν αντισταθμιζόταν από την εισπραξη εισφορών. Η Πολιτεία άσκησε κατά καιρούς «γενικότερη πολιτική για τους ναυτικούς», μέσα από τον ασφαλιστικό τους φορέα, το ΝΑΤ. Το γεγονός αυτό δεν έχει βέβαια καμία σημασία, αν η Πολιτεία την πολιτική της αυτή, που άλλωστε είχε κοινωνικό χαρακτήρα και άλλωστε όχι, την εξυπηρετούσε με δικές της δαπάνες όπως θα ταίριαζε και όχι με τα αποθεματικά του ΝΑΤ, που αυτό είχε συγκεντρώσει από τις εισφορές των ασφαλισμένων και από τις προόδους των και αντιστάθμιζαν τις μέχρι του σημείου εκείνου, δηλαδή του σημείου που ασκούσε κάποια νέα πολιτική, υποχρεώσεις που αυτό είχε αναλάβει απέναντι στους ασφαλισμένους του. Το γεγονός, όμως, ότι οι παρεμβάσεις αυτές υπηρετούν μια εθνική ή οικονομική πολιτική αναμφισβήτητης αναγκαιότητας και ορθότητας δεν αναιρεί το ακατανόητο της χρηματοδότησης από την ασφάλιση των οικονομικά ασθενέστερων (π.χ. συνταξιοδότηση ομογενών, μείωση των θέσεων εργασίας, μικρές εργοδοτικές εισφορές κ.λπ.). Σε όλες τις χώρες της ΟΝΕ το κράτος χρηματοδοτεί τα ανταποδοτικά συστήματα της κοινωνικής ασφάλισης σε ποσοστό επί του συνόλου των δαπανών του, που κυμαίνεται από 25% μέχρι 50%. Συνεπώς, αβίαστα μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι η χρηματοδότηση του θεσμού στις χώρες της ΟΝΕ διακρίνεται από μια έντονη κοινωνικότητα. Στη χώρα μας παράλληλα με τις κοινωνικοασφαλιστικές εισφορές ο θεσμός χρηματοδοτείται από τους λεγόμενους «κοινωνικούς πόρους» που προέρχονται από το κοινωνικό σύνολο, οι οποίοι και κατά κανόνα χρηματοδοτούν κοινωνικοασφαλιστικά συστήματα που καλύπτουν κοινωνικές ομάδες υψηλής εισοδηματικής στάθμης.

4. Η έλλειψη οικονομικού συστήματος λειτουργίας της ασφάλισης. Το ΝΑΤ δεν έχει νομοθετημένο οικονομικό σύστημα λειτουργίας, δηλαδή αυτό δεν είναι σε θέση να ασκήσει συγκεκριμένη και απόλυτα ελεγχόμενη οικονομική πολιτική. Το γεγονός ότι σε παλαιότερες εποχές είχε αποθεματικά που φαίνονταν ικανά για τη μακροχρόνια λειτουργία του, δεν σήμαινε κατά ανάγκη και την αυτόνομη οικονομική λειτουργία του, γιατί βρισκόταν μακριά από την οριακή κατάσταση μιας ασφάλισης που

Το Ασφαλιστικό δεν αφορά το ΝΑΤ

«Δεν θα πρέπει να περιμένουμε και να καθυστερούμε άλλο. Το ΠΑΣΟΚ έχει εισαγάγει την έννοια του ουσιαστικού διαλόγου. Επιμένουμε στην αξία του κοινωνικού διαλόγου. Όλοι θα πρέπει να προσέλθουν στο διάλογο για το Ασφαλιστικό χωρίς προκατάληψη», ανέφερε προ ημερών ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Χρήστος Παπουτσης και συμπλήρωσε:

«Όλοι πρέπει να συναισθανθούν την κρίσιμότητα των στιγμών. Η μεταρρύθμιση πρέπει να εγγυάται την κοινωνική δικαιοσύνη και να μην πέφτουν τα βάρη στους εργαζομένους».

Ο κ. Παπουτσης αναφέρθηκε και στο ΝΑΤ τονίζοντας: «Οι συζητήσεις τώρα δεν αφορούν τους ναυτικούς. Αυτό δεν σημαίνει ότι το Ασφαλιστικό των ναυτικών υγιαίνει. Δεν είναι αυτή η αλήθεια. Έχουμε και εδώ προβλήματα. Πρέπει να τα δούμε με περισσή ευθύνη. Είχα ζητήσει να συζητηθούν τα προβλήματα από την ΠΝΟ και τους εφοπλιστές. Η συζήτηση που έγινε δεν ήταν σε βάθος. Κατέληξε βέβαια σε κοινό τόπο ότι χρειάζονται αλλαγές, οι οποίες και θα ενισχύσουν την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας».

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας δήλωσε πως θα ξεκινήσει μία ουσιαστική συζήτηση για το μέλλον του ΝΑΤ χωρίς χρονικό περιορισμό.

Ο κ. Παπουτσης αναφέρθηκε και στον απολογισμό των 12 μηνών που βρίσκεται στο υπουργείο υποστηρίζοντας ότι είναι πλούσιος, δίνοντας ταυτόχρονα συγχαρητήρια στα στελέχη του ΥΕΝ που έδωσαν αυτό το διάστημα τον καλύτερο εαυτό τους. «Ήταν μία καλή αρχή για την 4ετία. Αν συνεχίσουμε έτσι, τα αποτελέσματα του χρόνου θα είναι ακόμα καλύτερα», είπε χαρακτηριστικά.

θέλει, υπό ομαλές συνθήκες, το ποσοστό των συνταξιούχων να αντιστοιχεί στο 80% περίπου των εργαζομένων. Κατά καιρούς, βέβαια, διάφορες αναλογιστικές μελέτες που εκπονήθηκαν υπό το κεφαλαιοποιητικό οικονομικό σύστημα για λογαριασμό του NAT, εύρισκαν την οικονομική του κατάσταση όλο και περισσότερο ελλειμματική.

Αυτό οφειλόταν στο γεγονός ότι ενώ κατά καιρούς τροποποιούσε τη νομοθεσία του που αφορούσε τις παροχές ή αναγκαζόταν να ακολουθήσει τις κοινωνικοοικονομικές συνθήκες, με αποτέλεσμα να αυξάνει υπέρμετρα τα έξοδά του, δεν ήταν υποχρεωμένο να ακολουθήσει κάποια οικονομική πολιτική (π.χ. αύξηση ασφαλιστρου), πράγμα που θα επιβαρύνονταν στην περίπτωση που θα λειτουργούσε βάσει κάποιου οικονομικού συστήματος.

Συμπερασματικά, το NAT πολυές φορές εξαντλούσε την πολιτική του στην ικανοποίηση αιτημάτων που συχνά γίνονταν με προνομιακές διατάξεις, αντί να λαμβάνει μέτρα που να εξασφαλίζουν την ομαλή λειτουργία του και την προσαρμογή της ασφάλισής του στις εκάστοτε κοινωνικές συνθήκες.

Τι εμπόδιζε προηγούμενες διοικήσεις να εξυγιάνουν το NAT;

Δεν είμαι σε θέση να απαντήσω στο ερώτημά σας, γιατί αυτό έχει να κάνει με τις εν γένει πολιτικο-κοινωνικο-οικονομικές συνθήκες που επικρατούσαν κατά τη διάρκεια εκτέλεσης του έργου προηγούμενων διοικήσεων και τους λόγους που δεν καρποφόρησαν οι τυχόν προσπάθειές τους. Όμως, πιστεύω ότι αυτό που σήμερα πρέπει να μας απασχολεί είναι ο εντοπισμός των προβλημάτων που επηρέασαν την αρνητική οικονομική εξέλιξη του NAT και ο προσδιορισμός εκείνων των απαραίτητων μέτρων που θα αντιμετώπιζον τη σημερινή κατάσταση.

Ποια είναι σήμερα η αναλογία συνταξιούχων και εργαζομένων και τι κατά τη γνώμη σας πρέπει να γίνει για να βελτιωθεί η σχέση αυτή προς όφελος του Ιδρύματος;

Ο αριθμός των συνταξιούχων σήμερα ανέρχεται σε 64.681, ενώ ο αριθμός των ασφαλισμένων στο NAT ναυτικών υπολογίζεται σε 39.000 περίπου, από τους οποίους εργάζονται κατά μέσον όρο την ημέρα 22.000 περίπου. Με βάση λοιπόν τα σημερινά δεδομένα, η αναλογία συνταξιούχων και εργαζομένων είναι 2,94 προς 1. Μάλιστα, με δεδομένη την τάση μείωσης της μέσης ηλικίας συνταξιοδότησης, όπως σας ανέφερα και σε προηγούμενο ερώτημα, η σχέση αυτή θα γίνει δυσμενέστερη (περίπου 4 προς 1) ακόμη και στην περίπτωση που δεν συμβεί κάτι το συνταρακτικό στο χώρο της εμπορικής μας ναυτιλίας.

Γράφεται και ακούγεται κατά κόρον ότι η σχέση αυτή για να βελτιωθεί προς όφελος της οικονομικής κατάστασης του NAT θα πρέπει να γίνει εγγραφή μερικών εκατοντάδων πλοίων στο Ελληνικό Νοηλόγιο. Αναμφισβήτητο η εγγραφή στο Ελληνικό Νοηλόγιο μεγάλου αριθμού πλοίων θα αυξήσει το κύρος της χώρας μας, θα αυξήσει τις θέσεις εργασίας και θα μειώσει έτσι την ανεργία με αποτέλεσμα να δρα ευεργετικά στην ελληνική οικονομία.

Για το NAT, όμως, η εγγραφή στο Ελληνικό Νοηλόγιο μεγάλου αριθμού πλοίων πρακτικά θα έχει από το ένα μέρος τη μεσοπρόθεσμη εισροή εισφορών και συνεπώς τη μεσοπρόθεσμη μείωση του οργανικού ελλείμματος, αλλά από το άλλο τη μεσομακροπρόθεσμη επιβάρυνση με έξοδα για παροχές συντάξεων και συνεπώς την οικονομική επιδείνωση της οικονομικής του κατάστασης και την αύξηση του οργανικού ελλείμματος έπειτα από μερικά χρόνια. Συνεπώς, για να βελτιωθεί η σχέση μεταξύ συνταξιούχων και εργαζο-

Α ν α κ α λ ύ ψ τ ε το μπλε της Ελλάδας ...



Σκεφθήκατε ποτέ τις διακοπές σας;

- χωρίς να επιλέξετε υποχρεωτικά ένα μέρος;
- με τον τόπο διαμονής σας πάντα δίπλα στη θάλασσα;
- χωρίς να χρειαστεί να κλείσετε δωμάτια;
- χωρίς να σας απασχολούν δρομολόγια πλοίων ή αεροπλάνων;

Σας προσφέρουμε:

- μια διαφορετική λύση για τις διακοπές σας
- έναν διαφορετικό τρόπο ζωής
- με κόστος μικρότερο από αυτό ενός ξενοδοχείου

Egiali
yachting Ltd

Κορυτσάς 10, Αθήνα
Τηλ.: (01) 9817831, Fax: (01) 9837130
www.egiali-yachting.gr
e-mail: egiali@europianet.com



Charter - Management - Maintenance - Marine Equipment Trade

μένων προς όφελος του NAT πρέπει να αντιμετωπισθούν, όπως σας είπα σε προηγούμενα ερωτήματά σας, οι παράγοντες εκείνοι που εκτρέφουν την ελλειμματική οικονομική κατάσταση του NAT και οι οποίοι να βελτιώνουν τόσο την κεφαλαιοποιτική ανταποδοτικότητα του, όσο και να αφήνουν περιθώρια βελτίωσης της οικονομικής κατάστασης και διαβίωσης των συνταξιούχων του σε επίπεδα καλύτερα των σημερινών.

Υπήρξε κατά τη γνώμη σας δυνατότητα, στο παρελθόν, καλύτερων επενδύσεων των αποθεματικών ώστε να είχαν μεγεθυνθεί τα έσοδα του Ιδρύματος;

Δεν γνωρίζω όλα εκείνα τα απαραίτητα στοιχεία που κατά καιρούς θα άφηναν ενδεχομένως περιθώρια κάποιων επενδύσεων με υψηλές για το Ταμείο αποδόσεις.

Εκείνο που γνωρίζω είναι ότι το νομοθετικό πλαίσιο που αφορά στην επένδυση των αποθεματικών των ασφαλιστικών ταμείων δεν άφηνε πολλά, αν όχι καθόλου, περιθώρια για υψηλές αποδόσεις.

Πριν από λίγα χρόνια, βεβαίως, το νομοθετικό πλαίσιο άλλαξε και έδινε τη δυνατότητα για επενδύσεις που θα δημιουργούσαν τις συνθήκες εκείνες για μεγαλύτερες αποδόσεις, όμως το NAT λόγω έλλειψης αποθεματικών δεν μπορεί να εκμεταλλευτεί τη δυνατότητα αυτή.

Έχετε συγκεκριμένη πρόταση για την εξυγίανση του NAT και σε τι συνίσταται αυτή;

Στο χώρο της κοινωνικής ασφάλισης, κάθε πρόταση ριζικής τροποποίησης της αντιμετωπίζεται πάντοτε με δυσπιστία, γιατί περικλείει, λόγω της απομάκρυνσής της από τα καθιερωμένα, τον κίνδυνο της ανωριμότητας και περιπλέκει αντί να βελτιώνει τα πράγματα εφόσον:

- Εκτρέπεται σε αντικοινωνικές επιδιώξεις ή επικίνδυνους οραματισμούς και δεν καταλήγει στην υπόδειξη συγκεκριμένων εφικτών και εξ ορθών λύσεων.
- Αντιμετωπίζεται αποσπασματικά και όχι με γνώμονα το καλώς εννο-

ούμενο γενικότερο συμφέρον.

Στο χώρο της κοινωνικής ασφάλισης, επίσης, δεν είναι δυνατόν να υπάρξει λύση απόλυτα και αντικειμενικά ορθή, γιατί τα δεδομένα τα οποία συνθέτουν την έννοιά της επιδέχονται διάφορα κάθε φορά θεώρηση, συνεχώς δε διαφοροποιούνται.

Το γεγονός αυτό δεν αποκλείει βέβαια τη δυνατότητα υποβολής εξ υπαρχής προτάσεων, γιατί η κοινωνική ασφάλιση δεν είναι στατικός θεσμός αλλά δυναμικός, ο οποίος υποχρεώνει σε συνεχή μετατόπιση των τελικών στόχων και των μεθόδων προσέγγισής των.

Οι προτάσεις αυτές, όπως έχουν τα πράγματα, δεν μπορεί παρά να βασιστούν αποκλειστικά και μόνον σε μέτρα που θα έχουν αποτέλεσμα τη βελτίωση της αναλογιστικής κεφαλαιοποιτικής ανταποδοτικότητας του NAT.

Η βελτίωση αυτή μπορεί να γίνει με την αναθεώρηση μιας σειράς νομοθετικών διατάξεων που ισχύουν σήμερα, η τελική διαμόρφωση των οποίων θα πρέπει να λαμβάνει σοβαρά υπ' όψιν:

- α) Την ιδιομορφία του ναυτικού επαγγέλματος, β) την ανταγωνιστικότητα της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας, γ) τις κοινωνικοοικονομικές συνθήκες που επικρατούν στη χώρα μας.

Με γνώμονα όσα σας ανέφερα προηγουμένως και με μια συνοπτική μελέτη και ανάλυση που έχω κάνει, στη σύντομη θητεία μου ως πρόεδρος του NAT, στους παράγοντες που επέδρασαν στη διαμόρφωση του θεσμού της ασφάλισης των ναυτικών, θεωρώ ότι τα ουσιαστικά εκείνα μέτρα τα οποία θα μπορούσαν να περιορίσουν την παραπέρα επιδείνωση της οικονομικής κατάστασης του NAT είναι τα εξής:

- Η αναθεώρηση και ο εκσυγχρονισμός των διατάξεων που αφορούν τα πρόσωπα που υπάγονται στην ασφάλιση του NAT.
- Η αναθεώρηση και ο εκσυγχρονισμός των διατάξεων που αφορούν τις προϋποθέσεις θεμελίωσης δικαιώματος σύνταξης λόγω γήρατος.
- Η αναθεώρηση και ο εκσυγχρονισμός των διατάξεων που αφορούν τον τρόπο υπολογισμού των συντάξεων.
- Η αύξηση των αποδοχών του ναυτικού επί των οποίων θα υπολογί-

ζονται οι ασφαλιστικές εισφορές.

- Η καθιέρωση κινήτρων που θα έχουν στόχο την αύξηση του αριθμού των ασφαλισμένων στο NAT πλοίων.

- Άρση των ασφαλιστικών ανισοτήτων που επικρατούν μεταξύ των ασφαλισμένων ναυτικών και των ασφαλισμένων άλλων φορέων.

- Η καθιέρωση μέτρων αντιμετώπισης της ανεργίας.

- Η καθιέρωση της τριμερούς συμμετοχής.

Πιστεύω ότι αν τα παραπάνω μέτρα υλοποιηθούν στο σύνολό τους και εφαρμοστούν σε σύντομο χρονικό διάστημα, θα προκύψει οικονομικό όφελος για το NAT, το οποίο θα αρχίσει να μεγαλώνει μεσομακροπρόθεσμα και το οποίο θα δημιουργήσει τόσο για το NAT καλύτερες συνθήκες οικονομικής λειτουργίας, όσο και για τους ναυτικούς καλύτερες συντάξιμες αποδοχές.

GREECE ↔ **ROMANIA**

EUROPE

TRANSPORT

OUR PRICES MAKE THE DIFFERENCE

✓ DRY CARGO

✓ FROZEN FOOD

✓ ADR

GROUPAGE

FULL TRUCK

D.C. MAIOR
CIVIL ENGINEER

MANAGER - CONSULTANT INT'L TRANSPORT

✓ TRANSPORT

✓ STORAGE

✓ CUSTOMS

✓ DOMESTIC TRANSPORT IN ROMANIA (1-20 t)

61-63 LOUKA RALLI, 18534 PIRAEUS, GREECE

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

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

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

Το Α' εξάμηνο του 2001 η NEL LINES συνεχίζοντας το αναπτυξιακό της πρόγραμμα πρόκειται να παραλάβει δύο ακόμα νέα πλοία 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 ΜΟΝΟΗΥΛ



NEL LINES

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ

θεώρηση των οικονομικών σχέσεων

του Τ. Μπάνου

Στα είκοσι τόσα χρόνια που αρθρογραφώ, είχα πολλές φορές την ευκαιρία να εκθέσω τους όρους και τις προϋποθέσεις της μεγιστοποίησης των οικονομικών ωφελημάτων του ελλαδικού χώρου από την ελληνική ποντοπόρο ναυτιλία ως ποσοστού των εξόδων διαχείρισης των πλοίων της τελευταίας. Ήδη όμως, πιστεύω ότι η επιστροφή στο ίδιο θέμα δεν αποτελεί στείρα επανάληψη των ήδη πολλάκις εκτεθεισών απόψεών μου, δεδομένης της εν τω μεταξύ σημαντικής αλλαγής στη σπουδαιότητα κάποιων παραμέτρων που επιβάλλουν διαφοροποιήσεις της ακολουθητέας πολιτικής των εμπλεκόμενων μερών.

ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΕΛΛΑΔΑ



Ο διαχωρισμός «ελληνικής πο-
ντοπόρου ναυτιλίας» και «Ελ-
λήδας» στον τίτλο του παρό-
ντος άρθρου πρέπει να θεω-
ρηθεί με αμιγώς οικονομικούς όρους, εκεί
όπου, πράγματι, η πρώτη, σαν επιχειρηματι-
κή έκφανση με διεθνείς διαστάσεις, πέραν
του χώρου της ελληνικής επικράτειας, δια-
χωρίζεται από τις εσωτερικές οικονομικές
διαδικασίες ή και δεσμεύσεις που επιβάλλει
η «εξουσία» και αναδεικνύεται σε ανεξάρτητη
οντότητα, ικανή να αδιαφορεί σε μεγάλο
βαθμό για τις τελευταίες και να αντιπαρτί-
θεται σαν «τρίτος» παράγων.

Και σπεύδω να εξηγηθώ: Με τον όρο «οικο-
νομικά ωφελημάτα» δεν έχω στο νου μου
την όλη ναυτιλιακή πρόσοδο που αδιαμφι-
σβήτητα ανήκει στον εφοπλισμό και μόνο σ'
αυτόν, αλλά το τμήμα εκείνο που συνιστά το
τρέχοντα έξοδα εκμετάλλευσης του πλοίου.
Με άλλα λόγια, ερευνώ τους τομείς όπου η
διοχέτευση ενός ποσοστού των τελευταίων
στον ελληναϊκό χώρο είναι και παραμένει επι-
κτική και αναζητώ τους τρόπους μεγιστοποίη-
σής του. Πιστεύω, δε, ότι αυτή θα έπρεπε να
είναι και η μοναδική εν προκειμένω μέριμνα
της ελληναϊκής εξουσίας, του υπουργείου
Εμπορικής Ναυτιλίας (ΥΕΝ) δηλαδή, και πό-
σης άλλης αρχής, με εξαίρεση, φυσικά, ως
προς τους κανόνες ασφαλείας, κοινωνικής
μέριμνας και περιβάλλοντος, όπου τα πράγ-
ματα είναι αυτονόητα.

Πάντοτε με αυστηρώς οικονομικούς όρους
και υπό το φως των παραπάνω αληθινών δια-
πιστώσεων, επισημαίνω για μια ακόμη φορά
εκείνα τα επί μέρους τμήματα των εξόδων
εκμετάλλευσης, όχι κατ' ανάγκην με σειρά
αξιολόγησης, που προσφέρονται (ή όχι) από
τη φύση τους προς διοχέτευση ικανού ποσο-
στού τους στον ελληναϊκό χώρο:

- Ελληνικά πληρώματα.
- Εισφορές στα ασφαλιστικά ταμεία.

- Ελληνική σημαία - Φορολόγηση ανά GRT.
- Εγκατάσταση των διαχειριστικών εταιρειών
στην Ελλάδα.
- Τηλεπικοινωνίες.
- Διακίνηση πληρωμάτων και στελεχών.
- Αγορά τροφίμων, λοιπών αναλωσίμων και
εξοπλισμού.
- Επισκευές.
- Χρηματοδοτήσεις.
- Ασφάλειες.
- Νηογνώμονες.
- Νομική προστασία.
- Ναυλώσεις, αγοραπωλησίες πλοίων, ναυ-
πηγικές παραγγελίες.

Μερικά από τα παραπάνω τμήματα βρίσκο-
νται σε προφανή μεταξύ τους συνάρτηση
που επιτρέπει την ομαδική εξέτασή τους,
αφού οι προϋποθέσεις ανάπτυξης του ενός
συμπίπτουν με εκείνες των άλλων (π.χ., Ελ-
ληνικά πληρώματα και εισφορές στα ασφα-
λιστικά ταμεία ή εγκατάσταση στην Ελλάδα
και τηλεπικοινωνίες). Άλλα εξ αυτών αναφέ-
ρονται σε πλέον περιήλοκες ρυθμίσεις (επι-
σκευές) ή και βαθμό συναντίληψης των με-
ρών (μεσιτείες) που απαιτούν πληρέστερη
προσέγγιση.

Ελληνικά πληρώματα

Πολύ φοβούμαι ότι, για λόγους που αναφέρο-
νται σε κοινωνικές εξελίξεις ευρύτερης σημα-
σίας (οικονομική ανάπτυξη στην Ελλάδα, άνο-
δος του βιοτικού επιπέδου), το στοιχείο για
την εξασφάλιση ελληνικών κατωτέρων πλη-
ρωμάτων έχει σχεδόν χαθεί. Οι ολίγοι απομέ-
νοντες ναυτικοί της κατηγορίας αυτής ίσως
επαρκούν για την επάνδρωση των πλοίων της
ακτοπλοΐας, σαφώς όμως ούτε επαρκούν ούτε
είναι ανταγωνιστικοί, αλλά ούτε έχουν κα-
νένα λόγο να ακολουθήσουν μια καριέρα που
υπόσχεται σχετικά χαμηλές αμοιβές και πολλή
ξενιτιά, χωρίς καν δυνατότητες μεταπήδησης
σε κάποια στεριανή απασχόληση.

Δεν συμβαίνει όμως το ίδιο προκειμένου πε-
ρί των αξιωματικών, που ακόμη (και για
πολλά, πιστεύω, ακόμα χρόνια) είναι και θα
είναι στην προτίμηση του εφοπλισμού. Για
τους ίδιους ακριβώς λόγους, και εδώ παρα-
τηρείται σχετική απροθυμία προσέλευσης
στο επάγγελμα. Υπάρχουν πάντως σκοπιμό-
τητες, προϋποθέσεις και μέθοδοι αντιμετώ-
πισης του φαινομένου, που απαιτούν όμως
κάτι πάρα πολύ δύσκολο, σχεδόν δυσεύρε-
το: κοινή λογική! Επ' αυτού, τόσο ο γράφων
όσο και άλλοι του ναυτιλιακού χώρου
έχουν γράψει στο παρελθόν - και η επανά-
ληψή τους απαιτεί χώρο και χρόνο που πα-
ραπέμπει σε ιδιαίτερο άρθρο. Ισχυρίζομαι
όμως με έμφαση ότι, ενάντια στα ρεύματα
των καιρών και στους πάγιους οικονομικούς
και κοινωνικούς κανόνες, είναι δυνατόν να
αυξηθεί ο ρυθμός προσέλευσης νέων στο
επάγγελμα και να διασφαλιστεί έτσι η πα-
ρουσία του Έλληνα ναυτικού στις υψηλές
βαθμίδες του ναυτικού επαγγέλματος.

Ελληνική σημαία - Φορολογία

Θα επαναλάβω εαυτόν ισχυριζόμενος, ότι το
ζήτημα της σημαίας έχει υπερτονιστεί και ότι,
αν εξαιρέσουμε λόγους εντυπώσεων, καλής
ή κακής εννοουμένων (παρουσία μας στην
Ευρωπαϊκή Ένωση ή καλλιέργεια φτηνών
εντυπώσεων στις μάζες, αντίστοιχα), η «επί-
σημη» εθνικότητα του πλοίου ελάχιστα συνει-
σφέρει στην ανάπτυξη και περιφρούρηση των
ναυτιλιακών και λοιπών συμφερόντων της
χώρας. Ούτε και η εξ αυτού εξαρτωμένη φο-
ρολογία αποδίδει, εξ όσων πληροφορούμαι,
τόσο αξιόλογα ποσά που να αλληλίζουν τη φύ-
ση του προβλήματος. Και αν δεν υπήρχε ο
φόβος χαρακτηρισμού της σχετικής ενέργειας
σαν πράξης «σημαίας ευκολίας», εγώ τουλάχιστον
θα εισηγούμην την κατάργηση του φό-
ρου αντί της μείωσής του, την οποίαν και
προτείνω. Στον ίδιο βαθμό εισηγούμαι δραστι-



κό περιορισμό της φορολογίας των πληρωμάτων. Πιστεύω, δε, ότι θα υπάρξει έμμεση κάλυψη των σχετικών «απωλειών» ως αποτέλεσμα της αλληλεγγύης κλίματος που οι παραπάνω ενέργειες θα επιφέρουν.

Εγκατάσταση διαχειριστικών εταιρειών στην Ελλάδα

Εδώ απαιτείται προσεκτική προσέγγιση στο θέμα. Ο λόγος είναι ότι, υπό τη σκιά της μείωσης της σημασίας του παράγοντα «πλήρωμα», η εγκατάσταση των διαχειριστών στην Ελλάδα τείνει να γίνει ο βασικός δεσμός, το κύριο ρούκι διοχέτευσης ναυτιλιακού χρήμα-

τος στον ελληνικό χώρο.

Οι μέχρι τούδε εμπειρίες δείχνουν ότι η υπόθεση της σημαίας ελάχιστα επιδρά στην απόφαση περί εγκατάστασης στην Ελλάδα, διαπίστωση που επιτρέπει την πλήρη σχεδόν αποσύνδεση των δύο αυτών θεμάτων. Και είναι ανώφελο να αναφερθώ στις πολυημερείες και πολυημερείες ευεργετικές για αμφότερα τα μέρη επιπτώσεις που είναι σχεδόν αυτονόητες. Για την ιδιόζουσα σημασία τους, θα αναφερθώ σε δύο μόνον: 1) Στην εισαγωγή σημαντικών χρηματικών ποσών προς αγορά ή κατασκευή κτιριακών ή και άλλων εγκαταστάσεων - και οικιών συμπεριλαμβανομένων. 2) Στην απασχόληση σημαντικού αριθμού υψηλά αμειβομένων στελεχών που, πέραν των σχεδόν αυτονόητων, καθίστανται πλέον οι σημαιοφόροι της διατήρησης της ελληνικότητας της ναυτιλίας μας. Με την εγκατάσταση συνδέεται και ο παράγων «τηλεπικοινωνίες» καθώς και η «διακίνηση στελεχών», αμφότερα ευεργετικά για τους αντίστοιχους ελληνικούς οργανισμούς και μεταφορείς. Ας μου επιτραπεί κάποια συντόμηση στην εξέταση μερικών παραμέτρων, όπως οι ασφάλειες, όπου λίγα έχει κανείς να εκθέσει δεδομένης της ολικής σχεδόν εξάρτησης της ελληνικής ναυτιλίας από εξωτερικούς παράγοντες, οι νηογνώμονες, όπου τα πράγματα για τους Έλληνες μάλλον χειροτέρευσαν πρόσφατα και η νομική προστασία που παρέχει βάση για αισιοδοξία σε συνδυασμό με την εγκατάσταση του εφοπλισμού στην Ελλάδα και την ποιότητα του ναυτιλιακού νομικού κόσμου και τη θεαματική παραπέρα βελτίωσή του με την είσοδο νέων άρτια μορφωμένων στελεχών. Κάποια εν προκειμένω παράπονα ως προς την καθυστέρηση προσαρμογής της ελληνικής δικαιοσύνης στις σύγχρονες απαιτήσεις δεν είναι αδικαιολόγητα.

Χρηματοδοτήσεις

Γνωρίζω το θέμα, όχι όμως όσον απαιτεί ένας επαγγελματικά επαρκής χειρισμός του. Δεν διαθέτω επίσης πρόσφατα στοιχεία, από παλαιότερα όμως δεδομένα γνωρίζω ότι το τότε ποσοστό συμμετοχής των ξένων τραπεζών και χρηματοδοτικών οργανισμών στο δανεισμό της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας ήγγιζε το 96%. Ήδη η πρόσφατη ανάπτυξη του ελληνικού τραπεζικού συστήματος πρέπει να έχει δραστικά μεταβάλει το παραπάνω ποσοστό.

Επισκευές

Αυτό το τόσο πολυσυζητημένο θέμα εξακο-

λουθεί να είναι «καυτό» και να αναζητεί τη λύση του μέσα από προτάσεις, διαμαρτυρίες, πολιτικές και άλλες παρεμβάσεις και, ιδίως, συνδικαλιστικές αντιδράσεις, που κατά κανόνα αγνοούν το μόνο εν προκειμένω σημαντικό: τον ανταγωνισμό άλλων χωρών, μακρινών τε και γειτονικών, στο περιβάλλον του άκρως διεθνοποιημένου χώρου των επισκευών. Βεβαίως, η απάντηση δεν μπορεί να δοθεί στα επίπεδα των τιμών και μόνο σ' αυτά. Πιστεύω ότι αυτή βρίσκεται στη συναντίληψη μεταξύ των κοινωνικών εταίρων και στην εξειδίκευση.

Ναυλώσεις, αγοραπωλησίες πλοίων, ναυπηγικές παραγγελίες

Σκόπιμα άφησα το θέμα αυτό τελευταίο, μια και με αφορά άμεσα επαγγελματικά και, φυσικά, μου είναι πολύ οικείο. Η ανάδειξη του μεσιτικού κλάδου της ναυτιλίας μας σε σημαντικό φορέα προσκομιδής ναυτιλιακής προσόδου στη χώρα δεν είναι καθόλου μα καθόλου αμελητέα. Δεν διαθέτω πολύ πρόσφατα στατιστικά στοιχεία, αν όμως στηριχθώ σε παλαιότερα, οι αντίστοιχες εισροές στη Μεγάλη Βρετανία ήσαν της τάξεως των δισεκατομμυρίων στερλινών. Οποσδήποτε, τα αναφερόμενα στην καθαρή μεσιτεία ποσά των τριών παραπάνω δραστηριοτήτων μετρώνται σε εκατοντάδες εκατομμύρια στερλίνες και σεβαστό ποσοστό σχετίζεται με την ελληνική δραστηριότητα. Έχω τη σταθερή γνώμη ότι σεβαστό μέρος τους θα μπορούσε να περιέλθει σε ελληνικά χέρια μέσω της συνεργασίας του ελληνικού εφοπλισμού με Έλληνες μεσίτες ναυτιλιακών συμβάσεων. Όμως, παρά τους σχετικούς αγώνες κατά τα τελευταία τριάντα τουλάχιστον χρόνια, παρά την αναμφισβήτητη πρόοδο, σημαντική μερίδα των πρώτων παραμένει ξένη προς τον ελληνικό χώρο και, σε ορισμένες περιπτώσεις, αδιάφορη έως εχθρική. Εξηγήσεις, βεβαίως, μερικές εν πολλοίς βάσιμες, υπάρχουν πολλές. Το «αίτημα», λοιπόν, παραμένει, όχι σαν μία ολοκληρωτική στροφή προς τον Έλληνα μεσίτη, αλλά αναφέρεται σε εκείνες τις πολλές και κραυγαλέες περιπτώσεις που σήμερα χάνονται για την Ελλάδα χωρίς λόγο. Και εδώ επικαλούμαι, όχι το συναίσθημα, μα την αμοιβαία εξυπηρέτηση των επαγγελματικών συμφερόντων των μερών μέσα από τη στενή προσωπική σχέση και συνεργασία, που είναι απείρως αποτελεσματικότερη από την παρεμβολή «διεθνών» δήθεν μεσιτών με απρόσωπη δομή και ελάχιστη συναντίληψη.

Το κορυφαίο προϊόν λογισμικού από τη

Datastream®

Enterprise Asset Management

- ❖ Με δυνατότητα προσαρμογής σε επιχειρήσεις και οργανισμούς κάθε μεγέθους
- ❖ Με φιλικό και πλήρως διαμορφωμένο περιβάλλον λειτουργίας σε Windows
- ❖ Με προηγμένη internet-αρχιτεκτονική ανοικτού περιβάλλοντος
- ❖ Με δυναμική ολοκλήρωση με συστήματα ERP και λογιστικά πακέτα
- ❖ Με διασύνδεση σε πραγματικό χρόνο με την παραγωγή
- ❖ Πλήρης Ελληνική έκδοση

mp2i

Σύστημα Διαχείρισης Συντήρησης Εξοπλισμού

20% Μείωση νεκρών χρόνων παραγωγής

30% Μείωση του κόστους εργασίας

20% Μείωση κόστους αποθήκης ανταλλακτικών

20% Αύξηση της παραγωγικότητας του τμήματος συντήρησης

Τήρηση διαδικασιών - Μείωση ατυχημάτων

Άμεση απόδοση της επένδυσης

indelec
e u r o p e

Μαραθωνοδρόμων 75, 151 24 Μαρούσι - Αθήνα Τηλ: 8028105, Fax: 8026915
<http://www.indelec.gr>

e-mail: indelec@indelec.gr



Γ Ν Ω Ρ Ι Ζ Ε Ι Ο Σ Ο Λ Ι Γ Ο Ι Τ Η Β Ι Ο Μ Η Χ Α Ν Ι Α

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΕΠΟΠΟΙΑ

ΒΙΟΙ ΠΑΡΑΛΛΗΛΟΙ

ΠΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ «ΠΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» (3ο μέρος)

του Ξενοφώντος Αντωνιάδου, υποναυάρχου Λ.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, ζει και αισθάνεται τον παλμόν της ελληνικής ναυτιλίας, τόσο ισχυρόν και τόσο ζωντανόν, όπως τον αισθάνεται σήμερα.

