

ΤΙΜΗΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΠΡΟΑΓΩΓΗΣ ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΙΑΣ ΑΘ. Β. ΜΠΟΤΣΗ

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 34
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2001
ΤΙΜΗ: 1.500 ΔΡΧ.

70 Χρόνια
ΣΤΑΘΕΡΗ ΠΟΡΕΙΑ



■ DYNAMIC BALANCING

TURBOMED is equipped with two high technology horizontal - dynamic and static - balancing machines for rapid and precision results as well as for vibration analysis.



■ ULTRASONIC

Using Ultrasonic Test the casings are measured in several points for their thickness in order to anticipate any failure during the operation of turbocharger.



■ DEFLECTION

Straightness of rotor shaft is checked by deflection test.



THE COMPANY

- TURBOMED is specialised in the field of turbines and turbochargers, repairing and manufacturing spare parts for the needs of its customers.
- Situated in the biggest port of Greece, Piraeus, responds immediately in order to support and service any failure.
- It's personel is available on call to travel round the world offering the most economic, fast and proffessional services in any need of navigation.
- The many years of experience, know-how and quality compose the principles and the preconditions for an efficient 24hour service, either on board or in its high technology workshop.



TURBOMED

TOTAL TURBOCHARGER SERVICES

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

SERVICE

OVERHAULING

Restoring any failure, repairing / replacing of whole units or spare parts, cleaning, maintenance and inspection, both on board and in the workshop, compose the main activities of overhauling.



RECONDITIONING

Reconditioning: The advantaged solution for the replacement of oil pumps and bearings. Bearings and oil pumps' worn parts are replaced by new similar to the manufacture ones.

REBLADING

Reblading of rotor shaft with new or used turbine blades. All parts are inspected and supplied with quality certifications.



WELDING

Welding: The most economic and guaranteed solution in case of turbine blade's surface worn. Turbine blades are restored to their normal dimensions according to manufacture specifications by TIG method (Tungsten Inert Gas).

Σας ταξιδεύουμε σε 11 μεγάλες πόλεις της Ελλάδας.



82 πτήσεις καθημερινά

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

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



AEGEAN AIRLINES

Πολιτισμός!



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

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

"The best safety on board is a well
trained and disciplined crew
under an efficient shore management"

Committed to Quality and Safety



OLYMPIC SHIPPING AND MANAGEMENT S.A.

P.Phaleron - Greece

AGENTS

OLYMPIC AGENCIES (UK) LTD.

London

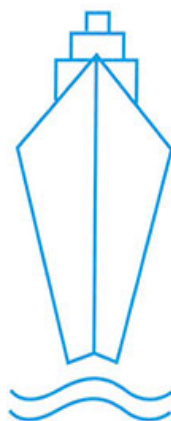
SPRINGFIELD SHIPPING CO. S.A.

P.Phaleron - Greece

— ONASSIS GROUP —



Everyone who has great responsibility
needs a strong reliable partner



MARINE ASSEKURANZ GMBH

**Lloyd's Correspondent
International Insurance Brokers
P & I Representative**

**Your partner for all types
of Marine Insurances**

Contact details

Marine Assekuranz GmbH

Gotenstraße 17, 20097 Hamburg, Germany

Tel. +49 (0) 40 23 50 60,

Fax. +49 (0) 40 23 50 6 -134,

email: marine.underwriting@on-line.de

Maletschek & Partner

8 Km National road Chalkida Mytika,

34 100 Chalkida, Greece

Tel. (0221) 51710, Fax (0221) 51711,

Mobil (0944) 310859





YANMAR DIESEL ENGINE CO., LTD

Marine Auxiliary Diesel Engines
Marine Propulsion Diesel Engines



YANMAR ENGINEERING CO., LTD

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



TSUJI HEAVY INDUSTRIES CO., LTD

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



TSUJI MARINE SERVICES CO., LTD

Supply of Tsuji Genuine Spare Parts
& Service



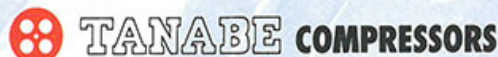
NANIWA PUMP MFG. CO., LTD

Marine Pumps, Spare Parts



TANABE PNEUMATIC MACHINERY CO., LTD

Marine Compressors, Spare Parts



CONSILIUM US, INC.

Metritape Tank Level Gauging Systems



CONSILIUM SELESMA S.r.l.

IBS, ARPA Radars & ECDIS



FRIEDRICH KOCKS GMBH

Deck Machinery



SMIT GAS SYSTEMS B.V.

Inert Gas Systems, Nitrogen Generators



KYMA AS

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



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)

MIF LIMITED

NAVIGATING IN THE NEW MILLENNIUM



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



Εξώφυλλο ενθέτου:
«Ναυτικά Χρονικά»,
τεύχος Ιαν, Ιανουάριος 1931



18 ΣΧΟΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

20. ΠΑΡΑΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ

23. ΠΕΡΙΣΚΟΠΙΟ 2000

ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ

46. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ
Του Κωνσταντίνου Καραμανλή, προέδρου της Ν.Δ.

48. Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
Συνέντευξη του υπουργού Μεταφορών και
Επικοινωνιών Χρήστου Βερελή

52. ΥΠΟΥΡΓΙΚΕΣ ΕΥΧΕΣ

54. Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΕΝΟΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟΥ
ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΕΩΝ
ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ
Της Μαίρης Σορώτου-Τσανάκη, νομάρχη Πειραιώς

56. ΧΑΙΡΕΤΙΣΜΟΙ ΔΗΜΑΡΧΩΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
& ΑΘΗΝΩΝ

58. ΓΙΑΤΙ ΕΙΝΑΙ ΕΧΘΡΙΚΗ Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΑ
ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ ΜΑΣ;
Του Πάννη Μαρίνου

64. Η ΕΛΛΕΙΨΗ ΕΛΛΗΝΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ
ΕΠΗΡΕΑΖΕΙ ΤΟΝ ΕΠΑΝΑΠΑΤΡΙΣΜΟ ΤΩΝ
ΠΛΟΙΩΝ
Συνέντευξη του Γιάννη Λύρα

68. ΑΝΑΓΚΗ ΙΣΧΥΡΗΣ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣ ΣΤΟΥΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ
ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ
Του Ε. Γ. Ε. Εμπειρίκου

70. Η ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
Του Στάθη Κουλουκουντή

72. Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»
Του Στέλιου Α. Παπαδημητρίου

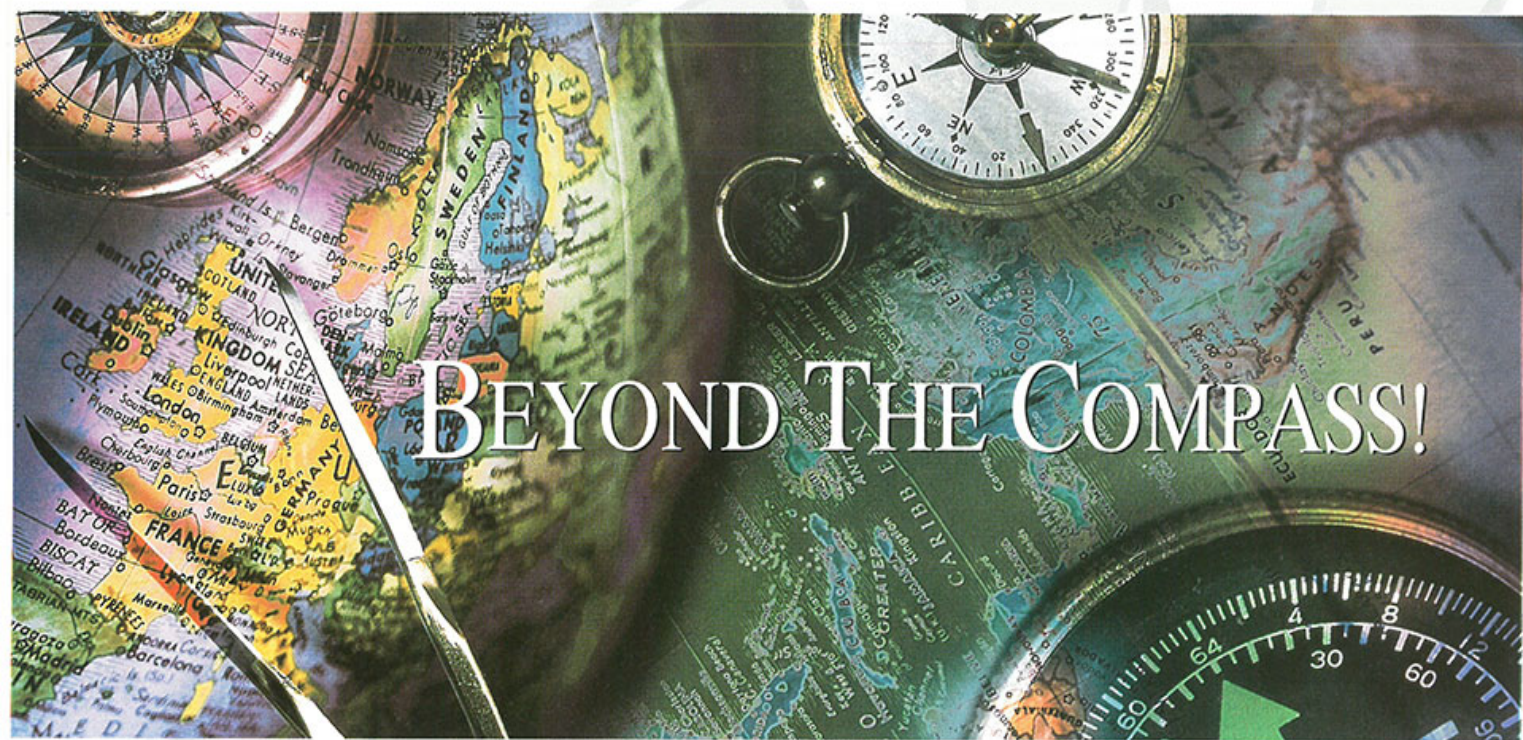
74. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ
Του Παναγιώτη Τσάκου

76. ΟΙ ΑΥΣΤΗΡΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ
ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ
Του Σπύρου Πολέμη

77. ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ
Του Ιωάννη Αγγελικούση

78. Ο ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΕΛΛΗΝ
Του Κωνσταντίνου Χατζηπατέρα

82. ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
ΚΑΙ Η ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΟΥΣ
Του Ιωάννη Δαμηλάτη



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.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Ευτυχισμένο
και καλοτάξιδο το
2001



86. ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΣ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΛΛΑΔΟΣ
Του Μιχάλη Γκιγκιλίνη

87. Η ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΚΟΜΒΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
Του Πάνη Κοσμάτου

90. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ
Του αρχηγού Λ.Σ. Ανδρέα Συρίγου

92. Η ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ
ΣΤΙΣ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΑΙΩΝΑ
Του Πάνη Χαλά

94. ΟΙ ΕΥΘΥΝΕΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ
ΣΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
Του Ευάγγελου Κούζιλου

96. ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
Του Αντώνη Μ. Αντάπαση

102. Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ
Του Α. Μ. Γουλιέλμου

106. ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ

108. ΠΡΙΝ ΑΠΟ 72 ΧΡΟΝΙΑ
Του Ξενοφώντα Αντωνιάδη

110. ΝΗΟΛΟΓΙΑ

ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

118. Η ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟ-
ΡΩΝ ΣΤΙΣ ΠΤΗΣΕΙΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ
Του Πέτρου Στεφάνου

120. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΝΟΜΙΚΟΥ
ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
Του Εμμανουήλ Κεραμιανάκη

124. ΣΤΙΓΜΙΟΤΥΠΑ

128. ENGLISH SUPPLEMENT

Αριθμός φύλλου 34

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

Ιδιοκτησία: Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε. Εκδότρια & Διευθύντρια: Ιωάννα Μπίσια Σύμβουλος Έκδοσης: Νίκος Ε. Σίμος Διευθύντρια Σύνταξης: Λίζα Μαρέλλου Σύμβουλος Ειδικών Θεμάτων: Ηλίας Γ. Μπίσιος Art Director: Νίκος Αμψηλιάντης Συντακτική Ομάδα: Χάρης Παυλίδης, Νάσος Πουθακίδας Ειδικοί Συνεργάτες: Ξέν. Αντωνιάδης, Απ. Δόμβρος, Γιώργος Μπάνος, Τάκης Μακρής Οικονομική Διεύθυνση: Ιωάννα Σωτήρχου-Κανόκη Υπεύθυνοι Διαφήμισης: Χρήστος Καπάντας, Γεωργία Κουρουντίδου Γραμματεία: Νικολέτα Μοίρα

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

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

Πρακτορείο Διανομής Τύπου: ΑΡΓΟΣ Α.Ε.

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

Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.

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

e-mail: gratia@ath.forthnet.gr

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

ANANGEL SHIPPING ENTERPRISES S.A.

Η ΜΕΓΑΛΗ ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ



ΠΡΟΣΦΕΡΕΙ ΣΤΑ ΙΚΑΝΑ ΣΤΕΛΕΧΗ ΤΗΣ

- ΤΗ ΣΙΓΟΥΡΙΑ ΤΗΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ • ΣΥΝΕΧΗ ΚΑΙ ΣΤΑΘΕΡΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ • ΑΞΙΟΚΡΑΤΙΑ ΚΑΙ ΙΣΕΣ ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ • ΓΡΗΓΟΡΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΣΤΗΝ ΙΕΡΑΡΧΙΑ • ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΜΙΣΘΟ ΚΑΙ ΕΠΙΔΟΜΑΤΑ • ΚΑΤΑΝΟΗΣΗ ΚΑΙ ΦΡΟΝΤΙΔΑ ΣΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΚΑΙ ΣΤΙΣ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΕΣ ΤΟΥΣ • ΒΕΛΤΙΩΜΕΝΗ ΙΑΤΡΟΦΑΡΜΑΚΕΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΘΑΛΨΗ • ΠΛΟΙΑ ΥΠΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ, ΣΥΓΧΡΟΝΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ ΚΑΙ ΥΨΗΛΩΝ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ

DIOPTRA



ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 25, 185 35 ΠΕΙΡΑΙΑ

ΤΗΛ: 42 24 500 FAX: 42 24 819 - 42 24 803 TLX: 21 30 37 - 21 25 67 ANGE GR

Το τεύχος αυτό, το πρώτο από της συμπλήρωσης του πρώτου έτους της νέας χιλιετίας -ή κατ' άλλους της έναρξης της νέας χιλιετίας- έχει πανηγυρικό χαρακτήρα για δύο πρόσθετους λόγους. Τα «Ναυτικά Χρονικά» συμπλήρωσαν μια εκδοτική παρουσία εβδομήντα ετών στο χώρο της Ναυτιλίας και για το λόγο αυτό βραβεύθηκαν και από το Ίδρυμα Μπότση.

Η αναφορά αυτή δεν γίνεται, βεβαίως, προκειμένου να επιβεβαιώσουμε τη λαϊκή θυμοσοφία που λέει ότι «αν δεν παινέσεις το σπίτι σου θα πέσει να σε πλακώσει». Αλλά διότι την ξεχωριστή αυτή επέτειο για το περιοδικό τιμούν στη συγκεκριμένη πρώτη έκδοση του νέου έτους, σπουδαίες προσωπικότητες του ναυτιλιακού αλλά και του πολιτικού και οικονομικού χώρου. Οι οποίες με τη μεστή γραφή τους, που είναι το αποτέλεσμα μιας βαθιάς επαγγελματικής εμπειρίας, συμβάλλουν σε ένα χρήσιμο προβληματισμό, που πρέπει ούτως ή άλλως να κυριαρχεί σε κάθε χώρο που βρίσκεται στην τροχιά μιας συνεχούς εξέλιξης. Και η Ναυτιλία υπήρξε ένας οικονομικός κλάδος που βρισκόταν πάντοτε σε τέτοια τροχιά.

Στις σελίδες που ακολουθούν, οι αναγνώστες των «Ναυτικών Χρονικών» θα έχουν την ευκαιρία να συμμετάσχουν σε μία ενδιαφέρουσα πνευματική ζύμωση γύρω από τα σημερινά προβλήματα της ελληνικής ναυτιλίας αλλά και γενικότερα του παγκοσμίου κλάδου των θαλασσίων μεταφορών, είτε αυτά αφορούν στο πρόβλημα των πληρωμάτων και στην ανεργία είτε στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και στους κανόνες που θεσπίζουν οι διεθνείς οργανισμοί και που έχουν αναμφισβητήτως επίδραση επί της λειτουργίας της ναυτιλιακής επιχείρησης.

Κάθε νέα χρονιά όλοι ευχόμαστε να δημιουργήσει καλύτερες προοπτικές από αυτές της χρονιάς που πέρασε. Είναι άλλωστε ανθρώπινο το να αναζητάμε πάντοτε το καλύτερο. Αρκεί να μη λησμονούμε ότι για την επίτευξή του χρειάζεται και η δική μας συμβολή. Ελληνική άλλωστε είναι και η ρήση «συν Αθηνά και χείρα κίνει».

Νίκος Λύκος

Building Up 2001



Doulopoulos. Bridge to a Better World.

DOCKING FACILITIES

REPAIR BERTHS

BOILER REPAIRS

PROPELLER REPAIRS

HULL REPAIRS

METAL-OFF SHORE CONSTRUCTIONS

VOYAGE REPAIRS



58 - 60, Demokratias Ave., Perama PIRAEUS, 18 863 GREECE
Tel.: +30 1 44.11.737, Fax : +30 1 44.14.409, E-Mail: shipyard@fnet.gr

Χαιρετίζω την πολύτιμη και πολυετή συμβολή σας στην υπηρεσία ενημέρωσης των ναυτικών μας.

Η ελληνική Εμπορική Ναυτιλία αποτελεί ανέκαθεν πηγή πλούτου για τη χώρα μας. Και οι Έλληνες ναυτικοί είναι άξιοι συγχαρητηρίων για την ανεκτίμητη προσφορά εργασίας και τις επίπονες προσπάθειες που καταβάλλουν αόκνως, προκειμένου να έχει παγκοσμίως τη θέση που της αξίζει και ο εμπορικός στόλος ελληνικών συμφερόντων να είναι ο πρώτος στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Στο πρόσφατο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Νίκαιας, η Ελλάδα κατοχύρωσε τα ειδικότερα συμφέροντά της στον τομέα της ναυτιλίας. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι μπορούμε να εφησυχάζουμε.

Η ανταγωνιστικότητα της ελληνικής οικονομίας αφορά οπωσδήποτε και τη ναυτιλία μας γι' αυτό η ανανέωση και ο εκσυγχρονισμός του εμπορικού μας στόλου προβάλλει, όσο ποτέ άλλοτε, ως επιτακτική ανάγκη.

Πρέπει να είμαστε ανάμεσα στους πρώτους, όσον αφορά τις εμπορικές δραστηριότητες στα ευρωπαϊκά λιμάνια.

Οι προκλήσεις είναι μπροστά μας, οι προοπτικές που διανοίγονται τεράστιες.

Οφείλουμε να ανταποκριθούμε.

Παράλληλα, προχωρούμε στην απελευθέρωση των εσωτερικών ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και μάλιστα δύο χρόνια πριν από την καταληκτική ημερομηνία του 2004.

Είναι γνωστό ότι η κυβέρνηση, τα τελευταία χρόνια, ακολουθεί μια μακροοικονομική πολιτική, απαλλαγμένη από τις αγκυλώσεις και τους δογματισμούς του παρελθόντος.

Η απελευθέρωση των αγορών που προωθούμε, συμπεριλαμβανομένων και των ναυτιλιακών, υπάγεται σε όρους και κανόνες που θεσμοθετούνται από το ίδιο το κράτος με στόχο τη διασφάλιση του πολίτη-καταναλωτή από την κακοπιστία και



την αυθαιρεσία του παροχέα.

Επιπροσθέτως, η ανταγωνιστικότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων βελτιώνεται με την αναβάθμιση των ικανοτήτων και δεξιοτήτων των εργαζομένων σ' αυτές.

Εμπρός, λοιπόν, να προχωρήσουμε με βήματα αποφασιστικά και στον τομέα της ναυτιλίας, χωρίς να φοβόμαστε τους ανταγωνιστές μας. Γιατί όποιος φοβάται τους ανταγωνιστές του, φοβάται τον ίδιο του τον εαυτό.

Και ειδικά όταν πρόκειται για τη ναυτιλία, είναι και ζήτημα γοήτρου για τη χώρα μας!

Εκφράζω τη βεβαιότητα πως θα τα καταφέρουμε!



Excellence

in the art of asset management

"A passion for asset management since 1798"



Lombard Odier

Geneva - Zurich - Vevey - Lugano - London - Amsterdam - Frankfurt - Gibraltar - New York - Montreal - São Paulo - Bermuda - Tokyo - Hong Kong



Η ΕΠΙΒΡΑΒΕΥΣΗ



Η τιμητική διάκριση απενεμήθη στο περιοδικό «Ναυτικά Χρονικά», από το Κοινοβουλευτικό Ίδρυμα Προαγωγής Δημοσιογραφίας Αθανασίου Β. Μπότση, για τη σταθερή πορεία τους από το

1931 στο χώρο της ναυτιλίας και τη συμβολή τους στην προβολή και προώθηση των ναυτιλιακών θεμάτων.

Επί 19 συναπτά χρόνια το Ίδρυμα Αθανασίου Β. Μπότση βραβεύει δημοσιογράφους που διακρίθηκαν για το έργο τους και την προσήλωσή τους στους κανόνες της δημοσιογραφικής δεοντολογίας και απονέμει τιμητικές διακρίσεις σε Ενώσεις, περιοδικό και ημερήσιο Τύπο, ύστερα από την πρόταση της Γνωμοδοτικής Επιτροπής, που φέτος αποτελούσαν οι κ. Δημήτρης Γκλαβάς, πρόεδρος της ΠΟΕΣΥ, Π. Σόμπολος, αντιπρόεδρος της ΕΣΗΕΑ, Θανάσης Παναγόπουλος, πρόεδρος της Ένωσης Συντακτών Περιοδικού Τύπου, Νίκος Κυριαζίδης, Βασίλης Νικολόπουλος και Γιώργος Χατζηκωνσταντίνου, δημοσιογράφοι.

Τη λιμνή τελετή, που πραγματοποιήθηκε στο ξενοδοχείο Χίλτον, τίμησε με την παρουσία του ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας Κωνσταντίνος Στεφανόπουλος, ενώ τους εκατοντάδες επώνυμους που παρευρέθηκαν υποδέχθηκαν ο πρόεδρος του Ιδρύματος Σπύρος Αβαρκιώτης, ο αντιπρόεδρος Πάνος Καραγιάννης, τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου Κώστας Κατής και Δημήτρης Παναγιωτόπουλος καθώς και ο διευθυντής του Ιδρύματος Δημήτρης Ζαννίδης. Οι βραβευθέντες για το 2000 είναι:

Ο Αλέξης Παπαχελάς για τα αποκαλυπτικά του ντοκιμαντέρ, τις διπλωματικές του αναλύσεις και την παρουσία του στην τηλεοπτική εκπομπή «Φάκελοι».

Ο Γιάννης Αργυρίου για την αντικειμενική κάλυψη και προβολή του αθλητικού ρεπορτάζ, τις επιτυχείς αναλύσεις και τους σχολιασμούς του.

Η Νίνα Βλάχου για τη νέα μορφή που προσέδωσε στο κοινωνικό ρεπορτάζ και την ποιότητα των κειμένων της.

Ο Δημήτρης Γουσίδης για τη συνολική προσφορά του στη δημοσιογραφία της Βόρειας Ελλάδας.

Ο Γιάννης Μπεχράκης για τις επιτυχίες του στη φωτογραφική καταγραφή των μεγάλων πολιτικών και άλλων γεγονότων.

Οι πέντε βραβευθέντες παρέλαβαν τα βραβεία τους από τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας Κωνσταντίνο Στεφανόπουλο.

Το βραβείο για το κοινοβουλευτικό ρεπορτάζ πήρε η δημοσιογράφος Γιάννα Μπαλή για την αντικειμενική κάλυψη και παρουσία του κοινοβουλευτικού ρεπορτάζ στον ημερήσιο Τύπο.

Το βραβείο του οικονομικού ρεπορτάζ έλαβε ο δημοσιογράφος Αντώνης Αυτιάς για την προσιτή στην ευρύτερη κοινή γνώμη παρουσίαση των καθημερινών γεγονότων της οικονομικής ζωής μέσω του ηλεκτρονικού Τύπου.

Το βραβείο για το ανθρωπιστικό ρεπορτάζ απενεμήθη στη Νανά Νταουντάκη για την επιτυχημένη κάλυψη του ρεπορτάζ υγείας στον ημερήσιο Τύπο.





μιας πολυετούς προσφοράς



Το βραβείο για το ρεπορτάζ αυτοδιοίκησης απενεμήθη στη δημοσιογράφο Κάτια Πετροπούλου για την πληρότητα κάλυψης του ρεπορτάζ της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και την προβολή των θεμάτων της περιφέρειας. Βραβείο στη μνήμη του δημοσιογράφου-αγωνιστή της εθνικής αντίστασης Μανώλη Λίτινα απενεμήθη για πρώτη φορά φέτος στο δημοσιογράφο Σπύρο Λιναρδάτο για τη συμμετοχή και προσφορά του στην εθνική αντίσταση, το δημοσιογραφικό του έργο και την έρευνά του στη σύγχρονη ιστορία του τόπου. Τιμητικές διακρίσεις δόθηκαν:

Στην Ένωση Ανταποκριτών Ξένου Τύπου για τη δραστηριότητά της επί 84 χρόνια. Το βραβείο παρέλαβε ο Ευάγγελος Αντώνιος. Στο περιοδικό «Ναυτικά Χρονικά» για τη σταθερή πορεία τους επί 70 χρόνια, από το 1931, στο χώρο της ναυτιλίας και τη συμβολή τους στην προβολή και προώθηση των ναυτιλιακών θεμάτων. Το βραβείο παρέλαβε η εκδότρια του περιοδικού Ιωάννα Μπίσια.

Στην εφημερίδα «Πατρίς» του Πύργου για την επί 98 χρόνια συνεχή παρουσία της στην Ηλεία και την αντικειμενική ενημέρωση του κόσμου της περιφέρειας.

Στο πρώτο Ελληνικό Περιφερειακό Δίκτυο 12 Συνεργαζομένων Τηλεοπτικών Σταθμών για την προώθηση θεμάτων τοπικού ενδιαφέροντος.

Στο δημοσιογράφο Φάνο Κωνσταντινίδη για τη συνεχή και επί 41 χρόνια ενημέρωση της κοινής γνώμης για τις εξελίξεις του Κυπριακού ως ανταποκριτής του ελλαδικού Τύπου στην Κύπρο.

Στο δημοσιογράφο Σπύρο Αυλωνίτη για την όλη προσφορά του στη δημοσιογραφία και τη συμβολή του στην ανάπτυξη του αθλητικού ρεπορτάζ.

Στο δημοσιογράφο Δημήτρη Χαλιβελάκη για το πολύχρονο δημοσιογραφικό του έργο και τη συμβολή του στη δημοσιογραφική εκπαίδευση.



1. Ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας Κωνσταντίνος Στεφανόπουλος συγχαίρει την εκδότρια των «Ν.Χ.» κ. Ιωάννα Μπίσια

2. Για τη σταθερή πορεία των 70 χρόνων στο χώρο της ναυτιλίας βραβεύτηκε από τον υφυπουργό Τύπου και ΜΜΕ Τηλέμαχο Χυτήρη η εκδότρια των «Ν.Χ.» κ. Ιωάννα Μπίσια

3. Ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας σε αναμνηστική φωτογραφία με τους βραβευθέντες

4. Ο πρόεδρος της Νέας Δημοκρατίας Κώστας Καραμανλής με τους βουλευτές Αλέξανδρο Λυκουρτζό, Θεόδωρο Αναγνωστόπουλο και Ιωάννη Βαρβιτσιώτη

5. Ο κ. Παναγιώτης Ν. Τσάκος με τους εκδότες των «Ν.Χ.»

6. Ο πρόεδρος του Ιδρύματος Προαγωγής Δημοσιογραφίας Αθανασίου Μπότση Σπύρος Αβαρκιώτης

7. Ο διευθυντής του Ιδρύματος Προαγωγής Δημοσιογραφίας Αθανασίου Μπότση Δημήτρης Ζαννίδης

8. Ο κ. Π. Παναγόπουλος και η σύζυγός του με τους εκδότες των «Ν.Χ.»

9. Ο γενικός γραμματέας ΥΕΝ Γιώργος Χαλβατζόγλου με την αρχισυντάκτρια των «Ν.Χ.» κ. Λίζα Μαρέλου και τον κ. Ηλία Μπίσια

10. Ο πρόεδρος της Βουλής Απόστολος Κακλαμάνης, ο δήμαρχος Αθηναίων Δημήτρης Αβραμόπουλος και ο υπουργός Εργασίας Χρήστος Πρωτόπαπας

Υπάρχουν πολιτικές προεκτάσεις

Ο περασμένος μήνας σφραγίστηκε και το έτος που φεύγει έκλεισε για τη ναυτιλία των εσωτερικών θαλασσιών συγκοινωνιών με μία τραγωδία, συμπληρωματική εκείνης που είχε προηγηθεί και που είχε αποτέλεσμα να χάσουν τη ζωή τους ογδόντα άτομα. Η συμπληρωματική τραγωδία δεν ήταν άλλη από την αυτοκτονία του Παντελή Σφηνιά.

Το συμβάν του «Εξηπρές Σαμίνα», περιέργως, αποδείχθηκε ότι είχε μεγαλύτερες διαστάσεις από αυτές μιας απλής ναυτικής τραγωδίας που θα περιοριζόταν μέσα στα καθαρώς ναυτιλιακά όρια. Διότι η αυτοχειρία του αντιπροέδρου των Μινωικών Γραμμών είναι ίσως από τις υποθέσεις εκείνες που αναδεικνύουν σε τόσο μεγάλη έκταση τις πολιτικές προεκτάσεις ενός θανάτου. Πολύ πριν από το συμβάν του ναυαγίου του «Εξηπρές Σαμίνα», που έβγαλε στην επιφάνεια πολλή επιμέρους θέματα προς διερεύνηση, οι Μινωικές Γραμμές και η ταχύτατη ανάπτυξή τους δεν είχαν συνδεθεί μόνο με το επιχειρηματικό δαιμόνιο και τα πρωτοποριακά οράματα του Παντελή Σφηνιά, αλλά και με τις πολύ καλές σχέσεις της εταιρείας με την εξουσία και κυρίως με τις κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ.

Σαφής ένδειξη των σχέσεων αυτών, που όσο και αθώος να είναι κανείς και καθοροίρετος δεν μπορεί να μην κάνει διαφόρους συνειρμούς, έχει να κάνει με το γεγονός ότι πρόεδρος των Μινωικών Γραμμών ήταν ένας πρώην ευρωβουλευτής του ΠΑΣΟΚ. Από την άλλη πλευρά, δεν περνούσε απαρατήρητο το γεγονός από τους ανταγωνιστές των Μινωικών Γραμμών ότι ο Παντελής Σφηνιάς διατηρούσε εξαιρετικές σχέσεις με τον τέως υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Σταύρο Σουμάκη, ο οποίος συγχρόνως την εποχή εκείνη ήταν πολύ κοντά στον κ. Σημίτη και επομένως είχε μεγάλη ισχύ στην άμεση εφαρμογή και επιβολή των όποιων αποφάσεών του. Ακόμη και αν δεν ανταποκρίνονταν στην πραγματικότητα είτε τα όσα ένας δημοσιογράφος θα μπορούσε

να έχει πληροφορηθεί από το σχετικό ρεπορτάζ είτε οι υπαινιγμοί των ανταγωνιστών των Μινωικών Γραμμών και η φιλική Σφηνιά και Σουμάκη ήταν μία απλή ανθρώπινη σχέση, εν τούτοις η πολύ στενή σχέση των δύο ανδρών επιβεβαίωσε τη λαϊκή θυμοσοφία «άντε να πείσεις ότι δεν είσαι ελέφαντας». Από την άλλη πλευρά έθετε σε δοκιμασία την όποια καθοροίρετη και αθώα αξιολόγηση των σχέσεων αυτών, από τη στιγμή που η ανάπτυξη των Μινωικών Γραμμών συνέπιπτε χρονικά με τη θητεία Σουμάκη στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Τα «Ν.Χ.» θα ήθελαν να αποφύγουν να καταληφθούν από τον νοητικό πειρασμό και να σκεφθούν, όπως τόσοι άλλοι, ότι ο Παντελής Σφηνιάς πήρε στον τάφο του «μυστικά και ντοκουμέντα» ανακουφίζοντας πολλούς από τυχόν γαργαλιστικές αποκαλύψεις. Αυτό άληθευσε μόνον ο θεός το ξέρει, αφού ο αυτόχειρας, όπως θέλησε να διασώσει πολλούς παραπαίοντες οικονομικά συναδέλφους του -εν' ωφελεία βεβαίως των Μινωικών Γραμμών, πλην όμως τους διέσωσε- φαίνεται ότι στη μεγαθυμία του θέλησε να προφυλάξει πολλούς αγνώμονες.

Δεν μπορούμε, όμως, μετά όλη αυτή τη τραγική που συνέβησαν να μη θεωρήσουμε ως εκ του πονηρού την απόπειρα παρέμβασης από την πολιτική εξουσία, στις πρωτοβουλίες της δικαστικής, ευθύς ως οι εισαγγελικές αρχές άρχισαν να ερευνούν την υπόθεση του «Εξηπρές Σαμίνα», σε μεγαλύτερο προφανώς βάθος από αυτό που πολλοί θα επιθυμούσαν.

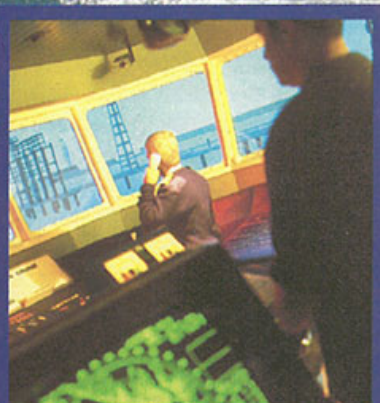
Ένα κακό παρελθόν

Αν όμως αυτή είναι η μία πολιτική διάσταση του θέματος και η πλέον άμεση περίπτωση διαπλοκής με τη σημερινή εξουσία, δεν πρέπει να μας διαφεύγει το γεγονός ότι το ΠΑΣΟΚ, παραδοσιακά θα έλεγε κάποιος, έχει να επιδείξει σοβαρές επιδόσεις σε τέτοιου είδους πολιτικο επιχειρηματικές διαπλοκές.

Σε τελευταία ανάλυση, διαπλοκή δεν συνιστά μόνον η περίπτωση του γνωστού επιχειρηματία, του οποίου το όνομα έχει ταυτισθεί με την έννοια των άμεσων σχέσεων πολιτικής και επιχειρηματιών, προς όφελος αμοτελών. Θα πρέπει να υπενθυμίσουμε ότι το ΠΑΣΟΚ επί της περιόδου του Ανδρέα Παπανδρέου είχε προωθήσει και εκμεταλλευθεί δύο εκδότες-επιχειρηματίες, οι οποίοι τελικώς κατέληξαν στη φυλακή, για διαφορετικούς λόγους ο καθένας: Τον Πόππα και τον Κοσκωτά. Επί του προκειμένου μάλιστα, δεν έχει καμία σημασία ο λόγος για τον οποίο οδηγήθηκε ο καθένας στη φυλακή, αλλά ο ρόλος τον οποίον αυτοί κλήθηκαν να διαδραματίσουν για λογα-

ριασμό του ΠΑΣΟΚ, στο πλαίσιο της επικοινωνιακής προπαγάνδας που εσκόπευε να καλλιεργήσει, με μεγάλη μάλιστα επιτυχία, το τότε κυβερνών κόμμα. Το όδοξο τέλος τους αλλιά και το τραγικό του Παντελή Σφηνιά πείθει βεβαίως για την επικινδυνότητα των διαπληκτικών αυτών σχέσεων, ενώ συνιστά και ένα μήνυμα για όσους εξακολουθούν ή επιθυμούν να πρωταγωνιστήσουν σε παρασκηνιακά παιχνίδια διαπλοκής πολιτικής και επιχειρηματιών. Η εξουσία δυστυχώς παραμένει στον τόπο μας και ασύδοτη και ισχυρή αλλιά και ατιμώρητη, και μόνο διά της νέμεσης θα πρέπει να περιμένει κανείς την απόδοση δικαιοσύνης.

Building People - not just Ships



Building ships is not enough...
...training the finest seafarers to carry cargo safely
and to protect the seas is at the core of our
strategy for the future.

X CHANDRIS
Building People - not just Ships

CHANDRIS (HELLAS) INC.

95, AKTI MIAOULI 185 38, PIRAEUS HELLAS

TEL: +30 1 45 84 000 FAX: +30 1 42 90 256 COMTEXT: A64GR253

E-MAIL: chandris-hellas@chandris-group.gr TELEX: +601 212218/213057

«Δολοφονήθηκε» πριν δικασθεί

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

Το τραγικό τέλος, πάντως, που αποφάσισε να δώσει στη ζωή του ο διευθύνων σύμβουλος των Μινωικών Γραμμών, μη αντέχοντας το βάρος της ολολήρωτικής ευθύνης που αδικώς του κατελόγισαν για το ναυάγιο του «Εξπρές Σαμίνα», πιστεύουμε ότι δεν συνιστά τον επίλογο της εξίσου τραγικής ιστορίας, όπως πολλοί είπαν. Αντιθέτως είναι η αφετηρία για να ερευνηθεί από εισαγγελικής πλευράς σε μεγαλύτερο βάθος η υπόθεση, η οποία έχει και πολιτικές διαστάσεις, όπως προαναφέρθηκε, που είναι η μία πλευρά του θέματος. Διότι η άλλη έχει σχέση με το ρόλο που έπαιξαν και πάλη τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης, τα οποία ευθύς εξαρχής προσπάθησαν να δημιουργήσουν ένα εξιλαστήριο θύμα και που τελικώς οδήγησαν τον Παντελή Σφηλιά στην αυτοκτονία, διά του διασυρμού του και διά της καταδίκης του, πριν καν δικασθεί σε θάνατο, ως ηθικού αυτουργού για το ναυάγιο.

Τα ίδια Μέσα έσπευσαν να σκυλεύσουν τη μνήμη του αυτόχειρα με τόνο άλλων ανοησιών, από αυτές που εκπέμπουν ή γράφουν στο όνομα της θεαματικότητας και της κυκλοφορίας. Η άλλη πλευρά του θέματος είναι οι κυβερνητικές ευθύνες

που δημιούργησαν τις προϋποθέσεις για να φθάσουμε να θρηνούμε και νεκρό. Διότι δεν χωρεί αμφιβολία ότι η κυβέρνηση ευνόησε τη συγκεκριμένη εταιρεία. Δεν θέλουμε να υπονοήσουμε τίποτε, απλώς καταγράφουμε όσα είναι γνωστά και όσα εκπρόσωποι του ναυτικού συνδικαλισμού είπαν δημοσίως. Ο πρόεδρος της εταιρείας που ανήκε το πλοίο είχε διατελέσει ευρωβουλευτής του ΠΑΣΟΚ και παραμένει υψηλόβαθμο κομματικό στέλεχος.

Πώς με τέτοια ιδιότητα ετόλμησε η κυβέρνηση επί υπουργίας Σουμάκη να ευνοήσει τόσο απροκάλυπτα τη συγκεκριμένη εταιρεία, όταν μάλιστα θα μπορούσαν να δημιουργηθούν απορίες στους κακοήθεις που ε γνώριζαν τις σχέσεις του τότε υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας με τον αυτόχειρα αλλιώς και τις κομματικές αρμοδιότητες του κ. Σουμάκη;

Πώς επέτρεψε το αρμόδιο υπουργείο τις αθρόες αυτές δρομολογήσεις πλοίων, τα οποία αγοράζονταν αφειδώς ακριβότερα της αξίας τους μοιλονότι ήταν πελαϊωμένα; Οι απορίες είναι πολύ περισσότερες και ακόμη περισσότερο τεχνικές. Ευτυχώς ανέλαβε να τις απαντήσει ο εισαγγελέας.

ΤΟ ΥΕΝ και η σημασία του

Μετά το ναυάγιο του «Εξπρές Σαμίνα» πολλοί ήσαν αυτοί μέσα στην κυβέρνηση -πρωτοστατούντος του αποπεμφθέντος υπουργού Πολιτισμού κ. Πάγκαλου- που διατύπωσαν την άποψη ότι εφόσον για πολλές δυσλειτουργίες στο χώρο της ναυτιλίας ευθύνεται το αρμόδιο υπουργείο, θα έπρεπε να καταργηθεί, περίπου ως μη χρήσιμο.

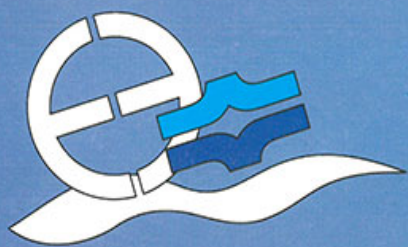
Θα πρέπει να υπενθυμίσουμε ότι το υπουργείο είχε σχεδόν καταργηθεί υποβαθμισθέν σε υφυπουργείο, με τις υπηρεσίες και τις αρμοδιότητές του διεσπαρμένες σε άλλα υπουργεία, επί δικτατορίας. Η πρακτική αυτή απέδειξε ότι ήταν μία από τις πιο άστοχες αποφάσεις που παρ' ολίγον να πλήξει τη ναυτιλιακή δραστηριότητά μας.

Εχουμε να κάνουμε με την τακτική του «πονάει κεφάλι, κόψει κεφάλι», η οποία δεν είναι και η πιο ενδεδειγμένη για την περίπτωση. Η χώρα μας έχει μία και μόνη οικονομική δραστηριότητα για την οποία είναι γνωστή και σεβαστή διεθνώς. Υπ' αυτήν την έννοια, όσοι προτείνουν την κατάργηση του διοικητικού φορέα μιας πολύ σημαντικής για την εθνική οικονομία δραστηριότητας, θα είναι ηθικοί αυτουργοί ενός εγκλήματος, αν εισακούονταν. Για έναν πρόσθετο λόγο. Ότι η στελέχωση του υπουργείου, το οποίο είναι στρατιωτικά οργανωμένο, γίνεται με εκπαιδευμένα άτομα τα οποία είναι υποχρεωμένα να έχουν διπλή μόρφωση. Να διαθέτουν πτυχίο ανωτάτης σχολής και συγχρόνως να είναι γνώστες της ναυτιλίας. Δηλαδή της ναυτιλιακής οικονομίας, της ναυσιπλοΐας, της λειτουργίας του πλοίου, της

διάρθρωσης των λιμένων. Από το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας έχουν περάσει κορυφαίοι επιστήμονες, ένας πρώην δε αρχηγός του Λιμενικού Σώματος, για να αναφέρουμε ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα, ο Ελευθέριος Γεωργαντόπουλος, είχε διατελέσει και πρόεδρος της αλλοτε Ανωτάτης Βιομηχανικής Σχολής και σημερινού Πανεπιστημίου Πειραιώς.

Αν τα σημερινά στελέχη του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας κρίνεται ότι δεν κάνουν καλά τη δουλειά τους, δεν καταργείς το υπουργείο! Ή τους διώχνεις ή φροντίζεις να επιβάλλεις μία καλύτερη λειτουργία και συγχρόνως προετοιμάζεις την είσοδο στελεχών ανταξίων με εκείνα του παρελθόντος.

Η τυχόν μεταφορά αρμοδιοτήτων σε άλλα υπουργεία και μάλιστα σε υπηρεσίες που δεν έχουν εξοικείωση με το αντικείμενο, θα δημιουργήσει ένα διοικητικό χάος και θα δυσχεράνει τη λειτουργία της ναυτιλίας και, κυρίως, την εξυπηρέτησή της. Αυτή η τελευταία προϋπόθεση είναι πολύ σημαντική αν λάβουμε υπ' όψιν ότι η ναυτιλία είναι ένα κλάδος ο οποίος απαιτεί ταχύτητα αποφάσεων και ενεργειών, αφού οποιαδήποτε καθυστέρηση αυξάνει το κόστος λειτουργίας του πλοίου.



NIVER LINES

Your Long Term Strategic Partner

For more than 50 Years Niver Lines links East Coast of South America with Mediterranean and Black Sea.

With our Full Container and our back up Multipurpose Vessels we offer Door to Door Service for all your requirements for Containerised, Reefer, Break Bulk and Project Cargoes.

NIVER LINES Ship. Co. S.A.

Commercial Center CITY PLAZA
85, Vouliagmenis Av. & Antheon
166 74 Glyfada - Athens - GREECE
TEL.: 0030 - 1 - 96 98 200
FAX: 0030 - 1 - 96 98 209
E-mail: niverc@evgegroup.com
Telex: US. (23) 4969517





Η Geomar Group Greece υπογράφει 4 ναυπηγήσεις

Ο πρόεδρος του Ομίλου Geomar Group Greece κ. Εμμανουήλ Κ. Γιανναδάκης ανακοίνωσε, σε πρόσφατη συνέντευξη Τύπου, την υπογραφή ναυπηγικών συμφωνητικών με τα ναυπηγεία Nuovi Cantieri



Ο πρόεδρος της Geomar Group Greece κ. Εμμανουήλ Κ. Γιανναδάκης

Armania της Βορείου Ιταλίας και SMEB της Νοτίου Ιταλίας. Τα συμφωνητικά αφορούν τη ναυπήγηση τεσσάρων πλοίων συνολικού κατασκευαστικού κόστους 180 δις. δραχμών και συγκεκριμένα, 3 ταχυπλόων καταμαράν, 1.400 επιβατών και 400 αυτοκινήτων (έκαστο), με ταχύτητα μέχρι και 60 ναυτικά μίλια, και ενός κρουαζιερόπλοιου, 5 αστέρων, μήκους 210 μέτρων, 1.515 επιβατών. Στις περιοχές εκμετάλλευσης των νέων πλοίων θα περιλαμβάνονται η Ανατολική και Δυτική Μεσόγειος, η Δυτική Αφρική, οι Κανάριοι Νήσοι και η Καραϊβική.



Από δεξιά: Ο Ν. Κατράδης, η Πέγκυ Κατράδη, ο Harald Dauböck και ο Κ. Κατράδης

Υψηλή τεχνολογία του Ομίλου Κατράδης

Από το 1936 ο όμιλος εταιρειών «Κατράδης» εξελίσσεται διαρκώς τόσο στον ελλαδικό χώρο όσο και στον διεθνή, προσφέροντας προϊόντα υψηλής ποιότητας και τεχνολογίας στον τεχνικο-βιομηχανικό τομέα αβλή και στη ναυτιλία.

Με στόχο τη μείωση του κόστους λειτουργίας των πλοίων και της βιομηχανίας, προσφέροντας τα κατάλληλα για κάθε χρήση προϊόντα, ο όμιλος εταιρειών «Κατράδης» ανέλαβε την αποκλειστική αντιπροσώπευση στην Ελλάδα του αυστριακού οίκου Teuferberger, ο οποίος παράγει υψηλής τεχνολογίας συρματόσχοινους γερανούς (Liebherr, Kato, Mannesmann, Grove κ.ά.).

Η παρουσία των προϊόντων έγινε στα γραφεία του ομίλου με τη συμμετοχή επίλεκτων αντιπροσώπων από ναυτιλιακές και κατασκευαστικές εταιρείες.



Στιγμιότυπο από τις αρχαιρεσίες του Προξενικού Σώματος

Αρχαιρεσίες Προξενικού Σώματος

Στις 14-12-00 έγιναν οι αρχαιρεσίες του Προξενικού Σώματος Ελλάδος όπου εψήφησαν 177 πρόξενοι, οι οποίοι εξέλεξαν το κάτωθι διοικητικό συμβούλιο:

Πρόεδρος Γεώργιος Μπέζης, επίτιμος γενικός πρόξενος του Ισημερινού στην Ελλάδα, αντιπρόεδρος Donald J. Holder, πρόξενος-πρεσβείας Μεγάλης Βρετανίας, γραμματέας Alvaro Castillio, σύμβουλος πρεσβείας Ισπανίας, ταμίας Χρήστος Σικόλης, επίτιμος πρόξενος του Malawi.

Μέλη: Η Marie Christine Glas, γενική πρόξενος της Γαλλίας, ο Alexander Kornilov, πρεσβεία Ρωσίας, ο Maurice S. Cormezano, επίτιμος πρόξενος του Μονακό, ο Νικόλαος Μαργαρόπουλος, επίτιμος πρόξενος των Φιλιππίνων στη Θεσσαλονίκη, και ο Ανδρέας Λιόνης, επίτιμος πρόξενος της Τσεχίας.

Αξίζει να σημειωθεί ότι ο κ. Γεώργιος Μπέζης υπήρξε συνιδρυτής του Προξενικού Σώματος στην Ελλάδα και διετέλεσε πρόεδρός του από το 1974 έως το 1986.

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 ΜΟΝΟΚΥΛΛ



NEL LINES



H D. Thomas Marine Ltd στο πλευρό της ναυτιλίας

Η D. Thomas Marine Ltd, η τεχνική συμβουλευτική εταιρεία, στο πλαίσιο της παροχής υψηλής ποιότητας υπηρεσιών, παρουσίασε τα νέα εξειδικευμένα προγράμματα φορτώσεων πλοίων και διαχείρισης φορτίων από τα οποία τα κυριότερα είναι:

Το Autoload (Tankers), το οποίο βασίζεται στη γνωστή υδροστατική μηχανή και επιπλέον προσφέρει μεγάλη βιβλιοθήκη φορτίων (ISO/API) με διόρθωση θερμοκρασίας, σύνδεση σε πραγματικό χρόνο με το σύστημα αυτοματισμών του πλοίου (tank sensors, draft sensors) και δημιουργία αναφοράς (ullage report).

Το LPS (Cargo Management): Σε συνέχεια της εξέλιξης των προγραμμάτων διαχείρισης φορτίων με δυνατότητα γραφικής τρισδιάστατης φόρτωσης (εφαρμογές σε Container, Ro-Ro, Break Bulk) τώρα μοντελοποιείται η φόρτωση χύδην φορτίου με πραγματική απεικόνιση των κορυφών φορτίου, της γωνίας αναπαύσεως και τις κλίσεις αυτού. Εμφανίζεται επίσης γραφική απεικόνιση της διαδικασίας φορτο/εκφορτώσεως.

Επίσης, πρόσφατα η εταιρεία σε συνεργασία με τον Νορβηγό αντιπρόσωπο της Autoship ολοκλήρωσε με επιτυχία την εγκατάσταση του Autoload στα κρουαζιερόπλοια M/V «Marco Polo» & M/V «Crown Odyssey», αγγλικών συμφερόντων.

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

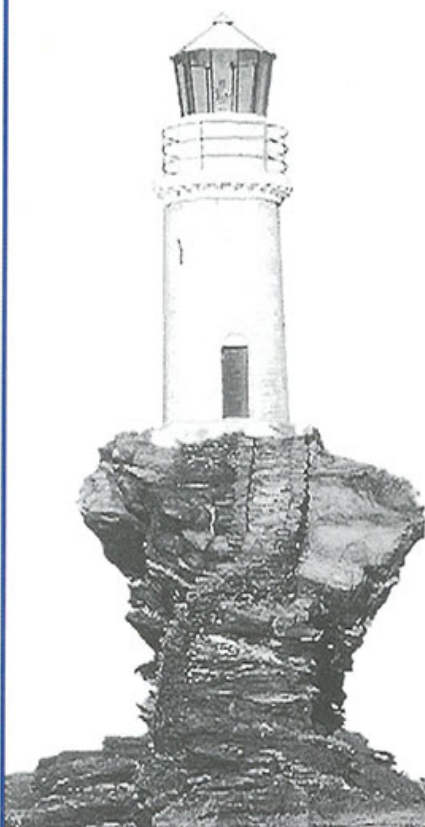


Πιστοποιητικό ISO

Κοινοποιήθηκε στο ναυπηγείο MTG - Dolphin 1 Ltd της Βάρνας η απόκτηση πιστοποιητικού ISO 9002 (αριθμός έγκρισης πιστοποιητικού 207612) από τους Lloyds.

Το εν λόγω ναυπηγείο αντιπροσωπεύεται και διαχειρίζεται στην Ελλάδα από τους εκπροσώπους της Adler Marine S.A. κ. Γεώργιο Τρίαντο και Νικόλαο Παπακωνσταντίνου.

Andriaki Shipping Co. Ltd



Andriaki Shipping Co. Ltd
Fragoklissias 9,
15125 Maroussi
Greece

Tel.: +301 - 6152300
D/L: +301 - 6152420
Fax: +301 - 6152301
Tlx: 214404 - 214432, E-mail: email@andriaki.gr

ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ 2000

του Νάσου Πουλακίδα

Το τραγικό ναυάγιο του «Εξπρές Σαμίνα»
με τους 81 νεκρούς, η αυτοκτονία του Π. Σφηνιά,
η αλλαγή πολιτικής ηγεσίας του ΥΕΝ,
ύστερα από 3,5 χρόνια, η θετική πορεία του νηολογίου,
οι ενέργειες για απελευθέρωση της ακτοπλοΐας
ήταν από τα κυριότερα γεγονότα που «σημάδεψαν»
τη ναυτιλιακή κοινότητα το 2000,
το οποίο πριν από λίγες ημέρες μάς αποχαιρέτησε.





ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ



1/1

Στο λιμάνι του Πειραιά πραγματοποιούνται εκδηλώσεις στα πλοία τα οποία εισήλθαν πρώτα, με την ανατολή του Νέου Έτους.

4/1

Συνεχίζεται ο «χορός» των συγχωνεύσεων στην ακτο-

πλοία, όπου πλέον κυριαρχούν τα σχήματα της MFD, των Μινωικών Γραμμών και ANEK και των ΕΠΑΤ.

9/1

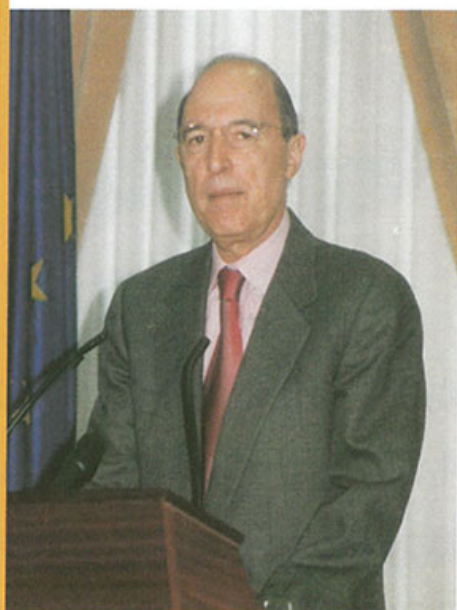
Αρνητικό ισοζύγιο για το ελληνικό νηολόγιο για το 1999. Διεγράφησαν 112 πλοία και ύψωσαν την ελληνική σημαία 86.

11/1

Πλήρη για τη Βαλτική Θάλασσα έβαλαν οι Επιχειρήσεις Αττικής.

12/1

Η ΓΕΑΣ εγκρίνει την αγορά εννέα πλοίων των Αγαπητού και Βεντούρη από τη MFD.



15/1

Στον Πειραιά έρχεται το νέο πλοίο της ANEK «Κρήτη 5».

16/1

Στη MFD γίνεται γνωστό ότι μεταξύ των κυρίων μετόχων είναι οι κ. Γ. Βαρδινογιάννης, Σ. Κόκκαλης, Δ. Κοντομηνάς, Π. Λασκαρίδης, Φ. Βρυώνης κ.ά.

19/1

Οι εφοπλιστές της ακτοπλοΐας ζητούν νέα δρομολόγια και αύξηση του ναυλολογίου.

22/1

Στον «αέρα» 4,5 εκατ. μετοχές της ΔΑ-ΝΕ μετά την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου.

22/1

Η είσοδος της ναυτιλίας στο Χρηματιστήριο και η ανταγωνιστικότητα συζητήθηκαν στη σύσκεψη Κ. Σημίτη - ΕΕΕ.

27/1

Μινωικές, ANEK, Strintzis και Επιχειρήσεις Αττικής διακίνησαν το 95% των πλοίων στην Αδριατική.

27/1

Παραίνεσεις για ποιοτική ναυτιλία από τον πρωθυπουργό στα εγκαίνια του Κέντρου Ναυτιλιακών Εργασιών της Εθνικής Τράπεζας στον Πειραιά.



Όποτε η θάλασσα σας δημιουργεί προβλήματα,
...εμείς σας δίνουμε τη βοήθεια που χρειάζεστε



NIKOLAOS ZOUROS

SALVAGE • DEEP SEA & HARBOUR TOWAGE
MOORING & CREW BOATS • ANTI - POLLUTION WORKS

26ΗΣ ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 42, 546 27 ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΤΗΛ.: 031 554160, 555500-1-2-3-4-5, FAX: 031 555506, ΤΛΧ. 410354, 418558 ZOUN GR
www.zouros.gr, e mail: info@zouros.gr



ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ



1/2

Η ΠΝΟ καταγγέλλει παράνομη μείωση των συνθέσεων πληρωμάτων κατά τη χειμερινή περίοδο.

2/2

Προτάσεις του Κ. Καραμανλή για τη ναυπηγική βιομηχανία.

4/2

Ο δήμος Πειραιά ζητεί δάνειο 29 δισ. δρχ. για να λύσει τα οικονομικά του προβλήματα.



6/2

Γίνεται γνωστό ότι θα καθυστερήσει ένα μήνα να έρθει στον Πειραιά το νέο πλοίο της ΝΕΛ λόγω απεργίας στα γαλλικά ναυπηγεία.

9/2

Από στοιχεία του υπουργείου συμπεραίνεται ότι οι άνεργοι ναυτικοί του Ιανουαρίου ανήλθαν σε 3.514.

12/2

Στα... δίκτυα της MFD και η εταιρεία του Γ. Αγούδημου.

14/2

Στο ΥΕΝ κυκλοφορεί η φήμη για κατάργηση της ηλικίας των σκαφών της ακτοπλοΐας.

15/2

«Φλέρτ» Μινωικών Γραμμών - ANEK με... προξενήτρα τη ΝΕΛ!

16/2

«Όχι» λέει η ANEK στη συμμαχία με Μινωικές.

17/2

Η Super Fast Ferries κατέθεσε το φάκελο για εισαγωγή της στην Κύρια Αγορά του Χρηματιστηρίου.

18/2

Ο Σημίτης υποσχέθηκε 69 δισ. για τον Πειραιά.

19/2

Ο Πάτερ Λίβανός δημιουργεί τη μεγαλύτερη εταιρεία μεταφοράς χημικών προϊόντων.

22/2

Ο Κυριακούλης αγόρασε έξι «δεληφίνια» έναντι 448 εκατ. δρχ.



25/2

Οι εφοπλιστές της ακτοπλοΐας ζητούν κονδύλια από το Γ' ΚΠΣ.

26/2

Με διάλυση απειλείται η Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας.

28/2

Βελτιωτικά έργα για το λιμάνι του Πειραιά προτείνει η ΕΕΑ.



OVER 30 YEARS
BUNKERS PHYSICAL SUPPLIER



SUPERIOR QUALITY - COMPETITIVE PRICES - EXCELLENT SERVICE



ΜΑΡΤΙΟΣ



1/3

Σε 6,7 δισ. θα ανέλθουν τα κέρδη της ANEK, υποστηρίζει η εταιρεία.

3/3

ΠΝΟ: Όχι στο Χρηματιστήριο για πλοία με ξένη σημαία.

6/3

Βάσει του νομοσχεδίου, κάθε ναυτιλιακή εταιρεία για την εισαγωγή της στο Χρηματιστήριο πρέπει να διαθέτει τουλάχιστον 6 πλοία.



7/3

Αυξήσεις 7% ζητεί η ΠΝΟ για το 2000.

9/3

Οι Επιχειρήσεις Αττικής παράγγειλαν 2 Superfast σε γερμανικό ναυπηγείο.

