

ΤΙΜΗΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΞΗ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΠΡΟΑΓΩΓΗΣ ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΙΑΣ ΑΘ. Β. ΜΠΟΤΣΗ

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 39
ΙΟΥΝΙΟΣ 2001
ΤΙΜΗ: 1.500 ΔΡΧ.
4,40 ΕΥΡΩ

Ο αρχηγός στόλου
μιλάει για την ανανέωση
στο Πολεμικό Ναυτικό

Το μέλλον της
ναυπηγοεπισκευαστικής
βιομηχανίας στην Ελλάδα

Η αεροπορία του... Λιμενικού

ΦΙΛΤΡΑ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ • ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ
ΑΕΡΟΣ • ΕΛΑΙΟΥ • ΚΑΥΣΙΜΟΥ
ΥΔΡΑΥΛΙΚΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ
ΠΛΕΓΜΑΤΙΝΑ ΙΝΟΧ
ΠΕΡΙΣΥΛΛΟΓΗΣ ΣΚΟΝΗΣ

ΔΙΑΧΩΡΙΣΤΗΡΕΣ
ΑΕΡΟΣ • ΕΛΑΙΟΥ
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ • ΝΕΡΟΥ
ΣΕΝΤΙΝΩΝ



ΠΛΗΡΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ
ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ
ΑΜΕΣΗ ΠΑΡΑΔΟΣΗ



ΓΕΝΙΚΗ ΦΙΛΤΡΩΝ

Η Εταιρεία μας σας καλύπτει εξ' ολοκλήρου σε ότι αφορά το φίλτρο.

Απευθυνόμενοι σε μας, έχετε την υποστήριξη μιας από τις μεγαλύτερες και πλέον εξειδικευμένες επιχειρήσεις στο χώρο της ναυτιλίας και της βιομηχανίας.

Εισάγουμε φίλτρα επωνύμων οίκων του εξωτερικού καλύπτοντας κάθε συγκεκριμένη σας ανάγκη.

Η πολυετής μας πείρα στον τομέα της κατασκευής, καθώς και η συνεργασία μας με την ΦΙΛΤΡΟΜΗΧΑΝΙΚΗ που εφαρμόζει το σύστημα διασφάλισης ποιότητας ISO 9002, εγγυάται την άριστη ποιότητα των κατασκευών μας και τη σωστή επιλογή των φίλτρων.

ΡΕΤΣΙΝΑ 30 • ΠΕΙΡΑΙΑΣ • 185-40
ΤΗΛ. 4132805, 4134012 • FAX 4132806

ARGO
FILTER

Luber-finer

MANN
FILTRE

VOKES

PALL

Fleetguard

Hengst

RACOR



CONSTANT REVOLUTION

For over 100 years, International has successfully provided solutions to the global Marine industry's constantly evolving needs, and earned a reputation of trust and quality.

So what's the winning formula?

A rock solid policy of **Constant Revolution** in everything we do - an ongoing commitment to develop revolutionary new products and services, clearly focussed upon maximising your return on investment in new construction and vessel operation, worldwide.

www.international-marine.com

 and International are trademarks of Akzo Nobel

© International Coatings Limited, 2001

 **International.**
Marine Coatings


AKZO NOBEL



**Η αληθινή πολυτέλεια κρύβεται
στο εσωτερικό.**

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

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

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

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

Γι' αυτούς υπάρχει το Audi A8.



Audi A8, 6.0lt, V12, 420bhp.

Vorsprung durch Technik www.audi.gr

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Ιούλιος 2001

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



Στο εξώφυλλο, φωτογραφία αεροσκάφους της ΥΕΜ, που «οργώνει» καθημερινά με τις περιπολίες του τις ελληνικές θάλασσες. Τα «Ν.Χ.» ευχαριστούν την Πολεμική Αεροπορία για τη συνεργασία και τη βοήθειά της.



14. ΣΧΟΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

18. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΝΕΑ

26. ΠΑΡΑΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΝΕΑ

30. ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ ΝΕΑ

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ

32. Ο ΠΟΛΕΜΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΑΝΑΝΕΩΝΕΤΑΙ ΣΤΑΔΙΑΚΑ ΑΛΛΑ ΣΤΑΘΕΡΑ
Συνέντευξη του αρχηγού στόλου, αντιναυάρχου Αν. Αντωνιάδη

35. ΘΕΜΑ: ΕΧΕΙ ΜΕΛΛΟΝ
Η ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ;

36. ΤΑ ΕΞΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΗΣ
ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗΣ ΖΩΝΗΣ
Άρθρο του υφυπουργού Ανάπτυξης
Αλέξανδρου Καλαφάτη

40. ΝΑ ΕΝΩΣΟΥΝ ΤΙΣ ΔΥΝΑΜΕΙΣ ΤΟΥΣ
ΟΙ ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΔΥΝΑΜΕΙΣ
Συνέντευξη του προέδρου του ΕΚΠ Γιάννη Μίχα

44. ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΚΑΙ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ
Ματιές στην Ελλάδα και στον Κόσμο
Του Γεωργίου Μπάνου

48. ΕΤΑΙΡΙΚΑ ΠΡΟΦΙΛ

58. ΕΧΕΙ ΚΑΙ ΤΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΩΜΑ
ΤΑ... ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΤΟΥ

64. ΑΙΣΙΟΔΟΞΟ ΜΗΝΥΜΑ
ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ
Του Χρήστου Ντούνη

ΑΕΓΕΑΝ & CRONUS ΜΑΖΙ ΠΑΝΤΟΥ

MAGNET



Σας ταξιδεύουμε σε 11 πόλεις της Ελλάδας και 8 του εξωτερικού
με 120 πτήσεις καθημερινά.

Από
σήμερα
οι δύο μεγα-
λύτερες ιδιωτικές
αεροπορικές εταιρίες
της Ελλάδας, η Aegean και
η Cronus είναι μαζί!
Μαζί, για να σας προσφέρουν ακόμα
πιο όμορφα ταξίδια, έχοντας πάντα σαν
στόχο την απόλυτη ικανοποίησή σας σε κάθε πτήση
στην Ελλάδα και στο εξωτερικό.

Ο υπεσύγχρονος στόλος της Aegean και της Cronus, το έμπειρο
και άρτια καταρτισμένο προσωπικό τους και μια σειρά από υπηρε-
σίες, σας δίνουν τη δυνατότητα να ζήσετε μια πραγματικά ξεχωρι-
στή ταξιδιωτική εμπειρία.

Σας καλωσορίζουμε λοιπόν, στις 120 καθημερινές μας πτήσεις, σε
11 πόλεις της Ελλάδας και 8 του εξωτερικού, για να σας προσφέ-
ρουμε πάντα το καλύτερο.

Aegean και Cronus. Μαζί παντού!



Κρατήσεις εισιτηρίων στο 0801 20000 ή στα ταξιδιωτικά γραφεία

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



- 66.** ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ:
ΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ΤΗΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ
ΔΥΣΧΕΡΑΙΝΟΥΝ
ΤΗΝ ΟΜΑΛΟΠΟΙΗΣΗ

- 78.** ΠΡΙΝ ΑΠΟ 72 ΧΡΟΝΙΑ
Του Ξενοφώντα Αντωνιάδη

- 80.** ΑΙΓΝΟΥΣΣΙΩΤΕΣ ΚΑΠΕΤΑΝΙΟΙ
ΣΤΑ ΙΟΝΙΑ 1847-1860
Του Γιώργη Ανδρέα Λαιμού (Γέροντα)

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

- 72.** ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ»:
Όπλο για τις ακτοπλοϊκές εταιρείες

- 76.** MEMORIES
Το φωτογραφικό «χθες» της ναυτιλίας μας

- 82.** ΝΗΟΛΟΓΙΑ

- 88.** ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

- 90.** FORUM

- 92.** ENGLISH SUPPLEMENT

Αριθμός φύλλου 39

Ιούνιος 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 Μαρέθου Σύμβουλος Ειδικών

Θεμάτων: Ηλίας Γ. Μπίσιας Art Director: Νίκος Αμπλιανίτης Συντακτική Ομάδα: Χάρης Παυλίδης, Νάσος Πουλακίδας

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

Υπεύθυνοι Διαφήμισης: Χρήστος Καπάντασης, Βενετία Μελέχε Γραμματεία: Νικολέτα Μοίρα

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

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

Πρακτορείο Διανομής Τύπου: ΑΡΓΟΣ Α.Ε.