1966-1970

Καθώς η ελληνική ναυτιλία συνεχίζει ακάθεκτος την ανοδική της πορεία, τα «Ναυτικά Χρονικά» διαδραματίζουν συνεχώς σπουδαιότερον ρόλον. Ογκώδη πλέον τα τεύχη των καλύπτουν 60-80 σελίδας έκαστον, τα δε Πανηγυρικά, τα οποία καθιερώνονται πλέον διά την 15ην Ιανουαρίου έκαστου έτους, καθίστανται τόμοι 250 και άνω σελίδων, εις τας οποίας η εικόν της θαλάσσιας δράσεως των Ελλήνων δίδεται πανοραμική υπό των κορυφαίων του εφοπλιστικού κλάδου, αλλή και των ναυτεργατικών παραγόντων της παλαιάς φρουράς (Μελίτης, Κροκιάς, Χατζηθεοδώρου κ.λπ.). Συνεχίζεται η προθήκη εγχρώμων παραρτημάτων περί της ιστορικής πορείας της ναυτιλίας μας και εγκαινιάζεται η αφιέρωσις έκαστου Πανηγυρικού εις σημαίνοντα τομείς της ναυτιλιακής δραστηριότητος και

τους φορείς των (Τακτικά γραμμά, Ποντοπόρος ναυτιλία, το επιβατηγόν πλοίων κ.λπ.). Με την ναυθαγοράν σταθερώς εις υψηλά επίπεδα, ο εφοπλισμός γνωρίζει περίοδον παλαιών αγελάδων. Αθροάι αι παραγγελίαι πλοίων εις τα ναυπηγεία όλου του κόσμου. Ο Κάρρας παραγγέλλει εις την Ιαπωνίαν 18 σκάφη και εντύπωσιν προκαλεί η παραγγελία 23 σκαφών του Φραγκίστα εις Ρωσικά ναυπηγεία. Νέοι αστέρες πρώτου μεγέθους εμφανίζονται εις το εφοπλιστικόν στερέωμα. Το γηρασμένα Λίμπερτυς διέρχονται το ηλικόφως της δόξης των, ενώ ως άμεσος διάδοχος των προβάλλονται τα Αντιλήμπερτυς SD14, εν εκ των οποίων παραλαμβάνει το πρώτον ο Παπαηίδς περί τα τέλη του '67 και εν δεύτερον ετοιμάζουν τα Ελληνικά Ναυπηγεία εν περίπου έτος βραδύτερον. Παράλληλως είναι ο γιγαντισμός των σκαφών, αφού το δεξαμενόπλοιο των 300.000 τ. d.w. έπαισε να αποτελεί έκκληξιν και οι θεωρητικοί προβλέπουν ότι βαδίζομεν προς το τανάζ του ενός εκατομμυρίου τόννων.

Το 15ήμερον με τα σκάφη του αποβαίνει ο καθρέπτης της τρεχούσης ναυτιλιακής πραγματικότητος. Αι ναυτικά σκαλαί. Τα κοντέινερς, τα Όρε Όιλ και τα Όμπο. Τα κρουαζιερόπλοια και ο θαλάσσιος τουρισμός. Αι ναυπηγικά εγκαταστάσεις της Ελευσίνας και της Πύλου και ο Σταθμός Καυσίμων εις τους Καλούς Λιμένες. Τα εγκαίνια του Ευγενιδείου και εν συνέχεια η υπ' αυτού ανάληψις της εκδόσεως των ναυτικών εκπαιδευτικών βιβλίων. Επαινείται η δραστηριότης του Υπουργού Μαυριδόγλου. Κατακρίνεται η εκ παιδιών δεξαμενοπλοίων διασκευή των νέων επιβατηγών της Κρήτης. Υπογραμμίζεται η ανάγκη προστασίας του NAT από τα πλοία ξένων



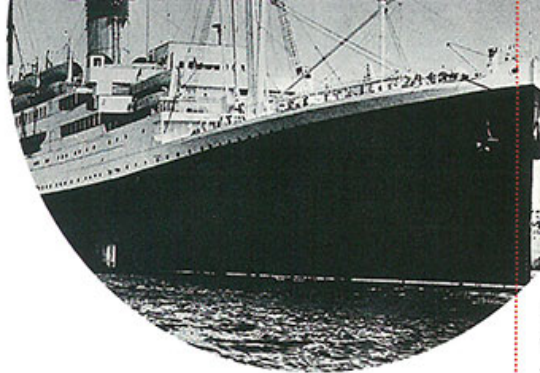
συμφερόντων. Και εις τα παραλείπομενα η πολυθρύλητος δίκη Ωνάση - Κήληας - Βερωτή. Εις το συντακτικόν επιτελείον των «Χρονικών» εισέρχεται ο δημοσιογράφος κ. Δούκας, προστίθεται η στήλη των «Ξένων Σχολίων» με επιγραμματικές φράσεις διεθνών προσωπικότητων της ναυτιλίας, καθώς και αι στήλαι της «Ναυτικής Εργασίας» (Ευάγ. Αθηναίος) με ενδιαφέρουσας ενημερωτικήν ύλην ναυτεργατικών διαφορών. Και τας σελίδας του περιοδικού πλουτίζουν τα Αρχαία ναυτικά κείμενα του Κ. Αντωνόπουλου και εν συνεχεία τα ιστορικά σημειώματα του Π. Σεγδίτσα.

Κεραυνός εν αιθρία: Το ναυάγιον του «Ηράκλειον» εις το τέλος Δεκεμβρίου του '66. Το πολύνεκρον τραγικόν ατύχημα συγκλονίζει το πανελλήνιον και επισκιάζει πάσαν άλλην είδησιν εις το περιοδικόν. Ανακρίσεις, εξεταστικάί επιτροπαί, αναζητήσεις ευθυνών. Εμπειριστώμενα άρθρα ειδικών προσπαθούν να διαλευκάνουν τας αιτίας του ναυαγίου. Και μόλις αρχίζει να καταπίπτει ο σάπλος και να επανακτούν το ενδιαφέρον των αι απαγορεύσεις των πλοίων της Κούβας, αι συνέπειαι του Τόρεϋ-Κάνυον, επέρχεται η εθνική περιπέτεια των δικτατόρων της 21 Απριλίου. Αλληλαγή κλήματος. Λογοκρισία. Αποστρατεία. Άρθρα και μηνύματα προκατασκευασμένα. Τα «τσιτάτα» των αρχηγών επιβάλλονται εντός ηλιασίου. Εις τα ναυτεργατικά σωματεία αι Διοικήσεις διορίζονται και η Συλλογική Σύμβασις παρατείνεται επί διετίαν. Αλλ' η βασική γραμμή δεν μεταβάλλεται. Την Ναυτιλίαν και τα «Ναυτικά Χρονικά» απασχολούν κυρίως τα προβλήματα εκ του κλεισίματος του Σουέζ, το απειλούμενον διεθνές μποϊκοτάζ των ελληνικών πλοίων, η συνεχώς οξυνομένη έλληειψις πληρωμά-

των και το ασφαλιστικόν πρόβλημα.

Κατά την περίοδον αυτήν τα «Ναυτικά Χρονικά» πενθούν την απώλειαν βασικών στελεχών των. Μετά τον αδόκτον θάνατον του Σιδεράτου, χάνεται ο κ. Κόμης και ο Π. Τζονάκος, οι οποίοι επί 35 ολόκληρα έτη ετροφοδοτούν πλοισιοπαρόχως τας σελίδας του περιοδικού, ο πρώτος με τα αθιευτικά θέματα και ο δεύτερος με τας πολυτίμους στατιστικάς του. Νέοι συνεργάται καλύπτουν τα κενά: Λαιμός, Μελισινός, Χαηκιάς, Αντωνίου. Ο Ξεν. Αντωνιάδης όστις μετ' ολίγον αναλαμβάνει και την διεύθυνσιν συντάξεως και ο Γρ. Παράς όστις επωμίζεται και την στατιστικήν. Το «μπουμ» της ναυθαγοράς έχει θεαματικές συνεπειάς. Ο επαναπατρισμός συνεχίζεται. Ο Πειραιεύς καθίσταται μέγα ναυτιλιακόν κέντρον και τα «Ποσειδώνια» γνωρίζουν ανέλιγστον επιτυχίαν. Ο ελληνικός στόλος υπερβαίνει τα 1.900 πλοία και τα 10 εκατομμύρια τόννων, ο δε ελληνόκτητος φθάνει τα 3.000 πλοία και τα 30 εκατομμύρια τόννων. Τα ελληνικά πηρώματα σπανίζουν και η πανσπερμία αποτελεί το νέον χαρακτηριστικόν της συνθέσεως. Η Λιβερτινή καθίσταται η πρώτη σημαία του κόσμου, έπεται η Βρετανική και ακολουθεί ασπαινούσα η Αμερικανική, η οποία έχει ήδη λάβει την ασταμάτητον κατιούσαν. Ο εφοπλισμός βήπει ευαρέστωσ την επαγγελιομένην παγίωσιν της τάξεως και τον ναυτεργατικόν πειθαναγκασμόν και τα ελληνικά νηολόγια καθίστανται οσημέραι ελκυστικώτερα, επισύροντα αθρόας εγγραφάς. Αι συνέπειαι αντανακλούν εις τας σελίδας του περιοδικού. Η αλληλογραφία βρίθει επιστολών του θαλίστατου Υπουργού της δικτατορίας, απαλύνεται η στάσις προς τον παντοδύ-

ΒΙΟΙ ΠΑΡΑΛΛΗΛΟΙ



ναμον κρατικών φορέων και ειδικότερον προς το Λιμενικό Σώμα, το οποίον εορτάζει την 50ετηρίδα του. Πολλοί νέοι αξιωματικοί φιλοξενούνται εις τα σελήδες του περιοδικού (Τσούρης, Ράνης, Ντούνης, Μητρόπουλος κ.λπ.).

Το αγωνιώδες ερώτημα του ανοίγματος του Σουέζ κυριαρχεί. Φιλιππικοί εκτοξεύονται κατά των κλειστών Κόνφερανς, τα μίνι-μπαλκερ θαυματουργούν, εγκαινιάζονται τα ναυπηγεία της Ελευσίνας και τα νέα υπερωκεάνια κρουαζιερόπλοια του οίκου Χανδρή. Και εις το Πανηγυρικό του 1970 ο Μ. Κουλουκουντής γράφει τον «θρύλλον της ελληνικής ναυτιλίας».

Και η πενταετία παρέρχεται. Μαζί της παρέρχεται και η εποχή των μεγάλων επιβατηγών υπερωκεανίων του Ατλαντικού. Το ενκάτοπι του ήλθου, οι κολλοσοί της θρυλικής γενιάς των «Κουήνς», ενώπιον του εξοντωτικού αεροπορικού ανταγωνισμού, αποσύρονται οριστικώς διά να παροπλισθούν ή να πωληθούν δι' ολιγώτερον υπερηφάνους υπηρεσίας. Εάν έζη ο Σατωβριάνδος θα επανελάμβανε: «Το μυθιστόρημα ετελείωσεν, εσλήθημεν εις την ιστορίαν».



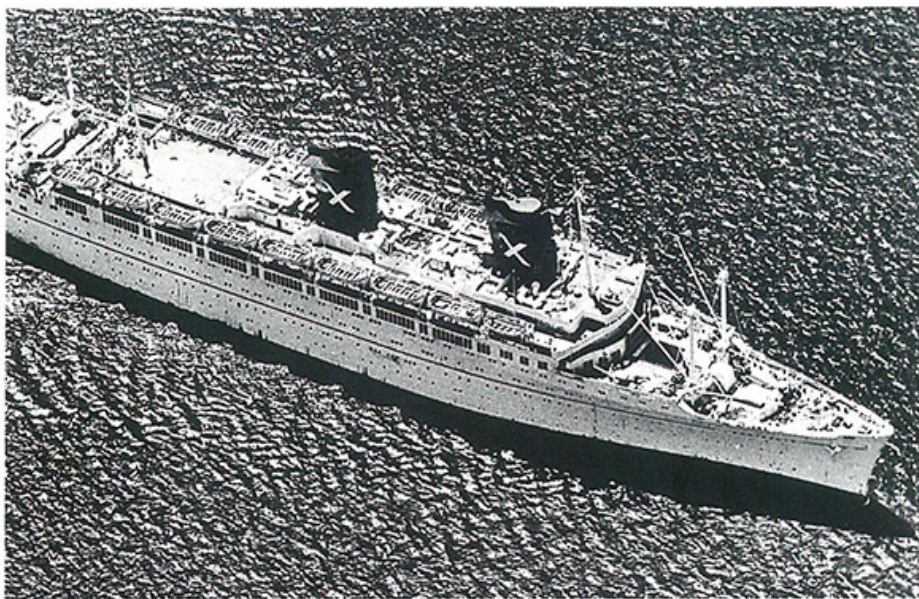
Ο πρωθυπουργός Γεώργιος Παπανδρέου στο Α' Ναυτικό Συνέδριο:

«Το πρόβλημα της Ναυτιλίας είναι ότι δεν χωρά στη μικρή μας χώρα...»

1971-1975

Περίοδος ναυτιλιακής ευημερίας. Καθ' έκαστον έτος 4-5 εκατομ. τόνων προστίθενται εις τον ελληνόκτητον στόλον. Ο Πειραιεύς καθίσταται το «Σίτυ» της Ελλάδος, με πολυτελή εφοπλιστικά μέγαρα τα οποία έτος κατ' έτος εξωραίζουν τας προσόψεις των ακτών Μιαούλη και Ποσειδώνος. Το ελληνικό ναυπηγικόν πρόγραμμα του 1971 υπερβαίνει τα 13 εκατομ. τόνων και το 1974 τα 30 εκατομ. τόνων και τα 6,5 δισεκατ. δολλαρίων. Οι Έλληνες εφοπλισταί διερωτώνται «τι να τα κάμωμεν τα δεπτά» και τα «Ναυτικά Χρονικά» τους καλούν να εκπληρώσουν το «μέγα χρέος» προσφέροντες εις την Ελλάδα όσα γίνε-

κοινωνιών και μία πεντάς διαφόρων Υπουργών εναληθάσεται εις τον θάκον του. Τα «Ναυτικά Χρονικά» πληττονται διά 3 μηνύσεων εις τα στρατιωτικά δικαστήρια, εκ των οποίων η μία φθάνει μέχρι ακροατηρίου διά ν' απολήξη ευτυχώς εις πανηγυρικήν αθώωσιν. Εις τον διεθνή στίβον συζητείται η πολυδιάστατος Ιαπωνική ναυτιλιακή δράσις: η καθέγκυσις δεξαμενοπλοίου 372.000 τόννων, η κατά 48% συμμετοχή της εις το παγκόσμιον ναυπηγικόν ρεκόρ του 1972, η πολυμήχανος δραστηριότης της Σάνκο, ήτις «χωρίς οβοήδον» αποδύεται εις τεράστιον πρόγραμμα συνδεδευσμένων ναυπηγήσεων και χρονοναυλώσεων. Γίνεται ανατομία της διεθνούς νομισματικής κρίσεως και συνεχίζονται τα ερωτηματικά διά τας προοπτικές των ULCC και διά το αβέβαιον μέλλον της



ται περισσότερα εκ του περισσεύματος. Καθώς οι υποψήφιοι διά τας ναυτικές σχολάς συνεχώς ελαττώνονται, το Περιοδικόν εκστρατεύει και πάλιν υπέρ της ναυτικής εκπαίδευσεως, δημοσίας και ιδιωτικής, μοιλονότι ο Διευθυντής του έχει εξωσθεί εκ του Συμβουλίου των Σχολών. Εις το συντακτικόν προσωπικόν, ο δημοσιογράφος Γ. Φύτρας γράφει τα θέματα του λιμένος Πειραιώς, ο αστυρμαστής Γ. Φέρρης το σημειωματάριο του ποντοπλοίου και την ναυτιλιακήν καθημερινότητα και ο Ε. Αθηνάιος εις τα «Σημειώσεις χωρίς τίτλον» αποκαλύπτει συνεχώς και νέας πτυχάς της ναυτικής μας ιστορίας.

Αλλ' οι καιροί είναι δύσκολοι εις την Ελλάδα, όπου ανεξέλεγκτος ομιά αποφασίζει αυθαίρετως επί των πάντων. Το Υπουργείον Ναυτιλίας συγχωνεύεται με το Μεταφορών και Επι-

κλειστής ακόμη διώρυγος του Σουέζ. Εορτάζεται η 50ετηρίς της R&K και της Διεθνούς Ναυτικής Ενώσεως. Εις τον εσωτερικόν τομέα εκφράζονται ανησυχία διά την διείσδυσιν των ξένων εις το εθνικόν νηολόγιον, χαιρετίζεται το άνοιγμα του νεωρείου της Σύρου και η ίδρυσις των Σχολών Πρεβέζης και ΚΕΣΕΝ, αναλύεται πολυημεύρως μία επί πλῆον -Ελβετική αυτήν την φοράν- αναλογιστική μελέτη του ΝΑΤ, δημοσιεύεται ο Κώδιξ Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, κυκλοφορεί η πρώτη νομολογιακή ναυτιλιακή επιθεώρησις, ενώ επαναλαμβάνονται αι εκκλήσεις διά τον επαναπατρισμόν προς την μεγάλην ελληνικήν ναυτιλίαν, της οποίας την ιστορικήν εικόνα δίδει εναργώς το υπό της Εθνικής Τραπεζής εκδιδόμενον λαμπρόν λεικώμα.

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.

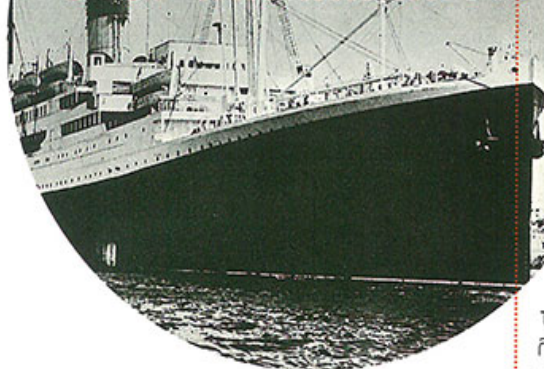


1924

ΣΥΡΙΓΟΣ

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

ΒΙΟΙ ΠΑΡΑΛΛΗΛΟΙ



Βιβλία ολόκληρα, οι τόμοι των ετησίων πανηγυρικών τευχών, αποτελούν κατά Ιανουάριον το μέγα ναυτικόν γεγονός. Αφιερούνται εις τα πληρώματα, εις τους νεαρούς γόνους του εφοπλισμού, εις τους καινούργιους πλοιοκτήτας. Η στατιστική με τον πανοραμικόν αναδιπλούμενον συγκεντρωτικόν πίνακα αποβαίνει έργον γενικής αναγνωρίσεως. Αι εκδηλώσεις θαυμασμού του αναγνωστικού κοινού είναι σχεδόν συγκινητικά. «Είναι η πείρα, είναι η γνώσις ή είναι χάρισμα;» γράφουν οι επιστολογράφοι προς τον εκδότην των. Και ο εκδότης απαντά: «Είναι η εμπιστοσύνη σας προς την προσπάθειάν μου, το μυστικόν της αφοσιώσεώς μου». Εις την ύλην των τώρα καθιερύεται το εν παιαίσιω ειδικόν «σχόλιον του 15ημέρου» το οποίον αποκτά πιστούς φίλους. Ένεκα της αηματώδους διογκώσεως του ελληνικού στόλου, αι σεηίδες της κινήσεως πλοίων φθάνουν σχεδόν τας τριάκοντα και η σύνταξις του περιοδικού αναγκάζεται να κάμη διστήλους πίνακας, ώστε να περιορίση εις το ήμισυ τας σεηίδας. Συνεχίζονται τα τεχνικά άρθρα του πλοιάρχου Δανάη, τα νομικά του Κοήμυβα και τα ναυτιλιακά του Σορήη.

Μεσούντος του 1973 γίνεται ο εορτασμός του τριαχιόιστου πλοίου του ελληνικού νηολογίου, συνοδευόμενος από... βράβευσι των εφοπλιστών. Διά την δημοσιογραφικήν κάλυψιν του γεγονότος τα «Χρονικά» κυκλοφορούν... μίαν ημέραν αργότερον και ζητούν συγγνώμην.

Η εφοπλιστική μας δραστηριότης υπό την Κυπριακήν υπερβαίνει τα 2 εκατομ. τόννων και ολόκληρος η ελληνόκτητος ναυτιλία τα 66 εκατομ. τ. d.w., ερχομένη πρώτη παγκοσμίως εις μεταφορικήν ικανότητα. Μεσούντος του 1974 η Ελλάς αναπνέει και πάλην ελευθέρως. Οι συνταγματάρχαι, πρόδσαντες και προδοθέντες, καταργούνται και συληαμβάνονται. Η φωτογραφία του Καραμανλή εις την πρώτην σεηίδα. Χωρίς ν' αναμηνύονται εις την πολιτικήν αι σεηίδες του περιοδικού αναδίδουν την επιχειρουμένην γενικήν αναμόρφωσιν. Αι εφοπλιστικά εισφοραί υπέρ του εθνικού αγώνος, συμπο-



Ο Νικόηας Αβράημ με τον Μανώλη Κουσουμετή και τον Γιώργη Χρ. Λαιμό

σούνται εις 50 εκατομ. δολλαρίων. Το YEN επανακτά την αυτονομίαν του και εις το Λ.Σ. αποκαθίστανται οι διωχθέντες. Εις την Ένωσιν Εφοπλιστών αναλαμβάνει την προεδρίαν ο Χανδρή και γίνονται εκλογαί εις τα ναυτεργατικά σωματεία. Και το κύριον άρθρον διαπιστώνει ότι: «η ναυτιλία φοβείται την καταπίεσιν». Η διάσκεψις του Δικαίου της θαλάσσης αρχίζει εις το Καράκας, διά να φέρη την «υφαλοκρηπίδα» εις την διεθνή επικαιρότητα και διά να μη τελειώση... ποτέ. Καθώς η ηλικία του περιοδικού μεγαλύνει, πολλοί των πιστών φίλων και συνεργατών απήλθον, εντός πενταετίας, του ματαίου τούτου κόσμου. Νομικός, Γιανουλάτος, Φραγκούλης, Ποταμίνος, Γ.Χ. Λαιμός. Η ναυτιλία έχασε τον ναυτοδιδάσκαλόν της Γεράς. Μηλιαρέσην και τον ποιητήν της Νίκον Καβαδιάν, εις την μνήμην του οποίου το Υπουργείον καθιερώνει λογοτεχνικόν βραβείον. Και ο μυθιστορηματικός, ο θρυλικός Ωνάσης, όστις μόλις προ διετίας είχαν αποθήσει το μονάκριβον υιόν του, απέρχεται και αυτός εις την αιωνιότητα. Θρηνεί επίσης η Ναυτιλία το ναυάγιον του δεξαμενοπλοίου «Κόρινθος» και τα 23 θύματά του εις τον ποταμόν Ντελάγουερ. Με προβλήματα εισέρχεται το 1975. Μύδροι εκτοξεύονται κατά του κώδικος των τακτικών γραμμών, ανησυχία εκφράζονται διά την διατήρησιν του άρθρου 13 και διατυπώνται φόβοι μήπως αι ενέργειαι των ναυάρχων-Υπουργών του YEN πλήξουν θανάσιμως την χρυσότοκον της Ναυτιλίας όρνιθα. Το πανηγυρικόν τεύχος αφιερύεται εις τα επενδυτικά έργα του εφοπλισμού, τα οποία εκτιμώνται εις 2 περίπου δισεκατ. δολλάρια. Εις το επιτελείον της συντάξεως εισέρχεται ο δημοσιογράφος Τ. Τσαπραλής.

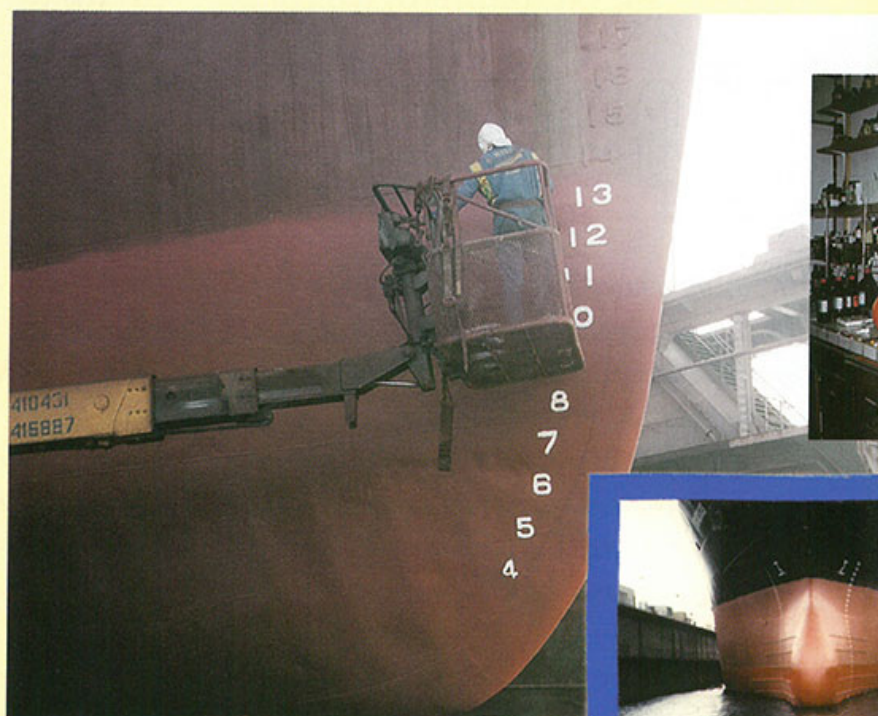
Εις τον διεθνή ορίζοντα μαύρα στοιβάζονται τα νέφη της κρίσεως, η οποία αφού έπληξε δεινώς τα δεξαμενόπλοια επεκτείνεται τώρα και εις τους λοιπούς κλάδους, λόγω της αναστήσεως των καυσίμων και της κάμψεως της ναυτιλαγοράς. Εις τον Πειραιά όμως ο ουρανός είναι ακόμη γαλανός. Η θυγάτηρ Ωνάση υπανδρεύεται τον υιόν Ανδρεάδη, τα Ελληνικά ναυπηγεία επισκευάζουν μπαγκάρριερ 127.000 τόννων, το ναυτιλιακόν συνάλλαγμα κατακτά τα 900 εκατομ. δολλαρίων, ιδρύονται αι ναυτικά οχοηά Μνηχιώνας και Αργοστολίου και αι Αθήναι καθίσταται ιδανικός τόπος διεξαγωγής ναυτικών συνεδρίων. Παρ' όλον ότι υποβάσκει ποια τις δυσσάρεσκαι διά την προκατάληψιν των ιθυνόντων κατά της ναυτιλίας, λήγοντος του έτους ο ελληνικός στόλος υπερβαίνει τα 23.000.000 τόννων γκρος και ο ελληνόκτητος ακριβώς τα διηλδσια.





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



Συνέντευξη στον Νάσο Πουλακίδα

ΚΩΣΤΑΣ ΚΛΗΡΟΝΟΜΟΣ

πρόεδρος των Μινωικών Γραμμών

Οι δύσκολες μέρες πέρασαν

Θεωρείται η μεγαλύτερη ακτοπλοϊκή δύναμη.

Οι Μινωικές Γραμμές με όραμα και στρατηγική «πλέουν»

στη νέα χιλιετία με επιμονή και σθένος, και με ένα εν εξελίξει επενδυτικό πρόγραμμα που δίνει στην κρητική πολυμετοχική εταιρεία

νέα ώθηση. Οι Μινωικές εκτός των οικονομικών μεγεθών διακρίνονται και για την κοινωνική προσφορά τους, για την οποία ελάχιστα λέγονται και γράφονται. Τα δύο τελευταία χρόνια διέθεσαν 1,5 δισ. δρχ. για κοινωνικές δαπάνες -σεισμοπαθείς, υποτροφίες, ενίσχυση στο Πατριαρχείο κ.ά.- ενώ ανέλαβαν πρόσφατα και τη χορηγία της Κολυμβητικής Ομοσπονδίας.

Στο «πηδάλιο» της εταιρείας βρίσκεται ο Κώστας Κληρονόμος, ο οποίος διακρίνεται για τη διορατικότητά του. Μεθοδικός, προβλέπει τις εξελίξεις και προετοιμάζεται με το υπόλοιπο επιτελείο των Μινωικών με τον καλύτερο τρόπο για τα επόμενα βήματα.

Σήμερα, ο πρόεδρος των Μινωικών Γραμμών, σε συνέντευξή του στα «Ν.Χ.», μιλάει για το επενδυτικό πρόγραμμα της εταιρείας, για τη μετοχή και πότε θα βρει τη θέση που της αξίζει στο ταμπλό της Σοφοκλέους, για το μέλλον της MFD και πότε θα γίνει εισαγωγή των μετοχών της στο ΧΑΑ.

Ακόμη, ο κ. Κληρονόμος αναλύει τις σκέψεις του για κοινοτικούς εφοπλιστές καθώς και για το πόσο επλήγη η ελληνική ακτοπλοΐα από το ναυάγιο του «Εξπρές Σαμίνα».

Κύριε πρόεδρε, οι δύσκολες μέρες πέρασαν για τις Μινωικές Γραμμές. Είστε έτοιμοι για να αποκτηθεί πάλι η εμπιστοσύνη του επενδυτικού κοινού;

Οι δύσκολες μέρες για όλη την ελληνική ναυτική οικογένεια μπορεί να πέρασαν, όμως μόνο με την επιμονή, το σθένος και την πίστη όλων όσοι εργάζονται και επένδυσαν στην εταιρεία, στο όραμα και στη στρατηγική της. Δεν νομίζω ότι χάθηκε ποτέ η εμπιστοσύνη του επενδυτικού κοινού, τουλάχιστον εκείνης της μερίδας των επενδυτών που βρίσκονται κοντά στην εταιρεία πολλά χρόνια και βλέπουν πιο πέρα από το βραχυπρόθεσμο κέρδος και την εκμετάλλευση παροδικών συγκυριών.

Η αξιοπιστία της εταιρείας επλήγη και αν ναι, σε ποιο βαθμό μετά το ναυάγιο του «Εξπρές Σαμίνα»;

Η αλήθεια είναι πως στην αρχή επικρατούσε

κάποια σύγχυση σχετικά με πάρα πολλά θέματα, αλλά δεν μπορούμε να πούμε ότι επλήγη το κύρος της εταιρείας, τουλάχιστον όχι περισσότερο απ' ό,τι επλήγη το σύνολο της Ακτοπλοΐας μας τότε. Ίσως δέχτηκε ένα προσωρινό πλήγμα η εικόνα της εταιρείας, αλλά η αξιοπιστία μας είναι κάτι διαφορετικό. Η αξιοπιστία, όπως γνωρίζετε, βασίζεται στην ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών και το επιβατικό κοινό αυτό το αναγνωρίζει, άρα όπως δείχνουν και τα οικονομικά απο-

τελέσματα, η εταιρεία κερδίζει οθόνες και περισσότερο την εμπιστοσύνη και την προτίμηση του κοινού.

Η μετοχή των Μινωικών θα βρει σύντομα τη θέση που της αξίζει στο ταμπλό της Σοφοκλέους;

Οι τιμές των μετοχών σε αγορές ανεπτυγμένες και ώριμες αντικατοπτρίζουν την περιουσιακή και οικονομική εικόνα της εταιρείας και περικλείουν τις προοπτικές ανάπτυξης και

κερδοφορίας. Δεν νομίζω ότι η θέση της μετοχής των Μινωικών Γραμμών είναι εκεί που η εταιρεία μας αξίζει. Το μόνο που μπορούμε όμως εμείς ως διοίκηση να πράττουμε, είναι να προχωρούμε αταλάντευτα το στρατηγικό μας σχεδιασμό και με την ανάπτυξη να επιτυγχάνουμε συνεχή και αυξανόμενη κερδοφορία. Με το χρόνο η μετοχή θα επανέλθει στα επίπεδα που της αρμόζουν, σε εκείνα που τα πραγματικά μεγέθη, η κερδοφορία, οι προοπτικές και η ισχυρή χρηματοοικονομική διάρθρωση επιβάλλουν.

Πρόσφατα ξεκίνησε τα δρομολόγιά του και ο «Προμηθέας». Σε ποιο σημείο βρίσκεται το επενδυτικό πρόγραμμα της εταιρείας;

Το Μάρτιο παρελήφθη το Η/Σ/Φ «Προμηθέας», το δεύτερο νεότευκτο που η εταιρεία μας παραλαμβάνει και το πρώτο από τα ναυπηγεία Samsung της Ν. Κορέας. Το επενδυτικό πρόγραμμα, ύψους 735 εκατομμυρίων ευρώ, αποτελείται από 8 υπερσύγχρονα πλοία, από τα οποία 2 έχουν ήδη δρομολογηθεί και άλλα 6 θα παραδοθούν μέχρι την άνοιξη του

ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ			
ΠΛΟΙΟ	ΝΑΥΠΗΓΕΙΟ	ΠΑΡΑΔΟΣΗ	ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΣΗ
H/S/F Κνωσός Παλλάς	Fincantieri	* Νοέμ. 2000	Ηράκλειο - Πειραιάς
H/S/F Προμηθέας	Samsung	* Φεβ. 2001	Αδριατική
H/S/F Φαιστός Παλλάς	Fincantieri	21 Απρ. 2001	Ηράκλειο - Πειραιάς
H/S/F Ωκεανός	Samsung	Ιουλ. 2001	Χανιά - Πειραιάς
H/S/F Ολυμπία Παλλάς	Fincantieri	Οκτ. 2001	Πάτρα - Ανκόνα
H/S/F Ευρώπη Παλλάς	Fincantieri	Μάρ. 2002	Πάτρα - Ανκόνα
H/S/F Αριάδνη	Samsung	Απρ. 2002	Αδριατική
H/S/F Samsung 4	Samsung	Α' εξαμ. 2003	Αδριατική

* Παρελήφθησαν τις προγραμματισμένες ημερομηνίες και έχουν ήδη δρομολογηθεί.

2003. Η ναυπήγηση πλοίων υψηλών ταχυτήτων και μεγάλης μεταφορικής δυνατότητας έχει σκοπό, εκτός από την ανανέωση του στόλου και την παροχή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας και ασφάλειας, τόσο την ενίσχυση της θέσης της εταιρείας μας σε όλες τις αγορές που δραστηριοποιείται όσο και τη δυνατότητα επέκτασης σε νέες αγορές.

Άλλωστε, οι Μινωικές Γραμμές έφτασαν υψηλά στις προτιμήσεις του επιβατικού κοινού, επειδή απαντούσαν έγκαιρα στις απαιτήσεις του κοινού τους και σήμερα είναι επιτακτικό το αίτημα για ταχύτερα πλοία και συνεχή δρομολόγια στην Ελλάδα και στο εξωτερικό. Σε αυτές τις ανάγκες απαντούν τα νεότευκτα πλοία μας.

OLYMPIC Fornecedores de Navios Ltd. Since 1972

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

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

Head Office Santos

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

Branch office S. Sesebastião

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

Branch Office Vitoria

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

Piraeus Office:

Tel: 4286.953

E-mail: tsagari@otenet.gr

Fax: 4286.344

Αυτό αποδεικνύεται και από την αύξηση της κίνησης το πρώτο δίμηνο του 2001, και με τη δρομολόγηση του «Knossos Palace», οι Μινωικές Γραμμές παρουσίασαν σημαντική αύξηση σε όλες τις κατηγορίες διακίνησης. Η κίνηση των επιβατών αυξήθηκε κατά 34%, των Ι.Χ. κατά 20% και των φορτηγών αυτοκινήτων κατά 37%. Επίσης, λίγες μόλις ημέρες μετά τη δρομολόγηση του «Προμηθέα» και η αύξηση της κίνησης σε επίπεδα επιβατών και οχημάτων ξεπέρασε ήδη το 30%.

Ποιο είναι το μέλλον της MFD; Θα επιτευχθεί η εισαγωγή των μετοχών της στο ΧΑΑ;

Οι Μινωικές Γραμμές έχουν ενεργό πια συμμετοχή στη διαχείριση της MFD. Η στρατηγική της εταιρείας πρόκειται να επανασχεδιαστεί και σε συνδυασμό με τα ισχυρά οικονομικά της μεγέθη η MFD θα προχωρήσει με ένα νέο επενδυτικό πλάνο που ως σκοπό θα έχει να αντικατασταθούν σταδιακά τα παλαιότερα πλοία του στόλου. Ο ρόλος της MFD θα είναι σημαντικός στο νέο σκηνικό της ελληνικής ακτοπλοΐας, και βασική επιδίωξη όλων μας είναι η εταιρεία αυτή να λειτουργήσει στα πρότυπα των Μινωικών Γραμμών ούτως ώστε η εισαγωγή της στο ΧΑΑ, που αποτελεί έναν από τους βασικούς στόχους, να υλοποιηθεί

με τον καλύτερο τρόπο.