10/3

Σουμάκης: «Μόνο οι σοβαρές εφοπλιστικές εταιρείες στη Σοφοκλέους».

11/3

ΕΕΑ και ΠΝΟ κατέληξαν σε συμφωνία για αυξήσεις 4,5%.

16/3

Ο υπουργός Ναυτιλίας εγκαινίασε το νέο Κέντρο Έρευνας και Διάσωσης Πλοίων.



21/3

Ο Ν. Βαρβατής: Κερδοφορία - αξιοπιστία, τα κριτήρια εισαγωγής των ναυτιλιακών στο Χρηματιστήριο.

24/3

Σκληρή αντιπαράθεση ROC και θαλαμηπόλων για τη σύνθεση του κρουαζιερόπλοιου «Olympic Voyager».



28/3

Με βούλευμα του Συμβουλίου Εφετών παραπέμπεται να δικαστεί ο Βαγγέλης Βεντούρης για τη δολοφονική επίθεση στον Κ. Αγαπητό.

28/3.

Κατελήκυστηκε στο Ρότερνταμ το «Blue Star 2» της εταιρείας Srintzis.



Enter the World of VeriSTAR



**User Friendly Software Systems
and Cost Effectiveness in Ship Management**

Head Office:

17, bis, Place des Reflets
92077 Paris La Défense Cedex,

Tel: + 33 1 42 91 52 91

Fax: + 33 1 42 91 54 47

Web Site: <http://www.bureauveritas.com>

Email: info@bureauveritas.com

Greek Central Office:

26-28 Akti Kondyli

185 45 Piraeus

Tel: + 30 (01) 422 09 42

Fax: + 30 (01) 422 15 55

Web Site: <http://www.bureauveritas.gr>

Email: office@gr.bureauveritas.com



**BUREAU
VERITAS**



ΑΠΡΙΛΙΟΣ



1/4

Όχι στις βεβιασμένες κινήσεις της Ε.Ε. για το «Erika» ήνε οι εφοπλιστές.

2/4

Νέες επενδύσεις 1 δισ. δολλαρίων από τη Festival Cruises.

3/4

Σε αυξήσεις 4,5%

στους ναυτικούς κρουαζιερόπλοιων συμφώνησε και η ΕΕΕΠ.

6/4

Ανεστάλη η αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της ANEK λόγω μη ευνοϊκών χρηματιστηριακών συνθηκών.

7/4

Σε απεργία οι υπάλληλοι του ΟΛΠ επειδή δεν εγκρίθηκαν οι αυξήσεις τους.

10/4

Με μικρή διαφορά από τη Ν.Δ., το ΠΑΣΟΚ του Κ. Σημίτη κερδίζει στις εκλογές.

14/4

Α. Ποταμιάνος: «Στο χώρο της ακτοπλοΐας χρειάζεται μόνο μια εφοπλιστική ένωση».



14/4

Ο νέος υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Χ. Παπουτσής υποστηρίζει ότι «η ισχυρή Ελλάδα έχει ανάγκη την ισχυρή ναυτιλία».

17/4

Η απεργία στα λιμάνια «καίει» το νέο υπουργό Ναυτιλίας.

18/4

Την τελευταία στιγμή ανεστάλη η απεργία στον ΟΛΠ, αφού υπεγράφη η νέα σύμβαση.

19/4

Η Ν.Δ. ζητεί συναίνεση για τη ναυτιλία.



20/4

Εγκαινιάστηκε το «Αίολος Express», το νέο πλοίο της ΝΕΛ.

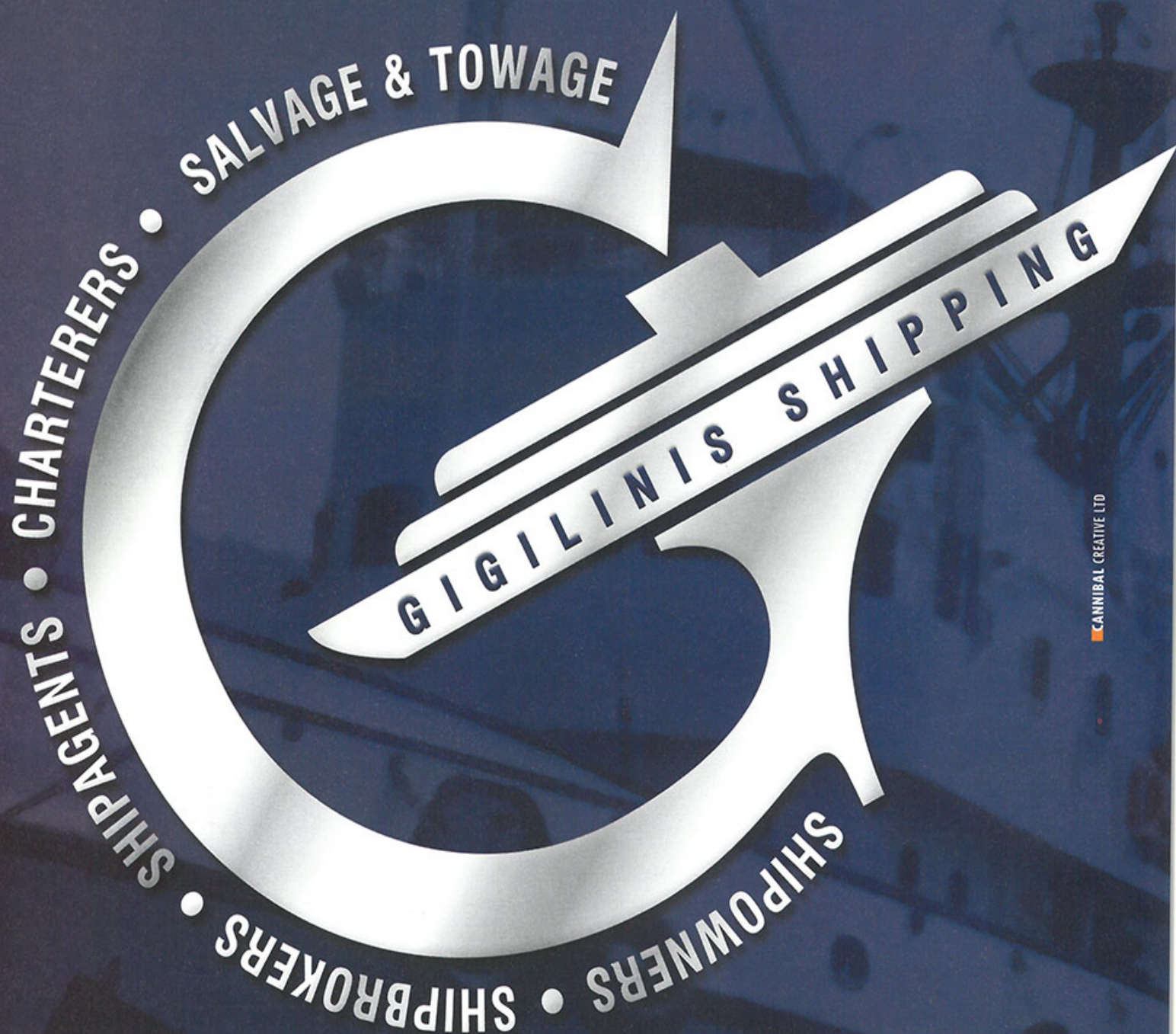
24/4

«Πονοκέφαλος» για τον Χρήστο Παπουτσή η κόντρα των ακτοπλοϊκών εταιρειών.

27/4

Μποφόρ στην ακτοπλοΐα με τα διπλά πληρώματα.

Το μεγαλύτερο μέρος της γης,
καλύπτεται από θάλασσα...



CANNIBAL CREATIVE LTD

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΟΥ 13

54625 • ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

ΤΗΛ.: 031 530 017 (4 ΓΡΑΜΜΕΣ)

FAX : 031 540 646

TELEX: 412117 MIGI GR / 410220 DIGI GR

e-mail: gigilinis.shpn@axiom.gr



ΚΑΒΑΛΑ

ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ 2

65302 ΚΑΒΑΛΑ

ΤΗΛ.: 051 831 130

FAX : 051 835 287

TELEX: 452146 MIGI GR



ΜΑΪΟΣ



2/5

Δώδεκα ηλθία ύψωσαν τον περασμένο μήνα την ελληνική σημαία και την υπέστησαν μόλις δύο.

4/5

Κοινωνική συναίνεση ζήτησε ο Χρ. Παπουτσής για τα προβλήματα της ναυτιλίας.



27/5

Οι εφοπλιστές της ακτοπλοΐας, λόγω ανόδου της τιμής των καυσίμων, ζήτησαν αύξηση 10% στα εισιτήρια.

29/5

Προσπάθειες για επιτάχυνση της μετοχοποίησης ΟΛΠ - ΟΛΘ.

30/5

21 έκτακτα δρομολόγια για την καλοκαιρινή περίοδο εξήγγειλε ο Χρ. Παπουτσής.

10/5

Σε ευρύ ακροατήριο, ο Χρ. Παπουτσής μίλησε για απελευθέρωση της ακτοπλοΐας και διάλογο στην ποντοπόρο.

14/5

Εκατό δήμαρχοι και βουλευτές συζήτησαν στο ΥΕΝ για τα προβλήματα της ακτοπλοΐας.

18/5.

Το λιμάνι του Πειραιά να γίνει «αφετηρία» για τα κρουαζιερόπλοια, θέλει ο υπουργός.

22/5

Κατά 20% μειώθηκε η ανεργία τον Απρίλιο.

25/5

Αύξηση 27,7 δισ. του μετοχικού κεφαλαίου της Sinteris Lines.





ADRIATICO LTD

ODESSA

ADRIATICO-BRIG (ISO 9002)

Phone : +380-482 230310

Telex : +5194070982 BRIG G

COMTEXT : A43SU507

MARIUPOL

ADRIATICO-MARIUPOL

Phone : +380-629 529213

Telex : +5194070459 NICO G

COMTEXT : A43SU656

UKRAINIAN CREWING

We deal with Ukrainian Crews ONLY

Please Call : 42.83.355

Capt.A.Pirovolakis

Capt.K.Gikas

Capt.K.Karampasis

Mr.G.Michaelides



**Serving the Greek Shipmanagers
since 1990, Efficiently and re-
sponsibly, assisting them
to create their own pools,
with accurate selections**

Representatives in Greece:

ADRIATICO LTD (ISM Cert)

126 Kolokotroni Str., Pireaus 185-35

Phone: 4283355, Fax : 4283356, Telex: 213657/211335



ΙΟΥΝΙΟΣ



2/6

Ξεκίνησαν οι «ναυμαχίες» για τις άδειες σκοπιμότητας στην ακτοπλοία.

3/6

Αποχώρησαν από την ΕΕΑ, η ΝΕΑ και η ΛΑΝΕ.

5/6

Άνοιξαν τις πύλες

τους τα Ποσειδώνια.

6/6

Ο Πειραιάς στο επίκεντρο της παγκόσμιας ναυτιλίας για ακόμα 4 ημέρες.



9/6

Μεγάλη δεξίωση της ΕΕΕ με την ευκαιρία ηήξεως των Ποσειδωνίων.

12/6

«Όχι» του Παπουτσή σε άναρχη απελευθέρωση της ακτοπλοΐας. Παναγόπουλος και Στρίντζης ζήτησαν ελεύθερη δρομολόγηση πλοίων.

14/6

Ο Παπουτσή απέρριψε αίτημα της ΜΦΔ για δρομολόγηση πλοίου στη γραμμή Πειραιά-Χίου-Μυτιλήνης.

16/6

Έκρηξη στο δεξαμενόπλοιο «Slop» στην Κυνουούρα με νεκρό 23χρονο εργάτη.

21/6

Στο ΥΕΝ συζητείται η επιδότηση των άγονων γραμμών.



24/6

Εθνική διμενική πολιτική υπόσχεται ο Χρήστος Παπουτσή.

24/6

Ακατάλληλα τρόφιμα και ποτά εντοπίστηκαν σε σκάφη της ακτοπλοΐας.

25/6

Πρόταση-βόμβα της Ε.Ε. για απόσυρση δεξαμενοπλοίων με μονό τοίχωμα.

25/6

Ξεκίνησε το δρομολόγιό του το ταχύτερο κρουαζιερόπλοιο του κόσμου, το «Olympic Voyager», το οποίο εγκαινίασε ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας Κ. Στεφανόπουλος.



6/6

Εγκαινιάστηκε το νέο πλοίο της ΑΝΕΚ, που μετονομάστηκε «Λευκά Όρη».

7/6

Νέα αύξηση του νηολογίου και το Μάιο. Στα νηολόγια ενεγράφησαν 14 και διεγράφησαν 10 πλοία.



One **step** ahead



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

SHIP REPAIR SERVICES
WORKSHOPS/SPARES MANUFACTURING



ΙΟΥΛΙΟΣ



1/7

Άρχισαν οι κόντρες MFD και Παπουτσή για διπλά πληρώματα.

2/7

Έξοδος μετ' εμποδίων για τα νησιά λόγω μείωσης των δρομοποιγιών των ταχύπλοων.

6/7

Παραιτήθηκε από τη διοίκηση της ANEK ο Σήφης Βαρδινογιάννης.

8/7

Στα 25,5 τρισ. δρχ. οι παραγγελίες πλοίων για τους Έλληνες εφοπλιστές την περίοδο 1997-1999.

11/7

Σκηνές... ροκ στο λιμάνι της Κέας, με εγκλωβισμένο και τον υπουργό Θεόδωρο Πάγκαλο.

12/7

Συγκροτήθηκε η επιτροπή για την ακτοπλοία με πρόεδρο τον Β. Σαραντίτη.

14/7

Η MFD παρέλαβε δύο νέα ταχύπλοα και ολοκληρώθηκε το ναυπηγικό της πρόγραμμα, ύψους 30 δισ.

14/7

Αρχίζει διάλογος μεταξύ των εταιρών για την ποντοπόρο ναυτιλία.

15/7

«Απόβαση» 222 παθρομεταναστών στο Γύθειο.

19/7

Τα ελληνικά λιμάνια είναι τριτοκοσμικά, αποκάλυψε έκθεση του γενικού επιθεωρητή του Λιμενικού Σώματος.



20/7

Ο Χρ. Παπουτσή ενημέρωσε τον Κ. Σημίτη για τα προβλήματα της ναυτιλίας.

24/7

Κατά 20% έχουν μειωθεί οι θέσεις εργασίας των Ελλήνων ναυτικών υποστηρίζει η Ένωση Ναυτών.

27/7

Πειρατεία στο Τολό με νεκρό, από τα πυρά των λιμενικών, τον Τσέχο πειρατή.

29/7

Προβλήματα στο λιμάνι της Ραφήνας με αποκλεισμό του δρόμου ύστερα από απόφαση του δημοτικού συμβουλίου.





J.E. Cosmatos & Co

Experienced and dedicated



Since 1975 we have been operating in the shipping business by covering areas such as:

- Shipping Agency
- Containers
- Chartering
- Forwarding
- Multi-modal Transportation

CONVENTIONAL

Regular Departures from The Port of Thessaloniki

- To ● Cyprus
- Lebanon
 - Egypt
 - Syria

CONTAINERS

As agent of

P&O Nedlloyd

We provide a worldwide

Door-to-door service

With very competitive rates

From/to

- North Europe
- East & West Coast of USA
- Red Sea
- West Mediterranean
- Far East
- Australia

J.E. COSMATOS & Co

5, KOLETTI ST,
546 27 THESSALONIKI GREECE
PHN: +30 31 550950 (5 lines)
TLX: 418960,412300 JOCO GR
FAX: +30 31 540435
ULR: <http://arx.gr/cosmatos>
E-mail: joco@otenet.gr





ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ



1/8
Επίσκεψη Παπουτσιά στο Λαύριο για να επιταχυνθούν οι εργασίες στο λιμάνι.

2/8
Λύθηκαν τα προβλήματα στη Ραφήνα και τα δρομολόγια των πλοίων εκτελούνται κανονικά.

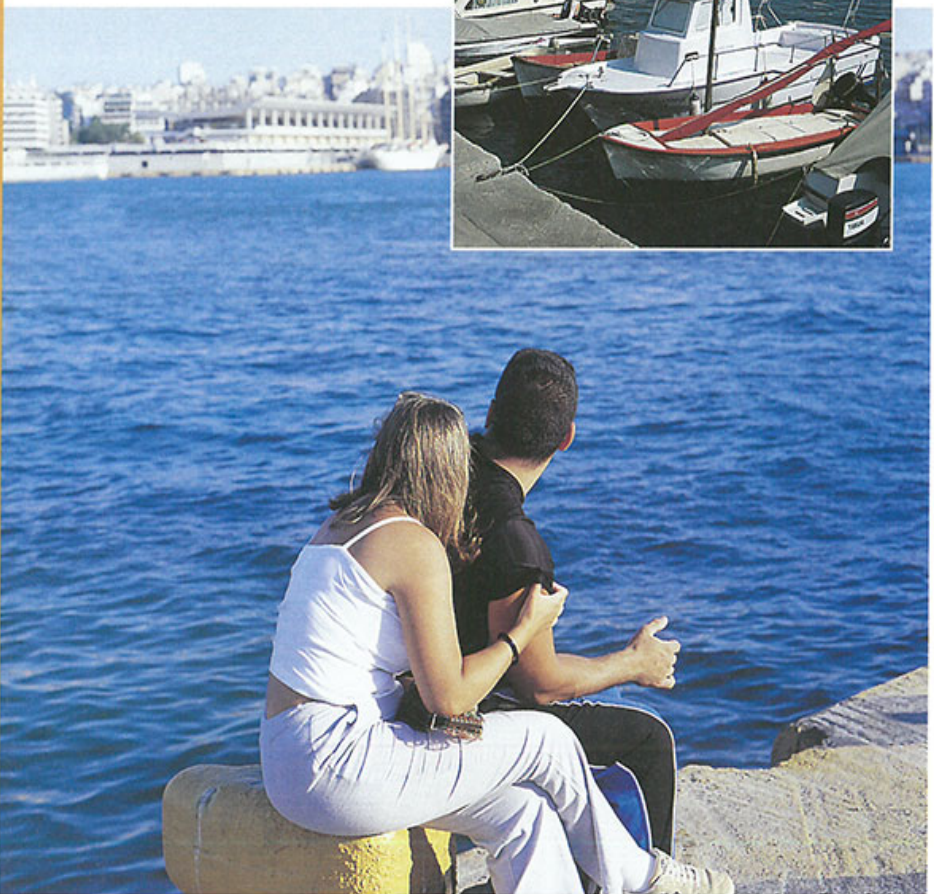
5/8
Η δύναμη του εμπορικού στόλου αυξήθηκε κατά 8 πλοία τον Ιούλιο.

6/8
Ο αρχηγός του Λιμενικού έδωσε τη λύση στην κόντρα ΜΦΔ - ΠΝΟ για τις υπερωρίες των ναυτικών.

9/8
Η Πανελλήνια Ένωση Εφοπλιστών Ρυμουλκών ζητεί μόνιμο χώρο αγκυροβολίας στο λιμάνι του Πειραιά.



12/8
Έκτακτα μέτρα του Λιμενικού σε όλα τα λιμάνια για τον Δεκαπενταύγουστο.





ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ

1/9

Βυθίζεται το φορτηγό «Eurobulker 10» ανοικτά της Χαλκίδας, με ένα νεκρό ναυτικό.

2/9

«Ντύνεται στα μαύρα» ο Ευβοϊκός κόλπος μετά τη βύθιση του «Eurobulker 10».

7/9

Για έκτη φορά μέσα στο 2000 η ΕΕΑ
Ζητεί από το υπουργείο Ναυτιλίας
αύξηση των εισιτηρίων.



19/9

Προϋποθέσεις για την απελευθέρωση
της ακτοπλοΐας θέτει η Ένωση
Πηλοιοκτονητών Πορθμείων.

23/9

Θετικά για πρώτη φορά βγήκε ο Παπουτσής το αίτημα των ηθοιοκτετών για αύξηση των εισιτηρίων.

26/9

Το ηλικίας 34 ετών «Express Samina», ύστερα από πρόσκρουση στις βραχονησίδες Πόρτες της Πάρου, βυθίζεται σε διάστημα 50 δεπτών.

27/9

Οι νεκροί από το τραγικό ναυάγιο ξεπερνούν τους 60.

28/9

Σε 75 έχουν ανέλθει οι νεκροί του ναυαγίου.

29/9

Στον υποπλησίαρχο Α. Ψυχογιό ρίχνουν
ευθύνες 4 μέλη του πληρώματος.

30/9

Οι νεκροί έχουν ανέλθει σε 80.

[illegible]

7/9

«Όχι» των εφοπλιστών στις διατάξεις για εισαγωγή των ποντοπόρων στο Χρηματιστήριο.

8/9

Οι Επιχειρήσεις Αττικής θα συνδέσουν τη Σκοτία με την ηπειρωτική Ε.Ε.

9/9

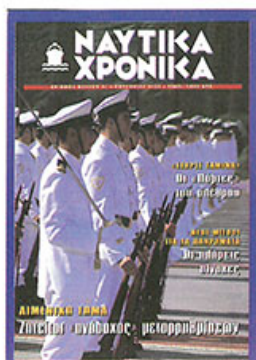
Στον εισαγγελέα πλωτάρχης
του Λιμενικού για δωροδοκία.

14/9

Ο εφοπλιστής Σ. Ηλίας δίδεται για κακούργημα για τη ρύπανση του Ευβοϊκού και τη δωροδοκία του διμενικού υπαλλήλου.



ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ



1/10

Ο Χρ. Παπουτσής έδωσε εντολή να «δέσουν» 61 καράβια, επειδή δεν είχαν συμμορφωθεί με την κοινοτική οδηγία για την πυρασφάλεια.

2/10

Οι «τηλεδίδες» δίνουν και παίρνουν,

με αποτέλεσμα να απαξιώνεται γενικώς η ελληνική ναυτιλία.

4/10

Ο Χρ. Παπουτσής και η επιτροπή προσωπικότητας υπό τον Β. Σαραντίτη υποστηρίζουν ότι η απειλευθέρωση της ακτοπλοΐας πρέπει να επιτευχθεί πριν από τον Οκτώβριο του 2002.

5/10

Λόγω του κλίματος που έχει δημιουργηθεί μετά το ναυάγιο, οι Έλληνες πλοίαρχοι απειλούν να καταθέσουν τα φυλήδιά τους.

5/10

Ο υπ. Ναυτιλίας «ξήλωσε» την επιθεώρηση εμπορικών πλοίων.



6/10

Αποφάσεις Παπουτσής: Μειώνεται το όριο ηλικίας των πλοίων στα 30 χρόνια, ενώ θα διατεθούν 53 δια. για ενίσχυση του Λιμενικού.

6/10

Μπαράζ διώξεων κατά πλοίαρχου - υποπλοίαρχου και της πλοιοκτήτριας εταιρείας για το ναυάγιο του «Express Samina».

11/10

«Βροχή» από μηνύσεις και αγωγές από συγγενείς των θυμάτων στα δικαστήρια του Πειραιά και της Σύρου.

12/10

Στον εισαγγελέα ο Γ. Αγούδημος για όσα είπε κατά του Σουμάκη.

13/10

Αμερικανική «ούστωση», πλήγυμα για τον ελληνικό τουρισμό.

14/10

Απόπειρα τρομοκρατικής επίθεσης στο πολιτικό γραφείο του Στ. Σουμάκη.

17/10

Η ΓΕΑΣ αποφασίζει να ανοίξει τις γραμμές της Κρήτης. Δίνει άδεια στις Επιχειρήσεις Αττικής.

18/10

Κ. Κληρονόμος: «Ο Παπουτσής είναι υπηρέτης συμφερόντων».

19/10

Χρ. Παπουτσής: «Δεν δέχομαι απειλές».

24/10

Ο 19χρονος φοιτητής Ε. Λιβιεράτος, ναυαγός του «Express Samina», διεκδικεί αποζημίωση 100 εκατ. δρχ.

31/10

Φωτιά στο πλοίο «Θαλασσοήλικος» στο Πέ-
ραμα, με νεκρό έναν αλλοδαπό ναυτικό.



virgin atlantic flying club



Σίγουρα δεν θα περιμένατε πως, πετώντας με τη **Virgin Atlantic**, με την πρώτη κιόλας πτήση θα γινόσαστε μέλος του ανανεωμένου **flying club**.

Πρόκειται για το πιο γενναιόδωρο πρόγραμμα μιλίων στον κόσμο, που σας ανταμείβει **γρήγορα και εύκολα**, αφού μπορείτε να «μαζεύετε» μίλια από οποιαδήποτε πτήση, σε οποιαδήποτε θέση.

Έτσι, με 2 πτήσεις στην Business Class

κερδίζετε δωρεάν ένα εισιτήριο **Economy**, ενώ με 5 πτήσεις στην Economy κερδίζετε δωρεάν ένα εισιτήριο στην ίδια θέση.

Αναρριχηθείτε... πετώντας στα τρία επίπεδα του **flying club**, red, silver και gold και απολαύστε μοναδικά προνόμια από **δωρεάν πτήσεις** και **διαμονές σε πολυτελή ξενοδοχεία** έως **ράφτινγκ και ιστιοπλοία στην Καραϊβική**.

Γιατί στη **Virgin Atlantic** πιστεύουμε πως κάθε σας πτήση πρέπει να είναι μια «**απογειωμένη**» **εμπειρία**.

flying club

virgin atlantic
ΑΛΛΟΣ ΑΕΡΑΣ 



ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ



2/11

Η ΔΑΝΕ διαμαρτύρεται επειδή το υπουργείο Ναυτιλίας άνοιξε τη γραμμή των Δωδεκανήσων σε άλλες εταιρείες.

4/11

Αθλοῦμ με 4 υδροπτερυγία της εταιρείας Ηλία.

6/11

Ο εφέτης ανακριτής Ν. Καραδημητρίου υποστηρίζει ότι δεν υπάρχει αλληόωση στοιχείων από το ναυάγιο του «Express Samina».

7/11

Το Εργατικό Κέντρο Πειραιά αντιτίθεται στην πρόωπη άρση του καμποτάζ.

8/11

Ο εισαγγελέας Πειραιά Γ. Πεπόννης ασκεί διώξεις κατά της ηγεσίας του Λιμενικού Σώματος. Ταυτόχρονα, στέλνει το ανακριτικό υλικό στη Βουλή για τυχόν ευθύνες Σουμάκη και Παπουτσή.



9/11

Χρ. Παπουτσή: «Επιλεκτική είναι η ευαισθησία του εισαγγελέα».

10/11

Αντεπίθεση των εισαγγελέων στις δηλώσεις Παπουτσή.

14/11

Αυξημένα κατά 2 δις. τα φετινά έσοδα του ΟΛΠ.

16/11

Η ΠΝΟ ζητεί αυξήσεις 8% για το 2001.

18/11

Ο υπ. Ναυτιλίας ζήτησε από την Ε.Ε. να μειωθεί το όριο ηλικίας των ακτοπλοϊκών σε όλα τα κράτη-μέλη της.

26/11

Κατέπλευσε στο Ηράκλειο το «Κνωσός Palace», το πλοίο των Μινωικών που θα καλύπτει τη διαδρομή Πειραιά-Ηρακλείου σε έξι ώρες.

29/11

Σε κακά χάλια τα οικονομικά των ακτοπλοϊκών εταιρειών λόγω της αύξησης τιμής των καυσίμων και της πορείας του δολλαρίου.

29/11

Ο Παντελής Σφηνιάς αυτοκτονεί πέφτοντας από τον έκτο όροφο των γραφείων της ΜΦΔ στον Πειραιά.



Από το 1955
στην υπηρεσία της ναυτιλίας



 **TSOUKATOS**
ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ - ΦΩΤΙΣΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ
ΑΝΤΙΕΚΡΗΚΤΙΚΑ ΥΛΙΚΑ - ΚΑΛΩΔΙΑ - ΠΡΟΒΟΛΕΙΣ

Σφακτηρίας 5, 185 45 Πειραιάς, τηλ.: 41 37 362, 42 21 024, 41 24 660-1
Τlx: 241904 TS GR, Fax: 41 25 061



ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ



1/12

Στο Α' Νεκροταφείο Αθηνών γίνεται η κηδεία του τραγικού ατύχαιρου Π. Σφηνιά.

5/12

Ο Εμμ. Κουληντάκης αναλαμβάνει αντιπρόεδρος στη ΜΦΔ.

6/12

Η ακινησία των πλοίων της ακτοπλοΐας, σημείο τριβής πλοιοκτητών και λιμενικών.

7/12

Παραίτεται ο πραγματογνώμονας Ηλίας Στεφανάκος επειδή, όπως είπε, απειλείται η ζωή του.

8/12

Στεφανάκος: «Είχα φτάσει στην αλήθεια για το "Express Samina" και κάποιους δεν βόλεψε αυτό».

9/12

Σημαντική ενίσχυση του νηολογίου και το Νοέμβριο, με αύξηση της χωρητικότητας κατά 335.000 τόρους.

11/12

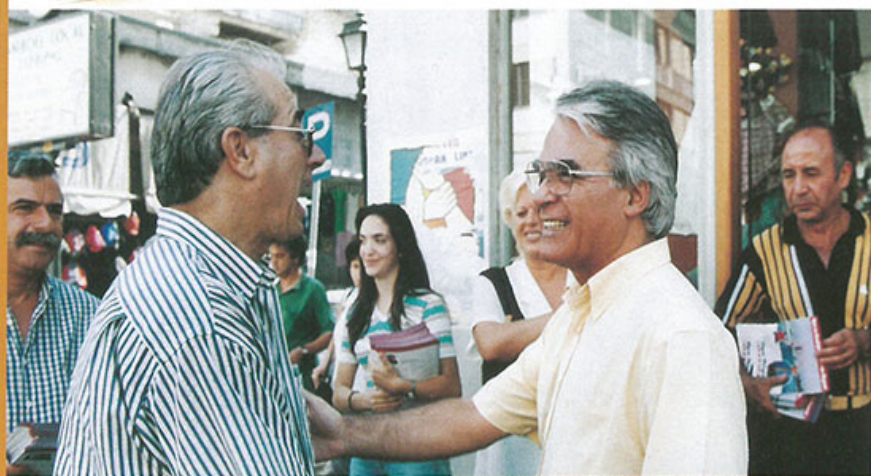
«Δεν συγκυβερνώ με τους πλοιοκτήτες», δηλώνει ο Χρήστος Παπουτσής.

12/12

Ο υπουργός Ε.Ν. υπέγραψε 12 νέες άδειες σκοπιμότητας στην ακτοπλοΐα.

13/12

Νέος κύκλος ερευνών από την εισαγγελία Πειραιά για την αυτοκτονία του Π. Σφηνιά.



14/12

Ο δήμαρχος Πειραιά παραδίδει υπόμνημα στον υπ. Ναυτιλίας με τα προβλήματα της πόλης.

15/12

Συγχαρητήρια επιστολή στον πρόεδρο του ΝΕΕ από το Σύνδεσμο Ναυτικών Πρακτόρων.

16/12

Προς μείωση φορολογίας εφοπλιστών και ναυτικών προσαποζητιάζεται το ΥΕΝ.

16/12

Πρωτεύεται στο Λιμενικό, η σύσταση Σώματος Αδιάφορων.

17/12

Απόφαση του τμήματος ασφαλιστικών μέτρων του Πρωτοδικείου Πειραιά επιρ-



ρίπτει ευθύνες σε πλοίαρχο και υποπλοίαρχο για το ναυάγιο του «Express Samina».

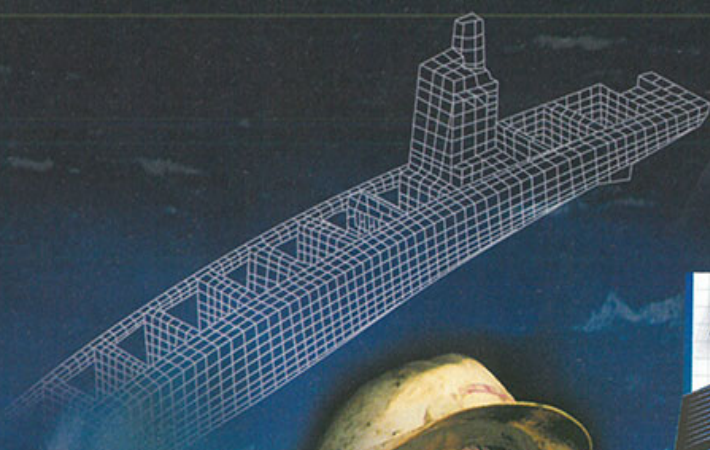
19/12

Σε νέες αγορές προχώρησαν οι Όμιλοι Αθαφούζου και Αγγελικούση.

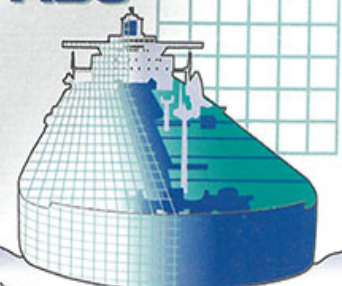
20/12

Παρασημοφορήθηκε κομάντο του Λ.Σ.





ABS



SAFESHIP

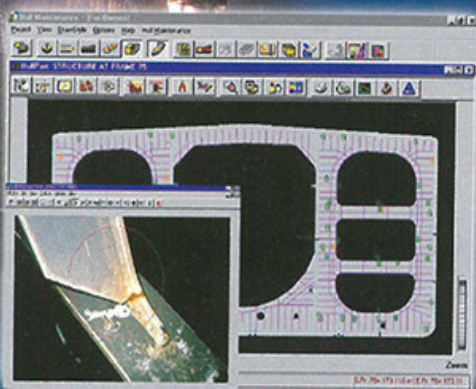
ABS

SAFEHULL



SAFENET

**CONSTRUCTION
MONITORING**



ABSolutely the Best

Contact Your Local ABS Office

www.eagle.org

Setting Standards of Excellence in Marine Classification



Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΠΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΜΑΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

του Κωνσταντίνου Καραμανλή
Πρόεδρου της Νέας Δημοκρατίας



η διετία 1997-1999, οι Έλληνες εφοπλιστές διέθεσαν για νέες ναυπηγήσεις, στα ναυπηγεία της Ευρώπης και της Ασίας, αστρονομικό ποσό ίσο περίπου με δύο εθνικούς προϋ-

πολογισμούς της χώρας μας. Αν ένα μέρος από αυτά τα τεράστια κεφάλαια καταφέρναμε να επενδυθούν στην εθνική μας οικονομία, η Ελλάδα θα μπορούσε να βελτιώσει σημαντικά την οικονομική της θέση.

Δυστυχώς, εδώ και πολύ καιρό, το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, το οποίο οφείλει να συμβάλει στη διασύνδεση του κράτους με τη μεγαλύτερη εμπορική ναυτιλία του κόσμου, έχει μεταβληθεί σε «υπουργείο εσωστρέφειας και άθλιας διαχείρισης».

Το ελληνικό ναυτιλιακό θαύμα δεν στηρίχτηκε κυρίως στην ακτοπλοΐα. Στηρίχτηκε σε όλους τους Έλληνες εφοπλιστές, οι οποίοι έμαθαν να ζουν μέσα στην παγκοσμιοποίηση και τον ανταγωνισμό και έστησαν την ελληνική σημαία τόσο ψηλά, που κανένας κλάδος της εθνικής μας οικονομίας δεν έχει καταφέρει μέχρι σήμερα. Η ποντοπόρος ναυτιλία αποτελεί εθνικό κεφάλαιο, με οικονομικό, κοινωνικό και εθνικό αντίκρισμα. Έχει προσφέρει πολλά στη χώρα και πολλά μπορεί να προσφέρει και στο μέλλον.

Η κυβέρνηση, με την αδράνεια και την αδιαφορία της, οδήγησε έναν τεράστιο αριθμό πλοίων στην υποστολή της ελληνικής σημαίας. Συνέβαλε να αποκοπεί η πρώτη εμπορική ναυτική δύναμη από την εθνική μας οικονομία. Επιμένει, την εποχή της παγκοσμιοποίησης, να διατηρεί μη ανταγωνιστικό πλαίσιο λειτουργίας της ποντοπόρου ναυτιλίας. Οι συνέπειες είναι βαριές. Λιγότερα πλοία με ελληνική σημαία· λιγότεροι Έλληνες ναυτικοί· λιγότερες θέσεις υψηλής προστιθέμενης αξίας στη στεριά, που σχετίζονται με ναυλώσεις, ασφάλειες, νομικές και χρηματοοικονομικές υπηρεσίες.

Η κυβέρνηση, μέσω του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, διαπίστωσε, μόλις πρόσφατα, ότι η φορολογία του ελληνικού πλοίου είναι κατά 300% μεγαλύτερη από εκείνη του ευρωπαϊκού και ότι οι Έλληνες ναυτικοί φορολογούνται υπερβολικά. Το ΠΑΣΟΚ, ύστερα από 20 χρόνια εξουσίας, διαπίστωσε το πρόβλημα και

το κενό που δημιούργησε η πολιτική απραξία των κυβερνήσεών του.

Αν θέλουμε να πετύχουμε τη διασύνδεση του ελληνικού κράτους με τη μεγαλύτερη εμπορική ναυτιλία, δεν χρειάζονται διαπιστώσεις αλλά δραστικές αλλαγές. Τα ημίμετρα δεν μπορούν να αλλοήσουν την τάση συρρίκνωσης. Στην εποχή της παγκοσμιοποίησης δεν μπορεί να ζητούμε από τους Έλληνες εφοπλιστές περισσότερα απ' ό,τι οι άλλες ευρωπαϊκές χώρες έχουν θεσπίσει. Η Ελλάδα επιτέλους πρέπει να αποκτήσει άμεσα ανταγωνιστικό νηολόγιο, να εκσυγχρονίσει τη ναυτική εκπαίδευση. Να προσαρμόσει το φορολογικό πλαίσιο σε ανταγωνιστικότερα επίπεδα. Να βελτιώσει σημαντικά τη λιμενική υποδομή της χώρας. Να αντιμετωπίσει, στο πλαίσιο της ασφαλιστικής μεταρρύθμισης, την κακή κατάσταση που βρίσκεται το NAT.

Η διατήρηση της πρώτης θέσης στην παγκόσμια αγορά απαιτεί γενναίες αποφάσεις.

Ελληνική ναυτιλία, όμως, δεν μπορεί να vonθεί χωρίς Έλληνες ναυτικούς. Χρειάζονται κίνητρα για την προσέλκυση Ελλήνων στο ναυτικό επάγγελμα. Κρίσιμος παράγοντας είναι η παρεχόμενη ναυτική εκπαίδευση, ώστε να εξασφαλισθούν για τους Έλληνες ναυτικούς οι θέσεις «υψηλής ικανότητας». Δεν αρκούν όμως μόνον αυτά. Θα πρέπει να προστεθούν φορολογικά και άλλα κίνητρα. Το επάγγελμα του ναυτικού απαιτεί θυσίες. Αν θέλουμε νέους ναυτικούς, πρέπει να υπάρχει και η μέριμνα του κράτους.

Η Νέα Δημοκρατία δίνει μάχες ώστε να πιέσει την κυβέρνηση να αλλοήσει πολιτική, να στηρίξει με θαρραλέα μέτρα την πρωτοκαθεδρία και τη διασύνδεση της εμπορικής μας ναυτιλίας με την εθνική οικονομία, ενισχύοντας την ανταγωνιστικότητά της και την ποιότητά της υπερχώ.

Η Ελλάδα, την εποχή της παγκοσμιοποίησης, οφείλει και πρέπει να υποστηρίξει τον κλάδο της εμπορικής ναυτιλίας. Όχι μόνο γιατί αποτελεί για τη χώρα μας συγκριτικό πλεονέκτημα. Κυρίως γιατί η εμπορική ναυτιλία είναι ένα εθνικό κεφάλαιο που οφείλουμε να το διαχειρισθούμε με τόλη και αποφασιστικότητα.

Η ΑΠΑΡΤΥΞΗ

Συνέντευξη του υπουργού
Μεταφορών και Επικοινωνιών
Χρήστου Βερελή

Μέχρι το Μάρτιο
δηλώνει ο υπουργός
Μεταφορών και
Επικοινωνιών Χρήστος
Βερελής ότι θα επιτευχθεί
η τελική διαγωνιστική
διαδικασία και η είσοδος
ιδιωτικών κεφαλαίων για
την Ολυμπιακή Αεροπορία.
Ο κ. Βερελής αναφέρεται
επίσης στην προσπάθεια
του υπουργείου
Μεταφορών για την
ανάπτυξη της επικοινωνίας
και των μεταφορών και
σπόντα για το FAA που
προσφατά τοποθέτησε την
Ελλάδα στην κατηγορία 2
αφού ρώτησε την ασφαλεία
των αεροδρομίων και των
πτήσεων.



ΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΗ ΣΤΗ ΧΩΡΑ ΜΑΣ

Ποιο ελπίζετε να είναι το μέλλον της Ολυμπιακής Αεροπορίας;

Όπως ίσως θα γνωρίζετε, η διαδικασία για την πώληση ενός πλειοψηφικού πακέτου της Ολυμπιακής Αεροπορίας είναι σε εξέλιξη. Έχει δημοσιευθεί η πρόσκληση ενδιαφέροντος και αναμένουμε την ανταπόκριση της αγοράς. Πιστεύουμε ότι μέχρι το Μάρτιο θα προχωρήσουμε στην τελική διαγωνιστική διαδικασία και η είσοδος ιδιωτικών κεφαλαίων στην εταιρεία θα επιτευχθεί. Η συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων είναι μονόδρομος, αφού όπως ξέρετε ο σημερινός μέτοχος, δηλαδή το κράτος, δεν έχει τη δυνατότητα να χρηματοδοτήσει την εταιρεία με αποτέλεσμα, δεδομένης και της μακροχρόνιας κρίσης που ταλανίζει την Ολυμπιακή, ο εθνικός αερομεταφορέας να οδηγείται συνεχώς σε δυσχερέστερη θέση.

Εμείς πιστεύουμε και αυτό αναδεικνύουμε ότι η Ολυμπιακή έχει αξίες, θα είναι παρούσα και στο αεροδρόμιο των Σπάρτων και ασφαλώς μπορεί σε ένα νέο πλαίσιο, που θα είναι πιο κοντά στις ανταγωνιστικές συνθήκες της αγοράς, να έχει μία νέα προοπτική. Κάτι που θα είναι ωφέλιμο για όλους: και για την εταιρεία και για τους εργαζομένους και για το επιβατικό κοινό.

Πόσο θα βοηθήσει τις μεταφορές το νέο αεροδρόμιο των Σπάρτων;

Το αεροδρόμιο των Σπάρτων είναι ένα σύγχρονο αεροδρόμιο με δυνατότητα μεταφοράς 16 εκατομμυρίων επιβατών ετησίως. Έχει σχεδιαστεί ώστε να καλύψει τις ανάγκες για την επόμενη δεκαετία, αλλά εάν η ζήτηση αυξηθεί σε σχέση με εκείνες για τις οποίες έγινε πρόβλεψη, λόγω των Ολυμπιακών Αγώνων και της ανάπτυξης του τουρισμού, πρέπει να αξιοποιήσουμε κάθε δυνατότητα, όπως για παράδειγμα η επέκτασή του. Σε κάθε περίπτωση με το νέο αεροδρόμιο, πέραν της αύξησης της ασφάλειας των αερομεταφορών, δημιουργούνται οι προϋποθέσεις για τη συνολικότερη ανάπτυξη των μεταφορών στη χώρα μας. Θα είναι το πρώτο αεροδρόμιο της χώρας που, όταν ολοκληρωθούν τα έργα, θα είναι συνδεδεμένο με το σιδηρόδρομο καθώς και με μεγάλους οδικούς άξονες.

Για ποιο λόγο έχουν καθυστερήσει τα έργα του εκσυγχρονισμού του ελληνικού σιδηροδρόμου σε σχέση με τα άλλα μέσα μεταφοράς; Υπάρχει προοπτική αναβάθμισης των σιδηροδρομικών σταθμών και των υπηρεσιών τους στα μεγάλα λιμάνια της χώρας (διακίνηση επιβατών και εμπορευμάτων);

Ο σιδηρόδρομος και γενικότερα τα μέσα σταθερής τροχιάς πιστεύουμε ότι είναι σημαντικό στοιχείο στην προσπάθειά μας για την ανάπτυξη της επικοινωνίας και των μεταφορών. Για το λόγο αυτόν ήδη ως επιταχύνουμε κατά το δυνατόν το έργο του προαστιακού σιδηροδρόμου, ή επίσης προωθούμε το έργο του τραμ στην Αθήνα.

Όσον αφορά το γενικότερο σιδηροδρομικό δίκτυο, ο ΟΣΕ εφαρμόζει το επιχειρησιακό του πρόγραμμα σύμφωνα με τις κοινοτικές οδηγίες και παράλληλα προχωρεί στη διοικητική και λειτουργική αναδιοργάνωσή του. Πιστεύουμε ότι τα επόμενα χρόνια θα πετύχουμε την αναβάθμιση του δικτύου και των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Οι βασικοί υπό προγραμματισμό και κατασκευή σιδηροδρομικοί άξονες ταχείας κυκλοφορίας είναι οι εξής:

- Άξονας Αθénas - Θεσσαλονίκης - Ειδομένης.
- Άξονας Θεσσαλονίκης - Προμαχώνα (Αιγαίου - Ορμενίου).
- Άξονας Αθénas - Πάτρας.

Στο επιχειρησιακό πρόγραμμα του ΟΣΕ περιλαμβάνονται επίσης όλες οι απαραίτητες μελέτες για την ωρίμαση των έργων (και όχι τεχνικές μελέτες) που θα ενταχθούν στο σχέδιο ανάπτυξης του Οργανισμού, καθώς και άλλες οριζόντιες μελέτες απαραίτητες για την αξιολόγηση των έργων.

Ποιες στρατηγικές έχει υλοποιήσει ή σχεδιάζει να θέσει σε εφαρμογή το υπουργείο σας σε συνεργασία με το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας προς την επίτευξη των προγραμμάτων που αφορούν τις «συνδυασμένες μεταφορές» της Ευρωπαϊκής Επιτροπής;

Είναι σαφές, και αυτό χαρακτηρίζει την πολιτική του υπουργείου Μεταφορών, ότι οι συν-

δυασμένες μεταφορές είναι απολύτως αναγκαίες για τη γενικότερη ανάπτυξη της μεταφορικής δραστηριότητας, τη μείωση του κόστους, την ταχύτητα και την ποιοτική βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Για το λόγο αυτόν αναπτύσσουμε σε συνεργασία με όλες τις εμπλεκόμενες πλευρές και φορείς τέτοιου είδους δράσεις.

Κύριος στόχος μας είναι η αναβάθμιση του σιδηροδρομικού δικτύου να συνδυαστεί με την πρόσβαση σε βασικές μεταφορικές πύλες, όπως είναι τα λιμάνια και οι μεγάλοι οδικοί άξονες. Χαρακτηριστικότερες των συνδέσεων αυτών θα είναι οι προσβάσεις στο λιμάνι του Ικονίου, η νέα σύνδεση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης και η δημιουργία δικτύου εμπορευματικών κέντρων με κομβικά κέντρα έπειτα από μελέτη των τοπικών συνθηκών, που αφορούν κυρίως την εμπορική ανάπτυξη των περιοχών και την ευκολία πρόσβασης.

Το FAA τοποθέτησε την Ελλάδα στην κατηγορία 2 όσον αφορά την ασφάλεια των αεροδρομίων και των πτήσεων. Τι σημαίνει αυτό για τη χώρα μας;

Το FAA δεν ασχολείται με την ασφάλεια των πτήσεων, που το κάνει ο ICAO ή οι άλλοι διεθνείς οργανισμοί. Ενδιαφέρεται για τις τυπικές διαδικασίες, την εναρμόνιση των διαδικασιών αυτών με τα διεθνή πρότυπα. Εμείς έχουμε κάνει μια συνολική προσπάθεια προκειμένου να εναρμονιστούμε πλήρως.

Η προσπάθεια αυτή είναι σε πάρα πολύ καλό σημείο και μάλιστα συνέπεσε χρονικά ώστε την ημέρα που εμείς καταθέταμε στη Βουλή το σχέδιο νόμου που εναρμονίζει πλήρως τις διαδικασίες της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας με τα πρότυπα του ICAO - που δεν ήταν εναρμονισμένες -, εκείνη την ημέρα το FAA μάς είπε ότι σκέφτεται να ολοκληρώσει την κατηγοριοποίηση, η οποία έως εκείνη τη στιγμή ήταν «στον αέρα». Είναι μία εξέλιξη που θα αναταχθεί μέσα στους επόμενους τρεις μήνες, διότι πιστεύω ότι μέχρι το διάστημα εκείνο και ο νόμος θα έχει ψηφισθεί και οι διαδικασίες αυτές θα έχουν ολοκληρωθεί.



ΟΤΑΝ Ο ΔΙΚΟΣ ΣΑΣ ΦΥΛΑΚΑΣ ΑΓΓΕΛΟΣ ΞΕΚΟΥΡΑΖΕΤΑΙ



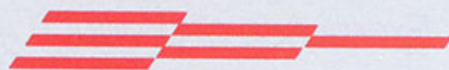
ΕΙΔΙΚΑ ΣΥΡΜΑΤΟΣΧΟΙΝΑ CASAR

Αποκλειστικοί αντιπρόσωποι: Δ. ΚΟΡΩΝΑΚΗΣ ΑΒΕΕ

Επειδή δεν μπορείτε πάντα να βασίζεστε σε κάποιον άλλο να σας προσέχει, σας προσφέρουμε τον ιδανικότερο τρόπο να κρατήσετε την ασφάλεια στα ίδια σας τα χέρια:

Τα ειδικά συρματόσχοινα CASAR, συνδυάζοντας τη δοκιμασμένη τεχνογνωσία με την πρωτοποριακή τεχνολογία, παρουσιάζουν υπεροχή σε ασφάλεια, ποιότητα, αξία και μακροζωία.

Τα ειδικά συρματόσχοινα CASAR ενδείκνυνται για εφαρμογές σε Γερανούς κατασρώματος, Τηλεσκοπικούς γερανούς παντός τύπου, Καταπέλτες, Γερανογέφυρες, Κινητούς περιστροφικούς γερανούς με αρπάγες, Φορτωτές εκφορτωτές ορυκτών, Γερανούς γενικού φορτίου, Γερανούς μετακινήσεως κοντέϊνερ, Ηλεκτρικά ανυψωτικά μηχανήματα, κλπ.



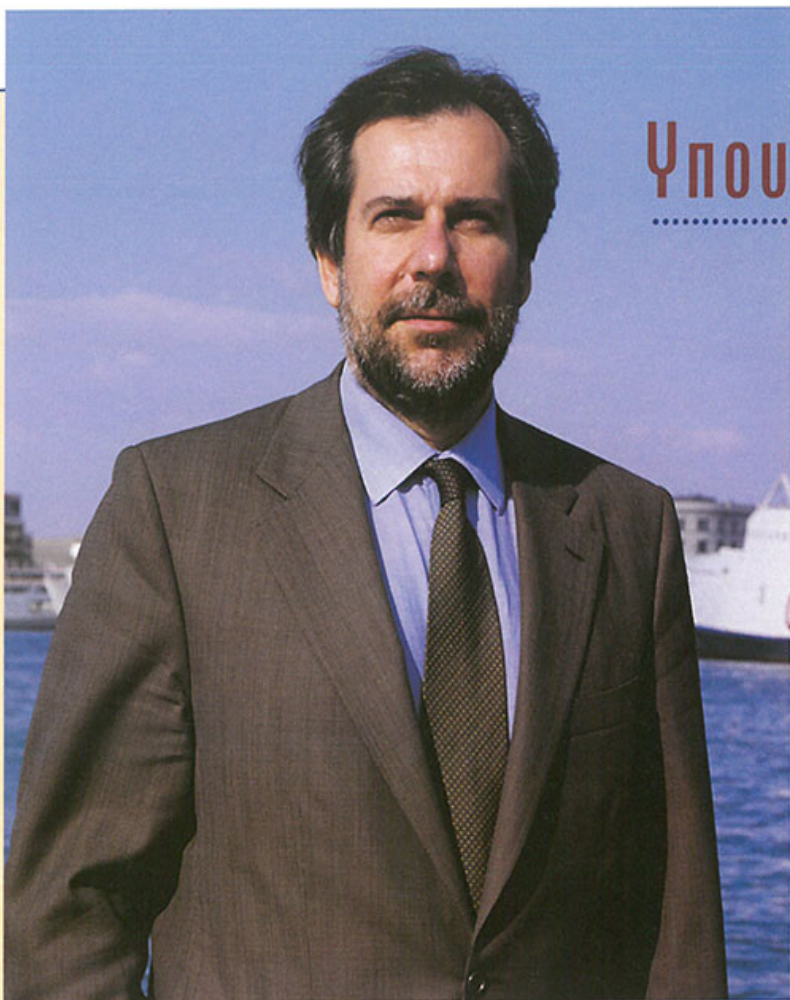
CASAR

Αποκλειστικοί αντιπρόσωποι:



D. KORONAKIS S.A.

Γραβιάς 56, 185 45 Πειραιάς • Τηλ: 4060600 (100 γραμμές)
Fax: 4612548 • e-mail: koronaki@otenet.gr • www.koronakis.gr



Υπουργικές ευχές

«Εύχομαι το Νέο Έτος να φέρει
σε όλους όσους εργάζονται
για την ελληνική ναυτιλία οικογενειακή
ευτυχία και πρόοδο.

Η καινούργια χρονιά να είναι μια χρονιά
οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης
σε αυτόν τον κρίσιμο τομέα της ελληνικής
οικονομίας, και όλοι μας να δώσουμε τις δυνάμεις
μας για την επίτευξη αυτού του στόχου. Το
περιοδικό σας στα 70 χρόνια που εκδίδεται
προσφέρει ουσιαστικά
στην ολοκληρωμένη πληροφόρηση σχετικά με
τον τομέα της ναυτιλίας.

Εύχομαι πραγματικά να συνεχίσετε και τα
επόμενα χρόνια με ζήλο και υπευθυνότητα την
προσπάθεια για αντικειμενική και έγκυρη
ενημέρωση του κοινού σας».

Χρήστος Παποντλής
Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας

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





QMS S.A and Christou Associates S.A

is a dynamic group devoted to offer a wide spectrum of Quality Maritime services to the Greek Shipping industry in Greece and worldwide.

The company quality policy is to provide services and products of such quality, which consistently meet the needs and expectations of our customers.

The companies intend to maintain and expand their quality services and become highly reputable provider of Technical, consulting and training services.



MARITIME TRAINING CENTER

Founded in 1997, is well prepared and devoted to provide a Quality, effective and recognized training to members of the Maritime community.

This quality is assured by the center's Training Management System based on the International DNV rules for Maritime Training Centers.

The center's policy is to provide efficient, systematic and relevant mandatory and non-mandatory training within the maritime field. That is to provide courses in accordance to the STCW95 requirements based on the IMO model courses as well as other courses and seminars in order to broaden the officers' knowledge on subjects concerning safety and quality.



TECHNICAL ACTIVITIES

Ship repairs, Surveys, Naval architecture hull loading and Cargo securing calculations



Panama Register Corporation

Perform surveys and inspections on Panama Flag vessels and issue certificates of compliance on behalf of PANAMA

Authorized to perform ISM certification on behalf of PANAMA

Environmental consulting services

Related to national and international laws and regulations concerning pollution control and prevention. These include drills, training, shipboard manuals and associated activities.



MANAGEMENT SYSTEMS

Its professional consulting team can take over the responsibility to design and develop Safety, Quality and Environmental Management systems and draft the relevant Management System Documentation. The design of safety, Quality and Environmental Systems are based on principal requirements of ISM Code, ISO 9000 & 14000 assurance standards.