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

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

Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.

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

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

S. HILIOU LTD.

HYDROBLASTING 23.000 PSI

24
HOUR REPAIRS DURING
THE VOYAGE

GRIDBLASTING OF VESSELS • HYDRO-GRIDBLASTING
HYDROBLASTING • CLEANING • PAINTING • GAS-FREE

S. HILIOU LTD.

77, DIMOKRATIAS AVE, 188 63 PERAMA

TEL: (+301) 44 10 431 - 40 22 652

FAX: (+301) 4416 887 • WWW.HILIOS.GR

E-MAIL: HILIOS@HILIOS.GR



Το ότι ένα από τα πιο κρίσιμα προβλήματα που αντιμετωπίζει η χώρα είναι αυτό του πληθωρισμού, δεν χωρεί αμφιβολία. Και όλοι, με πρώτο το ίδιο το κράτος, οφείλουμε να συμβάλουμε στην καταπολέμηση του οικονομικού αυτού «θηρίου», που μπορεί να οδηγήσει μια Οικονομία σε περιπέτειες, οι οποίες αποβαίνουν, βεβαίως, εις βάρος των πολιτών. Το κράτος έχει αποτύχει στον τομέα αυτό για λόγους που δεν είναι του παρόντος άρθρου να αναλύσει. Όμως, δεν θα πιστεύαμε ότι το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας έχει συμβάλει στο να αναζωπυρωθεί ο πληθωρισμός ο οποίος, σε συνδυασμό με την καθήλωση της ανάπτυξης, οδηγεί στο πιο ακραίο φαινόμενο υπονόμευσης μιας Οικονομίας: τον στασιμοπληθωρισμό.

Τη σχετική ευθύνη του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας δεν την επισημαίνουμε εμείς αλλά ο καθηγητής του Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών κ. Γ. Μπήτρος. Ο οποίος χαρακτηρίζει τραγελαφικό, μάλιστα, το πλέγμα της πολιτικής που ακολουθείται στις ακτοπλοϊκές μεταφορές. Κατηγορεί δε το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, διότι αφενός μεν φροντίζει να συντηρείται το κόστος των ακτοπλοϊκών μεταφορών σε υψηλό επίπεδο, αφετέρου δε «ευλογεί τη συνεχή αύξηση των κομίστρων και την έλλειψη οιοδήποτε ανταγωνισμού».

Επισημαίνει ακόμη ο κ. Μπήτρος ότι στο διάστημα μεταξύ 21 και 27 Μαΐου, έπειτα από πρόταση του ΥΕΝ, επιβλήθηκε επίναυλος σε όλα τα κόμιστρα της ακτοπλοΐας, με αποτέλεσμα, βεβαίως, να επιβαρύνονται οι τιμές των μεταφερομένων εμπορευμάτων εφόσον είθισται -προσθέτουμε εμείς- η οποιαδήποτε αύξηση του κόστους να μετακυλίνεται στον δόλιο τον καταναλωτή. Κατά τον κ. Μπήτρο -ο οποίος εξετάζει το ζήτημα στο πλαίσιο του κινδύνου του στασιμοπληθωρισμού- σε κάποιο βαθμό ο πληθωρισμός θα αυξηθεί και η ζήτηση των αντίστοιχων υπηρεσιών θα μειωθεί.

Πάντως, σύμφωνα με τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, ο επίναυλος αυτός δεν συνιστά φόρο αλλά ανταποδοτικό τέλος που πρέπει να πληρώνουν όλοι οι επιβάτες. Διαιωνίζεται έτσι η τακτική της Κυβέρνησης να μη θέλει να πει τα πράγματα με το όνομά τους, ασκώντας τελικώς μία πολιτική υπονομευτική της όλης προσπάθειας για ανάπτυξη, στην οποία κατά τα άλλα και η ίδια έχει αποδουθεί. Στην υπονομευτική δε αυτή τακτική φαίνεται ότι συμμετέχουν όλα τα υπουργεία, άλλο περισσότερο και άλλο λιγότερο, με την ίδια όμως αποτελεσματικότητα...

Nikos Lymas

Port of
Simply

Call

Piraeus?
Douloupoulos.