Άλλωστε, όπως γνωρίζετε, από τα τέλη Απριλίου υπάρχει νέος γενικός διευθυντής με πολυχρόνη και διευρυμένη εμπειρία. Πιστεύουμε ακράδαντα ότι οι στόχοι μας, οι οποίοι όλην την MFD, θα επιτευχθούν παρά τις όποιες αντιξοότητες του παρελθόντος.

Η άρση του προστατευτισμού την 1η Νοεμβρίου σας ανησυχεί;

Όχι βεβαίως! Αυτή η εξέλιξη ήταν αναμενόμενη, εμείς αυτό που θέλαμε ήταν η άρση του cabotage να γίνει με τον καλύτερο δυνατό προγραμματισμό, και νομίζουμε ότι σε μεγάλο βαθμό αυτό επιτεύχθηκε. Οι μεγάλες εταιρείες, όπως οι Μινωικές Γραμμές, δεν ακολουθούν τις εξελίξεις, τις προβλέπουν και προετοιμάζονται με τον καλύτερο τρόπο. Αυτό πράξαμε και στις Μινωικές Γραμμές με την υλοποίηση του επενδυτικού μας προγράμματος, με την ολοκλήρωση του οποίου επιτυγχάνουν:

- Πλήρη ανανέωση του σημερινού στόλου με υπερασύγχρονα πλοία υψηλών ταχυτήτων και μεγάλων μεταφορικών δυνατοτήτων. Το 2002 ο στόλος των Μ.Γ. θα αποτελείται εξ ολοκλήρου από νεοανακτημένα πλοία.

- Σημαντική χρονική συντόμηση των προορισμών που θα εξυπηρετούν.

Πιο συγκεκριμένα:

- Ηράκλειο - Πειραιάς: σε 6 ώρες αντί 11 που διαρκεί σήμερα.

- Χανιά - Πειραιάς: σε 5,5 ώρες αντί 9 που διαρκεί σήμερα.

- Πάτρα - Ανκόνα: σε 18 ώρες αντί 20 που διαρκεί σήμερα.

- Πάτρα - Βενετία: σε 21 ώρες αντί 25 που διαρκεί σήμερα.

- Ριζική αναβάθμιση των ξενοδοχειακών υπηρεσιών. Νέες καινοτόμες υπηρεσίες (συνεδριακά κέντρα για συνέδρια εν πλώ, αίθουσα κινηματογράφου, internet café, shopping center, ελικοδρόμιο για έκτακτες ανάγκες κ.λπ.).

ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑ

Εκτός των οικονομικών μεγεθών, όμως, ένα άλλο στοιχείο της «ταυτότητας» και της φιλοσοφίας των Μινωικών Γραμμών, της κρητικής εταιρείας λαϊκής βάσης, αποτελεί η κοινωνική συνεισφορά της. Οι Μινωικές Γραμμές τα τελευταία δύο χρόνια έχουν διαθέσει ποσά που υπερβαίνουν το 1,5 δισ. δρχ. για κοινωνικές δαπάνες (σεισμοπαθείς, Μινωικές υποτροφίες, ενίσχυση προς το Πατριαρχείο Αλεξανδρείας, δωρεά ιατρικού μηχανήματος στο ΠΕΠΑΓΝΗ κ.ά.). Τέλος, τον περασμένο μήνα οι Μ.Γ. ανέλαβαν την εθνική χορηγία της ΚΟΕ, διαθέτοντας το ποσό των 500 εκατ. δρχ. για τα επόμενα 4 χρόνια.

- Τη δυνατότητα επέκτασης σε νέες γραμμές πέραν της ελληνικής ακτοπλοΐας και του χώρου της Αδριατικής.

Πιστεύετε ότι κοινοτικοί εφοπλιστές θα βρουν τη δύναμη να σας «κοντράρουν» στα ελληνικά πελάγη;

Η «απειλή» της έλευσης κοινοτικών ναυτιλιακών εταιρειών στις γραμμές της Ακτοπλοΐας μάλλον είναι μηδαινή. Εδώ και πάρα πολλά χρόνια οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες δραστηριοποιούνται με μεγάλη επιτυχία στην πλήρως απελευθερωμένη αγορά της Αδριατικής χωρίς καμία «ξένη» εταιρεία να έχει προσπαθήσει να εισέλθει σ' αυτή την αγορά, που ούτε τις ιδιομορφίες ούτε τις δυσκολίες έχει της αγοράς του Αιγαίου. Εξάλλου, το φιλόδοξο επενδυτικό μας πρόγραμμα, οι ναυπηγήσεις υπερασύγχρονων σκαφών και η πολυετής μας εμπειρία σε αυτές τις θάλασσες υψώνουν ισχυρά επιχειρηματικά τείχη που σίγουρα κάθε επίδοξος ανταγωνιστής θα δυσκολευτεί να υπερπηδήσει.

ΑΝΑΠΤΥΣΙΑΚΗ ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΤΩΝ ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΣΕ ΠΛΗΡΗ ΕΞΕΛΙΞΗ

Παρά την αρνητική συγκυρία για τον κλάδο της Ακτοπλοΐας η εταιρεία, με κύκλο εργασιών 46,6 δισ. και καθαρά κέρδη 3 δισ., προχώρησε στη διανομή μερίσματος 30 δρχ. ανά μετοχή.

Το συνολικό ποσό της μερισματικής πολιτικής ανέρχεται σε 2.127.780.000 δρχ.

Οι Μινωικές Γραμμές κατέχουν μεγάλο μερίδιο της αγοράς στις γραμμές όπου δραστηριοποιούνται, με ποσοστό 65% σε επιβάτες, 61% σε Ι.Χ. αυτοκίνητα και 55,5% σε φορτηγά αυτοκίνητα, για τις γραμμές του εσωτερικού.

Σε πολύ υψηλά επίπεδα όμως κινήθηκε και η αύξηση της κίνησης στην αγορά της Αδριατικής.

Η αύξηση αυτή ανήλθε σε 17,5% για τους επιβάτες και σε 24% για τα Ι.Χ. αυτοκίνητα.

Η εταιρεία συμμετέχει (με ποσοστό 28%) στην Aegean Airlines, η οποία πρόσφατα συγχωνεύτηκε με την Cronus, στη Forthnet (με ποσοστό 33,3%), μια εταιρεία με ιδιαίτερα σημαντική δυναμική ανάπτυξης, αλλά και στη Minoan Cruises (με ποσοστό 53,71%).



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

ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Καλές προθέσεις, διαφορετικές θέσεις...

του Χάρη Παυλίδη

Ποια είναι η απάντηση των εφοπλιστών της ακτοπλοΐας και τι προτείνουν για το θεσμικό πλαίσιο που ετοίμασε το YEN; Κατ' αρχάς -όπως επισημαίνουν και στο φάκελο που άνοιξαν τα «Ν.Χ.»- διαφωνούν με τις βασικές θέσεις του νομοσχεδίου και αντιπροτείνουν την πλήρη απελευθέρωση των γραμμών και του ναυτολογίου, αλλά και της σύνθεσης των πληρωμάτων, πέραν του προσωπικού ασφαλείας. Επί πλέον, στο θέμα της ακινησίας των πλοίων, οι θέσεις που διατυπώνουν είναι εντελώς αντίθετες από του υπουργείου. Ωστόσο, για λόγους δημοσίου συμφέροντος, αντιπροτείνουν αντί του 10μήνου το 8μηνο ως ελάχιστο χρόνο κίνησης κατά γραμμή και με ανάλογα αριθμό πλοίων, ώστε να καλύπτονται οι συνκοινωνικές ανάγκες.

Θα φάιντο και στην έρευνα, αλλά και σύμφωνα με την επίσημη θέση της ΕΕΑ, στο μείζον θέμα του ναυτολογίου αντιπροτείνουν την πλήρη απελευθέρωση του χωρίς πλαφόν στην οικονομική θέση.

Στις βασικές θέσεις του θεσμικού πλαισίου, όπως για παράδειγμα το όριο ηλικίας (δηλαδή, σταδιακή μείωσή του μέχρι το 2006 από τα 35 χρόνια στα 20), η θέση των εφοπλιστών είναι η πλήρης εναρμόνιση της ελληνικής με την ευρωπαϊκή νομοθεσία όπου ως γνω-

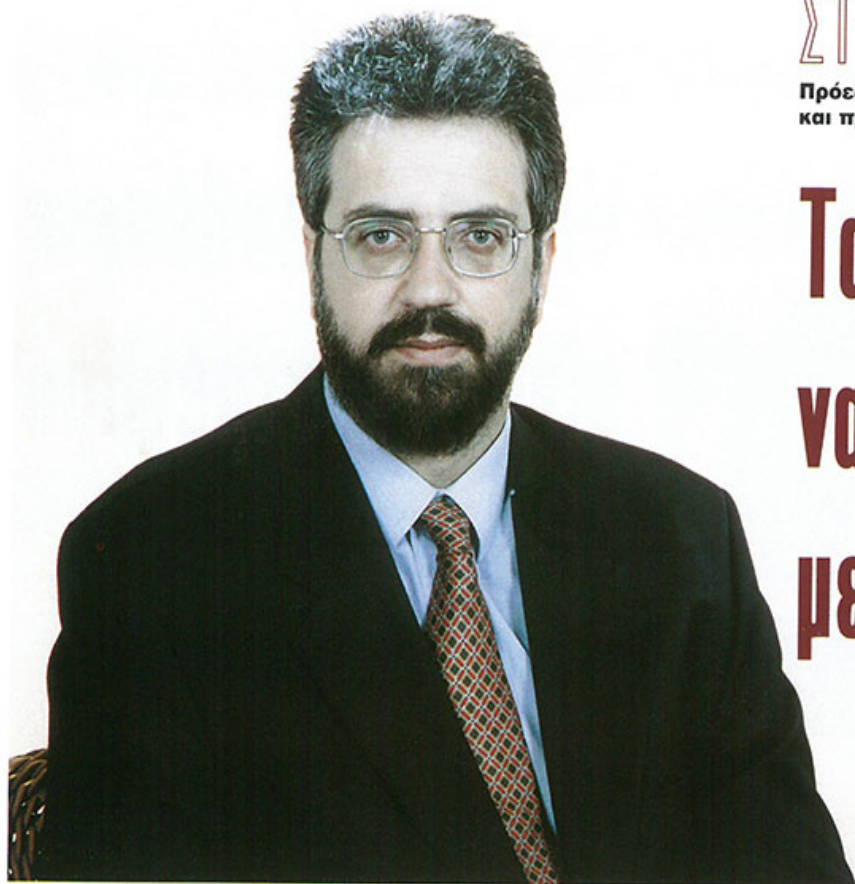
στόν δεν ισχύει το όριο ηλικίας. Δύο αλλά σημαντικά ζητήματα βρίσκουν αντίθετους τους εφοπλιστές. Οι επιβαρύνσεις των ναύλων υπέρ τρίτων, οι οποίες πρέπει να καταργηθούν εφόσον δεν έχουν ανταποδοτικό χαρακτήρα, και η σύνθεση των πληρωμάτων, όπου οι εφοπλιστές ζητούν ο παρεμβατισμός του κράτους να περιοριστεί μόνον σε ό,τι αφορά τη σύνθεση του προσωπικού ασφαλείας.

Πάντως, όπως φαίνεται και από τις απόψεις που καταθέτουν στην έρευνα ο πρόεδρος της ΕΕΑ και οι επικεφαλής των εταιρειών, οι διαφοροποιήσεις που παρατηρούνται είναι αποτέλεσμα της μη

αποδοχής των προτάσεών τους. Οι απόψεις που διατυπώνουν και οι προτάσεις τους επιβεβαιώνουν ότι ο διάλογος που ακολούθησε είχε ενδιαφέρον, όπως αποδεικνύεται και στην πράξη με τη δήλωση του Χρήστου Παπουτσή περί της «όσο γίνεται ευρύτερης συναίνεσης...». Η οποία όπως φάνηκε στο τελικό σχέδιο που κατατέθηκε έλαβε υπόψη, έως ένα βαθμό, τις προτάσεις και τους προβληματισμούς των άμεσα ενδιαφερομένων.

Τα «Ν.Χ.» απευθύνθηκαν στον πρόεδρο της ΕΕΑ και πρόεδρο της ANEK Στέλιο Ζαμπετάκη, στο δήμαρχο Μυτιλήνης και πρόεδρο της ΝΕΛ Νάσο Γιακαλή και στο γενικό διευθυντή των Μινωικών Γραμμών Παναγιώτη Κασσάκη με τις κάτωθι ερωτήσεις:

1. Πιστεύετε ότι το νέο θεσμικό πλαίσιο ανταποκρίνεται στις ανάγκες του ανταγωνισμού και κυρίως οδηγεί ουσιαστικά στον εκσυγχρονισμό του κλάδου;
2. Η απελευθέρωση της ακτοπλοΐας εξαρτάται και σε ποιο βαθμό από τη λιμενική υποδομή, τη μίσθωση των άγονων γραμμών, τη μεταφορά του ταχυδρομείου και, κυρίως, από την απελευθέρωση του ναυτολογίου;
3. Η ακινησία του πλοίου αποτελεί θέμα συζήτησης ανάμεσα στην ΕΕΑ και το YEN. Ποια είναι η δική σας άποψη για το θέμα αυτό;
4. Η χρηματιστηριακή αξία, σε συνδυασμό με τα συσσωρευμένα προβλήματα, έχει δημιουργήσει κλοιό στην ακτοπλοΐα;
5. Είναι αναστρέψιμο αυτό το κλίμα και υπό ποιες προϋποθέσεις;



ΣΤΕΛΙΟΣ ΖΑΜΠΕΤΑΚΗΣ

Πρόεδρος της ANEK
και πρόεδρος των Ελλήνων Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας

Τα προβλήματα να προσεγγισθούν με ρεαλισμό

1. Όπως είναι ήδη γνωστό, οι προτάσεις του YEN που αφορούν τη διαμόρφωση του νέου θεσμικού πλαισίου απεσύρθησαν και πρόκειται σύντομα να επαναδιατυπωθούν από τον υπουργό. Δεν μπορούμε, λοιπόν, εκ των πραγμάτων, πριν από την ολοκλήρωση και δημοσιοποίηση του νέου πλαισίου να τοποθετηθούμε και να κάνουμε κριτική.

Είναι σαφές όμως ότι τα διάφορα θέματα θα πρέπει να προσεγγίζονται με ρεαλισμό, υπευθυνότητα και ανοικτούς ορίζοντες. Αυτές είναι οι ουσιαστικές προϋποθέσεις για τον εκσυγχρονισμό και την ποιοτική αναβάθμιση της ελληνικής ακτοπλοϊκής ναυτιλίας.

2. Είναι βέβαιον ότι η απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών δεν μπορεί και δεν πρέπει να περιορίζεται μόνο στη χορήγηση αδειών σκοπιμότητας.

Η βελτίωση των λιμενικών υποδομών, η μίσθωση των άγονων γραμμών και η απελευθέρωση του ναυλολογίου είναι σημαντικές συνιστώσες ενός σύγχρονου και λειτουργικού θεσμικού πλαισίου και θα πρέπει να συνεκτιμηθούν με τη μεγαλύτερη δυνατή προσοχή.

3. Η άποψη για δεκάμηνη απασχόληση των πλοίων της ακτοπλοΐας μάς βρίσκει αντίθετους. Εμείς θεωρούμε ότι οι εταιρείες που διαθέτουν ένα πλοίο θα πρέπει να αποδεχθούν το δεκάμηνο σε συνδυασμό με τις ισχύουσες ρυθμίσεις.

Για τις μεγάλες εταιρείες, όμως, που διαθέτουν πολλά πλοία, πρέπει να καθιερωθεί το οκτάμηνο με την προϋπόθεση ότι οι συ-

γκοινωνιακές ανάγκες των νησιών θα καλύπτονται από άλλα πλοία στις συγκεκριμένες γραμμές.

4. Η παρατεταμένη χρηματιστηριακή ύφεση σε συνδυασμό με την υπέρμετρη αύξηση της τιμής των καυσίμων έχουν καθυστερήσει τους προβλεπόμενους ρυθμούς ανάπτυξης των εταιρειών. Σε καμία περίπτωση, όμως, δεν μπορούμε να μιλάμε για «ασφυκτικό κλίμα».

Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες αναπτύσσουν σημαντικούς επενδυτικούς σχεδιασμούς, έχουν ικανοποιητικά κέρδη και διαθέτουν σύγχρονο και αποτελεσματικό management.

5. Η χρηματιστηριακή ανάκαμψη και η ομαλοποίηση των διεθνών τιμών πετρελαίου είναι οι προϋποθέσεις για να αναστραφεί το δυσμενές περιβάλλον.

Είναι σαφές όμως ότι

τα διάφορα θέματα θα πρέπει

να προσεγγίζονται με ρεαλισμό,

υπευθυνότητα και ανοικτούς ορίζοντες.

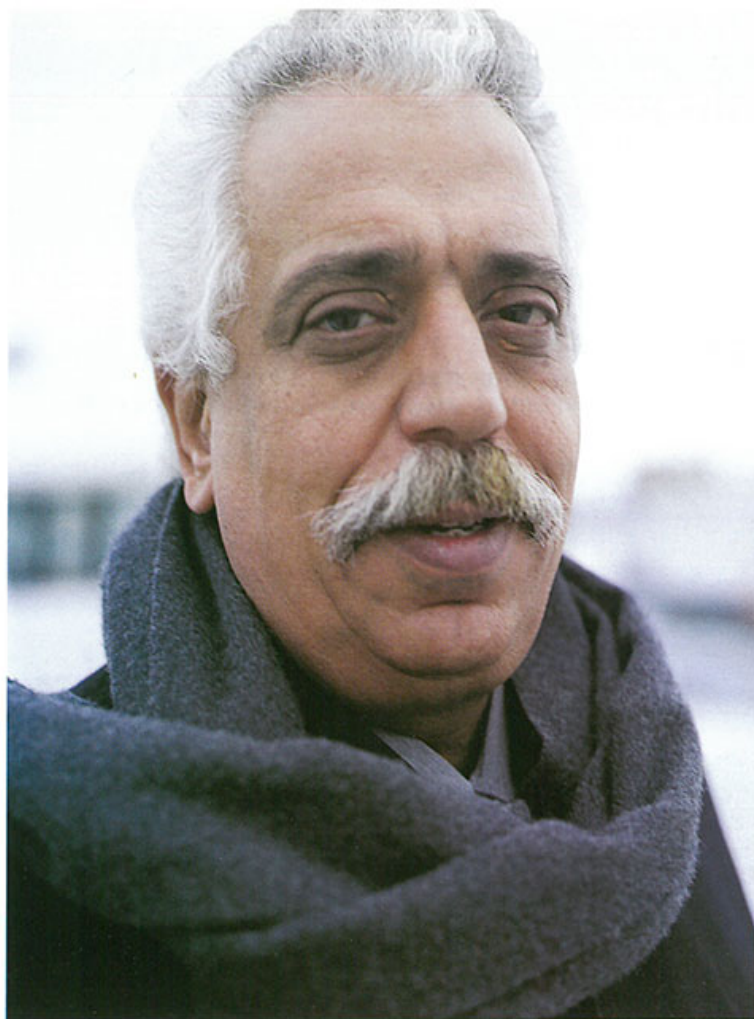
Αυτές είναι οι ουσιαστικές

προϋποθέσεις για τον εκσυγχρονισμό

και την ποιοτική αναβάθμιση

της ελληνικής ακτοπλοϊκής

ναυτιλίας



ΝΑΣΤΟΣ ΓΙΑΚΟΛΑΣ

Δήμαρχος Μυτιλήνης και πρόεδρος της ΝΕΑ

Υπό προϋποθέσεις είναι αναστρέψιμο το κλίμα...

1. Η ανάγκη του ανταγωνισμού δεν αποτελεί αφ' εαυτή πρωταρχική αναγκαιότητα στη διενέργεια των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών της χώρας. Ο ανταγωνισμός, για να λειτουργήσει σε έναν επιχειρηματικό κλάδο, προϋποθέτει την ύπαρξη ελεύθερης επιχειρηματικών κινήσεων, που στη συγκεκριμένη περίπτωση ούτε εφαρμόστηκε με το προϊσχύον καθεστώς ούτε μπορεί να υπάρξει με το σχεδιαζόμενο. Τούτο διότι η ακτοπλοία ως κύριο μέλημα έχει τη διασφάλιση της εδαφικής συνέπειας ανάμεσα στα νησιά και στα αστικά κέντρα της χώρας. Αν αυτό σε πρώτη φάση διασφαλισθεί, τότε έχει άμεσα αποτελέσματα –θετικά– στην οικονομική, τουριστική, πολιτιστική, δημογραφική ανάπτυξη των νησιών. Με εξασφαλισμένες αυτές τις αναγκαιότητες, ο ανταγωνισμός έρχεται να εξομαλύνει κάποιες ανισότητες στη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση και να συμβάλει στη βελτίωση της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών. Ο ουσιαστικός εκσυγχρονισμός των πλοίων σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να συνδεθεί με την έννοια του ανταγωνισμού, γιατί το μόνο που χρειάζεται είναι κεφάλαια και μάλιστα κεφάλαια υψηλά και αποδοτικά γι' αυτούς που θα τα διαθέσουν.

Ο εκσυγχρονισμός γίνεται μόνο μέσα από νέες επενδύσεις και για να γίνουν νέες επενδύσεις χρειάζονται τεράστια κεφάλαια με ισορροπία ιδίων και δανειακών, που και στις δύο περιπτώσεις απαιτούν την ύπαρξη κερδοφορίας για να πληρωθεί τόσο η λογική αντιμισθία του κεφαλαίου που θα διατεθεί όσο και ο τόκος του δανειακού κεφαλαίου.

2. Η απελευθέρωση των δρομολογίων κατ' ουσίαν δρα αμφίδρομα, δηλαδή υπέρ των λιμανιών που έχουν κατάλληλη υποδομή και εναντίον εκείνων που δεν έχουν. Τούτο δρα ανασταθτικά για τα μικρά νησιά, δεδομένης της σταδιακής αύξησης του μεγέθους των πλοίων. Η λέξη «υποδομή» ευνοεί την προϋπαρξη των καταλλήλων προϋποθέσεων ελλιμενισμού των πλοίων. Δεν μπορεί λογικά να υστερεί χρονικά και τεχνικά από οποιαδήποτε δρομολόγηση πλοίου.

Η μίσθωση των άγονων γραμμών λειτουργήσε σωστά ως θεσμός και

εκτιμώ ότι θα λειτουργήσει πάλη σωστά, αφού πρέπει να καλύψει ανάγκη δημοσίου συμφέροντος συγκοινωνιακής διασύνδεσης νησιών που η κίνησή τους σε ετήσια βάση δεν μπορεί να δικαιώσει οικονομικά οποιαδήποτε δρομολόγηση.

Εντελώς ανεξάρτητο είναι το θέμα της διασφάλισης των οικονομικών πόρων που απαιτούνται για τη λειτουργία των άγονων γραμμών. Η μεταφορά του ταχυδρομείου δωρεάν δεν δικαιολογείται μέσα σε ένα μοντέλο ευρωπαϊκής ενοποίησης, όπου ισχύει ο κανόνας ότι οποιαδήποτε υπηρεσία προσφέρεται έχει συγκεκριμένο κόστος.

Η απελευθέρωση του ναυτολογίου είναι απαραίτητη για δύο κυρίως λόγους. Για να καταστεί δυνατή η ιλιγγιώδης αύξηση των συντελεστών του κόστους των καυσίμων κυρίως, αλλά και άλλων συντελεστών, και για να αποτελέσει τη βάση ενός υγιούς ανταγωνισμού.

Βέβαια εδώ μπαίνει, από τη μία, το θέμα του δημόσιου χαρακτήρα που έχει κάθε μορφή μαζικής μεταφοράς και, από την άλλη, το θέμα της βιωσιμότητας του φορέα που καλείται να επενδύσει στο συγκοινωνιακό μέσο.

Δεν υπάρχουν συνεπώς πολλά περιθώρια έλλειψης εκλογικευμένης αντιμετώπισης του θέματος γιατί, για παράδειγμα, παράλογα υψηλός ναύλος αντίκειται στο δημόσιο χαρακτήρα της συγκοινωνίας, ενώ παράλογα χαμηλός ναύλος δεν εξασφαλίζει τη βιωσιμότητα του πλοίου από οικονομικής άποψης.

3. Η ακινησία ή, μάλλον, η λειτουργία του πλοίου για ορισμένους μήνες μέσα στο δωδεκάμηνο έχει δύο οπτικές γωνίες.

Η πρώτη είναι τεχνική που με την αυστηρότητα των κανονισμών, οι οποίοι είναι απαραίτητοι να υπάρχουν για τη διασφάλιση της ανθρώπινης ζωής, απαιτεί χρόνο και μάλιστα χρόνο αυξημένο για τη διατήρηση της αξιοπιστίας του πλοίου.

Η δεύτερη είναι καθαρά οικονομική, γιατί είναι πασίγνωστο ότι το είδος της επιχείρησης μαστίζεται από έντονη εποχικότητα. Δεν είναι λογικό να υποχρεώνεται ένα πλοίο να λειτουργεί για 10 μήνες το χρόνο όταν δεν υπάρχει το παραμικρό συγκοινωνιακό έργο.

Υπό την προϋπόθεση της διασφάλισης της τακτικότητας των δρομολογίων και της επαρκούς κάλυψης του συγκοινωνιακού έργου, θα πρέπει να ισχύσει το προϋπάρχον καθεστώς όπου ο νόμος έδινε στον υπουργό τη διακριτική ευχέρεια να επιτρέπει σε περιοχές ιδιόζοντος τουριστικού ενδιαφέροντος (και φυσικά εποχικότητας) να επιτρέψει τον περιορισμό της λειτουργίας των πλοίων στους οκτώ μήνες το χρόνο. Τούτο έχει ιδιαίτερη σημασία για τα πλοία νέας τεχνολογίας, τα οποία έχουν γεωμετρικά αυξημένη κατανάλωση καυσίμων.

4. Στην κούρσα του εκσυγχρονισμού με νέες ναυπηγήσεις που έχουν αποδυθεί τόσο η εταιρεία μας όσο και άλλες, προαπαιτούμενο είναι η υγιής χρηματαγορά μέσα από την οποία θα γίνει η άντληση του απαραίτητου υψηλού ποσού κεφαλαίων για τις πάγιες αυτές επενδύσεις. Ο συνδυασμός των «αυτοσυνωρευμένων προβλημάτων» έρχεται να αποτελέσει ένα αυτοτελές, επιπρόσθετο πρόβλημα στη χρηματιστηριακή κρίση.

Η απελευθέρωση των δρομολογίων

κατ' ουσίαν δρα αμφίδρομα.

δηλαδή υπέρ των λιμανιών που έχουν

κατάλληλη υποδομή και εναντίον εκείνων

που δεν έχουν.

Τούτο δρα ανασταλτικά για τα μικρά νησιά.

δεδομένης της σταδιακής αύξησης

του μεγέθους των πλοίων

Για να μη δημιουργούμε όμως παρανοήσεις, το βασικό πρόβλημα της ακτοπλοϊκής επιχείρησης εστιάζεται στην καθιπάζουσα μέσα στο έτος 2000 ανατίμηση των καυσίμων, συνδυαζόμενη με την αύξηση της τιμής του δοθαρίου, συνθετικό στοιχείο του κόστους επίσης των καυσίμων, των υλικών, των ανταλλακτικών, των ασφαλιστρών και των τόκων των δανείων σε συνάληγμα.

5. Ασφαλώς είναι αναστρέψιμο αυτό το κλίμα με δύο προϋποθέσεις:

α) Την επιστροφή των τιμών των καυσίμων στις τιμές της περιόδου '98-'99, που άλλωστε αποτελεί παγκόσμιο πρόβλημα.

β) Την ομαλή ανάκαμψη του Γενικού Δείκτη και τη σταδιακή αποκατάσταση του κλίματος εμπιστοσύνης στη Χρηματαγορά.

Τούτο άλλωστε αποτελεί και γενικότερο αίτημα της Εθνικής Οικονομίας, γιατί χωρίς χρηματαγορά δεν στηρίζονται οι επιχειρηματικές και επενδυτικές ευκαιρίες και τα λογικά οράματα μετατρέπονται σε χίμαιρες.

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*

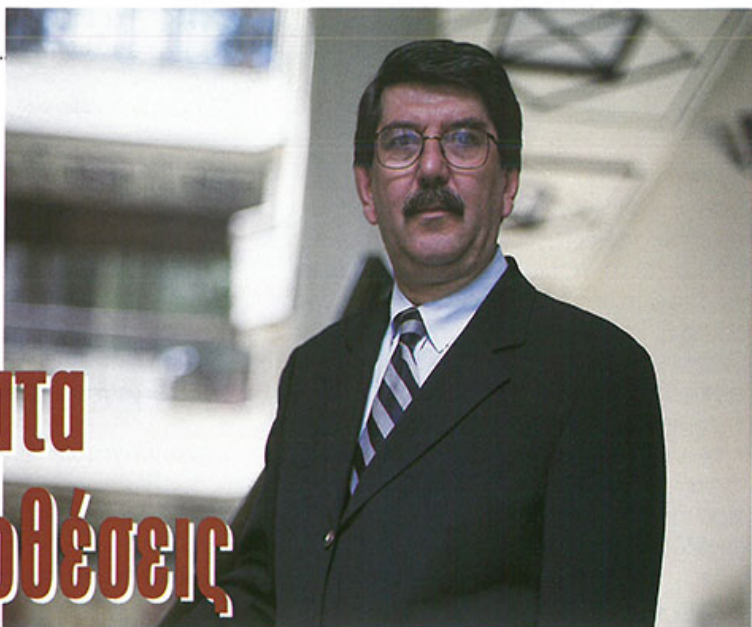
Exclusive Representatives:
SUPERGLUE CORP. - PACER TECHNOLOGY

D Destel

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

ΠΑΠΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΣΑΠΑΚΗΣ

Γενικός διευθυντής των Μινωικών Γραμμών

Υπάρχουν προβλήματα
αλλά και καλές προθέσεις

1. Αυτή τη στιγμή που μιλάμε δεν έχει διευκρινισθεί τίποτε. Υπάρχουν σκέψεις, κατευθύνσεις και δημοσιεύματα. Το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας δεν έχει ενημερώσει τον κλάδο και τους εκπροσώπους του στα θεσμικά όργανα παρά μόνον γενικώς για τις προθέσεις του. Νομίζω ότι προσπαθεί να ελέγξει όλες τις παραμέτρους και ορθώς πράττει. Μην ξεχνάτε ότι η ελληνική ακτοπλοΐα είναι ένας ευαίσθητος κλάδος και το μέλλον της θα επηρεασθεί άμεσα, θετικά ή αρνητικά, από το νομοσχέδιο που θα καταθέσει η πολιτική ηγεσία του ΥΕΝ.

Ο κλάδος της ακτοπλοΐας έχει εθνική σημασία. Η οικονομία και ο τουρισμός των νησιών, επομένως και η ανάπτυξή τους, έχει άμεση σχέση με την τακτική και άνετη θαλάσσια επικοινωνία τους με την ηπειρωτική χώρα.

Το νέο θεσμικό πλαίσιο θεωρούμε ότι είναι απολύτως απαραίτητο να οδηγεί σε ουσιαστικό εκσυγχρονισμό και να ανταποκρίνεται στις ανάγκες ενός υγιούς ανταγωνισμού που θα διασφαλίζει, όμως, παράλληλα, και τη βιωσιμότητα των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων. Είμαι σίγουρος ότι ο κ. Παπουτλής θα προχωρήσει σε εκτεταμένο διάλογο με όλους μας προτού καταθέσει το νομοσχέδιο. Το έχει εξαγγείλει δηλώστε.

2. Η λιμενική υποδομή, η πολυμορφία του νησιωτικού συμπλέγματος της χώρας, τα σωστά εκπαιδευμένα πληρώματα, η τιμολογιακή πολιτική, οι ανανεώσεις των στόλων, ακόμη και λόγω εθνικής σημασίας είναι μερικές παράμετροι που θα πρέπει να ληφθούν υπόψη και τελικά να προσδιορίσουν το ποίον της απελευθέρωσης.

Αναμφισβήτητο, λοιπόν, το θέμα της λιμενικής υποδομής είναι κομβικής σημασίας. Χωρίς κατάλληλες λιμενικές υποδομές είναι ουτοπία να πιστεύουμε ότι θα υπάρξει ο εκσυγχρονισμός του ακτοπλοϊκού στόλου. Πλοία σύγχρονης τεχνολογίας, υψηλών ταχυτήτων απαιτούν ειδικά διαμορφωμένες και ασφαλείς λιμενικές υποδομές.

Οι άγονες γραμμές δεν έχουν, ως γνωστόν, λόγω της πολύ χαμηλής κίνησης που παρουσιάζουν, οικονομικό ενδιαφέρον. Η εξυπηρέτησή τους επομένως πρέπει να διασφαλιστεί μέσω της διαδικασίας της μίσθωσης από το κράτος. Το ναυλολόγιο είναι κατά την άποψή μας απαραίτητο να απελευθερωθεί πλήρως, τουλάχιστον στις γραμμές εκείνες που θα λειτουργούν ελεύθερα και ανταγωνιστικά. Το κράτος πρέπει να αφήσει πλήρως ελεύθερες τις ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις να ασκούν ανεμπόδιστα την εμπορική τους πολιτική. Στις άγονες γραμμές το κράτος θα μπορεί να καθορίζει το ναυλολόγιο μόνο στις οικονομικές θέσεις, λόγω μη ύπαρξης ανταγωνισμού στις γραμμές αυτές.

3. Τα πλοία έχουν τεράστια λειτουργικά έξοδα. Ο εξορθολογισμός των δρομολογίων και ο περιορισμός των άσκοπων δαπανών αποτελεί σημαντικό στοιχείο βιωσιμότητας των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων. Δεν υπάρχει κανείς απολύτως λόγος να εκτελούν τα πλοία δρομολόγια επί 10μηνου επειδή έτσι προβλέπουν οι σχετικές διατάξεις και να σπαταλάνε άσκοπα εκατοντάδες εκατομμύρια σε καύσιμα χωρίς να

υπάρχει μεταφορικό έργο.

Η υποχρεωτική 10μηνη απασχόληση πρέπει να καταργηθεί. Το κριτήριο πρέπει να είναι η απρόσκοπτη εξυπηρέτηση των νησιών, σύμφωνα με τις πραγματικές μεταφορικές τους ανάγκες, ανάλογα και με την εποχή. Για τα πληρώματα να δημιουργηθεί ταμείο ανεργίας, όπως συμβαίνει με το προσωπικό των ξενοδοχείων, το οποίο θα χορηγεί υπό ορισμένες προϋποθέσεις επιδόματα ανεργίας.

4. Μπορώ να σας πω ότι η δική μας εισαγωγή στο ΧΑΑ ήταν ιδιαίτερα επιτυχής και υπερκάλυψε τους αρχικούς μας στόχους. Συνεπώς, η χρηματιστηριακή κρίση δεν επηρέασε τις Μινωικές Γραμμές όπως επηρέασε τις εταιρείες που ακολούθησαν. Το δικό μας επενδυτικό πρόγραμμα υλοποιείται χωρίς κανένα πρόβλημα. Η μόνη επίδραση είναι στο επίπεδο της τιμής της μετοχής μας στο ΧΑΑ.

Πάντως, η συνεχιζόμενη χρηματιστηριακή κρίση είναι γεγονός ότι έχει δημιουργήσει, αν όχι ασφυκτικό κλίμα, οπωσδήποτε όμως σοβαρά προβλήματα στη χρηματοδότηση των επενδυτικών προγραμμάτων των εταιρειών.

Αυτή την περίοδο όλες σχεδόν οι ακτοπλοϊκές εταιρείες υλοποιούν σημαντικά επενδυτικά προγράμματα κατασκευής νέων πλοίων, για να εκσυγχρονίσουν το στόλο τους, και έχουν ανάγκη να αντλήσουν κεφάλαια από το Χρηματιστήριο για να καλύψουν τις υποχρεώσεις τους προς τα ναυπηγεία.

Οι εταιρείες προσπαθούν να βρουν εναλλακτικές πηγές χρηματοδότησης. Όσες από αυτές έχουν τέτοιες δυνατότητες βρίσκονται σε πλεονεκτική θέση. Οι Μινωικές Γραμμές είναι μία από αυτές τις εταιρείες δεδομένου ότι, μέσω και της πώλησης των παλαιών πλοίων της εταιρείας, κάτι που ήταν προγραμματισμένο, θα αντλήσουν κεφάλαια για να χρηματοδοτήσουν την κατασκευή των νέων πλοίων.