The documentation of Management Systems is prepared for our clients into three levels:

- A quality policy manual and an organizational manual
- A set of operating procedures
- The work instructions and other support documentation



*Η κρίση στη ναυπηγοεπισκευή
έχει επηρεάσει αρνητικά την
απασχόληση και γενικά την
οικονομική και κοινωνική ζωή
του Πειραιά, οι επιπτώσεις αυτές
όμως παίρνουν δραματική μορφή,
ιδιαίτερα στο Πέραμα.*

της **Μαίρης Σορώτου - Τσανάκη**
Νομάρχη Πειραιώς



ΘΕΜΑ ΖΩΤΙΚΗΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ

Η εφαρμογή ολοκληρωμένου σχεδίου για τη Ζώνη

Η ανάλυση των οικονομικών δραστηριοτήτων του Περάματος δείχνει καθυστέρηση της ανάπτυξης του τριτογενούς τομέα. Ο δευτερογενής τομέας εμφανίζει μεγάλη εξειδίκευση και προσανατολισμό προς τη ναυπηγοεπισκευή, η οποία ευρίσκεται σε φάση έντονης ύφεσης. Άλλες μεταποιητικές δραστηριότητες εμφανίζουν μικρά ποσοστά. Η ευελιξία του εργατικού δυναμικού του Περάματος είναι μικρή. Το γεγονός ερμηνεύεται από τον εντοπισμό, στο Πέραμα, του μεγαλύτερου μέρους των ναυπηγοεπισκευαστικών δραστηριοτήτων, τα υψηλά εισοδήματα που εξασφάλιζε η ναυπηγοεπισκευή στις προηγούμενες δεκαετίες και τη γεωμορφολογική απομόνωση του Περάματος, από το Βορρά, καθώς και τον αποκλεισμό του από το θαλάσσιο μέτωπο στο Νότο. Οι επιπτώσεις για όλον τον Πειραιά είναι επίσης σημαντικές, δεν εμφανίζονται όμως με την ίδια οξύτητα, αν και η μεγάλη μείωση του όγκου των δραστηριοτήτων στη ναυπηγοεπισκευή επηρεάζει το σύνολο της οικονομικής ζωής. Η αναστροφή της πτωτικής πορείας της έχει μεγάλη σημασία για την ευρύτερη περιοχή. Οι δυνατότη-

τες που παρέχει το Γ' ΚΠΣ πρέπει να αξιοποιηθούν σε αυτή την κατεύθυνση. Οι αιτίες του βασικού προβλήματος της ανταγωνιστικότητας των ναυπηγοεπισκευαστικών επιχειρήσεων του Πειραιά ανιχνεύονται σε επιμέρους ομάδες προβλημάτων όπως χωροταξικά, υποδομών, δυνατοτήτων χρηματοδότησης και αξιοποίησης επενδυτικών προγραμμάτων, προβολής, οργάνωσης των επιχειρήσεων, οργάνωσης της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης στο σύνολό της, υψηλού συνολικού κόστους εργασίας, εργασιακών σχέσεων, κατάρτισης και εξειδίκευσης του εργατικού δυναμικού. Τα χωροταξικά προβλήματα οριοθετούν η ασφυκτική έλλειψη οργανωμένων χώρων ανάπτυξης των μεταποιητικών δραστηριοτήτων και η άναρχη συνύπαρξη των χρήσεων μεταποίησης και κατοικίας, που γενικά χαρακτηρίζει τον Πειραιά. Ειδικότερα στο Πέραμα, όπου ευρίσκεται και η καρδιά του προβλήματος, η επίλυση χωροταξικών προβλημάτων της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης σχετίζεται άμεσα με την απελευθέρωση των χώρων που σήμερα καταλαμβάνουν οι δεξαμενές καυσίμων και χημικών του Περάματος και την αξιοποίηση των χώ-

ρων, που θα ελευθερωθούν. Η κατάλληλη οργάνωση των χρήσεων στους ανωτέρω χώρους θα λύσει προβλήματα όχι μόνο του δήμου Περάματος, αλλά και της ναυπηγοεπισκευής. Σχετικές προτάσεις έχουν διατυπωθεί από τη δημοτική αρχή του Περάματος. Υπογραμμίζονται εν προκειμένω οι σοβαρές ευθύνες της Πολιτείας για τη μέχρι σήμερα αθέτηση των υποσχέσεων της περί μετεγκατάστασης των δεξαμενών... Η απελευθέρωση και επανάχρηση των χώρων των δεξαμενών θα πρέπει να υλοποιηθεί στο πλαίσιο του Γ' ΚΠΣ. Τα χωροταξικά προβλήματα των δορυφορικών μονάδων μπορούν να αμβλυνθούν με τη λειτουργία του ΒΙ.ΠΑ. Σχιστού, η κατασκευή των υποδομών του οποίου έχει καθυστερήσει σημαντικά. Σημαντική επίσης είναι η επίλυση προβλημάτων που έχουν σχέση με τη λειτουργία μεταποιητικών μονάδων στον αστικό ιστό. Στην κατεύθυνση αυτή η αποτελεσματική τροποποίηση του Π.Δ. 84/84 και η θέσπιση Κλαδικών Περιβαλλοντικών Όρων θεωρείται αναγκαία. Η δημιουργία σύγχρονων υποδομών στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη μπορεί να υλοποιηθεί στο πλαίσιο του Γ' ΚΠΣ. Προ-

βλήματα δικτύων, ελλειμνισμού, σύγχρονου και επαρκούς εξοπλισμού στους προβλήτες, κυκλοφοριακά, καθώς και η λειτουργία σύγχρονου κέντρου υγείας και περιθαλψής ατυχημάτων έχουν πρώτη προτεραιότητα για επίλυση. Στις δορυφορικές μονάδες κρίσιμα θέματα είναι η επίλυση κυκλοφοριακών προβλημάτων και η στενότητα των επαγγελματικών χώρων, που δεν είναι δυνατό να αντιμετωπιστούν αποτελεσματικά, αν δεν τροποποιηθούν οι σχετικές διατάξεις του Π.Δ. 84/84. Η δημιουργία ΒΙ.ΠΑ., ΒΙΟ.ΠΑ. με κατάλληλες υποδομές αποτελεί ριζική λύση για το υποσύνολο των μονάδων που θα εγκατασταθούν εκεί. Η αξιοποίηση αναπτυξιακών προγραμμάτων και κινήτρων αποτελεί ζήτημα ζωτικής σημασίας για τις ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις. Προϋπόθεση όμως αποτελεί η ρύθμιση των οφειλών των επιχειρήσεων προς το ΙΚΑ. Η προετοιμασία των επιχειρήσεων για την αξιοποίηση του Γ' ΚΠΣ δεν μπορεί παρά να περιλαμβάνει ευνοϊκές ρυθμίσεις σχετικές με το θέμα αυτό, ευνοϊκότερες και αποτελεσματικότερες από αυτές που έχουν μέχρι σήμερα θεσπιστεί. Είναι επιβεβλημένη η χρηματοδότηση, εκ νέου από το ΥΠΑΝΑ, δράσεων για τη δημιουργία εύκαμπτων δικτύων σε ορθολογικότερη και πιο ρεαλιστική βάση, προσαρμοσμένων στις ανάγκες των ναυπηγοεπισκευαστικών επιχειρήσεων του Πειραιά. Οι επιχειρήσεις μπορούν να γίνουν πιο ανταγωνιστικές μέσω των δικτύων, δεδομένου ότι αντιμετωπίζονται τυπικά προβλήματά τους, όπως προβλήματα marketing, σύγχρονης επιχειρηματικής οργάνωσης και προγραμματισμού, ολικής ποιότητας, προβολής κ.ά. Η θεσμοθέτηση του Μητρώου των ναυπηγοεπισκευαστικών επιχειρήσεων αποτελεί κατ' αρχάς θετική πράξη για την εξυγίανση της Ζώνης. Η καθυστέρηση όμως έκδοσης των σχετικών Π.Δ. και Υ.Α. και μιας αποτελεσματικής ρύθμισης των χρεών των επιχειρήσεων προς το ΙΚΑ έχει αναστείλει την εφαρμογή του νόμου. Η αναμόρφωση του Π.Δ. 84/84 είναι πλέον γενικώς παραδεκτή αναγκαιότητα, τόσο για περιβαλλοντικούς όσο και για αναπτυξιακούς λόγους. Εν τούτοις και παρά τις εξαγγελίες, οι σχετικές διαδικασίες στο ΥΠΑΝΑ έχουν σχεδόν παγώσει. Οι επιπτώσεις είναι αρνητικές για τις μεταποιητικές επιχειρήσεις της ναυπηγοεπισκευής και γενικότερα για το δευτερογενή τομέα στην Αττική. Οι πολυδαίδαλες, χρονοβόρες, γραφειοκρατικές διαδικασίες για την έκδοση αδειών εκτέλεσης εργασιών επί των πλοίων θα πρέπει σύντομα να απλοποιηθούν. Νέα δεδομένα δημιουργήθηκαν με την ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ. Το αίτημα για

τη δημιουργία Φορέα Διαχείρισης της Ζώνης είναι πλέον ώριμο και αναγκαίο. Ο φορέας αυτός θα πρέπει να δομηθεί ώστε να είναι σε θέση να εφαρμόσει σύγχρονες μορφές διοίκησης, να υλοποιήσει επιχειρηματικό σχέδιο με στόχο την αναζωογόνηση της ναυπηγοεπισκευής και να προωθήσει την ολική ποιότητα στις παραγωγικές της διαδικασίες. Σε επίπεδο επιχειρήσεων οι μονάδες είναι ανάγκη να υποστηριχθούν στο πλαίσιο του στόχου της ολικής ποιότητας, ώστε να προσεγγίσουν το επίπεδο της σύγχρονης και αποτελεσματικής επιχειρησιακής οργάνωσής τους. Ολική ποιότητα, με απλά λόγια, εννοούμε το οικονομικό νοικοκυρεμα μιας επιχείρησης και τη βελτίωση της ποιότητας των διοικητικών και παραγωγικών διαδικασιών και των παραγόμενων προϊόντων. Η ολική ποιότητα έχει αποτελεσματικά τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και του οικονομικού αποτελέσματος της επιχειρηματικής δράσεως. Για την επίτευξη των στόχων που οδηγούν στην ολική ποιότητα, απαραίτητη είναι η εφαρμογή των νέων τεχνολογιών πληροφορικής, ρομποτικής κ.ά. Με τη σημερινή δομή και οργάνωση των περισσότερων επιχειρήσεων της Ζώνης, η εφαρμογή νέων τεχνολογιών και διαδικασιών ολικής ποιότητας φαίνεται τόσο δύσκολη, όσο όμως είναι και αναγκαία στις σύγχρονες συνθήκες ανταγωνισμού. Συνήθως αναφερόμαστε στα μειονεκτήματα της ναυπηγοεπισκευής και αυτό βέβαια είναι λογικό, αφού ανιχνεύουμε όλοι τις δυνατότητες βελτίωσης της λειτουργίας της και μέσω αυτής την αναστροφή της πτωτικής τάσης των δραστηριοτήτων της. Είναι εξίσου σημαντικό να αναφερόμαστε, να ανιχνεύουμε και κυρίως να προβάλλουμε και τα πλεονεκτήματά, αφού αυτά κυρίως μπορούν να κάνουν τη διαφορά στο στίβο του διεθνούς ανταγωνισμού. Στον τομέα της προβολής διαπιστώνεται σοβαρό κενό και μόνο πρόσφατα, στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων του Γραφείου Βιομηχανικής Αλλαγής για τη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Πειραιά, έγιναν σημαντικά βήματα στην κατεύθυνση αυτή. Το συνολικό κόστος της εργασίας είναι υψηλό και επηρεάζει αρνητικά την ανταγωνιστικότητα των ναυπηγοεπισκευαστικών επιχειρήσεων. Παρ' όλα αυτά ένα μεγάλο μερίδιο του συνολικού κόστους ερ-

γασίας κατέχουν οι ασφαλιστικές εισφορές. Σε αντιστάθμισμα των αμέσων επιδοτήσεων που απολαμβάνουν οι ανταγωνιστές μας άλλων κρατών, όπως π.χ. της Τουρκίας, μέτρο που δεν είναι επιτρεπτό να εφαρμοστεί στην πατρίδα μας λόγω των περιορισμών της Ε.Ε., θα ήταν σκόπιμο να εξεταστεί σοβαρά μια έμμεση επιδότηση των επιχειρήσεων μέσω της μείωσης των ασφαλιστικών εισφορών. Στη βάση αυτή και σε συνδυασμό με τη ρύθμιση

των υφιστάμενων χρεών των επιχειρήσεων, θα ήταν δυνατό να επανεξεταστεί το πραγματικό κόστος στο σύνολό του και θα θεωρηθεί εφικτός ο στόχος για μια σημαντική περίοδο σταθερότητας στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη, γεγονός που θα βελτιώνει την αξιοπιστία της διεθνώς και θα αύξανε τον όγκο των εργασιών της, προς όφελος των ερ-

γαζομένων, των επιχειρήσεων, της οικονομίας του Πειραιά και της εθνικής οικονομίας.

Συμπερασματικά, η κρίση στη ναυπηγοεπισκευή έχει πολλαπλασιαστικό αποτέλεσμα και επηρεάζει αρνητικά πολλούς τομείς της οικονομικής και κοινωνικής ζωής, του Πειραιά. Το Γ' ΚΠΣ είναι δυνατό να χρηματοδοτήσει δράσεις και έργα αναγκαία για τη βελτίωση των εργασιών στη Ζώνη. Διαπιστώνεται ότι καθυστερούν ενέργειες που είναι σημαντικές, όπως είναι η αναμόρφωση του Π.Δ. 84/84, η έκδοση των πράξεων εφαρμογής για το Μητρώο Ναυπηγοεπισκευαστών, η αποτελεσματική ρύθμιση των χρεών των επιχειρήσεων προς το ΙΚΑ κ.ά. Δράσεις που σχετίζονται με την προώθηση της ολικής ποιότητας και των νέων τεχνολογιών, όπως και την αντιμετώπιση χρόνιων προβλημάτων κλίμακας, οργανωτικής δομής και νοοτροπίας των επιχειρήσεων, κρίνονται ως ζωτικής σημασίας. Η δημιουργία Φορέα Διαχείρισης της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης, η μετεγκατάσταση των δεξαμενών καυσίμων του Περάματος με ταυτόχρονη αξιοποίηση μέρους των εκτάσεων που καταλαμβάνουν για χρήσεις υποστήριξης της ναυπηγοεπισκευής, η λειτουργία του ΒΙ.ΠΑ. Σχιστού είναι επίσης θέματα κρίσιμα για το μέλλον των ναυπηγοεπισκευαστικών δραστηριοτήτων στον Πειραιά, κρίσιμα για την οικονομία και την κοινωνική ισορροπία της ευρύτερης περιοχής μας.

Η κρίση στη ναυπηγοεπισκευή

έχει πολλαπλασιαστικό

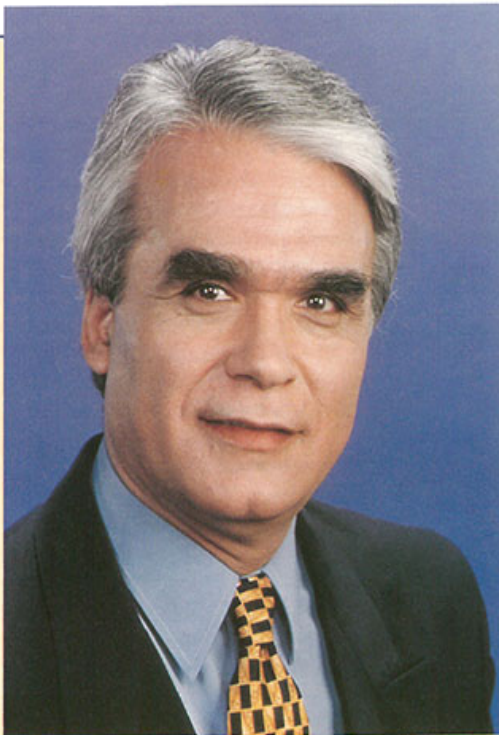
αποτέλεσμα

και επηρεάζει αρνητικά

πολλούς τομείς της οικονομικής

και κοινωνικής ζωής του Πειραιά

Ευχές από Πειραιά και Αθήνα



Χρήστος Αγαπίδης
Δήμαρχος Πειραιώς

Η πόλη του Πειραιά έχει το μοναδικό προνόμιο να αποτελεί τον τόπο όπου χτυπά η καρδιά της ναυτιλίας μας. Ο Πειραιάς, και κατ' επέκτασιν το λιμάνι του, ήταν πάντα άρρηκτα συνδεδεμένος με την ελληνική ναυτιλία, που χωρίς αμφιβολία αποτελεί σήμερα έναν από τους δυναμικότερους τομείς της οικονομίας μας.

Οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 2004, αλλά και οι προοπτικές που ανοίγονται στη νέα χιλιετία, δημιουργούν αυξημένες απαιτήσεις.

Η συμβολή του περιοδικού «Ναυτικά Χρονικά» ήταν πολύτιμη στα 70 χρόνια της κυκλοφορίας του, με τους ποταμούς μελάνης και τους τόνους χαρτί που καταναλώθηκαν από επίλεκτα στελέχη της δημοσιογραφικής οικογένειας και του ναυτιλιακού και επιχειρηματικού ρεπορτάζ, οι οποίοι έδωσαν μέσα από τις στήλες τους τον ωραίο αγώνα για αντικειμενική και έγκυρη ενημέρωση, για την ανάπτυξη της ναυτιλίας και την προσφορά της στην πατρίδα μας.

Οι σελίδες του περιοδικού φιλοξένησαν τις απόψεις των ανθρώπων της θάλασσας, τις αγωνίες τους, τα οράματά τους. Έγιναν το πεδίο ενός γόνιμου και δημιουργικού προβληματισμού.

Εκφράζω, με την ευκαιρία της συμπλήρωσης εβδομήντα χρόνων από την έκδοση του περιοδικού σας, τις θερμότερες ευχές μου στους άξιους συνεχιστές των «Ναυτικών

Χρονικών» και την προτροπή μου να συνεχίσουν στην επόμενη χιλιετία να στηρίζουν το ναυτιλιακό κόσμο και την πρόοδο της ναυτιλίας, που αναμφισβήτητα αποτελεί σήμερα ένα από τα σημαντικότερα εθνικά κεφάλαια.

Δημήτρης Αβραμόπουλος
Δήμαρχος Αθηναίων

Η συμπλήρωση 70 ετών βίου αποτελεί σε κάθε περίπτωση ένα σημαντικό εκδοτικό γεγονός, το οποίο προσλαμβάνει ακόμα μεγαλύτερες διαστάσεις όταν αυτό συνδέεται μ' ένα περιοδικό, του οποίου η προσφορά είναι αξιολογημένη στο «χρηματιστήριο αξιών» της ελληνικής ναυτικής οικογένειας.

Η προσφορά και η ουσιαστική συμμετοχή του περιοδικού «Ναυτικά Χρονικά» στα δρώμενα της ελληνικής ναυτιλίας δημιούργησε όλα αυτά τα χρόνια την εικόνα ενός «άτυπου θεσμικού» υποστηρικτή των συμφερόντων του ελληνικού εφοπλισμού και ανέδειξε τη συμβολή του Έλληνα ναυτικού στο «θαύμα» της παγκόσμιας κυριαρχίας. Πέραν όμως της αδιαμφισβήτητης συνεισφοράς του περιοδικού στην ελληνική ναυτιλία και στον Έλληνα ναυτικό, θα πρέπει να σταθούμε και σε μια άλλη πτυχή της πολύχρονης «πλεύσης» του περιοδικού.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» με εγκυρότητα, σοβαρότητα και υπεύθυνη μαχητικότητα στάθηκαν πάντα κοντά στο ανήσυχο επιχειρηματικό πνεύμα και στηρίξαν το δύσκολο

έργο του Έλληνα ναυτικού, διαμορφώνοντας «ναυτική συνείδηση» στους αναγνώστες τους.

Αυτές τις κρίσιμες στιγμές για την ελληνική ναυτιλία και τη μεταβατική περίοδο που διανύει η ακτοπλοΐα, τα «Ναυτικά Χρονικά» καλούνται να κρατήσουν ζωντανό το όνειρο της παγκόσμιας υπεροχής στα πελάγη και της κυριαρχίας στις ελληνικές θάλασσες. Δεν φθάνει όμως αυτό. Ο πολιτικός κόσμος στο σύνολό του έχει εθνικό χρέος να διασφαλίσει το πλαίσιο μιας Εθνικής Ναυτιλιακής

Πολιτικής, μέσα στο οποίο θα συνυπάρχουν αρμονικά η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου και η αξιοπρέπεια και ο σεβασμός που οφείλουμε όλοι στον Έλληνα ναυτικό.





CENTROFIN MANAGEMENT INC.

10 Diadochou Pavlou
16675, Glyfada, Athens, Greece,
Phone: + 30-1-898 3305
Fax: + 30-1-898 3231
Telex: 215529 cent gr

**"Providing safe, quality and efficient transportation services
to oil companies throughout the world"**



Modern office building in Glyfada, Athens



M/T Panagia Armata built 1998



Ship inspection in progress

- ✓ Over 20 years of experience in the shipping business
- ✓ Quality (ISO 9002) transportation services for over 1 million tons.
- ✓ Safe operations with 3-point focus: vessel - cargo - environment
- ✓ Cost effective and efficient approach
- ✓ Continuous improvement through innovation, training, flexibility
- ✓ Compatibility to market trends and investment to meet industry standards
- ✓ Dynamic new-building program



του Γιάννη Μαρίνου
Δημοσιογράφου-ευρωβουλευτή
της Νέας Δημοκρατίας

Γιατί είναι εχθρική η ελληνική κοινωνία προς τους εφοπλιστές μας;

Μολονότι ο εν εξελίξει
εξευρωπαϊσμός της
ελληνικής οικονομίας,
οι ραγδαίες επιπτώσεις
της παγκοσμιοποίησης
και η κατ' ανάγκην
διαπλοκή της
πολιτικής εξουσίας,
στην προσπάθειά της
να ελέγξει και να
επωφεληθεί από τα
αναποφεύκτως
συμβαίνοντα και
επηρεάζοντα και τα
καθήμερά, έχουν
αρχίσει να αλλάζουν
κάπως το κλίμα και
την ατμόσφαιρα μέσα
στην οποία γίνεται
δεκτός και ανεκτός ο
εφοπλισμός από την
ελληνική κοινωνία, η
αποδοκιμαστική και
εχθρική στάση της
απέναντί του
παραμένει έντονη
ακόμα και σήμερα.



ς θυμηθούμε με πόση εξοργιστική ευκολία αναζητήθηκαν δικαιολογίες υπέρ της δολοφονίας του

Κώστα Περατικού από τη «17 Νοέμβρη» πριν από τρία χρόνια ή πώς τα πιράνχας της ηλεκτρονικής δημοσιογραφίας, και όχι μόνον, κατασπάραξαν ζώντα και νεκρά, μετά την αυτοκτονία του, τον Παντελή Σφηνιά επειδή δύο επιπόλαιοι ή ανίκανοι πηλοάρχοι έριξαν στα βράχια το «Εξπρές Σαμίνα», με αποτέλεσμα να χαθούν αδιάκως 82 ανθρώπινες ζωές και να τραυματισθούν ψυχικά εκατοντάδες άλλοι. Νομίζω ότι τα περισσότερα μέλη της ελληνικής κοινωνίας αντιμετωπίζουν με έντονη δυσπιστία, αν δεν απορρίπτουν τους εφοπλιστές. Όχι σπάνια μάλιστα, εκδηλώνουν μίσος εναντίον τους ή, έστω, τους θεωρούν ξένο σώμα, με εξαίρεση ίσως όσους υποστηρίζουν ποδοσφαιρικές ομάδες.

Καθώς γεννήθηκα και πέρασα τα παιδικά μου χρόνια στη συνοικία Βαπόρια της Ερμούπολης, όπου κατοικούσαν οι Κασιώτες εφοπλιστές, με τους οποίους η οικογένειά μου βρισκόταν σε καθημερινή σχεδόν επαφή, και καθώς ο πατέρας μου, λήτρης της θάλασσας και των ανθρώπων της, ήταν αναγνώστης των «Ναυτικών Χρονικών» από τη δεκαετία του '30, σκέφθηκα στο αφιέρωμα αυτό των 70 χρόνων του ιστορικού αυτού περιοδικού να προσπαθήσω, όπως αποπειράθηκα και προ ετών, να αποκρυπτογραφήσω αυτή την αρνητική στάση των νεοελλήνων προς τους εφοπλιστές.

Εν πρώτοις, νομίζω ότι αυτή οφείλεται κυρίως στην προκλητική επιτυχία τους. Όχι τόσο γιατί τους φθονούν –που συμβαίνει και αυτό– αλλά γιατί αποδεικνύεται ότι αν ήθελλαν και προσπαθούσαν θα μπορούσαν και οι επικριτές τους να επιτύχουν πολλά. Άλλωστε, οι περισσότεροι από τους εφοπλιστές ξεκίνησαν από απλοί καπεταναίοι και πολλοί από αυτούς παραμένουν έτσι απλοί καπεταναίοι παρά τα σημερινά πλούτη τους. Στην αυτοδύναμη επιτυχία των εφοπλιστών καθρεπτίζεται εντονότερα η παταγώδης, ως φαίνεται πια, αποτυχία εκείνων που τους αποδοκιμάζουν.

Θα προσπαθήσω να εξηγήσω τι εννοώ. Και θα ξεκινήσω από την πάντα διδακτική αρχαιότητα. Πού βασίστηκε η

ακμή, ο πλούτος και η πνευματική άνθηση της αρχαίας Αθήνας; Μα αναμφισβήτητα στη ναυτιλία της. Δηλαδή, τον πολεμικό της στόλο, που κυριαρχούσε στο Αιγαίο και πέρα από αυτό, και στον εμπορικό της στόλο, που χάρις στη δύναμη του πρώτου μπορούσε ελεύθερα και ανεμπόδιστα να διασχίζει τη θάλασ-

σα της Μεσογείου και να μεταφέρει παντού εμπορεύματα, ανθρώπους, πλούτο και ιδέες. Γενικά, η οικονομική και πολιτιστική ακμή στην αρχαιότητα συμβαδίζει με τη ναυτική ακμή. Έτσι και η Ρώμη εξελίχθηκε σε αυτοκρατορία ευθύς ως απέκτησε ναυτιλία, πολεμική και εμπορική. Και θα πρέπει να έχουμε κατά νουν ότι η ακμή της δεύτερης προϋποθέτει την ύπαρξη και αποτελεσματική παρουσία της πρώ-

της. Περίτραν απόδειξη οι επί αιώνες ακμάσασες αυτοκρατορίες της Ισπανίας, της Βρετανίας, της Πορτογαλίας, της Ολλανδίας. Τη μεγάλη της ακμή την οφείλει στη ναυτιλία και η Βυζαντινή Αυτοκρατορία. Και η αρχή του τέλους της αποδίδεται στο διανοουμενισμό των πολυθαυμαζόμενων αυτοκρατόρων Λέοντος Σ' του Σοφού και Κωνσταντίνου Ζ' Πορφυρογέννητου, που μπορεί να έγραψαν πολλά περί ναυτιλίας, αλλά ελάχιστα έπραξαν γι' αυτήν όπως παρατηρεί ο ιστορικός Σαράντος Καργάκος. Ο θεωρούμενος σοφός Λέων έδωσε αμυντικό προσανατολισμό στο στόλο του και προδιέγραψε έκτοτε την παρακμή του. Από τότε οι Βυζαντινοί αυτοκράτορες άρχισαν να προσφεύγουν στη βοήθεια των στόλων διάφορων ιταλικών πόλεων (Πίζας, Βενετίας, Γένοβας) με αποκορύφωμα το εγκληματικό λάθος του Βασιλείου Β' του Βουλγαροκτόνου, ο οποίος εκχώρησε τα πρώτα εμπορικά προνόμια στους Ιταλούς. Το έτος 1005 ο τόσο θαυμαζόμενος, και θεωρούμενος ο μέγιστος των Βυζαντινών αυτοκρατόρων, υπέγραψε έτσι την έναρξη της διαδικασίας αφανισμού του Βυζαντίου. Ένας άλλος αυτοκράτορας, που διεκρίνετο για την παιδεία του, ο Ανδρόνικος Β' Παλαιολόγος (1281–1318), ολολιήρωσε το έγκλημα. Θεώρησε τη συντήρηση του πολεμικού στόλου της αυτοκρατορίας ως περιττή επιβάρυνση. (Όπως καλή ώρα κάποιοι δικοί μας «προοδευτικοί» δεν θέλουν την Ελλάδα πολεμικά ισχυρή.) Πίστεψε ότι τις ανάγκες μπορούσαν να καλύψουν οι Γενουάτες. Γι' αυτό διέλυσε τον πολεμικό στόλο του και κράτησε μόνο 20 πλοία. Έτσι, η ναυτική άμυνα, αλλά και το διά θαλάσσης εμπόριο, της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας περιήλθαν στους Ιταλούς, και με αυτόν τον τρόπο υπεγράφη η ηττητική πράξη θανάτου της Βασιλεύουσας περίπου 150 χρόνια προτού ο τελευταίος αυτοκράτο-

Οι περισσότεροι

από τους εφοπλιστές

ξεκίνησαν από απλοί καπεταναίοι

και πολλοί από αυτούς

παραμένουν έτσι

απλοί καπεταναίοι

παρά τα σημερινά πλούτη τους

ρας Κωνσταντίνος Παλαιολόγος πέσει επί των επάξεων, καθώς μάταια περίμενε από τους ξένους πολεμικούς και εμπορικούς στόλους να σπάσουν τον αποκλεισμό των Οθωμανών και να φέρουν στην πολιορκημένη Βασιλεύουσα στρατό, όπλα και προπαντός τρόφιμα και λοιπά εφόδια.

Ποιοι σύγχρονοι Έλληνες τα γνωρίζουν αυτά; Αφού τίποτα σχετικό δεν διδάσκεται στα σχολεία μας και ουδόλως απασχο-

λούν τους διανοούμενούς μας, ακόμα και τους περισσότερους ιστορικούς; Δύο σχετικά αφιερώματα του «Οικονομικού Ταχυδρόμου» την εποχή που ήμουν διευθυντής του (3–6–1993 και 30–12–1993) δεν μπόρεσαν καν να συγκινήσουν και προβληματίσουν. Ευτυχώς, τουλάχιστον στην Ιστορία, η οποία διδάσκεται ακόμη στα σχολεία μας, δεν μπορεί να αποκρυβεί ότι χωρίς την εμπορική ναυτιλία, που ανέπτυξαν οι Έλληνες επί Τουρκοκρατίας, δεν θα μπορούσε να ευδοκιμήσει η Επανάσταση του 1821, στην οποία οι Έλληνες πηλοκτήτες και ναυτικοί τα έδωσαν όλα, καθώς τα εμπορικά πλοία τους έγιναν πολεμικά και τα πληρώματά τους ηρωικοί πολεμιστές. Ενώ οι εφοπλιστές της εποχής άνοιξαν τα σεντούκια και τα υπόγειά τους και πρόσφεραν στο έθνος όσα είχαν αποθησαυρίσει. Παρά δε την καταστροφή που επήλθε από τις πολεμικές επιχειρήσεις, οι Έλληνες καρβοκύρηδες, στην ανεξάρτητη πια, έστω και μικροσκοπική, Ελλάδα γρήγορα ανασυγκροτήθηκαν και έκτοτε ανέπτυξαν έναν ραγδαία πολλαπλασιαζόμενο εμπορικό στόλο, που σύντομα κυριάρχησε όχι μόνο στη Μεσόγειο, αλλά βαθμιαία σε όλες τις θάλασσες, για να φθάσει σήμερα να είναι ο πρώτος παγκοσμίως από πλευράς πηλοκτησίας και εκ των πρώτων υπό ελληνική σημαία.

Αξίζει εδώ για την ιστορία να υπενθυμίσω πόσο αποφασιστική υπήρξε η συνεισφορά του ελληνικού εμπορικού στόλου στη νίκη κατά του Άξονα στον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, αφού τα πολυάριθμα πλοία του πύκνωναν όλες τις νηοπομπές που μετέφεραν τρόφιμα, όπλα και στρατό μεταξύ των δύο ημερών του Ατλαντικού, και όχι μόνον. Όλα αυτά θα έπρεπε να κάνουν τους Έλλη-

νες να αισθάνονται υπερήφανοι και ευγνώμονες σε κείνους που συνιστούν τον πιο δυναμικό τομέα της ελληνικής οικονομίας, την εμπορική της ναυτιλία. Και όμως, συμβαίνει μάλλον το ακριβώς αντίθετο. Οι εφοπλιστές θεωρούνται στην Ελλάδα ένα είδος πειρατών, που κερδίζουν άνομα και αφορολόγητα χρήματα, τα οποία σπαταλούν σε πολυτελή διαβίωση και δεν προσφέρουν τίποτα στη χώρα και στο λαό της, ενώ οι ναυτικοί μας αναφέρονται μεν ως παράδειγμα σκληρά εργαζόμενων και κινδυνευόντων συμπολιτών μας, αλλά η Πολιτεία (και η κοινωνία) ούτε για τη ναυτιλιακή εκπαίδευση ενδιαφέρεται ούτε για την προβολή του επαγγέλματος του ναυτικού ούτε για τη στήριξη του ασφαλιστικού τους ταμείου, την οικονομική αποδυνάμωση του οποίου υπονόμωσε με την ένταξη σε αυτό διαφόρων αλξίπτωτιστών άσχετων προς το ναυτικό επάγγελμα. Επί 45 χρόνια που είμαι δημοσιογράφος ακούω σε συλλογιστήρια, φοιτητικές εκδηλώσεις, σε προεκλογικές ομιλίες, σε ραδιοφωνικές και τηλεοπτικές συζητήσεις ή διαβάζω σε εφημερίδες, σε οικονομικές αναλύσεις και πολιτικά προγράμματα, ότι πρέπει να τεθεί τέρμα στην ασυδοσία των εφοπλιστών, να φορολογηθούν βαριά και να πάψουν να εκμεταλλεύονται τους Έλληνες ναυτικούς, που θαλάσσοπνίγονται προς χάριν τους.

Προς τι αυτό το μίσος και η μανία διώξεως; Η προσωπική μου άποψη είναι ότι ο βαθύτερος κύριος λόγος (πέραν του φθόνου) έγκειται στο γεγονός ότι η ελληνική εμπορική ναυτιλία είναι ο μόνος ίσως παραγωγικός κλάδος της οικονομίας μας, ο οποίος είναι διεθνώς ανταγωνιστικός και κινείται χωρίς επιδοτήσεις και προστατευτικά δεκανίκια από το κράτος. Αυτό συνιστά μια καθαρή πρόκληση για τον μέσο Έλληνα, ο οποίος πιστεύει ότι δεν μπορεί να επιβιώσει χωρίς την κρατική προστασία, χωρίς επιδοτήσεις, δασμούς, προνόμια, και εν γένει τη θαλαπωρή του Δημοσίου, και που αποδίδει τις όποιες αποτυχίες και την εν γένει μιζέρια του στο ότι φταίνε τα ξένα μονοπώλια και οι πολυεθνικές, τα οποία υποτίθεται ότι επί 24ώρου βάσεως βυσοδομούν εναντίον του και προσπαθούν να τον ξεζουμίσουν και εξοντώσουν. Η ναυτιλία μας, οι εφοπλιστές μας του απέναντι και του υπενθυμίζουν καθημερινά ότι μοιζούν Έλληνες

**Οι εφοπλιστές μας
τα κατάφεραν θαυμάσια διεθνώς
χωρίς βοήθεια και εξάρτηση
και άρα αποδεικνύεται
ότι όταν θέλει ο Έλληνας
μπορεί και δεν του φταίνει
οι άλλοι αν δεν προκόβει**

Υπάρχει και ένας δεύτερος αλληλένδετος λόγος. Η ελληνική Πολιτεία δύσκολα μπορεί να «βάλει χέρι» στα πλοία τους και να εφαρμόσει και σε κείνους ό,τι έκανε η.χ. εις βάρος της ελληνικής βιομηχανίας για να μην την αφήσει να γίνει διεθνώς ανταγωνιστική και συνεπώς ανεξάρτητη από το κράτος και τη χρηματοδοτική κηδεμονία του. Δεν μπορεί να τους καταστήσει προβληματικούς, τουλάχιστον εκείνους που έχουν ποντοπόρα πλοία. Παράλληλος είναι και ένας τρίτος λόγος. Τα πανίσχυρα, και από τα κόμματα κατευθυνόμενα, εργατικά συνδικάτα δεν μπορούν να σταματήσουν την εφοπλιστική δραστηριότητα, να οδηγήσουν στο δέσιμο των ποντοπόρων πλοίων, στην κατάληψή τους από τα πληρώματα, ώστε να έλθει το κομματικό κράτος να τους υπαγορεύσει τους όρους του.

Βλέπετε, οι ποντοπόροι εφοπλιστές έχουν τρία ακαταμάχητα πλεονεκτήματα που τους καθιστούν σχεδόν άτρωτους:

Πρώτον, η ναυτιλιακή τους δραστηριότητα δεν εξαρτάται από μεταφορές από και προς την Ελλάδα, αλλά είναι διεθνής. Άρα, το κράτος δεν μπορεί να τους εκβιάσει με την απειλή διακοπής ναυλώσεων ή με αυθαίρετες τιμολογήσεις, όπως κάνει σε μια φαρμακοβιομηχανία ή ένα εργοστάσιο λιπασμάτων, που η παραγωγή τους εξαρτάται εν πολλοίς από την ελληνική αγορά και τις κρατικές προμήθειες. Δεύτερον, μπορούν ανά πάσαν στιγμή να αλλάξουν τη σημαία των πλοίων τους και να τα νομιμοποιήσουν σε κάποια άλλη χώρα, που δεν δίνει το ιδιωτικό κεφάλαιο και τους εφοπλιστές (έτσι έγινε η Κύπρος μεγάλη ναυτιλιακή δύναμη) και, τρίτον, η χρηματοδότησή τους γίνεται από το διεθνές χρηματοπιστωτικό σύστημα και ελάχιστα από τις ελλη-

νικές (κρατικές κατά κανόνα) τράπεζες, οι οποίες θα μπορούσαν να τους κόψουν τις πιστώσεις ή να τους εξοντώσουν με τα υψηλά πανωτόκια τους και να καταστήσουν εύκολα προβληματικές τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, όπως έκαναν και κάνουν για πλήθος μεγάλες και μικρές ελληνικές βιομηχανίες, βιοτεχνίες, ξενοδοχεία ή για την ακτοπλοΐα. Δύο λοιπόν είναι οι μείζονες προκλήσεις τους που εξαγριώνουν την ελληνική κοινωνία και τον καθρέφτη τους, στον οποίο βλέπουν μονίμως το πρόσωπό τους οι τρομοκράτες της «17 Νοέμβρη» και οι πολυπληθείς υποστηρικτές και οι κρυφοί θαυμαστές της. Η πρώτη, ότι οι εφοπλιστές μας τα κατάφεραν θαυμάσια διεθνώς χωρίς βοήθεια και εξάρτηση και άρα αποδεικνύεται ότι όταν θέλει ο Έλληνας μπορεί και δεν του φταίνει οι άλλοι αν δεν προκόβει. Και η δεύτερη, ότι δεν έχουν την ανάγκη του ελληνικού κράτους και των μηχανισμών που κυριαρχούν σε αυτό, και συνεπώς με τη σειρά του και αυτό δεν μπορεί να τους καταστήσει υποχείριό του.

(Αναφέρομαι φυσικά στην ποντοπόρο εμπορική ναυτιλία και όχι στην ακτοπλοΐα - ουδεμία σχεδόν σχέση μεταξύ των δύο - η οποία ταλανίζεται από πληθώρα προβλημάτων και ως υποχείριο ενός καταπιεστικού και εκβιαστικού κράτους και των κομματιζόμενων συνδικάτων. Η ακτοπλοΐα μόνο μέσω σκευωρών διαδρόμων διαπλοκής και διαφθοράς μπορεί μέχρι τώρα να επιβιώνει και ήδη προσπαθεί να εκουυχρονιστεί και χειραφετηθεί εν όψει άρσεως του καμποτάζ για να μην έλθουν οι ξένοι και εκτοπίσουν τους Έλληνες εφοπλιστές.)

Θα αρκούσαν φυσικά τα προαναφερθέντα για να εξασφαλιστεί η εχθρότητα της ελληνικής κοινωνίας κατά των Ελλήνων εφοπλιστών. Πολύ περισσότερο που κανείς (και στο «κανείς» περιλαμβάνω και τα συνδικαλιστικά όργανα του εφοπλισμού) δεν φροντίζει να ενημερώσει επαρκώς την ελληνική κοινή γνώμη ότι η επιχειρηματική τους δραστηριότητα και συνεπώς τα κέρδη τους δεν πραγματοποιούνται στην Ελλάδα και ότι έτσι εξηγείται γιατί πληρώνουν λίγους φόρους στο ελληνικό Δημόσιο. Και ακόμα επειδή δεν έχουν εξασφαλίσει προσβάσεις στα μέσα ενημέρωσης, ώστε να πληροφορούνται οι Έλληνες ποιο είναι το δυναμικό της ναυτιλίας μας, πόσους ναυτικούς απασχολεί, πόσο συμβάλλει στο εθνικό εισόδημα, πόσο συνάλλαγμα προέρχεται από αυτήν. Και κανείς δεν διανοήθηκε να χρησιμοποιήσει το κύρος, την επιρροή και τις διασυνδέσεις τους, ακόμα και την ίδια την επιχειρηματική τους δραστηριότητα, ως μέσον και όπλο προώθησης των ελληνικών συμφερόντων



διεθνώς, να τους χρησιμοποιήσει ως πρέσβεις καλής θελήσεως στους διεθνείς κύκλους, ως αγωγούς διαφώτισης για τα εθνικά μας θέματα.

Αυτή η αρνητική στάση, αυτή η αγνόηση, αυτός ο ακήρυκτος πόλεμος κατά των Ελλήνων εφοπλιστών, οφείλεται και σε έναν άλλο πολύ σοβαρό λόγο. Είναι επί αιώνες η ζωντανή απόδειξη του αβάσιμου των μαρξιστικών θεωριών περί του καπιταλισμού. Η συσσώρευση κεφαλαίου, ο αυξανόμενος ανταγωνισμός και η εξαφάνιση των αναγκών περιθωρίων κέρδους θα έπρεπε να τους είχε οδηγήσει στην αλληλοεξόντωση και τον αφανισμό, όπως όφειλαν να πράξουν για να επαληθευτεί ο μέγας προφήτης του περασμένου αιώνα Κάρλοθς Μαρξ, ο οποίος ως ιδρυτής μιας

πανίσχυρης κοσμικής θρησκείας επηρέασε τις τύχες του κόσμου επί 150 τουλάχιστον χρόνια. Όμως, δεν συνέβη αυτό, πράγμα που έχει εξοργίσει τους διεκδικητές της μόνης αλήθειας, που υποτίθεται ότι είναι η μαρξιστική. Αντίθετα, οι εφοπλιστές μας διέψευσαν επίσης τον Μαρξ και στην πρόβλεψη ότι οι μεγάλες καπιταλιστικές δυνάμεις δεν αφήνουν τους μικρούς να αναπτυχθούν και να επιβιώσουν. Άρα, και η μικρή επιχείρηση είναι θύμα της μεγάλης. Η μικρή και οικονομικά ασήμαντη Ελλιάς χλευάζει τον Μαρξ και τους απειράριθμους οπαδούς του, έχοντας αναδείξει τη μεγαλύτερη εμπορική ναυτιλία του κόσμου. Πρόκειται για μια ασυγχώρητη πρόκληση για έναν λαό, ως ιδεολογία του οποίου κυριαρχεί πάντα ο υπαρκτός σοσιαλισμός,

ακόμα και στο υποσυνείδητο των περισσότερων πολιτικών και διανοουμένων της συντηρητικής παράταξης, που υποτίθεται ότι πιστεύει στην ελεύθερη οικονομία.

Η κυριαρχία του μεταπρατικού εμπορίου, οι δουλειές του ποδαριού και η κερδοσκοπία της ασύδοτης παραοικονομίας, σε αghαστή συνεργασία με την πολιτική εξουσία, δεν επέτρεψαν ποτέ στην αστική τάξη της Ελλάδας να ωριμάσει και ανδρωθεί και να ανταποκριθεί στο ρόλο της ως μοχλού εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης και συνεπώς οικονομικής προόδου. Καπιταλισμός δεν υπάρχει στην Ελλάδα παρά μόνον με τη μορφή των στυγνών κρατικών μονοπωλίων. Οι πιο ανελέητες εκμεταλλεύτριες τάξεις ανευρίσκονται στα συνδικάτα των κρατικών μονοπωλίων κοινής ωφέλειας και στην αναπόσπαστη σχέση τους με τους κομματικούς μηχανισμούς! Το βλέπουμε αίφνης καθημερινά στο χλευασμό της κυβερνήσεως και στην καταταλαιπώρηση του ελληνικού λαού από την Ολυμπιακή, από τα συνδικάτα των εργαζομένων στην καθαριότητα των δήμων, από τους ασταμάτητα απεργούντες καθηγητές και δασκάλους κοκ.

Επομένως, ήταν και παραμένει φυσικό οι άρχουσες τάξεις

που κυβερνούν τη χώρα μας να πολεμούν με κάθε τρόπο την εγκαθίδρυση του καπιταλισμού και στην Ελλάδα. Έτσι ο εφοπλισμός, όπως και η μεγάλη βιομηχανία, είναι οι απόβλητοι στη χώρα μας, ενώ οι ονομασίες εφοπλιστής και βιομήχανος θεωρούνται ταυτόσημοι του ληστή και δράκουλα, που ρουφούν το αίμα του λαού. Η διαφορά μεταξύ των δύο κλάδων έγκειται στο ότι, ενώ τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις δεν μπορεί το κράτος να τις πολεμήσει, διότι έτσι θα τις διώξει εκτός Ελλάδος, όπου άλλωστε κυρίως εδρεύουν, με τις βιομηχανίες τα πράγματα είναι πιο απλά. Από τη στιγμή που το κεφάλαιο γίνεται εργοστάσιο, μηχανήματα και κτίρια, τα οποία δεν μπορούν να εξαχθούν στο εξωτερικό ή να αλληλέξουν σημαία, καθίσταται έρμαιο ενός διοικητικού συστήματος, το οποίο ουδέποτε κατάλαβε τι θα πει διεθνής ανταγωνιστικότητα, ουδέποτε σκέφθηκε ότι ο καλύτερος τρόπος για να έχει υγιή έσοδα ο κρατικός προϋπολογισμός είναι να διευκολύνει την ανάπτυξη, τον εκσυγχρονισμό και την κερδοφορία των επιχειρήσεων, ουδέποτε αντελήφθη ότι η κατασπατάληση των δημοσίων πόρων, τα διογκωμένα ελλείμματα και η ως εκ τούτου υπερχρέωση της οικονομίας είναι οι κύριοι υπαίτιοι του πληθωρισμού, της στασιμότητας και της αδυναμίας εκσυγχρο-



ασφαλιστικές εισφορές θα δικαιολογούσαν τις υψηλότερες συντάξεις και την καλύτερη ιατροφαρμακευτική περίθαλψη. Καθώς είναι οι περισσότεροι άτρωτοι από τους Έλληνες εργοδότες, θα έπρεπε να είναι και οι περισσότεροι μαχητικοί και υπέρ των συνεργατών τους ναυτικών και υπέρ της αναγέννησης και του εκσυγχρονισμού της πατρίδας μας. Πάντως, μερικοί –ελάχιστοι δυστυχώς– με το κοινωφελέες και εθνικό έργο που προσφέρουν, όχι μόνον βοηθούν αποτελεσματικά προς την κατεύθυνση αυτή, αλλά έχουν αρχίσει να κερδίζουν την εκτίμηση του ελληνικού λαού.

Προσδοκία, όχι μόνο δική μου, αλλά και πολλών Ελλήνων θα ήταν να αντιδράσουν στο μέλλον

με γνώμονα την περίφημη ρήση του Τζον Κένεντι: «Αντί να διερωτάσθε τι κάνει η πατρίδα για εσάς, να σκέφτεσθε τι κάνετε εσείς για την πατρίδα». Πιθανόν να διερωτηθούν –σε ένα τόσο αρνητικό κλίμα που μόλις και με τόσο μελανά χρώματα περιέγραψα– τι θα μπορούσαν να κάνουν. Και όμως, ακριβώς τώρα είναι οι συνθήκες καλύτερες παρά ποτέ. Η ιδεολογία που τους καθιστούσε εχθρούς και αποβήκτους έχει χρεοκοπήσει, ο κοινωνικός ιστός στην Ελλάδα έχει διαρραγεί επικινδύνως, το πολιτικό σύστημα παραπαίει και κινείται σπασμωδικά και αμήχανα, οι νέοι μάταια αναζητούν κάποια πρότυπα και κάποιες αξίες για να διαμορφώσουν όραμα, ώστε να αγωνιστούν για την υλοποίησή του. Η οικονομική και επιχειρηματική επιτυχία των εφοπλιστών μπορεί εύκολα να δελεάσει και να προκαλέσει την τάση μίμησης και άμιμης. Αν δίπλη στην αναμφισβήτητη οικονομική επιτυχία τους, που είναι το κατεξοχήν εντυπωσιακό στην υλιστική εποχή μας, καλλιεργήσουν στάσεις και προσφορά που θα προδίδουν ηθική ευαισθησία, αυταπάτη και αληθινη γνήσια προς τον πάσχοντα, είτε είναι ο συνάνθρωπός μας είτε είναι η ίδια η πατρίδα μας, τότε βαθμιαία θα μπορούσαν από αποδιονομαζοί να εξελιχθούν σε πρότυπα για τις νεότερες γενιές. Και πιστεύω ότι πλήθος είναι οι νέοι που, μοιλονότι τους θεωρούμε συχνά επιπόλαιους, ανεύθυνους, αμαθείς και ανεπρόκοπους, εντούτοις έχουν και ηθικό εξοπλισμό και επαρκείς γνώσεις και ευγενείς φιλοδοξίες για να εργαστούν σκληρά και να επιτύχουν όχι μόνον ως άτομα, αλλά και ως μέλη μιας κοινωνίας και μιας πατρίδας που περνά και πάλι μια πολύ δύσκολη και ίσως επικίνδυνη μεταβατική περίοδο της ιστορίας της.

σμού της εθνικής οικονομίας μέσω των παραγωγικών επενδύσεων.

Η κάποια ανοχή, που τελευταία παρέχεται στο εφοπλιστικό κεφάλαιο, οφείλεται μάλλον στο ότι οι Έλληνες τους βλέπουν ως καλούς τουρίστες, αφού έρχονται τακτικά στη χώρα, κτίζουν βίλλες, φέρνουν τα πλωτά παλάτια τους και ξεδεύουν αρκετά κατά τις επισκέψεις τους, τους φιλοξενούν ενίοτε και στα κότερά τους. Δηλαδή, η ιδιωτική τους ζωή και οι ιδιωτικές τους δαπάνες ανταποκρίνονται στις προσδοκίες του μεταπρατικού και καταναλωτικού κατεστημένου που κυβερνά τον τόπο. Μοιλονότι και έτσι ορισμένοι εφοπλιστές ενοχλούν, γιατί κάποιοι –δυστυχώς ολόένα και ολιγοριθμότεροι– διαθέτουν κάποιες μικρές ή μεγάλες περιουσίες για κοινωφελή και φιλανθρωπικά έργα, πράγμα που προκαλεί την άρχουσα ιδεολογία, η οποία τους θέλει άληπτους, τσιγγούνηδες, που δεν δίνουν του αγέλη τους νερό. Περίτρηνη απόδειξη της αλήθειας αυτής είναι η ατέρμων περιπέτεια του Ωνάσιου Καρδιοχειρουργικού Κέντρου, η άρνηση της κυβέρνησεως να το αφήσει να λειτουργήσει ελεύθερο κατά τη βούληση των δωρητών που επιθυμούν και τη σωτήρια επέκτασή του, και η επιτυχάνουσα φοβούμαι ανίερη προσπάθειά τους να το καταντήσουν βαθμιαία όπως τα

άλλα νοσοκομεία –αχούρια του Εθνικού Συστήματος Υγείας.

Όπως προανέφερα, και οι ίδιοι οι εφοπλιστές φρονώ ότι δεν κάνουν σχεδόν τίποτα για να αλλιάξουν τη δυσμενή εικόνα που έχει σχηματίσει για εκείνους η κοινή γνώμη. Δεν έχουν καθόλου σχέσεις με τα μέσα ενημέρωσης, ούτε οργανωμένες υπηρεσίες δημοσίων σχέσεων για να επικοινωνούν με την κοινή γνώμη.

Νομίζω επίσης ότι δεν εκμεταλλεύονται κατά τον καλύτερο τρόπο την κατ' ανάγκην στενή σχέση τους με τους ναυτιληθέντες, με τους Έλληνες εργαζόμενους στα πλοία τους. Βρίσκονται συχνά σε αντιπαλότητα, ενώ θα μπορούσαν να είχαν κοινό μέτωπο κατά των εν Ελλάδι εχθρών τους και ιδιαίτερα του αντίκρου ελληνικού κράτους. Σκέπτομαι, ά.χ., πόσο κοντά τους και πόσο μαχητικούς συμμάχους θα είχαν τους πραγματικούς –το τονίζω– ναυτικούς, που επανδρώνουν τα πλοία τους, αν συνέπρατταν μαζί τους σε μια κοινή προσπάθεια για να εμποδίσουν να καταντήσει το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο εκτροφέο κηφήνων, και από πλεονασματικό και ευημερούν ίδρυμα κοινωνικής ασφάλισης να οδηγηθεί στη χρεοκοπία και να δίνει –αν τις δίνει– συντάξεις που φθάνουν μόλις το 40% του μισθού των ναυτικών. Και αυτό, μοιλονότι και οι δικές τους κρατήσεις και οι εφοπλιστικές



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 —



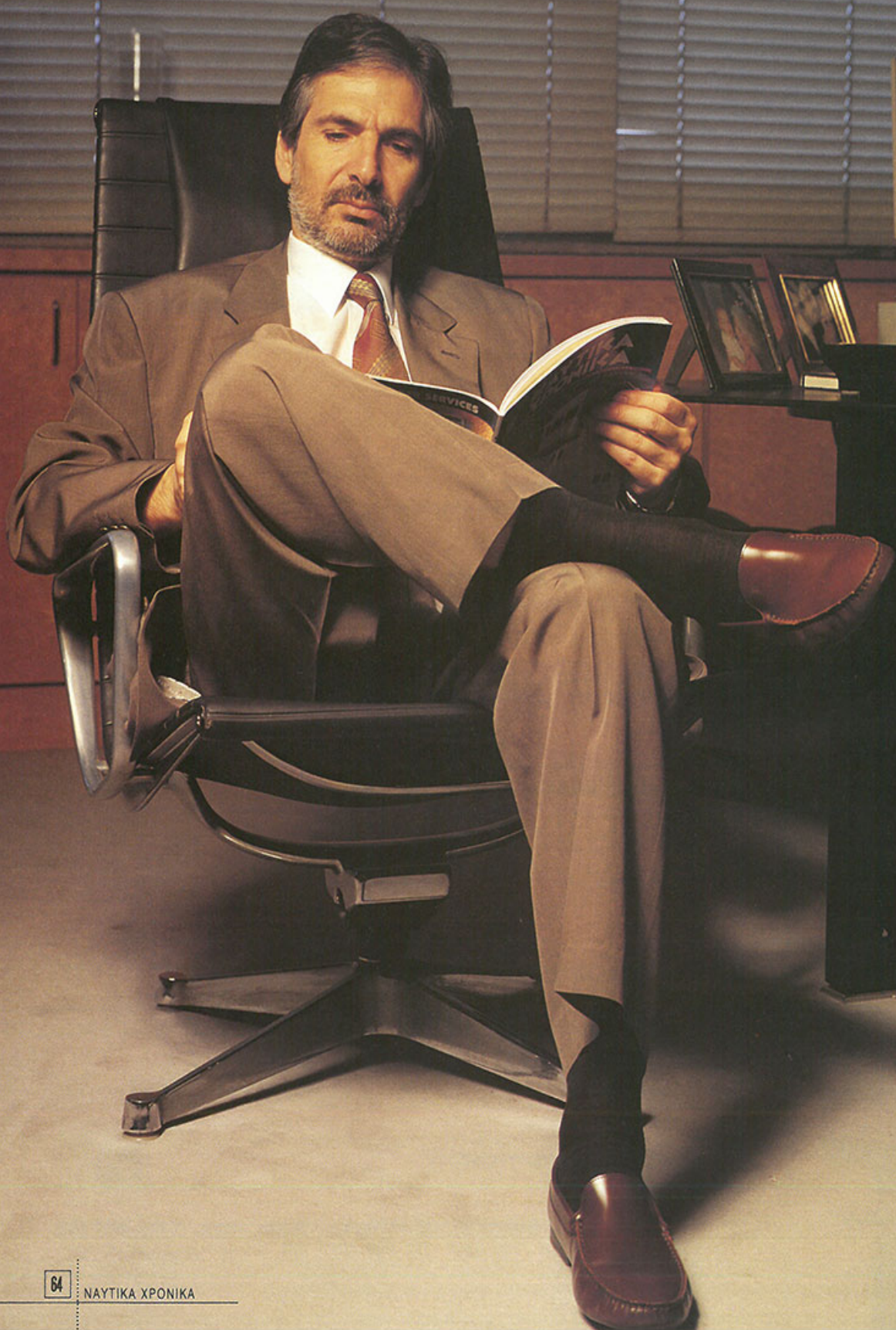
shark marine paints —



safety equipment —

στον Νάσο Πουλακίδα

Η έλλειψη ελλήνων αξιωματικών επηρεάζει τον επαναπατρισμό των πλοίων



Κατάγεται από τις Οινούσσες, έναν παραδοσιακό ναυτότοπο, και ως γόνος εφοπλιστικής οικογένειας ασχολείται με τα ναυτιλιακά από μικρός. Κρατάει αποστάσεις, αποφεύγει τη δημοσιότητα και όταν αποφασίζει να δώσει συνέντευξη, όπως λέμε στη δημοσιογραφική γλώσσα, «βγάζει ειδήσεις».

Ο Γιάννης Κ. Λύρας έχει διατελέσει αντιπρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών από το 1991 έως και το '97. Εκείνη τη χρονιά εκλέχθηκε πρόεδρος στην ΕΕΕ, ενώ το Φεβρουάριο του 2000 επανεκλέχθηκε στη θέση του προέδρου.

Με την ευκαιρία συμπλήρωσης 70 χρόνων από το πρώτο τεύχος κυκλοφορίας των «Ναυτικών Χρονικών», ο κ. Γ. Λύρας αναφέρεται σε συνέντευξή του στο περιοδικό μας, στις σχέσεις της Ένωσης με την πολιτική ηγεσία του ΥΕΝ, την ΠΝΟ, στην εικόνα του ελληνικού νηολογίου, στη λειτουργία των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, στην εκπαίδευση των Ελλήνων ναυτικών.

Επί πλέον, ο πρόεδρος της ΕΕΕ δίνει απαντήσεις για το ΝΑΤ, για την ποιοτική ναυτιλία και το πρόσφατο νομοσχέδιο για την είσοδο της ποντοπόρου στο ΧΑΑ.

Κύριε πρόεδρε, πολλοί απλώς προκλήσεις των καιρών μεταβάλλουν καθημερινά την εικόνα της παγκόσμιας ναυτιλίας. Σε ποιο επίπεδο βρίσκονται σήμερα οι σχέσεις με το ΥΕΝ; Με την ΠΝΟ;

Σε επίπεδο συνεργασίας και συνεχούς ανταλλαγής απόψεων που ασφαλώς αποβλέπουν στην κατά το δυνατόν ορθή αντιμετώπιση των προβλημάτων της ναυτιλίας. Οι εκάστοτε αναφυόμενες διαφορές απόψεων δεν συνιστούν για την Ένωση Εφοπλιστών, λόγω μη προαγωγής της συνεργασίας αυτής, που όπως γνωρίζετε έχει παράδοση πλέον του μισού αιώνα. Το αυτό ισχύει και για τις σχέσεις μας με την ΠΝΟ, η οποία εκπροσωπεί και χειρίζεται τα συμφέροντα των ναυτικών. Η προσπάθεια που καταβάλλεται, στο πλαίσιο της παραδοσιακής τριμερούς συνεργασίας, πιστεύω ότι πρέπει όχι μόνο να συνεχισθεί αλλά και περαιτέρω να ενισχυθεί. Στην εποχή μας με τις πολλοπλές προκλήσεις το μόνο «εργαλείο» για συνεργασία, και επομένως για πρόοδο, είναι ο διαρκής διάλογος.

Πρόσφατα υποστηρίζατε ότι η δεκαετία του '90 ήταν δεκαετία χαμένων ευκαιριών. Πιστεύετε πως θα αλλάξει το τοπίο τώρα, με τη νέα ηγεσία του ΥΕΝ;

Βεβαίως και πιστεύω ότι την τελευταία δεκαετία του 20ού αιώνα υπήρξαν ευκαιρίες για την ενίσχυση των παραγωγικών σχέσεων

ναυτιλίας και οικονομίας που δεν αξιοποιήθηκαν, ίσως γιατί δεν βοήθησε η εκάστοτε συγκυρία στη χώρα μας. Η ναυτιλία των Ελλήνων είναι πάντα μια μεγάλη δύναμη και η Ελλάδα έχει ανάγκη από τις υπηρεσίες που προσφέρει. Θα μπορούσε υπό άλλες συνθήκες να προσφέρει πολύ περισσότερα, αρκεί η Πολιτεία να την εμπιστευθεί και να την ενισχύσει. Πιστεύω, λοιπόν, ότι ο εφοπλισμός το θέλει και το επιδιώκει αυτό. Ενδεχομένως να διαφέρουν οι τρόποι προσεγγίσεως των ζητημάτων. Κάποια στιγμή ελπίζουμε ότι θα εντοπίσουμε τον πιο πρόσφορο. Γιατί οι καιροί αλλιάζουν και οι αποφάσεις και οι χειρισμοί πρέπει γρήγορα να προσαρμόζονται στα νέα δεδομένα.

Πώς κρίνετε το έργο των διαφόρων επιτροπών -από εκπροσώπους του υπουργείου, της ΕΕΕ και της ΠΝΟ- που πρόσφατα ολοκλήρωσαν τις εργασίες τους για την ανταγωνιστικότητα της ποντοπόρου ναυτιλίας;

Να σας πω, υπήρξε μια ενδιαφέρουσα ανταλλαγή απόψεων πάνω στο κρίσιμο θέμα της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου. Είναι ενθαρρυντικό, δε, ότι προέκυψε συμφωνία σε όλα τα θέματα με εξαίρεση το επίμαχο θέμα των υποχρεωτικών συνθέσεων. Ακόμα και σε αυτό, όμως, δεν υπήρξε διαφωνία ως προς τις ενδεχόμενες κοινωνικές επιπτώσεις. Όπως γνωρίζετε, οι

θέσεις της ΕΕΕ είναι ότι αυτές θα είναι ελάχιστες έως μηδαμινές. Αλλά όπως και σεις είπατε, οι εξελίξεις τρέχουν και η προσαρμογή στην πραγματικότητα κάποια στιγμή θα συντελεσθεί. Το θέμα είναι ποιος υπερασπίζεται την πραγματικότητα. Η Ένωσή μας πιστεύει ότι είναι αυτή, αντικρίζοντας τα πράγματα πέρα από το συντεχνιακό και με καθαρά εθνικό πρίσμα.