HIGH QUALITY



LOW BUDGET

Hard times, hard selling? All you need is sailing through with the Douloupoulos Shipyards and their outstanding workforce.

With their experience of half a century in greek traditional craftsmanship and supreme machinery in a really strategic location you will definitely come out with flags flying...

Lower naval costs per order and on time delivery in all kinds of repairs: From painting to plating. Make your best decisions through Douloupoulos' Data Evaluation, Project and Construction Management, and meet the total shipping perfection. Give more value to your money.

Douloupoulos Yards. It's better being with experts than experimenting!

For gaining the best economical terms, please call: Mr John K. Douloupoulos, tel. (00301) 44.14.423

DOULOPOULOS.

NAVIGATING

SINCE 1956



58 - 60, Demokratias Ave.,
Perama PIRAEUS,
18 863 GREECE

Tel.: (0030)1 - 44.11.737

Fax: (0030)1 - 44.14.409

E-Mail: shipyard@fnet.gr

DOCKING FACILITIES

REPAIR BERTHS

BOILER REPAIRS

PROPELLER REPAIRS

HULL REPAIRS

UNDER WATER REPAIRS

VOYAGE REPAIRS

Διώξεις κατά του πλοιοκτήτη Σταύρου Ηλία

Ο ήυκος

κι αν εγέρασε...

Ο κ. J. Bielecki, ύστερα από την
θητεία του στην Ελλάδα
τη δεκαετία του ογδόντα
ως προϊστάμενος του Oceanus
P & I Club και τις εν συνεχεία
περιπέτειές του στην Αγγλία,
φέρεται ως... δρᾶστης,
ψευδορκίας επί
δικαστηρίου,
που κατέληξε
στην αφαίρεση της
επαγγελματικής του
ᾠδεις ως δικηγό-
ρου - σε τέτοια θέ-
ματα οι Άγγλοι
δεν παίζουν.
Στην Ελλάδα είχε
επανέλθει ως στέλε-
χος αγγλικού
δικηγορικού
γραφείου στον Πειραιά,
που όμως,
ὅπως πληροφορούμαστε,
ἐκλείσε πρόσφατα.
Ἄραγε η πελατεία του
γνώριζε κάτι από τις
«δραστηριότητες» του κ. Bielecki;
Και τώρα ποιος θα προστατέψει
αυτούς τους πελάτες;
Αλλᾶ και τους αλλοδαπούς
(ιδίως τους Άγγλους)
δικηγόρους, των οποίων το ὄνομα
διασύρεται
συλλογικά, μόνο και μόνο
γιατί κάποιοι συνάδελφοί τους
δεν στάθηκαν στο ὕψος τους.

ΚΟΥΙΖ

Ποιος αρχηγός
του Λιμενικού Σώματος,
σε ταξίδι του σε χώρα
της Ἀπὼ Ανατολῆς,
ξέχασε τα παπούτσια του
στην εἴσοδο κοσμητοῦ
εστιατορίου;
Ποιος;

Ποινικές διώξεις κατά του πλοιοκτήτη Σταύρου Ηλία, καθώς και κατά επιθεωρη-
τών του Λιμενικού Σώματος αλλᾶ και του Ελληνικού Νηογνώμονα,
ἀσκήσε η Εισαγγελίᾳ Πειραιώς για τις ελλειπείς επιθεωρήσεις που ἔγιναν σε τρία
σκᾶφη της εταιρείας Ilias Lines.

Πρόκειται για τα υδροπτερύγα της εταιρείας «Αίγινα 2», «Αίγινα 3» και «Αίγινα 4»,
στα οποία ἔγιναν ἔλεγχοι το καλοκαίρι του 2000 και το Νοέμβριο του ἰδίου ἔτους
και παρὰ το γεγονός ὅτι υπῆρχαν ρήγματα, σπηλαιώσεις πτερύγων και επιθέματα,
δεν αναφέρθηκαν ἀπὸ τους επιθεωρητές με ἀποτέλεσμα αὐτὰ νὰ ἴδῃουν
πιστοποιητικά ἀξιολογῆς.

Τα προβλήματα αὐτὰ ἐντοπίστηκαν δύο μῆνες ἀργότερα ἀπὸ ἄλλο κλιμάκιο του Λι-
μενικού που πραγματοποιῆσε ἑκτακτο ἔλεγχο.