5. Πιστεύουμε ότι υπάρχουν οι προϋποθέσεις για να αναστραφεί μεσοπρόθεσμα το κλίμα και να κινηθεί ανοδικά το Χρηματιστήριο.

Κινητήριοι μοχλός του Χρηματιστηρίου θα γίνει η αποφασιστική και με γρήγορους ρυθμούς προώθηση των διαρθρωτικών αλλαγών της οικονομίας και η ολοκλήρωση των θεσμικών αλλαγών της κεφαλαιαγοράς. Σε μια ανοδική κίνηση του Χρηματιστηρίου σημαντικό ρόλο θα διαδραματίσουν οι εταιρείες με προοπτικές και αξιόλογα θεμελιώδη οικονομικά μεγέθη. Οι εισηγμένες ακτοπλοϊκές εταιρείες, αν όχι όλες, οι περισσότερες όμως, είχαν υγιή χρηματοοικονομικά δεδομένα και πολύ καλές προοπτικές. Σε αυτό συνηγορούν και τα επενδυτικά προγράμματα που υλοποιούν και τα οποία θα μπουν τα επόμενα χρόνια σε παραγωγική δραστηριότητα, γεγονός που θα επαυξήσει την κερδοφορία, την αποδοτικότητα και την ανταγωνιστική τους ικανότητα.

Πρέπει επομένως να θεωρείται βέβαιο ότι όταν το γενικότερο χρηματιστηριακό κλίμα αναστραφεί, οι μετοχές των ακτοπλοϊκών εταιρειών και κυρίως των μεγάλων θα κινηθούν ανοδικά.



OVERSEAS AGENCY LTD

Shipbrokers - Representatives of the Ukrainian Shipbuilding Industry

OVERSEAS FINANCE S.A

Financial Consultants

Tel : +301 4283640

Fax : +301 4283650

Πριν από μερικά χρόνια, ο δημιουργός της MFD Παντελής Σφηνιάς είχε προβλέψει ότι οι συγχωνεύσεις θα διαμορφώσουν την εικόνα της ελληνικής ακτοπλοΐας τον 21ο αιώνα. Σήμερα είναι πασιφανές ότι αυτή η προοπτική που τόσο αμφισβητήθηκε και ξεσήκωσε έντονες αντιδράσεις, το μέλλον της ακτοπλοΐας κυριολεκτικά, είναι οι κοινοπραξίες. Διότι όπως εκτιμούν όσοι ταξιδεύουν συχνά στις Βρυξέλλες, μόνο αυτό το σχήμα μπορεί ν' αντέξει η κοινοτική ακτοπλοΐα την επόμενη τουλάχιστον δεκαετία. Προς επίρρωσιν αυτής της εκτίμησης, έρχονται να προστεθούν και οι πληροφορίες που θέλουν τα υφιστάμενα ακτοπλοϊκά σχήματα να εξετάζουν το ενδεχόμενο συνερ-

γασίας με ξένους οίκους. Μάλιστα, για ορισμένα από αυτά, όπως η MFD, οι συζητήσεις βρίσκονται σε προχωρημένο στάδιο παρά τις επίσημες κατά καιρούς διαψεύσεις. Περίπου μονόδρομος, λοιπόν, οι εξελίξεις, σε μια αγορά που έτσι κι αλλιώς έχει μπει στην τελική ευθεία της απειευθέρωσης, με τους ξένους οίκους να θέλουν τη συμμετοχή τους στον υπό διαμόρφωση ακτοπλοϊκό χάρτη. Κι αυτό γιατί μετά την άρση του cabotage το Νοέμβριο του 2002, είναι αρκετές οι ευρωπαϊκές ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις που θα ήθελαν να συμμαχήσουν με έναν από τους τρεις ή και με τους τρεις ισχυρούς ομίλους, δηλαδή τις ΕΠΑΤΤ, τη MFD και την ANEK. Άλλωστε, κανείς από τους ενδιαφερομένους δεν έκρυψε ποτέ ότι το νέο τοπίο που διαμορφώνεται είναι

ιδιαίτερα ελκυστικό, μια και οι στρατηγικές συμμαχίες που θα προκύψουν θα είναν λίγες και ισχυρές.

Σ' αυτό το πλαίσιο εντάσσεται και το βρετανικό ενδιαφέρον για τη MFD, όπως διέρρευσε από τους Ολλανδούς, οι οποίοι ενεργούν ως εκπρόσωποι της Pand O' Stena. Σύμφωνα με τις υπάρχουσες πληροφορίες, δεν έγινε γνωστό αν η βρετανική εταιρεία ενδιαφέρεται για τη σύναψη στρατηγικής συμμαχίας ή για την απόκτηση μετοχών, αλλιώς σε κάθε περίπτωση, όποια μορφή κι αν πάρει αυτή η συνεργασία, δεν πρόκειται να αλλοιωθεί η φυσιογνωμία της MFD. Βεβαίως, στελέχη της εταιρείας διαψεύδουν τις επαφές και κυρίως τις ερμηνείες που δίνονται, ότι η είσοδος ξένου επενδυτή έρχε-

Το μέλλον της ελληνικής ακτοπλοΐας είναι οι κοινοπραξίες...

του Χάρη Παυλίδη

ται να δώσει διέξοδο στο αδιέξοδο των τελευταίων μηνών. Ωστόσο, ως προς τις επαφές η διάψευση μάλλον γίνεται για λόγους καθαρά στρατηγικού χαρακτήρα, κάτι που δεν συμβαίνει ως προς τη δεύτερη περίπτωση. Εκεί τα στελέχη της εταιρείας είναι απολύτως κατηγορηματικοί, αφού όπως ισχυρίζονται «η MFD θα συνεχίσει να είναι η πιο σύγχρονη εταιρεία», ενώ όπως ήθελε, δεν υπάρχει κανένα πρόστιμο το οποίο έχει επιβληθεί από την Επιτροπή Ανταγωνισμού. Τα ίδια στελέχη επισημαίνουν ότι αυτές οι πληροφορίες έδωσαν την εντύπωση της «τριχοτόμησης» της MFD, γεγονός που όπως υποστηρίζουν είναι αναληθές. Πάντως, το γεγονός ότι ο απόλυτος

έλεγχος των εξελίξεων βρίσκεται πλέον στο Ηράκλειο και κυρίως στους Κ. Κληρονόμο και Π. Κασσάκη, δείχνει τη σοβαρότητα με την οποία οι Μινωικές διαχειρίζονται πλέον τα ζητήματα της MFD. Τόσο ο πρόεδρος των Μινωικών όσο και ο γενικός διευθυντής, παρά τα όσα γράφονται ή κυκλοφορούν ως πληροφορίες, έχουν πρώτη προτεραιότητα την είσοδο της MFD στο Χρηματιστήριο. Αυτό άλλωστε καταδεικνύει και η ανάθεση των καθηκόντων του διευθύνοντος συμβούλου σ' έναν άνθρωπο που γνωρίζει καλά τα χρηματοοικονομικά. Συνεπώς, ανεξάρτητα των επαφών (αν γίνονται) με την Pand O' Stena lines, το κύριο μέλημα των Μινωικών είναι η προετοιμασία της MFD για να αντιμετωπίσει

το νέο ανταγωνιστικό περιβάλλον. Ας εκεί και πέρα, είναι περίπου αυτόν ο κύριος μέτοχος της MFD να συζητεί να εξετάζει το ενδεχόμενο στρατηγικής συμμαχίας, από τη στιγμή μάλιστα που κάτι τέτοιο θα ενισχύσει το status της εταιρείας εν όψει της πλήρους πελευθεύσεως.

Πάντως, θα ήταν παρακινδυμένο να κάνει λόγο κανείς για «παγκόσμια μετοχών» που αλληλόζουν χέρια ή αν και για κοινοπραξία. Το βέβαιο είναι η επιθυμία των διοικούντων να οδηγήσουν τη MFD με υπευθυνότητα και σοβαρότητα στην αφετηρία των εξελίξεων και, κυρίως, να ακυρώσουν στην ημερήσια τα σενάρια για την «τριχοτόμηση» της MFD.



WE BRIDGE THE GAP

C³ triple sea

We like to introduce our new formula in console building. The TripleSea can be seen as a Compact Control Centre and does bridge the gap for customers who want more than just stand alone products but feel that a solution with a full IBS bridge configuration is a bit overdone.

We therefore developed a complete assembled and prewired console for everybody who is lost in between. The TripleSea can offer any solution just fulfilling your needs. The TripleSea can be used for small fishing vessels up to large super tankers.

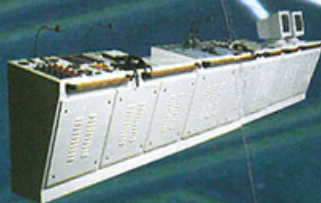
The TripleSea can be assembled using a range of modules. An intelligent central data collection system allows the system to be compact and conveniently arranged. Beside our brand new product TripleSea we can offer a wide range of customised consoles and standalone navigation, automation and communication products.

SAIT Marine
SRH Marino Electronics S.A. GREECE

Phone (+30) 1 4110260 - Fax (+30) 1 4177784
24hours service (+30) 944 245898
e-mail: athina.vezryi@netor.gr



Communication console



Customised bridge console



Engine control room console



THE GREATEST STAR OF THE OCEAN

SEASTAR

DISCOVER THE STRIKING NEW SALT SEASTAR GMDSS CONSOLE. IT'S COMPACT, RELIABLE, USER-FRIENDLY, ECONOMICALLY-PRICED AND CONFIGURED TO MEET THE CUSTOMER'S NEEDS. ALL GMDSS EQUIPMENT CAN BE INSTALLED ON AND BELOW A SINGLE FLOOR-MOUNTED SEASTAR TABLE. PRE-CONFIGURED FASTENING HOLES ENSURE QUICK AND EASY INSTALLATION.

MAIN FEATURES:

- ♦ SEVERAL CONFIGURATIONS ARE AVAILABLE FOR SAFETY AREA A2 AND A3.
- ♦ THE SEASTAR IS EQUIPPED WITH A BRAND-NEW, COST-SAVING INTEGRATED UPS SYSTEM WHOSE CONCEPT HAS RECENTLY BEEN APPROVED BY IMO.
- ♦ THE SEASTAR SYSTEM'S BASIC CONFIGURATION INCLUDES:
 - A 250 OR 500W MF/HF TRANSCEIVER WITH TELEX AND DSC.
 - AN INMARSAT-C SYSTEM WITH INTEGRATED GPS AND HIGH-QUALITY COLOUR SCREEN.
 - 1 INTEGRATED VHF/DSC SYSTEM + 1 EXTERNAL FITTED DUPLICATION VHF/DSC SYSTEM.
 - A BATTERY & CHARGER CONTROL PANEL.
- ♦ FOR MORE INFORMATION ABOUT THE SEASTAR OR OTHER SALT COMMUNICATION, NAVIGATION AND ENGINE ROOM AUTOMATION PRODUCTS, CONTACT:

SAIT Marine GREECE
SRH Marine Electronics S.A.

Phone (+30) 1 4110260 - Fax (+30) 1 4177784
24hours service (+30) 944 245898
e-mail: athina.vezryri@netor.gr

SEASTAR configuration with 2x Inmarsat-C

Userfriendly Operation

Buzz

Euro Marine-SeaStar 1336/0300 - Enthalpa - Nantua 300000

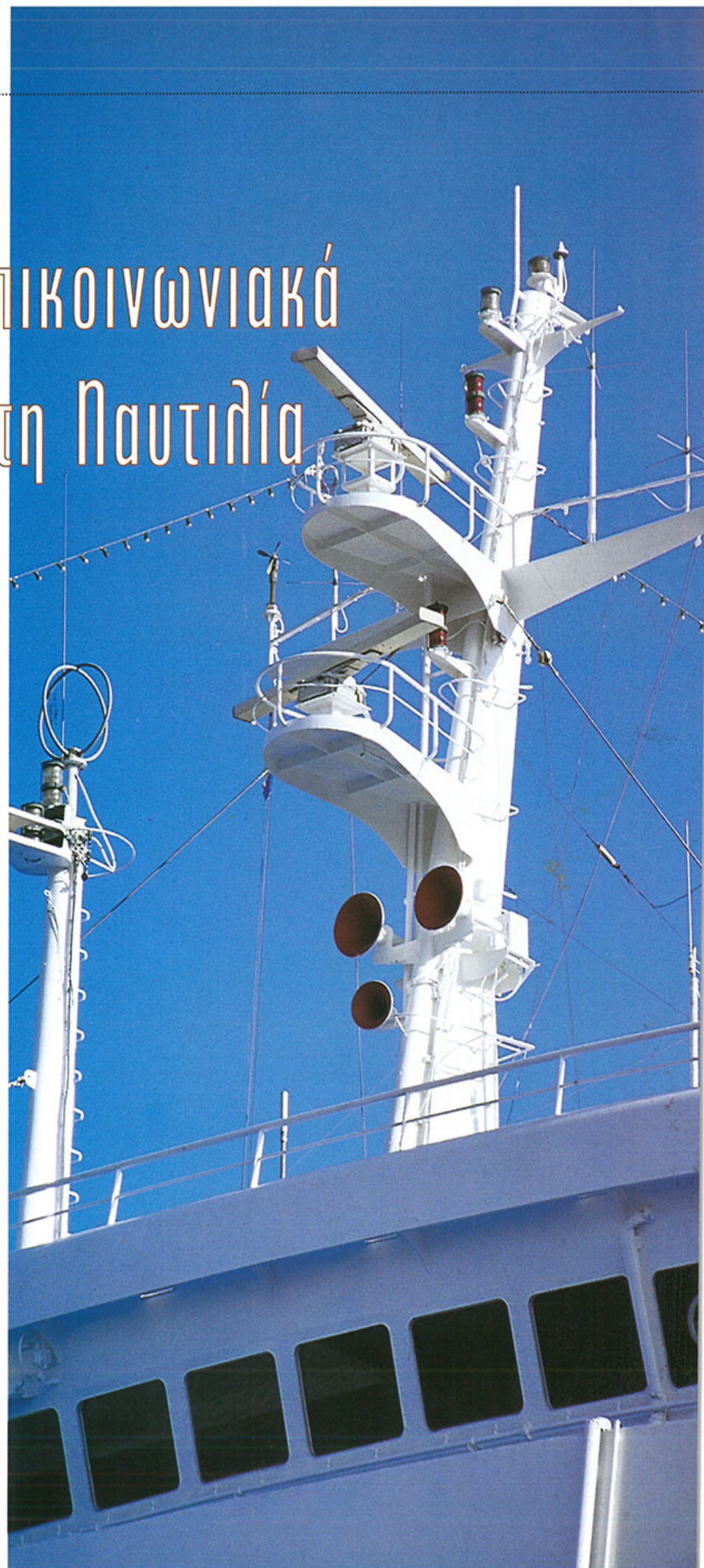


Σύγχρονα Επικοινωνιακά Δίκτυα για τη Ναυτιλία

Το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, για την κάλυψη των σύγχρονων επικοινωνιακών απαιτήσεων, κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων του, έχει αναπτύξει ένα ευρύ πεδίο τηλεπικοινωνιακών δικτύων τόσο με επίγεια/συμβατικά (ασύρματα-ενσύρματα) όσο και με δορυφορικά μέσα.



ε τα δίκτυα αυτά εξυπηρετούνται ειδικότερα οι τηλεπικοινωνιακές ανάγκες του ΥΕΝ σε θέματα Έρευνας - Διάσωσης στον ελληνικό θαλάσσιο χώρο, αλλήλ και παγκοσμίως, καθώς και οι επικοινωνίες του ΥΕΝ με τις λιμενικές αρχές και άλλες μονάδες του ΥΕΝ για θέματα υπηρεσιακής φύσης όπως, π.χ., αστυνόμευσης ακτών, ευκολιών λιμένων κ.λπ. Οι ραδιοτηλεπικοινωνιακοί σταθμοί των δικτύων Μεσίων/Βραχέων/Υπερβραχέων κυμάτων (MF/HF/VHF) του ΥΕΝ - Α.Σ. καθώς και η τηλεπικοινωνιακή υποδομή του Ενιαίου Κέντρου Έρευνας και Διάσωσης (ΕΚΣΕΔ/ΥΕΝ) ικανοποιούν απόλυτα τις απαιτήσεις του Παγκόσμιου Συστήματος Κινδύνου και Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας (GMDSS, Global Maritime Distress and Safety System - Παγκόσμιο Ναυ-



τιμή ακριβώς Κινδύνου και Ασφάλειας). Τα δίκτυα επικοινωνιών του ΥΕΝ - Λ.Σ. συντονίζονται από Κέντρα Ραδιοεπικοινωνιών-Σταθμούς, που είναι διεθνώς ανεγνωρισμένα και έχουν καταχωρηθεί στο Διεθνές Ονοματολόγιο Παρακτιών Σταθμών της Διεθνούς Ένωσης Τηλεπικοινωνιών (ITU). Τα εμπορικά πλοία μπορούν να επικοινωνούν απευθείας με τους Σταθμούς των ραδιοδίκτυων για θέματα αρμοδιότητας του ΥΕΝ, όπως ασφάλεια ναυσιπλοΐας, ρύπανση θαλάσσιου περιβάλλοντος, θαλασσιότητα, θαλασσοπλοΐα, παροχή μετεωρολογικών δεσφίτων Μεσογείου, πληροφορίες σχετικά με ευκολίες λιμένων κ.λπ.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΔΙΚΤΥΩΝ

Το ΥΕΝ - Λ.Σ. διαθέτει τα παρακάτω δίκτυα:

- α) Ασύρματα δίκτυα (ραδιοδίκτυα) για επικοινωνίες κυρίως με πλοία και μονάδες Έρευνας - Διάσωσης.
- Ι. Ραδιοδίκτυο Μεσαίων/Βραχέων κυμάτων (MF/HF).
- ΙΙ. Ραδιοδίκτυο Υπερβραχέων κυμάτων (VHF).
- ΙΙΙ. Δορυφορικά δίκτυα INMARSAT - COSPAS-SARSAT.
- β) Ενοσύρματα δίκτυα για επικοινωνίες με υπηρεσίες Ξηράς και Επιτελεία.
- Ι. Δίκτυο Ευθειών Άμεσης Σύνδεσης (Μεταβλήτης).
- ΙΙ. Τηλεφωνικό Δίκτυο (Αστικό - Υπεραστικό).
- ΙΙΙ. Τηλετυπικό Δίκτυο (Telex).
- ΙV. Κρυπτοδίκτυο «On-Line».

ΠΑΡΑΚΤΙΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΥΕΝ

Το ΥΕΝ διαθέτει τους παρακάτω δύο παράκτιους σταθμούς, οι οποίοι είναι εφοδιασμένοι με σύγχρονο ραδιοηλεκτρονικό εξοπλισμό και λειτουργούν σε 24ωρη βάση με παγκόσμια κάλυψη:

- α) Παράκτιος Σταθμός Ασυρμάτου ΥΕΝ (Α/Τ ΥΕΝ/ΣΧΕ2), που αποτελείται από το Σταθμό των Μεσαίων, Βραχέων και Υπερβραχέων κυμάτων (MF/HF/VHF) και το Σταθμό των Δορυφορικών Επικοινωνιών (SATCOMs).
- β) Παράκτιος Σταθμός Ασυρμάτου Αεροπύργου (Α/Τ Αεροπύργου/ΣΧΕ). Μεσαίων, Βραχέων και Υπερβραχέων κυμάτων (MF/HF/VHF).

ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ ΕΚΣΕΔ/ΥΕΝ

Επίγειες επικοινωνίες

Το ΕΚΣΕΔ/ΥΕΝ επικοινωνεί με τα εμπορικά πλοία για σκοπούς Έρευνας - Διάσωσης (SAR), μέσω των Παρακτιών Ραδιοηλεκτρονικών Σταθμών Μεσαίων κυμάτων (MF) του

ΠΙΝΑΚΑΣ 1 ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΜΕΣΩΝ ΕΚΣΕΔ/ΥΕΝ & ΤΕΧΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΩΝ ΡΑΔΙΟΣΤΑΘΜΩΝ ΥΕΝ

Α. ΕΝΣΥΡΜΑΤΕΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΑ (TLF)	ΤΗΛΕΤΥΠΙΑ (TLX)	ΤΗΛΕΟΜΟΙΟΤΥΠΙΑ (FAX)
+30 1 4112500 (emerg)	+601 211588 (emerg)	+30 1 4115798
+30 1 4220772 (emerg)	+601 211254 (emerg)	+30 1 4191561
+30 1 4191369	+601 213593	+30 1 4132398
+30 1 4191126	+601 212239	+30 1 4224417
+30 1 4191325	+601 212273	

Β. ΑΣΥΡΜΑΤΕΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

1. Α/Τ ΥΕΝ/ΣΧΕ2

ΔΔΣ: ΘΑΛΑΜΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ή ΕΚΣΕΔ/ΥΕΝ ή ΑΡΧΗΓΕΙΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ
MMSI: 237673000 ή 237673100

ΣΥΧΝΟΤΗΤΕΣ ΣΥΝΕΧΟΥΣ ΑΚΡΟΑΣΗΣ ΦΥΣΗ - ΕΙΔΟΣ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑΣ

MF	2187.5 KHZ	ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥ DSC
MF	2182 KHZ	ΔΙΕΘΝΗΣ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΚΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΚΛΗΣΗΣ & ΚΙΝΔΥΝΟΥ
HF 4	4207.5 KHZ	ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥ DSC
HF 6	6312 KHZ	ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥ DSC
HF 8	8414.5 KHZ	ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥ DSC
HF12	12577 KHZ	ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥ DSC
HF16	16804.5 KHZ	ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥ DSC
VHF	CH. 70	ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΚΛΗΣΗΣ & ΚΙΝΔΥΝΟΥ DSC
MF	2177 KHZ	ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ INTERSHIP DSC
VHF	CH. 07	ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΟΣ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΣ ΔΙΑΛΟΓΟΣ
VHF	CH. 18	ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΟΣ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΣ ΔΙΑΛΟΓΟΣ
VHF	CH. 19	ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΟΣ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΣ ΔΙΑΛΟΓΟΣ
VHF	CH. 20	ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΟΣ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΣ ΔΙΑΛΟΓΟΣ
VHF	CH. 21	ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΟΣ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΣ ΔΙΑΛΟΓΟΣ

ΣΥΧΝΟΤΗΤΕΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

MF	1613 KHZ	ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΤΥΠΙΚΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (NBDP)
MF	1614 KHZ	ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΤΥΠΙΚΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (NBDP)
MF	1780 KHZ	ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΚΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ R/T
MF	1904 KHZ	ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΚΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ R/T
HF 4	4351 KHZ	ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΚΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ R/T
HF 8	8710 KHZ	ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΚΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ R/T
HF12	13173 KHZ	ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΚΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ R/T
HF16	17404 KHZ	ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΚΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ R/T
HF18	19785 KHZ	ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΚΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ R/T
HF22	22852 KHZ	ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΚΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ R/T
HF26	26163 KHZ & 26166 KHZ	ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΚΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ R/T

ΔΟΡΥΦΟΡΙΚΕΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ/ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΜΕΣΩ LES THERMOPYLAE

INMARSAT-A	INMARSAT-B/M	INMARSAT-C
AOR-E:15 IOR:05	AOR-E/10R:05	AOR-E:120 IOR:305

ΟΤΕ Αθήνα Ράδιο, Ηράκλειο Ράδιο, Κέρκυρα Ράδιο, Λήμνος Ράδιο και Ρόδος Ράδιο καθώς και μέσω των Σταθμών Υπερβραχέων κυμάτων (VHF) του Ολύμπια Ράδιο. Το έργο του ΕΚΣΕΔ/ΥΕΝ πλαισιώνουν επίσης οι υπηρεσιακοί Παράκτιοι Σταθμοί Μεσαίων, Βραχέων και Υπερβραχέων κυμάτων

(MF/HF/VHF) του ΥΕΝ, οι οποίοι τηρούν 24ωρη ακρόαση στις διεθνείς συχνότητες κινδύνου της ψηφιακής επιλογικής κλήσης (DSC) καθώς και στη διεθνή ραδιοηλεκτρονική συχνότητα κινδύνου 2182 KHZ και επικοινωνούν με εμπορικά πλοία, λιμενικές αρχές και πλωτά Λ.Σ., για θέματα αρμοδιότητάς του.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2 ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΜΕΣΩΝ ΕΚΣΕΔ/ΥΕΝ & ΤΕΧΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΩΝ ΡΑΔΙΟΣΤΑΘΜΩΝ ΥΕΝ

2. Α/Τ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ/ΣΧΕ

ΔΔΣ: ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΣ ΡΑΔΙΟ ή ΕΚΣΕΔ/ΥΕΝ ή ΑΡΧΗΓΕΙΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ

MMSI: 002391000

ΣΥΧΝΟΤΗΤΕΣ ΣΥΝΕΧΟΥΣ ΑΚΡΟΑΣΗΣ ΓΙΑ ΕΠΙΚ/ΝΙΕΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

R/T MF	DSC MF/HF	DSC VHF
MF 2182	MF 2187.5 HF 4207.5 HF 6312 HF 8414.5 HF 12577 HF 16804.5	VHF CH.70

ΣΥΧΝΟΤΗΤΕΣ ΣΥΝΕΧΟΥΣ ΑΚΡΟΑΣΗΣ/ΕΚΠΟΜΠΗΣ ΓΙΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΕΚΤΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ & ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

DSC MF/HF/VHF	R/T MF/HF/VHF	
ΑΚΡΟΑΣΗ (TX ΠΛΟΙΟΥ)	ΕΚΠΟΜΠΗ (RX ΠΛΟΙΟΥ)	TX/RX
MF 2177	MF 2177	MF 2182
MF 2189.5	MF 2177	HF 4146
HF 4208	HF 4219.5	VHF CH.07
HF 6312.5	HF 6331	
HF 8415	HF 8436.5	
VHF CH.70	VHF CH.70	

ΣΥΧΝΟΤΗΤΕΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ (R/T MF/HF/VHF)

ΑΚΡΟΑΣΗ (TX ΠΛΟΙΟΥ)	ΕΚΠΟΜΠΗ (RX ΠΛΟΙΟΥ)
MF 2123	MF 1698
MF 2078	MF 1734
MF 2042	MF 1904
MF 2045	MF 2045
MF 2364	MF 2364
HF 4351	HF 4351
HF 8710	HF 8710
HF 12326	HF 13173
HF 16522	HF 17404
HF 18810	HF 19785
HF 22156	HF 22852
HF 25088	HF 26163
HF 25091	HF 26166
	VHF CH.07
	VHF CH.19
	VHF CH.20

Στο σύστημα NAVTEX* το ΕΚΣΕΔ/ΥΕΝ παρέχει πληροφορίες ναυτικής ασφάλειας σχετικές με Έρευνα και Διάσωση (SAR/MSI) μέσω των σταθμών NAVTEX Κερκύρας, Ηρακλείου και Λήμνου.

Δορυφορικές επικοινωνίες

Το ΕΚΣΕΔ/ΥΕΝ διαθέτει:

- Ειδικές τερματικές διατάξεις (τηλεφωνικές και τηλετυπικές), στις οποίες δρομολογούνται οι κλήσεις κινδύνου του συστήματος INMARSAT (A, B/M, C), που προέρχονται από πλοία που πλέουν στις περιοχές κάλυψης των δορυφόρων του Ινδικού (IOR) και ανατολικού Ατλαντικού Ωκεανού (AOR-E).
- Ειδικές τερματικές τηλετυπικές διατάξεις, μέσω των οποίων πραγματοποιούνται οι γενικές κλήσεις κινδύνου και ασφάλειας του ΕΚΣΕΔ/ΥΕΝ, στο σύστημα INMARSAT-A, προς τα πλοία που πλέουν στις περιοχές κάλυψης των δορυφόρων του Ινδικού (IOR) και ανατολικού Ατλαντικού Ωκεανού (AOR-E).
- Ειδικές τερματικές τηλετυπικές διατάξεις

για τη λειτουργία του ΕΚΣΕΔ/ΥΕΝ, στη διεθνή υπηρεσία SAFETYNET** (κλήσεις EGC) του συστήματος INMARSAT, μέσω των δορυφόρων Ινδικού (IOR) και ανατολικού Ατλαντικού Ωκεανού (AOR-E).

4. Δύο αυτόνομους Επίγειους Δορυφορικούς Σταθμούς Πλοίου (SES), των συστημάτων INMARSAT-A & C.

5. Η χώρα μας συμμετέχει ως κράτος-χρήστης στο δορυφορικό οργανισμό COSPAS-SARSAT, ο οποίος προσφέρει υπηρεσίες εντοπισμού των ραδιοφάρων ένδειξης θέσης κινδύνου (EPIRBs - ELTs) και το ΕΚΣΕΔ/ΥΕΝ λαμβάνει αναφορές περί ενεργοποίησής τους, για πλοία και αεροσκάφη που κινδυνεύουν στην περιοχή ευθύνης της μέσω του Σταθμού του Μπόρι Ιταλίας.

Έχει ήδη αποφασισθεί η εγκατάσταση και λειτουργία στη χώρα μας επίγειου δορυφορικού σταθμού του συστήματος COSPAS-SARSAT (LUT/MCC), γεγονός που θα συμβάλει στην αποτελεσματικότερη ενεργοποίηση των μέσων Έρευνας και Διάσωσης του ΕΚΣΕΔ/ΥΕΝ.



Για το σκοπό αυτόν έχει συσταθεί κοινή διυπουργική επιτροπή αποτελούμενη από αξ/κούς των ΥΕΘΑ (ΓΕΑ) και ΥΕΝ, για τη σύνταξη των τεχνικών προδιαγραφών και την περιγραφή των λειτουργικών απαιτήσεων του εν λόγω Σταθμού. Το Κέντρο Ελέγχου Επιχειρήσεων (IMCC) του εν λόγω δορυφορικού σταθμού θα εγκατασταθεί και θα λειτουργήσει σε ειδική αίθουσα που έχει δημιουργηθεί σε χώρο του ΕΚΣΕΔ για το σκοπό αυτόν.

ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΥΠΟΔΟΜΗ GMDSS

Το ΥΕΝ με γνώμονα τη διατήρηση σε μέγιστο βαθμό της ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, σε συνεργασία με τους συναρμόδιους φορείς (ΥΠΜΕ - ΟΤΕ), έχει λάβει τα κατάλληλα μέτρα για τη δημιουργία της απαραίτητης τηλεπικοινωνιακής υποδομής ξηράς για την εξυπηρέτηση των πλοίων που φέρουν ραδιοεξοπλισμό GMDSS, τόσο για την περιοχή ευθύνης της χώρας όσο και πέραν αυτής.

Σε συνεργασία ΥΕΝ με ΟΤΕ εγκαταστάθηκαν και λειτουργούν 30 Σταθμοί βάσης Υπερβραχέων κυμάτων (VHF/DSC), οι οποίοι καλύπτουν το σύνολο σχεδόν του ελληνικού θαλάσσιου χώρου και εξασφαλίζουν επικοινωνίες θαλάσσιας περιοχής A1 GMDSS.

Επίσης ευρίσκεται στο στάδιο της υλοποίησης και αναμένεται σύντομα η έναρξη λειτουργίας της παράκτιας υποδομής Μεσαίων (MF/DSC) και Βραχέων (HF/DSC) κυμάτων, η οποία θα εξασφαλίζει επικοινωνίες θαλάσσιων περιοχών A2 και A3 GMDSS.

* Διεθνές σύστημα για την εκπομπή ναυτιλιακών και μετεωρολογικών προειδοποιήσεων, μετεωρολογικών προγνώσεων και άλλων μηνυμάτων, που έχουν σχέση με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.

** Διεθνής υπηρεσία του συστήματος INMARSAT, η οποία μέσω κωδικοποιημένων εντολών, παρέχει τη δυνατότητα άμεσης ενεργοποίησης πλοίου ή πλοίων επιλεγμένης θαλάσσιας περιοχής και παρέχει πληροφορίες ναυτικής ασφάλειας (MSI).

OTESAT / Maritel**ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΟΤΕ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

Από άποψη τηλεπικοινωνιών, η ναυτιλιακή αγορά χαρακτηρίζεται από έντονο ανταγωνισμό, ο οποίος έχει οξυνθεί από τη δυναμική είσοδο νέων εταιριών λόγω της πλήρους απελευθέρωσης της τηλεπικοινωνιακής αγοράς από 01/01/2001 και των μεγάλων εξαγορών /συγχωνεύσεων που έγιναν το 2000 και συνεχίζονται. (Telstra-Station 12, BT-Stratos, Telenor-Comsat-Sait).

Ο Όμιλος ΟΤΕ απευθυνόταν στην Ναυτιλιακή Βιομηχανία με τις θυγατρικές του εταιρίες OTESAT και Maritel. Τον Δεκέμβριο του 2000, μετά από μελέτη των προοπτικών και των επιχειρηματικών ευκαιριών που παρουσιάζονται με την τυπική και ουσιαστική απελευθέρωση των τηλεπικοινωνιών στην Ελλάδα, αλλά και των διεθνών εξελίξεων, τα αρμόδια όργανα αποφάσισαν την συγχώνευση των εταιριών OTESAT - Maritel.

Σκοπός της συγχώνευσης είναι:

- η ισχυροποίηση της παρουσίας του Ομίλου ΟΤΕ στη ναυτιλιακή αγορά.
- η βελτίωση των παρεχομένων στη ναυτιλιακή βιομηχανία υπηρεσιών.
- η επίτευξη μικρότερου κόστους λειτουργίας με παράλληλη βελτίωση των οικονομικών αποτελεσμάτων

Η εταιρία που θα προκύψει από τη συγχώνευση θα αποτελέσει τον μοναδικό πάροχο του συνόλου των υπηρεσιών και προϊόντων του Ομίλου ΟΤΕ στην Ναυτιλιακή Βιομηχανία ανταποκρινόμενη σε πάγιο αίτημα της.

Όραμα της νέας εταιρίας είναι η διατήρηση της ηγετικής της θέσης και η περαιτέρω αύξηση του μεριδίου αγοράς που κατέχει, αναδεικνύοντας τον Πειραιά ως το πλέον σύγχρονο, τηλεπικοινωνιακό, λιμάνι της Μεσογείου και όχι μόνο.

Στόχος της εμπορικής πολιτικής της εταιρίας είναι να εξασφαλίζει στους πελάτες της:

- ✓ Αξιοπίστες Τηλεπικοινωνίες με παγκόσμια κάλυψη και στους 4 ωκεανούς, 24 ώρες το 24ωρο, 365 μέρες το χρόνο.
- ✓ Υψηλή ποιότητα στις παρεχόμενες υπηρεσίες σε ανταγωνιστικές τιμές.
- ✓ Μείωση του συνολικού κόστους των προσφερομένων υπηρεσιών, μέσω της χρήσης Δικτύων Προστιθέμενης Αξίας.
- ✓ Ευέλικτα πακέτα υπηρεσιών προσαρμοσμένα στις ειδικές ανάγκες του πελάτη.
- ✓ Πλήρη και συνεχή τεχνική υποστήριξη.

Η εταιρία, μετά και την εμπορική ενοποίηση των υπηρεσιών της OTESAT και της Maritel, κάτω από την καθοδήγηση του κοινού τους management, διαθέτει σήμερα μία μεγάλη γκάμα υπηρεσιών και προϊόντων, όπως :

- υπηρεσίες Inmarsat στα δορυφορικά συστήματα A, B, M, M4 και MINI M μέσω των σταθμών των Θεριοπυλών,
- υπηρεσίες telex, fax, data
- υπηρεσίες messaging στην κατεύθυνση πλοίο-ξηρά και ξηρά-πλοίο (e-mail to Inmarsat-C, e-mail to telex and fax , e-mail to Mini-M, Telex to Internet e-mail, Inmarsat C to e-mail),
- υπηρεσίες Voice και Fax over IP ,
- crew calling λύσεις στα πλοία ,
- εμπορία τηλεπικοινωνιακού τεμαχισμού εξοπλισμού (Mini-M, τηλεφωνικά κέντρα, κ.α.) ,
- εκκαθάριση λογαριασμών πλοίων,
- συνεργασία με τις άλλες εταιρίες του Ομίλου για την προώθηση προϊόντων και υπηρεσιών τους εξειδικευμένων στις ανάγκες της ναυτιλίας.