Το ελληνικό νηολόγιο έχει παρουσιάσει θετική εικόνα. Στο διάστημα Ιανουαρίου-Οκτωβρίου οι εγγραφές ανήλθαν σε 121 και οι διαγραφές σε 71. Είναι η πρώτη φορά την τελευταία 4ετία που εμφανίζεται τέτοια αναλογία, με παράλληλη ενίσχυση της δυναμικότητας. Πώς το σχολιάζετε αυτό;

Το σχολιάζω με ιδιαίτερη ικανοποίηση, διότι αποδεικνύει την πεποίθησή μας ότι ο Έλληνας εφοπλιστής προσπαθεί πάντα να φέρει στα εθνικά χρώματα τα πλοία του, ακόμα και όταν είναι οριακές οι συνθήκες που του το επιτρέπουν. Όλοι θέλουμε και όλοι προσπαθούμε να σταματήσει το ρεύμα της φυγής και της αποφυγής του νηολογίου. Γι' αυτό συζητούμε και γι' αυτό επιδιώκουμε να ρυθμιστεί το πρόβλημα της ανταγωνιστικότητας στο πλαίσιο, μάλιστα, μιας ευέλικτης κοινοτικής πολιτικής για τη ναυτιλία. Θα πρέπει όμως να σημειώσω ότι η παραγωγή νέων πλοίων, από τις αθρόες παραγγελίες των τε-

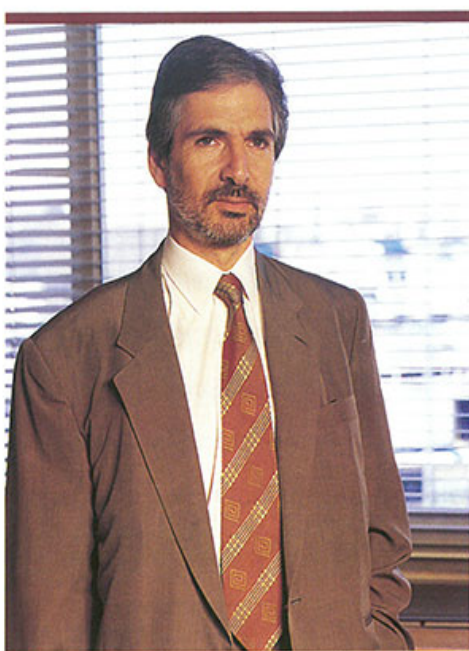
λευταίων ετών, είναι κατά την άποψή μου ο κύριος λόγος αυτής της ανάκαμψης του νηολογίου που παρατηρήσατε. Το θέμα είναι το πώς, με ποιον τρόπο θα διασφαλίσουμε και στο μέλλον την παρουσία των πλοίων αυτών κάτω από τα εθνικά χρώματα.

Ένα τεράστιο τμήμα του στόλου των Ελληνικών βρίσκεται υπό ξένες σημαίες. Αυτό δεν είναι ευχάριστο σε κανέναν. Μπορεί και πώς ν' αλλάξει αυτό το σκηνικό;

Σας παραπέμπω στα όσα μέχρι στιγμής είπαμε, προσθέτοντας ένα μόνον αλλά πολύ σημαντικό παράγοντα: τη σοβαρή πλέον έλλειψη επαρκών Ελληνικών αξιωματικών και κυρίως Α' πλοίαρχων και μηχανικών. Τα πολλά πλοία που διαχειρίζονται οι Έλληνες, πρέπει κάποια στιγμή να τροφοδοτήσουν τη δύναμη του νηολογίου μας, εφόσον ληθούν τα προβλήματα και διασφαλισθούν σταθερά οι αναγκαίες προϋποθέσεις. Μην ξεχνάμε ότι η ναυτοπία βρίσκεται εκτεθειμένη συνεχώς σε σκληρό διεθνή ανταγωνισμό. Οποιαδήποτε λογική πέρα από την αλήθεια αυτή, δεν μπορεί να τη βοηθήσει να αντιμετωπίσει τους αντιπάλους της. Και βεβαίως δεν μπορεί να βοηθήσει τον επαναπατρισμό της.

Να περάσουμε σε ένα άλλο κεφάλαιο. Κατά πόσον είσαυτε ευχαριστημένος από τη λειτουργία των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού; Τι θα πρέπει να αλλάξει ώστε οι Έλληνες ναυτικοί να αποκτήσουν καλύτερη εκπαίδευση;

Υπάρχει πράγματι κρίσιμο πρόβλημα ναυτικής εκπαίδευσης. Θα έλεγα πρόβλημα δομικών αλλοιώσεων και όχι απλών βελτιώσεων στα έως σήμερα ισχύοντα πλαίσια. Η τεχνολογία έχει σαρώσει ό,τι το παραδοσιακό στο σύγχρονο πλοίο και κατά συνέπεια ο νέος αξιωματικός πρέπει να διαμορφωθεί σε διαφορετικά από τα παλαιά πρότυπα. Πρέπει πριν απ' όλα να είναι ένας τεχνοκρά-



Για μας, «ποιοτικό πλοίο»

είναι αυτό που έχει

υψηλό δείκτη ασφάλειας,

δεν ρυπαίνει το περιβάλλον

και είναι συγχρόνως κερδοφόρο.

της με όλη τη σημασία του όρου. Δεν νομίζω ότι οι Ακαδημίες, όπως λειτουργούν σήμερα, είναι προσαρμοσμένες προς αυτή την κατεύθυνση. Η Ένωσή μας έχει υποβάλει τις προτάσεις της για μία σε βάθος εκπαιδευτική μεταρρύθμιση, που γρήγορα πρέπει να τεθούν στο τραπέζι των συζητήσεων.

Η ναυτιλία προσφέρει τεράστιο αριθμό θέσεων εργασίας και στη στεριά. Έχουν αλλάξει προς το καλύτερο οι εξυπηρετήσεις (π.χ. τηλεπικοινωνίες) που παρέχονται τα τελευταία χρόνια από την Πολιτεία;

Δεν θα έλεγα ότι υστερούμε, ιδίως στον τομέα των τηλεπικοινωνιών, πα-

ρά το γεγονός ότι καθημερινά οι απαιτήσεις αυξάνουν εφόσον η τεχνολογία δημιουργεί συνεχώς και νέα δεδομένα.

Όμως, το πρόβλημα του Πειραιά, ως πολεοδομικού συγκροτήματος με σοβαρά κοινωνικά και κυκλοφορικά προβλήματα, βρίσκεται καθημερινώς μπροστά μας, μπροστά στον κόσμο που απασχολείται στα ναυτιλιακά γραφεία. Η μετακίνηση προς, από και μέσα στην πόλη, ιδίως στη λιμενική περιοχή, πολλές φορές είναι βασανιστική. Επί πλέον θα μπορούσαν να απλοποιηθούν και να γίνουν αποτελεσματικότερες οι διαδικασίες που άπτονται της εν γένει εξυπηρέτησής της ναυτιλιακής επιχειρήσεως στη χώρα μας.

Το NAT θα επιδοτηθεί και το 2001 με 124 δισ. δρχ. από τον κρατικό προϋπολογισμό. Πιστεύετε ότι μπορεί να αλλάξει κάτι προς το καλύτερο, στο συγκεκριμένο ταμείο;

Το πρόβλημα του ασφαλιστικού ταμείου του ναυτικού με τον καιρό επιδεινώνεται. Και γι' αυτό η Ένωσή μας έχει κάνει προτάσεις ριζικής αντιμετώπισής του, σε ανύποπτο χρόνο. Ας ελπίσουμε ότι θα δοθεί ευκαιρία για μια αποφασιστική λύση του προβλήματος, τώρα που η κυβέρνηση σκέπτεται να ανοίξει το

ασφαλιστικό σε εθνική κλίμακα. Ας μην ξεχνάμε ότι η νοσούσα κατάσταση του ταμείου αποτελεί σημαντικό αντικίνητρο για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα όσο μένει σε εκκρεμότητα.

Η «ποιοτική ναυτιλία», μία ασφαλής, φιλική προς το περιβάλλον, αποτελεσματική και κερδοφόρα ναυτιλία, θα επικρατήσει τελικά; Για το ατύχημα του «Erika» τελικά πιστεύετε ότι δεν θα προωθηθούν ακραία μέτρα, αλλά θα επικρατήσουν λογικές φωνές;

Ο ελληνικός εφοπλισμός, υποστηρικτής της «ποιοτικής ναυτιλίας», έχει πάρει σαφείς θέσεις πάνω στο θέμα αυτό σε όλα τα διεθνή και κοινοτικά fora. Και έχει υποδείξει την ανάγκη του σαφούς προσδιορισμού του «ποιοτικού πλοίου» όπως και τον προσδιορισμό του υποβαθμισμένου. Για μας, πάντως, «ποιοτικό πλοίο» είναι αυτό που έχει υψηλό δείκτη ασφάλειας, δεν ρυπαίνει το περιβάλλον και είναι συγχρόνως κερδοφόρο. Όσον αφορά τα μέτρα που εισηγήθηκαν μετά το ναυάγιο του «Erika», η ΕΕΕ έδωσε μάχη προκειμένου αυτά να εκλογικευθούν με ευθύνη του IMO και να μην γίνουν αντικείμενο περιφερειακών ρυθμίσεων. Νομίζω ότι η προσπάθεια αυτή, με τη συνεργασία των Ευρωπαίων συναδέλφων μας, βρίσκεται ήδη σε καλό δρόμο.

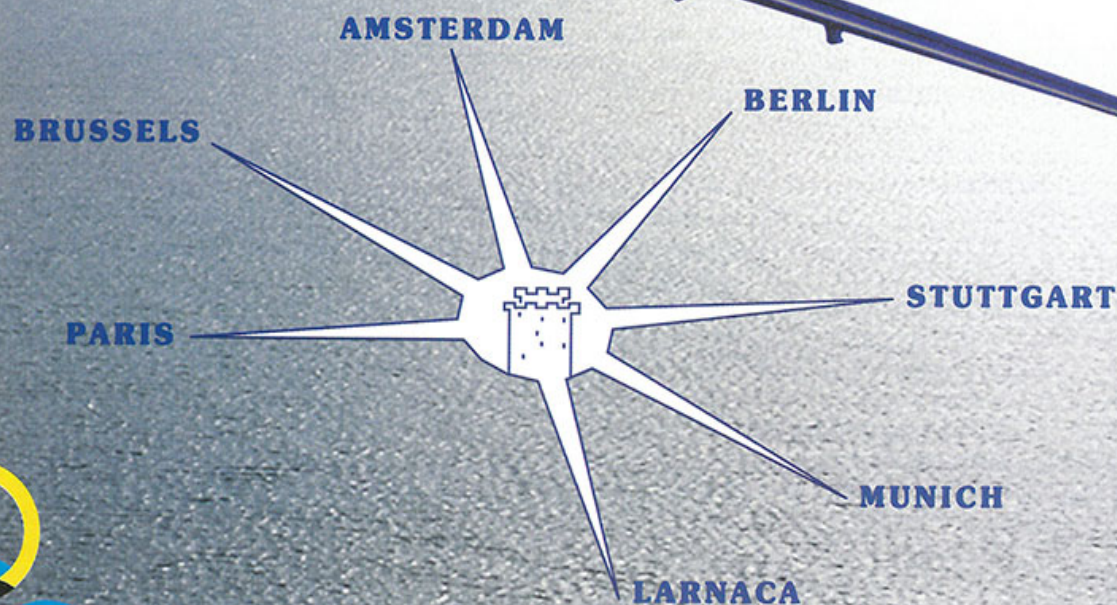
Ένα σχόλιο για το νομοσχέδιο εισόδου της ναυτοπίας στο ΧΑΑ. Θέσεις της ΕΕΕ δεν ελήφθησαν υπ' όψιν στη διαμόρφωση του νομοσχεδίου. Από εδώ και εμπρός ποιες είναι οι προβλέψεις σας;

Το σχόλιό μου είναι ότι πολλές ρυθμίσεις που περιελήφθησαν στο σχετικό νομοθέτημα δεν έχουν λάβει σοβαρά υπ' όψιν την ιδιορρυθμία της ελληνικής επιχειρήσεως παρά τις παρατεταμένες διαβουλεύσεις. Το μέλλον θα δείξει αν η θέση αυτή είναι η σωστή.

Κλείνοντας θα ήθελα την άποψή σας για τα «Ναυτικά Χρονικά» και την 70χρονη ιστορία που μέχρι και σήμερα έχουν γράψει στο χώρο της ναυτιλίας.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» υπήρξαν καθοδηγητικό όργανο των εξελίξεων για το μεγαλύτερο μέρος του 20ού αιώνα υπό την διεύθυνση του σεβαστού Δημήτρη Κωττάκη. Ένας αιώνας που η ελληνική ναυτιλία κυριολεκτικά μεγάλωσε. Κατά συνέπεια, η συμβολή του περιοδικού στην ανάπτυξη της ναυτιλίας είναι αδιαμφισβήτητη και θα έλεγα, ιστορική. Εύχομαι και στη νέα δεκαετία που εισέρχεται, τα «Ναυτικά Χρονικά» να συνεχίσουν αυτή την προσφορά, αντλώντας από την παράδοση 70 χρόνων υπεύθυνης και ουσιαστικής δημοσιογραφίας.

fly with the wings of experience



OLYMPIC
AVIATION



του Ε. Γ. Ε. Εμπειρίκου
Προέδρου Greek Shipping Cooperation Committee

Ανάγκη ισχυρής παρουσίας στους διεθνείς οργανισμούς



Στην πρωτοχρονιάτικη έκδοσή σας θα αναφερθώ για λίγο στη βασική υποχρέωση των ναυτιλιακών χωρών για την ανάπτυξη, προβολή και υποστήριξη της ναυτιλιακής τους πολιτικής στους διεθνείς οργανισμούς.

Οι χώρες που είναι ή επιδιώκουν να γίνουν ναυτιλιακές, δηλαδή που έχουν φροντίδα για τη μικρή ή μεγάλη ναυτιλία τους που στηρίζεται στην προσφορά του μεταφορικού της έργου στην παγκόσμια αγορά, πέρα από τα θεμελιώδη και θεσμικά μέτρα σε εθνικό επίπεδο, που εξασφαλίζουν την οργάνωση, ανάπτυξη και ανταγωνιστική λειτουργία της, έχουν υποχρέωση παράλληλα για την προβολή και υποστήριξη της ναυτιλιακής τους πολιτικής σε διεθνές επίπεδο. Τούτο επιτυγχάνεται μόνο με την οργάνωση δυνατής παρουσίας και ελεύθερο και τεκμηριωμένο λόγο στους διεθνείς οργανισμούς, που ρυθμίζουν κανονιστικά τη λειτουργία της ναυτιλίας στο διεθνή χώρο.

Η ανωτέρω ενέργεια των ναυτιλιακών χωρών (Flag states) είναι αναγκαία και επιβεβλημένη διότι στους διεθνείς οργανισμούς, με πρώτο και κυρίαρχο τον IMO, επικρατούν συνήθως οι θέσεις των μη ναυτιλιακών χωρών (Port states) που αντικρίζουν τη ναυτιλία με διαφορετικές κάθε φορά επιδιώξεις και πολιτικές και εμπορικές σκοπιμότητες, π.χ., προώθηση της βιομηχανίας τους, επιβολή περιβαλλοντολογικών υπερβολών ή ακόμη και άντληση υπερβολικών αποζημιώσεων. Συνέπεια των επιδιώξεων αυτών είναι αδικαιολόγητες επιβαρύνσεις της ναυτιλίας και διαστρέβλωση του υγιούς ανταγωνισμού.

Ειδικότερα για την ευρωπαϊκή ναυτιλία, της οποίας το 40% σχεδόν είναι υπό ελληνική σημαία, οι εξελίξεις αυτές είναι ιδιαίτερα εμφανείς και δυσάρεστες. Τούτο

συμβαίνει διότι επιηρόσθετα τον τελευταίο καιρό η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υιοθετεί και προωθεί θέσεις που φαίνεται να αγνοούν ότι υπάρχει ευρωπαϊκή ναυτιλία που δραστηριοποιείται και αναπτύσσεται στη διεθνή παγκόσμια αγορά. Είναι δε πολύ ατυχές και δυσάρεστο, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή να επιδιώκει να παραγνωρίζει ή και να αγνοεί τις απόψεις των ναυτιλιακών χωρών-μελών της και επιηρόσθετα, με τις ισχύουσες διαδικασίες στην Ευρωπαϊκή Ένωση, να προωθεί και επιβάλλει τις απόψεις της θέτοντας στο περιθώριο, ουσιαστικά άφωνες, τις χώρες που διαφωνούν με τις επιλογές της.

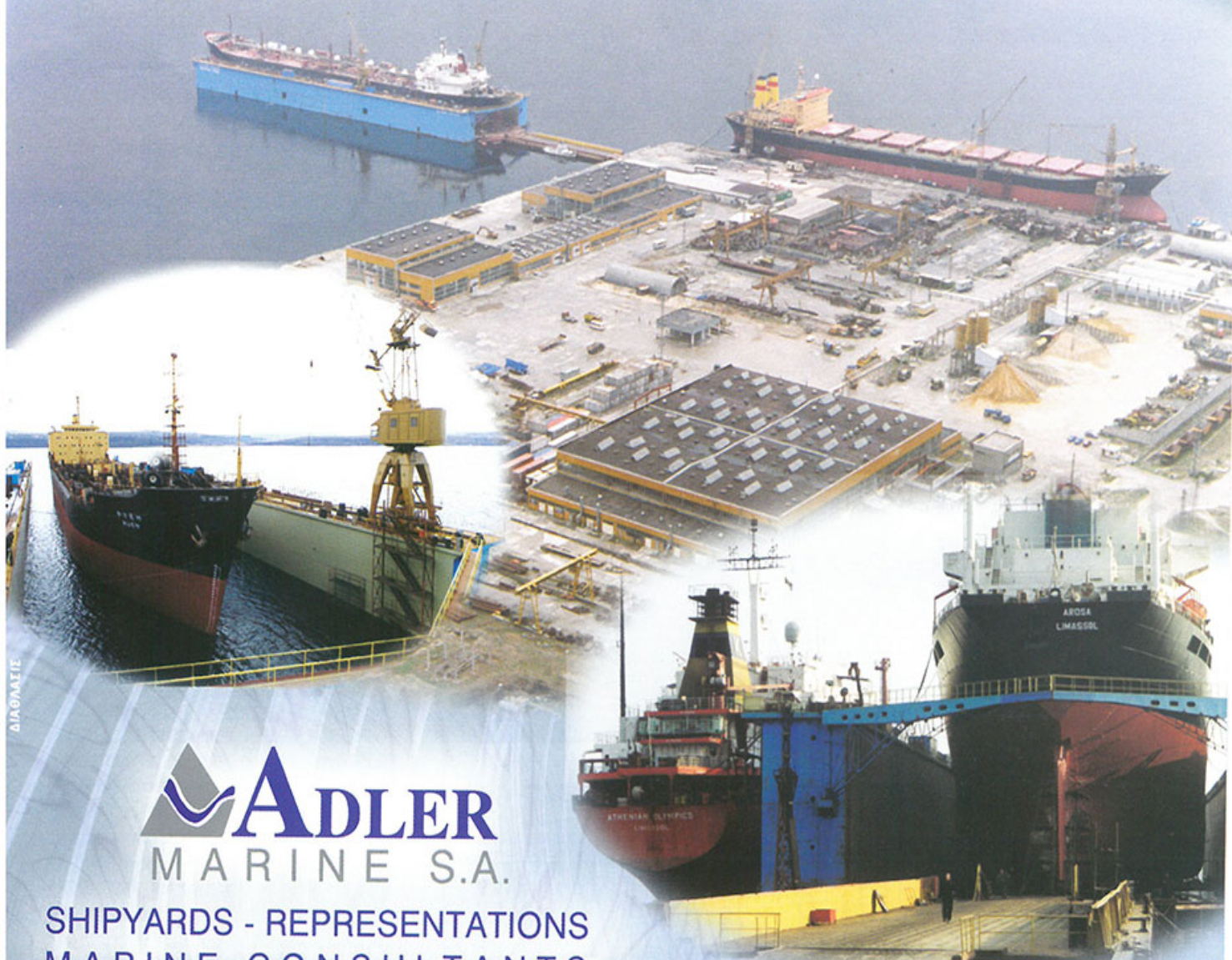
Θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι πρόσφατες ενέργειες των Βρυξελλών επιβεβαιώνουν το γεγονός ότι δεν ελήφθησαν υπόψη οι βασικές αρχές της ευρωπαϊκής στρατηγικής για την ανάπτυξη της ευρωπαϊκής ναυτιλίας που έθεσε ο προηγούμενος επίτροπος Μεταφορών κ. Κίνκ.

Είναι προς τούτο επιβεβλημένο οι ναυτιλιακές χώρες με μικρή ή μεγάλη ναυτιλία να αναπτύξουν περισσότερες πρωτοβουλίες και να αυξήσουν την παρουσία και επιρροή τους στους διεθνείς οργανισμούς που συμμετέχουν, με υποβολή πολλών και τεκμηριωμένων προτάσεων, όπου να προβάλλονται έγκαιρα οι θέσεις τους, σε συνδυασμό με την ανάπτυξη αρτίας επαγγελματικής εκπροσώπησης έμπειρης στις διεθνείς διαδικασίες και πρακτικές.

Με τον τρόπο αυτό θα είναι δυνατόν να αντιμετωπισθούν οι πολιτικές και εμπορικές σκοπιμότητες, που συνεχώς επιδιώκουν να παρεισφρέουν, και να επιλυθούν τα κατά καιρούς αναφυόμενα θέματα, με μελέτη και λύσεις που προάγουν πραγματικά τη ναυτική ασφάλεια και την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος.



DOLPHIN 1 Co. Ltd.
SHIPYARD
VARNA - BULGARIA



ADLER
MARINE S.A.

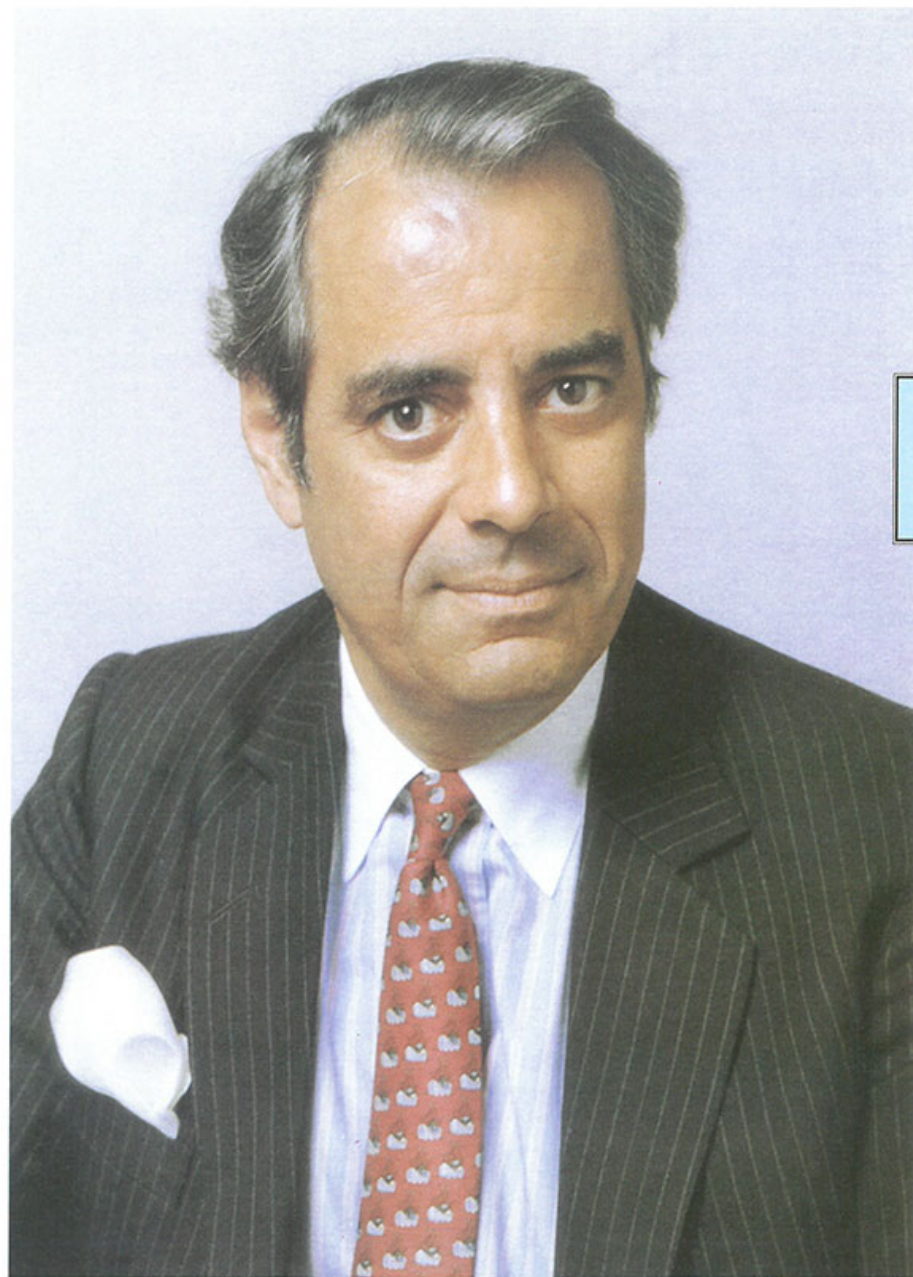
SHIPYARDS - REPRESENTATIONS
MARINE CONSULTANTS

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

TLX.: 213052 ADLER GR, E-mail: adlermar@internet.gr

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

FAX: (+35952) 483464 - 483166



του Στάθη Κουλουκουντή
Διευθυντή της Rethymnis &
Kulukundis Limited,
αντιπρόεδρου του Greek Shipping
Co-operation Committee

Ο Έλληνας εφοπλιστής και ο Έλληνας ναυτικός και ιδίως εκείνοι με καταγωγή από τα νησιά της Ελλάδας θεωρούν τη θάλασσα ένα σημαντικό μέρος της ζωής τους. Ο Έλληνας ναυτικός αγαπάει τη θάλασσα, τη χαιρείται, τη διασκεδάζει, τη σέβεται και, όταν χρειάζεται, τη φοβάται. Επομένως, ο Έλληνας ναυτικός καταλαβαίνει πολύ καλά την ανάγκη προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Έτσι το 1982, πριν ακόμα πάρει η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος την προτεραιότητα που έχει σήμερα, ξεκίνησε η πρωτοβουλία του Hellenic Marine Environment Protection Agency (HELMEPA). Η HELMEPA ήταν μια τελείως εθελοντική πρωτοβουλία και αρχική ιδέα του αείμνηστου εφοπλιστή και ευεργέτη Γεωργίου Π. Λιβανού, η οποία ιδέα, τελικά, υιοθετήθηκε σαν κοινή προσπάθεια του εφοπλισμού και των εργαζομένων. Ο στόχος της HELMEPA ήταν, και μέχρι σήμερα εξακολουθεί να είναι κάτι πολύ φυσικό για τον Έλληνα ναυτικό, η αγωγή της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος σε όλους τους τομείς της ναυτιλίας.

Κατά την τελευταία δεκαετία, περίπου, και μετά την προσάρτηση του δεξαμενόπλοιου «Exxon Valdez», η προστασία του περιβάλλοντος έγινε η μεγαλύτερη προτεραιότητα - η μεγαλύτερη απαίτηση των διεθνών κυβερνήσεων, και γενικότερα της κοινωνίας, στη ναυτιλία. Άμεση συνέπεια της προσάρτησης του «Exxon Valdez» ήταν ο νόμος των ΗΠΑ, Oil Pollution Act, 1990 (OPA '90), ο οποίος επέβαλε το δεξαμενόπλοιο διπλών τοιχωμάτων σαν μελλοντικό σχέδιο κατασκευής πλοίων και επίσης επέβαλε μακροχρόνιο πρόγραμμα απόσυρσης, από τα αμερικανικά χωρικά ύδατα, των δεξαμενόπλοιων μονών τοιχωμάτων. Ο OPA '90 ανάγκασε τους εφοπλιστές να εφαρμόσουν στα δεξαμενόπλοιά τους λεπτομερέστατα σχέδια εκτάκτων μέτρων για περιπτώσεις συμβάντων ρύπανσης και να έχουν συμβληθεί με εταιρείες απορρύπανσης, οι

Η ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ

του θαλάσσιου περιβάλλοντος

οποίες έχουν τη δυνατότητα να ανταποκριθούν ανά πάσα στιγμή σε οποιοδήποτε μέρος των τοπικών υδάτων των ΗΠΑ.

Έγινε μεγάλη συζήτηση με τις Αρχές των ΗΠΑ για την αποτελεσματικότητα του δεξαμενόπλοιου διπλών τοιχωμάτων. Ενώ από την αρχή ήταν αποδεκτό από όλους ότι το πλοίο διπλών τοιχωμάτων θα βοηθούσε σε περιπτώσεις προσαράξεων ή συγκρούσεων χαμηλής ενέργειας, δηλαδή σε περιπτώσεις που το πλοίο προχωρεί με χαμηλή ταχύτητα, θα μπορούσε να χειροτερέψει την κατάσταση σε περιπτώσεις υψηλής ενέργειας οπότε ίσως θα πλημμύριζαν οι κενοί χώροι, κάνοντας πιο δύσκολες τις εργασίες ανέλιξης του πλοίου. Επίσης αναφέρθηκε και η πιθανότητα διαρροής πετρελαίου από τις δεξαμενές φορτίου στους κενούς χώρους δημιουργώντας κίνδυνο έκκρισης.

Οι Αρχές των ΗΠΑ αγνοούσαν τα επιχειρήματα αυτά και βασιστήκανε στην πρόσθετη προστασία, σε περιπτώσεις χαμηλής ενέργειας, που προσφέρει το δεξαμενόπλοιο διπλών τοιχωμάτων.

Ίσως η μεγαλύτερη δυσκολία που προέκυψε από τον ΟΡΑ '90 στη ναυτιλία ήταν η επιβολή απεριόριστης ευθύνης για τυχόν ζημιές που θα προκύψουν από διαρροή πετρελαίου, είτε σε περίπτωση βαριάς αμέλειας είτε σε περίπτωση παράβασης νόμου των ΗΠΑ. Ο φόβος, λοιπόν, ως συνέπεια της απεριόριστης ευθύνης σύμφωνα με τον ΟΡΑ '90, ήταν ότι ένας εφοπλιστής θα μπορούσε, ανά πάσα στιγμή, σε περίπτωση ρύπανσης πετρελαίου, να παύσει να υπάρχει σαν εφοπλιστής. Αυτός ο φόβος έπεισε μερικούς εφοπλιστές να αποσυρθούν τελείως από τον τομέα των δεξαμενόπλοιων ή, τουλάχιστον, να μη στέλνουν τα δεξαμενόπλοιά τους στις ΗΠΑ. Η απόσυρση αυτή, μερικών εφοπλιστών, από τη θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου στις ΗΠΑ δεν θα είχε σημαντική συνέπεια στην αμερικανική οικονομία διότι ο στόλος των δεξαμενόπλοιων ευρισκόταν διαρκώς την τελευταία δεκαετία (εκτός από τον τελευταίο χρόνο) σε φάση πλεονάσμα-

τος. Επομένως, πάντοτε υπήρχαν αρκετοί εφοπλιστές με αρκετά δεξαμενόπλοια να υπερ-ικανοποιήσουν τη ζήτηση των ΗΠΑ για διεθνή θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου, παρόλο το σοβαρότατο κίνδυνο που προέκυπτε από την απεριόριστη ευθύνη για ζημιές ρύπανσης πετρελαίου.

Σχεδόν ακριβώς δέκα χρόνια μετά την προσαράξη του «Eckon Valdez», στις 12 Δεκεμβρίου 1999, έγινε η κατάρρευση και καταβύθιση του υπό σημαίας Μάϊτας δεξαμενόπλοιου «Erika». Έχοντας υπόψη τον ΟΡΑ '90, οι δημοσιογράφοι αμέσως προβλήσανε ως συνέπεια του συμβάντος αυτού, το EUR-OPA '00. Δεν είχαν και άδικο. Παρόλο που τα στελέχη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ομολογούσαν ελεύθερα ότι η κατάρρευση και καταβύθιση του «Erika» δεν είχε καμία σχέση με διπλά τοιχώματα και δεν θα σωζόταν το πλοίο έστω και εάν η κατασκευή του ήταν από σχέδιο διπλών τοιχωμάτων, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προχώρησε αμέσως, για λόγους «πολιτικής πίεσης», να απαιτήσει δεξαμενόπλοια διπλών τοιχωμάτων σε ευρωπαϊκά ύδατα και να επισημειώσουν την απόσυρση δεξαμενόπλοιων μονών τοιχωμάτων. Για να μην προχωρήσει σε μια τέτοια νομική πρωτοβουλία μονομερώς, όπως δεν είχαν διστάσει να κάνουν οι ΗΠΑ, πριν από δέκα χρόνια, μετέπεισε τον ΙΜΟ, που είχε ήδη περάσει σχετική διεθνή σύμβαση πριν από αρκετά χρόνια, να τροποποιήσει τη σύμβασή του, επισπεύδοντας, σε διεθνές επίπεδο, την απόσυρση δεξαμενόπλοιων μονών τοιχωμάτων.

Η επιταχυνόμενη απόσυρση των δεξαμενόπλοιων μονών τοιχωμάτων σίγουρα θα αντιμετωπισθεί από τη ναυτιλία. Θα ωφεληθεί οπωσδήποτε η ναυτιλαγία για μοντέρνα δεξα-

Η επιταχυνόμενη απόσυρση

των δεξαμενόπλοιων

μονών τοιχωμάτων

σίγουρα θα αντιμετωπισθεί

από τη ναυτιλία

μενόπλοια διπλών τοιχωμάτων έως ότου απορροφηθεί η ζήτηση από νέες παραλαβές. Εφοπλιστές οι οποίοι είχαν την πρόβλεψη, ή την καλή τύχη, να παραγγείλουν δεξαμενόπλοια διπλών τοιχωμάτων σε καλές τιμές θα ωφεληθούν. Εφοπλιστές με δεξαμενόπλοια μονών τοιχωμάτων θα ζημιωθούν.

Τώρα, όμως η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει αναγγείλει το δεύτερο της πακέτο μέτρων

εξαιτίας της συνέπειας της κατάρρευσης και καταβύθισης του δεξαμενόπλοιου «Erika». Τα μέτρα αυτά προβλέπουν απεριόριστη ευθύνη για ρύπανση πετρελαίου προκαλούμενη από βαριά αμέλεια. Εάν υιοθετηθεί το μέτρο αυτό, ποιοι θα είναι οι κερδισμένοι και ποιοι θα είναι οι ζημιωμένοι; Θα μπορούσε να πει κανείς ότι οι ζημιωμένοι θα είναι αυτοί που φοβούνται την απεριόριστη ευθύνη, η οποία δεν ασφαλίζεται, και έτσι αποσύρονται από την αγορά θαλάσσιας μεταφοράς πετρελαίου. Επομένως, οι κερδισμένοι θα είναι αυτοί που δεν φοβούνται και εξακολουθούν τη θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου. Μάλιστα, εάν αποσύρουν αρκετοί, και υπάρξει έλλειψη χωρητικότητας θαλάσσιας μεταφοράς πετρελαίου, θα ωφεληθεί η ναυτιλαγία και εκείνοι που παραμένουν στην αγορά σίγουρα θα κερδίσουν.

Εάν γίνει σοβαρό δυστύχημα, όμως, και προκληθεί σοβαρή ρύπανση, είναι πιθανόν ότι θα κατηγορηθεί ο εφοπλιστής ότι το συμβάν προκαλέστηκε από βαριά αμέλεια. Στην περίπτωση αυτή πιθανόν ο πλοιοκτήτης να χάσει όλα τα προηγούμενα κέρδη! Κερδισμένος τότε θα είναι ο συνάδελφος που αποσύρθηκε από την αγορά, ο οποίος φύλαγε τα ρούχα του και έχει τα μισά!



Μαζί Ταξιδεύουμε Στον Κόσμο!

**Υπηρεσίες MARINE
Δύσεις Υψηλού Επιπέδου**

Μιχαηλακοπούλου 75, 115 28 Αθήνα, Τηλ.: 74 50 400, Φαξ: 74 50 487, Email: info@interargo.gr



Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»

του Στέλιου Α. Παπαδημητρίου
Προέδρου του Κοινοφελούς Ιδρύματος
Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης



Πρώτα απ' όλα να σας ευχηθώ πολλοί «χρόνια πολλή» και για τις επερχόμενες εορτές και για την έναρξη της ώριμης ηλικίας των 70 ετών του περιοδικού σας, που συμπληρώνετε αυτές τις ημέρες.

Η γενεά η δική μου, που ηλικιακά «συμπορεύεται» με την ηλικία του περιοδικού σας, υπήρξε αναγνώστης του περιοδικού σας από την έναρξη της δικής της ενεργού σταδιοδρομίας στη ναυτιλία.

Σας θεωρούσε τότε και σας θεωρεί σήμερα, παρ' όλη την ημεδαπή και την αλλοδαπή πολυφωνία που προέκυψε στον τομέα, μία δυνατή φωνή με πολλούς αποδέκτες. Το κράτος με τις υπηρεσίες του, τους συναλλισσόμενους με τη ναυτιλία (ναυτικούς, ναυπηγούς, επισκευαστές, προμηθευτές κ.λπ.), τους ίδιους τους εφοπλιστές, για όσα συμβαίνουν στο άμεσο αντικείμενο των εργασιών τους, αλλά και σε άλλους τομείς της ναυτιλίας και της οικονομίας γενικότερα κ.λπ.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» ως μέσο επικοινωνίας του ναυτιλιακού κόσμου, στα όσα χρόνια τα θυμάμαι, εξέφραζαν σοβαρές απόψεις και μετέδιδαν ελεγμένες πληροφορίες. Μ' αυτόν τον σοβαρό τρόπο επιδρούσαν στη σκέψη του ανθρώπινου δυναμικού της ελληνικής ναυτιλίας στο σύνολό της. Δεν νομίζω ότι έπαιρναν ακραίες θέσεις.

Αντίθετα, προστάτευαν το ελληνικό ναυτιλιακό δυναμικό στο σύνολό του από ακρότητες τρίτων ή και των ιδίων των μελών της ναυτιλιακής οικογένειας, όπου και όταν αυτό επεβλήθη, και εμπύχωναν αυτούς που ζουν στη θάλασσα και από τη θάλασσα, συμπεριλαμβανομένων και των ελευθέρων επαγγελματιών που ασχολούνται με τη ναυτιλία. Αυτό γινόταν και όταν η ναυτιλαγορά ήταν καλή, αλλά και όταν ήταν κακή. Νομίζω ότι η συμβολή του περιοδικού σας μέχρι και σήμερα στην πληροφόρηση συνοψίζεται σε ένα σταθερό κράτημα του τιμονιού και στην ευελιξία, όπου χρειάζεται αυτή: Με αι-

σιοδοξία όταν ο καιρός είναι κακός και με αυτοσυγκράτηση όταν ο καιρός είναι καλός. Μ' αυτόν τον τρόπο καθρεφτίζατε την πραγματικότητα, ανεξάρτητα από το αποτέλεσμα και την επιρροή που τελικώς ασκείτε στους ενδιαφερόμενους, δηλαδή στους αναγνώστες σας. Λειτουργήσατε υπεύθυνα υπέρ της σημαντικότερης (και όχι μόνον από επισπρακτικής πλευράς) δραστηριότητας της χώρας μας.

Σας εύχομαι, λοιπόν, να τα εκατοστήσετε και να ευτυχήσετε να αποτυπώνετε στις σελίδες του περιοδικού σας και στα επόμενα χρόνια (για την ιστορία και για τις επερχόμενες γενεές) γνώμες, απόψεις και χρήσιμες πληροφορίες και ακόμη να καταγράφετε τα κλήη της πιο μεγάλης εμπορικής ναυτιλίας του κόσμου, που όσο περνά ο καιρός θα γίνεται πιο σύγχρονη και πιο αποτελεσματική, μιας ναυτιλίας που, όσο μπορώ να διακρίνω στο χρόνο, δεν θα παύσει να είναι η ελληνική. Χρόνια Πολλά.



Μαζί Ταξιδεύουμε Στον Κόσμο!

Υπηρεσίες MARINE
Λύσεις Υψηλού Επιπέδου

Μιχαηλακοπούλου 75, 115 28 Αθήνα, Τηλ.: 74 50 400, Φαξ: 74 50 487, Email: info@interargo.gr



Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΠΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ

του Κάπτεν Παναγιώτη Ν. Τσάκου



Είλω εκ προοιμίου να αναφέρω ότι, κατά την αποψη μου, ο ρόλος των Διεθνών Πηογνώμωνων κατά τις τελευταίες δεκαετίες και κυρίως κατά τα τελευταία έτη έχει αποδυναμωθεί δραματικά και θα έλεγα επικίνδυνα. Είναι γεγονός ότι, γενικότερα, οι διαδικασίες που αφορούν το πηοίο και τον ναυτικό, έχουν γίνει τα τελευταία χρόνια σύνθετες και πολύπλοκες. Στα παλαιότερα χρόνια δεν χρειάζονταν τίποτε άλλο για να πείθει για τις ικανότητές του ο ναυτικός παρά μόνο το ναυτικό του φυλλάδιο και το αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας (δίπλωμα, πτυχίο, άδεια). Σήμερα για την κάθε, επιμέρους, απόδειξη της ικανότητάς του οφείλει να υφίσταται ειδική εκπαίδευση και να εφοδιάζεται με ειδικό πιστοποιητικό. Εδώ οφείλω να ομολώσω ότι αυτή η «διά βίου εκπαίδευση» δείχνει να είναι αναπόφευκτη. Σε ό,τι αφορά, όμως, το πηοίο δεν θεωρώ ότι συντρέχουν οι ίδιες προϋποθέσεις. Παραδοσιακά τα «χαρτιά» του πηοίου ήταν τα ημερολόγια, το ναυτολόγιο και τα πιστοποιητικά του Πηογνώμονα που από μόνο τους απεδεικνύαν το αξιόπιστον του πηοίου. Σήμερα τα πιστοποιητικά του Πηογνώμονα τείνουν να μεταβληθούν σε απλό τύπο, αφού κάθε εμπλεκόμενος στη διαδικασία των θαλάσ-

σιων μεταφορών (Αρχή, Εξουσία, Οργανισμός) νομιμοποιείται ή θεωρεί ότι νομιμοποιείται να αξιώνει πρόσθετες αποδείξεις της αξιοπιστίας του πηοίου και να επιβάλλει πρόσθετες επιθεωρήσεις. Η πρακτική αυτή θεωρώ ότι επιφέρει σύγχυση στη λειτουργία του πηοίου και προσθέτω επίσης ότι δεν τη θεωρώ αναπόφευκτη. Αντίθετα, είμαι βέβαιος ότι οι Διεθνείς Πηογνώμονες με την εγκυρότητα, την οργάνωση και την υψηλή επιστημονική και τεχνική κατάρτιση των στελεχών τους είναι σε θέση να καλύπτουν όλο το φάσμα των σύγχρονων απαιτήσεων για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, και να αποφεύγεται έτσι η σύγχυση και η πολυδιάσπαση. Γνωρίζω βεβαίως ότι υπήρξαν περιπτώσεις Πηογνώμωνων που έχουν επικριθεί για πλημμελή ενέργεια επιθεωρήσεων και για έκδοση πιστοποιητικών που δεν ανταποκρίνονται στην πραγματική κατάσταση των πηοίων, αλ-

Ο ρόλος των

Διεθνών Πηογνώμωνων

κατά τις τελευταίες

δεκαετίες έχει

αποδυναμωθεί δραματικά

και θα έλεγα επικίνδυνα

λάς μην ξεχνούμε ότι οι Πηογνώμονες δεν είναι ανεξέλεγκτοι. Ενεργούν κατά εξουσιοδότηση της Αρχής της σημαίας του πηοίου. Μια εξουσιοδότηση που ανά πάσα στιγμή υπόκειται σε άρση.

Εν κατακλείδι, θα ήθελα να τονίσω ότι εγώ, όπως και οι άλλοι συναδέλφοι πηοιοκτές θεωρούμε επιβεβλημένο να υφίστανται τα πηοία μας σχολαστικές και πε-

πομερείς επιθεωρήσεις, που να διασφαλίζουν την ασφάλεια των μεταφορών, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την ασφάλεια των ναυτικών μας, πιστεύουμε όμως ότι η επίτευξη αυτού του στόχου θα ήταν ευχερέστερη αν όλες οι αρμοδιότητες επιθεωρήσεων συγκεντρώνονταν σε έναν και μόνο φορέα, στους Πηογνώμονες. Με την ευκαιρία εύχομαι σε εσάς και στους αναγνώστες του περιοδικού σας υγεία και ευτυχία για τον καινούργιο χρόνο και κάθε επιτυχία στα έργα σας και τα έργα τους.

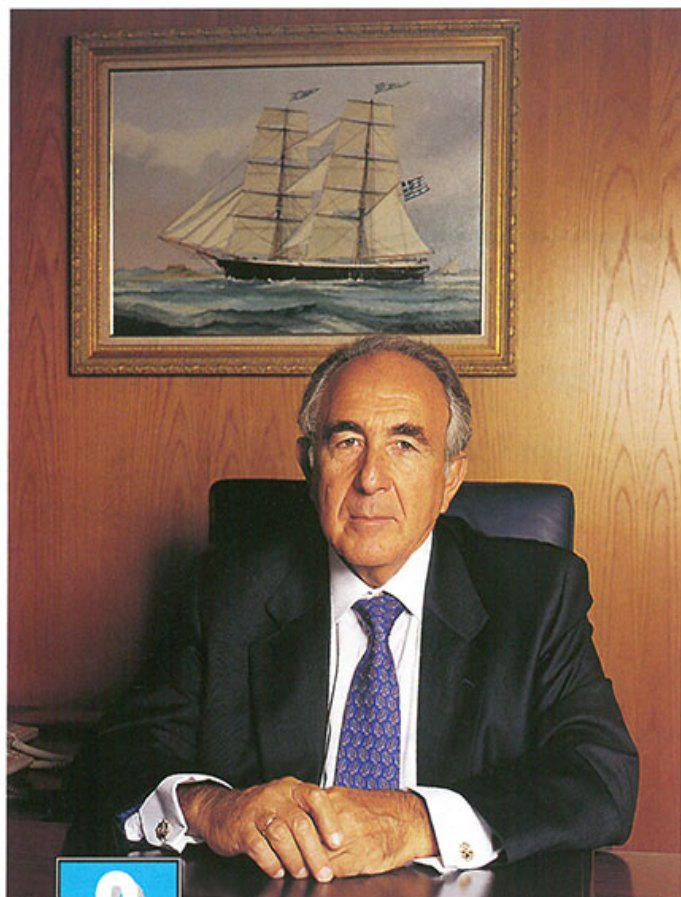


Μαζί Ταξιδεύουμε Στον Κόσμο!

Υπηρεσίες MARINE
Λύσεις Υψηλού Επιπέδου

Μιχαηλακοπούλου 75, 115 28 Αθήνα, Τηλ.: 74 50 400, Φαξ: 74 50 487, Email: info@interargo.gr

ΟΙ ΑΥΣΤΗΡΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ και η επίδρασή τους στην λειτουργία της ναυτιλιακής επιχείρησης



του Σπύρου Μ. Πολέμη
Αντιπρόεδρου του Greek Shipping
Co-operation Committee

υπακούουν και τις αντιξοότητες τις οποίες αντιμετωπίζουν και αντιπρόκεινται επιτυχώς.

Οι αυστηροί κανόνες των διεθνών οργανισμών δεν θα δημιουργούσαν προβλήματα στη λειτουργία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων εάν οι πολιτικοί εσέβοντο την αξιοπιστία, τη φερεγγυότητα, την ευσυνειδησία και την οργάνωση της μεγάλης πλειοψηφίας των εφοπλιστών, οι οποίοι και φέρνουν τα σωστά και καθ' όλα αξιόπαινα αποτελέσματα του 99,99% των μεταφορών, αν ελάμβαναν περισσότερο υπ' όψιν τους τη γνώμη των «καθ' ύλην αρμοδίων» εφοπλιστών.

Υπάρχει κακώς μια έλλειψη εμπιστοσύνης η οποία εμποδίζει την πιο εκτεταμένη και ειλικρινή ανταλλαγή απόψεων, έτσι ώστε οι διεθνείς κανονισμοί να είναι σωστοί και αποτελεσματικοί και να θεσπίζονται με πλήρη γνώση των επιδράσεών τους στη λειτουργία της ναυτιλιακής επιχείρησης.

Η επίρριψη απειριορίστου ευθύνης στον εφοπλιστή, ως κανονισμός, είναι τελείως απαράδεκτη νοοτροπία και αντιμετωπίζει τον ιδιοκτήτη του πλοίου ως να είναι ο μοναδικός συνδετικός κρίκος και αποκλειστικά υπεύθυνος της αλυσίδας στη μεταφορά των εμπορευμάτων. Η νοοτροπία αυτή προέρχεται από κακεντρέχεια και όχι από λογική σκέψη και παρέχει έτσι τη δικαιολογία στους λοιπούς της αλυσίδας των ευθυνών να δρουν χωρίς την απαιτούμενη σύνεση.

Οι οπασμωδικές κινήσεις πρέπει να αποφεύγονται όπως επίσης και οι εσπευσμένες αποφάσεις λόγω καχυποψίας, διότι δεν ωφελούν την ασφάλεια των πλοίων τα οποία ευρίσκονται στα χέρια των ολίγων παραβάτων, ενώ συγχρόνως βλάπτουν τα μέγιστα τη μεγάλη πλειοψηφία των ευσυνειδητών πλοιοκτητών. Ο παραβάτης πάντα θα προσπαθεί να παραβεί τους κανονισμούς, ενώ ο νομοταγής συνεχώς θα δυσκολεύεται έτι περισσότερο, εφόσον κατά τη λήψη των αποφάσεων για τη θέσπιση ή διαφοροποίηση των κανονισμών δεν υπάρχει η απαιτούμενη γνώση και σύνεση.

Οι πολιτικοί και άλλοι ιθύνοντες πρέπει να κατανοήσουν ότι κανονισμοί οι οποίοι θεσπίζονται για πολιτικούς και μόνον λόγους, προκαλούν ζημιά και ότι η ασφάλεια των πλοίων και των πληρωμάτων εξαρτάται και εξασφαλίζεται περισσότερο από τη συνείδηση και την παιδεία της μεγάλης πλειοψηφίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων παρά από οποιονδήποτε άλλον.

Η ναυτιλία είναι διεθνής και μόνον διεθνείς κανονισμοί πρέπει να θεσπίζονται. Η ναυτιλία είναι επίσης η πλέον σπουδαιότερη βιομηχανία του κόσμου εφόσον τρέφει τους πληθυσμούς ανά την υφήλιο και επομένως πρέπει να αντιμετωπίζεται με τη σοβαρότητα και σπουδαιότητα η οποία της αρμόζει σε όλες τις πτυχές της και ιδιαίτερα στους διεθνείς κανόνες οι οποίοι διέπουν τη λειτουργία και άσκηση της δραστηριότητάς της.



μφιβάλλω αν υπάρχουν πολλοί βιομηχανίες στον κόσμο οι οποίες αντιμετωπίζουν επαναστατικές αλλαγές εις τους κανονισμούς οι οποίοι τους διέπουν χωρίς επαρκή συζήτηση με αυτούς προς τους οποίους απευθύνονται και αφορούν και οι οποίοι γνωρίζουν τα προβλήματα όσο κανένας άλλος και επί πλέον χωρίς να δώσουν τον απαιτούμενο χρόνο συμμορφώσεως και προσαρμογής προς τα θεσπιζόμενα μέτρα. Αυτό βασικά συμβαίνει επειδή υπάρχει διάχυτη η προκατάληψη εναντίον των πλοίων και των ιδιοκτητών τους, διότι οι εφοπλιστές βγαίνουν στη δημοσιότητα μόνον όταν συμβεί ατύχημα, αλλιώς και επειδή οι τελευταίοι δεν είναι αρκετά οργανωμένοι για να αντιμετωπίσουν τις κακόβουλες φήμες, τις οποίες διάφοροι διαχέουν εναντίον τους για πολλούς λόγους.

Κανείς δεν σκέπτεται και κανείς δεν ήξευε ότι παρ' όλη την «κακή» φήμη της ναυτιλίας, όλα τα προϊόντα του κόσμου, με πολύ ασήμαντες εξαιρέσεις, μεταφέρονται κατά 99,99% σώα και αβλαβή αλλιώς και εγκαίρως στον προορισμό τους, αθόρυβα, χωρίς τυμπανοκρουσίες και χωρίς καμία αναγνώριση για το καταπληκτικό αυτό σιωπηρό έργο.

Κανείς δεν ήξευε επίσης πόσο απίστευτα πομπητικό είναι αυτό το έργο, τις μυριάδες των κανονισμών εις τους οποίους πρέπει τα πλοία να



του Γιάννη Α. Αγγελικούση

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ Εκπαίδευση, καταλληλότητα, ανεύρεση ναυτικών



Ολίες μελέτες έχουν γίνει κατά καιρούς από διάφορους φορείς της ναυτιλίας, κατά κύριο λόγο από τα P & I Clubs, για τη συμμετοχή του ανθρώπινου ήθους στα ναυτικά ατυχήματα. Μπορεί τα ποσοστά να μην ταιριάζουν απόλυτα, συμφωνούν όμως στον προσδιορισμό ενός ιδιαίτερα υψηλού ποσοστού, μεταξύ 80% και 90%.

Είναι λοιπόν προφανές η σημασία της ποιότητας των ναυτικών, ιδιαίτερα όταν συνδυασθεί με το αυξημένο πλαίσιο των κανονισμών που έχουν μέχρι σήμερα επιβληθεί και θα συνεχίσουν με εντατικότερο ρυθμό και στο μέλλον να επιβάλλονται, στη ναυτιλία.

Η ποιότητα αυτή είναι συνδυασμός της εκπαίδευσης που παρέχει το κράτος στους σπουδαστές των ΑΕΝ και της συνεχούς εκπαίδευσης και ενημέρωσης που πρέπει να παρέχουν οι ναυτιλιακές εταιρείες, ως εργοδότες πλέον, στους ναυτικούς τους.

Ενώ το δεύτερο μέρος επαφίεται αποκλειστικά στις εταιρείες, είναι

σημαντική η συμμετοχή τους και στο πρώτο στάδιο, όχι μόνο με την πρόσληψη και απασχόληση των σπουδαστών για τις θαλάσσιες υπηρεσίες τους αλλά και με επισκέψεις τους στις ΑΕΝ για εμπύχωση, διάλογο και ενημέρωση των σπουδαστών.

Η παραδοσιακή και περιστασιακή προσπάθεια εξεύρεσης ναυτικών ανάλογα με τις εφήμερες ανάγκες εκάστης εταιρείας, χωρίς ουσιαστικό και μακροχρόνιο προγραμματισμό, έχει πλέον ξεπεραστεί και έρχεται σε αντίθεση με τη φιλοσοφία του ISM και της συνετής διαχείρισης πλοίων.

Είναι, λοιπόν, απαραίτητο τόσο το κράτος, όσο και οι ενώσεις πλοιοκτητών και ναυτικών να φροντίσουν για την εκπόνηση μελέτης για την ποιότητα της ναυτικής εκπαίδευσης και την επάρκεια των προσφερομένων ναυτικών, για τη δυνατότητα ποιοτικής επιλογής, με ορίζοντα τις μελλοντικές ανάγκες της ναυτιλίας μας.

Εύχομαι στους αναγνώστες σας ευτυχισμένο το 2001.



Μαζί Ταξιδεύουμε Στον Κόσμο!

Υπηρεσίες MARINE
Λύσεις Υψηλού Επιπέδου

Μιχαλακοπούλου 75, 115 28 Αθήνα. Τηλ.: 74 50 400. Φαξ: 74 50 487. Email: info@interargo.gr



Ο «ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ» ΕΛΛΗΝ

του Κων/νου Ν. Χατζηπατέρα



Ε τιμή ιδιαίτερως η φιλόφρων πρόταση του κ. Γ.

Μπίσια να απευθύνω χαιρετισμό με την έναρξη του νέου αιώνα από τις στήλες των «Ναυτικών Χρονικών», του πρωτοποριακού περιοδικού που από το 1931 έζησε, κατέγραψε και ενίοτε κατηύθυνε την κυματώδη πορεία της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, με τον αείμνηστο ιδρυτή του Δημ. Κωττάκη στο ηνδάλιο. Θυμάμαι που, νεαρός ακόμα, ξεφύλλιζα το γαλάζιο περιοδικό στο γραφείο, στο σπίτι. Και είναι άξιος επαίνου και ανεπιφύλακτης υποστήριξης ο κ. Μπίσιος, ο οποίος κατόρθωσε να το ανασύρει από τις τέφρες και να του μεταδώσει νέα δυναμική πνοή.

Ως γνωστόν, μετά το σχεδόν μοιραίο πλήγμα που επέφερε ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος στον ελληνικό εμπορικό στόλο (από 570 μονάδες πριν από τη σύρραξη δεν έμειναν παρά 150 σκάφη), ο «θαλάσσιος» Έλληνα στράφηκε προς το μόνο επιχειρηματικό φρούριο που είχε απομείνει αλώβητο, τη Νέα Υόρκη. Από τη μεγαλειώδη εκείνη πολιτεία της δράσης ο Έλληνα εφοπλιστής, άγνωστος μεταξύ αγνώστων, χάρις στην ακατάβλητη πίστη του στη θάλασσα και στο πλοίο, σε διάστημα μόλις δέκα ετών, ανέτρεψε τις μέχρι τότε θεωρίες των θαλασσιών μεταφορών και του ναυτικού εμπορίου και κατέλαβε εξ εφόδου ένα επιχειρηματικό πεδίο που δεν ήταν οικείο στο Νέο Κόσμο. Και όπως το 1940-41 οι ολλίγοι Έλληνες μαχητές κατέπληξαν την οικουμένη με τις πρώτες συμμαχικές νίκες, έτσι και το 1946-47 μια φούχτα Ελλήνων κατέκτησαν

τον παγκόσμιο στίβο του πόντου και τον αμέριστο θαυμασμό των Αμερικανών.

Η εποχή της απόκτησής μας των εκατό πλοίων τύπου Liberty δεν αποτέλεσε μόνο το ορόσημο που εν μια νυκτί έφερε τη μέση ηλικία του τονόζ του εμπορίου μας στόλου από 31 σε 17 έτη στον ανταγωνιστικό θαλάσσιο χώρο. Υπήρξε και η εποχή που συγκέντρωσε στο Νέο Κόσμο τους πρωτεργάτες της σημερινής κορυφαίας ελληνόκτητης ναυτιλίας, πρωτεργάτες που με το παράδειγμα, τη σώφρονα τόλη και τις εύστοχες παραιτήσεις τους συνέβαλαν στη ραγδαία ακμή του εμπορίου μας στόλου, που σήμερα αποτελεί καύχημα τους έθνους μας. Είχα την καλή τύχη να βρεθώ κι εγώ μέσα στη δημιουργική δίνη εκείνης της επικής εποχής και να αντλήσω ωφέλιμα παραδείγματα και βιώματα. Ζούσαμε τότε καθημερινώς δίπλα σε μορφές συναδέλφων που σήμερα ανήκουν στην ιστορία. Ο Μανώλης Κουλουκουντής που συνέβαλε τα μέγιστα στην επιτυχή διαπραγμάτευση για την απόκτηση των Liberty, ο Σταύρος Λιβανός, ο Ωνάσης, ο Νιάρχος, ο Κώστας Μ. Λεμός, οι αδελφοί Γουλιανδρή, όλοι εκινούντο ανάμεσά μας και συνηγωνίζοντο στη δράση και στην πρόοδο.