Επίσης τα σκᾶφη αὐτὰ, σύμφωνα με τὴν δικογραφία, ἔφεραν και πῆλαστᾶ
ἐγγράφα, στα οποία ἐπιστοποιεῖτο ὅτι ἦταν κατασκευῆς του 1984
ἐνῶ αὐτὰ

εἶχαν κατασκευασθῇ κατὰ τὰ ἔτη 1974, 1977 και 1979.

Εναντίον του Σταύρου Ηλία (πλοιοκτήτη και του «Eurobulker»
που εἶχε βυθισθῇ στην Εύβοια προκαλώντας τεράστια θα-
λάσσια ρύπανση) ἀσκήθηκε ποινικὴ δίωξη σε βαθμὸ κακουρ-
γῆματος

για πῆλαστογραφία ἐγγράφων.

Επίσης, ποινικὴ δίωξη ἀσκήθηκε και κατὰ των επιθεωρητῶν
του Κλάδου Επιθεώρησης του Λιμενικού
για ψευδὴ βεβαίωση κατ' ἐξακολούθησιν και για παράβαση
καθήκοντος, ἐνῶ κατὰ των επιθεωρητῶν

που πραγματοποιῆσαν τὴ μηχανολογικὴ
και μηχανοηλεκτρικὴ ἐπιθεώρηση κατῶς και κατὰ

του τοπικοῦ κλιμακίου επιθεωρητῶν του Λιμενικού

στη Χαλκίδα, ἀσκήθηκε δίωξη για παράβαση καθήκοντος

κατ' ἐξακολούθησιν.

Τέλος, κατὰ του πλοιοκτήτη Σταύρου Ηλία ἀσκήθηκε

και δίωξη για πῆλικὴ αὐτουργία στις πράξεις των επιθεωρητῶν.

Για τὴν υπόθεση διατάχθηκε κύρια ἀνάκριση,

ὅπου ἀναμένεται νὰ προσωποποιηθοῦν οἱ κατηγορίες.

Δεν ξεχνούν τον Κατσιφάρα

Ἐξὶ ἀνώτατοι ἀξιωματικοὶ του Λιμενικού Σώματος, οἱ οποίοι ἀποστρατεύτηκαν
τὴν τελευταία διετία, κᾶλῃσαν σε γεῦμα προ ἡμερῶν, σε εστιατόριο
της Πειραικῆς, τὸν πρῶν ὑπουργὸ Εμπορικῆς Ναυτιλίας Γιώργο Κατσιφάρα.
Εἶπαν πολλὰ, γέλασαν με τὴν ψυχὴ τους και θυμῆθηκαν καλῆς στιγμῆς
ἐπὶ ὑπουργίας του «Γιῶργαρου».

Απ' ὅτι «ἄρπαξαν» οἱ κεραίες μου, για τὸν Σουμάκη εἶπαν μια-δυο ἀτάκες,
ἐνῶ με τὸν Παπουτᾶ οὔτε που ἀσχολεῖθηκαν!

ΑΘΗΝΑ / ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΛΑΡΝΑΚΑ, ΑΜΜΑΝ, ΒΗΡΥΤΤΟΣ, ΔΑΜΑΣΚΟΣ, ΚΑΙΡΟ, ΤΕΛ ΑΒΙΒ, ΜΠΑΧΡΕΙΝ, ΝΤΟΥΜΠΑΙ, ΡΙΑΝΤ, ΤΖΕΝΤΑ



CYPRUS AIRWAYS

Συνδυάστε δουλειά, συνέδρια και διακοπές στο πανέμορφο νησί της Αφροδίτης!



Η ζεστή φιλοξενία και η μοναδική φροντίδα των ανθρώπων της Cyprus Airways, σε συνδυασμό με την άριστη ξενοδοχειακή υποδομή της Κύπρου, θα κάνουν όχι μόνο το ταξίδι αλλά και την παραμονή σας, μια αξέχαστη ταξιδιωτική εμπειρία.