Η εταιρία με πελατοκεντρικό προσανατολισμό και οδηγό τις εξειδικευμένες ανάγκες των πελατών της, αξιοποιώντας την υψηλή τεχνολογία, την υποδομή και το άρτια εκπαιδευμένο και εξειδικευμένο προσωπικό που διαθέτει, προτείνει, υλοποιεί, εκπαιδεύει και υποστηρίζει τεχνικά, ολοκληρωμένες τηλεπικοινωνιακές λύσεις, εξασφαλίζοντας με τις υπηρεσίες της την γρήγορη και ασφαλή διακίνηση των πληροφοριών προς τους αποδέκτες τους, σε ξηρά και θάλασσα, με τον οικονομικότερο και αποτελεσματικότερο τρόπο, αυξάνοντας έτσι την επιχειρησιακή αποδοτικότητα και ανταγωνιστικότητα της ελληνικής Ναυτιλιακής Βιομηχανίας.



Η εξέλιξη στα χέρια σας

Η Telestet, το όνομα που χρησιμοποιείται από τη Stet Hellas για επιχειρηματικούς και εμπορικούς σκοπούς στην παροχή υπηρεσιών κινητής τηλεφωνίας, ιδρύθηκε το 1992. Είναι η πρώτη εταιρεία στην Ελλάδα στην οποία χορηγήθηκε άδεια για τη δημιουργία εθνικού δικτύου υπηρεσιών κινητής τηλεφωνίας (GSM). Η συμβολή της στην εδραίωση και εξέλιξη της κινητής τηλεφωνίας στην Ελλάδα υπήρξε καθοριστική. Το δίκτυό της τέθηκε σε λειτουργία στις 29 Ιουνίου 1993 και αναπτύχθηκε με ταχύτατους ρυθμούς. Αυτή τη στιγμή η Telestet παρέχει υπηρεσίες κινητής τηλεφωνίας σε όλη την επικράτεια, μέσα από το εκτεταμένο δίκτυο διαμονής. Τα επιτεύγματα της εταιρείας είναι εντυπωσιακά καθώς η επέκταση του δικτύου της στα σημερινά επίπεδα (98% πληθυσμιακή κάλυψη) πραγματοποιήθηκε σε πολύ μικρότερο διάστημα από αυτό που προέβλεπε η σύμβαση με το Ελληνικό Δημόσιο.

Από τον Ιούνιο του 1998 οι μετοχές της Stet Hellas διαπραγματεύονται στα διεθνή Χρηματιστήρια της Νέας Υόρκης και του Αμστερνταμ.

Μέσα σε 8 χρόνια λειτουργίας, η Telestet επένδυσε περισσότερα από 170 δισ. δραχμές με στόχο να προσφέρει υψηλής ποιότητας υπηρεσίες και προϊόντα. Η κινητήρια δύναμη πίσω από αυτές τις επενδύσεις είναι η εταιρική φιλοσοφία: η Telestet είναι μία ελληνική εταιρεία τηλεπικοινωνιών που δεσμεύεται να προσφέρει στους πελάτες της απόλυτη ελευθερία στην επικοινωνία, χρησιμοποιώντας γι' αυτόν το σκοπό την πιο εξελιγμένη τεχνολογία.

Η Telestet προσφέρει ολοκληρωμένες λύσεις κινητής επικοινωνίας με κύρια χαρακτηριστικά την ύπαρξη εξειδικευμένων προϊόντων και υπηρεσιών για κάθε τμήμα της ελληνικής αγοράς, την καλύτερη σχέση κόστους - ποιότητας και την απλότητα στη χρήση. Ειδικότερα, τα προϊόντα και οι υπηρεσίες της Telestet περιλαμβάνουν:

- 9 οικονομικά πακέτα για σύνδεση βάσει συμβολαίου.



- Τη νέα φιλοσοφία για την καρτοκινητή τηλεφωνία Telestet B free, που στηρίζεται στην απλότητα της επικοινωνίας. Σε αυτό το πλαίσιο, οι χρήστες μπορούν να επιλέξουν ανάμεσα σε 2 οικονομικά πακέτα B free, τα οποία εξασφαλίζουν, αντίστοιχα, οικονομικές χρεώσεις είτε σε φωνητικές κλήσεις (talk pack) είτε στα γραπτά μηνύματα (send pack).



- Το Telestet B Best, την ολοκληρωμένη τηλεπικοινωνιακή πρόταση για επιχειρήσεις, προσφέροντας οικονομικά πακέτα με χαμηλές χρεώσεις, ειδικές υπηρεσίες για τις ανάγκες των επιχειρήσεων και των ελεύθερων επαγγελματιών καθώς και αποκλειστικό Τμήμα Εξυπηρέτησης Εταιρικών Πελατών.

- 17 υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας και 7 αποκλειστικές υπηρεσίες, συμπεριλαμβανομένου του Telestet Online Wap.



- Το νέο πακέτο πρόσβασης στο Διαδίκτυο, B OnLine Internet, που λειτουργεί ως ενιαία προσφορά κινητής τηλεφωνίας και πρόσβασης στο Internet. Το νέο προϊόν της εταιρείας είναι αποτέλεσμα της στρατηγικής συμμαχίας της Telestet με τη FORTHnet, τον μεγαλύτερο παροχέα υπηρεσιών Internet στην ελληνική αγορά.

Η αφοσίωση της Telestet στον πελάτη αποδεικνύεται καθημερινά χάρη στο τμήμα εξυπηρέτησης πελατών το οποίο λειτουργεί 24 ώρες την ημέρα, όλες τις ημέρες της εβδομάδας, πληρώνοντας τις πιο αυστηρές διεθνείς προδιαγραφές.

Η Telestet εξελίσσει συνεχώς το δίκτυο διανομής της πέρα από τα παραδοσιακά κανάλια. Η ονομασία Telestet Emporio ενοποιεί από επικοινωνιακή πλευρά όλες τις λιανικές δραστηριότητες της εταιρείας, και το www.telestetemporio.gr είναι το πρώτο ηλεκτρονικό κατάστημα της Telestet. Επίσης, η Telestet είναι η πρώτη εταιρεία κινητής τηλεφωνίας στην Ελλάδα που διανέμει τα προϊόντα της μέσω της αμφίδρομης τηλεοπτικής πλατφόρμας NOVA.



SRH Marine Electronics S.A., is a member of Euro Marine Group, and part of the SRH global service network, which has 250 service depots world-wide. STN Atlas Marine Electronics GmbH (DEBEG) and Sait Radio Holland (SRH) Marine Division have merged to one group named as «Euro Marine Electronics» including ECI (SAILOR, SKANTI).

SRH Marine Electronics S.A., is a leader provider for a wide range of products and service/technical support besides the long lasting co-operation of traffic accounting, coordination of service world-wide.

Our scope is to provide technical/commercial assistance in the field of ship's electronics (navigation, automation and communication systems). SRH Marine Electronics provides expertise, support and know-how to offer full assistance to the ship owner or the management company, before during and for years after the installation.

SRH Marine Electronics supplies, installs and has the best technical service for Navigation and Communication systems onboard existing vessels and new buildings, including a permanent technical training of service engineers, spare parts supply.

SRH Marine Electronics S.A. have obtained ISO 9002 FORM Lloyd's register for sales, installation and servicing of marine communication and navigational equipment. Inspections and Surveys of marine communication and navigational equipment in accordance with statutory regulations certificate that will be followed by press release announcement.

Range of products is:

Communication Equipments

	Makers
Transceivers MF/HF	Skanti, Icom
VHF DSC Class A	Skanti, Ross
VHF DSC Class D	Skanti
Marine PC 9000	Skanti

Satellite Equipments

Inmarsat C	Thrane & Thrane
Inmarsat B	Skanti / STN ATLAS / SATURN-Bm Nera
Inmarsat Mini-M	Thrane & Thrane / Nera

Navigation Equipments

Radars	Litton Marine, SRH
Magnetic-Repeater	Litton Marine
Gyrocompass	Litton Marine
Echosounder	Litton Marine, Skipper, STN ATLAS
Speedlog	STN Atlas, Ben Marine
GPS, DGPS	Litton Marine
AUTOPILOT	Litton Marine
Integrated Bridge System (I.B.S.)	Litton Marine
Voyage Management Systems (V.M.S.)	Litton Marine
E.C.D.I.S. (Electronic Map)	Litton Marine, STN ATLAS
Voyage Data Recorder (Black Box) V.D.R.	Litton Marine, Broadgate
Automatic Identification System (A.I.S.)	ROSS
Wind Indicator	Omc, Schulz

Safety/ Distress Equipments

Marine On Board Communication / Public Address systems,	
Alarm Distribution, Telephone Centres,	
Talk-Back systems	Stento
Sart	Jotron
Epirb=Automatic	Jotron
Epirb=Manual	Jotron
VHF Air-band	Jotron
VHF Handheld GMDSS	icom, Navico
VHF/UHF, I/S for TANKERS	Motorola, Standard → USA
VHF, UHF non-GMDSS	Motorola, Standard
VHF H/H-«WALKIE TALKIE»	ICOM
Navtex Weather receiver	Navico

Antennas (MF, HF, VHF, UHF)

MF, HF, VHF, UHF	Comrod
MARINE TV SATELLITE	Naval → KU BAND
MARINE TV SATELLITE	Seatel/RH → KU+C BAND

Engine Room-General Ship Automation

Programmable Logic Controller (P.L.C.)	Praxis
--	--------

High Speed Crafts (H.S.C.)

Marine Night Vision	Litton Marine
Fiber Optic Gyrocompass	Litton Marine
HSC Adaptive Autopilot	Litton Marine
Doppler/ Ems Speedlog	Litton Marine, STN ATLAS

Exclusive Service agent for:

SAIT MARINE (SRH)	Communication/ Navigation
Radio Holland	Communication/ Navigation
STN Atlas	Communication/ Navigation/ Automation
Jotron	Safety
Skanti A/S	Communication
Ben Marine	Navigation
Ross	Communication

Official Sales agent for :

Litton Marine Systems (Commercial Marine)
Broadgate
Ross
Skanti A/S
Ben Marine
C. Plath
Jotron
STN Atlas
Sait Marine (SRH)
Comrod
Naval
Praxis

Service agent for :

Thrane & Thrane (OEM Sait)
Nera Satcom A/S
Praxis
C. Plath
Litton
Broadgate
Nera



ΩΡΑΣΗ ΚΑΙ ΘΥΣΙΕΣ

ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΠΛΟΥΤΙΚΟΥ ΣΤΟ Β' ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΠΟΛΕΜΟ (1939-45)



ο Ελληνικό Εμπορικό Ναυτικό (ΕΕΝ) μαζί με το Ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό (Π.Ν.), τότε ονομαζόμενο Βασιλικό Ναυτικό (Β.Ν.), έπαιξαν σημαντικούς ρόλους στο Β' Παγκόσμιο Πόλεμο (Β' Π.Π.). Σκοπός αυτής της σύντομης παρουσίασεως είναι να συνοψισθούν τα σημαντικότερα στοιχεία, μερικά των οποίων είναι λιγότερο γνωστά, για τη συμβολή και τις θυσίες ΕΕΝ και Β.Ν. στον Β' Π.Π., με αφορμή την 60ή επέτειο από την αποδημία του πολεμικού στόλου στην Αίγυπτο τον Απρίλιο του 1941. Μετά τη Μάχη της Ελλιάδας και την ολοκλήρωση της καταλήψεως της από τη Γερμανία, το Β.Ν. δεν παραδόθηκε αλλά αποδήμησε στην Αλεξάνδρεια της Αιγύπτου, όπου κατέφυγαν ο Βασιλιάς και η Κυβέρνηση, και συνέχισε μαχόμενο κατά των κοινών εχθρών στο πλευρό των συμμάχων, όχι μόνον έως την απελευθέρωση της πατρίδας την 12.10.44, αλλά μέχρι τη λήξη του Β' Π.Π. στην Ευρώπη στις 10.5.45. Η εθελοντική σύσσωμη αποδημία του πολεμικού μας στόλου οφείλεται στην πέραν του καλώς νοουμένου καθήκοντος αυταπάρνηση του προσωπικού του, το οποίο δεν δίστασε να εγκαταλείψει στη μέση των κατακτητών τους οικείους του στην Ελλάδα, προκειμένου να συνεχίσει μαχόμενο υπέρ πατρίδος στο εξωτερικό. Σ' αυτό ξεχώρισε η Ελλάδα, δεδομένου ότι λίγα μόνο και μεμονωμένα πλοία άλλων των συμμάχων-κρατών που κατέλαβε ο Άξονας, διέφυγαν και συνέχισαν τον αγώνα, έξω από αυτά. Στην ειρήνη οι ρόλοι του ΕΕΝ και του Π.Ν. είναι χωριστοί. Στην πολεμική περίοδο, όμως, ΕΕΝ και Π.Ν. συνεργάζονται στενά. Προσωπικό του ΕΕΝ αποτελεί πολύτιμο έμπυχο δυναμικό στην επάνδρωση μονάδων του Π.Ν., ενώ οι μεταφορές με πλοία του ΕΕΝ ελέγχονται και προστατεύονται από το Π.Ν. Παρά το ότι η Ελλάδα έμεινε ουδέτερη από την έναρξη την 1.9.39 του Β' Π.Π. μέχρι την εναντίον της απρόκλητη ιταλική επίθεση την

*Με αφορμή την επέτειο
των 60 ετών από την αποδημία
του πολεμικού μας στόλου,
τον Απρίλιο του 1941,
και τη συνέχιση των αγώνων
στο πλευρό των συμμάχων
στο εξωτερικό μέχρι το 1945*

**Από τον Υποναύαρχο ε.α.
Σωτήριο Γεωργιάδη Π.Ν.**

28.10.40, η Ελληνική Κυβέρνηση έθεσε αμέσως από την πρώτη ημέρα του πολέμου στη διάθεση των Συμμάχων τον υπό ελληνική σημαία εμπορικό μας στόλο. Το ΕΕΝ συνέχισε να υπηρετεί τις συμμαχικές ανάγκες όχι μόνο έως την απελευθέρωση της Ελλάδας, τον Οκτώβριο 1944, αλλά μέχρι την ολοκληρωτική συντριβή του Άξονα τον Αύγουστο 1945. Έτσι, το ΕΕΝ συνέβαλε στον συμμαχικό αγώνα σε όλη τη διάρκεια του Β' Π.Π., από αρχής μέχρι τέλους. Ενδεικτικό των θυσιών του ΕΕΝ κατά την περίοδο της ελληνικής ουδετερότητας είναι ότι μόνο στο διάστημα αυτό, εκ των περίπου

350 εμπορικών πλοίων ουδετέρων κρατών που βυθίστηκαν από πολεμικές ενέργειες, περί τα 100, ήτοι το 28%, ήταν του ΕΕΝ. Επίσης, είναι αξιοσημείωτο ότι μεγάλο μέρος των δημοσίων δαπανών που εκάλυψε η κατά την κατοχή της πατρίδας μας εξόριστη Ελληνική Κυβέρνηση, χρηματοδοτήθηκαν από τα έσοδα του ΕΕΝ.

Το Β.Ν. ήταν επίσης θύμα πολεμικών ενεργειών πριν από την ιταλική επίθεση κατά της Ελλάδας την 28.10.40. Είναι γνωστός ο ύπουλος τορπιλισμός από ιταλικό υποβρύχιο και η βύθιση του Β.Π. «ΕΛΛΗ» στις τελετές της Τήνου την 15.8.40. Λιγότερο ίσως γνωστές είναι διάφορες ανεπιτυχείς αεροπορικές επιθέσεις κατά πλοίων του Β.Ν. κατά την ίδια περίοδο. Το Β.Ν. σε συνεργασία με το ΕΕΝ συνέβαλαν στην άμυνα της πατρίδας μας κατά την 7μηνη Μάχη της Ελλάδας, αρχικά κατά των επιτιθεμένων Ιταλών και ακολούθως και κατά των Γερμανών, που ήλθαν από την 6.4.41 να βοηθήσουν τους Ιταλούς.

Σημαντικός αριθμός νεαρών μελών εφοπλιστικών οικογενειών, αξιωματικών και ναυτών του ΕΕΝ, που βρέθηκαν στο εξωτερικό ενώ η Ελλάδα στέναζε υπό ξενική κατοχή, προσήλθε εθελοντικά και υπηρέτησε στο Β.Ν. Ενδεικτικά μπορεί να σημειωθεί ότι ο γνωστός εφοπλιστής Σταύρος Νιάρχος, 35 ετών τότε, κατετάγη οικειοθελώς στο Β.Ν. και

υπηρετήσε σε διάφορες θέσεις.

Στη συμμαχική απόβαση στη Νορμανδία τον Ιούνιο 1944, μαζί με τις 2 κορβέτες του Β.Ν. «Κριεζής» και «Τομπάζης» πήραν μέρος και 4 φορτηγά πλοία του ΕΕΝ, ήτοι τα «Άγιος Σπυρίδων», «Γεώργιος Π.», «Αμερική» και «Ελλάς».

Το ΕΕΝ κατά τον Β' Π.Π. έχασε πάνω από 2.000 άνδρες και περισσότερα από 60% των ωκεανοπόρων πλοίων του, ενώ το Β.Ν. είχε απώλειες περισσότερων των 700 ανδρών και άνω του 32% των μαχίμων μονάδων του. Οι Σύμμαχοι αναπήρωσαν και συμπλήρωσαν τα πλοία του Β.Ν. διαρκούντος του Β' Π.Π., αναγνωρίζοντας εμπράκτως την ουσιαστική του συμβολή στον κοινό αγώνα. Παραλήθηλως, στο ΕΕΝ διατέθηκαν 15 νεότευκτα φορτηγά πλοία τύπου Liberty, χωρητικότητας 10.000 κόρων, για μερική αναπήρωση των μεγάλων απωθειών του. Οι θυσίες σε πλοία και προσωπικό του ΕΕΝ συνεχίστηκαν για μακρό χρονικό διάστημα ακόμη και μετά το τέλος του Β' Π.Π., μέχρι να εκκαθαριστούν οι νάρκες που είχαν ποντιστεί σε μεγάλους αριθμούς στις διάφορες θάλασσες. Οι μεγαλύτερες απώλειες του ΕΕΝ ωφείλοντο στη δράση γερμανικών υποβρυχίων, κυρίως στον Ατλαντικό Ωκεανό. Κατά το πρώτο έτος του Β' Π.Π., οι τορπίλες που έριξαν τα γερμανικά υποβρύχια απέτυχαν σε ποσοστό άνω του 25% να πλήξουν τα συμμαχικά πλοία, λόγω σοβαρών τεχνικών προβλημάτων των μηχανισμών πυροδοτήσεώς τους. Στο ίδιο διάστημα δρούσαν κατά μέσον όρο μόνο 6 περίπου γερμανικά υποβρύχια, τα οποία εβύθησαν περισσότερα από 1.000 συμμαχικά φορτηγά, που μετέφεραν άνω των 4 εκατομμυρίων τόνων πολυτίμου φορτίου.⁵ Η Γερμανική Διοίκηση Υποβρυχίων υπεληγόριζε ότι εάν οι τορπίλες τους δεν παρουσίαζαν σοβαρά τεχνικά προβλήματα, θα μπορούσαν να είχαν βυθίσει το διπλάσιο αριθμό συμμαχικών πλοίων.⁵ Με βάση εξακριβωμένα γερμανικά στοιχεία: α) Δεν υπήρχε μέχρι το τέλος του 1938 σχεδιασμός εκθρονησίων με την Αγγλία, ούτε από τη γερμανική κυβέρνηση ούτε από το γερμανικό ναυτικό, β) το γερμανικό ναυτικό κατά την έκρηξη του Β' Π.Π. διέθετε μόνο 57 υποβρύχια, εκ των οποίων 46 σε πολεμική ετοιμότητα, ενώ η Γερμανική Διοίκηση Υποβρυχίων υπεληγόριζε ότι τότε αναγκαιούσαν 300, γ) το τεράστιο πρόγραμμα ναυπηγήσεων πολεμικών πλοίων διαρκούντος του Β' Π.Π., που οδήγησε στην ενεργοποίηση 1.153 καινούργιων υποβρυχίων και την κατασκευή περισσότερων, δεν επέτρεψε στη Γερμανία να δράσει αποτελεσματικά κατά των αγγλικών (και προφανώς συμμαχικών) πλοίων.⁵

Το Πολεμικό μας Ναυτικό

Η πρόβλεψη για τον επερχόμενο Β' Π.Π., η απόφαση για την προπαρασκευή της χώρας να αμυνθεί και η θέση της στο πλευρό των Συμμάχων, σε περίπτωση που θα ήταν αναγκασμένη να εγκαταλείψει την ουδετερότητά της, ανακοινώθηκε στο Ανώτατο Ναυτικό Συμβούλιο από τον πρωθυπουργό Ιω. Μεταξά το φθινόπωρο του 1936.⁶ Όλες οι προετοιμασίες έγιναν μεταξύ 1937 και 1940, μέσα στα στενά πλαίσια των δυνατοτήτων του κρατικού προϋπολογισμού και κατά το μεγαλύτερο μέρος από ελληνικά χέρια και μυαλά. Το Β.Ν. ναυπήγησε 2 αντιτορπιλικά στην Αγγλία. Συγχρόνως παρήγγειλε δύο πακέτα υλικών για τη ναυπήγηση 2 ακόμη πανομοιωτύπων αντιτορπιλικών στην Ελλάδα, στα υπό ίδρυση τότε από το Β.Ν. Ναυπηγεία Σκαρμαγκά, τα οποία προορίζονταν για την κάλυψη και αναγκών του ΕΕΝ. Τα πυροβόλα των 4 αντιτορπιλικών παρήγγελλαν στη Γερμανία. Στην έκδοση του 1939 του παγκοσμίου καταλόγου «Jane's Fighting Ships» αναγράφεται ότι το Β.Ν. είχε πρόγραμμα ναυπηγήσεως 12 αντιτορπιλικών και 2 υποβρυχίων. Επισημαίνεται ότι μόνον η Γερμανία εδέχετο τότε παραγγελίες πολεμικού υλικού με ανταλλαγή ελληνικών προϊόντων (clearing), ενώ οι Αγ-



Εορτασμός της επετείου της 25ης Μαρτίου στην Αλεξάνδρεια της Αιγύπτου το 1944.

Οι ναυτικοί δόκιμοι σε παράταξη πριν από την παρέλαση



Ομάδα νεαρών στο Χαλέπι της Συρίας.

Έχοντας διαφύγει από την κατεχόμενη Ελλάδα το Νοέμβριο του 1941, πήγαιναν στη Μέση Ανατολή για να καταταγούν στις εκεί Ελληνικές Ένοπλες Δυνάμεις και να πολεμήσουν κατά των κοινών εχθρών στο πλευρό των Συμμάχων

γλία, Γαλλία και Αμερική απαιτούσαν πληρωμές σε ξένο συνάλλαγμα, που δεν διέθετε σε επάρκεια η Ελλάδα. Η Γερμανία, επίσης, απορροφούσε τις περισσότερες από τις ελληνικές εξαγωγές στο πλαίσιο της προσπάθειας που κατέβαλε να προσεταιρισθεί την Ελλάδα. Πέραν των 20 μεγάλων μονίμων συνοριακών οχυρωματικών έργων της «Γραμμής Μεταξά», κατασκευάστηκαν και εξοπλήστηκαν 8 επόχια πυροβολεία, για τον έλεγχο στρατηγικών παραθαλασσίων προσβάσεων και εξασφαλίστηκαν οι διά πλοίων μεταφορές προς το μέτωπο προσωπικού και υλικών από διάφορα μέρη της Ελλάδας. Το Β.Ν. ήταν επίσης υπεύθυνο για: α) Τη λειτουργία και αξιοποίηση των ανά την Ελλάδα περίπου 400 παρατηρητηρίων επιτηρήσεως αέρος και θαλάσσης, β) την αεράμυνα των Αθηνών και γ) την αεράμυνα του μεγαλύτερου μέρους του ελληνικού χώρου, με εξαίρεση τις περιοχές του μετώπου. Τα 34 μάχιμα πλοία του Β.Ν. που πήραν μέρος στη Μάχη της Ελλάδας από 28.10.40 μέχρι 31.5.41, ήταν ως επί το πλείστον παλαιά και δεν





Σκαρμαγκάς, 7 Μαΐου 1950.

Τελετή μετακομιδής των οστών των πεσόντων στη Μέση Ανατολή, από την Αλεξάνδρεια στο Σκαρμαγκά, όπου και θα στηθεί το ηρώον.

αποτελούσαν ταιριαστό αντίπαλο στον 45 φορές μεγαλύτερο και πλέον σύγχρονο ιταλικό στόλο. Εν τούτοις, όλες οι αποστολές του Β.Ν. πραγματοποιήθηκαν αποτελεσματικά και χωρίς απώλειες κατά την πρώτη πεντάμηνη περίοδο του Ελληνοϊταλικού πολέμου. Οι απώλειες του Β.Ν. άρχισαν από τη γερμανική επίθεση. Το Β.Ν. έχασε καθ' όλη τη διάρκεια του Β' Π.Π., από 28.10.40 μέχρι 10.5.45, περί τα 28 μάχιμα πλοία και άνω των 700 ανδρών.

Κατά τη διάρκεια του Β' Π.Π., αναγνωρίζοντας οι σύμμαχοι τη συμβολή του Β.Ν., ανεπλήρωσαν και συμπλήρωσαν τα πλοία του που είχαν βυθισθεί, ώστε το 1943 το Β.Ν. να διαθέτει 43 μάχιμα πλοία. Το προσωπικό του Β.Ν. από περίπου 6.500 άνδρες στην Ελλάδα κατά το 1940, έφθασε περί τους 8.500 στο εξωτερικό το 1943.

Οι κύριες αποστολές του Β.Ν. κατά τη Μάχη της Ελλάδας και μετέπειτα κατά τη δράση του στο εξωτερικό στον Β' Π.Π., ήταν η συνοδείες νηοπομπών κυρίως εμπορικών πλοίων, που μετέφεραν προσωπικό και υλικά για τις ανάγκες του συμμαχικού αγώνα. Ενδεικτικό της ουσιαστικής συμβολής του Β.Ν. είναι ότι το 1943 από τα 41 συμμαχικά πολεμικά που χρησιμοποιούνταν για την προστασία νηοπομπών, τα 27 ήταν βρετανικά, τα 11 ελληνικά και τα 3 γαλλικά.⁶

Εκτελώντας τις πολεμικές τους αποστολές στο εξωτερικό, τα πλοία του Β.Ν. κάλυψαν αθροιστικά την περίοδο 1941-44 περί τα 2 εκατομμύρια ναυτικά μίλια, ήτοι ήταν περί τις 185.000 ώρες εν πλώ. Κατά μέσον όρο κάθε πλοίο του Β.Ν. κάλυψε περί τα 20.000 ναυτικά μίλια υπό πολεμικές συνθήκες.

Το Εμπορικό μας Ναυτικό

Η συνοδική χωρητικότητα των πλοίων του ΕΕΝ κατά την έναρξη του Β' Π.Π. ήταν περί το 2,6% εκείνης της παγκόσμιας. Το ΕΕΝ διέθετε περίπου 600 ωκεανοπόρα ατμοκίνητα πλοία και περί τα 700 πετρελαιοκίνητα καΐκια. Από τα ατμοκίνητα πλοία του ΕΕΝ, το 90% περίπου ήταν φορτηγά. Εν τούτοις, η ολική χωρητικότητα των πλοίων του ΕΕΝ ήταν

τότε μεγαλύτερη των αντιστοίχων Εμπορικών Ναυτικών των Σουηδίας, Σοβιετικής Ενώσεως, Καναδά, Δανίας και Ισπανίας.

Η Μ. Βρετανία, παρά το ότι το 1939 διέθετε το 26,11% της παγκόσμιας χωρητικότητας, είχε ανάγκη κάθε διαθέσιμου πρόσθετου εμπορικού πλοίου, για να καλύψει τις αυξημένες λόγω πολέμου μεταφορικές απαιτήσεις, όχι μόνο της μητροπολιτικής Αγγλίας, αλλά και σε παγκόσμια κλίμακα. Στα μέσα του 1940 το Βρετανικό Βασιλικό Ναυτικό διέθετε καύσιμα για 2 μόνο μήνες.⁸ Το Σεπτέμβριο του 1941 είχε αποθεθεί περί το 25% των βρετανικών εμπορικών πλοίων.⁹ Το ΕΕΝ, με πολιτική απόφαση της Ελληνικής Κυβερνήσεως και τη συνεργασία εφοπλιστών και πληρωμάτων, ήρθε ορωγό στην κάλυψη των εν λόγω αναγκών, αμέσως από την έναρξη του Β' Π.Π. την 1.9.39.

Τα περισσότερα των πλοίων του ΕΕΝ ήταν καρβουνόκιντα. Οι συνθήκες διαβίωσης των πληρωμάτων του ΕΕΝ ήταν πολύ σκληρές έως άθλιες. Τα ναυτιλιακά βοηθήματα ήταν υποτυπώδη, περιοριζόμενα στην απλή μαγνητική πυξίδα και τις οπτικές παρατηρήσεις των ακτών την ημέρα και των άστρων τη νύχτα. Πολλοί φάροι δεν λειτουργούσαν λόγω του πολέμου.

Τα αργόκιντα πλοία του ΕΕΝ ήταν εύκολοι στόχοι των γερμανικών υποβρυχίων και των πολεμικών επιφανείας. Οι διεθνείς κανόνες δεν επιτράντο συνήθως, κάτι που απέβαινε εις βάρος της ζωής των πληρωμάτων. Σύμφωνα με αυτούς τους κανόνες τα φορτία πλοίων ουδέτερων κρατών έπρεπε να ελέγχονται και εάν διειστώντο ότι μετέφεραν υλικά για πολεμικές ανάγκες, επιτρέπεται να βυθιστούν, αφού προηγουμένως απειβιάζοντο το πλήρωμά τους. Εν τούτοις, πολλοί φορές όχι μόνο τορπιλίστηκαν και βυθίστηκαν εμπορικά πλοία μόλις έγιναν αντιληπτά, αλλά και όσοι από τα πληρώματά τους προσπάθησαν να διαφύγουν, πολυβολήθηκαν και εξοντώθηκαν για να μην αφήσουν ίχνη. Επισημαίνεται ότι διαταγές προς τα γερμανικά υποβρύχια, που εκδόθηκαν ήδη από τον πρώτο μήνα του Β' Π.Π. την 30.9.39, περιείχαν, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα: «...επειδή οι Έλληνες έχουν πωλήσει και μισώσει πολυάριθμα (εμπορικά) πλοία στους Άγγλους, τα ελληνικά πλοία πρέπει να θεωρούνται ως εχθρικά... Κατά τις επιθέσεις τα υποβρύχια να παραμένουν κρυμμένα...».

Κατά τον Β' Π.Π. από το σύνολο των περίπου 500 ωκεανοπόρων φορτηγών ατμοπλοίων του ΕΕΝ βυθίστηκαν από πολεμικές ενέργειες περί τα 211. Επιπροσθέτως 107 φορτηγά μας απωλέσθησαν από άλλες αιτίες. Επίσης, από τα 55 επιβατηγά πλοία, βυθίστηκαν τα 52. Ακόμη από τα 700 καΐκια χάθηκαν περί τα 500. Οι μεγαλύτερες απώλειες σημειώθηκαν στον Ατλαντικό κατά το έτος 1941. Μέχρι τότε πολλὰ βραδυκίνητα φορτηγά πλοία διέσχιζαν τον ωκεανό μόνα, ενώ οι νηοπομπές προσέφεραν περιορισμένη προστασία. Μετέπειτα οι ετήσιες απώλειες συμμαχικών πλοίων έβαιναν μειούμενες, με την ενίσχυση της παρεχομένης καλύψεως από πολεμικά πλοία και αεροπλάνα.

Οι απώλειες του ΕΕΝ πρέπει να συγκριθούν με εκείνες του συνόλου των απωλειών των συμμαχικών εμπορικών πλοίων διαρκούντος του Β' Π.Π. Κατά τα βρετανικά στοιχεία, που αποκαλύφθηκαν μετά τον πόλεμο, οι Σύμμαχοι έχασαν συνολικά περί τα 2.600 εμπορικά πλοία, το 95% των οποίων στον Ατλαντικό. Κατά συνέπεια οι απώλειες του ΕΕΝ σε φορτηγά και επιβατηγά ανήλθαν στο 14% του συνολικού αριθμού



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

των βυθισθέντων συμμαχικών εμπορικών πλοίων κατά τον Β' Π.Π..

Τα κυριότερα όπλα που χρησιμοποιήθηκαν κατά πλοίων περιελάμβαναν τορπίλες και νάρκες. Το σύνολο των ναρκών που ποντίστηκε στον Β' Π.Π. υπολογίστηκε άνω των 700.000. Από αυτές οι 70% ποντίστηκαν από Αγγλία και Γερμανία. Μέχρι να εξουδετερωθούν οι νάρκες μετά τη λήξη του Β' Π.Π., εξακολουούσαν να βυθίζουν πλοία για μεγάλο ακόμη διάστημα.

Κατά τη διάρκεια των ιταλικών επιθέσεων κατά της Ελλάδας, πλοία του ΕΕΝ, υπό την προστασία του Β.Ν., μετέφεραν ασφαλώς περί το 80% του πολεμικού υλικού και των στρατευμάτων σε λιμένες πλησίον του μετώπου, χρησιμοποιώντας περί τα 140 φορτηγά, 47 επιβατηγά και 56 ρυμουλκά.

Δεν μπορούν στη συνοπτική αυτή αναφορά να μνημονευτούν όλα τα δράματα και επιτεύγματα του ΕΕΝ στον Β' Π.Π. Έτσι γίνεται ενδεικτικά μνεία δύο ιδιαίτερα σημαντικών περιστατικών. Το πρώτο αφορά το «Νικόλαος Γ. Κουλουκουντής», που παρά τους κινδύνους και τις δυσκολίες επέτυχε να εισέλθει στις 2.2.43 σε λιμένα της Λιβύης και να εκφορτώσει πολύτιμο καύσιμα για το 8ο Βρετανικό Στράτευμα που πολεμούσε στη Βόρεια Αφρική. Ο Βρετανός πρωθυπουργός Ουίνστον Τσώρτσιλ επισκέφτηκε το πλοίο στις 4.2.43 και το συνεχάρη προσωπικά. Το δεύτερο αφορά σε παρόμοιο εγχείρημα. Το «Ελπίς» πηλοίασε υπό σφοδρότατο βομβαρδισμό τη Λιβύη και εκφόρτωσε καύσιμα για τα βρετανικά στρατεύματα, επισύροντας τις επιδοκμασίες του βασιλιά της Αγγλίας.

Επίλογος

Ελλάδα, ΕΕΝ και Β.Ν. έπαιξαν σπουδαίους ρόλους στον Β' Π.Π., συμβάλλοντας ουσιαστικά στο μέτρο των δυνατοτήτων τους στην τελική νίκη των Συμμάχων, με μεγάλες θυσίες αίματος και υλικών αγαθών. Η απελευθέρωση των ανδρών του Πολεμικού και Εμπορικού μας Ναυτικού, που συνέχισαν να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους στα πλοία και το συμμαχικό αγώνα σε όλη τη διάρκεια της εχθρικής κατοχής της Ελλάδας, παραμένουν πράξεις υψηλού πατριωτισμού που οφείλουμε να τιμούμε. Το ΕΕΝ, βαριά τραυματισμένο από το Β' Π.Π., επέτυχε να κερδίσει τη σημερινή του πρωτοποριακή θέση στην παγκόσμια ναυτιλία. Τα ελληνόκτητα ποντοπόρα εμπορικά πλοία κατά το 1989 έφθασαν παγκοσμίως στην πρώτη θέση, την οποία έκτοτε διατηρούν. Το έτος 2000 η ελληνόκτητη ναυτιλία διαθέτει άνω του 17% της παγκόσμιας μεταφορικής ικανότητας, ενώ τα ποντοπόρα πλοία της υπερβαίνουν σε αριθμό τα 3.500, με συνολική χωρητικότητα άνω των 90 εκατομμυρίων κόνων.