Αν αναπολήω την προ πεντηκονταετίας περίοδο της εκρηκτικής εκκόλαψης της ναυτιλίας μας είναι διότι η ιστορία επαναλαμβάνεται και οι τότε παραιτήσεις των κυρίων ενσάρκωτων του ελληνικού ναυτικού δαιμονίου ισχύουν και σήμερα, ορθές και επιτακτικές. Και πρώτα-πρώτα αναφερόμεθα στην επείγουσα ανάγκη

μιας κρατικής μέριμνας για να αναχαιτισθεί η συνεχής αμίκρυνση του εθνικού εμπορικού στόλου μας. Θυμάμαι ακόμη ζωντά την ημέρα που μαζευτήκαμε σε μια αίθουσα του ξενοδοχείου «St. Moritz» στη Ν. Υόρκη για μια ανακοίνωση που θα μας έκανε ο Κωνσταντίνος Καραμανλής, τότε υπουργός Μεταφορών. Χωρίς περιστροφές μίληκε στην ουσία: «Κύριοι, η Ελλάδα είναι μικρή και πτωχή. Είς ένα μόνον τομέα μπορεί να κατακτήσει την πρώτη θέση: στη ναυτιλία». Τότε, ο Μανώλης Κουλουκουντής σηκώθηκε και εδήλωσε αυθόρμητα ότι το ένα από τα υπό κατασκευή νεότευκτα του ομίλου τους θα υψώσει την ελληνική σημαία. Ακολούθησαν διστακτικά αλλήλα αποφασιστικά και αλλήλοι συνάδελφοι. Ο Καραμανλής, εμφανώς ικανοποιημένος, υπεσχέθη ότι θα λάβει μέτρα ώστε η ελληνική σημαία να αποκτήσει ανάλογα ευεργετήματα που προσφέρουν οι σημαίες ευκαιρίας. Τη συνέχεια όλοι γνωρίζουμε. Με την ευεργετική φορολογική πολιτική που υιοθέτησε η κυβέρνηση Καραμανλή, ο ελληνικός εμπορικός στόλος έφθασε στο ζενίθ των 3.500 μονάδων. Η νυν κυβέρνηση πρέπει να πεισθεί και να τομήσει να λάβει τα σφραγισμένα μέτρα για να ελκύσει και να επαναφέρει στο ελληνικό νηολόγιο τα υπό ξένη σημαία πλοία μας, σε βαθμό ώστε να αξιοποιηθεί η υπ' αριθμόν ένα ποταποαγωγική βιομηχανία της χώρας μας. Όπως έγραφε πέρυσι ο κ. Γιάννης Κ. Λύρας, πρόεδρος της ΕΕΕ, είναι απαραίτητη «η παραγωγική σύνδεση του ελληνικού και ελληνόκτητου στόλου με τον εθνικό χώρο, με τη

βοήθεια μιας φιλικής κρατικής πολιτικής, η οποία πρέπει να θέσει τα θαλάσσια έργα στο επίκεντρο του στρατηγικού προσανατολισμού της χώρας». Όπως ετόνιζε πέρυσι και ο κ. Επαμεινώνδας Ε. Γ. Εμπειρικός, πρόεδρος της GSCC, «σημαντικό το όφελος που θα προκύψει από μια πιθανή επιστροφή στο ελληνικό νηολόγιο περισσότερων των 2.000 ποντοπόρων πλοίων και τη δημιουργία πολλών νέων θέσεων εργασίας».

Όσον αφορά τις νέες κατασκευές σκαφών, θυμάμαι χαρακτηριστικά τα λόγια που μου έλεγε ο σεβαστός Γιάννης Πέτρου Γουλιανδρός, κύριος ιδρυτικός νους του γιγαντιαίου ομίλου Orion Shipping, ο οποίος πέθανε πρόωρα στον κορφοβόλο της δράσης του: «Οι πλοιοκτήτες είμαστε σαν τα πρόβατα. Ακολουθούμε το κριάρι όπου και να μας πάει». Το ευφυολόγημα επαληθεύεται και σήμερα. Κανείς δεν αμφισβητεί ότι λόγω των δελεαστικών τιμών τα νεότευκτα είναι ελκυστικά, συμβάλλουν δε στην αναγκαία ανανέωση του ελληνόκτητου στόλου. Ωστόσο, οι καλπάζουσες πρόσφατες παραγγελίες, ακόμη και από ελάσσονες ναυτιλιακές εταιρείες, δημιουργούν το φόβο μιας νέας ναυτιλιακής κρίσης. Όπως έγραφε πέρυσι ο κ. Στάθης Κουλουκουντής, «με 15.000.000 τόνους παραγγελίες και τις options, λαμβάνοντας υπόψη το σύνολο της χωρητικότητας παλιών πλοίων ηλικίας άνω των 20 ετών, ας ελπίσουμε ότι δεν έχουμε εξασφαλίσει την επόμενη κρίση προτού συνέλθει η ναυτιλαγορά από την προηγούμενη». Το μέλλον βέβαια είναι αδιόριστο και στον εφοπλιστικό κόσμο κανένας δεν είναι «πρωτομάστορας», αλλά παραμένει σκόπιμο να ακούμε ενίοτε και τις μακρινές ομιλίες της Κασσάνδρας για να αφυπνίζεται μέσα μας η φωνή του μέτρου.

Αν το εντυπωσιακό σύνολο των ελληνόκτητων μονάδων αποτελεί το σώμα της εμπορικής ναυτιλίας μας, το ναυτεργατικό μας δυναμικό αποτελεί, θα έλεγε κανείς, την ψυχή της, την έμψυχη μορφή της. Στη θαλάσσια επικράτεια εφοπλιστής και ναυτικός είναι έννοιες συνώνυμες. Καμία ναυτιλία δεν παρου-



Δεκέμβριος 1979: Ο πρωθυπουργός Κων. Καραμανλής με τον πρόεδρο της ΕΕΕ Αντ. Χαντζή

σιάζει τόσο έντονα όσο η ελληνική την αμοιβαιότητα που διέπει τις σχέσεις μεταξύ του εργοδότη και εργάτη των θαλασσών. Η εμπορική μας ναυτιλία δεν θα γνώριζε τη σημερινή αίγλη χωρίς τον κάματο και την άγρυπνη συμπαράσταση του Έλληνα καπετάνιου και του ναυτιλίου, του «αειναύτου» κατά την έκφραση του Ανδρέα Γ. Λαίμου. Ατυχώς, αγνοείται σήμερα το μέλλον του έμψυχου ελληνικού δυναμικού, τόσο των πλοίων όσο και των διαχειριστικών γραφείων. Ο κ. Νικόλαος Σ. Λαίμος επισημαίνει τον κίνδυνο της ναυτικής θεισάνδρας, διαπιστώνοντας ότι η «δραματική συρρίκνωση του αριθμού των Ελλήνων ναυτικών και η υποβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης υπονομεύει την προοπτική της περαιτέρω ανάπτυξης της ελληνικής ναυτιλίας στον επερχόμενο αιώνα». Και τούτο οφείλεται κυρίως «στην αδυναμία της Πολιτείας να αντιμετωπίσει με δραστηρικά μέτρα το φαινόμενο, αλλά και στους ίδιους τους εφοπλιστές». Η μεγαλειώδης θαλασσοκρατία μας δεν είναι μόνο καρπός του εφοπλιστικού δαιμονίου, αλλά και της θαλάσσιας τέχνης, του

απαράμιλλου ναυτικού ενστίκτου και της ευστροφίας του Έλληνα ναυτιλίου. Όμως, χρειάζεται συστηματική και πρωταρχική εκ μέρους των αρμοδίων μελέτη και εφαρμογή μέτρων για την εκπαίδευση και τεχνολογική κατάρτιση των ναυτικών, προσαρμοσμένη στη σημερινή εποχή της παγκοσμιοποίησης της διεθνούς οικονομίας και της απαραίτητης τεχνολογίας.

Πολλά θα είχαμε ακόμη να πούμε για τη ναυτιλία μας στο κατώφλι του ανατέλλοντος 21ου αιώνα, όπως είναι η πιθανή σύνδεσή της με την κεφαλαιαγορά. Η είσοδος των σοβαρών ναυτιλιακών εταιρειών στο χρηματιστήριο Αθηνών θα είχε διττή ωφέλεια, τόσο για τους πλοιοκτήτες με την άντληση των νέων κεφαλαίων ευεργετικών για την αντιμετώπιση των σύγχρονων τάσεων του διεθνούς ανταγωνισμού, όσο και για τον μη «θαλάσσιο» Έλληνα επενδυτή που θα έχει έτσι την ευκαιρία να γίνει κάτοχος μιας μερίδας στο χώρο της κρατικής ελληνικής ναυτιλίας και να παύσει να θεωρεί τον εφοπλισμό σαν «ξένο σώμα».

Τελειώνοντας θα ήθελα να αναπολήσω τη μνήμη του αξέχαστου Γιάννη Αδ. Χατζηπατέρα, που απεβίωσε ξαφνικά και πρόωρα το Σεπτέμβριο του 1999. Πέρασε πάνω από ένας χρόνος και η μορφή του κυριαρχεί ακόμα στο ναυτιλιακό στερέωμα, που τόσο αγάπησε και ετίμησε. Στο BALTIC όλοι τον αναζητούν και τον θυμούνται, από τον κλητήρα μέχρι τον πρόεδρο. Εκτός από τη ναυτιλία υπηρέτησε κι ετίμησε μέχρι τελευταίας πνοής το έθνος, όπως και τον πολιτιστικό και πνευματικό κόσμο της πατρίδας μας. Επί των ημερών του η ελληνική σημαία κυμάτιζε συχνά στη είσοδο του BALTIC, δίπλα στη βρετανική. Υπήρξε η ενσάρκωση του ιδανικού δότη, άρχοντας στην ψυχή και στο πνεύμα.

Εύχομαι στον κ. Μπίσια και στους άξιους συνεργάτες του καλή δύναμη στις προσπάθειές τους για την προβολή της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και όπως ο νέος χρόνος εκπληρώσει τους δημιουργικούς οραματισμούς τους.

INTERARGO
TRAVEL

Μαζί Ταξιδεύουμε Στον Κόσμο!

Υπηρεσίες MARINE
Δύσεις Υψηλού Επιπέδου

Μιχαηλακοπούλου 75, 115 28 Αθήνα, Τηλ.: 74 50 400, Φαξ: 74 50 487, Email: info@interargo.gr

Τοποθεσίες στην βόρειο Ευρώπη όπου δραστηριοποιείται η ΜΥΛΧΑΝ ΕΛΛΑΣ Α.Ε

Sides in Northern Europe where Muhlhan Hellas S.A is active.



ISO 9002

Certificate Number: 34744

**Staging, Blasting, Hydroblasting, Coating,
Cleaning, Tank coating consultants.**

12 Palaska str. 12 461 Haidari, Athens

Tel. 0031-1-5576994 fax 0031-1-5578443

5582450-1

e-mail muhlhan@otenet.gr.

ΜΥΛΑΧΑΝ ΕΛΛΑΣ Α.Ε. Mühlhan Hellas s.a.

Προστασία εσωτερικών - εξωτερικών επιφανειών, Ικτριώματα

Η καλύτερη ποιότητα δεν είναι πλέον ακριβή.

ΠΤΟΛΕΜΑΙΔΑ

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

ΕΛΛΑ

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ

ΑΕΓΕΑΝ

ΘΕΜΕΛΙΟΔΟΜΗ

VRONTADOS

THENAMARIS

ONASIS

PAPACHRISTIDIS

MINERVA

ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑΣ

ΜΕΓΑΛΟΠΟΛΗ

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΝΩΣΙΣ

Ν/Β CRUISE LINER STRINTZIS

ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΠΟΛΕΜΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ

FAFALIOS

ARAN

PLEIADES

GOULANDRIS

ΗΡΑΚΛΕΙΟ ΔΕΗ

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΝΩΣΙΣ



ISO 9002

Certificate Number: 34744

υποβολές, υδροβολές, βαφές, ικτριώματα, καθαρισμοί.
βουλοι TANK COATINGS - Τεχνικές επιθεωρήσεις.
τάσκα 12, Σκαρामανγκάς 124 62 Χαϊδάρη, Αθήνα

5576-994 Fax. 5578-443 Email muhlhan@otenet.gr



του Ιωάννη Δαμηλάτη
Υποναύρχου Π.Ν.(ε.α.),
διευθυντού Ασφαλείας και DPA
της εταιρείας Kyklades Mar-
itime Corporation

ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΚΑΙ Η ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΟΥΣ



Ο τελευταίος χρονικός διάστημα, μετά το τραγικό ναυτικό ατύχημα του «Express Samina», όπου χάθηκαν περισσότεροι από 80 συνάνθρωποί μας, δεκάδες άρθρα, αναλύσεις, γνώμες, απόψεις, ακόμη και κατηγορητήρια, κατέκλυσαν κυριολεκτικά ολόκληρο τον Τύπο, ναυτιλιακό και μη. Φυσικά θα πρέπει κανείς να αντιπαρέλθει με αποστροφή τα λαϊκά δικαστήρια που στήθηκαν στα «παράθυρα» και στις εκπομπές κάποιων τηλεοπτικών σταθμών.

Όσο και αν είναι κατανόητη η προσπάθεια των καναλιών για εντυπωσιασμό και αύξηση της τηλεθέσης, είναι πραγματικά εξαιρετικά δυσάρεστο διάφοροι μη γνώστες των ναυτιλιακών πραγμάτων, δημοσιογράφοι, πολιτικοί, συνδικαλιστές, δικηγόροι κ.ά. με περισσή ευκολία να εξαπολύουν μύδρους κατά δικαίων και αδικών, να καταλογίζουν ευθύνες και να εκδίδουν καταδικαστικές αποφάσεις χωρίς καν να γνωρίζουν τα πραγματικά γεγονότα.

Σεβαστή η άποψη του κάθε ανθρώπου, ειδικού ή μη, αλλά η δημόσια διατύπωσή της πριν από την ολοκλήρωση του επίσημου ανακριτικού έργου από τα επίσημα όργανα της Πολιτείας είναι επιεικώς αντιδεοντολογική. Ιδιαίτερα όταν καταλήγει σε απαράδεκτες γενικεύσεις του τύπου «σαπιοκάραβα», «πλητά φέρετρα» κ.λπ. που δυσφημούν συλλήβδην ολόκληρη τη ναυτιλία μας, αλλά και καταφέρουν καίρια πλήγματα στον τουρισμό μας.

Στο άρθρο αυτό θα γίνει προσπάθεια να προσεγγισθεί το θέμα των ναυτικών ατυχημάτων (όλων των τύπων των πλοίων και όχι μόνο των επιβατικών) από μια διαφορετική γωνία, με κύριο άξονα τα αίτια που τα προκαλούν αλλά κυρίως την πρόληψή τους.

Τα αίτια των ναυτικών ατυχημάτων μπορούν να αναζητηθούν σε τρεις κύριους παράγοντες:

- Ανθρώπινος.
- Υλικού.
- Καιρικών συνθηκών.

Τα στατιστικά στοιχεία από τη διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων στο παρελθόν δείχνουν ότι το 80% περίπου οφείλεται στον ανθρώπινο παράγοντα.

Αναλύοντας τον ανθρώπινο παράγοντα μπορούμε να καταγράψουμε τα παρακάτω, που οφείλονται σε ανθρώπινο λάθος ή παράλειψη.

- Απροσεξία ή μειωμένη επαγρύπνηση στην εκτέλεση του καθήκοντος.

Πίνακας 1

ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

- | | |
|-----------------------------|----------------------------|
| ➤ Titanic 1912. N. Atlantic | ➤ SOLAS 1914 |
| ➤ Torrey Canyon - 1967 | ➤ MARPOL 1973 |
| Pollard Rock | STCW 1978 |
| ➤ Exxon Valdez - 1998 | ➤ OPA 1990 |
| Alaska | SOPEP |
| ➤ Herald of Free | ➤ IMO A 647 1989 |
| Enterprise 1987 Belgium | SOLAS Amendments ISM Code |
| ➤ Scandinavian Star 1990 | ➤ Safety Management System |
| Norway | ISM Code. |
| | STCW 1995 |
| ➤ Estonia 1994. Talin. | ➤ ISM Code |
| Stocholm | SOLAS |

Πηγή: Q.M.S.

- Εσφαλισμένη ναυτιλία ή ατυχής χειρισμός του πλοίου.
- Μη συμμόρφωση με κανόνες και κανονισμούς (από άγνοια ή αμέλεια).
- Υπερβολική αυτοπεποίθηση / υποβάθμιση υφιστάμενου κινδύνου.
- Λανθασμένη φόρτωση ή στοιβασιά-έκμαση φορτίου.
- Λανθασμένος χειρισμός υλικού ή μηχανημάτων.
- Χρήση υλικού ή μηχανημάτων χωρίς εξουσιοδότηση.
- Επίδραση αλκοόλ ή ναρκωτικών ουσιών.
- Μη χρήση ατομικού προστατευτικού εξοπλισμού.
- Διάφορες άλλες.

Στον παράγοντα υλικού μπορούμε να καταγράψουμε τα εξής:

- Κατασκευαστική / λειτουργική κατάσταση των πλοίων.
- Ελαττωματικό υλικό, μηχανήματα ή εργαλεία.
- Ανεπαρκή συστήματα προειδοποίησης.

Τέλος, ο παράγοντας καιρικές συνθήκες μπορεί να αναλυθεί στα εξής:

- Κατάσταση θαλάσσης.
- Ένταση / κατεύθυνση ανέμων.
- Ορατότητα.

ΠΡΟΛΗΨΗ

Το παρελθόν ούτε ο θεός μπορεί να το αλλάξει. Το μέλλον όμως; Μήπως σ' αυτό οι άνθρωποι έχουν λόγο; Μήπως με κάποιες περισσότερες ορθολογικές, μεθοδικές και επιτυχημένες ενέργειές τους μπορούν να το επηρεάσουν προς το καλύτερο;



Μαζί Ταξιδεύουμε Στον Κόσμο!

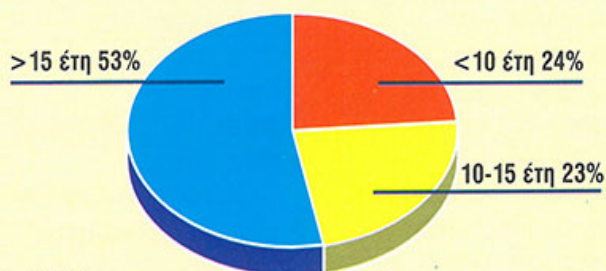
Υπηρεσίες MARINE
Λύσεις Υψηλού Επιπέδου

Μιχαλακοπούλου 75, 115 28 Αθήνα, Τηλ.: 74 50 400, Φαξ: 74 50 487, Email: info@interargo.gr

Πίνακας 2

ΗΛΙΚΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

Σοβαρά ναυτικά ατυχήματα 1981 - 1996 για πλοία > 1.000 τόνων



Πηγή: Q.M.S.

Εάν εξετάσουμε το ισχύον πλέγμα νόμων, κανόνων και κανονισμών που διέπει την παγκόσμια εμπορική ναυτιλία, θα δούμε ότι αυτό δημιουργήθηκε σταδιακά και τα μεγάλα βήματα έγιναν ύστερα από μεγάλα ναυτικά ατυχήματα. Ο πίνακας 1 είναι χαρακτηριστικός. Η συνέχεια των αναφερομένων στον πίνακα αυτόν μπορούμε να πούμε ότι είναι το ατύχημα του πετρελαιοφόρου «Erika» το Δεκέμβριο του 1999, που προκάλεσε τη σοβαρή ρύπανση των ακτών της Βρετανίας και αποτέλεσε το έναυσμα για εκτεταμένες διεργασίες αναθεώρησης των κανονισμών εντός της Ευρωπαϊκής Ενώσεως.

Παρόλο που στα αίτια των περισσότερων ναυτικών ατυχημάτων συνυπάρχουν και οι τρεις παράγοντες - υλικού - καιρικών συνθηκών, θα επιχειρηθεί η αναφορά στον καθένα ξεχωριστά, με καταγραφή μέτρων που θα μπορούσαν να περιορίσουν κατά το δυνατόν τα ατυχήματα.

ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ

Τα οφειλόμενα στον ανθρώπινο παράγοντα ατυχήματα μπορούν σημαντικά να περιοριστούν εάν:

- Όλοι οι εμπλεκόμενοι στη ναυτιλία, δηλαδή κράτη, νηογνώμονες, πλοιοκτήτες, στελέχη εταιρειών, αξιωματικοί και πληρώματα των πλοίων, ναυπηγείς, πιλότοι κ.λπ. ενστερνιστούν και υιοθετήσουν μια παιδεία ασφαλείας (Safety Culture). Ιδιαίτερα θα πρέπει να τονιστεί η ανάγκη για ενστερνισμό της παιδείας ασφαλείας από τους πλοιάρχους, αξιωματικούς και τα πληρώματα των πλοίων. Είναι απαραίτητο οι άνθρωποι αυτοί να αντιληφθούν σε όλη τους την έκταση τους πολλαπλούς κινδύνους που εγκυμονεί το ναυτικό επάγγελμα. Ο σεβασμός και η τήρηση των κανόνων ασφαλείας, η επαγρύπνηση και ο επαγγελματισμός στην εκτέλεση των καθηκόντων τους σίγουρα θα προστεθεί ως κατ' αρχάς τους ίδιους, το πλοίο τους και ό,τι αυτό μεταφέρει, επιβάτες και φορτίο.

Η ξεπερασμένη νοοτροπία λίγων, ευτυχώς, πλοιάρχων, που ακόμη πιστεύουν ότι η «μαγκιοροσύνη» τους είναι υπέρ των άλλων και ότι τα μέτρα ασφαλείας και οι κανονισμοί είναι προϊόν διαφόρων άσχετων γραφειοκρατών, θα πρέπει οριστικά να εκλείψει διότι είναι άκρως επικίνδυνος.

- Βασική παράμετρος για την πρόληψη ατυχημάτων είναι η πλήρης, πιστή και δυναμική εφαρμογή του Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης που κάθε εταιρεία δημιούργησε κατ' επιταγή του κώδικα ISM (International Safety Management).

Ο κώδικας ISM με τα μόλις 13 άρθρα του είναι ένα πραγματικά εξαιρετικό εργαλείο που καλύπτει όλες τις παραμέτρους ασφαλούς διαχείρισης, που αν αξιοποιηθεί σωστά και αποτυπωθεί στο Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης (SMS) της κάθε εταιρείας, σίγουρα θα συμβάλει ουσιαστικά στην πρόληψη ναυτικών ατυχημάτων.

Από την υποχρεωτική εφαρμογή του ISM (1η Ιουλίου 1998) έχει ήδη παρατηρηθεί στατιστικά ότι οι απαγορεύσεις απόπλου (detentions) των πλοίων, παγκοσμίως, έχουν μειωθεί κατά περίπου 50%. Για τα ατυχήματα δεν υπάρχουν ακόμη ασφαλή στατιστικά στοιχεία, αλλά όλες οι ενδείξεις τείνουν στο ότι και αυτά έχουν μειωθεί σημαντικά.

- Η παρεχόμενη σήμερα εκπαίδευση από τις Σχολές Εμπορικού Ναυτικού κρίνεται ικανοποιητικού βαθμού, αν και υπάρχουν πολλά περιθώρια βελτίωσης.

Δυστυχώς, δεν μπορεί να ληχθεί το ίδιο για το ΚΕΣΕΝ του οποίου, κατά την άποψη πολλών αξιωματικών που φοίτησαν πρόσφατα, το επίπεδο εκπαίδευσης είναι κατώτερο του αναμενομένου. Το YEN και το Λιμενικό Σώμα θα πρέπει να εξετάσουν σε βάθος το θέμα αυτό και να κάνουν όλες τις απαιτούμενες ενέργειες για την αναβάθμιση της παρεχόμενης από το ΚΕΣΕΝ εκπαίδευσης.

Οι ναυτιλιακές εταιρείες θα πρέπει να μεριμνούν για τη συνεχή επιμόρφωση όλων των στελεχών τους αλλά και ιδιαίτερα των αξιωματικών τους. Πριν από τη ναυτολόγησή τους θα πρέπει να περνάνε ένα ειδικό σεμινάριο της εταιρείας, όπου να διδάσκονται το συγκεκριμένο σύστημα ασφαλούς διαχείρισης (Safety Management System) της εταιρείας.

Θα πρέπει να τυγχάνουν ειδικής ενημερώσεως από το στελέχη της εταιρείας τους κατά τομέα, όπου αναλυτικά να ενημερώνονται για όλα τα θέματα με ιδιαίτερη έμφαση σε αυτό της ασφάλειας. Η ενημέρωση αυτή έχει το επιπλέον πλεονέκτημα ότι προάγει το πνεύμα συνεργασίας και την ψυχική επαφή μεταξύ των στελεχών της εταιρείας και των αξιωματικών των πλοίων.

Πέραν της εκπαίδευσης εντός της εταιρείας θα πρέπει να γίνεται ευρεία χρήση των παρεχομένων σήμερα υπό μορφή σεμιναρίων, από διάφορους οργανισμούς όπως των BIMCO, Intertanko, των νηογνώμωνων, της HELMERA κ.λπ.

Στον ιδιωτικό τομέα έχουν επίσης τα τελευταία χρόνια δημιουργηθεί πολύ αξιόλογα εκπαιδευτικά κέντρα, τα οποία με τη χρήση τεχνολογίας προσομοιωτών (simulators) παρέχουν υψηλού επιπέδου επιμόρφωση για πλοιάρχους και αξιωματικούς.

- Οι εταιρείες θα πρέπει να μεριμνούν ώστε οι αξιωματικοί τους κυρίως αλλά και τα πληρώματα να είναι κατά το δυνατόν μόνιμης απασχόλησης (continuous employment), δηλαδή άνθρωποι που έχουν δοκιμασθεί και αξιολογηθεί σε βάθος χρόνου στην ίδια εταιρεία. Είναι χαρακτηριστικό ότι οι καλύτερα οργανωμένες ναυτιλιακές εταιρείες έχουν πλοιάρχους και Α' μηχανικούς που ξεκίνησαν σε αυτές από δόκιμοι.

- Ένας άλλος σημαντικός παράγοντας που θα μπορούσε να μειώσει τις πιθανότητες ατυχήματος, είναι η επάνδρωση των πλοίων με περισσότερους αξιωματικούς. Ενδεικτικά εδώ αναφέρεται η πολύ σωστή απόφαση κάποιων εταιρειών να τοποθετήσουν έναν ακόμη (3ον) ανθυποπλοίαρχο στα πλοία τους, ώστε να υπάρχει μεγαλύτερη ευχέρεια στην αντιμετώπιση των θεμάτων ασφαλείας.

- Εσωτερικοί έλεγχοι από στελέχη της εταιρείας. Τα πλοία θα πρέπει να υφίστανται συχνές επισκέψεις - επιθεωρήσεις από αρχιπλοιάρχους, αρχιμηχανικούς και άλλα έμπειρα στελέχη (Marine - Engineer Superintendents) της εταιρείας, που να ελέγχουν και παράλληλα να βοηθούν τον πλοίαρχο και το πλήρωμα στην καλή οργάνωση και λειτουργία με έμφαση στα θέματα ασφάλειας. Η διενέρ-

γεια αυτών των εσωτερικών ελέγχων σίγουρα θα συμβάλει ουσιαστικά στη μείωση των πιθανοτήτων ατυχήματος, ενώ παράλληλα τονίζει το έμπρακτο ενδιαφέρον της εταιρείας για την ασφάλεια των πλοίων της.

- Σημαντικός παράγοντας στην πρόληψη των ατυχημάτων είναι και η συχνή εκτέλεση γυμνασίων μέσα στα πλοία.

Η μέριμνα των στελεχών μιας εταιρείας αληθώς κυρίως των πλοιοάρχων και αξιωματικών των πλοίων πρέπει να είναι, τα γυμνάσια αυτά να γίνονται κατά τον πιο ουσιαστικό και ρεαλιστικό τρόπο. Η αποτελεσματική αντιμετώπιση των θαλασσιών κινδύνων που μπορεί να εμφανιστούν οποιαδήποτε ώρα και στιγμή σε ένα πλοίο, μόνον από ένα καλώς εκπαιδευμένο πλήρωμα μπορούν να αντιμετωπιστούν.

- Ανάλυση ατυχημάτων αληθώς και των παραλίγο ατυχημάτων (near miss) ώστε από αυτά να εξαχθούν χρήσιμα συμπεράσματα, τα οποία να κοινοποιούνται στα λοιπά πλοία της εταιρείας και να αποφεύγεται η επανάληψη. Η διαδικασία προβλέπεται από τον κώδικα ISM και είναι βέβαιο ότι η εφαρμογή της θα συμβάλει ουσιαστικά στην πρόληψη των ατυχημάτων.

ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΥΛΙΚΟΥ

Όσον αφορά την κατασκευαστική και λειτουργική κατάσταση των πλοίων, εδώ θα πρέπει να αναφερθεί ότι η σημαντικότερη ίσως παράμετρος είναι ο βαθμός συντηρήσεως που τα πλοία υφίστανται. Δυστυχώς, η σωστή ή μη συντήρηση του κάθε πλοίου αληθώς και του εξοπλισμού του εξαρτάται από τις διαθέσεις αληθώς και τη σωστή οργάνωση της κάθε εταιρείας.

Δεδομένων και των συχνών ελέγχων που υφίστανται τα πλοία σήμερα, οι περισσότερες εταιρείες καταβάλλουν σοβαρές προσπάθειες αληθώς και σημαντικά έξοδα για να συντηρούν σωστά τα πλοία τους, ώστε αυτά να πληρούν τις προδιαγραφές ασφαλείας.

Υπάρχουν όμως και κάποιες, λίγες θέλω να πιστεύω, που για λόγους οικονομίας δεν μεριμνούν για τη σωστή συντήρηση των πλοίων τους. Η αντιμετώπιση του φαινομένου αυτού, που καταλήγει στην ύπαρξη υποβαθμισμένων πλοίων (substandard ships), θα πρέπει να αντιμετωπίζεται αμείλικτα από τη διεθνή κοινότητα. Όλοι οι μηχανισμοί ελέγχου (Σημεία, λιμενικές αρχές, νηογνώμονες, ναυηγάτες κ.λπ.) θα πρέπει να εξασφαλίζουν τη μη ύπαρξη υποβαθμισμένων και άρα επικίνδυνων πλοίων.

Μια άλλη παράμετρος που επηρεάζει την ασφάλεια των πλοίων, είναι και η ηλικία τους. Από ανάλυση του αναφερομένου στην ηλικία των πλοίων στατιστικού πίνακα (III) βλέπουμε ότι ο μεγαλύτερος αριθμός ατυχημάτων έγινε σε πλοία ηλικίας μεγαλύτερης των 15 ετών.

Δυστυχώς και στα πλοία ισχύει ό,τι για τους ανθρώπους, ότι δηλαδή «το γήρας σου έρχεται μόνον». Είναι φυσικό τα μεγαλύτερα ηλικίας πλοία να έχουν μεγαλύτερες φθορές και συνεπώς μεγαλύτερη συχνότητα βλαβών και ζημιών. Παρόλο που το επιχείρημα πολλών πλοιοκτητών, ότι η ηλικία του πλοίου δεν έχει σημασία εφόσον συντηρείται σωστά, έχει βάση, κάποια λογική «οροφή» θα πρέπει να θεσμοθετηθεί, π.χ. τα 25-30 έτη ανάλογα με τον τύπο.

ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΚΑΙΡΙΚΩΝ ΣΥΝΘΗΚΩΝ

Οι καιρικές συνθήκες σε πολλές περιπτώσεις συνέβαλαν ουσιαστικά στην πρόκληση σοβαρών ναυτικών ατυχημάτων.

Είναι γεγονός ότι ο καιρός ήταν πάντοτε διαμέσου των αιώνων ο χειρότερος εχθρός του ναυτικού. Στη σημερινή εποχή η σύγχρονη τεχνολογία κατόρθωσε να περιορίσει σημαντικά τις δυσμενείς επιπτώσεις του.

Η κατασκευή των σύγχρονων πλοίων κάθε τύπου, αληθώς και η δυνατότητα προβλέψεως και εγκαίρου προειδοποιήσεως για δυσμενείς καιρικές συνθήκες, έχουν δώσει πολλές λύσεις για την αντιμετώπισή του. Παρ' όλα αυτά, όταν επικρατούν δυσμενείς καιρικές συνθήκες (π.χ. ισχυροί άνεμοι, μεγάλος κυματισμός, ομίχλη κ.λπ.), επιβάλλεται και προβλέπεται αληθώς η ύπαρξη επί πλοίων επαγγελματιών, ετοιμότητας και λήψεως μέτρων για την αντιμετώπισή τους.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Το θέμα των ναυτικών ατυχημάτων και η πρόληψή τους είναι ασφαλώς τεράστιο και δεν μπορεί να αναπτυχθεί πλήρως, και πολύ περισσότερο να εξαντληθεί στο πλαίσιο ενός άρθρου.

Η προσπάθεια εστιασμένη στο να φωτιστούν τα κατά τη γνώμη μου σημαντικότερα. Το κύριο μήνυμα που θα πρέπει να συγκρατηθεί από τον αναγνώστη, είναι αυτό της δημιουργίας παιδείας ασφαλείας (safety culture), που αν γίνει πραγματικότητα, πιστεύω ακράδαντα θα συμβάλει σημαντικά στην πρόληψη ναυτικών ατυχημάτων.

Βεβαίως, τα ναυτικά ατυχήματα, όπως τα χειρσαία και τα αεροπορικά, όσα μέτρα και αν ληφθούν δεν πρόκειται να εξαλειφθούν πλήρως. Ο σκοπός είναι να περιοριστούν στο ελάχιστο.

Θα πρέπει όμως όλοι να διδασκόμεθα από αυτά και να συνεχίζουμε με πυξίδα την έσοχη ναυτική μας παράδοση, που έφερε την ελληνική ναυτιλία στην κορυφή διεθνώς και την κατέστησε σημαντικότερο παράγοντα ισχύος του έθνους μας.

Τέλος, στα «Ναυτικά Χρονικά», το παραδοσιακότερο και από τα πλέον έγκυρα περιοδικά του ναυτιλιακού χώρου, εύχομαι να συνεχίσουν την επιτυχημένη πορεία τους και στον 21ο αιώνα.



Μαζί Ταξιδεύουμε Στον Κόσμο!

Υπηρεσίες MARINE
Λύσεις Υψηλού Επιπέδου

Μιχαηλακοπούλου 75, 115 28 Αθήνα, Τηλ.: 74 50 400, Φαξ: 74 50 487, Email: info@interargo.gr

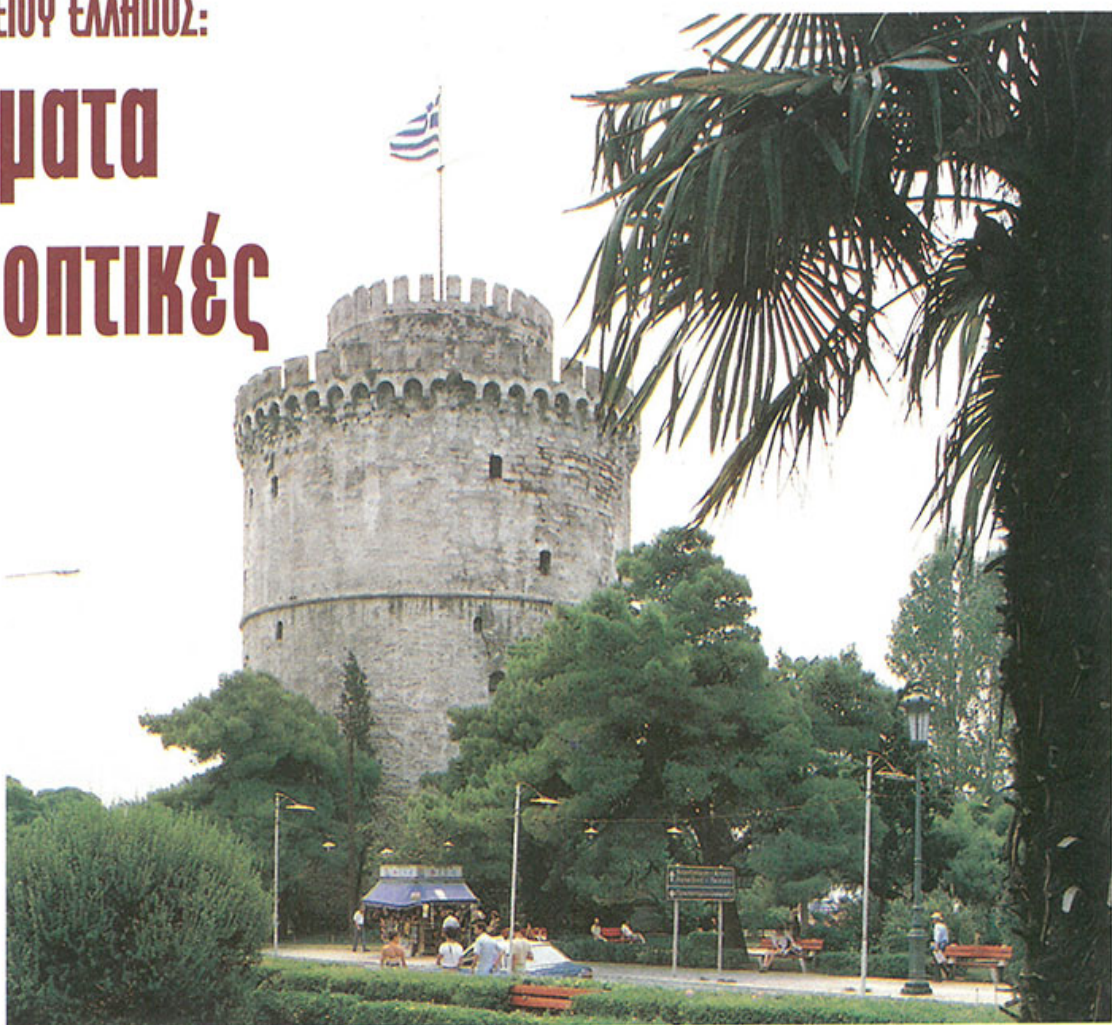
Η ΠΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗ ΒΟΡΕΙΑ ΕΛΛΑΔΑ

ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΣ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΛΛΑΔΟΣ:

Προβλήματα και προοπτικές



του Μιχάλη Γκιγκιλίνη
προέδρου της
Μιχ. Γκιγκιλίνης
& Σία Ο.Ε.



Θεσσαλονίκη υπήρξε σημαντικός ναυτιλιακός πυρήνας κατά το παρελθόν, αρχής γενομένης από το 1960, οπότε και ανέπτυξε ένα σημαντικό αριθμό πλοίων, κυρίως μεσογειακών, με πρωτεργάτες ελάχιστους νέους θεσσαλονικείς οι οποίοι δραστηριοποιήθηκαν στο χώρο για πρώτη φορά χωρίς να έχουν ναυτική παράδοση.

Στα χρόνια που ακολούθησαν, ο στόλος αυτός εξελίχθηκε σε ό,τι αφορά την ηλικία και χωρητικότητα των πλοίων, τα οποία έγιναν νεότερα και μεγαλύτερα σε μέγεθος, προκειμένου να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις της εποχής και στους στόχους των πλοιοκτητών, οι οποίοι έβλεπαν μέλλον και προοπτικές σε πιο ανοικτούς ορίζοντες.

Στις αρχές του 1980 αρχίζει μια σταδιακή μείωση του αριθμού των θεσσαλονικικών πλοίων με αιτία την κάμψη της αγοράς μέχρι τα μέσα του 1985, οπότε και αρχίζει μια νέα εποχή για την πόλη στον ειδικό αυτό τομέα. Νέα πιο σύγχρονα πλοία μεγαλύτερου μεγέθους εμ-

φανίζονται σε μικρότερους, όμως, αριθμούς και από λιγότερους πλοιοκτήτες, καθώς οι αποχωρήσαντες από το επάγγελμα δείχνουν δισταγμό στο να επαναδραστηριοποιηθούν. Ο λόγος είναι απλός, οι απαιτήσεις πλέον της ναυτιλίας είναι περίπλοκες, εξειδικευμένες, και η πόλη της Θεσσαλονίκης είναι μακριά του κέντρου που ονομάζεται Πειραιάς.

Οι υπηρεσίες και εγκαταστάσεις ήταν και είναι ανύπαρκτες, τόσο στην πόλη όσο και στον ευρύτερο αυτής χώρο, και η πλήρης ανυπαρξία υποδομής όπως και η άρνηση της Πολιτείας να βοηθήσει στη δημιουργία ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων και γενικά συνθηκών υποδοχής και υποστήριξης πλοίων παρά τις προθέσεις των τοπικών φορέων και της ιδιωτικής συμβολής και πρωτοβουλίας από επώνυμους ναυτιλιακούς παράγοντες της πόλης, δεν βρήκαν ανταπόκριση και έπεσαν στο κενό. Έκτοτε η πόλη διαθέτει ένα λιμάνι το οποίο εξυπηρετεί κατά αποκλειστικότητα την εμπορευματική κίνηση στην αυστηρή της έννοια, δεδομένου ότι δεν υπάρχουν ούτε στοιχειώ-

δεις χώροι και μέσα που θα επέτρεπαν την επισκευή (έσω και εξόχως) πλοίων, την πετρέλυσή τους, η οποία γίνεται μόνο από ξηράς με βυτία και για ορισμένη κατηγορία καυσίμου αποκλείοντας έτσι την τροφοδότηση σε πλοία, κυρίως σε δεξαμενόπλοια, τα οποία δεν εισέρχονται στον κυρίως λιμένα, καθώς και την επιθεώρησή τους όπως αυτή απαιτείται από διεθνείς οργανισμούς και κανόνες εθελείψει νηογνομόνων και εξειδικευμένου προσωπικού, οι οποίοι πρέπει να έλθουν από τις κεντρικές υπηρεσίες των Αθηνών ανεβάζοντας δραματικά το εμπλεκόμενο κόστος.

Το σημερινό αποτέλεσμα είναι να υπάρχουν πλέον ελάχιστοι πλοιοκτήτες με έδρα την πόλη μας, δεδομένου ότι τους διακρίνει ένα ισχυρό τοπικιστικό πνεύμα που υπερισχύει της ανάγκης να μετακινηθούν στον Πειραιά, αλλά είναι αμφίβολο εάν θα μπορέσουν να κρατήσουν αυτή τη στάση και στο εγγύς μέλλον, δεδομένου που θα εξαλειφεί την ύπαρξη αυτού του παραδοσιακού κλάδου από την πόλη μας.

Η Θεσσαλονίκη, κόμβος μεταφορών

του Γιάννη Κοσμάτου
προέδρου της Ι. Ε. Κοσμάτος
και Σία ΕΠΕ



αμβάνοντας υπ' όψιν τη χαρισματική γεωγραφική θέση της Θεσσαλονίκης, είναι εύκολο να καταλάβει κανείς πόσο άρρηκτα συνδεδεμένη είναι η πόλη μας με τον τομέα της εμπορικής μεταφοράς. Κύριος μοχλός ανάπτυξης των μεταφορών είναι το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, καθώς από το 1888 υπάρχει σιδηροδρομική σύνδεση με πόλεις της Ευρώπης. Αλλά και αργότερα, μετά την απελευθέρωση, γίνεται κυρίαρχο λιμάνι της βαλκανικής χερσονήσου απ' όπου διακινούνται τα περισσότερα φορτία της νοτιοδυτικής Βουλγαρίας και της πρώην Γιουγκοσλαβίας. Μάλιστα, υπήρχε ελεύθερο γιουγκοσλαβική ζώνη εντός του λιμένος, καθεστώς το οποίο έληξε το 1976. Σήμερα το λιμάνι με σύγχρονο θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας και με κατάλληλη υποδομή εξυπηρετεί ετησίως περίπου 4.000 εμπορικά πλοία και διακινεί κάτι περισσότερο από 12,5 εκατομμύρια τόνους φορτίων. Είναι αυτονόητο, λοιπόν, ότι όλα αυτά τα φορτία, προκειμένου να προωθηθούν στους τελικούς προορισμούς, απαιτούν οργανωμένα οδικά και σιδηροδρομικά δίκτυα, καθιστώντας έτσι τη Θεσσαλονίκη τον μεγαλύτερο μεταφορικό κόμβο όχι μόνο της Βόρει-



ας Ελλάδας αλλά και των Βαλκανίων. Ακόμη περισσότερο θα αναβαθμιστεί ο ρόλος της Θεσσαλονίκης ως διαμετακομιστικό κέντρο με την αποπεράτωση της Εγνατίας Οδού, η οποία με τις προβλεπόμενες κα θέτους θα κάνει τη μεταφορά προς τις βαλκανικές χώρες γρηγορότερη και ασφαλέστερη. Σημαντική όμως συμβολή στην ανάπτυξη των μεταφορών έχει και ο εμπορευματικός σταθμός του αεροδρομίου, όπου ετησίως παρατηρείται αλματώδης αύξηση των διακινούμενων φορτίων που προέρχονται ή προορίζονται για την ευρύτερη περιοχή της Βόρειας Ελλάδας.

Τα τελευταία χρόνια, εξάλλου, η Θεσσαλονίκη έγινε και κόμβος θαλάσσιας επιβατικής κίνησης καθώς ξεκίνησαν τακτικά δρομολόγια πολλών επιβατηγών πλοίων που ενώνουν την ευρύτερη περιοχή με τα περισσότερα ελληνικά νησιά. Πρόσφατα η Θεσσαλονίκη περιελήφθη στα τουριστικά προγράμματα μεγάλων εταιρειών που κάνουν κρουαζιέρες στην Ανατολική Μεσόγειο με τουρίστες υψηλού επιπέδου. Βλέπουμε, λοιπόν, ότι η Θεσσαλονίκη είναι σημαντικότερος κόμβος συνδυασμένων μεταφορών φορτίων αλλά και κίνησης επιβατών. Το μέλλον προδιαγράφεται λαμπρό.

 **INTERARGO**
TRAVEL

Μαζί Ταξιδεύουμε Στον Κόσμο!

Υπηρεσίες MARINE
Λύσεις Υψηλού Επιπέδου

Μιχαλακοπούλου 75, 115 28 Αθήνα, Τηλ.: 74 50 400, Φαξ: 74 50 487, Email: info@interargo.gr

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.

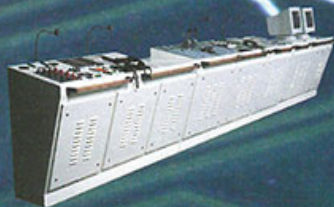
The TripleSea can be assembled using a range of modules. An intelligent central data collection system allows the system to be compact and conveniently arranged. Beside our brand new product TripleSea we can offer a wide range of customised consoles and standalone navigation, automation and communication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

SAIT Marine GREECE
SRH Marino Electronics S.A.

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:

SALT Marine GREECE
SRH Marine Electronics S.A.

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

GREECE

SEASTAR configuration with 2x Inmarsat-C

Userfriendly Operation

Euro Marine-Seastar 1236/0300 - ems@netor.gr - Netor@netor.gr



Ο ρόλος του Λιμενικού



«Με τον ερχομό του νέου έτους το περιοδικό «Ναυτικά Χρονικά» συμπληρώνει 70 χρόνια προσπάθειας και σημαντικής συμβολής-προσφοράς στο χώρο της ναυτιλίας. Η έγκυρη, επιμελής και εξειδικευμένη θεματολογία του συνετέλεσε σημαντικά στην επιτυχημένη λειτουργία του, όλα αυτά τα χρόνια. Είμαι βέβαιος ότι το περιοδικό «Ναυτικά Χρονικά» θα ανταποκριθεί πλήρως στις απαιτήσεις της εποχής και θα συνεχίσει αμείωτα να προσφέρει τις πολύτιμες υπηρεσίες του στον εξειδικευμένο χώρο της ναυτιλίας, που αναμφισβήτητα είναι ο μοναδικός που πρωτοπορεί και προβάλλει διεθνώς τη χώρα μας».

Ανδρέας Σπ. Συρίγος



οιος είναι ο ρόλος του Λιμενικού Σώματος ως διοικητικού φορέα της ναυτιλίας υπό τις νέες συνθήκες και κατά πόσον αντεπεξέρχεται σε αυτόν (κυρίως μετά την εκτόξευση κατηγοριών σαν αυτές που γράφτηκαν μετά το ναυάγιο του «Σαμίνα»);

Το Λιμενικό Σώμα ως διοικητικός φορέας της ναυτιλίας όπως μέχρι σήμερα ανταποκρίθηκε παρά τα προβλήματα επαρκώς στο ρόλο του, έτσι πιστεύω ότι θα ανταποκριθεί και στις νέες απαιτήσεις-ανάγκες της εποχής. Βασικός στόχος είναι ο εκσυγχρονισμός και η ενίσχυση σε προσωπικό του Λιμενικού Σώματος. Ήδη τα τελευταία τρία

χρόνια έχουν γίνει σημαντικά βήματα προς την κατεύθυνση αυτή και με την υλοποίηση κοινοτικών και εθνικών προγραμμάτων το Λιμενικό Σώμα ενισχύθηκε σημαντικά με σύγχρονα και νέες τεχνολογίες σκάφη, οχήματα και αεροσκάφη ναυτικής περιπολίας, αλλιά και με προσωπικό.

Η εποχή μας απαιτεί ένα καλό οργανωμένο και αποτελεσματικό σώμα, ικανό να ανταποκρίνεται στην εξυπηρέτηση της ναυτιλίας, στη φύλαξη των θαλασσίων συνόρων της χώρας μας, που αποτελούν και σύνορα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στην αστυνόμευση των ακτών, στην προστασία της ανθρωπίνης ζωής στη θάλασσα, στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, στην καλή λειτουργία των λιμένων, στην αντιμετώπιση εκνό-

Σώματος ως διοικητικού φορέα της ναυτιλίας

του Σπ. Συρίγου, αντιναυάρχου αρχηγού Λ.Σ.

μων ενεργειών στη θάλασσα, στην πάταξη διακίνησης των ναρκωτικών, όπλων, λαθρεμπορίου κάθε μορφής και διακίνησης των λαθρομεταναστών.

Βέβαια, είναι γεγονός ότι τα μέσα (εναέρια, χερσαία, πλωτά), καθώς και το προσωπικό που διαθέτει σήμερα το Λιμενικό, δεν είναι αρκετά για να καλύψουν όλες τις ανάγκες σε όλους του τομείς ευθύνης του, για το λόγο αυτόν, αλλή και λόγω των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, έχουν εγκριθεί προτάσεις 51,5 δισ. δρχ. και προωθούνται άλλες για έγκριση άλλων 18 και 45 δισ. δρχ. στο πλαίσιο υλοποίησης της Σύμβασης Shengen και του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης αντίστοιχα.

Με την υλοποίηση των ανωτέρω ποσών, η ενίσχυση σε μέσα (εναέρια, πλωτά, χερσαία) θα είναι σημαντική και με την αύξηση του προ-

σωπικού από 5.500 που είναι σήμερα σε 8.500 άτομα το 2003, όπως έχει δηλώσει ο υπουργός Ε.Ν. Χρήστος Παπουτσής, είναι βέβαιο ότι το Λιμενικό Σώμα θα είναι έτοιμο να ανταποκριθεί ικανοποιητικά στις απαιτήσεις και στις ανάγκες της εποχής.

Όσον αφορά το ναυόγιο του «Εξηρές Σαμίνα», το Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης, εκείνο το βράδυ, κινητοποιήσε άμεσα και βάσει σχεδιασμού όλα τα υπάρχοντα στην περιοχή σκάφη (13 παραπλήοντα, Ε/Γ-Ο/Γ πλοία, 53 αλιευτικά, 4 πολεμικά, 3 σκάφη του Λ.Σ., καθώς και ελικόπτερα και αεροσκάφη) και έκανε ό,τι ήταν ανθρωπίνως δυνατό με γνώμονα την άμεση παροχή βοήθειας και διάσωση όλων το δυνατόν περισσότερων ναυαγών.

D Destel

Marine & Industrial Supplies Imports - Exports - Representations

GENERAL SHIP SUPPLIERS YOUR PARTNER TO SUPPLY YOUR VESSEL

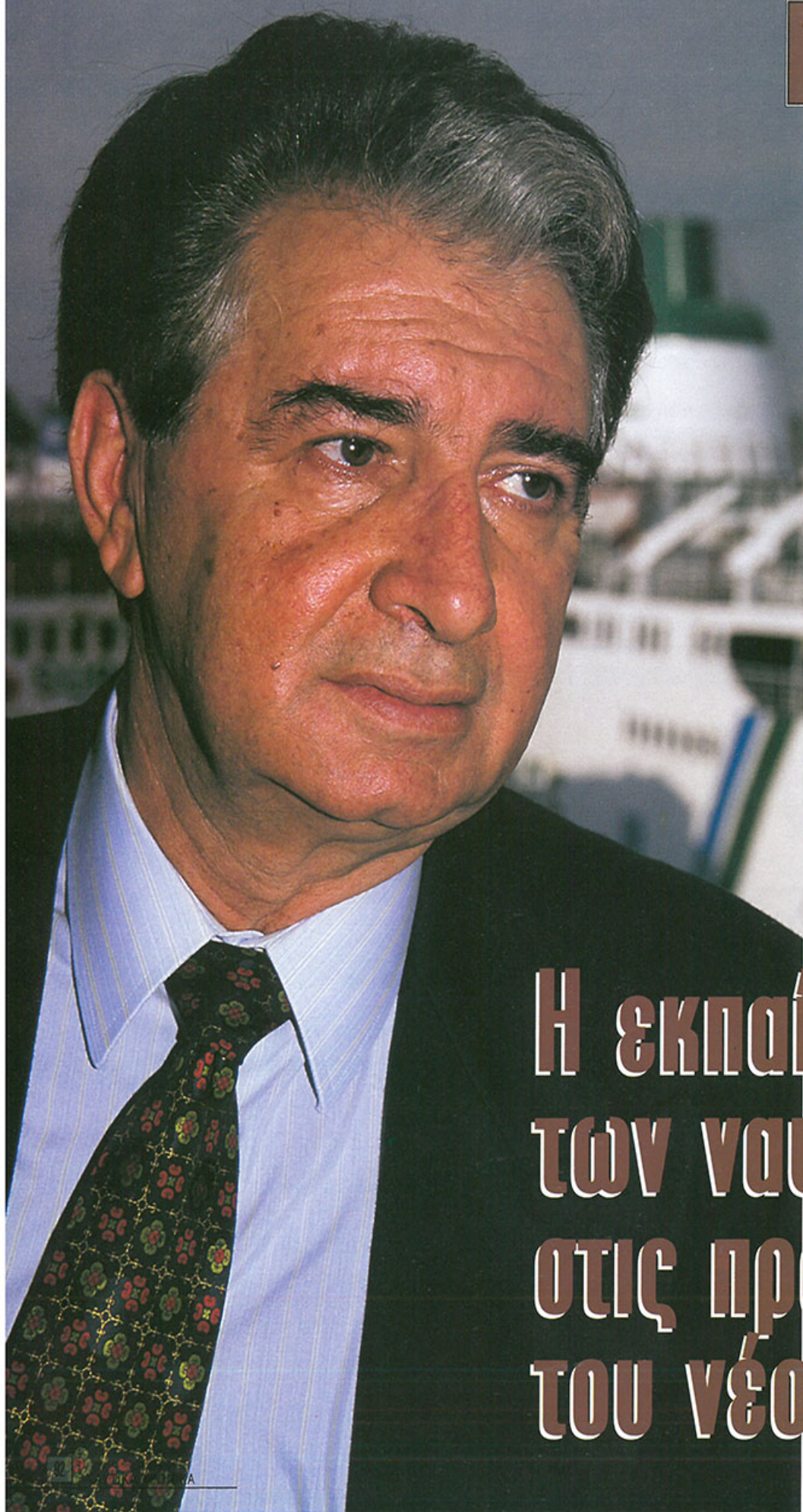
*We offer you, reasonable prices
on top quality products at speedy response.*

*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



10

πως είναι γνωστό, μόλις πριν από λίγα χρόνια πραγματοποιήθηκε στο Δουβλίνο, με πρωτοβουλία των ευρωπαϊκών θεσμών, συνδιάσκεψη με

θέμα «Αποτελεί ο κοινοτικός ναυτεργάτης είδος υπό εξαφάνιση;». Ο τίτλος και μόνον της συνδιάσκεψης αντανάκλασε τον προβληματισμό αλήθαι και την ανησυχία όλων των φορέων της ευρωπαϊκής ναυτιλίας σε ό,τι αφορά την εκπαίδευση και τις ευκαιρίες απασχόλησης των ναυτεργατών της Ένωσης.

Τα συμπεράσματα στα οποία κατέληξε η παραπάνω συνδιάσκεψη, τα οποία διατηρούν πάντα την επικαιρότητά τους, μπορούν να συνοψισθούν σε πέντε συγκεκριμένες και σαφείς προτάσεις, ήτοι:

- Ο αριθμός των Ευρωπαίων ναυτεργατών μειώθηκε στα 10 περασμένα χρόνια τουλάχιστον κατά 40%.

- Το διά θαλάσσης παγκόσμιο εμπόριο πρόκειται να αυξηθεί κατά 70% μέσα στα 10 επόμενα χρόνια.

- Η αναθεωρημένη σύμβαση για τους κανόνες εκπαίδευσης πιστοποιητικών και φυλακών (STCW 1995) και ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης των πλοίων (ISM CODE) θα συμβάλουν τα μέγιστα προς την κατεύθυνση αναβάθμισης των επιπέδων ασφαλείας των πλοίων.

- Σε κάποιες περιπτώσεις, μη Ευρωπαίοι ναυτεργάτες θα αντιμετωπίσουν μεγαλύτερες δυσκολίες ώστε να ανταποκριθούν στα επίπεδα των παραπάνω

του Γιάννη Χαλά
Γενικού γραμματέα της ΠΝΟ

Η εκπαίδευση των ναυτικών στις προκλήσεις του νέου αιώνα

διεθνών οργάνων.

— Παρουσιάζεται μια χρυσή ευκαιρία για κοινοτικούς ναυτεργάτες με υψηλά επίπεδα εκπαίδευσης, γεγονός που επιβάλλει την ανάληψη δράσης -σε επείγουσα βάση- προς αυτήν την κατεύθυνση.

Πέραν κάθε αμφιβολίας η ναυτική εκπαίδευση αποτελεί κορυφαία προτεραιότητα για τις ναυτιλίες της Ένωσης και βεβαίως ιδιαίτερα για τις χώρες εκείνες που βρίσκονται στις πρώτες θέσεις της κοινοτικής ναυτιλίας, όπως είναι η περίπτωση της χώρας μας. Οι λόγοι που καθιστούν τη ναυτική εκπαίδευση πρώτη προτεραιότητα, περιλαμβάνουν, μεταξύ των άλλων, τις απαιτήσεις της αναθεωρημένης σύμβασης STCW 95, η οποία παρά το γεγονός ότι δεν αύξησε ουσιαστικά τις απαιτήσεις εκπαίδευσης της σύμβασης του 1998, απομάκρυνε όλες τις ασάφειες που υπήρχαν και καθιέρωσε ένα σύστημα εξακρίβωσης των επιπέδων εκπαίδευσης των ναυτεργατών, γεγονός που απαιτεί αναβάθμιση των γνώσεων αρκετών ναυτεργατών και μετεκπαίδευσή τους στα εν λόγω θέματα. Εξάλλου, μια άλλη παράμετρος των αλλαγών αυτών είναι το γεγονός ότι η έναρξη ισχύος του GMDSS είχε συνέπεια τον εξοστρακισμό των ραδιοτηλεγραφήτων από τα πλοία, με αποτέλεσμα την απώλεια θέσεων εργασίας τους.

Είναι γεγονός ότι με βάση στοιχεία που προκύπτουν από διάφορες έγκυρες μελέτες, όπως για παράδειγμα η κοινή μελέτη BIMCO/ISF για την προσφορά και ζήτηση ναυτεργατικού δυναμικού, θα υπάρξει κατά τα αμέσως επόμενα χρόνια έλλειψη σε ειδικότητες αξιωματικών, ενώ αντίθετα θα προκύψει πλεόνασμα σε ό,τι αφορά τα κατώτερα πληρώματα. Τα παραπάνω σε συνδυασμό με την αδιατάκτως διείσδυση πληρωμάτων από τη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας πρέπει να απασχολήσουν έντονα όλους μας και σε κάθε περίπτωση η ΠΝΟ διατυπώνει με αυτήν την ευκαιρία τον έντονο προβληματισμό της.