Ο υπεράσύγχρονος στόλος της Cyprus Airways, που αποτελείται από 4 Airbus A310 και 8 Airbus A320, θα σας ξεναγήσει με τέσσερις καθημερινές πτήσεις από Αθήνα και μία από Θεσσαλονίκη, στην Κύπρο και στη Μέση Ανατολή με συνέπεια και αξιοπιστία!



Cyprus Airways, www.cyprusair.com.cy

Αθήνα (01) 322 6413 • Θεσσαλονίκη (031) 272 531 • Ηράκλειο (081) 342 776 • Ρόδος (0241) 28 816 • Κέρκυρα (0661) 46 886

ΠΕΡΙΣΚΟΠΙΟ

Το περιεργαζόταν...

Τους περισσότερους χώρους του νεότευκτου της ANEK, «Hellenic Spirit», επισκέφθηκε και περιεργαζόταν ο πρόεδρος των Επιχειρήσεων Αττικής, Περ. Παναγόπουλος, την ημέρα των εγκαινίων στο λιμάνι του Πειραιά.

Με ιδιαίτερο ενδιαφέρον περιεργαζόταν τους κοινόχρηστους χώρους (σαλόνια - τραπεζαρίες κ.ά.) οι οποίοι στα κρητικά πλοία είναι... το κάτι άλλο.

Τόσο στην ANEK όσο και στις Μινωικές έχουν προσέξει ιδιαίτερώς το τι προσφέρουν στο επιβατικό κοινό. Αντιθέτως, στα «κόκκινα πλοία», η παραμονή στους κοινόχρηστους χώρους δεν είναι ό,τι καλύτερο. Ίσως γι' αυτό ο κ. Παναγόπουλος τους περιεργαζόταν με τόσο ενδιαφέρον.

Άρχισαν τα όργανα

Ως «μαχαίριά» του Κώστα Αγαπητού προς τη διοίκηση των Μινωικών Γραμμών, μετά την πρόσφατη αποχώρησή του από τη MFD, μπορεί να θεωρηθεί η κίνησή του να δρομολογήσει δύο οχηματαγωγά στη γραμμή Πειραιά-Ηρακλείου.

Το υπουργείο κατά πλειοψηφία έδωσε τις άδειες στον Αγαπητό, ο οποίος είχε συμμαχήσει με τον Π. Σφηνιά, όμως, μετά τη δραματική τροπή του «Εξπρές Σαμίνα» και την αυτοκτονία του ισχυρού άντρα της ακτοπλοΐας, βρέθηκε σχεδόν μόνος του. Μόνο ο Γ. Λεφάκης ήταν μαζί του. Τώρα, όλοι περιμένουν τις επόμενες κινήσεις των δύο πλειευρών, αν και οι πιο «προχωρημένοι» λένε ότι θα κυθεί χοδή...

Άλλος για τζάμπα!

Το τι αιτήματα έχουν υποβληθεί στη Γνωμοδοτική Επιτροπή Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών για δωρεάν μετακίνηση με τα ταχύπλοα δεν περιγράφεται.

Όπως λένε και ο θυμώσος ήσυχος «όχι, κουτσοί, στραβοί, στον Άγιο Παντελεήμονα». Ευτυχώς που η ΓΕΑΣ στη συνεδρίαση της 17ης Μαΐου δεν εξέτασε τέτοιου είδους αιτήματα. Ας υπενθυμίσει κάποιος στους αιτούντες ότι ο... τζάμπας πέθανε.

Ο. Στεφανίδης



Impocar A.E.