Το μοναδικό ελληνικό ναυπηγείο που ήταν κατάλληλο για κατασκευές πλοίων και είχε ιδρυθεί μεταξύ 1937 και 1939 βομβαρδίστηκε και καταστράφηκε τελείως από τους Συμμάχους κατά τον τελευταίο χρόνο που η Ελλάδα βρισκόταν υπό κατοχή, με αποτέλεσμα να μην είναι σε θέση μετά την απελευθέρωση να αναλάβει αναγκαίες κατασκευές καινούργιων πολεμικών και εμπορικών πλοίων. Η αναγέννηση των καταστραμμένων από τον Β' Π.Π. ναυπηγείων της βορείου Γερμανίας στηρίχθηκε σημαντικά από πολλές αξιόλογες παραγγελίες προς αυτά Ελλήνων εφοπλιστών, αμέσως μετά τη λήξη του πολέμου. Εκ των πρώτων που εμπιστεύτηκαν τα ναυπηγεία αυτά με παραγγελίες κατασκευής καινούργιων εμπορικών πλοίων, ήταν ο Αριστοτέλης Ωνάσης, ακολουθούμενος από τους αδελφούς Λύρα, Διαμαντή Πατέρα και άλλους.



Επίσκεψη το 1938 του σημερινού συζύγου της βασίλισσας της Αγγλίας Ελισάβετ, πρίγκιπα Φιλίππου στα Ναυπηγεία Σκαρμαγκά, που ως ανθυποπλοίαρχος τότε του Βρετανικού Ναυτικού βρισκόταν με ολιγοήμερη άδεια στην Ελλάδα

Η Ελλάδα δεν στάθηκε τόσο τυχερή όσο όλες οι άλλες δυτικοευρωπαϊκές συμμαχικές χώρες, που αμέσως μετά την, με τη βοήθεια των Συμμάχων, απελευθέρωσή τους το 1944, αποδύθηκαν στην ανασυγκρότησή τους. Αντιθέτως, προς αυτές, η Ελλάδα αντιμετώπισε από το τέλος του 1944 μέχρι το τέλος περίπου του 1949 συστηματικές και αλλεπάλληλες ένοπλες προσπάθειες προκειμένου να συρθεί πίσω από το σιδηρούν παραπέτασμα, στο οποίο είχαν ήδη βρεθεί υπό τον πλήρη έλεγχο της Σοβιετικής Ενώσεως όλες οι προς βορράν μας χώρες, με τις οποίες συνορεύουμε. Κατά την περίοδο αυτή η Ελλάδα έπαθε μεγαλύτερες καταστροφές και υπέστη εκτενέστερες αιματοχυσίες από τους δύο πολέμους που προηγήθηκαν το 1940-44. Η Ελλάδα τελικά επέτυχε, μαχόμενη σκληρά, να παραμείνει μια ελεύθερη δημοκρατική χώρα. Έτσι, η ανασυγκρότηση της Ελλάδας άρχισε καθυστερημένα από το 1950 και μετά.

Η ουσιαστική συμβολή της Ελλάδας στη νίκη των Συμμάχων κατά το Β' Π.Π. αναγνωρίστηκε από κορυ-

φαίους παράγοντες της περιόδου εκείνης. Ο Χίτλερ, μιλώντας με ιδιαίτερως κοίτακτικα λόγια για τους Έλληνες πολεμιστές του 1940, είπε μεταξύ άλλων στη διάσημη κινηματογραφίστρια φίλη του Leni Riefenstahl, όταν την είχε προσκαλέσει στην κατοικία του την 30ή Μαρτίου 1944: «Η είσοδος της Ιταλίας στον πόλεμο αποδείχτηκε καταστροφική για μας. Αν οι Ιταλοί δεν είχαν επιτεθεί στην Ελλάδα και δεν χρειάζονταν τη βοήθειά μας, ο πόλεμος θα είχε πάρει διαφορετική τροπή. Θα είχαμε προλάβει να κατακτήσουμε το Λένινγκραντ και τη Μόσχα, πριν μας πιάσει το ρωσικό ψύχος». Ο Ζούκοφ, Ρώσος στρατάρχης, ευγνωμώντας στα απομνημονεύματά του τους Έλληνες για την ηρωική τους αντίσταση στα γερμανικά στρατεύματα, σημειώνει μεταξύ άλλων: «Αν ο ρωσικός λαός κατόρθωσε ν' ανορθώσει το κουρασμένο κορμί του μπροστά στις πόρτες της Μόσχας, να συγκρατήσει και να αντρείψει τον γερμανικό χείμαρρο, το οφείλει στον ελληνικό λαό, που καθυστέρησε τις γερμανικές μερομήθειες όλο τον καιρό που θα επέτρεπε να μας γονατίσει. Η γιγαντομαχία της Κρήτης υπήρξε το αποκορύφωμα της ελληνικής προσφοράς». ⁴

ΠΗΓΕΣ

- Υποναύαρχος Ε. Καββαδία, Αρχηγού Στόλου 1939-42 και υφυπουργού Αμύνης 1942-43 «Ο Ναυτικός Πόλεμος του 1940 όπως τον έζησα - Αναμνήσεις από 2-3-35 έως 25-3-45», 1950.
- Άρθρο Αντιναύαρχου Λιμενικού Σώματος Χρήστου Ντούνη, στη «Ναυτική Επιθεώρηση», «Ο μεγάλος Σιωνιστής. Το Εμπορικό Ναυτικό στον Ελληνο-Ιταλικό Πόλεμο, Κατοχή και στο Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο», Σεπτέμβριος-Οκτώβριος 1996.
- Άρθρο Σπ. Αρμενιάκου στη «Ναυτική Επιθεώρηση», «Η συμβολή του Ελληνικού Εμπορικού Ναυτικού στη Μάχη του Ατλαντικού και της Μεσογείου», Σεπτέμβριος-Οκτώβριος 1999.
- Έκθεση των Ελληνικών Θυσιών κατά τον Β' Π.Π., του Ελληνικού Υπουργείου Ανασυγκροτήσεως, 1946.
- UK Ministry of Defence (Navy), «German Naval History - The U-Boat War In The Atlantic 1939-45».
- Αντιναύαρχος Δ. Φωκά Β.Ν. «Έκθεσις Δράσεως Β.Ν. 1940-44», 1953.
- Roger Jordan, «The Particulars And Wartime Fates Of 6.000 Ships - The World's Merchant Fleets 1939» Edition 1999.
- US Naval Institute Magazine «Naval History», Article By Jerome O'Connor, June 2000.

Πριν από 72 χρόνια

Μάρτιος 1929

Κατά το διάστημα του παρελθόντος έτους 1928 προστέθηκαν στον ελληνικό εμπορικό στόλο 56 πλοία, από τα οποία 53 φορτηγά, 1 επιβατικό και 2 διάφορα. Εξάλλου, στο ίδιο διάστημα διεγράφησαν 32 πλοία, από τα οποία 24 φορτηγά, 5 επιβατικά και 3 διάφορα. Έτσι η επί πλύν διαφορά σε αριθμό πλοίων έφθασε τα 24 πλοία 145.570 τόνων ολικής χωρητικότητας. Με στόλο 528 πλοίων 1.256.965 κοχ, η ελληνική ναυτιλία κατέχει τώρα τη δέκατη θέση μεταξύ των ναυτικών χωρών του κόσμου, προηγούμενη της Ισπανίας και της Δανίας, ενώ σε αναλογία με τον πληθυσμό κατέχει την έκτη παγκοσμίως θέση. Ωστόσο, από άποψη ηλικίας του στόλου η κατάσταση εμφανίζεται μειονεκτική, δεδομένου ότι μόνο το 20% του ατμήρους στόλου είναι ηλικίας μέχρι 15 ετών, ενώ το 41% έχει ηλικία 16-25 ετών και το υπόλοιπο 39% άνω των 25 ετών. Ο μέσος όρος ηλικίας είναι 29,4 έτη, που φέρουν την Ελλάδα στην προτελευταία βαθμίδα των 18 ναυτικών χωρών, προηγούμενη μόνο της Βραζιλίας.

— Κατά το οικονομικό έτος 1929-30 μισθώθηκαν οι ακόλουθες άγονες ατμοπλοϊκές γραμμές: Καψαλίου, Γυθείου, Βορ. Κρήτης, Νοτ. Κρήτης, Χαλκιδικής, Ανατ. Κυκλάδων, Δυτ. Κυκλάδων, Χίου-Αλεξ/πόλεως, Λευκάδος, Σποράδων, Κερκύρας και Πρεβέζης. Τα μισθώματα ανήλθαν σε 5.471.000 δρχ. με ακριβότερη τη γραμμή Αλεξ/πόλεως (950.000 δρχ.) και φθηνότερη τη γραμμή Δυτ. Κυκλάδων (145.000). Τις άγονες αυτές γραμμές ανέλαβαν να εξυπηρετήσουν οι ατμοπλοϊές: Γιαννουλάτου, Ποταμιάνου, Ιγγλέση, Τόγια, Πανταλέοντος, Βαβανάκου, Λυκούρη, Λακωνική και Κυμαϊκή. Επιχορηγούμενη είναι και η γραμμή εξωτερικού: Πειραιώς, Κερκύρας, Αγ. Σαράντα, Δυρραχίου, την οποία εξυπηρετεί η Εθνική Ατμοπλοία Ελλάδος με μίσθωμα 1.040.000 δρχ. Χωρίς επιχορήγηση εξυπηρετούνται οι ακόλουθες γραμμές εξωτερικού: Μασσαλίας (Εθν. Ατμοπλοία), Αλεξανδρείας (Γιαννουλάτος, Πανταλέων, Ρήγας), Βρινδησίου και Δωδεκανήσου (Ιγγλέσης) και Κύπρου (Κυριακίδης).

Στις αρχές του 1929 είχαν την έδρα τους στην Ελλάδα 25 εν όλω ανώνυμες ναυτικές εταιρείες. Από αυτές 18 κατείχαν στό-

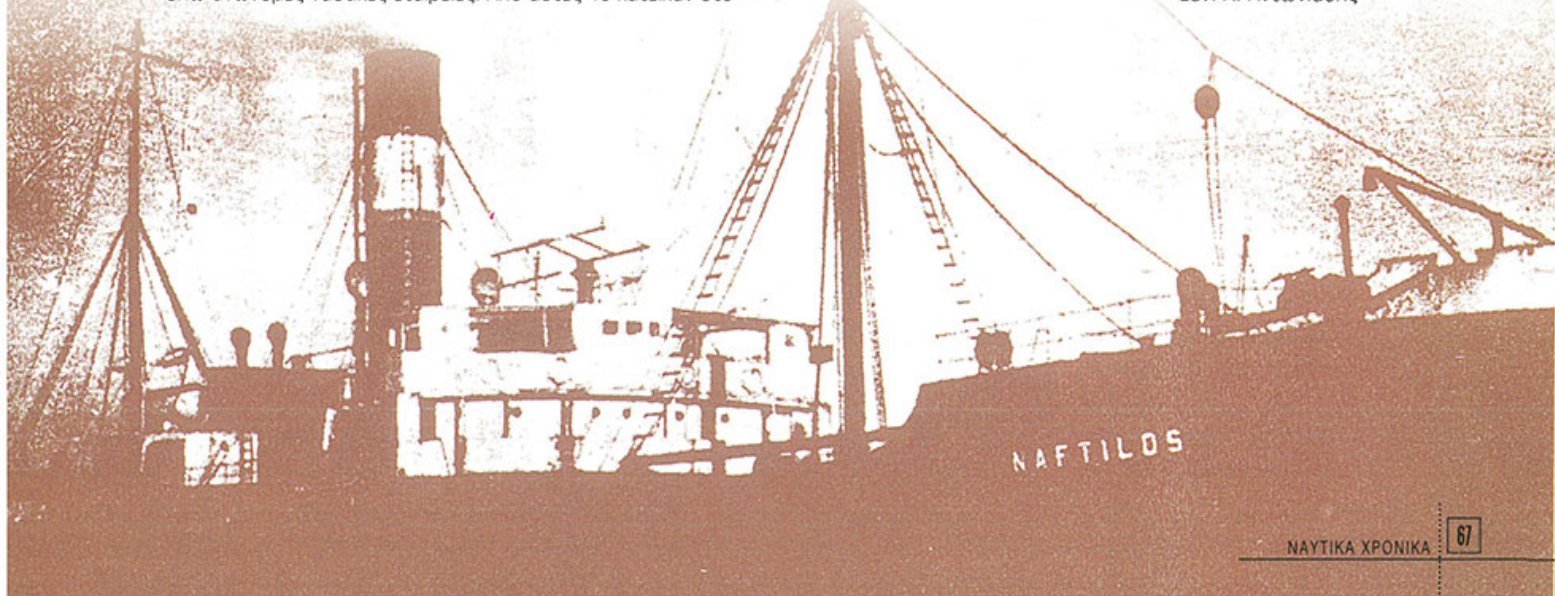
λο 60 εμπορικών πλοίων 161.234 κοχ, ενώ οι υπόλοιπες δεν έχουν ακόμα αποκτήσει πλοία αλλά περιορίζονται σε ναυτο-μεσιτικές και πρακτορειακές εργασίες και άλλες πράξεις σχετιζόμενες με τη ναυτική εμπορία. Από τις ατμοπλοϊκές εταιρείες προηγείται του Γιαννουλάτου με 12 πλοία και έπονται η Α.Ε. Ατλαντικού με 8, η Εθνική με 6, η Μιχαήλινός, Σταθάτος και Κάσου με 4 και οι Μανουηλίδης, Ιγγλέσης με 3 πλοία.

— Σύμφωνα με την τηρούμενη στατιστική για τα θαλάσσια ατυχήματα, το προηγούμενο έτος 1928 φέρονται ναυαγήσαντα εξ ολοκλήρου 10 ελληνικά ατμόπλοια 23.152 κοχ, που αντιπροσωπεύουν το 0,018 της υπάρχουσας ολικής χωρητικότητας κατά την 31 Δεκεμβρίου του 1928. Σημειώθηκαν, εξάλλου, 163 περιπτώσεις διαφόρων άλλων μερικών ζημιών. Τα 10 ναυαγήσαντα πλοία είναι τα ακόλουθα: «Αικατερίνη Κ.» (4.019 κοχ), «Βιργινία» (2.501), «Δελφίν» (130), «Ζαννής Παντελής» (3.663), «Ιωάννης Φαφαλιός» (3.123), «Ιωάννης» (4.207), «Κ. Πατέρας» (3.561), «Όλυμπος» (712) και «Υδρα» (241). Τέλος, από τα υποστάντα μερικές ζημιές, 51 περιπτώσεις οφείλονται σε προσαράξεις, 42 σε συγκρούσεις, 33 σε μηχανικές ζημιές, 15 σε πυρκαγιές, 6 σε προ-σκρούσεις, 6 σε κακοκαιρία και 10 σε διάφορες άλλες αιτίες.

— Το 1928 απογράφηκαν 4.307 νέοι εργάτες θαλάσσης. Από αυτούς 3.486 απογράφηκαν στο λιμένα Πειραιώς. Έπονται κατά σειράν οι λιμένες: Μυτιλήνης, Χίου, Πατρών, Βόλου και Σύρου. Τον ίδιο χρόνο εκδόθηκαν 603 αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας, ήτοι 370 διπλώματα πλοίαρχων, μηχανικών και ασυρματιστών, 117 κυβερνητικά διπλώματα και 116 άδειες καταστρώματος, μηχανής και γενικών υπηρεσιών.

— Τον Μάρτιο του 1929 ναυλώθηκαν 30 ελληνικά ατμόπλοια, μεταξύ των οποίων και τα ακόλουθα: «Ελένη Σταθάτου» 7.100 από Σ. Λορέντζο σε Μεσόγειο, βαριά σιτηρά προς 25/-, «Ναυτίλος» 5.000 από Hampton Roads σε Μπουένος Άιρες, γαιάνθρακες προς 3,65 δολ. κατά τόνο, «Άννα» 7.000 από Σ. Λορέντζο σε Αγγλία βαριά σιτηρά προς 24/6.

Για την αντιγραφή
Ξεν. Α. Αντωνιάδης



Δεκαετία του '60.

Στο Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιώς λαμβάνει χώρα τελετή, παρουσία του τότε υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Μαρινάκη, κατά την οποία διανέμονται δώρα στα παιδιά των στελεχών του Λιμενικού Σώματος.

Εκ δεξιών του Στρατάρχου ο Ευγένιος Ευγενίδης, εφοπλιστής και μέγας ευεργέτης. Ανάμεσά τους ο τότε υπουργός Λεωνίδας Μπουρνιάς.



Το υπό ελληνική σημαία υπερωκεάνιο «Βασίλισσα Φρειδερίκη» αναχωρεί από τη Νέα Υόρκη για την Ελλάδα, το Μάρτιο του 1955, με το σύνθημα «Πάσχα στην Ελλάδα με τους ΑΧΕΠΑΝΣ».

Η επίσημη εκδρομή της ΑΧΕΠΑ αναχώρησε από το αρχηγείο του υπάτου προέδρου Στέφανου Σκόπα, της υπάτου προέδρου των «Θυγατέρων της Πηνελόπης» δίδος Α. Γιόκαρη, του υπάτου ταμίου Σωκράτη Σεκλή και του υπαρχηγού της εκδρομής Σπύρου Στάμου.

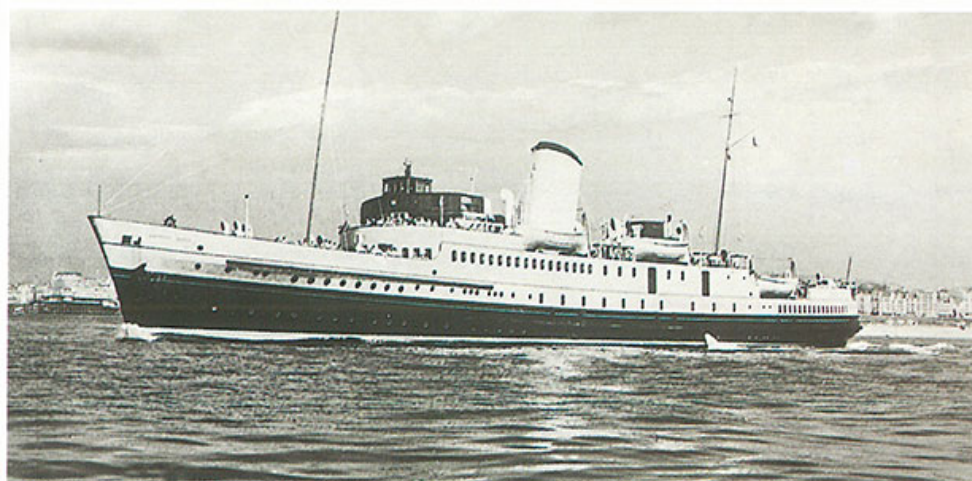
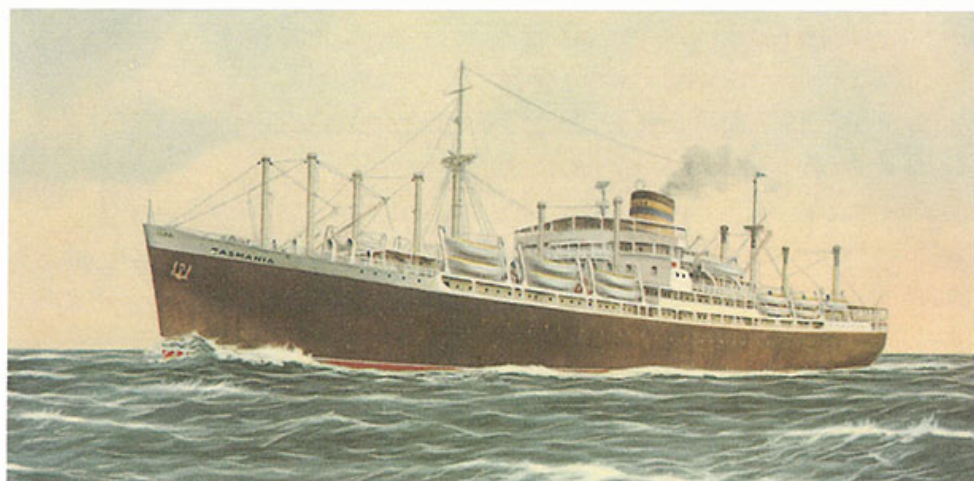
Στη φωτογραφία ο Στέφανος Σκόπας, η δεσποινίς Γιόκαρη, ο Σπύρος Στάμος και ο Σωκράτης Σεκλής, μετά το επίσημο γεύμα που διοργάνωσε η Οργάνωση των Ελληνοαμερικανών επί του υπερωκεανίου, με την ευκαιρία της 134ης επετείου της Εθνικής Παλιγγενεσίας της Ελλάδος.

25-11-1963.

Το στιγμιότυπο είναι από τη συνάντηση των εκπροσώπων του ελληνικού Τύπου μετά των φιλοξενούμενων από την Ατμοπλοϊκή Εταιρεία των Αδελφών Τυπάλδου, διευθυντών των τουριστικών γραφείων Αμερικής και Ευρώπης, κατά τη διάρκεια της οποίας συζητήθηκαν τουριστικά ζητήματα.

Η συνάντηση έγινε επί του υπερωκεανίου «Αθήναι».





Τέσσερα επιβατηγά που δέσποζαν στις θάλασσες τη δεκαετία του '50 και που αναβιώνουν τις μνήμες μιας άλλης πιο γοητευτικής, ασφαλώς, εποχής. Τα δύο από αυτά είναι των Ελληνικών Μεσογειακών Γραμμών, της γνωστής ΕΛΜΕΣ, μιας εταιρείας που προσέφερε πολλά στον κλάδο των επιβατηγών πλοίων και των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

Το ένα εκ των επιβατηγών είναι το «Τασμανία», ναυπηγήσεως του 1940 και χωρητικότητας 11.900 τόνων γκρος. Το άλλο επιβατηγό των Ελληνικών Μεσογειακών Γραμμών είναι το «Αυδία», ναυπηγήσεως του 1928 και χωρητικότητας 2.800 τόνων γκρος. Τα έτερα δύο επιβατηγά είναι α) το «Αρρία» της Adriatica, εταιρείας που έδρευε στη Βενετία, 8.000 τόνων γκρος, το οποίο συνέδεε την Ιταλία με την Ελλάδα. Μπορούσε να μεταφέρει 835 επιβάτες και 90 έως 100 αυτοκίνητα και διαφημιζόταν τότε για τους σταθερωτήρες του, και β) το Empress Queen της βρετανικής εταιρείας P&A Campbell.

Η καλή πορεία συνεχίζεται

Η καλή πορεία του ελληνικού νηολογίου συνεχίστηκε και το Μάρτιο βάσει στοιχείων του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Όπως προκύπτει από τα στοιχεία, κατά τον περασμένο μήνα ύψωσαν την ελληνική σημαία 10 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 345.567 κόρων και την υπέστειλαν 8 πλοία, χωρητικότητας 162.053 κόρων.

Η δύναμη του ελληνικού στόλου αυξήθηκε κατά 183.514 κόρους.

Ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων που ενεγράφησαν στο νηολόγιο ανέρχεται στα 6 έτη και αυτών που διεγράφησαν στα 34 έτη.

Μεταξύ των πλοίων που ύψωσαν την ελληνική σημαία ξεχωρίζουν τα νεότευκτα φορτηγά «Μυρτώ» και «Α. Άφοβος» και το δεξαμενόπλοιο «Άστρο Κάστωρ».

Τά πλοία που διεγράφησαν προτίμησαν τις σημαίες του Παναμά και της Λιβερίας, ενώ δύο τάνκερ πήγαν για παλιόσιδερα. Υπενθυμίζεται ότι τον Ιανουάριο στο νηολόγιο ενεγράφησαν 17 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 700.000 κόρων, χωρίς να διαγραφεί ούτε ένα πλοίο, ενώ το Φεβρουάριο η αναλογία ήταν 10 εγγραφές και 8 διαγραφές.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΦΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΚΟΧ ΜΗΝΟΣ ΜΑΡΤΙΟΥ 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	ΚΑΡΕΤΑΝ ΑΡΙΣΤΕΙΩΔΗΣ	Ν.Π. 10657	2001	Φ/Γ-Χύδην	ΧΙΟΣ ΠΡΑΙΝΤ	Ν. Χίου 393	1981
Φ/Γ	ΤΖΟΑΝΝΑ ΙΙΙ	Ν.Π. 10846	1965	Φ/Γ-Χύδην	ΜΥΡΤΩ	Ν. Χίου 394	2001
Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ	Ν. Π. 10847	2000	Φ/Γ-Χύδην	ΑΝΑΓΚΕΛ ΑΦΟΒΟΣ	Ν.Π. 10849	2001
Θ/Γ	ΜΑΙ ΝΑΤ	Ν.Π. 7562	1998	Φ/Γ-Χύδην	ΖΑΝΑΝΤΟΥ	Ν. Π. 10850	2000
				Δ/Ε	ΑΖΤΕΚ	Ν.Π.10851	2000
				Δ/Ε	ΑΣΤΡΟ ΚΑΣΤΩΡ	Ν.Π.10852	2001
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 4 - ΚΟΧ: 28.132				ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 6 - ΚΟΧ: 317.435			
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 10 ΕΤΗ				ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 4 ΕΤΗ			

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ					ΑΡΘΡΟΥ 13				
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ
Φ/Γ	ΙΩΑΝΝΑ	Ν.Π. 10148	1966	Π.Α. (Marshall Isl.)	Δ/Ε	ΝΙΚΗ	Ν. Σύρου 415	1977	Δόλυσον (03-03-00)
Δ/Ε	ΕΤΖΑΝ ΙΙ	Ν.Π. 10285	1970	Π.Α. (ΠΑΝΑΜΑΣ)	Δ/Ε	ΣΥΡΑ	Ν. Σύρου 416	1977	Δόλυσον (24-01-00)
Ε/Γ-Ο/Γ	ΣΚΟΠΕΛΟΣ	Ν.Π. 7070	1965	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)	Φ/Γ	ΟΣΙΑ ΕΙΡΗΝΗ	Ν.Π. 6477	1956	Δόλυσον (1/1978)
						ΧΡΥΣΟΒΑΝΑΝΤΟΥ ΙΙΙ			
					Ε/Γ	ΕΥΡΩΠΗ	Ν.Π. 9192	1964	Π.Α. (ISLE OF MAN)
					Ε/Γ	ΜΑΡΙΑΝΝΑ 9	Ν.Π. 9073	1961	Π.Α. (ISLE OF MAN)
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 3 - ΚΟΧ: 3.271					ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 5 - ΚΟΧ: 158.782				
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 34 ΕΤΗ					ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 34 ΕΤΗ				

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Τα πιο πάνω στοιχεία δίδονται σύμφωνα με τις μέχρι 31.3.2001 αναφορές των Λιμενικών Αρχών που τ' έχουν νηολόγιο.

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		
SZKU 8/1/01	ΑΡΙΩΝ ARION	Δ/Ε TANKER	ΛΟΝΔΙΝΟ LONDON	3380	MEK(1) 34.650 BHP	2001	160.084	109.604	Δολ. ΗΠΑ 1 και όλη των οξείδωτων παροχών	SUPER MARINE LIMITED MONROVIA-LIBERIA
SYUM 3/1/01	ΧΙΟΣ ΤΣΑΡΙΤΥ CHIOS CHARITY	Φ/Γ CARGO	ΧΙΟΣ CHIOS	392	MEK(1) 11.400 HP	1981	16.890	10.948	USD 4.975.000	CHIOS CHARITY SHIPPING AND TRADING S.A. Αντίκλ.: ΤΣΑΤΗΡΗΣ Κ.
SXCP 1/2/01	ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΑΛΑΞΥ OLYMPIC GALAXY	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10837	MEK(1) 14.400 BHP	1982	35.417	21.296	USD 7.007.000	ARAREY FINANCIERA PANAMA S.A. (PANAMA) Αντίκλ.: ΣΙΓΑΝΑΚΗΣ ΔΙΟΝ. ΠΑΤΡΙΚΙΟΣ ΔΗΜ. τηλ.: 94.98.111
SYHZ 2/2/01	ΜΠΛΟΥ ΑΙΤΖΙΑΝ BLUE AEGEAN	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10838	MEK(2) 19.079 BHP	1972	14.797	5.395	Δολ. ΗΠΑ 1 και όλη των οξείδωτων καλών παροχών	GRAMMES STPINTZΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ.: ΠΑΣΧΑΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ τηλ.: 42.25.000
SVDV 15/2/01	ΙΝΚΑ INCA	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10840	MEK(1) 13.600 PS	2001	39.085	19.936	USD 28.975.000	KATHINOS SHIPPING COMPANY LTD LIBERIA Αντίκλ.: ΖΑΦΕΙΡΑΙΣ ΘΩΜΑΣ τηλ.: 94.80.700
SXSI 16/2/01	ΑΤΑΛΟΣ Μ ATALOS M	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10841	MEK(1) 3.085 BHP	1976	4.520	2.845	USD 820.000	NEPTUNE SPIRIT S.A. (PANAMA) Αντίκλ.: ΜΑΜΙΔΑΚΗΣ ΝΙΚ. τηλ.: 42.89.201-3
SX8632 16/2/01	ΣΙ ΓΙΟΥ SEA YOU	Ε/Γ-Τ/Ρ PASSENGER YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10842	MEK(2) 2x1918= 3.836 BHP	1995	128	74	USD 800.000	ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΓΙΩΤΙΝΓΚ Ε.Π.Ε. Αντίκλ.: ΚΑΡΒΕΛΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ Μέγαρο, τηλ.: 0296-22.124
SX8646 22/2/01	ΕΥΒΟΙΑ EVIA	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10843	MEK(1) 2.000 BHP	1978	1.573	982	USD 280.000	ΠΡΩΤΟ-ΕΛΛΑΣ ΕΥΒΟΙΚΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ.: ΤΕΣΚΟΣ ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Χαλκίδα - τηλ.: 0221-21.830
SXIN 23/2/01	ΚΡΟΥΝΤ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ GRUDE TRAVELLER	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10844	MEK(1) 18.175 BHP	1990	77.931	43.735	USD 32.000.000	POTAMIS MARITIME CORP. Αντίκλ.: ΚΛΕΟΝΑΚΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ τηλ.: 32.10.210
SXAM 14/2/01	ΛΙΝΔΟΣ LINDOS	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΡΟΔΟΣ RODOS	40	MEK (2) 15.660 BHP	1989	6.940	3.883	USD 8.600.000	ΔΟΔ/ΚΗ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ (SEAS LINE) Αντίκλ.: ΣΟΡΩΝΙΑΤΗΣ ΛΟΙΖΟΣ τηλ.: 0241-43.110
SWYX 1/2/01	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΓΚΕΗΤ ΣΑΝ GOLDEN GATE SUN	Δ/Ε TANKER	ΑΝΔΡΟΣ ANDROS	584	MEK (1) 14.233 BHP	1985	53.014	24.766	Δολ. ΗΠΑ (1) και όλη των οξείδωτων παροχών	MASCOT NAVIGATION CORPORATION LIBERIA Αντίκλ.: ΜΠΑΞΙΒΑΝΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ Ακτή Μισούλη 89
SYHS 6/2/01	ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ ΒΙ SUPER FAST VI	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΠΑΤΡΑ PATRA	55	MEK (4) 4x11520 KW 4x15667 BHP	2001	32.728	13.081	Μάρκα Γερμανίας 207.000.000	SUPERFAST EXI INC. (LIBERIA)

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		
KAMIA										

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		
SVUB	ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	8884	ΜΕΚ(1)	1980	41.714	15.741	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
1/2/01	NISSOS SANTORINI	TANKER	PIRAEUS		15.800 BHP				6.650.000	Sale to foreigners
SV 2718	ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	3105	ΜΕΚ (1)	1946	150	92	Δρχ.	Πώληση σε αλλοδαπούς
6/2/01	AGIOS GEORGIOS	TANKER	PIRAEUS		371 BHP				14.000.000	Sale to foreigners
SV8933	ΣΛΟΠΣ 1	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	9106	ΜΕΚ (1)	1969	3.585	2.278	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
7/2/01	SLOPS 1	TANKER	PIRAEUS		3.000 BHP				77.750	Sale to foreigners
J4EH	ΧΡΥΣΗ Β	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	6881	ΜΕΚ (1)	1961	12.845	8.325	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
9/2/01	CHRYSSI V	TANKER	PIRAEUS		8.500 BHP				1.183.369	Sale to foreigners
SVUR	ΕΝΑΛΙΟΣ ΝΗΡΕΥΣ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10002	ΜΕΚ (1)	1982	49.101	25.533	Δολ. ΗΠΑ 1	Πώληση σε αλλοδαπούς
16/2/01	ENALIOS NIREUS	TANKER	PIRAEUS		16.800 BHP				και άλλων ποροχών	Sale to foreigners
SV7098	ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10635	ΜΕΚ (1)	1957	1.062	480	Δρχ.	Πώληση σε αλλοδαπούς
19/2/01	ANASTASIOS	TANKER	PIRAEUS		1.000 BHP				107.000.000	Sale to foreigners

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 6674	ΠΛΑΤΗΤΕΡΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	7219	ΜΕΚ (2)	1981	998	367	Μετονομάστηκε σε «ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ»
7/2/2001	PLATITERA	PASS. FERRY BOAT	PIRAEUS		2.600 BHP				Renamed to «PLATITERA»
SW3508	ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	9114	ΜΕΚ (1)	1965	1.290	508	Μετονομάστηκε σε «ΠΕΤΡΟΣ Ι»
23/2/01	PROTOPOROS	TANKER	PIRAEUS		1.000 HP				Renamed to «PETROS I»
SWYX	ΧΟΛΑΝΤΕΝ ΓΚΕΝΤ ΣΑΝ	Δ/Ε	ΑΝΔΡΟΣ	584	ΜΕΚ (1)	1985	53.014	24.766	Μετονομάστηκε σε «ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΓΚΕΝΤ»
7/2/01	GOLDEN GATE SUN	TANKER	ANDROS		14.233 BHP				Renamed to «GOLDEN GATE»

ΑΝΑΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

REMEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS	ΚΟΧ	ΚΚΧ
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SV 7138	ΕΛΛΑΣ	Ρ/Κ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	3656	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακατομέτρησης ΑΠΟ/FROM	209	58
21/2/01	HELLAS	TUG	PIRAEUS		Remeasurement figures tonnage ΣΕ/TO	198	47

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		
SWST	ΜΥΚΟΝΟΣ	Φ/Γ-Ο/Γ	ΠΝΕ/Π.Λ. ΛΟΝΔΙΝΟΥ		ΜΕΚ (1)	1971	7.171	2.151	-	ΜΥΚΟΝΟΣ Α.Ν.Ε. τηλ.: 88.28.678
28/2/01	MYKONOS	CARGO FERRY BOAT			5.888 KW					

ΟΡΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

DEFINITE MEASUREMENTS

Α.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS	ΚΟΧ	ΚΚΧ
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SZOL	MANTINEIA	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10800	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	51.723	29.547
12/2/01	MANTINIA	TANKER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	51.723	29.547
SVUI	ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΤΕΣΤΙΝΙ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10803	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	52.757	20.619
12/2/01	GOLDEN DESTINY	TANKER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	52.757	20.619
SYJM	ΑΣΤΡΟ ΛΟΥΠΟΥΣ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10829	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	137.893	76.471
20/2/01	ASTRO LUPUS	TANKER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	137.893	76.473
SVBY	ΣΗΛΑΝΤ ΟΥΑΣΙΝΓΤΟΝ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10782	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	74.661	41.516
21/2/01	SEALAND WASHINGTON	CARGO	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	74.586	41.490
SYHB	ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ ΕΞΠΡΕΣ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10783	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	54.415	23.872
21/2/01	SINGAPORE EXPRESS	CARGO	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	54.401	23.872
SYGS	ΚΟΥΑΛΑ ΛΟΥΜΠΟΥΡ ΕΞΠΡΕΣ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10796	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	54.415	23.812
21/2/01	KUALA LUMPUR EXPRESS	CARGO	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	54.437	23.872
SWFA	ΣΗΛΑΝΤ ΜΙΣΙΓΚΑΝ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10797	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	74.661	41.490
21/2/01	SEALAND MICHIGAN	CARGO	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	74.583	41.490
SWMA	ΝΙΟΥ ΓΙΟΡΚ ΕΞΠΡΕΣ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10814	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	54.415	23.872
21/2/01	NEW YORK EXPRESS	CARGO	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	54.437	23.872
SXAR	ΚΣΚΑ ΣΑΝΓΚΑΗ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10815	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	65.059	35.536
21/2/01	CSCL SHANGHAI	CARGO	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	65.054	35.536
SZHO	ΣΗΛΑΝΤ ΙΛΛΙΝΟΙΣ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10818	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	74.661	41.490
21/2/01	SEALAND ILLINOIS	CARGO	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	74.583	41.490
SVSJ	ΚΣΚΑ ΧΟΝΓΚ ΚΟΝΓΚ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10832	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	65.059	35.536
21/2/01	CSCL HONG KONG	CARGO	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	65.059	35.536

ΜΕΤΕΓΓΡΑΦΕΣ

CHANGES OF PORT REGISTRY

Α.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET	
SW3547	ΕΛΛΑΣ	P/K	ΘΕΣ/ΝΙΚΗ	237	ΜΕΚ(2)	1975	606	181	Πρώην ΠΕΙΡΑΙΑ Ex PIRAEUS Reg. No 9218
31/1/01	HELLAS	TUG	THES/NIKI		2x600 PS				
SZHU	ΑΡΙΩΝ	Δ/Ε	ΑΝΔΡΟΣ	585	ΜΕΚ (1)	2001	160.084	109.604	Ν.Φ. Π ΛΟΝΔΙΝΟΥ GR. EMB. MARITIME ST. LONDON 3380
19/2/01	ARION	TANKER	ANDROS		34.650 BHP				

ΠΛΕΙΣΤΗΡΙΑΣΜΟΙ

9/05/2001

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

2) Ε/Γ-Ο/Γ «ΑΜΠΡΙΑ ΜΠΕΛΛΑ» Ν.Π. 7077, 296,88 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΜΑΡΙΟΣ ΠΛΑΚΑΣ
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΑΘΗΝΑ ΤΣΑΤΣΑΡΩΝΗ, 32.10.459
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 10.000.000 δορ.