Προκειμένου η εκπαίδευση των ναυτεργατών να μπορέσει να ανταποκριθεί στις προκλήσεις του νέου αιώνα, αλλή και στις διαρθρωτικές μεταβολές που έχουν σημειωθεί στην παγκόσμια ναυτιλία και κατ' επέκταση στην ελληνική, είναι ανάγκη να υπάρξει επαναπροσέγγιση του όλου θέματος κεντρικός άξονας της οποίας πρέπει να είναι ότι η εκπαίδευση αυτή πρέπει να παρέχεται από αυτοδιοικούμενο εκπαιδευτικό ίδρυμα στα πρότυπα των ΑΕΙ. Πρέπει να είναι ενιαία κατά κλάδο και να λαμβάνει υπ' όψιν της τα επαγγελματικά δικαιώματα και τις ακαδημαϊκές ελευθερίες των σπουδαστών καθώς και κίνητρα προσέληψης και παραμονής νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Είναι ανάγκη να δημιουργηθούν σχολές για την εκπαί-

δευση, μετεκπαίδευση και κατοχύρωση της γνώσης κατά κλάδο, ιδιαίτερα σε ό,τι αφορά την εκπαίδευση των κατωτέρων πληρωμάτων. Όσον αφορά ειδικότερα αυτήν την αναγκαιότητα, πρέπει να επιδιωχθεί κατά την αμέσως επόμενη αναθεώρηση της σύμβασης STCW 95 να περιλάβει και την εκπαίδευση των κατωτέρων πληρωμάτων, πράγμα που ως γνωστόν δεν συνέβη το 1995.

Εξάλλου, πρέπει να υπάρξει μια ορθολογική μελέτη των αναγκών της ναυτιλίας για την παραγωγή στελεχών ώστε να συμβαδίζουν -κατά το δυνατόν- με τις θέσεις απασχόλησης. Αυτονόητη θεωρείται η αναβάθμιση της εκπαίδευσης και μετεκπαίδευσης των ναυ-

τεργατών ώστε να εναρμονίζονται με τις αλλαγές και τις εξελίξεις που σημειώνονται σε διεθνές αλλή και περιφερειακό επίπεδο. Στο πλαίσιο αυτό η αναμόρφωση του ΚΕΣΕΝ και η αναβάθμιση του τρόπου λειτουργίας τους συνιστά αυτονόητη προϋπόθεση.

Μια τέτοια επαναπροσέγγιση του κεφαλαίου ναυτικής εκπαίδευσης οφείλει σε κάθε περίπτωση να άρει την απαράδεκτη αναντιστοιχία -που δυστυχώς υφίσταται σήμερα- σχετικά με το περιεχόμενο των παρεχομένων γνώσεων και τα χορηγούμενα από το κράτος πτυχία, προσδίδοντας σ' αυτά το κύρος των χορηγούμενων από την τριτοβάθμια εκπαίδευση διπλωμάτων.



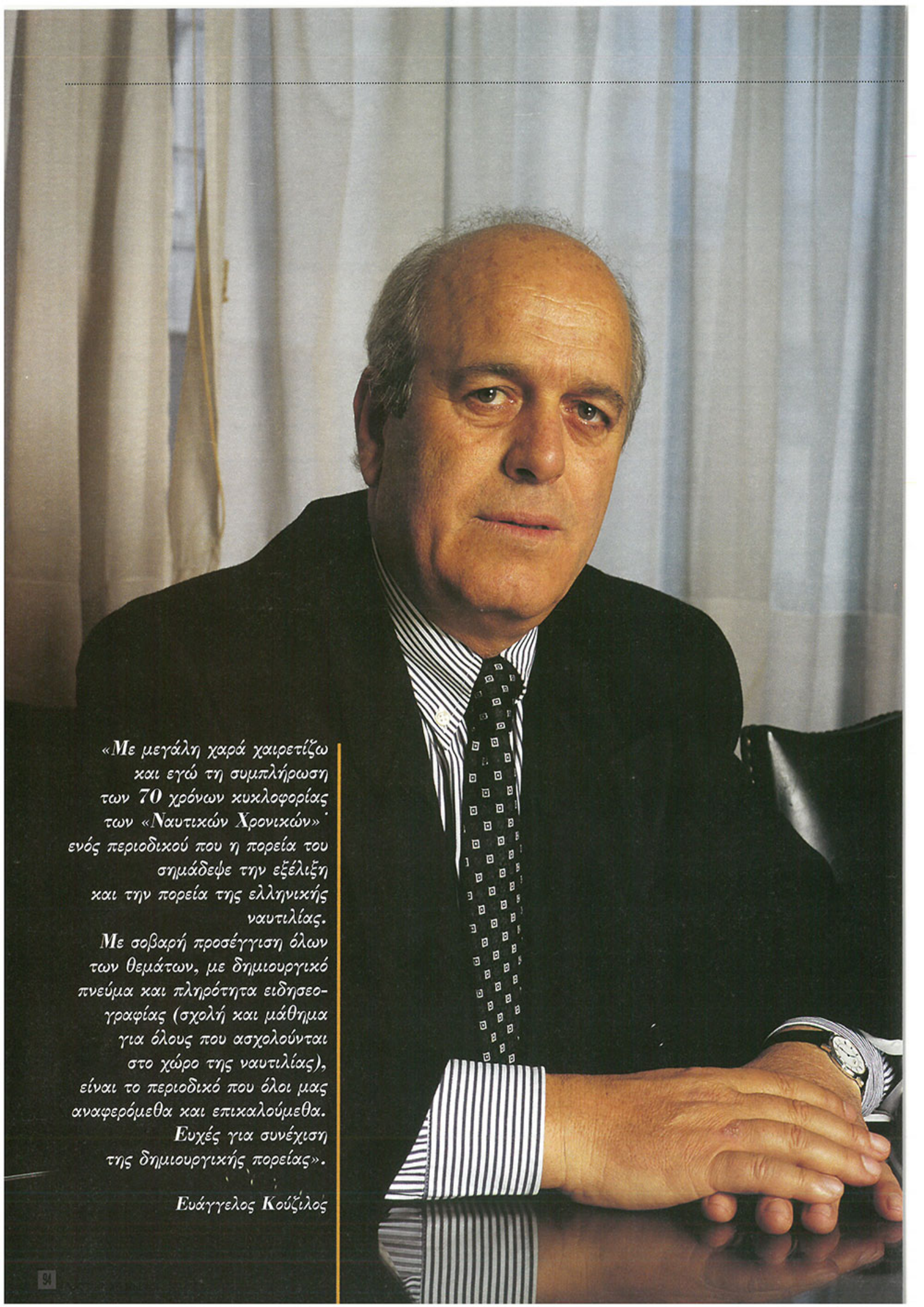
Άμεση Αποστολή Τηλεφωνικών Παραγγελιών

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

A portrait of Evangelos Kouzilas, an older man with thinning grey hair, wearing a dark suit, a striped shirt, and a patterned tie. He is seated with his hands clasped on a dark surface, looking directly at the camera. The background consists of light-colored, vertically pleated curtains.

«Με μεγάλη χαρά χαιρετίζω
και εγώ τη συμπλήρωση
των 70 χρόνων κυκλοφορίας
των «Ναυτικών Χρονικών»
ενός περιοδικού που η πορεία του
σημάδεψε την εξέλιξη
και την πορεία της ελληνικής
ναυτιλίας.

Με σοβαρή προσέγγιση όλων
των θεμάτων, με δημιουργικό
πνεύμα και πληρότητα ειδησεο-
γραφίας (σχολή και μάθημα
για όλους που ασχολούνται
στο χώρο της ναυτιλίας),
είναι το περιοδικό που όλοι μας
αναφερόμεθα και επικαλούμεθα.

Ευχές για συνέχιση
της δημιουργικής πορείας».

Ευάγγελος Κούζιλος

ΟΙ ΕΥΘΥΝΕΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ ΣΤΑ ΠΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Του Ευάγγελου Κούζιλου
Προέδρου της Πανελλήνιας Ένωσης Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού



Ο πλοίαρχος, ως εκ της θέσεως και των υποχρεώσεων που ορίζονται από τη νομοθεσία, συγκεντρώνει πολλές και διάφορες ιδιότητες κατά την άσκηση των καθηκόντων του επί του πλοίου. Αναλογικά και οι ευθύνες του είναι μεγάλες για οτιδήποτε γίνεται επί του πλοίου, από οιονδήποτε. Οι ευθύνες αυτές είναι δυνατόν να προέρχονται είτε από απευθείας πράξεις ή ενέργειες του πλοιάρχου είτε από εντολές ή οδηγίες που δίδει σε άλλους και οι οποίοι έχουν την υποχρέωση να τις εκτελέσουν αναλόγως.

Εξετάζοντας και τον όρο «ναυτικό ατύχημα» -το οποίον ορίζεται: εκείνο το περιστατικό που συμβαίνει στη θάλασσα και επιφέρει βλάβες ή απώλεια στο πλοίο ή το φορτίο ή στο περιβάλλον ή στον άνθρωπο- εί-

ναι προφανές ότι η συμμετοχή του πλοιάρχου είναι δεδομένη και το μερίδιο της ευθύνης του υψηλό.

Για να καθορίσουμε όμως και το μερίδιο που του αναλογεί, είναι απαραίτητο να λάβουμε υπ' όψιν και τυχόν άλλες παραμέτρους που μπορεί να συντέλεσαν στο ναυτικό ατύχημα. Τέτοιες παράμετροι που διευκολύνουν και στον καταμερισμό της ευθύνης είναι: Συνθήκες υπό τις οποίες έγινε το ναυτικό ατύχημα, περιοχή, χρόνος, είδος ατυχήματος.

Η σύγχρονη εποχή και η αντίληψη διερεύνησης ναυτικών ατυχημάτων έχει αλλάξει ριζικά. Απαιτείται οι έρευνες να είναι επιστημονικές, να γίνονται από ειδικούς με εξασφαλισμένη την ανεξαρτησία τους και κυρίως να μην ενδιαφέρονται να ικανοποιήσουν «εν θερμώ» ή «εν βρασμώ» καταστάσεις.

Ευθύνες οι οποίες αποδίδονται στον πλοίαρχο με γνώμονα απλά και μόνο να ικανοποιήσουμε το «δημόσιο αίσθημα», δεν είναι δυνατόν να γίνουν αποδεκτές. Η τακτική ότι για όλα, την ευθύνη την έχει ο πλοίαρχος, είναι ξεπερασμένη. Δεν τη δέχεται ούτε ο δικαστής ούτε οι καθιονδδήποτε τρόπο ζημιωθέντες από το ναυτικό ατύχημα ούτε πλέον και η κοινή γνώμη και βεβαίως ούτε ο πλοίαρχος.

Ευθύνες, όσο μεγάλες και αν είναι και με ό,τι αυτό συνεπάγεται, που οφείλονται σε πράξεις, ενέργειες ή παραλείψεις του πλοιάρχου, είναι έτοιμος να τις δεχτεί και αυτό κάνει μέχρι τώρα. Ουδέποτε το αρνήθηκε. Έχει υψηλό το αίσθημα της ευθύνης που απορρέει από το πλοιαρχικό αξίωμα. Και αυτό το έχει αποδείξει.

του Αντώνη Μ. Αντάπση
Καθηγητή του Εμπορικού και Ναυτικού
Δικαίου στο Πανεπιστήμιο Αθηνών



πως είναι γνωστό, η ελληνική εμπορική ναυτιλία είχε σοβαρές απώλειες κατά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο.

Διάφοροι λόγοι, όπως η φορολόγηση των πλοίων και προπάντων η πο-

λιτική αστάθεια, συνέβαλαν στο να προτιμήσουν αμέσως μετά τον πόλεμο οι Έλληνες πλοιοκτήτες την ύψωση σημαιών ευκολίας στα πλοία που αγόρασαν προς αντικατάσταση εκείνων που είχαν χαθεί. Η σταθεροποίηση της πολιτικής κατάστασης της χώρας επέτρεψε τη λήψη νομοθετικών μέτρων που κύριο στόχο είχαν τη διατήρηση του κόστους εκμετάλλευσης του ελληνικού πλοίου σε τέτοιο επίπεδο, ώστε να μην εξασθενίζει η ανταγωνιστική ικανότητά του στο διεθνή στίβο των θαλάσσιων μεταφορών. Και τούτο διότι τα ελληνικά ποντοπόρα πλοία, τα οποία και



ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΝΑΥΤ

αποτελούν τον κύριο όγκο της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, αντιμετωπίζουν οξύτατο ανταγωνισμό κυρίως για δύο λόγους. Ο πρώτος είναι ότι υποχρεούνται, εξαιτίας του περιορισμένου εθνικού μεταφορικού έργου, να εκτελούν πλόες μεταξύ λιμένων άλλων χωρών ανάλογα με τις ανάγκες της ναυαγιορρίας («tramping») και να υφίστανται σε πολύ έντονο βαθμό τον ανταγωνισμό των πλοίων των σημαιών ευκολίας, διότι τα πλοία αυτά έχουν ιδιαίτερα χαμηλό κόστος εκμετάλλευσης, καθώς και τις επιπτώσεις των περιοδικά εμφανιζόμενων ναυτιλιακών οικονομικών κρίσεων. Ο δεύτερος λόγος έγκειται στο γεγονός ότι το ελληνικό πλοίο δεν μπορεί να έχει (και δεν έχει) από μέρους του ελληνικού

κράτους τη θετική ενίσχυση που άλλα κράτη παρείχαν (και παρέχουν) υπό διάφορες μορφές, όπως η χρηματοδότηση υπό όρους εξαιρετικά ευνοϊκούς, η επιδότηση σε περίόδους ναυτιλιακών κρίσεων, η προτίμηση στις μεταφορές, στα πλοία που φέρουν τη σημαία τους.

Τα νομοθετικά μέτρα που λήφθηκαν, αφορούσαν κυρίως τη φορολογία των προερχομένων από την εκμετάλλευση των πλοίων αυτών εισοδημάτων, τη μισθοδοσία και περίθαλψη των ναυτικών από τον πλοιοκτήτη, καθώς και τις καταβλητέες απ' αυτόν εισφορές στους οργανισμούς εκπαίδευσης και κοινωνικής ασφάλισης των ναυτικών. Η σταθερότητα των μέτρων αυτών επιδιώχθηκε μέσω των

εγκριτικών πράξεων νπολόγησης πλοίων ως κεφαλαίων εξωτερικού, καθόσον οι όροι των πράξεων αυτών δεν επιτρέπεται να τροποποιηθούν καθ' όλη τη διάρκεια της παραμονής του πλοίου υπό ελληνική σημαία χωρίς τη συγκατάθεση του πλοιοκτήτη.

Αλλ' αν η φορολογική μεταχείριση του Έλληνα πλοιοκτήτη παρέμεινε σε επίπεδο που δεν έθιγε την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου, δεν συνέβη το ίδιο με το κόστος των ναυτολογούμενων σ' αυτό ναυτικών, ιδίως των Ελλήνων. Η ένταξη Ελλάδας της χώρας στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα (Ε.Κ.) έθεσε υπό αμφισβήτηση τη νομιμότητα των εν λόγω μέτρων και έκανε πιο έκδηλη την ανεπάρκειά τους. Γι' αυτό και τα θετικά μέτρα



νουν να υπάρχει μεταξύ του κράτους της νηολόγησης και του πλοίου. Δεν συντονίζει, κατά συνέπεια, το βήμα με την τάση που διατρέχει το δημόσιο διεθνές δίκαιο και αναγορεύει τη συμμετοχή υπηκόων του κράτους της νηολόγησης στην ιδιοκτησία του πλοίου σε ουσιώδη όρο της απονομής της εθνικότητάς του σ' αυτό. Μολιοντούτο η προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στο κοινοτικό κεκτημένο δεν επέφερε αύξηση των μετανηολογήσεων πλοίων ελεγχόμενων από υπηκόους άλλων κρατών-μελών στη χώρα μας. Το ελληνικό πλοίο έχει, σε σύγκριση με τα πλοία που υψώνουν σημαίες ευκολίας, πολύ πιο υψηλό κόστος εκμετάλλευσης. Από την άλλη μεριά, πολλὰ κράτη-μέλη έχουν δημιουργήσει δεύτερα ή παράλληλα νηολόγια που εξασφαλίζουν στα εγγεγραμμένα σ' αυτά πλοία μειωμένο κόστος εκμετάλλευσης. Εξάλλου, η προσαρμογή των νομοθεσιών των κρατών-μελών στις αρχές της ΣυνθΕΚ δεν είχε (και δεν θα έχει) ως αναγκαία συνέπεια την ενοποίηση των όρων νηολόγησης πλοίων. Και αν ακόμη εξασφαλιζόταν η ομοιομορφία των όρων αυτών σε κοινοτικό επίπεδο, η νηολόγηση δεν θα είχε τα ίδια οικονομικά πλεονεκτήματα για τον πλοιοκτήτη, όποιο και αν ήταν το κράτος-μέλος όπου θα είχε λάβει χώρα, δεν θα είχε ως αναγκαία συνέπεια την

Λόγοι οικονομικής και κοινωνικής συνοχής παρεμπόδισαν την άμεση απελευθέρωσή τους σε τέτοιο βαθμό ώστε να καθίσταται δυνατός ο ανταγωνισμός σε κοινοτικό επίπεδο. Συνεπείναι στο να γίνουν αμοιβαίες υποχωρήσεις και να ψηφιστεί ειδικός κανονισμός. Ο κανονισμός απελευθερώνει σταδιακά τις εν λόγω μεταφορικές υπηρεσίες. Αναρωτιέται όμως κανείς μήπως θα έπρεπε να υπεισέλθει στη θέση του δύναντος προνομίου της εθνικής ακτοπλοΐας το προνόμιο της ευρωπαϊκής ακτοπλοΐας, κατά το πρότυπο του προνομίου της αμερικανικής ακτοπλοΐας. Όπως είναι γνωστό, οι θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ των ομόσπονδων κρατών της Αμερικανικής Συμπολιτείας επιφυλάσσονται στα πλοία που φέρουν την αμερικανική σημαία. Όταν ανταγωνίστριες χώρες λαμβάνουν μέτρα προστασίας των πλοίων που φέρουν τη σημαία τους, η εμμονή της Ε.Κ. στις αρχές της ελευθερίας των υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς είναι εντελώς εξωπραγματική.

Όσον αφορά τη σύνθεση του πληρώματος ελληνικών εμπορικών πλοίων, η κατάσταση έχει αποσαφηνιστεί πλήρως. Η Ελλῆς δεν μπορεί, όπως άλλωστε και κάθε άλλο κράτος-μέλος, να επιβάλει τη ναυτολόγηση σε ελληνικά εμπορικά πλοία, ως προς ορισμένο, έστω, ποσοστό της οργανικής σύνθεσης, μό-

ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

ενίσχυσης της εμπορικής μας ναυτιλίας πρέπει να έχουν κοινοτική διάσταση.

Ειδικότερα, όσον αφορά την εθνικότητα των πλοίων, η ΣυνθΕΚ έχει θεσπίσει ορισμένες παραμέτρους μέσα στις οποίες οφείλουν να κινηθούν τα κράτη-μέλη. Οι παράμετροι αυτές περιορίζουν οπωσδήποτε την εξουσία κάθε κράτους-μέλους ως προς τον καθορισμό των όρων νηολόγησης των πλοίων. Ο περιορισμός αυτός της εξουσίας του κράτους της νηολόγησης αποδυναμώνει ιδίως τη σημασία της συμμετοχής υπηκόων του στην ιδιοκτησία του πλοίου ή στη διοίκηση της πλοιοκτητικής εταιρείας ως στοιχείου του γνήσιου ή ουσιώδους συνδέσμου που διευθετεί συμβάσεις ιδιαίτερης απήχησης αξιώ-

ουσιαστική εναρμόνιση των νομοθεσιών των κρατών-μελών. Συντρέχει όμως λόγος για εναρμόνιση ορισμένων συντελεστών, όπως οι δαπάνες νηολόγησης, η φορολογία των πλοίων και τα ελάχιστα όρια αποδοχών των ναυτικών, για να περιοριστούν οι διαφορές ως προς το κόστος μεταφοράς. Προς την κατεύθυνση αυτή κινείται ο κανονισμός για τη μετανηολόγηση πλοίων στο εσωτερικό της Κοινότητας. Η συμβολή του όμως δεν είναι ιδιαίτερα αισθητή στην πράξη. Η εγκαθίδρυση κοινής εσωτερικής αγοράς και στο πεδίο των θαλάσσιων ενδομεταφορών υπαγόρευσε την κατάρτιση, ως προς τους κοινοτικούς πλοιοκτήτες του προνομίου της ακτοπλοΐας, την «κοινοτικοποίηση» των μεταφορών αυτών.

νο Ελλήνων υπηκόων. Οι υπήκοοι των άλλων κρατών-μελών έχουν τις ίδιες δυνατότητες ναυτολόγησης σε ελληνικά εμπορικά πλοία, εφόσον ανταποκρίνονται στις προϋποθέσεις που απαιτούνται για τη ναυτολόγηση Ελλήνων υπηκόων στην οικεία θέση. Αυτό ισχύει και όταν η συγκεκριμένη ναυτεργατική σχέση λαμβάνει ύπαρξη έξω από το τοπικό πεδίο εφαρμογής της Συνθήκης, έχει ωστόσο την οικονομική έδρα της ή, έστω, έναν αρκετά στενό σύνδεσμο με την εδαφική επικράτεια της Ε.Κ.

Μολιταύτα οι ναυτολογήσεις υπηκόων άλλων κρατών-μελών σε ελληνικά εμπορικά πλοία δεν έκαναν αισθητή την παρουσία τους, διότι το κόστος τους ήταν ιδιαίτερα με-

γάλο. Αντίθετα, οι προσλήψεις ναυτικών υπηκόων τρίτων χωρών σε ελληνικά και γενικότερα σε κοινοτικά εμπορικά πλοία έλαβαν εξαιρετικές διαστάσεις. Σ' αυτό συνέβαλε το γεγονός ότι η Ελλάδα και άλλα κράτη-μέλη επέτρεψαν, για την αντιμετώπιση της δυσμενούς οικονομικής συγκυρίας, την αντάμειψη των υπηρεσιών των ναυτικών αυτών σύμφωνα με το ουσιαστικό δικαίωμα της χώρας προέλευσής τους, δηλ. με μισθούς πολύ πιο χαμηλούς. Το ΔΕΚ, νομιμοποιώντας τα δεύτερα ή παράλληλα νοσήλια, διευκόλυνε την εξακολούθηση της πρακτικής αυτής. Ωστόσο, η εφαρμογή της κοινοτικής σύμβασης του 1980 για το εφορμαστέο δίκαιο στις συμβατικές

ενοχές αποτελεί ένα σοβαρό νομικό εμπόδιο στην αύξηση των ναυτολογήσεων υπηκόων τρίτων χωρών σε ελληνικά και γενικότερα σε κοινοτικά εμπορικά πλοία, διότι καθιστά κατά κανόνα ανίσχυρες τις συμφωνίες υπαγωγής της σύμβασης εργασίας των ναυτικών σε ουσιαστικό δίκαιο δυσμενέστερο από εκείνο της χώρας του δικαστή. Το εμπόδιο αυτό μπορεί να παραμεριστεί έως ένα βαθμό, διότι οι διατάξεις των εγκριτικών πράξεων νοσηλόγησης πλοίων ως κεφαλαίων εξωτερικού που επιτρέπουν τη ρύθμιση των αποδοχών των ναυτολογημένων σ' αυτά ναυτικών υπηκόων τρίτων χωρών σύμφωνα με το δίκαιο της χώρας προέλευσής τους, έχουν τυπική δύναμη αντί-

στοιχη εκείνης των συνταγματικών διατάξεων και δεν υποχωρούν όταν προσκρούουν σε διατάξεις διεθνών συμβάσεων. Δεύτερον, διότι οι πλοιοκτήτες μπορούν να υψώσουν στα πλοία τους σημαίες ευκολίας, να μεταφέρουν ή εμφανίσουν ότι έχουν μεταφέρει την έδρα της επιχείρησής τους στη χώρα της σημαίας του πλοίου και να συνομολογήσουν

σ' αυτή τις συμβάσεις εργασίας των αλλοδαπών ναυτικών για ν' αποκτήσουν τη διεθνή δικαιοδοσία των ελληνικών δικαστηρίων σε σχέση με τις συμβάσεις αυτές και κατ' επέκταση την υπαγωγή τους στην πιο πάνω κοινοτική σύμβαση. Αλλά η εκτέλεση ενός τέτοιου έργου δεν είναι ευχερής. Γίνεται φανερό ότι θα

έπρεπε να επιδιωχθεί στο πλαίσιο της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής η επανεξέταση της εν λόγω διεθνούς σύμβασης, ιδίως όσον αφορά την εφαρμογή της στη σύμβαση ναυτολόγησης, καθώς και η καθιέρωση ενός συστήματος που θα εξασφάλιζε στο μέτρο του δυνατού απασχόληση στους κοινοτικούς ναυτικούς, θα περιοριζε όμως παράλληλα το κόστος εκμετάλλευσής του κοινοτικού πλοίου. Αυτό θα συνέβαινε, αν επιτρεπόταν η ναυτολόγηση ναυτικών υπηκόων τρίτων χωρών και σε θέσεις αξιωματικών (πλην πλοιάρχου, υποπλοιάρχου και πρώτου μηχανικού) και κατώτερου πληρώματος και η μισθοδοσία των αλλοδαπών αυτών ναυτικών σύμφωνα με το

δίκαιο της χώρας προέλευσής τους. Ως προς τα επιβατηγά και οχηματαγωγά όμως πλοία που εκτελούν τακτικές μεταφορές μεταξύ λιμανιών του ίδιου κράτους-μέλους ή διαφορετικών κρατών-μελών, όλοι οι αξιωματικοί και τα μέλη του πληρώματος που αναφέρονται στο πιστοποιητικό ελάχιστης σύνθεσης, θα έπρεπε να είναι υπήκοοι κράτους-μέλους. Η ελάχιστη σύνθεση του πληρώματος κάθε κοινοτικού πλοίου θα έπρεπε να είναι σύμφωνα με τις αποφάσεις του ΔΝΟ. Αυτό θα μείωνε την ελάχιστη σύνθεση του πληρώματος στα όρια που επιτρέπει η σύγχρονη τεχνολογία. Παράλληλα, θα έπρεπε οι κρατικές ενισχύσεις, άμεσες ή έμμεσες, να αποτελέσουν στοιχεία των στόχων της ναυτιλιακής πολιτικής. Οι κύριοι στόχοι της πολιτικής αυτής θα συνίσταντο στο να περιοριστούν, με την ενοποίηση των κρατικών ενισχύσεων, τα φαινόμενα στρέβλωσης του ανταγωνισμού κατά την εκμετάλλευση, στο εσωτερικό της Κοινότητας, πλοίων που υψώνουν τη σημαία κράτους-μέλους, καθώς και στο να καταστήσουν, με κατάλληλες κοινοτικές ενισχύσεις, τους εμπορικούς στόλους των κρατών-μελών ικανούς να αντιμετωπίσουν τον ανταγωνισμό των πλοίων που υψώνουν σημαίες ευκολίας και να ανακόψουν τη διαγραφή πλοίων από τα εθνικά νοσήλια των κρατών-μελών. Οι κρατικές (κοινοτικές) ενισχύσεις δεν θα έπρεπε να περιοριστούν απλώς στη θέσπιση ενός ευνοϊκού για τον πλοιοκτήτη φορολογικού συστήματος, αντίστοιχου εκείνου του ν. 27/1975. Θα έπρεπε ακόμη να θέσουν ως στόχο τη σταδιακή απειλευθέρωση των Conferences, καθώς και την επιδότηση, π.χ., των πλοιοκτητών που αποσύρουν πλοία παλαιάς τεχνολογίας και τα αντικαθιστούν με άλλα σύγχρονης τεχνολογίας ή που διατηρούν πλοία σε ορισμένες τακτικές γραμμές. Σε καμιά όμως περίπτωση η επιδίωξη των στόχων αυτών δεν θα έπρεπε να γίνει σε βάρος των όρων της ασφάλειας των πλοίων και της ναυσιπλοΐας, καθώς και της ανάγκης προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Είναι περαιτέρω αναγκαία η θετική ενίσχυση των θαλάσσιων τακτικών γραμμών μικρής διαδρομής. Για να γίνει όμως αυτό πραγματικότητα, πρέπει να δημιουργηθούν σύγχρονοι κόμβοι συνδυασμένης μεταφοράς. Η ανάπτυξη των κόμβων αυτών εξαρτάται και από το βαθμό ενημέρωσης του κοινού ως προς τις θετικές συνέπειες της συνδυασμένης μεταφοράς.

Τα ανθρώπινα λάθη αποτελούν την κυριότερη αιτία των ναυτικών ατυχημάτων. Για τον περιορισμό τους επιβάλλεται η λήψη μέτρων σε κοινοτικό και διεθνές επίπεδο. Η θέσπιση

Το ελληνικό πλοίο έχει,
σε σύγκριση με τα πλοία
που υψώνουν σημαίες ευκολίας,
πολύ πιο υψηλό κόστος
εκμετάλλευσης



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



κοινών προτύπων ελάχιστης εκπαίδευσης και έκδοσης αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας δεν περιορίζει μόνο τη δημιουργία εμποδίων στην ελεύθερη κυκλοφορία των κοινοτικών ναυτικών, αλλά συμβάλλει και στη βελτίωση του βαθμού εκπαίδευσης και ναυτικής ικανότητάς τους και, κατ' επέκταση, στην άσκηση των καθηκόντων τους με τρόπο πιο αποτελεσματικό – πράγμα που σημαίνει ότι εξασφαλίζει πιο υψηλό επίπεδο ασφάλειας στα πλοία που είναι νηολογημένα σε κράτη-μέλη και φέρουν τη σημαία τους.

Όπως όμως έχουν σήμερα τα πράγματα, η εξασφάλιση υψηλού επιπέδου ασφάλειας στα πλοία δεν είναι έργο μόνο του κράτους της σημαίας. Το κράτος ναυτοχίας του πλοίου καλείται να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στο πεδίο αυτό. Κι αυτό γιατί οι σχέσεις κράτους της σημαίας και κράτους της ναυτοχίας ή του λιμένα δεν είναι πάντοτε σχέσεις συνεργασίας. Ωστόσο, ο έλεγχος των πλοίων από το κράτος του λιμένα δεν μπορεί να είναι πάντοτε αποτελεσματικός: έχει ορισμένα όρια. Ο έλεγχος αυτός γίνεται κατά το στάδιο της εκμετάλλευσης του πλοίου και, κατά συνέπεια, δεν μπορεί να καλύψει την κατάστασή του από τη ναυπήγηση

μέχρι το χρόνο της επιθεώρησής του. Γι' αυτό και περιορίζεται στην επιθεώρηση των πιστοποιητικών ασφάλειας του πλοίου και των αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας των μελών του πληρώματος. Ο κίνδυνος όμως των πλο-

στών πιστοποιητικών είναι επαισθητός. Η διαπίστωση της εκτέλεσης των αναγκαίων επισκευών δημιουργεί πρόσθετα προβλήματα. Επιβεβαιώνει ότι η οργάνωση και λειτουργία του ελέγχου είναι εξαιρετικά δαπανηρή. Μολοντούτο η από μέρους του κράτους του λιμένα διεύρυνση του ελέγχου παρεμποδίζει την εκμετάλλευση υποβαθμισμένων πλοίων και, συνακόλουθα, περιορίζει την ανισότητα των όρων του ανταγωνισμού στο διεθνές στίβο των θαλάσσιων μεταφορών.

Οι διμερείς συμβάσεις για την εγκατάσταση, το εμπόριο και τη ναυτιλία που έχουν συνάψει η Ελλάδα και άλλα κράτη-μέλη μεταξύ τους ή με τρίτες χώρες, έχουν συνδέσει τα δικαιώματα ναυσιπλοΐας και εμπορίας που τα συμβαλλήσιμα μέρη αναγνωρίζουν αμοιβαία, με τα πλοία που είναι νηολογημένα σε κάθε μέρος και φέρουν τη σημαία του. Η Ε.Κ. δεν έχει πάντοτε ακολουθήσει τη γραμμή αυτή. Ως προς τις θαλάσσιες ενδομεταφορές, ο σχετικός κανονισμός έχει διαλάβει ότι της ελευθερίας εκτέλεσής τους απολαμβάνουν ορισμένα πρόσωπα, φυσικά ή νομικά, που ασκούν ναυτιλιακές δραστηριότητες, εφόσον τα πλοία τους είναι

νηολογημένα σε κράτος-μέλος, φέρουν τη σημαία του και ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της νομοθεσίας του για την εκτέλεση θαλάσσιων ενδομεταφορών σ' αυτό. Όσον αφορά όμως τις θαλάσσιες μεταφορές μετα-

ξύ κρατών-μελών και μεταξύ κρατών-μελών και τρίτων χωρών, ο οικείος κανονισμός έχει παραχωρήσει στους υπηκόους κρατών-μελών που είναι εγκατεστημένοι σε κράτος-μέλος και στις ναυτιλιακές εταιρείες που έχουν συσταθεί σε κράτος-μέλος όπου και έχουν την κύρια εγκατάστασή τους, το δικαίωμα να εκτελούν τις θαλάσσιες αυτές μεταφορές και με πλοία νηολογημένα σε τρίτες χώρες, δηλ. με πλοία που λειτουργούν με μικρό κόστος εκμετάλλευσης. Αν η Ε.Κ. επιθυμεί πράγματι να περιορίσει, όσο γίνεται περισσότερο, τη διαγραφή πλοίων από νηολόγια κρατών-μελών και την εγγραφή τους σε νηολόγια κρατών «φιλοφροσύνης», πρέπει αποδέκτες των απονεμόμενων απ' αυτή δικαιωμάτων παροχής μεταφορικών υπηρεσιών να είναι πάντοτε πρόσωπα που έχουν πλοία νηολογημένα σε κράτος-μέλος του οποίου και φέρουν τη σημαία. Η εμφανιζόμενη πιο έντονα τον τελευταίο καιρό τάση αποσύνδεσης των δικαιωμάτων αυτών από την εθνικότητα των πλοίων και προσδιορισμού των δικαιούχων τους με βάση το στοιχείο της εγκατάστασης της οικείας επιχείρησης στον κοινοτικό χώρο, δεν εξυπηρετεί το γενικότερο συμφέρον της Ε.Κ. αλλ' ορισμένων κρατών-μελών, μεταξύ των οποίων δεν περιλαμβάνεται η χώρα μας.

Οι σκέψεις αυτές δεν απηχούν αποκλειστικά προσωπικές αντιλήψεις. Υπάρχουν και πολλοί άλλοι που τις ενστερνίζονται. Θεώρησα ωστόσο σκόπιμο να τις εκθέσω, έστω συνοπτικά, από τις στήλες του περιοδικού «Ναυτικά Χρονικά», διότι το περιοδικό αυτό υπήρξε επί εβδομήντα συνεπτά έτη ένα βήμα υποστήριξης και διάδοσης σκέψεων που συνέβαλαν (και συμβάλλουν) στην ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας.

**Όπως όμως έχουν σήμερα
τα πράγματα, η εξασφάλιση
υψηλού επιπέδου ασφάλειας
στα πλοία
δεν είναι έργο μόνο του κράτους
της σημαίας**

THE REPUBLIC OF THE MARSHALL ISLANDS

the maritime programme administered exclusively by

International Registries



is now the world's 9th largest open ship registry!

LSM International Ship Registers Directory 2000 shows the Marshall Islands vessel registry as the **best performer** for Port State Control of the 10th largest registries. Top names in shipping are choosing the world's most modern ship registry benefiting from the skills and expertise of a worldwide organisation with over 50 years experience in managing maritime and corporate programmes.

INTERNATIONAL REGISTRIES (GREECE) LTD.

1-3 FILELLINON STR., 185 36 PIRAEUS-GREECE

Tel: 1 4293 223 • Fax: 1 4293 228

E-mail: irigr@ath.forthnet.gr



The Quality Advantage

Washington D.C./Reston • New York • Miami
London • Hong Kong • Zurich • Kobe

Visit our *interactive*

Web site at www.register-iri.com



Maritime Operations departments in Washington D.C./Reston, New York and London are ISO 9002 certified.

Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ

του Α. Μ. Γουλιέλμου
Καθηγητού του τμήματος
Ναυτιλιακών Σπουδών
του Πανεπιστημίου Πειραιώς,
πρώην γ.γ. ΥΕΝ



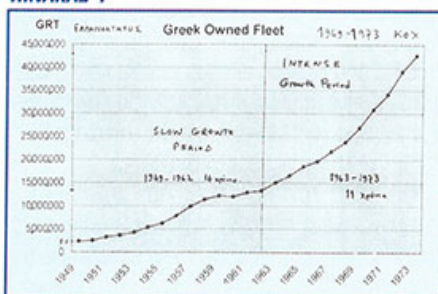
ελληνόκτητος ναυτιλία από το 1949 μέχρι σήμερα πέρασε τέσσερις φάσεις, όπως δείχνει το πιο κάτω διάγραμμα 1.

Η πρώτη φάση 1949-1963, δηλ. 14 χρόνια, ήταν μια περίοδος ανάπτυξης αλλιά χαμηλών ρυθμών. Η έναρξη ήταν από χαμηλά, δηλ. 2,5 εκατ. κοχ, και το τέλος ήταν τα 13 εκατ. κοχ, ενώ πενταπλασίασε τη δύναμή της.

Η δεύτερη φάση 1963-1973 ήταν μια χρυσή εποχή με έντονη ανάπτυξη από τα 13 εκατ. κοχ στα 43, σε μόλις 11 χρόνια. Η ναυτιλία υπερ-τριπλασίασε το μεγάλο μέγεθός της. Η τρίτη φάση και αρκετά μεγάλη (17 χρόνια, 1974-1990) ήταν περίοδος στασιμότητας και παλινδρόμησης γύρω από μικρές ανόδους και πτώσεις. Σοβαρά γεγονότα συνέβησαν όπως οι ενεργειακές κρίσεις, οι στασιμο-πληθωρισμοί, οι πολιτικές λιτότητας και άλλα. Επίσης η μεγάλη ναυτιλιακή κρίση του 1981-1987. Η ναυτιλία από τα 43 εκατ. κοχ διακυμάνθηκε στα 35, στα 50 και στα 55 και τελικά σταμάτησε στα 50 εκατ. κοχ.

Η τέταρτη και σύγχρονη φάση, 1991-2000, υπήρξε εντυπωσιακή και προπομπός του επίσης εντυπωσιακού μέλλοντος της ελληνόκτητης ναυτιλίας. Η ναυτιλία από τα 50 εκατ. κοχ ανα-

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

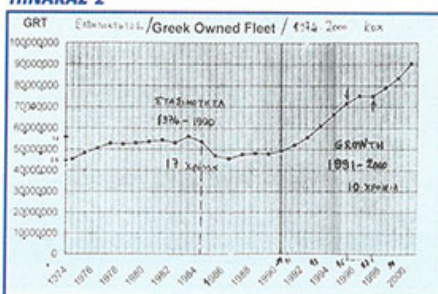


ρικήθηκε στα 90,3 εκατ. κοχ σε 10 μόνο χρόνια. Η ναυτιλία γνώρισε τον παλιό καλό εαυτό της του 1963-1973 πήλη την περίοδο 1997-98. Ο μεγάλος στόλος σχεδόν διπλασιάστηκε. Για να βγάλουμε ένα γενικό συμπέρασμα για την πιο πάνω πορεία, μπορούμε με στατιστικό τρόπο να υποστηρίξουμε ότι η ναυτιλία τα τελευταία 51 χρόνια είχε ένα συνήθη, τυπικό μέσο ρυθμό ανάπτυξης 6,5% το χρόνο ή γύρω στα περίπου 6 εκατ. κοχ το χρόνο. Η περίοδος 1998-00 ήταν καλύτερη του μέσου όρου αυτού.

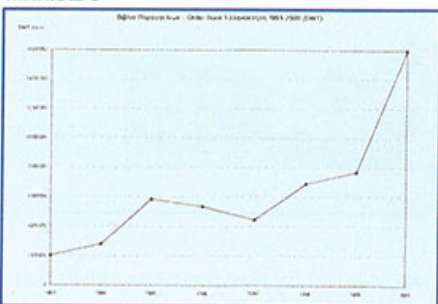
Τα χαρακτηριστικά μιας ένδοξης πορείας

Υγιές στοιχείο της πιο πάνω σύγχρονης ανάπτυξης ήταν αρχικά η βελτίωση του μέσου

ΠΙΝΑΚΑΣ 2



ΠΙΝΑΚΑΣ 3



μεγέθους των ελληνόκτητων πλοίων από 33.743 τνβ σε 42.122 το 2000. Την περίοδο 1994-98 τα πράγματα ήταν στάσιμα στον τομέα αυτόν. Αυτό υποδηλώνει λιγότερες ναυπηγήσεις και αγορές μεγάλων πλοίων. Σε ό,τι αφορά τη μέση ηλικία του στόλου, το

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

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



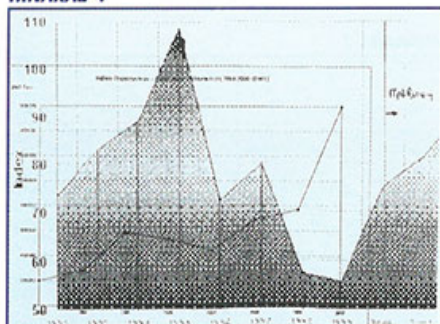
Λιμάνι Θεσσαλονίκης
αξιοπιστία στη συνεργασία

Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης ΑΕ

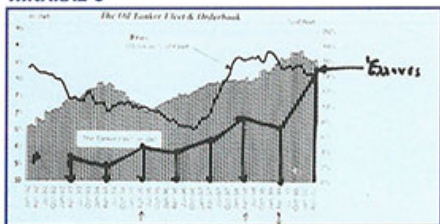
Τ.Θ. 10467, GR 541 10 Θεσσαλονίκη - Τηλ : (+3031) 593.911 - Fax : (+3031) 510500
Internet site : <http://www.thpa.gr> - E-mail : secretariat@thpa.gr



ΠΙΝΑΚΑΣ 4



ΠΙΝΑΚΑΣ 5



1993-00, αυτή είναι χειρότερη από τον παγκόσμιο κατά περίπου 3,8 χρόνια, αλλά είναι σταθερή στα 17,5-18 χρόνια σε τνβ. Αυτό υποδηλώνει ότι τα μεγάλα πλοία εξουδετερώνουν τη γήρανση του υπολοίπου στόλου. Κατά μία άποψη οι διαλύσεις και οι ναυπηγήσεις των Ελλήνων αναμένεται να ανατρέ-

ψουν προς το καλύτερο την πιο πάνω εικόνα. Υγιές στοιχείο είναι και οι ναυπηγήσεις σε μια ναυτιλία. Οι παραγγελίες στην περίοδο 1993-2000 φαίνονται στο πιο κάτω διάγραμμα 2. Η εικόνα είναι μικτή. Αύξηση επενδύσεων έχουμε το 1993-95, κάμψη την περίοδο 1996-1997 και ακάθεκτη άνοδο το 1998-2000. Το 1999-00 έχουμε αύξηση κατά 16 εκατ. τνβ ή 11% του στόλου! Η τελευταία τριετία από τις επενδύσεις της εκτόξευσε τη ναυτιλία στα 3.584 πλοία, 90,3 εκατ. κοχ και 151 εκατ. τνβ και μερίδιο στο κόσμο 17,4%.

Ένας τόνος στους 6 περίπου μεταφέρεται με ελληνικά πλοία.

Οι Έλληνες, εν γνώσει ή εν αγνοία αν αυτό είναι καλό, επιμένουν στα μεταλλοφόρα πλοία και μαθηκ κάρτερ (7,63 και 3,14 εκατ. τνβ). Τα άλλα είδη καταφρονούνται. Το 20% το έχουν τα Δ/Ε.

Το «κλειδί» της επιτυχίας:

η χρονολογική τοποθέτηση των παραγγελιών

Τα τρία τελευταία χρόνια οι επενδύσεις ήταν εντυπωσιακές πάνω από τον μέσο τυπικό όρο, δηλ. πάνω από 7 εκατ. τνβ. Για να εξετάσουμε αν η χρονική τοποθέτηση των παραγγελιών ήταν σωστή, συνδυάζου-

με το πιο πάνω διάγραμμα με το δείκτη ναύλων ξηρού φορτίου 1992-2001. Από την εικόνα αυτή μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι: α) Οι παραγγελίες το 1993-1995 ήταν σε κακή ναυλαγορά, β) οι παραγγελίες του 1996 ήταν σε καλή ναυλαγορά αλλά μειωμένες όπως και το 1997, γ) οι παραγγελίες του 1997-1999 ήταν αυξημένες σε πολύ κακή ναυλαγορά και δ) οι παραγγελίες του 2000 ήταν επιτυχείς αν ακολουθήσει η βελτίωση της ναυλαγοράς που αναμένεται το 2001-02 (πιο κάτω όμως από το 1995). Ο συνδυασμός εδώ των διαγραμμάτων έγινε με τεχνητή καθυστέρηση των παραγγελιών κατά ένα χρόνο σε σχέση με το δείκτη. Η χρονολογική τοποθέτηση επομένως ήταν κακή και θα πρέπει οι Έλληνες να βελτιώσουν αυτό που αποκαλείται «ελληνικό δαιμόνιο». Οι ανταγωνιστές των Ελλήνων τι άραγε έκαναν; Η απάντηση δίνεται από το διάγραμμα πιο κάτω. Όταν οι άλλοι παρήγγειλαν πλοία, οι Έλληνες παρήγγειλαν λίγα και αντίστροφα. Ο θεός των Ελλήνων ας αποδείξει ότι οι... κουτόφραγκοι έπεσαν έξω!

WE'LL BE THERE!

Protecting and serving
shipowners since 1872.



the swedish club
SVERIGES ÅNGFARTYGS ASSURANS FÖRENING
with you all the time

GÖTEBORG

+46 31 638 400

swedish.club@swedishclub.com

PIRAEUS

+30 1 452 2397

mail.piraeus@swedishclub.com

HONG KONG

+852 2598 6238

mail.hongkong@swedishclub.com

TOKYO

+81 3 5442 5466

mail.tokyo@swedishclub.com

LONDON

+44 20 7397 4950

mail.london@swedishclub.com

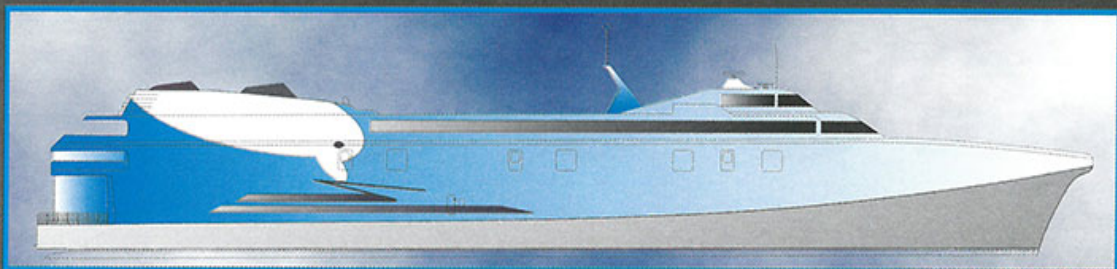


www.swedishclub.com



Ultra Mega Yachts
113 meters

High Speed Ferries
120 meters



Cruiser Vessel
210 meters

ΕΠΙΒΙΒΑΣΤΕ ΤΑ ΟΝΕΙΡΑ ΣΑΣ
ΣΤΙΣ ΣΩΣΤΕΣ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ



Geomar Group Greece

6, Skouze Street, 185 36 Piraeus, Greece
Tel. (01) 42 92 578 (12 Lines) Fax. 42 92 581
E-mail: geomargr@otenet.gr <http://www.geomar-group.com>

ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ 2000

εν όψει των εορτών και των πιθανών εξελίξεων με τον καινούργιο χρόνο.

Τα tweendeckers βρέθηκαν για άλλη μια χρονιά σε δεύτερη μοίρα, καθώς τόσο από πλευράς αγοραπωλησιών όσο και από πλευράς ναυλήσεων η εικόνα που παρουσιάσθηκε δεν ήταν ικανοποιητική. Μόνο τα υψηλών προδιαγραφών, πολυηλικίου σκοπού, με αυξημένη χωρητικότητα εμπορευματοκιβωτίων κατάφεραν να παρουσιάσουν πιο αξιόλογη νηση.

Ιδιαίτερα καλή ήταν η αγορά του 2000 για πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, όπου παρουσιάστηκαν αυξημένες τιμές και υψηλότεροι ναύλοι. Μεγαλύτερο ενδιαφέρον παρουσίασαν οι πιο μοντέρνες, μεγάλης χωρητικότητας μονάδες. Όπως και στα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου, έτσι και στο χώρο των containers υπήρξε μια πτωτική διόρθωση των τιμών των ναύλων κατά τις τελευταίες εβδομάδες του έτους. Οι εξελίξεις και οι πιθανές επιπτώσεις της πτώσης αυτής θα φανούν με το νέο χρόνο.

Το 2000 υπήρξε ιδιαίτερα ευνοϊκό για το χώρο των δεξαμενόπλοιων όπου τόσο τα υψηλά επίπεδα των ναύλων όσο και το εντονότερο αγοραστικό ενδιαφέρον, σε συνδυασμό με τη χαμηλή προσφορά μονάδων προ-

Το 2000 μπορεί να χαρακτηριστεί γενικότερα μια καλή χρονιά για τη ναυτιλία, σε όλο της το εύρος. Η ανοδική πορεία της ναυλαγοράς, κατά το μεγαλύτερο μέρος του έτους, τόσο για τα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου όσο και για τα δεξαμενόπλοια, έδωσε ακόμα μεγαλύτερη ώθηση σε σχέση με την περσινή χρονιά στις τιμές των μεταχειρισμένων.

Πιο συγκεκριμένα, για τα πλοία ξηρού φορτίου, μετά τα γεγονότα του 1997-1998 και τη βελτίωση της αγοράς το 1999, η φετινή χρο-

νιά αποδείχθηκε ιδιαίτερα κερδοφόρα για όλα τα μεγέθη και τις ηλικίες των bulkers. Ακόμα και για τις υπερήλικες μονάδες υπήρξε έντονο αγοραστικό ενδιαφέρον. Ιδιαίτερα μεγαλύτερη ζήτηση υπήρξε για Handies (γύρω στις 27.000 tdw) και Handymaxes.

Η ανοδική αυτή πορεία, όμως, ανακόπηκε καθώς τις τελευταίες εβδομάδες του χρόνου η διορθωτική πτώση της ναυλαγοράς, η υπερπροσφορά τονάζ και η στάση αναμονής που επέλεξαν να κρατήσουν οι αγοραστές, οδήγησαν την αγορά σε μια σχετική στασιμότητα



πώληση, οδήγησαν τις τιμές των μεταχειρισμένων στα υψηλότερα επίπεδα της τελευταίας τριετίας.

Απογοητευτική ήταν η προσφορά πλοίων προς διάλυση. Το γεγονός οφείλεται κυρίως στην καλή ναυλαγορά, η οποία βοήθησε τις υπερήλικες μονάδες να συνεχίσουν να απασχολούνται και οδήγησε σε μείωση του συνολικού όγκου διαλύσεων κατά περίπου 25% σε σχέση με την περσινή χρονιά. Η έλλειψη τονάζ ώθησε ανοδικά τις τιμές του scrap οι οποίες κυμαίνονται στα τέλη του έτους γύρω στα \$175 για τα δεξαμενόπλοια και \$165 για τα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου, από \$135 και \$145 αντίστοιχα κατά την ίδια περσινή περίοδο.

Ο χώρος των ναυπηγήσεων συνέχισε και φέτος την ανοδική του πορεία. Ο μεγάλος όγκος παραγγελιών που παρουσιάστηκε, καθώς τα νεότευκτα εμφανίζονταν ως η πιο συμφέρουσα επένδυση της τριετίας σε σχέση με τα μεταχειρισμένα, οδήγησε σε έλλειψη, από τις αρχές του καλοκαιριού σχεδόν, διαθέσιμων ναυπηγικών κληνών για παράδοση το 2002. Το γεγονός αυτό, πέραν του ότι επηρέασε θετικά τις τιμές, οδήγησε σε αρκετά μεγάλο αριθμό πράξεων μεταπώλησης νεότευκτων.

Οι οικονομίες του πλανήτη τη χρονιά που μας πέρασε χρειάστηκε να δοκιμαστούν από την παρατεταμένη επικράτηση των υψηλών τιμών του πετρελαίου. Το δοιόριο, αν και τον Ιανουάριο του 2000 ξεκίνησε υποτονικά, στη συνέχεια επικράτησε έναντι του ταλαιπωρημένου ευρώ. Παρ' όλη αυτά, μεγαλύτερη αισιοδοξία φαίνεται να επικρατεί για τους ρυθμούς ανάπτυξης στην Ευρωζώνη σε σχέση με τις Ηνωμένες Πολιτείες, ιδιαίτερα μετά την εκλογή του Τζ. Μπους τζούνιορ.

Οι χρηματοδοτήσεις πλοίων εδώ και καιρό έχουν αλλοιάξει πρόσωπο, καθώς η προτίμηση των τραπεζών στα μεγαλύτερα εταιρικά σχήματα και projects θεωρείται πλέον γεγονός. Με μεγάλο όμως ενδιαφέρον περιμένουμε να δούμε τη συμπεριφορά των τραπεζών στις προβληματικές δανειοδοτήσεις. Στο εξωτερικό αλλιά και στην Ελλάδα οι τράπεζες αντιμετώπισαν και αντιμετωπίζουν την ανάγκη συνεργασιών/συγχωνεύσεων έτσι ώστε να είναι σε θέση να επιβιώσουν του όλο και αυξανόμενου ανταγωνισμού. Αυτό το γεγονός μεσοπρόθεσμα μπορεί να ευνοήσει τη ναυτιλία καθώς θα δημιουργηθούν ισχυρότερα Portfolios για τη συγκεκριμένη «βιομηχανία», αν και προβλέπεται να διατεθούν σε περιορισμένα «χέρια». Φυσικά οι

αποφάσεις που θα παρθούν από τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, όσον αφορά τη συνέχεια της πολιτικής τους, θα εξαρτηθούν από την ικανότητα εξυγίανσης που θα παρουσιάσει το ναυτιλιακό στερέωμα στο επόμενο χρονικό διάστημα.

Σε γενικές γραμμές, λοιπόν, το 2000 ήταν θετικό για τη ναυτιλία, η οποία όμως δείχνει να μπαίνει στο 2001 κινούμενη μεταξύ ρεπτών ορίων. Αν και οι όποιες προβλέψεις σχετικά με την πορεία του κλάδου είναι επιφοβες και με μεγάλες πιθανότητες λάθους, αξίζει να σημειωθεί ο ολόένα αυξανόμενος όγκος του παγκόσμιου στόλου, ο οποίος παρουσίασε αύξηση το 2000 κατά 2,4%. Η μεταφορική ικανότητα τόσο των πλοίων ξηρού φορτίου όσο και των δεξαμενόπλοιων αυξήθηκε κατά 2,8% και 2,2% αντίστοιχα. Από την άλλη, ο τομέας που λειτουργεί σαν «αποφόρτιση», δηλαδή οι διαλύσεις, έχουν φτάσει σε ανησυχητικά χαμηλά επίπεδα με χώρες όπως το Μπανγκλαντές να παρουσιάζουν μείωση έως και 40% της δραστηριότητάς τους. Την εικόνα έρχονται να συμπληρώσουν τα 34,8 εκατ. τόνων που αναμένεται να παραδοθούν μέσα στην επόμενη χρονιά, από τα οποία 15,2 είναι για δεξαμενόπλοια και 19,6 για πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου.



Πριν από 72 χρόνια

Νοέμβριος 1928



Ενα από τα πιο προσδοκώμενα αλλά και πιο ριψοκίνδυνα θαλασσινά επαγγέλματα είναι η αλιεία των σπόγγων. Ο πολύς κόσμος αγνοεί ακόμα και την προέλευση των σφουγγαριών, αλλά κυρίως αγνοεί το μαρτυρικό τρόπο που αλιεύεται αυτό το «ζωόφυτον» και την επεξεργασία που υφίσταται πριν φτάσει να γίνει βιομηχανικό είδος. Το ριψοκίνδυνο και κοπιαστικό αυτό του επαγγέλματος αντί να απωθεί αυτούς που για πρώτη φορά το εξάσκησαν, αντίθετα, κατά μοιραίο και φυσικό νόμο, όλο και προσελκύει νέους μάρτυρες, έτσι που στη φαντασία των ναυτικών και των οικογενειών τους να έχουν δημιουργήσει πραγματικό θρύλο. Προς δόξα των Ελλήνων ναυτικών, το επάγγελμα της σπογγαλιείας το ασκούσαν οι πρόγονοί τους από τους αρχαιότερους χρόνους.

— Μετά την οργάνωση της Ναυτικής Πίστεως στη Γαλλία, με το νόμο που η χώρα αυτή ψήφισε φέτος, και άλλα ναυτικά κράτη, το ένα ύστερα από το άλλο παίρνουν παρόμοια νομοθετικά μέτρα με σκοπό την ενίσχυση της εθνικής τους ναυτιλίας με νέα πλοία. Παράδειγμα η Ιταλία, η οποία με το νομοθετικό διάταγμα της 5ης Ιουλίου 1928 προέβη στην ίδρυση Ινστιτούτου Ναυτικής Πίστεως με έδρα τη Ρώμη. Εξάλλου, το Σουηδικό Γραφείο Δημοσίου Χρέους συνέστησε στην κυβέρνηση την αποδοχή σχεδίου που υπέβαλαν οι εφοπλιστές και οι ασφαλιστικές εταιρείες, με το οποίο προβλέπεται η σύσταση υποθηματικού κεφαλαίου προορισμένου για τη ναυτική βιομηχανία.

— Στις 24 και 25 Σεπτεμβρίου συνήλθε στο Μπάντεν-Μπάντεν η 63η ετήσια συνδιάσκεψη της Διεθνούς Ενώσεως Ναυτασφαλειών

(International Marine Insurance Union). Έλαβαν μέρος αντιπρόσωποι 27 χωρών. Μεταξύ των θεμάτων που συζητήθηκαν και κατέληξαν σε αποφάσεις, ήταν και τα ακόλουθα: Να εξακολουθήσει η εφαρμογή των κανόνων Υόρκης - Αμβέρσας του 1924. Να συνεχισθούν οι προσπάθειες για να εξευρεθεί ρήτρα «απαλλαγής» (franchise) παγκόσμιας αποδοχής. Να επικυρωθεί η απόφαση του 1925 για την αποδοχή των κανόνων της Χάγης 1921 περί μεταφοράς εμπορευμάτων διά θαλάσσης. Η προσεχής συνέλευση θα συνέλθει στη Βιέννη με πρόσκληση της Αυστρίας.

— Από πολλά χρόνια βρίσκεται εκτός Ελλάδος ένας μεγάλος πρωταθλητής της ναυτικής μας σταδιοδρομίας και πρωτεργάτης της υπερωκεάνιου ναυτιλίας. Ο λησμονημένος αυτός άνδρας είναι ο Δημήτριος Μωραΐτης ο οποίος, στην προσπάθειά του να συντελέσει στην ανύψωση και ευόδωση της νηπιώδους τότε αιμιήρους ελληνικής ναυτιλίας, έγινε θύμα αντίξοων περιστάσεων ορισμένων πολιτικών και επαγγελματικών ανταγωνιστών του, αλλά και ορισμένων άλλων ανθρώπων που εκμεταλλεύθηκαν τον ενθουσιασμό, την ευπιστία, την καλο-

σύνη και το πολυάσχολο του ενεργή τους. Ασφαλώς, ο Δημήτριος Μωραΐτης, ο εξόριστος του Λονδίνου, είναι μια εξαιρετική φυσιογνωμία στο πλαίσιο της ναυτικής Ελλάδας, που οραματίσθηκε τη σύνδεση Ελλάδας - Αμερικής και ναυπήγησε τα υπερωκεάνια «Μωραΐτης» και «Αθήνα».