Π. & Α. ΣΙΜΟΣ

ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ

0% Προκαταβολή

0.5% Επιτόκιο

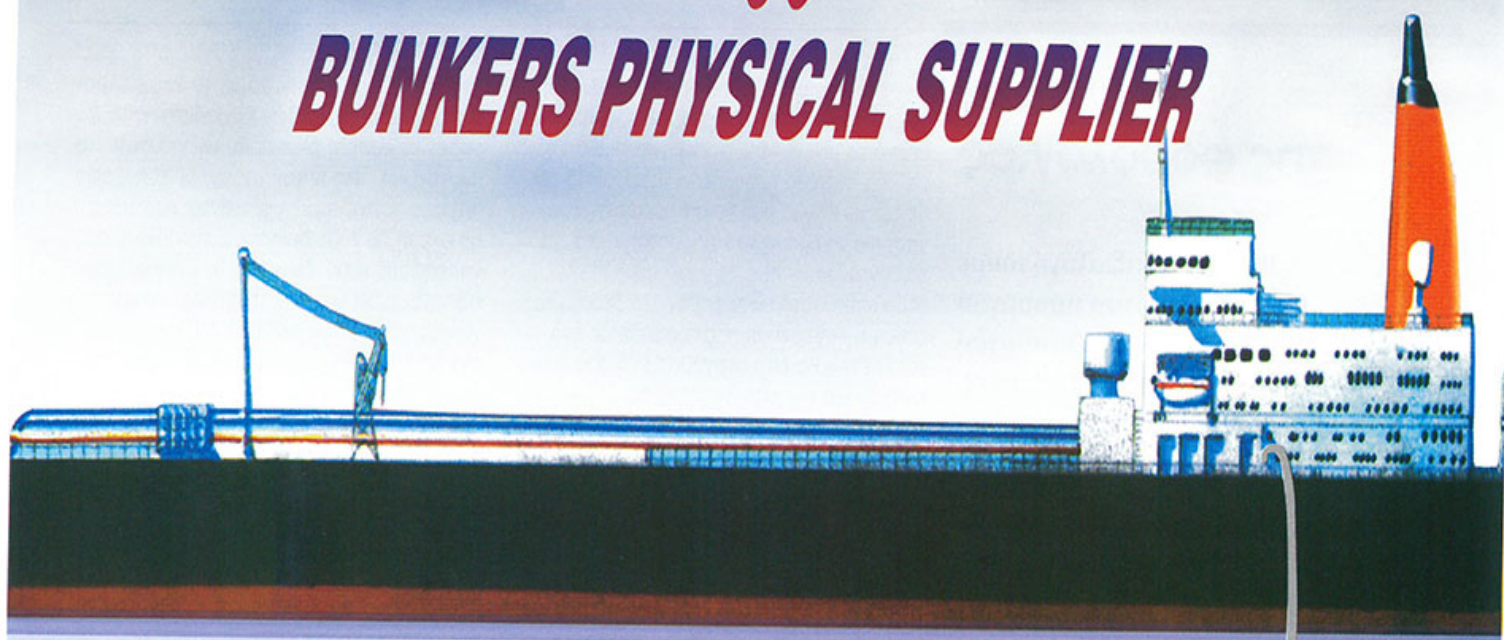
1η Δόση το 2002 Άτοκα



**ΠΩΛΗΣΕΙΣ
SERVICE
ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ
ΑΞΕΣΟΥΑΡ**

ΠΕΙΡΑΙΩΣ 93, 18541 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ, ΤΗΛ.: 4833.877, FAX: 4825.931

OVER 30 YEARS
BUNKERS PHYSICAL SUPPLIER



SUPERIOR QUALITY · COMPETITIVE PRICES · EXCELLENT SERVICE

Η μείωση της φορολογίας

Αν θέλαμε να αξιολογήσουμε την επίσκεψη του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Παπουτσή στις Ηνωμένες Πολιτείες, θα θεωρούσαμε ως σημαντικότερο γεγονός, για τα συμφέροντα της ελληνικής ναυτιλίας βεβαίως, την ανακοίνωσή του ότι πρόθεση της Κυβέρνησης είναι να μειώσει τη φορολογία.

Είπε συγκεκριμένα ότι η Κυβέρνηση (δηλαδή το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας) βλέπει θετικά τη μείωση της φορολογίας και ότι η μείωση αυτή θα πραγματοποιηθεί, αλλά όχι σε τέτοιο βαθμό που να αφαιρέσει από τη ναυτιλία το προνόμιο να προστατεύεται από το Σύνταγμα.