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΕΦΕΤΕΙΟ ΑΘΗΝΩΝ

Απόφαση 248/2000

Πρόεδρος: Ο κ. Ηλίας Δουλής (επί εφέσεως του ΙΚΑ κατά οφειλέτου του)



Επειδή η προσωπική κράτηση, ως αναγκαστικό μέτρο για την είσπραξη των δημοσίων εσόδων, που σύμφωνα με το άρθρο 63 του ΚΕΔΕ (Ν.Δ. 356/74) αποφασίζονται με διοικητική πράξη, δηλαδή με ένταγμα του διευθυντή του Δημοσίου Ταμείου στο οποίο είχε βεβαιωθεί το χρέος, καταργήθηκε με το άρθρο 1 παρ. 1 του Ν. 1867/1989 και ορίστηκε ότι η προσωπική κράτηση θα διατάσσεται από το αρμόδιο δικαστήριο. Σύμφωνα με το άρθρο 2 παρ. 2 του Ν. 1867/89, η προσωπική κράτηση διατάσσεται ύστερα από αίτηση α) του αρμοδίου για την είσπραξη του σχετικού εσόδου προϊσταμένου ΔΟΥ ή προϊσταμένου Τελωνείου, όταν πρόκειται για χρέη προς το Δημόσιο, β) του κατά τις κείμενες διατάξεις οργάνου διοίκησης του νομικού προσώπου, όταν πρόκειται για απαιτήσεις νομικών προσώπων, οι οποίες εισπράττονται σύμφωνα με ειδική πρόβλεψη κατά τις διατάξεις του Ν.Δ. 356/74. Επακολούθησε ο Ν. 2065/1992, στο άρθρο 46 του οποίου ορίστηκαν και τα εξής: «Για τα ληξιπρόθεσμα προς το Δημόσιο χρέη, που βεβαιώνονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.Δ. 356/1974 (ΦΕΚ 90Α), καθώς και για τα ληξιπρόθεσμα προς το ΙΚΑ χρέη, εκτός των φόρων μεταβίβασης ακινήτων, δωρεών, γονικών παροχών και κληρονομιών, εφαρμόζονται οι διατάξεις του Ν. 1867/1989 (ΦΕΚ 227Α), με τις ακόλουθες παρεκκλήσεις...» (παρ. 1 όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 33 παρ. 3 του Ν. 2214/94). Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου έχουν εφαρμογή και επί όλων των κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου βεβαιούμενων για είσπραξη ληξιπρόθεσμων απαιτήσεων κατά του Δημοσίου και του ΙΚΑ. Εξάλλου, στις σχετικές για τη Διαδικασία Διαφόρων Διοικητικής Εκτέλεσης, Πρώτος Τίτλος διατάξεις του Ν. 2717/1999 (ΦΕΚ 97Α) «Κώδικας Διοικητικής Δικονομίας» και ειδικότερα του άρθρου 216 ορίζονται τα εξής: «Στις υπό τον Πρώτο Τίτλο ρυθμίσεις του τμήματος τούτου υπάγονται οι διαφορές που αναφέρονται κατά τη σύμφωνη με

*Προσωπική κράτηση για οφειλές προς ΙΚΑ.
Με το (νέο) Κώδικα Διοικητικής Δικονομίας η προσωπική κράτηση, ως αναγκαστικό μέτρο προς είσπραξη των δημοσίων εσόδων, διατάσσεται από το δικαστήριο μόνον ύστερα από αίτηση του Δημοσίου, καταργηθείσης κάθε γενικής ή ειδικής διάταξης η οποία αναφέρεται σε θέμα ρυθμιζόμενο από αυτόν.*

τις διατάξεις του Ν.Δ. 356/1974 (ΚΕΔΕ) είσπραξη των δημοσίων εσόδων, εκτός αν τα έσοδα αυτά αναφέρονται σε απαιτήσεις ιδιωτικού δικαίου», ενώ στις ρυθμίσεις για την Προσωπική Κράτηση του αυτού Κώδικα (που εντάσσεται στο Δεύτερο Τίτλο του Δεύτερου Μέρους όπου και ο Πρώτος Τίτλος, Ειδικές Διαδικασίες), ορίζονται και τα εξής: «Η προσωπική κράτηση, ως αναγκαστικό μέτρο προς είσπραξη των κατά τις διατάξεις του άρθρου 216 δημοσίων εσόδων, διατάσσεται από το δικαστήριο ύστερα από αίτηση του Δημοσίου» (άρθρο 231 παρ. 1). «Αρμόδιος να διατάξει την προσωπική κράτηση είναι ο πρόεδρος Πρωτοδικών του Πρωτοδικείου στην περιφέρεια του οποίου έχει την έδρα της η αρχή, που ως εκπρόσωπος του Δημοσίου, υποβάλλει την ... αίτηση» (άρθρο 232). Η αίτηση υποβάλλεται από το Δημόσιο, εκπροσωπούμενο από τον αρμόδιο για την είσπραξη του οφειλόμενου προϊστάμενο της ΔΟΥ ή του Τελωνείου (άρθρ. 233 παρ. 1). Παραπέρα στην παρ. 1 του άρθρου 285 του αυτού Κώδικα Διοικ. Δικονομίας ορίζεται ότι «από την έναρξη ισχύος του Κώδικα καταργείται κάθε γενική ή ειδική διάταξη η οποία αναφέρεται σε θέμα ρυθμιζόμενο από αυτόν», αλλά με την παρ. 2 του αυτού άρθρου διατηρήθηκαν σε ισχύ οι δικονομικοί περιεχομένου διατάξεις

που ειδικότερα αναφέρονται στην παρ. 2 του αυτού άρθρου. Τέλος, στο άρθρο 5 παρ. 3 του Συντάγματος ορίζεται ότι η προσωπική ελευθερία είναι απαραβίαστη. Κανένας δεν καταδικάζεται ούτε συλλαμβάνεται ούτε φυλακίζεται ούτε με οιονδήποτε άλλο τρόπο περιορίζεται παρά μόνον όταν και όπως ορίζει ο νόμος. Επειδή από τις προαναφερόμενες διατάξεις προκύπτει ότι με τα άρθρα 231 έως και 243 του Κώδικα Διοικητικής Δικονομίας (Ν. 2717/99) ο θεσμός της προσωπικής κράτησης ως αναγκαστικό μέτρο για την είσπραξη των δημοσίων εσόδων ρυθμίστηκε εξουπαρχής, με ρύθμιση τόσο των ουσιαστικών όσο και των δικονομικών προϋποθέσεων για την καταφυγή στο αναγκαστικό αυτό μέτρο. Ειδικότερα στις διατάξεις των άρθρων αυτών γίνεται μνεία μόνο του Δημοσίου ως νομιμοποιούμενου να ζητήσει να κάνει χρήση του μέτρου της προσωπικής κράτησης με τις προϋποθέσεις που ορίζουν οι διατάξεις αυτές. Πουθενά στις διατάξεις αυτές δεν αναφέρονται ως νομιμοποιούμενα, να ζητήσουν από το αρμόδιο δικαστήριο να διατάξει τη χρήση του μέτρου αυτού, άλλα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου ούτε ειδικότερα το ΙΚΑ. Πριν από την ισχύ του Κώδικα Διοικητικής Δικονομίας, πράγματι, αναφερόταν (άρθρο 46 Ν. 2065/92) και το ΙΚΑ ως νομιμοποιούμενο να ζητήσει από το δικαστήριο να διατάξει την καταφυγή στο μέτρο της προσωπικής κράτησης κατά οφειλτών του για την είσπραξη των οφειλών τους, με υποκείμενη αιτία δημοσίου δικαίου προς αυτό (ΙΚΑ). Όμως, όλες οι σχετικές ρυθμίσεις τόσο του ουσιαστικού όσο και του δικονομικού δικαίου, οι αναφερόμενες στο θεσμό της προσωπικής κράτησης καταργήθηκαν με την παρ. 1 του άρθρου 285 του Κώδ. Διοικ. Δικονομίας η οποία περιλαμβάνει την κατάργηση κάθε γενικής ή ειδικής διάταξης χωρίς να κάνει διάκριση μεταξύ ουσιαστικών και δικονομικών διατάξεων, σε αντίθεση με τη διάκριση που κάνει η παρ. 2 του αυτού άρθρου. Ούτε, άλλωστε, μπορεί να αντιληφθεί επιχείρημα από το άρθρο 216 του Κωδ. Διοικ. Δικο-

νομίας, που ομοίως μνημονεύει τα «δημόσια έσοδα» (πρβλ. «υπάγονται οι διαφορές που αναφέρονται κατά τη σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.Δ. 356/1974 είσπραξη των δημοσίων εσόδων...») ότι διατηρείται και υπέρ του ΙΚΑ ο θεσμός της «προσωπικής κράτησης» σε βάρος οφειλέτου του, είτε με βάση όσα ίσχυαν πριν την ισχύ του Κώδ. Διοικ. Δικ. είτε και κατ' εφαρμογή του Κώδικα αυτού. Και τούτο γιατί εφόσον με τον νέο Κώδ. Διοικ. Δικονομίας ρυθμίστηκε εξουπαρχής ο θεσμός της προσωπικής κράτησης οι πριν από τον Κώδικα αυτόν σχετικές διατάξεις έχουν καταργηθεί, ενώ, ούτε διασταθτικά ούτε αναλογικά επιτρέπεται να εφαρμοσθούν για το ΙΚΑ, οι διατάξεις των άρθρων 231 επομ. του Κώδ. Διοικ. Δικ. γιατί τούτο αντιβαίνει σε υπερκείμενης ισχύος διάταξη του Συντάγματος (άρθρ. 5 παρ. 3) με βάση την οποία για να στερηθεί κάποιος την ελευθερία του ή να συλληφθεί ή να φυλακιστεί ή αλλιώς πώς να περιορισθεί, απαιτείται νόμος, ενώ για να νομιμοποιηθεί το ΙΚΑ να ζητήσει την προσωπι-

κή κράτηση και φυλάκιση οφειλέτη του για χρέη προς αυτό δεν υπάρχει ρητή σχετική νομική διάταξη. Το ΙΚΑ μπορεί, για την είσπραξη των οφειλών του προ αυτό, μετά την ισχύ του Κώδ. Διοικ. Δικονομίας, να κάνει χρήση των λοιπών μέτρων που προβλέπει ο ΚΕΔΕ (κατάσχεση κινήτων, ακινήτων κ.λπ. του οφειλέτη), σε κάθε όμως περίπτωση με βάση το ισχύον νομικό καθεστώς δεν μπορεί να ζητήσει την προσωπική κράτηση οφειλέτη του...

Επειδή με βάση τα παραπάνω πραγματικά περιστατικά εν όψει των προαναφερομένων διατάξεων όπως αυτές ερμηνεύθηκαν, εφόσον η αίτηση για προσωποκράτηση οφειλέτη του ΙΚΑ υποβλήθηκε με το καθεστώς ισχύος του Κώδ. Διοικ. Δικονομίας, το ΙΚΑ, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα αυτού, πράγματι, δεν νομιμοποιείται ενεργητικά να ζητήσει την προσωπική κράτηση οφειλέτη του. Ο λόγος, που με την έφεσή του προβάλλει το ΙΚΑ ότι, αφού ο Κώδ. Διοικ. Δικονομίας καταλείπει αρρυθμιστο το ζήτημα εάν επιτρέ-

πεται ή απαγορεύεται η προσωποκράτηση για χρέη του προς το ΙΚΑ, εξακολουθεί να ισχύει το άρθρο 46 του Ν. 2065/92, το οποίο, κατά την πρόβλεψη ότι δικαιούταν και το ΙΚΑ να ζητήσει την προσωπική κράτηση οφειλέτων του, είναι ουσιαστικού δικαίου διάταξη και δεν καταργήθηκε από το άρθρο 285 Κώδ. Διοικ. Δικονομίας. Ο λόγος, όμως, αυτός απορρίπτεται ως αβάσιμος γιατί με τα άρθρα 231 έως και 243 ο Κώδικας Διοικητικής Δικονομίας ρύθμισε εξουπαρχής το θεσμό της προσωπικής κράτησης με διατάξεις τόσο ουσιαστικού όσο και δικονομικού δικαίου. Συνέπεια αυτού είναι να καταργηθεί το προηγούμενο νομικό καθεστώς με το άρθρο 285 του Κώδ. Διοικ. Δικονομίας και ειδικότερα με την παρ. 1 του οποίου δεν γίνεται διάκριση σε διατάξεις ουσιαστικού ή δικονομικού δικαίου αλλά αναφέρεται στην κατάργηση «κάθε γενικής ή ειδικής διάταξης η οποία αναφέρεται σε θέμα ρυθμιζόμενο από τον Κώδ. Διοικ. Δικονομίας» όπως είναι και αυτό της προσωπικής κράτησης, που όπως ίσχυε πριν καταργηθεί.

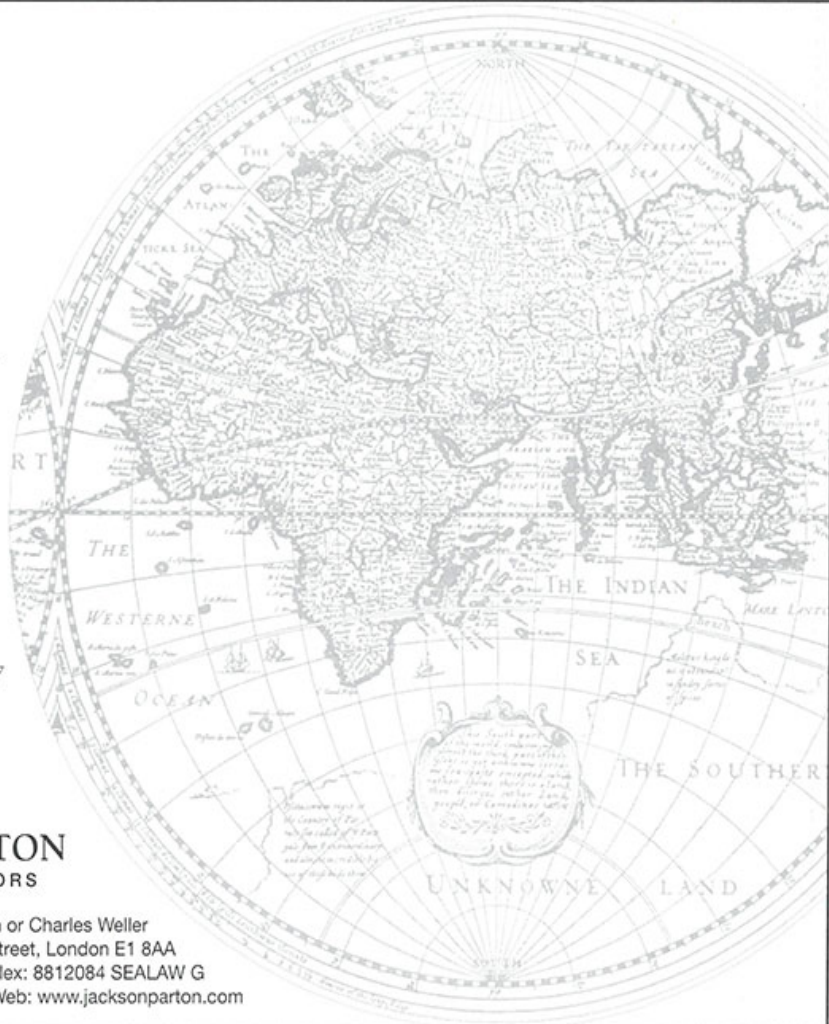
*Increasingly well known for
Speed of response
Excellence of product
Sensible fees*



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



Οι προβλέψεις... απέτυχαν, οι δυσοίωνοι διαψεύστηκαν



Η λειτουργία του νέου αερολιμένα στα Σπάτα απέδειξε ότι τα ΜΜΕ και οι Έλληνες πολιτικοί συνηθίζουν να προδικάζουν την έκβαση πολλών γεγονότων χωρίς αντικειμενικότητα. Οι δυσοίωνες προβλέψεις για το νέο αερολιμένα Αθηνών αποδείχθηκαν αβάσιμες, ιδιαίτερα όσον αφορά τη μείωση της επιβατικής και αεροπορικής κίνησης αλλά και τη γενικότερη ορθή και ασφαλή λειτουργία του.

Εξαιρετική αύξηση πτήσεων παρουσιάζεται και από τη Θεσσαλονίκη, πιστοποιώντας για πρώτη φορά τη σημαντικότητα της τουριστικής κίνησης από τη Βόρεια Ελλάδα.

Κάθε αρχή και δύσκολη

Η αρχή ήταν αντικειμενικά δύσκολη ιδιαίτερα όσον αφορά τις καθυστερήσεις των αεροσκαφών που εξυπηρετήθηκαν τις πρώτες ημέρες λειτουργίας από το «Ελ. Βενιζέλος». Οι λόγοι των καθυστερήσεων ήταν πολλοί και πολύπλοκοι και σίγουρα δεν αφορούσαν αποκλειστικά τη δήθεν «πρόχειρη» μετεγκατάσταση της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Ο εθνικός αερομεταφορέας αντιμετώπισε, για μία ακόμη φορά, την κυβερνητική αδιαφορία και αναποτελεσματικότητα και αναγκάστηκε να αναλάβει άδικα όλο το βάρος των ευθυνών για τις πολύωρες καθυστερήσεις. Οι καθυστερήσεις, πάντως, αφορούσαν το σύνολο των αεροπορικών εταιρειών που εκτέλεσαν πτήσεις τις συγκεκριμένες πρώτες ημέρες, αλλά οι ιδιωτικοί, κυρίως, αερομεταφορείς επέδειξαν προνοητικότητα και ορθολογισμό αφού μείωσαν έγκαιρα τις πτήσεις τους, με σκοπό να αποφύγουν την ταλαιπωρία των επιβατών τους. Σήμερα, σχεδόν ένα μήνα μετά την προβληματική ίσως έναρξη, ο νέος αερολιμένας λειτουργεί ικανοποιητικά με ανύπαρκτα σχεδόν προβλήματα. Οι αεροπορικές εταιρείες αρχίζουν να εκμεταλλεύονται το νέο





τους «σπίτι» και να προτείνουν στους επιβάτες τους νέες και πρωτοποριακές υπηρεσίες, ισάξιες με αυτές που προσφέρονται στα μεγάλα αεροδρόμια του κόσμου.

Αύξηση στις κινήσεις των αεροσκαφών

Οι πρώτες αμφιβολίες των ΜΜΕ αφορούσαν τα αυξημένα τέλη χρήσεως του νέου αεροπλάνου, που θα είχε άμεσο αποτέλεσμα τη μείωση, ίσως και κατάργηση πολλών δρομολογίων από αρκετούς αερομεταφορείς. Ενδεικτικό είναι ότι τον περασμένο χειμώνα συζητιόταν έντονα, στους αεροπορικούς κύκλους, η διακοπή πτήσεων από έναν αερομεταφορέα της Αφρικής, δύο της Ασίας και ενός, ιδιαίτερα σημαντικού, από την Ευρώπη. Οι φήμες αυτές διαψεύστηκαν εντελώς, αφού τελικά όλοι οι αερομεταφορείς που εκτελούσαν πτήσεις από το Ελληνικό, «μετακόμισαν» στα Σπάτα. Παράλληλα, ύστερα από χρόνια απουσίας από το διεθνή αήθα και ελληνικό αεροπορικό «στίβο», η Libyan Arab Airlines ξεκινά σύντομα τακτικές πτήσεις από την Αθήνα προς την Τρίπολη και τη Βεγγάζη της Λιβύης. Παράλληλα, νέες αεροπορικές συνδέσεις δρομολογούνται σε σχέση με την αντίστοιχη περσινή περίοδο από την Αθήνα προς το Μάντσεστερ (πτήσεις της Ολυμπιακής), τη Ρώμη (της British Airways), την Κωνσταντία (Tarom) και το Ντονέτσκ της Ουκρανίας. Αυξημένες πτήσεις σε σύγκριση με πέρυσι παρουσιάζουν οι ακόλουθοι αερομεταφορείς: Η Maersk Air εγκαίνιασε έξι επί πλέον πτήσεις την εβδομάδα προς Κοπεγχάγη (σε σύνολο 13 πτήσεων), η Sabena εγκαίνιασε και τρίτη καθημερινή πτήση προς Βρυξέλλες, η Cyprus Airways τέταρτη καθημερινή πτήση προς Λάρνακα, ενώ αύξηση πτήσεων παρουσίασαν και η Iberia (προς Μαδρίτη), η CSA (προς Πράγα), η Thai (προς Μπανγκόκ) και η KLM (προς Άμστερνταμ). Επίσης, η Lufthansa αύξησε τις προσφερόμενες θέσεις της προς Γερμανία αφού δρομολόγησε αεροσκάφη που έχουν χωρητικότητα άνω των 250 θέσεων. Η Ολυμπιακή Αεροπορία, σε σχέση με την άνοιξη του 2000, μείωσε ελάχιστα τις πτήσεις της προς ορισμένους προορισμούς στο εξωτερικό (Γενεύη, Ζυρίχη, Κοπεγχάγη, Βουκουρεστί) αλλά αύξησε τις πτήσεις ή τις προσφερόμενες θέσεις της προς Τορόντο, Μοντρεάλ, Μασσαλία, Βηρυτό και Λονδίνο. Επίσης ακύρωσε τις προβληματικές πτήσεις της προς Βεγγάζη και Βουδαπέστη, βάσει του νέου της σχεδιασμού που αφορά τη διατήρηση των κερδοφόρων μόνο πτήσεων της στο διεθνές δίκτυο.

Επανασχεδιασμός των πτήσεων του εσωτερικού

Η Ολυμπιακή Αεροπορία έγκαιρα και αποφασιστικά περιέκοψε σημαντικό αριθμό πτήσεων της προς προορισμούς μικρής αεροπορικής κίνησης.

Παρά τις άστοχες αντιδράσεις των τοπικών αρχών, η διοίκηση της Ολυμπιακής Αεροπορίας, ξεπερνώντας ουσιαστικά τις μικροπολιτικές σκοπιμότητες, επανεξέτασε το δίκτυό της με ορθές και αντικειμενικές στρατηγικές. Κατ' αυτόν τον τρόπο μείωσε τις πτήσεις προς Κύθηρα, Λέρο, Μήλο, Πάρο, Νάξο, Σύρο και Ικαρία ενώ αύξησε τις πτήσεις προς Κεφαλονιά, Καστοριά και Κοζάνη. Είναι αξιοσημείωτο ότι από τον ερχόμενο Μάιο ξεκινά πτήσεις προς αρκετούς προορισμούς εσωτερικού και η Axon Airlines, ενώ απουσιάζουν σε σχέση με πέρυσι από τα δρομολόγια εσωτερικού τόσο η Hellenic Star Airways όσο και η Avionic, που ανέστειλαν την άδεια λειτουργίας τους.

Αύξηση των πτήσεων και από Θεσσαλονίκη

Αυξημένη αεροπορική κίνηση παρουσιάζει και ο αερολιμένας «Μακεδονία» της Θεσσαλονίκης. Η Ολυμπιακή Αεροπορία δημιούργησε με επιτυχία ένα μικρό αεροπορικό κόμβο στη συμπρωτεύουσα, αφού δρομολογεί τα τρία νέα Boeing 717 προς προορισμούς της Ευρώπης αποκλειστικά από τη Θεσσαλονίκη. Εξαιρετική αύξηση των πτήσεων παρουσιάζουν από Θεσσαλονίκη τόσο η Lufthansa (13 πτήσεις την εβδομάδα προς Μόναχο) όσο και η Cyprus Airways (καθημερινές πτήσεις προς Λάρνακα). Επίσης για πρώτη φορά η Transavia συνδέει καθημερινά τη Βόρεια Ελλάδα με το Άμστερνταμ ενώ η τσεχική εταιρεία CSA εγκαίνιασε «παρθενικές» πτήσεις αυτή την άνοιξη μεταξύ Θεσσαλονίκης και Πράγας.

No 1 in World wide trading in new and second-hand maritime/offshore equipment

- Lifeboats—totally enclosed/partially enclosed/open
- Tenders
- Mob.Boats
- Work Boats
- Rescue Boats
- Fast Rescue Boats
- Davits - ships and rig davits/single arm/liferaft davits
- Liferafts
- Immersion Suits
- Deck Cranes
- Rig Cranes
- Helicopter Decks
- Winches -diesel/hydr./electric/air
- Capstans
- Hydraulic Power Packs
- Anchors • Chains
- Reverse Osmosis Plants
- Sewage Treatment Plants
- Generator Sets
- Air compressors
- Azimuthing and tunnel thrusters
- Accommodation Modules
- Firefighting systems
- Pumps • Purifiers
- Grabs • Fenders
- Various Maritime /Offshore Equipment

Upon request we will send you an offer with technical specifications and prices

Norwegian Maritime Equipment AS sells, buys and negotiates new and second-hand maritime / offshore equipment. Delivered with documentation, certificates ISO 9002

NORWEGIAN

MARITIME EQUIPMENT

Agent in Greece:

MARINE CONSULT INTERNATIONAL LTD.

Tel.: 01 42 85960/61

Fax.: 01 42 85962

Hatzikyriakou Av. 15-17, Piraeus 185 35

E-mail: maricons@comlink.gr

PHOTO: PIRAEUS - WESTJONHES, ARTWIK JAN. 2001



Αύξηση πτήσεων από τη Lufthansa

Από τις 25 Μαρτίου 2001, το δρομολόγιο Αθήνα-Φρανκφούρτη της Lufthansa πραγματοποιείται με Airbus 300-600, λόγω της μεγάλης ζήτησης την περασμένη χρονιά και της εκτιμώμενης αύξησης της κίνησης φέτος. Μέχρι τώρα η αεροπορική εταιρεία χρησιμοποιούσε Airbus 320-321 με 150-180 θέσεις, ενώ στο μέλλον με το Airbus 300-600 θα προσφέρει σε κάθε πτήση προς Φρανκφούρτη 270 θέσεις.

Από τις 26 Μαρτίου 2001, οι γερμανικές αερογραμμές Lufthansa προσφέρουν επίσης δύο πτήσεις από Θεσσαλονίκη για Μόναχο καθημερινά. Εκτός από τη γνωστή πτήση LH 3439, που έχει αναχώρηση από τη Θεσσαλονίκη κάθε μέρα στις 15.30, η Lufthansa ξεκίνησε μια δεύτερη πτήση στις 06.55. Αυτή η πτήση θα γίνεται με Airbus A319.



Η Austrian Airlines ανοίγει τα φτερά της προς Τorόντο και Ερεβάν!

Η Austrian Airlines σε συνεργασία με την Air Canada, αναπτύσσοντας το δίκτυο Star Alliance, ανακοίνωσε την έναρξη απευθείας δρομολογίου Βιέννη-Τorόντο από τις 28 Απριλίου 2001.

Η νέα πτήση θα εξυπηρετείται από υπερσύγχρονα Airbus A330/A340, πέντε ημέρες την εβδομάδα (Δευτέρα, Τετάρτη, Πέμπτη, Σάββατο και Κυριακή) με άριστες ανταποκρίσεις προς 20 προορισμούς στον Καναδά και 30 στις ΗΠΑ.

Επί πλέον η Austrian Airlines, στην προσπάθειά της να επεκτείνει περαιτέρω το δίκτυό της προς την Ανατολική Ευρώπη και τις χώρες της πρώην Σοβιετικής Ένωσης, έθεσε σε ισχύ από τις 25 Μαρτίου 2001 το δρομολόγιο Βιέννη-Ερεβάν (Αρμενία), αρχικά με δύο πτήσεις την εβδομάδα (αναχώρηση από Αθήνα κάθε Τρίτη).

Έτσι σας δίνεται η δυνατότητα να επωφεληθείτε από τις άριστες ανταποκρίσεις της Austrian Airlines και του αεροδρομίου της Βιέννης προς 33 προορισμούς της κεντρικής, ανατολικής Ευρώπης και τις χώρες της πρώην Σοβιετικής Ένωσης.

E-mail και Internet στον αέρα με τη Virgin Atlantic



Η Virgin Atlantic Airways ανακοίνωσε σήμερα ότι θα είναι η πρώτη αεροπορική εταιρεία που θα προσφέρει πρόσβαση στο Internet και δυνατότητα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου (e-mail) σε όλες τις υπερατλαντικές πτήσεις μέχρι το τέλος του τρέχοντος έτους. Για τις συγκεκριμένες υπηρεσίες, η Virgin Atlantic θα συνεργαστεί με την αμερικανική εταιρεία Tenzing Communications.

Οι επιβάτες όλων των θέσεων θα έχουν πλέον τη δυνατότητα να «σερφάρουν» στο Internet και να αλληλογραφούν μέσω e-mail από τον φορητό Η/Υ τους ή να στείλουν μηνύματα διαμέσου της οθόνης που βρίσκεται στην πλάτη του μπροστινού καθίσματος. Το σύστημα Tenzing χρησιμοποιεί τον υπάρχοντα δορυφορικό εξοπλισμό του αεροπλάνου για επικοινωνία με τη γη με έναν διακομιστή που βρίσκεται στο αεροσκάφος και μεταδίδει όλες τις πληροφορίες μέσω ενός τοπικού δικτύου (LAN).

Τον περασμένο χρόνο, η Virgin Atlantic έθεσε σε λειτουργία το πρόγραμμα Earth Calling, μια υπηρεσία που επιτρέπει στους επιβάτες κατά τη διάρκεια της πτήσης να λαμβάνουν και να πραγματοποιούν κλήσεις στον αριθμό του κινητού τηλεφώνου τους, χρεώνοντας τα τηλεφωνήματά τους στο λογαριασμό του κινητού. Με τις νέες υπηρεσίες πρόσβασης στο Internet και στο e-mail και σε συνδυασμό με το πρόγραμμα Earth Calling, ο επιβάτης της Virgin Atlantic έχει πλέον όλες τις ανέσεις ενός μοντέρνου γραφείου.

Τεχνική Βάση και κτιριακές εγκαταστάσεις της Ολυμπιακής Αεροπορίας στο «Ελ. Βενιζέλος»



Νέο κτιριακό συγκρότημα, που περιλαμβάνει την Τεχνική Βάση, δημιούργησε η Ολυμπιακή Αεροπορία στο νέο διεθνές αεροδρόμιο Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος».

Το κτιριακό συγκρότημα της Ολυμπιακής Αεροπορίας καλύπτει έκταση 7.500 τ.μ. και διαθέτει στεγασμένους χώρους 17.000 τ.μ. που αποτελούν την Τεχνική Βάση, δηλαδή το υπόστεγο επισκευής και συντήρησης αεροσκαφών, με 100 μ. άνοιγμα, 45 μ. βάθος και 13,60 μ. ύψος, ικανό να εξυπηρετήσει αεροσκάφη μέσω αποστάσεων τύπου ATR, B717, B737 και A-320.

Το υπόστεγο εφάπτεται του τριώροφου κτιρίου γραφείων, που έχουν συνολική επιφάνεια περίπου 12.500 τ.μ., όπου θα εγκατασταθούν όλες οι υπηρεσίες της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Η κατασκευή του έργου «Νέες εγκαταστάσεις της Ολυμπιακής Αεροπορίας στο νέο διεθνές αερολιμένα Αθηνών Ελευθέριος Βενιζέλος» ανατέθηκε με το σύστημα μελέτη-κατασκευή, ύστερα από δημόσιο μειοδοτικό διαγωνισμό,

στην κατασκευαστική εταιρεία ΓΕΚ Α.Ε. Η σχετική σύμβαση κατασκευής υπεγράφη στις 26.6.2000 και έχει προϋπολογισμό 3.200.000.000 δρχ. Με το κτιριακό αυτό συγκρότημα, η Ολυμπιακή Αεροπορία αποκτά για πρώτη φορά στην ιστορία της ιδιόκτητες και πρότυπες εγκαταστάσεις, που θα στεγάσουν οργανωτικά και λειτουργικά ολόκληρη την εταιρεία.

Hellenic NAVIGATOR

REPRESENTATION IN HELLAS

▲ PORT AGENTS

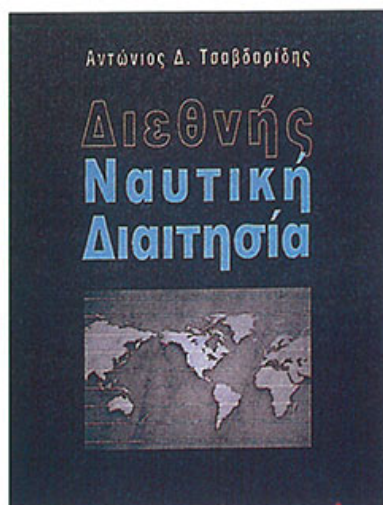
▲ TOWING COMPANIES

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-MARITIMA RAVENATE 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



ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ
Η ιδιόρρυθμη αυτονομία του διαιτητικού φαινομένου στις διεθνείς ναυτιλιακές συναλλαγές
Του Αντωνίου Δ. Τσαβδαρίδη
Εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ, Αθήνα - Θεσσαλονίκη, 1999

Η διεθνής διαιτησία αποτελεί σήμερα κατεστημένη πρακτική στις διεθνείς εμπορικές συναλλαγές, όντας παρούσα στο 80-90% των συναπτόμενων συμβατικών σχέσεων. Την ίδια απουδιότητα αποθαύει και σε μια ειδικότερη διάστασή της, αυτή της ναυτικής διαιτησίας. Παρ' όλη αυτά, η επεξεργασία του διαιτητικού φαινομένου είναι σχετικά περιορισμένη στην ελληνική βιβλιογραφία. Το γεγονός όμως αυτό δημιουργεί γόνιμο έδαφος για τον

εμπλουτισμό της τελευταίας. Η πρόσφατη έκδοση του έργου του κ. Τσαβδαρίδη αποτελεί καίρια συμβολή στην κατεύθυνση αυτή. Καλύπτει μάλιστα ένα σημαντικό κενό, όχι μόνο στην ελληνική, αλλά και στη διεθνή βιβλιογραφία στο αντικείμενο που πραγματεύεται.

Ο συγγραφέας επιφυλάσσει για τη διεθνή ναυτική διαιτησία μία ιδιόζουσα θέση στο ευρύτερο οικοδόμημα του διαιτητικού φαινομένου, χωρίς όμως και να την αποσπά στο σύνολο των εκδηλώσεών της από αυτό. Τη θεμελίωση της ιδιαιτερότητας αυτής εντοπίζει αφενός στις συναλλακτικές της εκφάνσεις και αφετέρου στην οργανωτική της διάσταση. Οι πρώτες αποκαλύπτουν την ύπαρξη διεθνώς ενός ισχυρού ομοιογενούς ρυθμιστικού πλαισίου, κυρίως μέσα από τη χρήση έντονα τυποποιημένων διαιτητικών ρητρών. Η δεύτερη αποδεικνύει την παρουσία ανάλογων συγκεντρωτικών χαρακτηριστικών, μέσα από τη διεκπεραίωση της δημιουργούμενης διαιτητικής ύλης από δύο δεσπύζοντα διαιτητικά κέντρα.