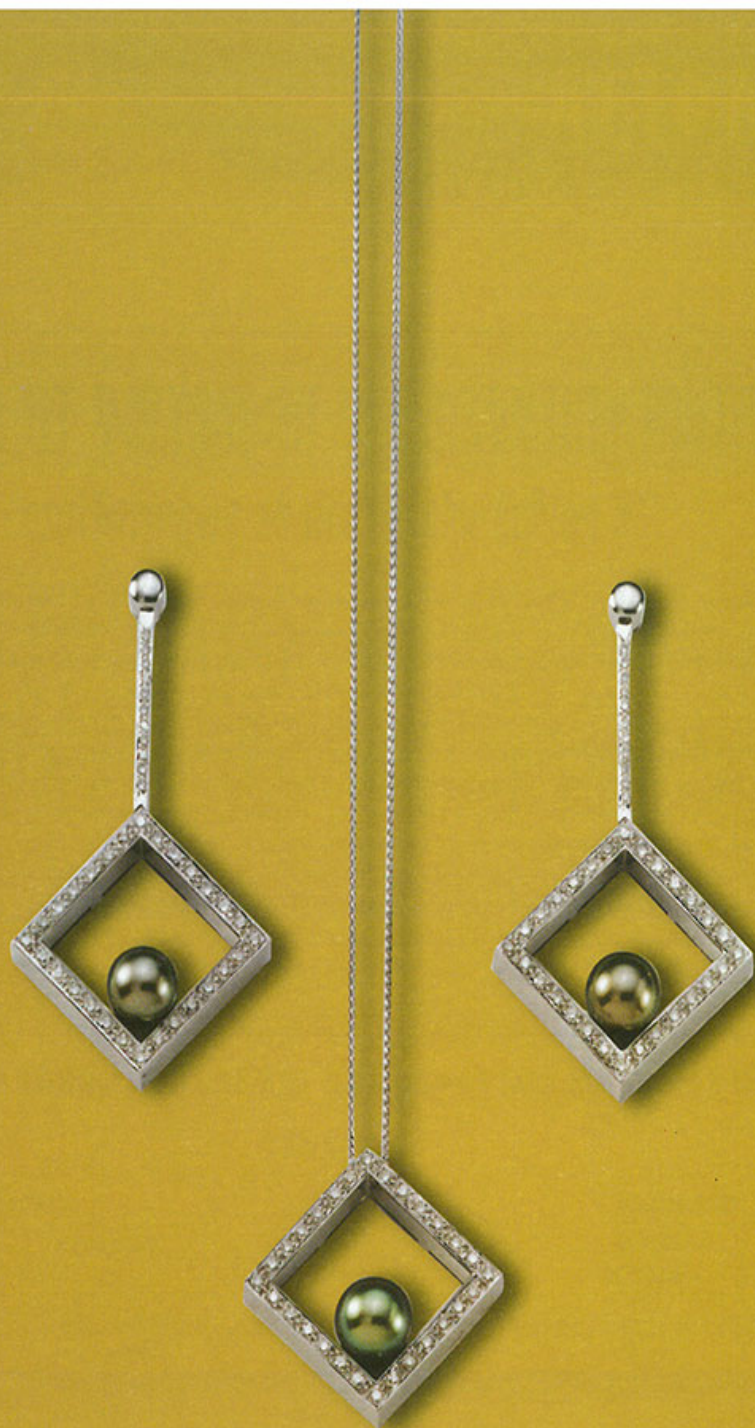
— Εξακολουθεί η ύψωση των ναύλων. Υπάρχει ζήτηση πλοίων σχεδόν σε όλες τις αγορές. Οι ναυλώσεις Αμερικής αφήνουν αρχετό περιθώριο. Πραγματοποιήθηκαν ναυλώσεις από Άγιο Λορέντζο για Αγγλία-Ηπειρωτική Ευρώπη προς

25/- από Βανκούβερ για Αγγλία-Ηπειρ. Ευρώπη προς 35/-. Στη Μεσόγειο, δε, παρατηρείται ζωηρότητα, γι' αυτό και πολλά πλοία κατευθύνονται κενά προς άλλες αγορές. Για μεταλλεύματα Δυτικής Μεσογείου προσφέρονται 5/9-7/9.

— Το ατιμόπλοιο «Euterpe» τύπου σπαρ-ντεκ, ολικής χωρητικότητας 3.540, καθαράς 2.298 και φορτίου περίπου 6.280 τόνων, βυθίσματος περίπου 23',8" ναυπηγήθέν το 1901 στο Middleborough και πέρασε τη δεύτερη υπ' αρ. 3 ειδική επιθεώρηση το 1926, αγοράστηκε από Έλληνες εφοπλιστές και μετονομάστηκε «Μαριγοπούλα». Τιμή αγοράς 14.080 λίρες.

— Το ατιμόπλοιο «General Milne» τύπου τραν-ντεκ με δύο καταστρώματα, χωρητικότητας ολικής 5.149, καθαράς 3.324 και φορτίου 7.600 τόνων περίπου, ναυπηγήθέν το 1901 στο Σάντερλαντ και με δεύτερη υπ' αρ. 3 ειδική επιθεώρηση το 1923, αγοράστηκε από τον κ. Α. Μ. Μυλωνά αντί 12.500 λιρών και μετονομάστηκε σε «Ευγενία Μυλωνά».

Για την αντιγραφή
Ξενοφών Α. Αντωνιάδης



M. I. Armaos

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

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

www.armaos-jewellery.gr

ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ ΕΠΙΣΧΥΣΗ ΤΟΥ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ ΤΟ ΝΟΕΜΒΡΙΟ

Σε αριθμό πλοίων και σε χωρητικότητα

Νέα έκρηξη του ελληνικού νηολογίου παρατηρήθηκε το Νοέμβριο με αύξηση της δυναμικότητας του εμπορικού στόλου, τόσο από πλευράς πλοίων όσο και χωρητικότητας. Για ενδέκατο μήνα το νηολόγιο... τράβηξε την ανηφόρα με 13 εγγραφές πλοίων συνοδικής χωρητικότητας 424.391 κόρων και 8 διαγραφές, χωρητικότητας 90.465 κόρων. Το νηολόγιο εκτός από τα 5 πλοία που ενισχύθηκε, αύξησε τη δύναμή του και κατά 333.926 κόρους. Από την αρχή του 2000 μέχρι και το τέλος Νοεμβρίου έχουν υψώσει την ελληνική σημαία 134 πλοία και την έχουν υποστείλει 79.

Η δύναμη του στόλου σε αυτούς τους μήνες αυξήθηκε περίπου κατά 1,5 εκατ. κόρους. Είναι αξιοσημείωτο ότι μετά το '96 και τη συνεχή αιμορραγία του νηολογίου, φέτος τα πράγματα άληθως σαφώς προς το καλύτερο. Επιπλέον ο στόλος συνεχώς ανανεώνεται, αφού ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων που εγγράφονται στο ελληνικό νηολόγιο ανέρχεται στα 5 έως 8 έτη, αντιθέτως τα πλοία που υποστέλλουν την ελληνική σημαία ξεπερνούν τα 30 χρόνια.

Το Νοέμβριο, μετοξύ των πλοίων που ενεγράφησαν στο νηολόγιο, ξεχωρίζουν τα νεότευκτα «Knossos Palace» των Μινωικών Γραμμών και τα φορτηγά «Αθηνεμποράν», «Κ. Σανγκάν» και «New York Express». Τα πλοία που διεγράφησαν το Νοέμβριο προτίμησαν τις σημαίες Παναμά, Αγγλίας και Κορέας. Το τραγικό ναυάγιο του «Εξηρές Σαμίνα», όπως έχει ομολογήσει και ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, έχει καθυστερήσει σημαντικά τα μέτρα ανταγωνιστικότητας για την ποντοπόρο ναυτιλία. Ο κ. Παπουτσής έχει στο γραφείο του θέσεις και προτάσεις της Ένωσης Ελλήνων Εφορησιτών αλλήλ και της ΠΝΟ για την ποντοπόρο ναυτιλία, όμως, η «έκρηξη» από το ναυάγιο δεν του έχει επηρεάσει να προχωρήσει σε μέτρα. Επίσης τα συγκατηρήρια του εξέφρασε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Χρήστος Παπουτσής προς τη διαχειρίστρια εταιρεία Neda Maritime Agency Co. για την απόφαση της να υψώσει την ελληνική σημαία στο ναυπηγούμενο φορτηγό πλοίο «Θάλεια».

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΦΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΚΟΧ ΜΗΝΟΣ ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 2000

ΕΓΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ				ΑΡΘΡΟΥ 13			
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.
Δ/Ε	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙΠ	Ν.Π. 10804	1978	Δ/Ε	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΕΣΤΙΝΙ	Ν.Π. 10803	1981
Ρ/Κ	ΤΟΡΑ	Ν.Π. 7512	1955	Δ/Ε	ΚΡΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ	Ν.Π. 10805	1998
Ε/Γ-Ο/Γ	ΚΝΩΣΟΣ ΠΑΛΑΣ	Ν.Π. 10816	2000	Δ/Ε	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ	Ν.Π. 10806	1970
				Φ/Γ-Χύδην	ΑΛΝΤΕΜΠΑΡΑΝ	Ν.Π. 10808	2000
				Φ/Γ-Χύδην	ΜΕΝΑΛΟΝ	Ν.Π. 10809	1976
				Δ/Ε	ΑΜΑΛΙΑ	Ν.Π. 10810	1974
				Δ/Ε	ΑΡΚΑΔΙΑ	Ν.Π. 10813	1982
				Φ/Γ-Εμπ/τίων	ΝΙΟΥ ΓΙΟΡΚ ΕΣΠΡΕΣ	Ν.Π. 10814	2000
				Φ/Γ-Εμπ/τίων	ΚΣΚΑ ΣΑΝΓΚΑΗ	Ν.Π. 10815	2000
				Δ/Ε	ΧΡΥΣΗ	Ν. Λονδ. 3379	1973
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 3 - ΚΟΧ: 38.586				ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 10 - ΚΟΧ: 385.805			
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 22 ΕΤΗ				ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 15 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	ΚΕΡΚΣ	Ν.Π. 10423	1961	ΠΑ (ΡΩΣΙΑ)	Φ/Γ Χύδην	ΑΝΑΝΤΚΕΛΕΝΤΕΒΟΡ	Ν.Π. 7145	1977	ΠΑ (ΠΑΝΑΜΑ)
Δ/Ε	ΑΤΛΑΝΤΕ	Ν.Π. 7310	1964	ΠΑ (ΛΙΒΕΡΙΑ)	Δ/Ε	ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΝΤ	Ν.Π. 10081	1972	ΠΑ (BRITISH VIRGIN ISL.)
Δ/Ε	ΑΚΤΑΙΟΣ ΣΛΟΤΣ	Ν.Π. 10660	1974	ΠΑ (ΛΙΒΕΡΙΑ)	Ε/Γ	ΟΡΦΕΥΣ	Ν.Π. 3211	1948	Π.Α. (ΑΤΛΑΝ)
Ε/Γ-Υ/Γ	ΦΩΝΙΚΤΟΝΟΦΩΝ IV	Ν.Π. 6163	1976	ΔΙΑΛΥΣΗ	Φ/Γ	ΠΑΝΩΡΙΑ	Ν.Π. 9885	1982	Π.Α. (ΚΟΡΕΑ)
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 4 - ΚΟΧ: 19.140					ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 4 - ΚΟΧ: 71.325				
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 31 ΕΤΗ					ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 30 ΕΤΗ				

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Τα πιο πάνω στοιχεία δίδονται σύμφωνα με τις μέχρι 30.6.2000 αναφορές των Λιμενικών Αρχών που τ' έχουν υποβάλει.

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		
SXRX 1/9/00	ΝΙΚΑΤΟΡ NICATOR	Δ/Ε TANKER	ΑΝΔΡΟΣ ANDROS	579	ΜΕΚ(1) 14.700 KW	1994	81.162	42.484	Γιεν Ιανωνίας 9.456.222.723	BLUE LEGEND CORPORATION (LIBERIA)
SXEM 4/9/00	ΠΡΩΤΕΥΣ PROTEUS	Δ/Ε TANKER	ΑΝΔΡΟΣ ANDROS	580	ΜΕΚ(1) 14.304 KW	1984	26.959	15.275	USD 8.875.000	NORTH PACIFIC CARRIERS L. (LIBERIA)
SVVK 4/10/00	ΝΤΕΖΕΡΤ ΣΑΝ DESERT SUN	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10792	ΜΕΚ(1) 8.550 KW	1995	29.031	15.028	USD 15.500.000	KESWICK SHIPPING LIMITED (LIBERIA) Αντικλ.: ATLANTIC BULK CARRIERS τηλ.: 42.92.076
SXAX 4/10/00	ΚΡΟΥΝΤ ΧΟΡΝ CRUDE HORN	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10793	ΜΕΚ(1) 16.869 KW	1999	81.526	50.672	USD 57.500.000	KALISTO MARITIME CORP. (LIBERIA) Αντικλ.: ΚΛΕΟΝΑΚΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥΣ τηλ.: 32.10.210
SZGA 13/10/00	ΑΒΑΝΤΙΣ ΙΙ AVANTIS II	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10794	ΜΕΚ(1) 2.250 BHP	1976	2.295	689	USD 870.000	ΝΗΛΕΥΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντικλ.: ΑΓΡΑΦΙΩΤΗΣ ΑΝΤΩΝΙΟΥΣ τηλ.: 0229/62.995
SX8604 13/10/00	ΣΑΡΟΥΛΑ SAROUULA	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10795	ΜΕΚ(2) 2x304 608 BHP	2000	285	223	ΔΡΧ. 236.270.000	ΓΕΦΥΡΑ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντικλ.: ΔΗΜΟΓΛΟΥ ΑΣΚΛΗΠΙΟΥΣ τηλ.: 68.10.214
SYES 16/10/00	ΚΟΥΑΛΑ ΛΟΥΜΠΟΥΡ ΕΣΠΡΕΣ KUALA LUMPUR EXPRESS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10796	ΜΕΚ(1) 40.040 KW	2000	54.415	23.812	USD 48.011.791	FANAKOS MARITIME CORPORATION Αντικλ.: ΚΩΝΣΤΑΝΤΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΒΑΣ. τηλ.: 94.90.000
SWFA 16/10/00	ΣΗΛΑΝΤ ΜΙΣΣΙΓΚΑΝ SEALAND MICHIGAN	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10797	ΜΕΚ(1) 57.059 KW	2000	74.661	41.490	USD 60.137.664	VIA MARITIME CORPORATION Αντικλ.: ΚΩΝΣΤΑΝΤΑΚΟΠΟΥΛΟΣ τηλ.: 94.90.000
SWPM 19/10/00	ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ MAJESTIC	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10799	ΜΕΚ(1) 16.460 KW	2000	78.918	47.289	Γιεν Ιανωνίας 6.372.010.000	PROTON ENTERPRISES SA PANAMA Αντικλ.: ΠΑΡΑΣΚΕΥΑΚΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ τηλ.: 42.92.263-6
SZOL 20/10/00	ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ MANTINIA	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10800	ΜΕΚ(1) 15.960 BHP	1980	51.723	29.547	USD 12.750.000	AQUATIC PRINCESS SHIPPING LIMITED Αντικλ.: ΖΑΡΚΑΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ τηλ.: 42.25.301
SXCA 27/10/00	ΤΟΝΙΑ TONIA	Φ/Γ-Ο/Γ CARGO FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10801	ΜΕΚ(2) 2X2800 5.600 BHP	1985	3.786	1.820	USD 1.100.000	Β.Σ.Α. ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντικλ.: ΒΟΥΡΑΓΚΗΣ ΣΤ. τηλ.: 46.17.554
SYWD 16/10/00	ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ OLYMPIC CHAMPION	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΧΑΝΙΑ HANIA	29	ΜΕΚ(4) 68.914 BHP	2000	32.694	13.041	EURO 102.500.000	ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑΚΡΗΤΗΣ Α.Ε. ΧΑΝΙΑ
SYCQ 9/10/00	ΑΛΦΕΟΣ ALPHEOS	Φ/Γ CARGO	ΑΝΔΡΟΣ ANDROS	581	ΜΕΚ(1) 9.930 KW	1984	35.119	20.988	USD 9.000.000	SILVER BREEZE CORPORATION (LIBERIA)
SXRJ 9/10/00	ΙΣΤΡΙΑ ISTRIA	Φ/Γ CARGO	ΑΝΔΡΟΣ ANDROS	582	ΜΕΚ(1) 10.592 KW	1982	35.322	20.596	Γιεν Ιανωνίας 5.499.710.000	INDUSTRIAL FREIGHTERS CORPORATION (LIBERIA)

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΙΝΑΚΑ ΠΡΟΣΩΡΙΝΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΓΓΡΑΦΩΝ

DELETION FROM THE PROVISIONAL SHIPPING DOCUMENTS TABLE

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SZGA 13/10/00	ΑΒΑΝΤΙΣ ΙΙ AVANTIS II	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.794	ΜΕΚ(1) 2.250 BHP	1976	2.295	689	USD 870.000	ΝΗΛΕΥΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντικλ.: ΑΓΡΑΦΙΩΤΗΣ ΑΝΤΩΝΙΟΥΣ τηλ.: 0229/62995

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		
SWJX 6/10/00	ΕΥΓΕΝΙΑ EUGENIA	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10354	ΜΕΚ(1) 14.000 BHP	1981	37.939	22.643	USD 3.150.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SWVF 20/10/00	ΚΑΛΛΙΟΠΗ CALLIOPE	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10270	ΜΕΚ(1) 10.400 BHP	1978	19.968	10.174	USD 2.490.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SXQZ 20/10/00	ΡΙΝΙΟΣ PINIOS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10686	ΜΕΚ(1) 8.605 KW	1979	36.992	16.916	-	Αλλαγή σημαίας Change of flag
SV3417 20/10/00	ΥΠΑΠΑΝΤΗ Λ IPAPANTIL	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	4415	ΜΕΚ (1) 540 BHP	1952	458	245	-	Βύθιση Sinking
SXEU 24/10/00	ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ KAVO ALEXANDROS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9253	ΜΕΚ(1) 10.700 BHP	1977	16.269	9.191	USD 1.550.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SXEJ 31/10/00	ΧΙΟΝΙΑ HIONA	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10448	ΜΕΚ (1) 9.560 BHP	1981	14.135	8.722	Δολ. ΗΠΑ 1 & άλλων παροχών	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SWEE 30/10/00	ΜΟΝΤΑΝΑ MONTANA	Δ/Ε TANKER	ΑΝΔΡΟΣ ANDROS	562	ΜΕΚ(1) 27.000 BHP	1979	67.250	49.936	USD 9.090.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SWJW 24/10/00	ΧΙΟΣ ΓΚΛΟΡΙ CHIOS GLORY	Φ/Γ CARGO	ΧΙΟΣ CHIOS	367	ΜΕΚ(1) 11.200 BHP	1972	16.740	10.423	-	Αλλαγή σημαίας Change of flag
SYLE 13/10/00	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ALEXANDROS	Δ/Ε TANKER	ΑΝΔΡΟΣ ANDROS	551	ΜΕΚ(1) 18.200 BHP	1975	42.585	30.255	USD 2.721.345	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΕΣ CHANGES OF NAMES

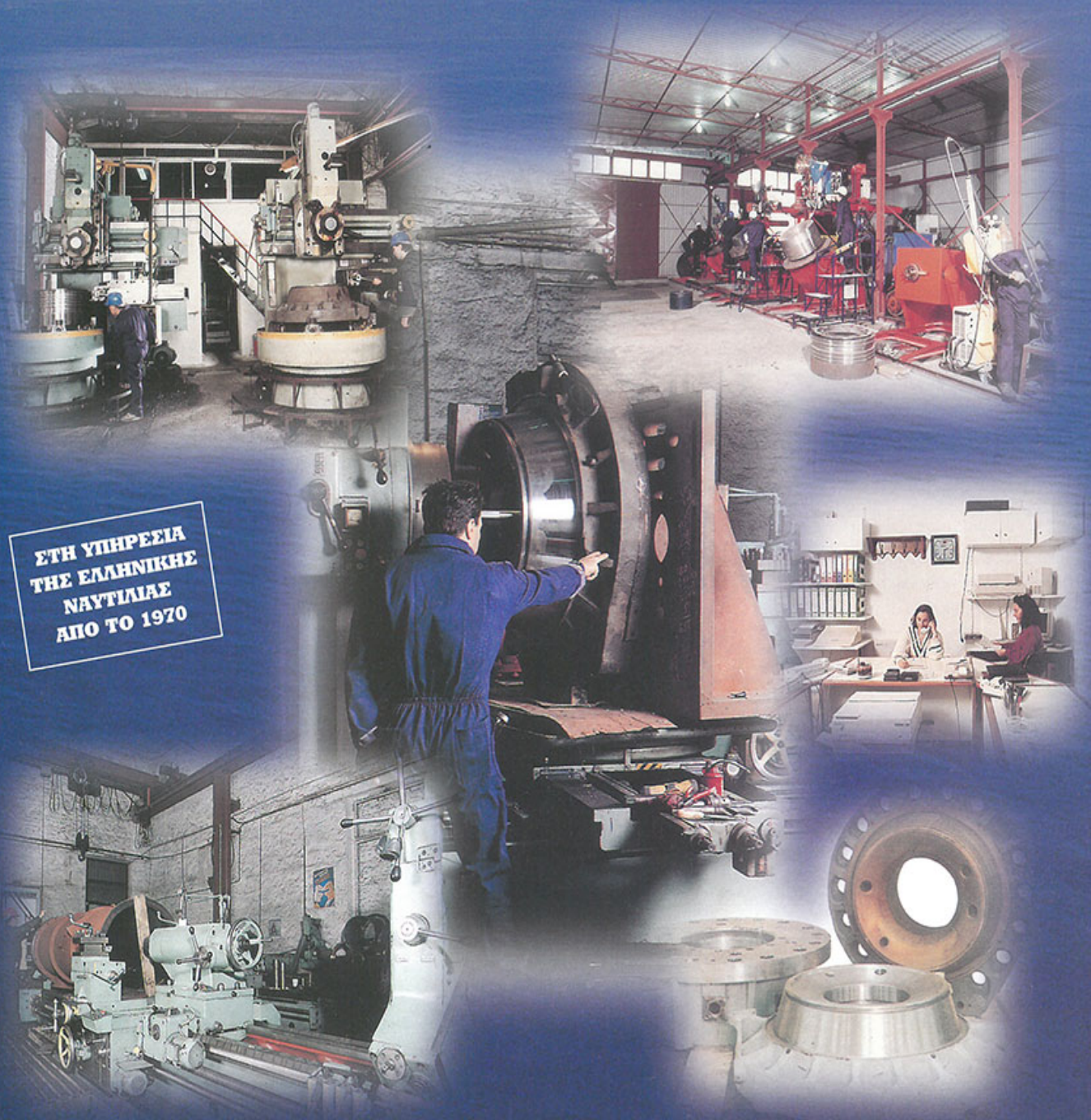
Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET	
SXNO 3/10/00	ΤΣΕΤΟΥΜΑΛ CHETUMAL	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10414	ΜΕΚ(1) 38.550 BHP	1996	37.518	20.448	Μετονομάστηκε σε ΑΠΛ ITALY Renamed to APL ITALY
SXNC 18/10/00	ΟΚΕΑΝΟΥΣ OCEANUS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10074	ΜΕΚ(1) 11.200 BHP	1993	38.891	24.614	Μετονομάστηκε σε ΤΑΛΙΣΜΑΝ Renamed to TALISMAN
SVUX 20/10/00	ΣΙΝΑΛΟΑ SINALOA	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10380	ΜΕΚ(1) 38.570 BHP	1995	37.518	20.444	Μετονομάστηκε σε ΑΠΛ ΣΠΕΙΝ Renamed to APL SPAIN
SW6923 21/10/00	ΚΑΠΕΤΑΝΙΚΟΛΗΣ CAPETANICOLIS	Φ/Γ CARGO	ΛΕΡΟΣ LEROS	3	ΜΕΚ(1) 750 BHP	1967	994	585	Μετονομάστηκε σε ΚΑΠΕΤΑΝΙΚΟΛΑΣ Renamed to CAPETANICOLAS

ΑΝΑΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ REMEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS	ΚΟΧ	ΚΟΧ
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SW5999 11/10/00	ΒΑΝΙ VANI	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9497	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Remeasurement figures tonnage ΣΕ/TO	185 262	123 158
SV4218 25/10/00	ΑΛΒΙ ΕΛΛΑΣ ALVI HELLAS	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	5865	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Remeasurement figures tonnage ΣΕ/TO	755 592	415 402

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



ΟΡΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

DEFINITE MEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS	ΚΟΧ	ΚΚΧ
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SZGA	ΑΒΑΝΤΙΣ II	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10794	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	2.295	689
13/10/00	ΑΒΑΝΤΙΣ II	CARGO	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	2.295	689
SVYB	ΑΦΡΙΚΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10781	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	8.431	4.475
16/10/00	AFRICAN TRADER	CARGO	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	8.431	4.475
SKYC	ΜΠΟΥ ΠΡΟΣΠΕΡ	Δ/Ξ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10755	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	28.001	14.842
17/10/00	BOW PROSPER	TANKER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	28.001	14.842
SWQX	ΜΠΟΥ ΠΡΙΜΑ	Δ/Ξ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10774	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	28.001	14.842
17/10/00	BOW PRIMA	TANKER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	28.001	14.842
SVBE	ΜΠΟΥ ΤΣΙΤΑ	Δ/Ξ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10776	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	22.637	12.851
17/10/00	BOW CHEETAH	TANKER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	22.637	12.851
SWAW	ΜΠΟΥ ΜΑΡΙΝΟ	Δ/Ξ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10761	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	8.003	3.309
17/10/00	BOW MARINO	TANKER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	8.003	3.309
SVNN	ΜΠΟΥ ΠΙΣ	Δ/Ξ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10762	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	28.001	14.842
17/10/00	BOW PACE	TANKER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	28.001	14.842
SVWZ	ΜΠΟΥ ΠΟΥΜΑ	Δ/Ξ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10766	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	22.714	12.851
17/10/00	BOW PUMA	TANKER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	22.714	12.851
SKZX	ΜΠΟΥ ΠΑΟΥΕΡ	Δ/Ξ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10778	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	28.001	14.842
17/10/00	BOW POWER	TANKER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	28.001	14.842
SVRW	ΜΠΟΥ ΤΖΙΟΒΑΝΝΙ	Δ/Ξ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10784	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	8.003	3.309
17/10/00	BOW GIOVANNI	TANKER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	8.003	3.309
SWBW	ΑΣΤΡΟ ΛΥΝΞ	Δ/Ξ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10786	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	137.501	77.755
19/10/00	ASTRO LYNX	TANKER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	137.501	77.755
SX8610	ΨΥΤΤΑΛΕΙΑ II	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10765	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	303	167
27/10/00	PSYTTALIA II	PASSENGER FERRY BOAT	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	303	167

ΜΕΤΕΓΓΡΑΦΕΣ

CHANGES OF PORT REGISTRY

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET	
SW6923	ΚΑΠΕΤΑΝΙΚΟΛΗΣ	Φ/Γ	ΛΕΡΟΣ	3	ΜΕΚ(1) 750 BHP	1967	994	583	πρώην Κ. Λ. ΠΕΙΡΑΙΑ 9712 EX K.L. PIRAEUS
21/10/00	CAPETANICOLIS	CARGO	LEROS						

ΠΡΟΣΩΡΙΝΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ

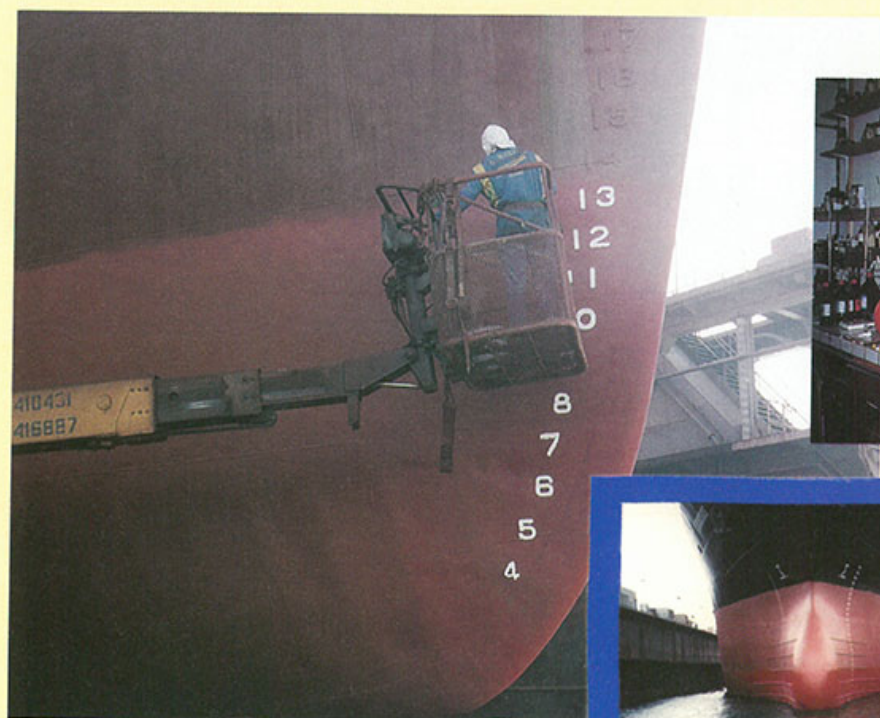
PROVISIONAL SHIPPING DOCUMENTS

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		
SXAM	ΛΙΝΔΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΝΕ Π.Λ/Χ		ΜΕΚ (2) 2x7.830 BHP	1990	6.939		USD 8.600.000	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΙΑΚΗ ΑΝΩΝ. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ/ΔΑΝΕ SEA LINES-Αυστραλίας 92, Ρόδο
11/9/00	LINDOS	PASSENGER FERRY BOAT	TOKYO							



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

ΠΛΕΙΣΤΗΡΙΑΣΜΟΙ

17/1/2001

Δ/Ε «ΣΛΟΠΣ 3» Ν.Π. 9812, 34.906 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ, 36.22.572
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΑΝΝΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ - ΤΣΑΦΑΡΑ
ΤΟΠΟΣ: ΑΜΠΕΛΑΚΙΑ ΣΑΛΑΜΙΝΟΣ, ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 60.000 δολ. ΗΠΑ

24/1/2001

Δ/Ε «ΣΛΟΠΣ 2» Ν.Π. 8555, 65.476 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ, 36.22.572
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΑΝΝΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ - ΤΣΑΦΑΡΑ
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 5.000 δολ. ΗΠΑ

Ε/Τ «ΣΑΜΠΑΝΑ» Ν.Π. 10276, 127,00 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΟΥΡΑΟΣ, 38.10.556
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΑΡΙΑ ΠΟΥΛΑΝΤΖΑ - ΑΓΡΕΒΗ (Αθήνα)
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 1.020.000 δολ. ΗΠΑ

31/1/2001

Δ/Ε «ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ» Ν.Π. 7241, 498,17 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΝΙΚΟΣ ΤΣΑΛΟΥΧΙΔΗΣ, 41.29.011
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΑΡΙΑ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΟΥ (Πειραιάς)
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 20.000.000 δολ.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΕΡΙΔΟΣ: 4131

ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΠΟΦΑΣΕΩΣ: 6977/29-11-2000
ΕΠΩΝΥΜΙΑ: ΓΟΥΕΙΒΣ ΕΛΛΑΣ ΤΡΟΦΟΔΟ-
ΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΕΠΕ
ΕΔΡΑ: Κονθάρου 3, Πειραιάς.
ΕΙΔΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΣ: Τροφοδοσίες
πλοίων κ.λπ.
ΑΦΜ: 95399708

Ορίζει ημέρα παύσεως πληρωμών
την 1-3-1999.
Διορίζει προσωρινό σύνδικο τον Γεώρ-
γιο Π. Κουντούρη, δικηγόρο Πειραιώς,
Ιακ. Δραγάτη 8, τηλ. 41.20.716.
Ορίζει ημέρα συνελεύσεως πιστωτών
προς εκλογήν οριστικού συνδίκου την
21-12-2000, ημέρα Πέμπτη και ώρα
12-13.
Αιτούσα: LIGADUE CATERING S.P.A.,
Ακτή Μισούλη 87, Πειραιάς.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΕΡΙΔΟΣ: 4136

ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΠΟΦΑΣΕΩΣ: 7227/6-12-2000
ΕΠΩΝΥΜΙΑ: ΛΕΛΑΚΗΣ Γ. ΑΝΤΩΝΙΟΣ
ΕΔΡΑ: Ζερβού 24, Φάληρο.
ΕΙΔΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΣ: Εφοπλισμός πλοί-
ων.
ΑΦΜ: 051000177

Ορίζει ημέρα παύσεως πληρωμών την
15-9-1999.
Διορίζει προσωρινή σύνδικο την Κυρια-
κή Κουντούρη, δικηγόρο Πειραιώς, Κο-
λοκοτρώνη 102-104, τηλ. 42.25.245.
Ορίζει ημέρα συνελεύσεως πιστωτών
προς εκλογήν οριστικού συνδίκου την
28-12-2000, ημέρα Πέμπτη και ώρα
12-13.
13/12/2000: Αίτηση αποποίησης προ-
σωρινής συνδίκου (δικάς. 10-1-2001).
Αιτούσα: ΚΟΥΜΑΡΑ ΑΝΝΑ, Κοραή 51,
Κερατσίνι.

ΠΤΩΧΕΥΣΕΙΣ

THE *BESI* GROUP

following a tradition in shipping - since 1878

LONG EXPERIENCE AS GENERAL AND PROTECTING AGENTS

FOR TOURIST AND CARGO SHIPS, TANKERS, REEFER VESSELS, RO-RO'S AND CONTAINER SHIPS

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΠΕΣΗΣ
Πρόεδρος



BIMCO

S. & C. BESI S.A.

'GEORGE BESI SONS SUCCESSORS' SHIPPING AGENCY

Head office: PIRAEUS Branch: THESSALONIKI
6, Sotiros Street 4, Venizelou Street
GR-185 35 Piraeus GR-546 24 Thessaloniki
Tel: +30-1-4223800 Tel: +30-31-270172, 286722
Fax: +30-1-4223559 Fax: +30-31-275815

COMTEXT E-MAIL: A54GR107
INTERNET E-MAIL: gbesi@hol.gr

SUB-AGENTS IN ALEXANDROUPOLIS, KAVALA, VOLOS, PATRAS,
KALAMATA, HANIA, IRAKLION, RHODOS AND ALL OTHER GREEK PORTS



A-M. G. BESI & CO. LTD.

SHIPPING, TRADING & TRANSPORT
PIRAEUS

6, Sotiros Street
GR-185 35 Piraeus
Tel: +30-1-4227173/5
Fax: +30-1-4227176

CONTEXT E-MAIL: A54GR107
INTERNET E-MAIL: gbesi@hol.gr

SPECIALIZING IN CHARTERING AND FREIGHT
FORWARDING WORLD WIDE

COMPTOIR MARITIME GEORGE BESI LTD. SHIPPING AGENCY

Head office: ISTANBUL Branch office: IZMIR
Rihtim Cad. Saglik Han 217/1 Ataturk Cad. 336/3
80030 Karakoy/Istanbul Izmir/TURKIYE P.O.B. 226
Tel: +90-212-251 68 00(4 lines) Cables: RAMMOC. Izmir
Tel: +90-212-251 68 04 Tel: +90-232-421 42 88/89
Fax: +90-212-251 68 04 Fax: +90-232-421 07 71

INTERNET E-MAIL: gbesi@superonline.com

SUB-AGENTS AT ISKENDERUN, MERSIN, GEMLIK, IZMIT, DERINCE, SAMSUN, TRABZON AND IN ALL BLACK SEA PORTS
SPECIAL SERVICES FOR VESSELS TRANSITING THE STRAITS OF THE DARDANELLES AND THE BOSPORUS

Intra - Mediterranean Services

connecting

**SPAIN - ITALY - GREECE - TURKEY - SYRIA - LEBANON
CYPRUS - EGYPT - BLACK SEA**



Sarlis Container Services S.A.

85, AKTI MIAOULI - 185 38 PIRAEUS TEL:42 91 600 - FAX:42 91 631 - TLX: 21 25 54 PEL

Η ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

στις πτήσεις εσωτερικού αντιμέτωπη με την ελληνική πραγματικότητα

του Πέτρου Στεφάνου
Διευθύνοντος συμβούλου Ολυμπιακής Αεροπλοΐας



Την τελευταία πενταετία έχει ξεκινήσει για την Ελλάδα μία νέα εποχή για τις

δημόσιες επενδύσεις. Το ελληνικό Δημόσιο με ίδιους και κοινοτικούς πόρους χρηματοδοτεί στο χώρο της αεροπορικής υποδομής επενδύσεις πρωτοφανείς για τα μέχρι σήμερα δεδομένα της χώρας.

Το επενδυτικό πρόγραμμα συμπεριλαμβάνει τις δαπάνες για τον εκσυγχρονισμό και την αναβάθμιση των περιφερειακών αεροδρομίων, την κατασκευή του νέου αεροδρομίου της Αθήνας στα Σπάτα με αυτοχρηματοδότηση, καθώς και τους πόρους που μέχρι σήμερα έχουν δαπανηθεί για την εξυγίανση της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

Αν στα παραπάνω συμπεριληφθούν οι λοιπές αεροπορικές υποδομές, όπως ο εκσυγχρονισμός των συστημάτων εναέριας κυκλοφορίας καθώς και οι υποστηρικτικές υποδομές για την προσέγγιση στο νέο αεροδρόμιο της Αθήνας, τότε η συνολική επένδυση, σε μία περίπου επταετία για τον ευρύτερο κλάδο των αερομεταφορών, προσεγγίζει το ιλιγγιώδες ποσό των 5 τρις. δρχαμών.

Μέσα στο ίδιο χρονικό διάστημα επιχειρείται μια σειρά θεσμικών αλλαγών, που επιδρούν στη λειτουργία, διαχείριση και την οικονομική βιωσιμότητα του συστήματος αερομεταφορών της Ελλάδας.

Ήδη από το 1992 έχει ξεκινήσει στην Ευρωπαϊκή Ένωση η εφαρμογή της τρίτης δέσμης μέτρων για την απελευθέρωση των αερομεταφορών η οποία εφαρμόστηκε πλήρως στην Ελλάδα από το 1998, με την άρση του μονοπωλίου τακτικών πτήσεων στα ελληνικά νησιά (cabotage).

Ως συνέπεια της απόλυσής του μονοπωλίου της Ολυμπιακής, εμφανίστηκαν αρκετοί ενδιαφερόμενοι επενδυτές και παραχωρήθηκαν στην Ελλάδα πάνω από 20 άδειες αερομεταφορέα, αριθμός δυσανάλογος του πληθυσμού και των μεταφορικών αναγκών της χώρας. Η στρατηγική τους ήταν μάλλον ασαφής και έδειξε ότι η πρόθεση για επενδύσεις στις αερομεταφορές στοχεύει περισσότερο σε μία ευρύτερη παρέμβαση στην ελληνική οικονομία παρά στην κερδοφορία.

Η Ελλάδα, ως χώρα υποδοχής τουρισμού από τις ευρωπαϊκές χώρες, διαθέτει ένα ευρύτατο πλέγμα αεροδρομίων σε όλο σχεδόν το νησιωτικό σύμπλεγμα. Για το μέγεθος της χώρας, η λειτουργία 45 αεροδρομίων ανά την επικράτεια θεωρείται ένα μοναδικό γεγονός στην Ευρώπη που ενδεχόμενα θα μπορούσε να αποτελέσει τον αναπτυξιακό παράγοντα για τις ελληνικές αεροπορικές εταιρείες. Η διακίνηση του ευρωπαϊκού τουρισμού, όμως, διεξάγεται κατά το πλείστον από τους μεγάλους Tour Operators, οι οποίοι έχουν κατοχυρώσει την τουριστική αγορά σε μεγάλο βαθμό έχοντας αναπτύξει συμμαχίες με χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς, ξενοδοχεία και αεροπορικές εταιρείες. Έτσι, οι αεροπορικές εταιρείες της Ελλάδας φαίνεται ότι μπορούν να δραστηριοποιηθούν περιθωριακά μόνο για τη διακίνηση του τουριστικού ρεύματος προς τη χώρα, ενώ είναι εξαρτημένες από την τιμολογιακή πολιτική των Tour Operators και τη μεγάλη εποχικότητα που χαρακτηρίζει την τουριστική κίνηση.

Για τις ιδιωτικές εταιρείες συνεπώς υπάρχει ένα μεγάλο ζήτημα: της αξιοποίησης του αεροπορικού τους δυναμικού στη μη τουριστική

περίοδο. Κατά συνέπεια, σαν μόνη λύση φαίνεται να είναι η είσοδός τους σε δραστηριότητες που δεν εξαρτώνται άμεσα από τον τουρισμό αλλά από την ευρύτερη ανάγκη αεροπορικών μετακινήσεων που διεξάγονται σε όλη τη διάρκεια του έτους με τακτικές πτήσεις. Είναι μάλλον ασύμφορο, αν όχι αδύνατο για το σημερινό μέγεθος των ελληνικών αερομεταφορέων, να χρηματοδοτήσουν και να αναπτύξουν υποδομές για την εξυπηρέτηση των τακτικών πτήσεων.

Μια πρώτη σκέψη θα ήταν η συνεργασία μεταξύ ιδιωτικών εταιρειών για τη δημιουργία υποδομών κοινής εκμετάλλευσης, για τη δραστηριοποίησή τους σε τακτικές πτήσεις με στόχο τη δημιουργία οικονομικών κλίμακας που θα τους επιτρέψουν μία επιτυχή και αξιόπιστη είσοδο στο ανταγωνιστικό περιβάλλον των αερομεταφορών.

Στην περίπτωση αυτή τα υψηλά κόστη για τη διατήρηση της ασφάλειας των πτήσεων, όπως της τεχνικής συντήρησης και της εκπαίδευσης των πληρωμάτων, καθώς και κόστη που σχετίζονται με την κοινή πτητική εκμετάλλευση του ανθρώπινου δυναμικού και την εξυπηρέτηση των αεροσκαφών στο έδαφος, θα μπορούσαν να αντιμετωπισθούν από κοινού με στόχο τη δημιουργία συνθηκών ελαχιστοποίησης του κόστους της απαιτούμενης υποστηρικτικής υποδομής και οργάνωσης του κάθε αερομεταφορέα.

Το εγχείρημα αυτό, όμως, αποδεικνύεται μάλλον αδύνατο: Στις ελληνικές αεροπορικές εταιρείες εμφανίζεται μια σπάνια πολυτυπία αεροσκαφών που εμποδίζει τη συγκρότηση μιας ιδιωτικής αεροπορικής συμμαχίας με ικανό μέγεθος και όγκο ώστε να διαπραγματευ-

θεί χαμηλότερο λειτουργικό κόστος.

Μία δεύτερη σκέψη θα ήταν η σύνδεση των ιδιωτικών αεροπορικών εταιρειών με μεγάλους αερομεταφορείς, σε ένα πλαίσιο εμπορικών συμφωνιών που θα τους επιτρέψουν να πάρουν μια βιώσιμη θέση στον νέο καταμερισμό του ευρωπαϊκού αεροπορικού χώρου. Είναι σημαντικό για μία αεροπορική εταιρεία να προσδιορίσει τη δραστηριότητά της όχι μόνο σε σχέση με τους άμεσους ανταγωνιστές της αλλά και με τους μεγάλους αερομεταφορείς της Ευρώπης.

Οι μεγάλοι αερομεταφορείς στηρίζουν την εξάπλωση των δικτύων τους σε αερομεταφορείς-τροφοδότες, που με σχετικά μικρότερο κόστος επεκτείνουν την εμβέλεια των μεγάλων σε νέους προορισμούς μικρής επιβατικής ζήτησης. Για το λόγο αυτό σήμερα οι μεγάλοι αεροπορικοί συνασπισμοί είτε συνάπτουν εμπορικές συμφωνίες με μικρές περιφερειακές εταιρείες είτε δημιουργούν νέες εταιρείες χαμηλού κόστους. Ως βασικό κριτήριο επιλογής μεταξύ των υποψηφίων εταιρειών των mega-carriers παραμένουν οι υψηλές προδιαγραφές ασφάλειας, ποιότητας και αξιοπιστίας στο προσφερόμενο προϊόν προς τον επιβάτη. Η σύγχρονη ελληνική αεροπορική πραγματικότητα, δύο μόλις χρόνια μετά την απελευθέρωση των αερομεταφορών στο εσωτερικό δίκτυο, προσδιορίζεται από δύο σημαντικές παρεμβάσεις. Η πρώτη είναι η ολοκλήρωση της κατασκευής και η λειτουργία, ύστερα από περίπου 60 ημέρες, του νέου αεροδρόμιου της Αθήνας στα Σπάτα.

Το νέο αεροδρόμιο που σχεδιάστηκε για να αποτελέσει την πρώτη ευρωπαϊκή αεροπορική πύλη της Ανατολικής Μεσογείου, φαίνεται να αλληλάζει το τοπίο στις αερομεταφορές της χώρας και αποτελεί την πρώτη ιδιωτική αερο-

πορική υποδομή που δημιουργήθηκε μέχρι σήμερα στην Ελλάδα.

Το νέο αεροδρόμιο αλληλάζει την κλίμακα όχι μόνο του μεγέθους της αεροπορικής υποδομής σε σχέση με το υφιστάμενο αεροδρόμιο του Ελληνικού, αλλά και της διαχείρισης, λειτουργίας και οργάνωσης των αεροπορικών εταιρειών γύρω από αυτό. Σε τελευταία ανάλυση το νέο αεροδρόμιο αλληλάζει την κλίμακα του λειτουργικού κόστους των αερομεταφορέων που δραστηριοποιούνται με έδρα την Αθήνα.

Η ανάγκη σύντομης απόσβεσης του κατασκευαστικού κόστους του νέου αεροδρόμιου αυξάνει υπέρογκα τα τέλη χρήσης του και κατατάσσει το «Ελευθέριος Βενιζέλος» μεταξύ των πλέον ακριβών αεροδρομίων της Ευρώπης και βεβαίως το ακριβότερο αεροδρόμιο στη νοτιοανατολική Ευρώπη.

Σε μια χώρα σαν την Ελλάδα, όπου οι αεροπορικοί ναύλοι είναι ιδιαίτερα χαμηλοί, ακόμη και κάτω του αντικειμενικού αεροπορικού κόστους, και οι οποίοι προσδιορίστηκαν και διαμορφώθηκαν ιστορικά με κριτήριο την ικανοποίηση αναγκών για φθηνή αερομεταφορά, τα κόστη του νέου αεροδρόμιου θα αποτελέσουν τη μεγάλη ανατροπή στο ελληνικό αεροπορικό γίγνεσθαι και επιχειρείν.

Σήμερα, που όλες οι αεροπορικές εταιρείες εμφανίζουν ελλειμματικά αποτελέσματα, αρκεί να εκτιμήσει κανείς την επίπτωση από τη, σχεδόν υποχρεωτική, μετακύληση του νέου κόστους στον αεροπορικό ναύλο του εσωτερικού δικτύου για να συμπεράνει την ανασχεση που θα προκληθεί στην επιβατική κίνηση και την επίπτωση για τους Έλληνες αερομεταφορείς.

Ίσως, η μόνη σήμερα αεροπορική εταιρεία που έχει τη δυνατότητα να αντισταθμίσει, εν μέρει, την επίπτωση του κόστους από το νέο



αεροδρόμιο της Αθήνας είναι η Ολυμπιακή Αεροπορία, η οποία έχει εγκαταστήσει και λειτουργεί ως κύρια έδρα των εξωτερικών δρομολογίων και δευτερεύουσα έδρα των εσωτερικών δρομολογίων της, το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης.

Τη δεύτερη παρέμβαση αποτελεί η αναμενόμενη ιδιωτικοποίηση του μεγαλύτερου ελληνικού αεροπορικού ομίλου, της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

Δεν γνωρίζουμε σήμερα την έκταση της ιδιωτικοποίησης. Αυτό που θεωρείται όμως βέβαιο είναι η ταχύτατη απελευθέρωση της εταιρείας από τον κρατικό παρεμβατισμό και η προσαρμογή της λειτουργίας της σε ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια.

Ο όμιλος της Ολυμπιακής με δεσπόζουσα θέση στο αεροδρόμιο των Σπώνων, με εγκατεστημένες αεροπορικές υποδομές σε όλη την επικράτεια, θα αποτελέσει τον κυρίαρχο παράγοντα για την ανάπτυξη συμμαχιών και εμπορικών συμφωνιών όχι μόνο στον ελληνικό αλλά και στο διεθνές αεροπορικό χώρο. Αυτό που πλέον είναι βέβαιο για τις ελληνικές αερομεταφορές και τους φορείς λειτουργίας τους, είναι η πλήρης μεταβολή των συνθηκών μέσα στο 2001. Ένα νέο οικονομικό και επιχειρησιακό περιβάλλον εμφανίζεται, στο οποίο θα αναζητηθούν επείγοντως έξυπνες και έμπειρες επιλογές για μια βιώσιμη στρατηγική προσαρμογή.

ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

ΣΤΗ ΡΑΔΑ ΛΙΜΕΝΑ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ

Τηλ.: (0721) 82.426, 82.671

Mobile: 0972/557800



πό τις πρώτες δεκαετίες του αιώνα η Ελλάδα εξεδήλωσε το ενδιαφέρον της για ανάπτυξη διεθνών αεροπορικών σχέσεων. Προς τούτο μετέσχε στην πρώτη Διεθνή Διάσκεψη Αερομεταφορών που συγκλήθηκε στο Παρίσι το 1919 και υπέγραψε και κύρωσε με το νόμο 2369/1921 τη Σύμβαση περί Πολιτικής Αεροπορίας που ανοίχτηκε προς υπογραφή μετά το πέρας αυτής της διάσκεψης.

Ο κυρωτικός αυτός νόμος της Σύμβασης των Παρισίων αποτέλεσε το πρώτο αεροπορικό δίκαιο της χώρας μας. Στη συνέχεια, το 1931 το ελληνικό Κοινοβούλιο εψήφισε το νόμο 5017/1931, ο οποίος επέτρεπε να καταστεί ο θεμελιώδης νόμος των αερομεταφορών της χώρας, ο οποίος εκδίωξε ικανοποιητικώς τις ανάγκες της πολιτικής αεροπορίας για περισσότερα από πενήντα χρόνια. Επιπροσθέτως, το Προεδρικό Διάταγμα 6/11-9-1931 του ιδίου έτους εκδόθηκε με σκοπό να ρυθμίσει το πλῆθος των χωρικών υδάτων της χώρας και την αστυνόμευσή των.

Συμμορφούμενη προς τις διατάξεις των ανωτέρω νομοθετημάτων, η Ελλάδα ανέπτυξε κατά τη δεύτερη και τρίτη δεκαετία του αιώνα ένα σημαντικό δίκτυο αερολιμένων, διεθνών και εσωτερικών, και εξυπηρέτησε από τη νηπιακή εκείνη περίοδο των αερομεταφορών διεθνή δρομολόγια εκτελούμενα από ένα μι-

κρό αριθμό ευρωπαϊκών εταιρειών όπως η ολλανδική KLM, η οποία εξετέλεσε μέσω του αερολιμένα Αθηνών την πρώτη της διηπειρωτική πτήση προς την Τζακάρτα το έτος 1924. Το 1929 η Ελλάδα μετείχε της Διεθνούς Διάσκεψης της Βαρσοβίας και μερικά χρόνια αργότερα υπέγραψε και κύρωσε με το νόμο 396/1937 τη γνωστή Σύμβαση της Βαρσοβίας. Επιπροσθέτως η Ελλάδα υπέγραψε και κύρωσε όλα τα πρωτόκολλα και τις συμβάσεις που τροποποίησαν ή συμπλήρωσαν το βασικό κείμενο της Σύμβασης της Βαρσοβίας. Όλα αυτά τα νομικά κείμενα απετέλεσαν από το 1937 και εντεύθεν το Ιδιωτικό Αεροπορικό Δίκαιο της χώρας. Μέχρι το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο η Ελλάδα ανέπτυξε, πέραν του δικτύου αερολιμένων, μια αξιόλογη για την περίοδο εκείνη αεροπορική εταιρεία, η οποία είχε στην ιδιοκτησία της έναν περιορισμένο αριθμό αεροσκαφών τα οποία χρησιμοποιήθηκαν επίσης στην εθνική άμυνα κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου και του μετέπειτα εμφυλίου πολέμου. Το 1944 η Ελλάδα μετέσχε της Διεθνούς Διάσκεψης που συγκλήθηκε στο Σικάγο και υπέγραψε όλες τις διεθνείς συμφωνίες που ανοίχθηκαν προς υπογραφή κατά τη διάσκεψη αυτή. Συνεπώς προς τις υποχρεώσεις που ανέλαβε στο Σικάγο, η Ελλάδα εκύρωσε με τους νόμους 209/1947, 210/1947, 211/1947 τις τέσσερις συμβάσεις του Σικάγου. Τα χρόνια που

ακολούθησαν αυτό το νομικό πλαίσιο απετέλεσε κυρίως το Διεθνές Δημόσιο Αεροπορικό Δίκαιο της χώρας.

Σύμφωνα με τις διατάξεις των διεθνών αυτών συμβάσεων η Ελλάδα διαπραγματεύθηκε και κατήρτισε, μέχρι το έτος 2000, 66 διμερείς αεροπορικές συμφωνίες.

Από το 1945 μέχρι το 1956 είχαμε ένα μικρό εθνικό δίκτυο αερομεταφορών εσωτερικού και εξωτερικού κυρίως προς την Ευρώπη, το οποίο εκμεταλλευόταν μία ιδιωτική αεροπορική εταιρεία ονομαζόμενη ΤΑΕ (Τακτικές Αεροπορικές Εκμεταλλεύσεις), η προκάτοχος εταιρεία της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

Το 1956, με το Νομοθετικό Διάταγμα 3560 το ελληνικό Δημόσιο εκύρωσε τη σύμβαση μεταξύ του Αριστοτέλη Ωνάση και του ελληνικού Δημοσίου. Με τις διατάξεις αυτής της σύμβασης, το ελληνικό Δημόσιο παραχώρησε στη νεοσυσταθείσα τότε Αεροπορική Εταιρεία Ολυμπιακή Αεροπορία το αποκλειστικό και μονοπώλιο δικαίωμα εκμετάλλευσης όλων των εσωτερικών και διεθνών αερομεταφορών της χώρας. Καμία άλλη αεροπορική εταιρεία δεν είχε δικαίωμα εγκατάστασης και εκτέλεσης εσωτερικών και διεθνών δρομολογίων ή ναυλωμένων πτήσεων με ελαφρά, μεσαία χωρητικότητας ή μεγάλα αεροσκάφη. Όλες οι αεροπορικές εργασίες, όπως το αεροπορικό φορτίο, οι νοσοκομειακές πτήσεις, οι πτήσεις επιχειρηματιών, η

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΝΟΜΙΚΟΥ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

του Εμμ. Κεραμιανάκη
Διευθυντή Διεύθυνσης
Αεροπορικής
Εκμετάλλευσης και
Διεθνών Σχέσεων - ΥΠΑ

επίγεια εξυπηρέτηση αεροσκαφών κ.λπ. εκχωρήθηκαν στην Ολυμπιακή Αεροπορία. Επιπροσθέτως, εφαρμόζοντας τις διατάξεις των διμερών συμφωνιών, η Ελλὰδα δεν είχε άλλη επιλογή από το να διορίζει την Ολυμπιακή Αεροπορία για την εκτέλεση διεθνών δρομολογίων προς/από άλλες χώρες.

Το 1988 η Ελλὰδα εξέδωσε το νόμο 1815/1988, με τον οποίο το ελληνικό Κοινοβούλιο εκύρωσε τον Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου. Για πρώτη φορά όλη η εσωτερική και διεθνής νομοθεσία υιοθετήθηκε μέχρι τότε ενσωματώθηκε σε έναν τόμο, με σκοπό να διευκολύνει όλους τους ασχολούμενους με την Πολιτική Αεροπορία.

ΦΙΛΕΛΕΥΘΕΡΟΠΟΙΗΣΗ- ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΗ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

Το νομικό καθεστώς αερομεταφορών που εγκαταστάθηκε στην Ελλὰδα με το Νομοθετικό Διάταγμα 3560/1956, η ισχύς του οποίου παραιτήθηκε μέχρι το 2006, εδέσποσε στην ελληνική αγορά αερομεταφορών μέχρι το έτος 1983 όταν το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο ενέκρινε την οδηγία 83/416 για την απελευθέρωση των διαπεριφερειακών δρομολογίων. Η οδηγία αυτή αν και υιοθετήθηκε στην Ελλὰδα δεν είχε πρακτικά αποτελέσματα ένεκα των εξαιρέσεων που χορηγήθηκαν από την Επιτροπή και το Συμβούλιο και που αφορούσαν αεροπορικά δρομολόγια προς/από τα αεροδρόμια των ελληνικών νησιών. Οι τρεις δέσμες μέτρων φιλελευθεροποίησης που εξέδωσε το Συμβούλιο της Ευ. Ένωσης ώθησε την Ελλὰδα να προβεί σε όλες τις αναγκαίες ενέργειες προκειμένου να απελευθερώσει τη διεθνή και εσωτερική της αγορά σύμφωνα με τη νομοθεσία της Ευ. Ένωσης. Το 1991 έγινε το πρώτο βήμα με το Προεδρικό Διάταγμα 276/1991 και το σχετικό κανονισμό της Πολιτικής Αεροπορίας που δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 727/Β/9-9-91, προσδιορίζοντας τις προϋποθέσεις εγκατάστασης αεροπορικών εταιρειών και παροχής αεροπορικών υπηρεσιών στην Ελλὰδα. Το Προεδρικό Διάταγμα 276/91 στην ουσία κατήργησε το αποκλειστικό μονοπωλιακό καθεστώς της Ολυμπιακής Αεροπορίας που εγκαθιδρύθηκε με το Ν.Δ. 3560/56 και έδωσε το δικαίωμα σε ελληνικές εταιρείες ή Έλληνες πολίτες να ιδρύουν μικρές ή μεγάλες αεροπορικές εταιρείες.

Στις νεοϊδρυθείσες εταιρείες δόθηκε το δικαίωμα να ασκούν περιορισμένης έκτασης δικαιώματα αεροπορικής εκμετάλλευσης όπως πτήσεις φορτίων, ναυλωμένες πτήσεις, αεροταξί στο εσωτερικό με αεροσκάφη χωρητικότητας μέχρι 14 θέσεων, νοσοκομειακές πτήσεις και άλλες αεροπορικές εργασίες, κάνοντας χρήση ελαφρών αεροσκαφών και ελικόπτρων.

Εφαρμόζοντας τις διατάξεις του ανωτέρω αναφερθέντος διατάγματος και των κανονισμών της τρίτης δέσμης μέτρων φιλελευθεροποίησης της Ευ. Ένωσης (1992), εγκαταστάθηκε στη χώρα ένας μικρός αριθμός αεροπορικών εταιρειών, εκτελώντας κατά αρχάς δρομολόγια με ελαφρά αεροσκάφη και ελικόπτερα. Ημέρα με την ημέρα εμφανίστηκαν στην ελληνική αγορά αερομεταφορών νεοεισερχόμενοι μεταφορείς εκτελώντας εσωτερικά και διεθνή δρομολόγια, κυρίως προς Ευρώπη, τακτικά και έκτακτα. Σε χρονικό διάστημα εννέα (9) ετών από το 1991, περισσότερες από τριάντα (30) μικρού και μεσαίου μεγέθους εταιρείες εγκαταστάθηκαν στη χώρα, ενώ δέκα (10) αναγκάστηκαν να διακόψουν τη λειτουργία τους μετά την αφαίρεση από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας του Πιστοποιητικού Αερομεταφοράς (ΑΟC) και τη σχετική άδεια εκμετάλλευσης, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

Τα αποτελέσματα της φιλελευθεροποίησης της εσωτερικής και διεθνούς αγοράς αερομεταφορών μπορούν να χαρακτηρισθούν πολύ ενθαρρυντικά, λαμβάνοντας υπόψη την έλλειψη εμπειρίας από πλευράς των νέων εταιρειών και τη δεσπόζουσα θέση της Ολυμπιακής στις ίδιες αγορές.