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΗΣ ΙΘΑΚΗΣ (1700-1900)
Του Νίκου Στ. Βλασσόπουλου
Εκδόσεις ΠΑΠΑΖΗΣΗ

Το νέο αυτό βιβλίο έρχεται να συνεχίσει την ιστορική έρευνα που ξεκίνησε ο συγγραφέας εδώ και αρκετά χρόνια, προκειμένου να διασώσει από τη λήθη σπουδαίες φάσεις της ναυτιλιακής δια-



δρομής των Ιονίων νήσων και περισσότερο της ιδιαίτερής του πατρίδας, της Ιθάκης. Στο βιβλίο αυτό, ο συγγραφέας αξιοποίησε πλούσιο πρωτογενές υλικό κάθε λογής από τα αγγλικά προξενικά, βρετανικά αρχεία, επίσης από τ' αρχεία της Κέρκυρας, της Κεφαλονιάς και φυσικά της Ιθάκης. Έτσι, για πρώτη φορά γίνεται αξιολόγηση της θιακιάς ναυτιλίας που, από τις αρχές του 18ου αιώνα και ιδιαίτερα στα μέσα του 19ου αιώνα, παρουσίασε μια πρωτοφανή ανάπτυξη σε αριθμό μικρών σκαφών και ναυτικών. Η δράση των Ιθακήσιων στον Δούναβη και στα άλλα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας, μ' έναν καταπληκτικό αριθμό σελιπιών και άλλων πηλομένων, καθώς και οι ασχολίες τους στις ναυπηγήσεις και ακόμη ως έμποροι και πιλότοι, έχουν καταγραφεί λεπτομερώς. Τέλος, παρουσιάζονται οι μεγάλες θιακίες ναυτικές οικογένειες που έδρασαν τους δύο αυτούς αιώνες και επισυνάπτεται ένας κατάλογος από 526 σκάφη της Ιθάκης.

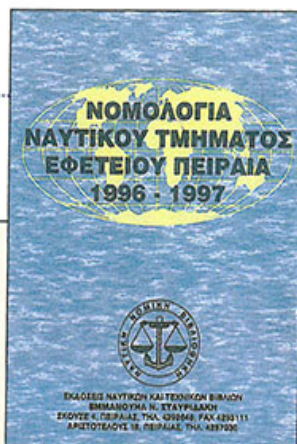


ΤΑ ΚΑΝΟΝΙΑ ΤΟΥ ΑΠΟΧΑΙΡΕΤΙΣΜΟΥ
Του Πάτρικ Ο' Μπράιαν, Αγγλία
Μετάφραση: Γιάννης Σπανδωνής
Εκδόσεις ΨΥΧΟΠΙΣ

Ο Στίβεν Ματούριν καλείται να ταξιδέψει στο νότιο άκρο της ασιατικής ηπείρου, όπου οι Γάλλοι κατάσκοποι προσπαθούν να επιβάλλουν τους δικούς τους κανόνες παιχνιδιού. Πλάι του, ο συνεργάτης του Τζακ Όμπρι, κουμαντάρει το πλοίο του με προορισμό τη Νότια Σινική Θάλασσα. Οι δύο φίλοι θα διασχίσουν εξωτικούς τόπους και θα βιώσουν πρωτόγνωρες περιπέτειες. Στο πλαίσιο της σειράς των ιστορικών ναυτικών περιπετειών του με ήρωες το δίδυμο Όμπρι - Ματούριν, ο Πάτρικ Ο' Μπράιαν μας δίνει άλλο ένα δείγμα της γοητευτικής γραφής του, που θα ενθουσιάσει τους φανατικούς αναγνώστες του αλλά και τους λάτρεις της περιπέτειας. Ο Πάτρικ Ο' Μπράιαν είναι «χωρίς αμφιβολία ο Όμπριος των Ναπολεόντειων πολέμων» (The New Republic) και «τα βιβλία του είναι μακράν τα καλύτερα του είδους: είναι μοναδικά» (New York Times Book Review).

ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΕΦΕΤΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ 1996-1997
 Του Εμμανουήλ Ν. Σταυριδάκη
 Εκδόσεις ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΒΙΒΛΙΩΝ

Ο Εκδοτικός Οίκος «Ε. Ν. Σταυριδάκη», μη φειδόμενος χρήματος και κόπου, προέβη στην έκδοση του παρόντος βιβλίου το οποίο είναι αποτέλεσμα επίπονης εργασίας και οριοθετεί τις αποφάσεις τις σχετικές με τα ναυτιλιακά θέματα που τόσο πολύ αφορούν την εθνική μας ναυτιλία. Η εργασία αυτή αποτελεί συλλογή των αποφάσεων του ναυτιλιακού τμήματος του Εφετείου Πειραιά και έχει γίνει από επιστήμονες του δικαστικού κλάδου με σκοπό την παροχή της μέγιστης δυνατής βοήθειας σε όλους τους ασχολούμενους με τα ναυτιλιακά και πολυσύνθετα ναυτιλιακά θέματα. Οφείλουμε να εκφράσουμε τις θερμότερες ευχαριστίες μας στον προϊστάμενο του τμήματος ναυτιλιακών αποφάσεων χωρίς τη συμβολή του οποίου δεν θα καθίστατο δυνατή η έκδοση του παρόντος βιβλίου. Ευελπιστούμε ότι με την παρούσα έκδοση θα προσφέρουμε ένα πολύτιμο βοήθημα τόσο στους νέους δικαστικούς όσο και στους δικηγόρους που ασχολούνται με τα ναυτιλιακά θέματα.



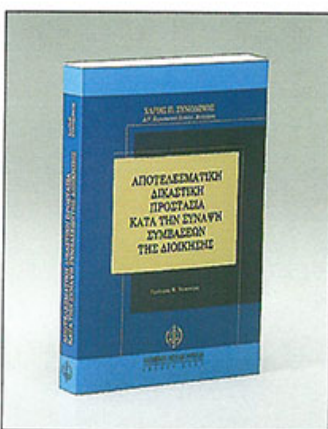
νεργούν φορείς που είτε τυγχάνουν δημόσιοι (υπό την ευρεία έννοια) είτε απολαμβάνουν ειδικών ή αποκλειστικών δικαιωμάτων στους τομείς ύδατος, ενέργειας, μεταφορών και τηλεπικοινωνιών. Η έννομη αυτή προστασία, η οποία πριν από τρία χρόνια ήταν ανύπαρκτη στη χώρα μας, κατέστη δραστηριότητα συνεπείας της κοινοτικής επιταγής των ονομαζομένων οικονομικών Οδηγιών 89/665/ΕΟΚ και 92/13/ΕΟΚ και της συνακόλουθης μεταφοράς τους στην εθνική μας έννομη τάξη με τους Νόμους 2522/1997 και 2854/2000. Έτσι, επισημαίνονται και τα διάφορα ζητήματα που προέκυψαν από τη νομολογία κατά τα τρία έτη της εφαρμογής του Ν. 2522/1997.



ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΕΓΚΛΗΜΑ
 Έκδοση ΝΟΜΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΑΕΒΕ

Η ανάπτυξη της πληροφορικής, πέρα από τα θεαματικά επιτεύγματα που επέφερε στην επαγγελματική και κοινωνική μας ζωή, επέτρεψε και τη δημιουργία νέων μορφών εγκληματικής δράσης (πληροφορικό οικονομικό έγκλημα, πειρατεία λογισμικού, διαδικτυακό έγκλημα, hacking κ.λπ.). Δεδομένου ότι τα διακυβευόμενα έννομα αγαθά, ατομικά και συλλογικά, είναι πολύ σημαντικά, καθίσταται ορθό και πιο επιτακτική η ανάγκη της χάραξης, και στη χώρα μας, μιας αντιεγκληματικής πολιτικής βασισμένης στην αξιολόγηση των πορισμάτων της διεθνούς εμπειρίας. Το βιβλίο «Πληροφορική και έγκλημα» του Γρηγόρη Λάζου, δρος Κοινωνιολογίας, διδάσκο-

ντος στο Πάντειο Πανεπιστήμιο, κινείται πρωτοποριακά σε αυτή την κατεύθυνση, χρησιμοποιώντας παράλληλα εκτενείς αναφορές στη διεθνή πραγματικότητα και στο συνεπακόλουθο διεθνή προβληματισμό.



ΔΙΚΑΣΤΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΕΝΑΝΤΙ ΤΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΤΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
 Έκδοση ΝΟΜΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΑΕΒΕ

Η έννομη προστασία που παρέχεται στο πλαίσιο των δημοσίων διαγωνισμών για τη σύναψη συμβάσεων δημοσίων προμηθειών και δημοσίων έργων είναι το βασικότερο θέμα αυτού του νέου βιβλίου, έργου του Χάρη Συνοδινού, δικηγόρου, Δ.Ν., ΔΕΑ Ευρωπαϊκού Δικαίου Παν/μίου Στρασβούργου III. Στο βιβλίο αυτό εκτίθεται το νομοθετικό πλαίσιο που διέπει τη δικαστική προστασία κατά τους διαγωνισμούς για σύναψη συμβά-

σεων κρατικών προμηθειών, δημοσίων έργων και υπηρεσιών, τους οποίους (διαγωνισμούς) διε-



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

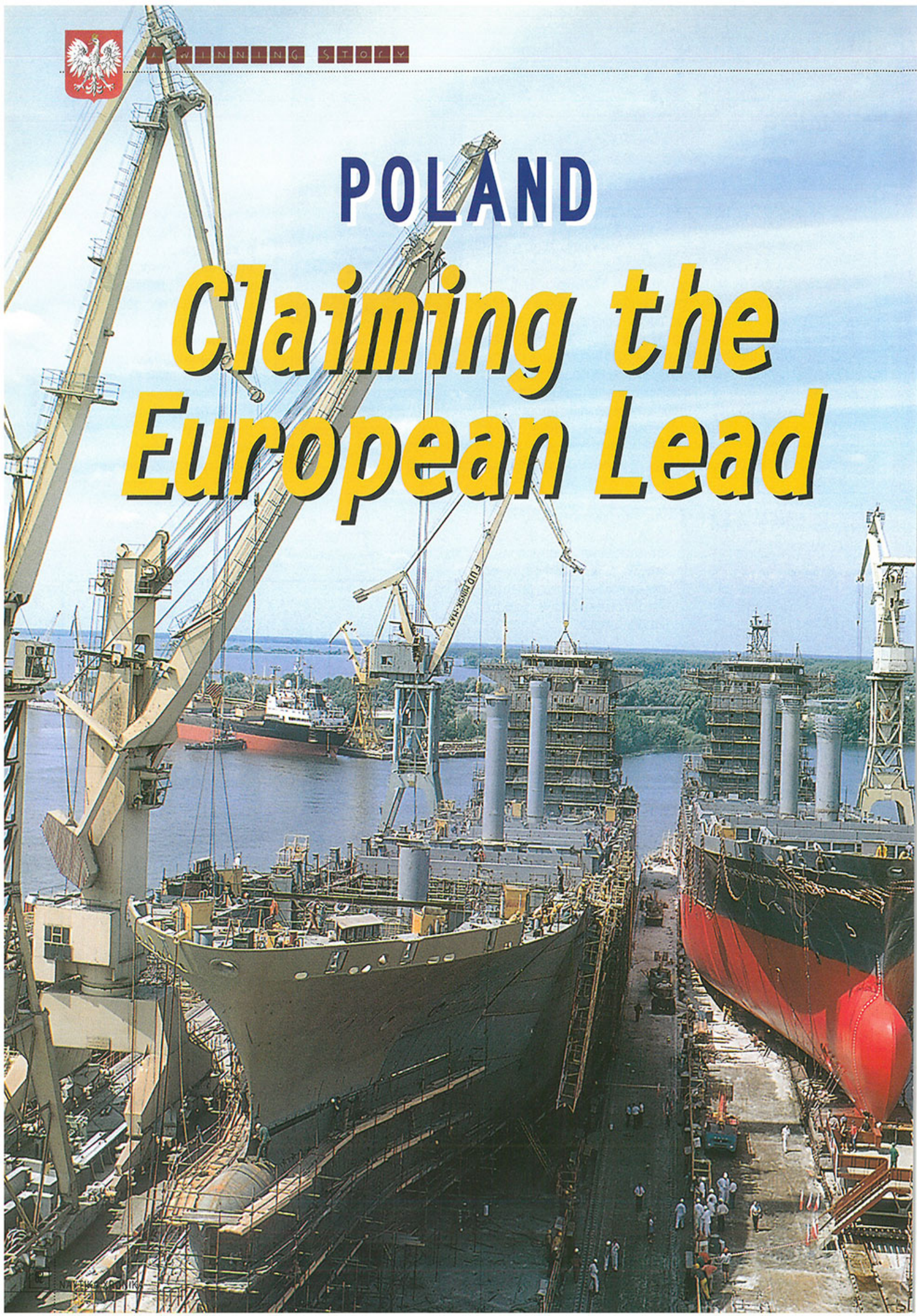
Tel: +44 (0) 20 7709 0011
 Fax: +44 (0) 20 7709 0022
 E-mail: gordon@giles@compuserve.com



A WINNING STORY

POLAND

Claiming the European Lead



The Polish shipyards continue, now, under a liberal economic regime to play a leading role internationally. Today, with the dynamic production capacity and capability that brings them in the fourth position internationally, after South Korea, Japan and China, they are embarking on a new campaign to conquer other markets, taking advantage of the low building costs in comparison to other European and Asian shipyards.

With a strong Greek client list, the Polish shipyards, such as the ultramodern STOCZNIA SZCZECINSKA facilities who are, on behalf of Peter Livanos, building 8 double hull chemical tankers with a capacity of 40.000 dtw each, are trying to attract more Greek ship owners based mainly on the quality of their production, but also on the shipbuilding cost that they guarantee. Poland offers the STOCZNIA SZCZECINSKA S.A. shipyard, a member of Porta Holding S.A., the STOCZNIA GDYNIA S.A. shipyard, one of the largest in Europe, the STOCZNIA GDANSKA S.A. shipyard who joined the GDYNIA group two years ago, and the REMONTOWA ship repair facilities who has worked with numerous Greek ship owners in the past.

The above ascertainments are a result of «Naftika Chronika's» visit to Poland, following the generous invitation of the Polish Embassy in Greece

By Lisa Marelou



INTERVIEW WITH H.E. MR. W. ŁAMENTOWICZ
AMBASSADOR OF THE REPUBLIC OF POLAND IN GREECE

Poland has crossed the half way

**THE POLISH EMBASSY'S IN ATHENS STRATEGIC POLICIES TOWARDS
COMMERCIAL CO-OPERATION BETWEEN POLAND AND GREECE**

Does the Polish government have programs in place to help development in the shipping industry? Are there tax benefits provided to the industry if they fulfil certain conditions?

The Polish shipping industry has already undergone structural reform. The Szczecin Shipyard has reasons to be proud of the successful changes, which allowed her to strengthen international competitiveness and ensure many orders for incoming years. There were mergers in Gdynia and Gdansk, leading to strengthening of the Gdynia Shipyard. As independent companies, Polish shipyards coped successfully with many problems left by former overstaffing and inadequate management. Naturally, the government gives the green light to this sector as one of most promising in our country but benefits are the same as for other sectors. This is regulated by the «Law of economic activity», a new legal act which opened way for healthy development of competitiveness and gave chances to those with «spirit of enterprise».

What incentives does the government offer to foreign investors to get them interested in investing in Poland? Have these programs been successful?

In the first years of transformation, the inflow of foreign investment to Poland was relatively weak as compared to other Central and

East European countries. Starting from 1992, Poland has attracted much greater attention from foreign investors, resulting from a number of diverse reasons. The features that particularly attract foreign investors include:

- * continuing, stable and fast economic growth (4.1% in 1999),
 - * the size of the Polish market of 38.7 million inhabitants, 40% more than the Czech Republic, Slovakia and Hungary put together,
 - * continuation of market-oriented policy, regardless of political changes,
 - * a productive, well motivated, highly skilled and relatively cheap labour force,
 - * Poland's location in the heart of Europe, a very good «bridging position» assuring easy access of goods manufactured in Poland both to the EU and the Eastern markets,
 - * success of foreign companies that have already entered the market since the early 1990s, thus encouraging others,
 - * equal treatment of foreign and domestic investments, in line with OECD regulations and in accordance with the principles of free trade and the open market economy,
 - * specific investment incentives,
 - * support of and positive appraisals from international institutions, such as IMF and the World Bank;
- Foreign investors enjoy the same treatment as Polish investors. Companies with foreign participation pay the same taxes as all other economic entities. On the other hand, joint ventures may take



advantage of tax reliefs offered to all investors intending to operate in Special Economic Zones and to employers of disabled people. There are also tax incentives for companies utilising waste products.

What are Poland's prospects for joining the EU? Is there a chance that accession could endanger some of the foreign investments?

Poland belongs to the first five candidate countries, which have closed 15 or more negotiation chapters with European Commission. This means we have crossed the halfway. Chief negotiator of Poland, Mr. Kulakowski, declared recently that Poland is ready to compromise on some of most difficult problems concerning transition periods. It is the signal that we are flexible

despite hard requirements, which must be fulfilled before joining the EU. We believe that during this year we will close several important chapters, including agriculture and environment.

We deem the accession could only benefit further inflow of foreign direct investment. The members of EU enjoy greater credibility than countries, which stay outside of large international economic organizations. Last year foreign investment in Poland crossed 50 billion US\$ (the total in the years 1989 - 2000). After accession, which we believe should take place not later than in 2004, we still will be offering attractive investment opportunities in such important sectors as telecommunication, information technology, steel industry, chemical industry, motorways construction, food industry, car industry and generally in further privatization process.



INTERVIEW WITH EWA DOLINSKA

COMMERCIAL COUNSELOR AT THE EMBASSY OF THE REPUBLIC OF POLAND IN GREECE

A long tradition of shipping collaboration

The collaboration between the Greek shipowners and the Polish shipyards has been a long one. At which stage is this relationship today and what are the prospects of strengthening the ties?

Since 1984 Stocznia Gdynia delivered only one crude oil tanker of 83 200 DWT for Greek company Tankers Transport Co. The shipyard is ready to provide large container carriers, car carriers and other. The most prominent Polish deliverer to Greek market is the Szczecin Shipyard, which provided four vessels for transport of chemicals to Ceres Hellenic Shipping Enterprises Co. in the year 2000. This delivery was then ceded to a Norway company cooperating with Ceres. Another ship of this type was delivered the same year for disposal of diana ship Agencies.

For the incoming period - the years 2001 - 2004 Ceres has ordered four chemical vessels and Dionyx shipping Corp. one container vessel. According to opinions expressed last year in Piraeus during the Polish - Greek conference on trade and cooperation concerning shipbuilding industry, the Greek ship owners highly value Polish vessels regarding their quality and price.

What do you consider are the advantages of the Polish shipyards in relation to the rest of the European Shipyards? To what do you attribute their competitiveness?

The interest in placing orders at Polish shipyards is based on such criteria like price, quality, reliability, working relationship and reputation. The competitiveness of Polish shipyards lies behind their scale of production, engineering skills and experience, ability to adjust to market demand, flexibility, willingness and ability to adjust to ship owner specific demands as well as efficient and quick reaction to buyer's demand.

Polish shipyards achieved superior abilities on scheduling and planning, strict quality control and qualified management, high degree of cooperation with buyer's on site supervision teams, as well as close dialog with the commercial management throughout the building process.

Good position of the Polish shipyards in the world shipbuilding industry is caused not by subsidy policies but by sheer competitive advantage at labor cost, raw material cost, productivity and on time delivery.

Polish shipbuilding industry counts as one of most competitive and belongs to the first four crucial industries of this kind in the world with Japan, USA and Korea taking the leading positions.

How do you relate training with productivity? Is there cooperation between the shipyards and the universities and / or colleges?

Gdynia Shipyard maintains permanent contacts and close cooperation with Oceanography and shipbuilding Faculty of the Technical University of Gdansk. The shipyard's engineers participate in seminars and conferences organized by this University, giving the lectures or training themselves. During the studies students have the opportunity to undergo trainings in the shipyard design offices or in the chosen production departments. Stocznia Gdynia each year offers employment for some graduates of this faculty. Similar relationship with university is maintained by Szczecin Shipyard and other, smaller shipbuilding companies of Poland.

The Polish Register of Shipping (PRS) has good collaboration with universities, design centers and shipyards. This cooperation includes scholarships and training of students in shipyards and PRS, solving practical problems connected with ship design and technology by technical universities, design centers and PRS, development of safety standards.

This cooperation of scientists and maritime engineers is indispensable for upgrading ships safety. Apart from direct collaboration with technical universities, shipyards and maritime administration PRS is a liaison party contributing to the flow of information. A specially established technical committee comprising of distinguished experts from universities, scientific centers and maritime administration reviews existing rules and solutions and provides well-grounded advice. The cooperation brings benefits to all parties, resulting in high level of Polish shipbuilding industry and maritime related education.

What steps has the Polish Shipping Register taken to become attractive? What are their goals?

PRS believes in maintaining inter-personal relations with Greek shipowners and shall maintain such relations.

PRS has developed and implemented a pilot program of modified supervision system (CSS), which in effect should slow down the technical degradation of a ship structure. This is the proposal, which PRS offers to the maritime market. The system will not disrupt today's regular practice in ship operation but provides a tool for better control of this practice, to make shipping safer.

Beginning from the year 2000, PRS awards an annual «Posejdon Award» for safe and clean shipping to show appreciation for owners' efforts and contributions to safe ship operations and to encourage future input.

PRS continues to develop information technology containing direct calculations, reporting, databases and data processing in order to provide a shipowner with continuous access to information on technical condition of his ship and its survey schedules.

PRS develops modern safety standards and trains surveyors not only to check the technical condition of the ship but also to bridge the gaps, which usually exist in technical requirements.

PRS also develops the quality system, assuring control over the surveys and not only to the paperwork involved to guarantee the credibility and reliability of services provided.

Besides the shipbuilding industry, in which other areas could the Greek-Polish relations be improved?

We perceive the possibilities of increasing bilateral trade with foodstuffs or agricultural products. The liberalization of trade with basic agricultural products between Poland and EU is in force from beginning of the year 2001. The negotiations on liberalization of trade with processed agricultural products are well advanced. Poland offers wide range of dairy products, sweets, bakery and beverages. We also provide live animals, for example lambs. Greek traditional foodstuffs enjoy popularity among Polish customers, especially the Greek olives, olive, grapes, wines, cheeses and other. We believe the better marketing could help both sides in doubling or tripling the volume of trade within this sector.

Another promising sector is telecommunication. Some Greek companies are already interested in entering Polish market, one - Germanos - opened a network of retail shops with household telecommunication equipment. The Polish Telecom - TP S.A. - is undergoing next stage of privatization and we know that Greek OTE might be interested in buying shares of this company. The possible cooperation in the field of defence industry is also worth mentioning. Both countries are ready to sign a collaboration agreement concerning this sector, which will open the way for closer contacts of many companies of this branch representing both countries.

**SAIL
INTO
NEW
MILLENNIUM
WITH
SHIPS
BUILT IN
SZCZECIN**

**Container ships up to 4,000 TEU
Passenger, RoRo and RoPax ships
up to 45,000 GT
Product and Chemical Tankers**



Integrated ISO 9001 - ISO 14001 - OHSAS 18001 certified



**STOCZNIA
SZCZECIŃSKA S.A.**

ul. Hutnicza 1
71-642 Szczecin
Poland
tel. +4891/422 36 05
fax +4891/422 24 12
telex: 0422106
www.sssa.com.pl



A WINNING STORY

Stocznia Szczecinska S.A.

World Shipyard Monitor, March 2001 issued by Clarkson Research Studies has placed Stocznia Szczecinska on the 13 place in Major League of Shipbuilders.

Large Shipyards are defined by them as those being able to build vessels larger than 90,000 dwt or greater than 250m in length. Stocznia Szczecinska S.A. (Szczecin Shipyard) is a joint stock company. It is the biggest enterprise (employs 6000 people) belonging to the Porta Holding S.A. - a large group of companies (40) from various branches of economy - industry, fuel, tourism, agriculture, insurance, trading and consulting.

The organization standard is proven by Integrated Management System ISO 9001 - ISO 14001 - OHSAS 18001 certificate relevant for ship building, mechanical engineering, steel structure and associated products.

Stocznia Szczecinska built 9 ships in the year 2000, totaling 238.600 DWT and worth approximately 300 mil USD.

Those were:

- * 3 general cargo/ container vessels B584-I type; 39,500 DWT each, for Masterbulk of Singapore;
- * 2 multi purpose vessels type B587-IV; 21,500 DWT each, for Dutch company Spliethoff's Bevrachtungskantoor B.V.;
- * 3 containerhips of B170 type; two of them for customers from Germany 22,900 DWT each and one 23,000 DWT for customer from Panama

** 1 containerhip type B188; 9,100 DWT for German shipowner. The decrease in the number of delivered vessels comparing with previous years (approximately 20 vessels on delivery per year) was caused by the necessity to modify the building berth Wulkan II. At the present it is possible to build there the ships up to 100,000 DWT, 265m in length and 37.3m in breadth. 14 containerhips 3,100 TEU; 42,200 DWT will be built on this berth for German and Chilean Owners.*

Our current orderbook contains 40 effective contracts with deliveries till 2005: 27 containerhips, 9 chemical tankers, 4 RoPax/ Passenger vessels for shipowners from: Germany, Chile, Greece, Norway, Italy, Poland, USA and Cyprus.

In 2001 Stocznia Szczecinska shall build 14 ships totalling the value of about 425 mil USD.



President
Kr. Piotrowski

Visit Stocznia
Szczecinska S.A. Stand at
NOR-SHIPING 2001
STAND HB02





Stocznia Gdynia S.A.



President J. Szlanta

Stocznia Gdynia S.A. is considered to be the most modern of Polish Shipyards and belongs to the largest shipyards in Europe. Over the years the yard has been building ships for Owners from over 20 countries of the World, of which the major buyers originated from Scandinavia, France, Holland, Great Britain, Germany, Denmark, Island, the former USSR and so distant countries

as China, India, Indonesia, Israel, Malaysia, Brazil and USA. Stocznia Gdynia S.A. has been present on shipbuilding scene since 1922, at the beginning as Shipyard in Gdynia, Co. Ltd. and since 1927 as Stocznia Gdynia S.A. In 1951, the shipyard was registered as the state owned company and named the «Paris Commune Shipyard». In 1991 that name was transformed again, this time back to: Stocznia Gdynia S.A.

After a period of property transformations, Stocznia Gdynia S.A. is today a private company with dominant position of the management and employees in the ownership of shares.

High international position of the shipyard was gained undoubtedly due to good quality and competitive designs of constructed ships. Such factors as modern technical equipment of the enterprise, efficient production processes and highly qualified team of over 8000 employees contributed to this position. The yard is suitably located on the area of about 100 hectares at Gdynia harbour.

Since the beginning of its operation as a new building yard in the early 50-ties Stocznia Gdynia S.A. has built more than 500 ships with the total deadweight capacity exceeding million tones. That number included nearly 100 different types, and sizes of ships, starting from small and simple bulk carriers, general cargo ships and fishing vessels. After several stages of technical modernization and commissioning of 2 large dry docks with associated facilities, the size and complexity of built ships greatly increased.

The list of customers, which in the initial period included mainly the domestic and COMECON owners, undergone a substantial transformation in the 60-ties when owners from Western countries gained majority among yards customers. Among ship types built since that period were highly sophisticated factory trawlers of various sizes, OBO carriers, third generation Ro-Ro ships, multipurpose Ro-Ro/Car carriers, large bulk carriers, reefer vessels, small and large passenger ships, semi-container vessels, floating docks and modern container vessels of several types. Stocznia Gdynia S.A. was also among the first yards in the world that started to build the environmentally friendly double hull tankers. Several of the vessels built by Stocznia Gdynia S.A.

were included in the lists of significant ships published by International Societies.

The shipyard has two dry locks. One of 240 x 40 x 8m, built in 1963, with gantry crane of 500 tones capacity and the second of much larger dimensions: 380 x 70 x 10m, built in 1976.

Both dry docks are additionally equipped with a number of cranes of capacities ranging from 10 to 150 tones. The ships of up to 120.000 DWT and 400.000 DWT respectively can be constructed in these docks.

The shipyard has been granted the ISO 9001 Certificate for internationally recognized standard of quality LLOYD'S REGISTER QUALITY ASSURANCE and POLISH REGISTER OF SHIPPING issued this prestige certificate. Currently the steps are being taken towards the introduction of the Environmental Managing System of ISO standard 14001.



Remontowa S.A. GDANSK SHIPREPAIR YARD

REMONTOWA is a ship repair yard located in Gdansk, Poland. It has over half a century of expertise, gained worldwide on all kinds of maritime contracts. Remontowa has been completing successfully its order portfolio with contracts for ferry conversions, lengthenings of shuttle tankers, new buildings of research and offshore vessels, and complex ship repairs. The yard is currently engaged on conversion projects for vessels of Cypriot, British, Norwegian, German and Danish clients. Negotiations are also in progress with various Greek shipping companies but the yard's director of commerce regards the Greek ship owners as very strong and price conscious negotiators. Remontowa Ship repair has 6 floating docks for vessels up to 290 mtr in length and 135.000 dwt. The total length of repair quays equipped with the necessary infrastructure is 3.500 m and the shipyard's slipway allows it to build new constructions of up to 120 m in length. The yard employs 2.500 rising to 3.500 in summer when subcontractors are taken on.

Remontowa S.A. services ship owners from Scandinavia, the Mediterranean, Western and Eastern Europe, the Far East, Africa and Poland.

REMONTOWA was awarded an ISO 9001 certificate confirming a successful implementation of the Quality Management System.



Polish Register of Shipping

Polish ship classification institution was founded in 1936, in Warsaw. After World War II, in 1946, the institution resumed its activity under the present name Polski Rejestr Statków (PRS), seated in Gdansk, covering with survey work inland waterways vessels, sea-going ships and ship equipment manufacture.

The second half of the 1950s and the 1960s were a landmark in the PRS history. Following agreements on mutual representation signed between PRS and other classification societies, the scope of surveys offered increased. Owing to PRS' own rules and high international opinion gained during surveys of the expanding Polish fleet, PRS was accepted, in 1970, as member of the International Association of Classification Societies (IACS). Close and active cooperation within IACS, ITSC, with research institutions, International Maritime Organization (IMO) and other international organizations was established.

To perform in-water hull surveys, a divers' team, grouping specialists - divers, has been set up. The society expanded into new areas - the marine environment protection against pollution from ships and non-marine services.

PRS is authorized to perform statutory surveys and to issue the relevant documents on behalf of numerous national Maritime Administrations.

PRS' INNOVATIVE 'CONSOLIDATED SUPERVISION SYSTEM' (CSS) A thorough investigation into the sinking of the bulk carrier LEADER L in March 2000, as well as past experience, has led PRS to the conclusion that the presently applied survey system - of relying on periodical surveys conducted by class alone - is insufficient to ensure maintenance of local strength, which is a significant factor contributing to the casualties.

To minimise deterioration of a ship's structure throughout its whole lifetime, information on the ship's condition needs to be recorded

and accumulated in a single, ship-based logbook

The concept of this new, integrated method of tracking a ship's condition - which PRS is calling their Consolidated Supervision System (CSS) - creates the basis for a single-source, centrally-maintained record of relevant information.

Under the proposed system each vessel will carry a CSS Record Book to be issued by and registered with PRS. Observations relating to the hull structure and equipment condition, as made by the ship's crew and all other parties working on or inspecting the vessel, will be entered in the CSS Record Book to provide a single, central reference point for the accumulated information.

The system foresees that minor repairs may be considered as an element of the on-going maintenance process, provided that such repairs are carried out by appropriately qualified crew members and in accordance with approved procedures.

PRS proposes to develop and introduce a new tool to meet the needs of CSS. Provisionally called «frame technology» (FT), this will be planned individually for each ship applying and approved for CSS entry, and will be delivered approximately one year after the date of introducing the system. Crew training will be provided as an integral part of the FT-system implementation, with «hands on» training undertaken on board the ship by PRS surveyor-instructors. It will cover the Owner Officers-supervisors (e.g. Chief Engineer, Chief Mate, etc.) appointed by the Owner, as well as the crew members (fitters).

«CSS does not and will not supersede the traditional classification process» emphasises Dr Jankowski.

Survey Reports as well as Ship's Survey Status will continue to be the main sources of information on technical condition of the ship, now to be complemented by information recorded in the CSS Record Book. This will give more comprehensive information for an attending surveyor. The Consolidated Supervision System is planned to provide a platform for the reliable and fair exchange of information between all parties associated with each ship, which participates in the system

The innovative PRS Consolidated Supervision System was introduced for consideration by a group of Greek Ship owners, when launched at a presentation made at the Royal Hellenic Yacht Club of Greece, Piraeus, on 28 September. The concept met with considerable interest and support. Planned to prove the practicality of applying CSS disciplines, and to establish the functional benefits and value to be gained from its implementation, the pilot programme is scheduled to operate for about two years, after which its effectiveness will be assessed and reported.

DIARY OF EVENTS MAY 2001

4-5 May 2001, Strasbourg
European Court of Human Rights
Organised by the European Association of Lawyers
Tel. +33 1 45 72 3100

5-6 May 2001, New York, Javits Center
Ethnic Trade Show of the Year
Organised by Hermes Expo
Tel. 610 446 1463

8-10 May 2001, London, England
Cruise + Ferry 2001
Organised by the Lloyd's List Events
Tel. + 44207 553 1491

23-26 May 2001, Center HELEXPO, Maroussi,

Athens
IBEX ERCON 2001
Organised by EOMMEX S.A.
Tel. + 301 74 91189

24-30 May 2001, Hong Kong
ADR In Asia
Organised by the Hong Kong International Arbitration Centre
Tel. +852 2525 2381

30 May 2001, Barcelona
European Lawyers Union XV Congress
Organised by the European Lawyers Union
Tel. + 3493 253 2574

28-29 May, London

First Even Indian Maritime
Conference in London
Organised by Deep Singh
Tel. +44 20 8540 0366

11-14 June 2001, Ledra Marriott Hotel Athens
LSE Ship Finance in Greece Conference
Organised by Lloyd's List Events
Tel. + 44207 553 1491

11 June 2001, Munich, Germany
European Air Law Association 3rd Munich Liability Seminar
Organised by the European Air Law Association
Tel. +4989 2109 690

Seminars at the Erasmus University Faculty

Club. Professor of Maritime Economics
Hercules E. Haralambides, tel. +31 10 4081443
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



MAERSK AIR

*2 Daily direct flights to Copenhagen
with transfer connections to Scandinavia and the Baltic*

FLIGHT	FROM	TO	DEP.	AR.
DM 140	ATHENS	COPENHAGEN	06.45	08.55
DM 141	COPENHAGEN	ATHENS	11.00	15.15
DM 142	ATHENS	COPENHAGEN	16.05	18.25
DM 143	COPENHAGEN	ATHENS	18.55	23.10



 **APG** HELLAS S.A.
AIR PROMOTION GROUP

General sales agent for MAERSK AIR

33. ACADEMIAS STR. ATHENS 106 72 GREECE

TEL. 36 03 120, 36 07 741 FAX 36 33 121 E-mail: gsa@apg.gr

ΑΘΛΗΤΙΚΟ ΧΟΡΗΓΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ 2000-2004



...πρωτοπορίας στα ελληνικά πανιά.

Στην αθλητική ιστιοπλοΐα το ομαδικό πνεύμα μεγαλουργεί. Όταν υπάρχει σωστή συνεννόηση ανάμεσα στα μέλη του πληρώματος το σκάφος οδηγείται με σιγουριά από τον κυβερνήτη προς τη νίκη. Γι' αυτό η αθλητική ιστιοπλοΐα είναι ο κατ' εξοχήν άθλος της επικοινωνίας.

Η TELESTET, συμβάλλοντας στην κοινή προσπάθεια για τη διάκριση του ελληνικού αθλητισμού στην Ολυμπιάδα του 2004, χορηγεί σημαντικά αθλητικά γεγονότα και ομάδες. Ανάμεσά τους το αγωνιστικό σκάφος Zantino-Telestet και το Ράλλυ Αιγαίου, το σημαντικότερο αγώνα ιστιοπλοΐας στη χώρα μας.

www.telestet.gr

ΕΠΙΣΗΜΟΣ ΧΟΡΗΓΟΣ

38ο Διεθνές Ιστιοπλοϊκό Ράλλυ Αιγαίου • Ιούλιος 2001
38th International Aegean Sailing Rally • July 2001



Η εξέλιξη στα χέρια σας