Οι νέες αεροπορικές εταιρείες έχουν μια σημαντική παρουσία στην εσωτερική και ευρωπαϊκή αγορά, έχοντας επιτύχει να αποσπασουν ένα σημαντικό ποσοστό κίνησης από την Ολυμπιακή Αεροπορία και από άλλες ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρείες που εκτελούν ναυλωμένες πτήσεις προς την Ελλὰδα. Το σημαντικότερο όμως είναι η βελτίωση των προσφερομένων στο επιβατικό κοινό υπηρεσιών, οι νέες ευκαιρίες για ταξίδια, οι χαμηλότεροι ναύλοι κ.λπ. Αποτέλεσμα όλων αυτών υπήρξε η αύξηση της αεροπορικής κίνησης εσωτερικού. Πέραν των διατάξεων του Κανονισμού 2407/1992 κάθε αεροπορική εταιρεία εγκατεστημένη στην Ελλὰδα έχει υποχρέωση να συμμορφώνεται προς τις

απαιτήσεις του νόμου 3190/1955 περί ανωνύμων εταιρειών και του ν. 2190/1920 περί εταιρειών περιορισμένης ευθύνης. Προς τούτο έχει εκδοθεί από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας ένα σύντομο φυλλάδιο με σκοπό να πληροφωρήσει και διευκολύνει εταιρείες και μεμονωμένους πολίτες, περί των προσθέτων νομικών απαιτήσεων της εσωτερικής ελληνικής νομοθεσίας, σε ό,τι αφορά την εγκατάσταση αεροπορικής εταιρείας στην Ελλὰδα.

ΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

Συνεπώς προς τις υποχρεώσεις που ανέλαβε η ελληνική Πολιτεία στο πλαίσιο της Ευ. Ένωσης, εξέδωσε το 1996 το Προεδρικό Διάταγμα 359/1996 με το οποίο καταργήθηκε οριστικά το αποκλειστικό δικαίωμα της Ολυμπιακής για το διορισμό της προς τρίτες χώρες για λειτουργία γραμμών που προβλέπονται από τις διμερείς αεροπορικές συμφωνίες. Κατά συνέπεια, όταν η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας αποφάσισε να διορίσει σε μια ξένη χώρα μια αεροπορική εταιρεία για την εκτέλεση τακτικών δρομολογίων, είναι υποχρεωμένη να ακολουθήσει μια ειδική διαδικασία επιλογής του καταλληλότερου αερομεταφορέα προκειμένου να διασφαλισθούν ίσοι όροι ανταγωνισμού μεταξύ των ενδιαφερομένων αεροπορικών εταιρειών.

ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΕΔΑΦΟΥΣ

Η εξυπηρέτηση εδάφους των αεροσκαφών που προσγειώνονται σε ελληνικά αεροδρόμια αποτελούσε για περισσότερα από 45 χρόνια αποκλειστική μονοπωλιακή εκμετάλλευση της Ολυμπιακής Αεροπορίας σύμφωνα με το Νομοθετικό Διάταγμα 3560/56. Μόνον η αυτοεξυπηρέτηση ήταν πάντοτε ελεύθερη υπό τον όρο ότι η αεροπορική εταιρεία πληρούσε τις αναγκαίες προϋποθέσεις. Το σημερινό καθεστώς είναι τελείως διαφορετικό. Έχουμε μια πλήρως απελευθερωμένη αγορά αυτοεξυπηρέτησης και παρήλθη μια μερικώς απελευθερωμένη αγορά εξυπηρέτησης εδάφους προς τρίτους. Η οδηγία του Συμβουλίου της Ευ. Ένωσης 96/67, που κυρώθηκε με το Προεδρικό Διάταγμα 285/98, εφαρμόζεται ήδη σε συνδυασμό με τις διατάξεις του κανονισμού της ΥΠΑ της 31-12-98, ο οποίος καθορίζει τις αναγκαίες προϋποθέσεις για την εγκατάσταση

φορέα επίγειας εξυπηρέτησης αεροσκαφών στους ελληνικούς αερολιμένες. Γενικότερα η αγορά εξυπηρέτησης εδάφους απελευθερώνεται σταδιακά σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας του Συμβουλίου της Ευ. Ένωσης. Στον αερολιμένα Αθηνών στο Ελληνικό λειτουργούν ήδη τρεις (3) φορείς επίγειας εξυπηρέτησης, ενώ για τον αερολιμένα στα Σπάτα έχει ήδη δοθεί άδεια επίσης σε τρεις φορείς, την Ολυμπιακή, την Goldair Handling και την Swissport. Οι κανόνες και οι διαδικασίες ανταγωνισμού εφαρμόστηκαν εις το ακέραιο και στις δύο περιπτώσεις των αερολιμένων Ελληνικού και Σπάτων. Σε ό,τι αφορά τους λοιπούς ελληνικούς διεθνείς αερολιμένες, βρίσκεται σε εξέλιξη μια διαδικασία ελεύθερου ανταγωνισμού, ενώ στα άλλα μικρά και μεσαίου μεγέθους αεροδρόμια για τα οποία η οδηγία του Συμβουλίου της Ευ. Ένωσης δεν μπορεί να εφαρμοσθεί, να εξακολουθεί να ισχύει μέχρι το 2006 το δικαίωμα της Ολυμπιακής Αεροπορίας εκτός εάν η εταιρεία παραιτηθεί του δικαιώματός της υπέρ ενός άλλου φορέα, ο οποίος θα αναλάβει την παροχή επίγειας εξυπηρέτησης στα αεροδρόμια αυτά σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας της Ε.Ε.

ΠΤΗΤΙΚΑ ΠΡΟΤΥΠΑ

Το νομικό κανονιστικό πλαίσιο της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας που αφορά την αεροπορική ασφάλεια, είναι προσαρμοσμένο στα πρότυπα ασφαλείας και στις συνιστώμενες πρακτικές που θεσπίστηκαν με τα παραρτήματα 1, 6, 8 και 18 της Σύμβασης του Σικάγου (νόμος 211/1947) και τα οποία αναφέρονται στα πτυχία του προσωπικού, στην εκτέλεση αεροπορικών πτήσεων, στην πληρότητα των αεροσκαφών, στα ανταλλακτικά, στη συντήρηση κ.λπ.

Το ελληνικό κανονιστικό πλαίσιο που αφορά τα πρότυπα ασφαλείας έχει ως εξής:

1. ΑΔΕΙΕΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

— Β' Διάταγμα 636/1972 «Περί πτυχίων και αδειών Πολιτικής Αεροπορίας».

2. ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΑΕΡ/ΦΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

— Β' Διάταγμα 22/1964 «Έλεγχος τεχνικής εκμετάλλευσης αερ/φών δημοσίων μεταφορών».

— Β' Διάταγμα 201/1972 «Κανονισμός τεχνικής εκμετάλλευσης ελαφρών αερ/φών δημοσίων μεταφορών».

— Β' Διάταγμα 313/1966 «Κανονισμός τεχνικής εκμετάλλευσης ελικοπτερόων».

3. ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ Α/ΦΩΝ ΚΑΙ ΑΕΡ/ΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ

— Β' Διάταγμα 634/1970 «Πληρότητα αερ/φών και κανονισμός πιστοποίησης αεροπορικών προϊόντων».

4. ΑΔΕΙΕΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ

— JAR 145 (ως παράρτημα του κανονισμού 3922/1991 της Ευ. Ένωσης).

Αναγνωρίζοντας την ανάγκη εναρμόνισης της περί αεροπορικής ασφάλειας νομοθεσίας και στην επιθυμία της να παρακολουθήσει τις ευρωπαϊκές και διεθνείς εξελίξεις, η Ελλάδα έχει ήδη καταρτίσει και προωθήσει τις νομικές διαδικασίες έκδοσης (4) τεσσάρων Προεδρικών Διαταγμάτων αναφερομένων στην αεροπορική ασφάλεια ως εξής:

A. JAR-OPS 1 «Κανονισμός πτητικής λειτουργίας δημοσίων αερομεταφορών-αεροσκάφη». Ο κανονισμός αυτός πρόκειται να εκδοθεί σύντομα υπό τη μορφή Προεδρικού Διατάγματος και θα έχει άμεση εφαρμογή για τις νέες εταιρείες, ενώ για τις ήδη λειτουργούσες θα ισχύσει μετά την πάροδο ενός έτους.

B. JAR-FCL1 «Αδειοδότηση ιπταμένου προσω-

πικού-αεροπλάνου».

C. JAR-FCL3 «Αδειοδότηση ιπταμένου προσωπικού-υγειονομικές απαιτήσεις».

Τα δύο αυτά διατάγματα πρόκειται να εκδοθούν το συντομότερο δυνατόν εντός του 2001 με πρόβλεψη διετούς προπαρασκευαστικής περιόδου για όλες τις αεροπορικές εταιρείες, προκειμένου να τους δοθεί χρόνος προσαρμογής προς τις νέες απαιτήσεις.

D. JAR-147 και JAR-66 «Πιστοποίηση Οργανισμών Εκπαίδευσης και Συντήρησης» και «Προσωπικού συντήρησης αερ/φών».

Το διάταγμα αυτό πρόκειται επίσης να εκδοθεί εντός του 2001.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Τελειώνοντας, θα πρέπει να επισημανθεί η σημαντική πρόοδος που κατά την άποψή μας επετεύχθη τα τελευταία χρόνια στη δομή του Εθνικού Αεροπορικού Δικαίου. Ύστερα από 45 χρόνια αυστηρού μονοπωλιακού καθεστώτος, βαίνουμε βήμα βήμα προς μια απελευθερωμένη αγορά αερομεταφορών ακολουθώντας τις διεθνείς τάσεις. Έχουμε κατανοήσει πλήρως ότι απαιτείται έκδοση συμπληρωματικών νόμων και κανονισμών, οι οποίοι θα διέπουν στο μέλλον την εσωτερική και διεθνή αεροπορική αγορά. Προς τούτο οι αεροπορικές αρχές της χώρας εντείνουν τις προσπάθειές τους προκειμένου να δημιουργήσουν νέες συνθήκες στην αεροπορική αγορά της χώρας και να διασφαλίσουν ίσες ανταγωνιστικές σχέσεις αερομεταφορών.

Το παρόν άρθρο αποτελεί μέρος ομιλίας στο ετήσιο συνέδριο του European Air Law Association, που έλαβε χώρα στην Αθήνα το Νοέμβριο 2000.



Associated Steamship Agents, S.A. ...At the Panama Canal

*TO OUR FRIENDS AND VALUABLE CUSTOMERS
OF THE GREEK SHIPPING FAMILY AND
AROUND THE WORLD.*

*THE GROUP OF THE ASSOCIATED
STEAMSHIP AGENTS*

AT THE PANAMA CANAL AND THEIR

REPRESENTATIVE IN GREECE,

GEORGE PETKDIS WISH HAPPINESS AND

PROSPERITY FOR THE NEW YEAR AND THE

COMMERCE OF THE 21ST CENTURY



Tel.: (507) 2326098, 2326074 - Fax: (507) 2325810

E-mail: shipsagent@sinfo.net

Website: <http://www.shipsagent.com>

Phone: (03-1) 9641917, Fax: (03-1) 9690041, E mail: gpassa@compulink.gr



MAERSK AIR

*Daily Direct
flights
to Copenhagen*

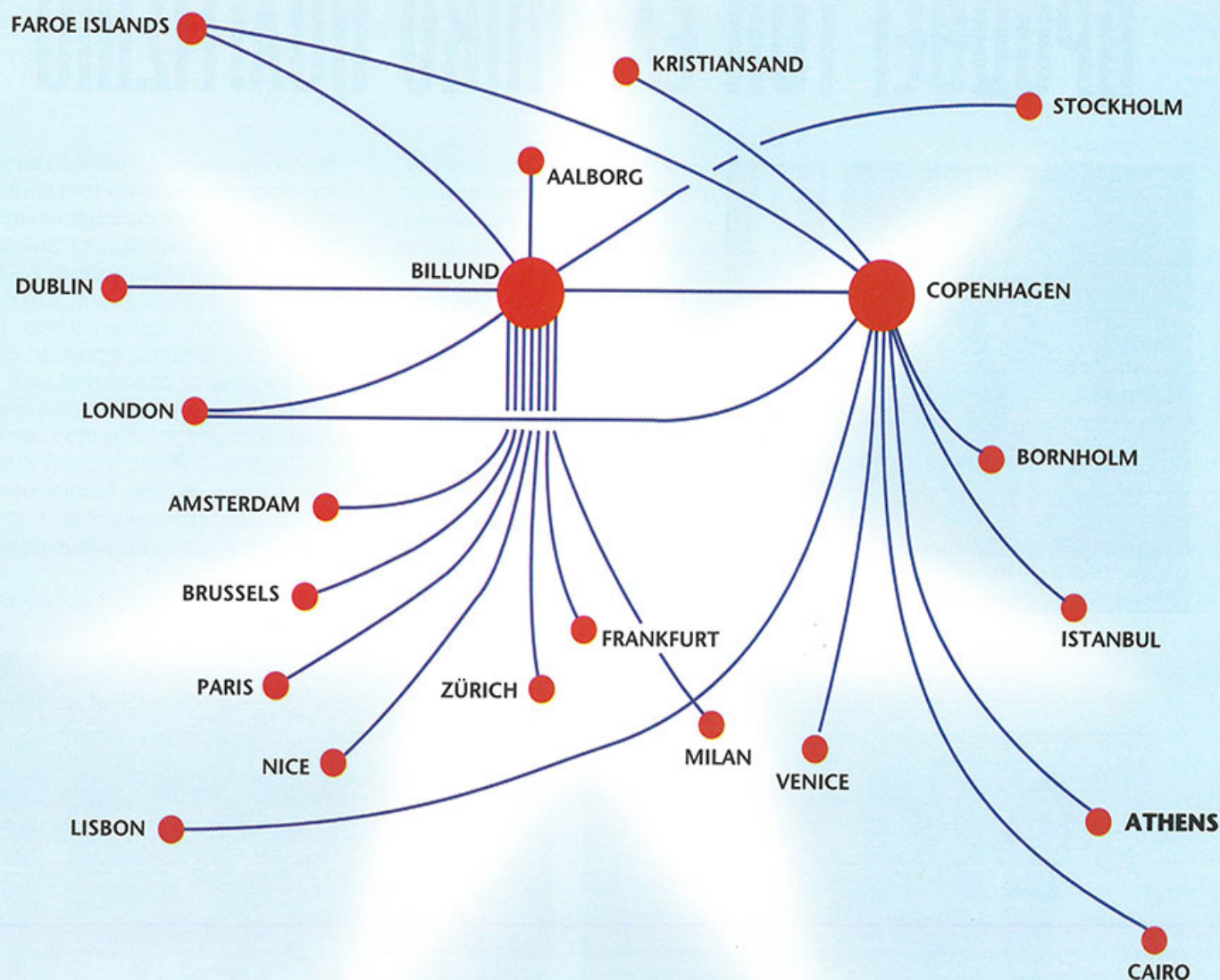
ATHENS - COPENHAGEN

DM 192 Dep 16.00 - Arr 18.25

COPENHAGEN - ATHENS

DM 191 Dep 11.00 - Arr 15.15

with transfer connections to Scandinavia and the Baltic



General sales agent for MAERSK AIR



APG HELLAS S.A.
AIR PROMOTION GROUP

33, ACADEMIAS STR. • ATHENS 106 72 • GREECE • TEL. 36 03 120, 36 07 741 • FAX 36 33 121 • SITA: ATHRSDM • E-mail: gsa@apg.gr



Από την τελετή των εγκαινίων, ο κ. Απ. Κακχαμάνης
κρέκει την κορδέλα υποβλήμα του κ. Στ. Παναγιώδη



Η κ. Μ. Λαμπρακί-Πηγάκη εν μέσω των
κ. Θ. Πάγκαλου και Μ. Θεοδωράκη

ΤΟ ΩΝΑΣΕΙΟ ΙΔΡΥΜΑ ΠΡΩΘΕΙ ΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟ



Η τ. υφυπουργός Εξωτερικών Αγγ. Λαϊού



αρουσία πλήθους προσωπικοτήτων από την Ελλάδα και την Αμερική έγιναν στις 24 Οκτωβρίου τα εγκαίνια του θυγατρικού Πολιτιστικού Κέντρου του Ιδρύματος Ωνάση στη Νέα Υόρκη, το οποίο έχει έδρα τον ιδιόκτητο κρουαζιερόπλοιο «Ολυμπιακό ουρανοξύστη» (Ολυμπικ Τάουερ), στην 5η Αβεν्यू του Μανχάταν.

Στόχος του Πολιτιστικού Κέντρου είναι να γεφυρώσει τις ελληνοαμερικανικές πολιτιστικές σχέσεις, αναπτύσσοντας τις σε επίπεδο εκπαιδευτικών ανταλλαγών με παράλληλες εκδηλώσεις λόγου και τέχνης. Κάτι δήλωσε που επισήμανε στις δηλώσεις του ο πρόεδρος του ιδρύματος κ. Στέλιος Παπαδημητρίου, τονίζοντας ότι ο ρό-

λος του ομώνυμου ιδρύματος θα είναι: α) Αποκλειστικά η προώθηση και η προβολή του ελληνικού πολιτισμού στις Ηνωμένες Πολιτείες, μέσω διαλέξεων και σεμιναρίων διακεκριμένων Ελλήνων καθηγητών και άλλων προσωπικοτήτων, ενώ τα κονδύλια που θα διατίθενται και θα τυχάνουν της έγκρισης του ελληνικού ιδρύματος, θα ανέρχονται για το έτος 2001 σε ύψος \$2.000.000, β) η πνευματική και καλλιτεχνική δραστηριότητα μέσα στο χώρο του ιδρύματος με διαλέξεις, μουσικές εκδηλώσεις, εκθέσεις και άλλες δραστηριότητες, γ) μία μεγάλη ελληνική εκδήλωση το χρόνο που θα μπορεί να περιοδεύει τις πολιτείες της Αμερικής και η οποία μπορεί να είναι επίσης καλλιτεχνική ή πολιτιστική



Στιγμιότυπο από τους χώρους της έκθεσης ζωγραφικής



Στιγμιότυπο από το δείπνο στο «Γουόλντορφ Αστόρια»

Από το 1890 κατασκευάζουμε χειροποίητα έπιπλα.

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



1924

ΣΥΡΙΓΟΣ

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



Από τα εγκαίνια στον «Θηλυτικό Πύργο»
τον αγιασμό επέθεσε ο Αρχιεπίσκοπος Αμερικής κ. Δημήτριος



Από το δείπνο στο Starlight Room στο «Γουόλντορφ Αστόρια»

δραστηριότητα των Αμερικανών πολιτών σχετικά με τον ελληνικό πολιτισμό και δι' θεσμοθέτηση βραβείων που θα ενθαρρύνουν τη συγγραφή βιβλίων στην αγγλική γλώσσα για την Ελλάδα και τον πολιτισμό της, με προϋπόθεση την προαγωγή των πολιτισμικών σχέσεων και της φιλίας των δύο λαών.

Τα εγκαίνια τίμησαν με την παρουσία τους, μεταξύ άλλων, ο Αρχιεπίσκοπος Βορείου Αμερικής Δημήτριος, ο Αρχιεπίσκοπος Τιράνων Αναστάσιος, ο τέως Αρχιεπίσκοπος Αμερικής Ιάκωβος, ο πρόεδρος της Βουλής Απ. Κακλαμάνης, ο επίτιμος πρόεδρος της Ν. Δημοκρατίας Κ. Μητσάκης, ο τ. υπουργός Πολιτισμού Θ. Πάγκαλος, η τ. υφυπουργός Εξωτερικών Αγγελική Λαϊού, ο δήμαρχος Αθηναίων Δ. Αβραμόπουλος, οι βουλευτές Επικρατείας Γιάννης Βαρθιτσιώτης και Πέτρος Μοθυβιάτης, οι πρώην υπουργοί Γ. Παπούλιας, πρέσβης ε.τ., και Στ. Τζουμάκας, ο πρόεδρος του Πανεπιστημίου Αθηνών Γ. Μπαμπινιώτης, ο πρόεδρος του Ελεγκτικού Συνεδρίου

Κ. Ρίζος, ο τ. πρόεδρος του Ελεγκτικού Συνεδρίου Απόστολος Μπότσος, ο ακαδημαϊκός καθηγητής Ευάγγελος Μουτσόπουλος, ο πρέσβης ε.τ. Β. Βιτσαξής, η διευθύντρια της Εθνικής Πινακοθήκης Μαρίνα Λαμπράκη-Πλάκα, ο Μίκης Θεοδωράκης. Την αμερικανική πλευρά εκπροσώπησαν ο πρέσβης των ΗΠΑ στην Αθήνα Νίκολας Μπερνς, ο Μάικλ Σωτήρης, ο οποίος δραστηριοποιείται στο ίδρυμα, ο εκτελεστικός διευθυντής του Επιμορφωτικού Κέντρου στη Νέα Υόρκη και πρώην πρέσβης στην Ουάσιγκτον Λουκάς Τσίλλας και πολλοί άλλοι καλεσμένοι.

Ο πρόεδρος του Ιδρύματος Ωνάση Στ. Παπαδημητρίου και οι αντιπρόεδροι Παύλος Ιωαννίδης και Απ. Ζαμπέλας φρόντισαν για τη φιλοξενία των καλεσμένων, την όλη οργάνωση των εγκαινίων και των εκδηλώσεων τόσο ώστε ο απόηχός τους να διαρκεί, το ελληνικό όνομα να λάμψει και το τριήμερο να χαρακτηριστεί ως ελληνική άνοιξη στον Οκτώβριο της Νέας Υόρκης.

At Argentina... HELLAS MAR S.A.

(Est. in 1965)

1127 San Martin Street, Buenos Aires 1004 - ARG.

SHIP AGENTS
STEVEDORING
OFFSHORE SALVAGE
BUNKERING
REPAIRS - SURVEYS

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

CHAIRMAN, CHIEF EXECUTIVE: CONST. VALAOURIS

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

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

E-MAIL HELLAS@FIBERTEL.COM.AR

ATTENDING ALL ARGENTINE/URUGUAY PORTS



Κτήμα Εύχαρις
Ονομασία
Απόλαυσης



ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΣ ΔΙΑΝΟΜΕΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΤΤΙΚΗ ΚΑΙ ΤΑ ΝΗΣΙΑ ΤΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ: ΑΒΕΛΟΝ Α.Ε. ΤΗΛ.: 80.01.540 / 80.01.538
ΚΤΗΜΑ ΕΥΧΑΡΙΣ ΤΗΛ.: 0296 - 90.346 / 92.46.930



THINKING ABOUT TOMORROW:

**Guy E.C. Maitland, Managing Partner
of International Registries, Inc.**

Following is a copy of his speech at the second annual marine money ship finance forum delivered last October in Athens

Normally, and my oration today is surely no exception, an offering that has the words «Open Registries» in the title will empty well over half the seats in the room. At one conference a few years ago, to meet, I suppose, the problem head-on, the organizers arranged for glasses of wine to be served during the speech.

While the results were fairly amusing (at least, the customers stayed in their seats), the experiment is unlikely to be repeated.

Ship registries, like lawyers, classification societies and surveyors, are seen (all too often, they would say) as boring but necessary to our industry.

I would argue that this image is deceptive, because throughout the modern history of Greek shipping, they have played an important part in bringing change. For an increasingly Drachma-Euro - and even Dollar-conscious business, the open registries are a way of looking at ourselves now, and at how we will fare, as I say in the title of this paper, tomorrow.

The open registries are different from the way they used to be. Not so long ago, each registry was anchored in one particular spot. This was the venerated concept of the «central registry».

Why «central»? Because the international convention dealing with ship mortgages, said that the mortgage registry had to be «central»?

But I'm getting ahead of my story.

1. Time, Money And History

Greece, besides being the cradle of democracy (the baby has on a few occasions, tumbled out of its crib) is also the actual mother (or at least the midwife) of the open registry concept.

Sir Alexander Kinglake, late of Eton and Trinity College, Cambridge, and a lawyer, travelled in the Eastern Mediterranean in 1835. If you are into open registries, Kinglake is likely to be your favorite obscure English nineteenth-century writer. He visited Limassol, in the then Ottoman province of Cyprus, where he found a Greek businessman acting as the British Consul. This gentleman was busily registering Greek-owned sailing craft under the British Red Ensign—the first description, in «Modern» literature, of an open registry in operation, detailed in Kinglake's book, *Eothen*, still in print.

The Greek shipping industry is a product—at least in its diversity—of the Greek national diaspora. Wherever Greek seafarers went, they took their businesses with them. The dispersed shipping communities found the going rough: expelled from Asia Minor in the 1920s; rebuilding (again) after the catastrophe of the Second World War, and the civil conflict that followed; Greek shipowners turned to the open registries, notably Panama and Liberia, as safe havens. Names such as Niarchos, Goulandris, Chandris and Onassis, to list only a few, are associated with

the unprecedented growth of the open registry concept.

The poverty of war-torn Greece, its devastated infrastructure (or lack thereof), the need to access financial resources that in the late 1940s could be found largely (if not only) in London or New York, the demand for efficient, centralized communications, made an easy case for the open registries.

And in those now-distant days, doing the whole deal in London, or New York, made perfectly good sense. That's where the long-term charterers, the Gettys, Essos, Mobils and Chevrons (then Caltex) were; it was where the lenders mostly were, and it was, at least part of the time, where the Greek community lived, married and played.

A different time, now somewhat out of mind.

The two open registries, as we know, flourished. Panama, which dated back to pre-war days, had its consuls, its law firms, and its unique way of recording ship mortgages, more of which later. Liberia, in New York, and presided over by Messrs. Rudick and Murphy, did likewise.

The law firms, specializing in the arcana of registering the ships, drafting the memoranda of agreement, and the mortgages—they, in London and New York, did well also.

Well, events, as they say, happen and with the passage of years, things changed. And as in the past (going back to Kinglake's time), and perhaps not surprisingly, it was Greece that provided much of the force. First, the very expensive (read: free-spending) shipowner style began to go out of style.

The postwar boom(s) ended, there were a few pronounced business slumps, and shipping took some hits. The cost-cutters moved in. It was noticed, or rather alleged, that New York (and London) lawyers were expensive.

At this point in time (let us assign the date as 1980 or thereabout), Liberia's maritime office in Piraeus was a very small affair, concerned largely with issuing seamen's licenses, and arranging for ships to be inspected. Liberia, like Panama, also had (and still has) an honorary consul in residence.

While Panama, through its honorary consul, and the presence of one or two Panamanian law firms, was able to «record» mortgages on Panamanian ships, these (then and now) would be sent on to Panama for Spanish translation and final recordation—a time-consuming process, and one that involved Panamanian legal fees.

Two other factors were at work. One was the revolution in international communications including satellite transmission of information. This tended to make banking a more global business, with far fewer transactions «glued» to major traditional centers of finance. Greece (as some Greeks seem to have been surprised to discover) was



not such a bad place in which to do business. Moreover, everyone here spoke Greek (except a few foreigners). This was a decided advantage.

The second factor was the Greek Government. It saw jobs going overseas, or, as it said, a loss of infrastructure.

It (the government) took a number of steps. First, it strengthened the Greek flag, by making it more attractive to domestic shipping interests, i.e., Greek owners, wherever located.

Most of you are aware that the Greek registry is located at the harbor master's office in Piraeus.

The Greek flag benefited not only from the government's benevolent efforts to reduce labor costs and tonnage taxes, but from the fact that Panamanian and Liberian costs, taxes and charges were no longer seen to be as much of a bargain as they once had been.

Moreover, the arrival on the scene of strong local competitors—Cyprus and Malta—made a significant dent in, at least, Liberia's tonnage, which dropped from about 72 million GRT in 1976 to 56 million GRT, seven years later.

One further development, having a long-term impact on Greece's position in ship finance, was the declining role of certain established banks in the industry. This was particularly evident in New York.

The Greek philosopher Heracleitus (Herakleitos) is said to have sagely observed: «all things change». This proved to be the case once again. The move back to Piraeus was on.

2. My Flag, My Country

Not that there ever was much brand loyalty in the business, but now it diminished very noticeably. After 1977, the tanker market slipped into deep recession. While the leading Greek shipowners had been noted for their «flag constancy», particularly with respect to Liberia and Panama, ships now were seen to be more like commodities, and certainly not as enduring, cherished possessions.

With the change in the market, new players emerged. Ships were, in increasing numbers, bought and sold, and new and different industry needs became evident.

3. The 24 Hour Cycle

The greatest engine of change was electronic. With standardized computerization and satellite communications, the industry no longer went to sleep at night. This made nonsense of a single-office operation; owners, lenders and lawyers in Bergen, Piraeus, Singapore, New York and London now clamored for action during a single working day—which meant their working day.

Quite suddenly, a centralized, single-office registry was obsolete. The Internet didn't solve this problem, by the way, because the web can't say «no» to the unacceptable client or ship. It is a Will Rogers: it never met an applicant it didn't like.

The solution for the open registries was to globalize. The irony was that globalizing meant localizing, at least in the sense that the local office was linked by electronics to the central registry, whose location was now irrelevant.

The happy result, for the shipowner or the banker, was that there was no longer a need to retain counsel in some remote location, where the registry was located.

Which was not such a good thing for lawyers (and bankers) with practices, at those locations (New York, in the case of the Marshall Islands) that depend largely on open registry-derived business.

The 24-hour cycle meant that the sun quite literally never set on registrations.

The open registry response was, sensibly enough, to bring the business to the customer's doorstep. A prime example was Greece, where with a change in the law of the particular open registry, it became possible to do everything, including form corporations, that had previously been the monopoly of a country, or location, somewhere else. Those of you who know something of ship finance are probably aware that what I have just described is very much at variance with our recent experience.

In other words, I am either crazy, or lying. We used to have a president in the United States named Reagan, who, when he was about to describe the way he saw things, would tilt his head very slightly to one side, smile, and say, with a slight wink, «well...».

In fact, what I have just described has already occurred. It does exist,



here in Greece. Due to old habits, the changes (and here, please understand that I am nobly refraining from flogging my favorite flag) in law and procedure have already been put in place. There is a wonderful line in a poem «Our Land», by Yannis Ritsos: «our days are making their way toward a little bread and great sunshine». It describes work, and business, and may serve to introduce

4. What Will Happen Next

The «great sunshine» that represents the better future, that I hope is in sight, really is a nice way of saying that ship registries are different from the way they used to be.

To begin with, we have, as I have mentioned, registration and recordation «on site», or on the client's home ground. This gives rise to greater economy and efficiency.

Furthermore, some registries have now enacted «mortgage continuation» laws, which allow the seniority of the lien of an existing mortgage to carry over, or «continue» even when the vessel changes its registry. This saves both money and work.

Still further, the more progressive registries now have laws permitting corporate redomiciliation. This permits a company or other entity to «move with the ship», if the laws of both the old and new flag state contain redomiciliation ordinances. The benefits of this sort of corporate continuity are often quite considerable.

Bareboat Registration—still sometimes, and wrongly, called «dual registration», was fought for, successfully, when the 1993 liens and mortgages convention was adopted. It, too, is a big step toward greater flexibility in a legally corseted (because elderly) industry. Limited liability companies (LLCs), trusts and foundations are becoming more common as features of open registry law, and can confer significant tax advantages.

«What Your Ship Mortgage Doesn't Secure» is being modified by changes in the laws of the more progressive registries. And of course, the endless struggle over what goes into the opinion of counsel may become somewhat less horrible. Maybe lawyers are getting smarter (some), and perhaps the registries are legislating «around» some of the more familiar snares and traps.

These are a few examples of the structural changes that are taking place in the open registries presently operating in or near Greece.

I have, however, barely discussed the biggest change of all: the remarkable expansion of banking talent hereabout. It is clear that Greek banks are lending more to shipping interests than ever before, at least in my experience. Or, perhaps it just seems that way, because other

European and American lenders have in many cases dropped out. All this being said, there is one item that, perhaps surprisingly, has remained the same. Most shipping loans are still, in the last analysis, mortgage-based.

In response to the limitations imposed by the pervasive use of mortgages, the open registries, particularly those operating in Greece, have developed a specialized type of legal system. Besides the increasingly electronic nature of their procedures, they have left the so-called traditional flags behind.

By «traditional flags» I mean even those, like Gibraltar, the U.S. and the Isle of Man, that still adhere—in some cases—to mortgage law concepts that are rooted in doctrines and usages of bygone times. Because the preparation, and proper recordation, of a ship mortgage is crucial to a lender having a valid lien, a fairly intricate set of rules have grown up, governing what a mortgage can secure, and when, and how.

Quite a few open registries have failed to streamline their laws and procedures. But those that have, and are operational here in Greece, have succeeded in transforming the system.

For example, the costly and time-consuming process of obtaining a legal opinion, satisfactory to the lending bank(s), has been made less expensive and arduous, because local counsel are—like Ray Simpson, just as an example—able to render registry or «Flag State» legal opinions. Honorary (or nonhonorary) consuls: These can be essential, or they can be disastrous.

It depends on who they are, and what they charge. Greece is a country that still sets great store by multicoloured rubber stamps, seals, and what are usually called «Consularizations». It therefore is occasionally helpful to have a flag state consul close at hand, to assist in the stamping and sealing of corporate documents.

Local Offices. A flag state should have a well-appointed local office, for closings and other transactions.

Production of Documents. A proper registry in Greece must generate a growing assortment of documentation, increasingly by electronic means. For example, the Marshall Islands Registry recently converted all of its data to an Oracle database. The significance to its Greek office is that it thereby became «stand alone». I.e., operational within its own time zone. It can now register a ship or record a mortgage on a 24-hour a day basis.

Where do go from here? An American politician was, years ago, famous for observing: «the future lies ahead». The future, for a ship registry in Piraeus, or elsewhere, will clearly be highly electronic. The vision of a roomful of brokers, lawyers and their principals is one with which we are all familiar. However, the electronic age's gift to us of a computerized «global village» has eliminated the need to go abroad, physically, to conduct a closing. This has presented the local shipping, legal and banking economies, in places such as Greece, with the opportunity to be self-sustaining and, ironically, independent of other communities such as London or New York.

At the same time, computerization of the «paper mill», i.e., the technical details from the Memorandum of Agreement to the closing, including electronic signatures, passwords and encryption, means that one-stop shopping will become the irreducible minimum requirement for ship registration, recordation and corporate formation here in Greece.

It is hard to believe that the traditional Greek fondness for multicolored rubber hand stamps, legalizations and other documentary ornamentation will ever wholly

SOUTHERN SHIPPING & FINANCE CO. LTD

SOUTHERN SHIPPING (CHARTERING) LTD



HALKIDON SHIPPING CORPORATION

4th Floor
3, London Wall Buildings
London Wall
London EC2M 5 RL

85 Akti Miaouli & 2 Flessa Str.
185 38 Piraeus



A HISTORY OF THE CONNECTION OF THE ROYAL BANK OF SCOTLAND GROUP WITH GREEK SHIPPING.

The Greek Shipping connections of The Royal Bank of Scotland Group have been traced back as far as 1882 and involve three parts of the Group - National Provincial Bank, London County Westminster & Parrs Bank and Williams Deacon's Bank.

National Provincial Bank in Bishopsgate held accounts for most of the Greek merchant families that established themselves in London in the 19th century. The earliest accounts date from 1882 and include various members of the Rallis, Schlizzi, and Scaramanga families and others. The bank was also centrally involved in collecting donations for the Chios Earthquake Fund in 1882 which gives some indication of its deep involvement in the Greek community in London at that time.

The second wave of Greek families who moved to London during the 20th century were primarily focused on shipping and they established representative offices centred around the Baltic Exchange. Both London County Westminster & Parrs Bank and Williams Deacons' Bank had branches in St Mary Axe that transacted banking business with members of the Greek shipping community.

London County Westminster & Parrs Bank established accounts dating back approximately 100 years for many of the oldest names in Greek shipping who continue as valuable banking connections to the Group. In May 1901, Williams Deacon's Bank, which was itself founded by shipowners in 1771, opened a branch at 22 St Mary Axe in the City of London. As a consequence of its proximity to the Baltic Exchange, the world's leading shipbroking exchange, the branch began to specialise in handling shipping accounts and was eventually to lead the major association of the Bank with Greek shipowners. By the beginning of the First World War, the importance of London to global trade had attracted eleven Greek shipping agency offices to the City. These agency companies were often closely linked by family and island ties to the principals whom they represented. They operated their own and others' vessels, handled sales and purchases of vessels, provided chartering services, arranged insurance and bunkering and collaborated closely with British firms providing financial, insurance and other services ancillary to shipping. During the 1930s, the profits of Greek shipping soared due to the Italo-Ethiopian War, the Spanish Civil War and the sale of tonnage to Germany. Unlike other merchant marines, Greek shipping did not succumb to the crisis in international shipping with vessels laid up for want of cargoes, rather the Greek-owned fleet seized the opportunity to renew and expand its shipping stock while prices were low. By 1938, there were seventeen Greek shipping offices in London representing a

staggering 48% of the Greek fleet. It was during this inter-war period that Williams Deacon's Bank, through its office in St Mary Axe, established contact with the increasing number of Greek shipowners in London. Not all British banks were willing to finance the Greek shipping companies, whose ships were largely older tramp cargo vessels, but Williams Deacon's Bank built customer relationships during these years which were to prove remarkably enduring.

Most of the Greek Mercantile Marine was placed, by agreement, under the control of the British Government during the Second World War and a considerable part of the fleet was lost to enemy action. The Government paid out total loss monies to the shipowners on the condition that funds were used to purchase further tonnage and much of this money was lodged with Williams Deacon's Bank, St Mary Axe. This formed the nucleus of a large and valuable shipping connection for the City of London.

Williams Deacon's Bank made a determined effort to develop this business acquiring a detailed knowledge of the tramp shipping business and its market place. This led to close relationships with the Greek shipping families and also acquiring a detailed knowledge of the complexities of the Exchange Control regulations as they applied to non resident companies at that time. The latter required close co-operation with the Bank of England. The development of the Euro-dollar market in London was also an important factor.

By the early 1970's, Williams Deacons' Bank (renamed Williams & Glyn's Bank) had established itself as a leader in this market and a specialist ship finance department was established at Great Tower Street in London.

At this time, shipping represented the greater part of the business of St Mary Axe branch and the manager travelled frequently to Greece. The spur to opening a representative office in Greece in 1973 was the sudden growth of Piraeus from a parochial port to a major maritime centre and the need to provide local banking services to the customers of the office in London. A full branch of Williams and Glyn's Bank was then opened in 1974 to meet the banking needs of its existing relationships. It was a brave decision given the political turmoil in Greece at that time, a decision driven by the needs of the Bank's customers. The branch in Piraeus now employs a staff of 65 and is one of the largest banking operations in Greece devoted exclusively to shipping. Williams and Glyn's Bank merged with The Royal Bank of Scotland in 1985 and the bigger balance sheet enabled the Bank to expand its shipping business. This was a very opportune moment as some very valuable relationships were established during the bulk carrier crisis of the mid-1980's and many of the Bank's customers purchased modern tonnage at bargain prices with our assistance.

By the 1990's, The Royal Bank of Scotland was a significant world player in shipping with around two thirds of its lending to Greek shipping. However in 1993, the branch at St Mary Axe was destroyed by the bomb that devastated the Baltic Exchange. The uncertainty surrounding the rebuilding of the Baltic Exchange was one factor in the decision to combine the businesses of St Mary Axe branch with the Shipping Department at Great Tower Street. This consolidation created the Shipping Business Centre which now has a total staff of 85 and offers a «one stop» range of ship finance and specialist banking services.

As of today, The Royal Bank of Scotland is the largest lender to the Greek shipping community with a portfolio of over US\$2.2bn. The Bank acquired National Westminster Bank in March 2000 and is now one of the three largest banks in Europe. The commitment to Greek shipping is as strong as ever and the Bank will continue to grow this business in the years ahead.

DET NORSKE VERITAS REDEFINING THE VALUE OF CLASSIFICATION

Customers are given direct access to DNV's accumulated knowledge and experience by integrating our products and services into a single, comprehensive system - Nauticus(r) on board.

«In today's competitive business environment, we believe the needs of our customers in shipping are changing. Through the introduction of our new classification service concept Nauticus(r) on board, we have endeavoured to create a platform from which to take ship classification to another level»

Said Mr. Nick Boussounis - Maritime Service Centre Manager in DNV Piraeus. He added

«Through the introduction of Nauticus technology we are able to collect our accumulated knowledge in one place, and by the implementation of a private secure network make it available at all our offices worldwide».

Customer's Benefits are easily seen as the customers are given direct access to all the important information through the software package DNV Exchange. In this way DNV is changing classification from annual transactions to an on-going relationship, based on the continuous sharing of knowledge.

Thus, Nauticus(r) on board allows shipowners and managers to make timely decisions that directly affect the safety, availability and profitability of their ships through access to DNV's maritime knowledge and advanced calculation tools any time, anywhere.

DNV surveyors will have access to the same knowledge base. Here they will find DNV's accumulated experience organised in a uniform way for easy access, where their contribution will be stored. The system is constructed for guidance through their work, giving them hints and assistance on a continuous basis. They will get direct access to the rules and requirements, and the possibility to make use of drawings, sketches and design calculations. They will also be able to orient themselves to the ship's structure by navigating through a 3D Graphic Model.

«This will enable us to give a uniform service worldwide, making us a more valuable and predictable supplier of our classification services, as decisions may be taken locally based on DNV's collective knowledge», added Mr. Boussounis.

Optimal utilisation of the new service level, will be achieved through the new family of NAUTICUS class notations, addressing different customer needs:

- * NAUTICUS (Operation)
- * NAUTICUS (Newbuilding)
- * NAUTICUS (Propulsion)

NAUTICUS (Operation) is a standard for information content

and availability. The notation is linked to a three-dimensional graphic model of the ship. It provides a graphic interface with all important information stored in the class database, including an accurate overview of the hull structure.

The model may be used for easy calculation of steel weights and surface areas, simplifying preparation of docking and repair specifications. It contains a library of scanned drawings and a sketching tool, providing the owner with assistance on maintenance and repair jobs. The model also provides the possibility for direct import of steel thickness measurement data into the 3D Graphic Model, thus enabling complex sets of information to be viewed directly in the model.

NAUTICUS (Newbuilding) is a documentation standard for newbuildings based on use of advanced strength analysis of the hull structure, including FEM (Finite Element Model) analysis of the cargo area and extensive fatigue analysis.

Calculation models and analysis results are stored in the class database, providing a powerful means for quick re-analysis during the ships service life.

NAUTICUS (Propulsion) represents an alternative approach to machinery surveys based on condition monitoring and risk analysis. The notation makes extensive use of performance monitoring, providing owners and operators with an effective tool to promote optimum machinery operating conditions.

It also contains a tool for establishing performance data trend analysis, as well as a registry of maintenance and component replacement intervals.

Mr. Boussounis concluded saying that, «The Nauticus(r) on board system merges worldwide experience, advanced technology and availability of the experience through the introduction of a unique information standard for ships».

GREECE ↔ **ROMANIA**

EUROPE

TRANSPORT

OUR PRICES MAKE THE DIFFERENCE

✓ DRY CARGO
✓ FROZEN FOOD
✓ ADR

GROUPAGE
FULL TRUCK

✓ TRANSPORT ✓ STORAGE ✓ CUSTOMS
✓ DOMESTIC TRANSPORT IN ROMANIA (1-20 t)

D.C. MAIOR
CIVIL ENGINEER

MANAGER - CONSULTANT INT'L TRANSPORT

61-63 LOUKA RALLI, 18534 PIRAEUS, GREECE
TEL: 003/01/4132089-4113951 / 0932464529, FAX: 003/01/4132089



ENSOLVE BIOSYSTEMS' SENIOR SCIENTIST RECEIVES INDUSTRIAL INNOVATION AWARD

Dr. Donald W. Kelemen, senior scientist of EnSolve Biosystems, has been selected as an honoree for the 2000 American Chemical Society's Industrial Innovation Awards Program. Dr. Kelemen is a co-founder of EnSolve Biosystems and played an instrumental role in the development of the PetroLimator(tm), the first biomechanical oily water separator for the marine industry. The PetroLimator(tm) is a patented system that uses a combination of mechanical separation and bioremediation to treat bilge water so that it can be safely discharged overboard in environmentally sensitive waterways. Introduced in early 2000, the PetroLimator(tm) has been type approved by the U.S. Coast Guard, IMO and Canadian authorities to meet international clean-water standards. The system has successfully completed sea trials on a cargo ship in the Great Lakes. The unique PetroLimator(tm) system utilizes safe, non-pathogenic, hydrocarbon-ingesting bacteria that convert oils, grease, detergents and other hydrocarbons into harmless end products. The automated system works 24 hours a day, processing up to 20,000 gallons of bilge water per week. It is equipped with a fail-safe oil content monitor that continuously tests the clean effluent prior to discharge. The American Chemical Society Industrial Innovation Awards are presented annually to individuals whose creative innovations have contributed to the commercial success of their company and consequently to the good of the community.

CRUISE SHIPS DOMINATE FUTURE PROPULSION TRENDS

INCREASING pressure on the shipping industry to be cleaner and greener has given a boost to a system that offers over 80 per cent reduction in exhaust emissions. The combined gas turbine and steam turbine generated electric drive system (COGES) not only reduces emissions, it also has less components, lowering installation and operating costs. Gas turbines have only recently been put to serious use in commercial ships but already the cruise industry has embraced the concept for both main propulsion and onboard power generation, according to Rick Veltri of GE Marine Engines, speaking at the Lloyd's List Events Ship Propulsion Systems conference held in Manchester, UK, on 4-5 December, 2000. Cruise ships have also led the way in the use of podded propulsors. Offering increased payload capacity, reduced total fuel consumption and exhaust

emissions, and reduced noise and vibration levels, it is not difficult to see why it is also on its way to becoming the preferred propulsion concept for ro-ro ships, tankers and naval vessels. Also offering shipyard and construction benefits such as simplified machinery installation and fewer components, "the introduction of podded propulsors has created a very rapid change within ship design," according to Mats Johansson of Rolls Royce, also speaking at the two-day conference. Aimed at developing guidelines for the design of podded ships, the OPTIPOD project was launched on 1 January, 2000. Funded by the European Union, the three-year project is focusing on four different ship types - cruise liners, ropax, product tankers and supply ships.

IBIA TO HELP RAISE STANDARDS IN FUJAIRAH

THE International Bunker Industry Association (IBIA) has been asked by government and port authorities in Fujairah to help raise the standards of the local bunker industry. The decision was taken following a meeting between IBIA chairman Ivar Tonnesen and local officials, including Mohammed Saeed al Kindi, director of the ruler's office, and Mousa Murad, general manager of the port of Fujairah. Tonnesen will head up the three-man taskforce, which will also include H Clarkson's Mike Ball and Maxcom's Doug Barrow. The team will distribute a questionnaire among IBIA members and heavy users of Fujairah's bunkering facilities to determine what issues need to be addressed.

LITTON MARINE SYSTEMS WINS SUPPORT CONTRACT FOR CANADIAN NAVY SHIPS

Litton Marine Systems has been awarded an In-Service Support (ISS) contract from the Canadian Department of National Defence for the Halifax-class frigates. Under the three-year contract, worth \$1.8 million, Litton will provide spares, service and technical support on demand for the MK 49 ship's inertial navigation systems (SINS) on the 12 Halifax-class ships. Litton will maintain a depot inventory of readily available spares for all critical components in the MK 49 systems. "This will dramatically reduce the Canadian Navy's inventory requirements and will result in lower life-cycle costs for the MK 49 systems", said Robert Hibbard, director of defense marketing for Litton Marine Systems. The MK 49 was introduced in 1989 as the first inertial navigator developed for surface ships and submarines to use the new Ring Laser Gyro (RLG) technology.

LONDON CLUB WARNING ON REVISED IMDG CODE

THE London P&I Club has warned that the latest revision of the International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code has a large number of errors, some of them potentially dangerous. The latest revision of the code comes into force on January 1, 2001, and the transition period for using either version ends on January 1, 2002. Two sets of corrections to the new code have been issued to date, which include rectification of errors in segregation requirements. "In the meantime, the new code should be used by cross-referencing with the previous version. Where discrepancies arise, or where there is doubt, advice should be sought from a qualified party".

MARSHALL ISLANDS OFFICERS LICENCES AND CREW CERTIFICATES DOUBLE TO 20,000 THIS YEAR

Growth Of Registry a Reason, Plus More Issued to Foreign Flag Seafarers

The number of officers' licences and crew qualification certificates issued by the Marshall Islands maritime registry has doubled from 10,000 in 1999 to 20,000 this year. «The growth of the Marshall Islands ship registry to the world's ninth largest, with some 330 ships of over 10 million GT, is an important factor», said Captain James F. Norman, the Chief of IRI's Seafarers' Identification and Certification Division at its headquarters near Washington DC. «But a high proportion of the 77 applications we process every day are for crew serving on ships in substantial fleets under other flags», Captain Norman said. «That is because the high standards set by the Marshall Islands are universally regarded». «We expect the inclusion of the Marshall Islands on the IMO's White List, which is about to be published, will further boost the number of applications». Captain Norman said the 10% reduction in fees made earlier this year was also a factor, along with the streamlining of his division, which now turns around applications for seafarers' ID books in three to five days.

SHIPSERV SUPPORTS GREEK SHIPPING COMMUNITY

John Petsis, ShipServ's representative in Greece, has 35 years of shipping experience. His extensive professional background includes work in purchasing, ships agency, chandling, claims, exports and imports and service as a marine supervisor.

Since going «on-line» - the Internet equivalent of opening for business - in July of this year, ShipServ has become the first XML-enabled web-based provider of procurement applications for the maritime industry. He adds, «My experience places me in a very good position with our customers here in the Greek shipping business».

ShipServ hosted a series of three seminars for the shipping community. The events were held at the Piraeus Marine Club and were well attended by ship owners, managers and suppliers. Paul Ostergaard, CEO of ShipServ, who arrived from San Francisco, and Freddy Ingemann, VP of sales for Europe, who is based in Copenhagen, conducted the sessions. Joining them were Capt. Ned Lundquist who manages ShipServ's corporate communications who traveled from Washington, D.C., and Mark Holford of Thomas Miller, the London-based mutual insurance manager, who introduced the seminars.

Thomas Miller was one of several companies who recently announced their investment in ShipServ. Ionian Ventures, backed by Fenway Partners, led the \$5 million round along with CNF Ventures and Thomas Miller. ShipServ has headquarters in San Francisco and 24-hour-a-day Customer Service Centre in Wilmington, North Carolina in the U.S. They also have offices in Washington, D.C., Singapore, Rotterdam and London, as well as the Piraeus office.

ShipServ's management team has more than 200 years of shipping experience. Petsis worked for Hellenic International Travel and Shipping in Durban, South Africa; Freight Marine in Durban; Ellerman Lines in Alexandria Egypt and he managed Swissair's passenger and cargo operations in Durban and Johannesburg. He speaks French, Italian, Greek, Arabic English and Afrikaans.

DIARY OF EVENTS

JANUARY 2001

4-14 January 2001, Earls Court, London
London International Boat Show (Press/Prev 4th)
Organised by the National Boat Shows Ltd
Tel. +441784 473 377

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



**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



Η ναυτιλία έχει το δικό της περιοδικό

ΚΑΡΤΑ ΕΓΓΡΑΦΗΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΗ SUBSCRIPTION APPLICATION FORM

**ΝΑΥΤΙΚΑ
ΧΡΟΝΙΚΑ**

Επιθυμώ να γίνω συνδρομητής στο περιοδικό **ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ** (για ένα χρόνο-11 τεύχη)
I wish to subscribe to **NAUTIKA CHRONIKA** for one year (11 issues)

Εσωτερικό ☐ Ιδιώτες: 17.000 δρχ. ☐ Εταιρείες/Οργανισμοί: 20.000 δρχ. ☐ Ναυτικοί/Φοιτητές: 15.000 δρχ.
GREECE ☐ Individuals: Drs.17.000 ☐ Companies: Drs.20.000 ☐ Seafarers/Students: Drs.15.000

Εξωτερικό ☐ Ευρώπη: US\$110 ☐ Λοιπά κράτη: US\$120
☐ Europe: US\$110 ☐ All other countries: US\$120

ΤΡΟΠΟΣ ΠΛΗΡΩΜΗΣ / METHOD OF PAYMENT

- ☐ Ταχυδρομική επιταγή GRATIA ΕΚΔΟΤΙΚΗ Ε.Π.Ε.
Cheques payable to GRATIA PUBLICATIONS LTD
☐ Έμβασμα στο όνομα GRATIA ΕΚΔΟΤΙΚΗ Ε.Π.Ε. Τράπεζα Εργασίας Α.Ε., Τσαμαδού 7, Πειραιάς (Α/Κ Νο 002/62047-00/40)
Remittances to GRATIA PUBLICATIONS LTD, with ERGOBANK S.A 7 Tsamadou Str., Piraeus (A/C. No 002/62047-00/40)

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ/NAME:(Mr/Mrs/Miss/Ms)

ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ/COMPANY:

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ: ΔΟΥ: ΑΦΜ:

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ/ADDRESS:

..... Τ.Κ./POST CODE:

ΤΗΛΕΦΩΝΑ/TELEPHONE: FAX:

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

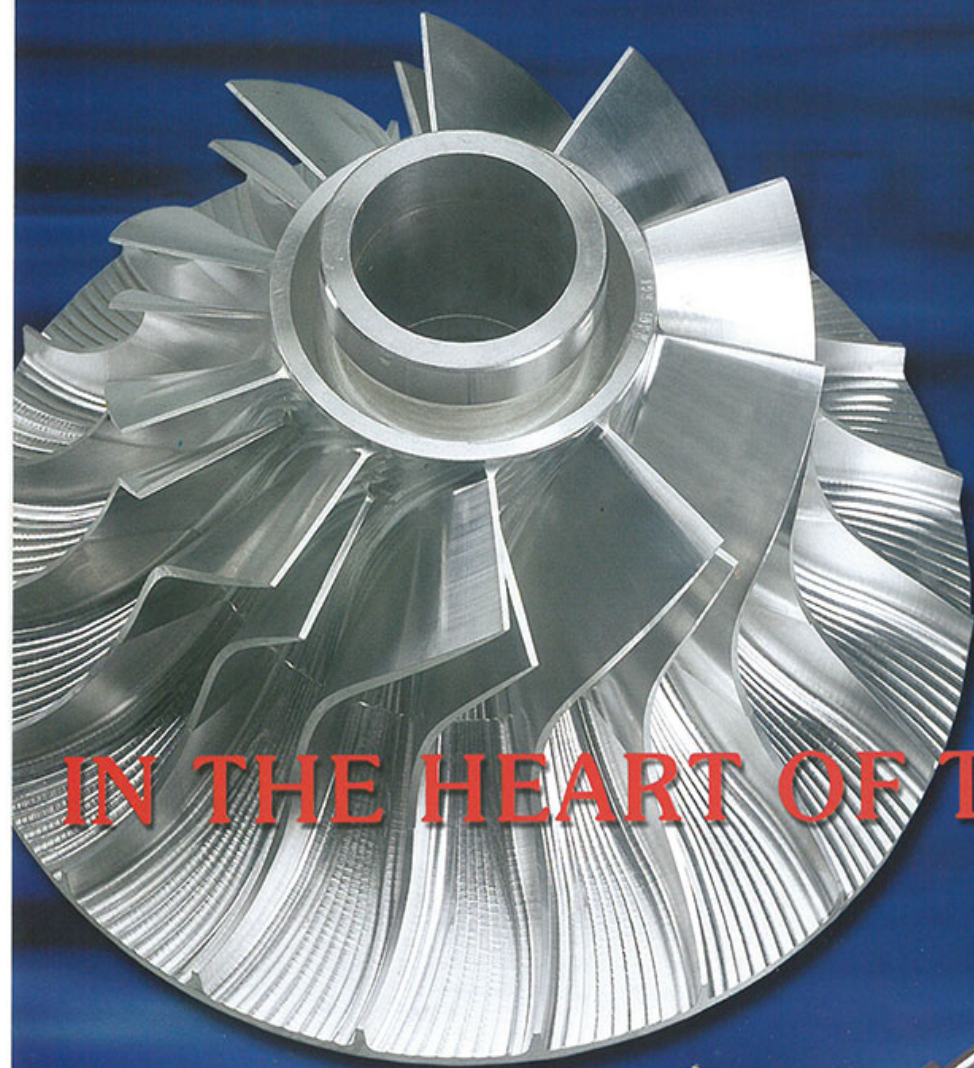
Ημερομηνία/Date .../.../...
Υπογραφή/Signature

TURBO TECNICA LTD

D. & Th.

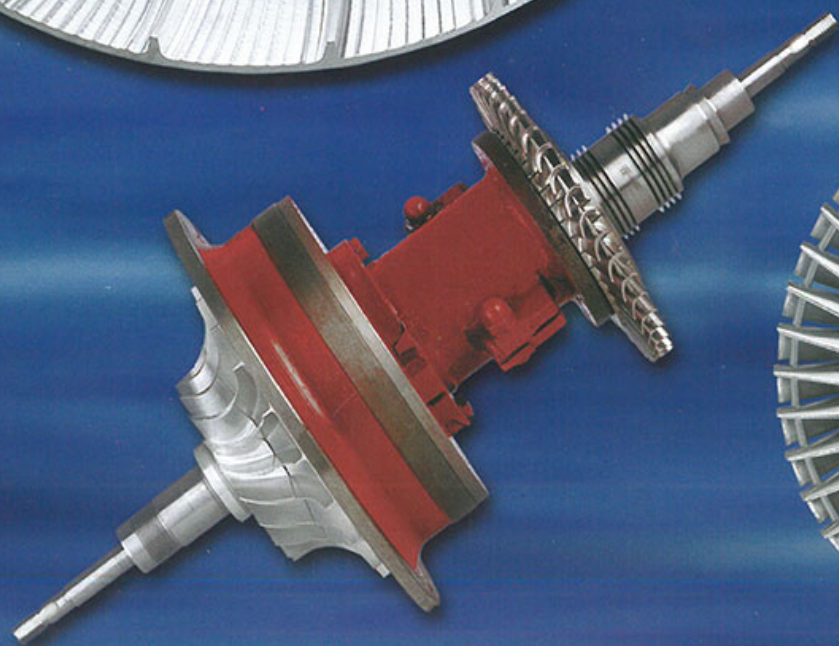


PISTOLIS



SERVICE
PRECISION
SPARE PARTS
TURBOCHARGERS

IN THE HEART OF THE SHIP



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

e-mail: turbopis@hol.gr



Check in

Η Ολυμπιακή Αεροπορία σας καλωσορίζει στην Olympic Club. Τη μόνη **Business** στην Ελλάδα με **bonus** του εξωτερικού.

Η Olympic Club πετάει από Αθήνα σε Θεσσαλονίκη, Ρόδο, Κέρκυρα, Ηράκλειο, Χανιά, Κω, Καβάλα, Αλεξανδρούπολη, Μυτιλήνη, με τη μεγαλύτερη συχνότητα δρομολογίων.

Μια νέα εποχή ανατέλλει για την ΟΑ και μαζί μια εποχή προνομίων Πρώτης Θέσης.

- | |
|---|
| ✓ Προτεραιότητα στην κράτηση θέσης και στη λίστα αναμονής αεροδρομίου |
| ✓ 24ωρο Δωρεάν Parking |
| ✓ Ειδικό check-in desk |
| ✓ 20 κιλά δωρεάν μεταφορά αποσκευών |
| ✓ Αίθουσα V.I.P. σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη |
| ✓ Μεσαίο κενό κάθισμα (B-737) |
| ✓ Ποτό-αναψυκτικό, Snacks, Εφημερίδες εν πτήξει |
| ✓ Προτεραιότητα στην παραλαβή αποσκευών |
| ✓ 520 μίλια στα μέλη του Frequent Flyer Program (one-way) |