Η δήλωση αυτή είναι σημαντική δεδομένου ότι αν η Κυβέρνηση προχωρούσε σε ένα τέτοιο μέτρο θα δημιουργούσε ένα σημαντικό κίνητρο για την ελληνική σημαία. Η φορολογία, άλλωστε, είναι ένα από τα «κλειδιά» που χρησιμοποιούν πλέον και οι λοιπές ευρωπαϊκές ναυτιλίες για να ενισχύσουν το νηολόγιό τους. Θα φέρουμε επί του προκειμένου για παράδειγμα τους Ιταλούς εφοπλιστές, οι οποίοι, μέσω της Ενώσεώς τους, ζήτησαν από την (προηγούμενη) Ιταλική κυβέρνηση να εισαγάγει τη φορολογία επί της

χωρητικότητας. Σύμφωνα με τα επιχειρήματα της Ενώσεως Ιταλών Εφοπλιστών, το φορολογικό κόστος είναι πολύ υψηλό στην Ιταλία και, κατ' αυτόν τον τρόπο, οι Ιταλοί εφοπλιστές ουσιαστικά υφίστανται κυρώσεις, σε σχέση με τους λοιπούς Ευρωπαίους συναδέλφους τους. Το μέτρο που προτείνουν, πιστεύουν ότι θα αποκαταστήσει την ανταγωνιστικότητα του ιταλικού στόλου και θα συντελέσει στον επαναπατρισμό των ιταλικών πλοίων τα οποία σήμερα υψώνουν ξένες σημαίες. Σημειώνεται ότι, κατά τους Ιταλούς εφοπλιστές, η καθιέρωση, πριν από δύο χρόνια, ενός δευτέρου νηολογίου για τα πλοία που εκτελούν διεθνείς μεταφορές, ήταν μία θετική κίνηση, εν τω μεταξύ όμως οι άλλες χώρες προχώρησαν στη λήψη και άλλων μέτρων για να καταστήσουν ανταγωνιστικότερους τους στόλους τους.

Η προσέλκυση νέων στη θάλασσα

Όπως προαναφέρθηκε, οι Έλληνες πλοιοκτήτες δίνουν πολύ μεγάλη σημασία στην εξασφάλιση ενός ικανού αριθμού Ελλήνων αξιωματικών, καταλλήλως βεβαίως εκπαιδευμένων. Πράγματι η ελληνική ναυτιλία έχει στερηθεί με την πάροδο των ετών ενός ικανού στελεχιακού δυναμικού των πλοίων, εξαιτίας κυρίως της υποβάθμισης του επιπέδου των Σχολών, για λόγους που δεν είναι του παρόντος να αναφέρουμε.

Επί του προκειμένου είναι ενδιαφέρουσες οι απόψεις ενός εν ενεργεία πλοίαρχου, του κ. Φρίξου Δήμου, τις οποίες ανέπτυξε σε επιστολή του σε ημερήσια εφημερίδα, για την προσέλκυση νέων στη ναυτική σταδιοδρομία. Όπως επισημαίνει ο πλοίαρχος, η εμπορική ναυτιλία μας, λόγω της τρομακτικής έλλειψης ελληνικών πληρωμάτων και κυρίως αξιωματικών, αντιμετωπίζει πρόβλημα και ύπαρξης της ακόμη, αν η Πολιτεία δεν διορθώσει τα κακώς κείμενα και δώσει κίνητρα για να ξαναγυρίσει η νεολαία στη θάλασσα.

Οι τετραετούς φοίτησης Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού, οι ΑΕΝ, εξακολουθούν να παραμένουν εκτός τριτοβάθμιας εκπαίδευσης και εκτός υπουργείου Παιδείας. Τελευταία μάλιστα δέχθηκαν και ένα κάτω από τη μέση κτύπημα, από την αξιωματική αντιπολίτευση, που υποσχέθηκε ότι θα... μειώσει κατά ένα χρόνο την εκπαίδευση και θα ιδρύσει άλλες, μονοετούς φοίτησης σχολές (ΑΝΕΙ) που όσοι τις ακολουθούν θα παίρνουν πτυχίο ισότιμο των... ΤΕΙ. Τριτοβάθμια δηλαδή Παιδεία με δόσεις. Δηλαδή, αντί για «ανωτατοποίηση» θα έχουμε «κατωτοποίηση».

Είχε προταθεί η εξοίρεση από τη στρατιωτική θητεία των πτυχιούχων ΑΕΝ αφού κατά τον πόλεμο επανδρώνουν, επιστρατευμένοι, τα εμπορικά πλοία που διενεργούν τις πολεμικές μεταφορές. Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας εξήγγειλε, στις 19.3.01 στο Λονδίνο, στους Έλληνες εφοπλιστές του Committee, ότι

προχωρεί προς αυτήν την κατεύθυνση.

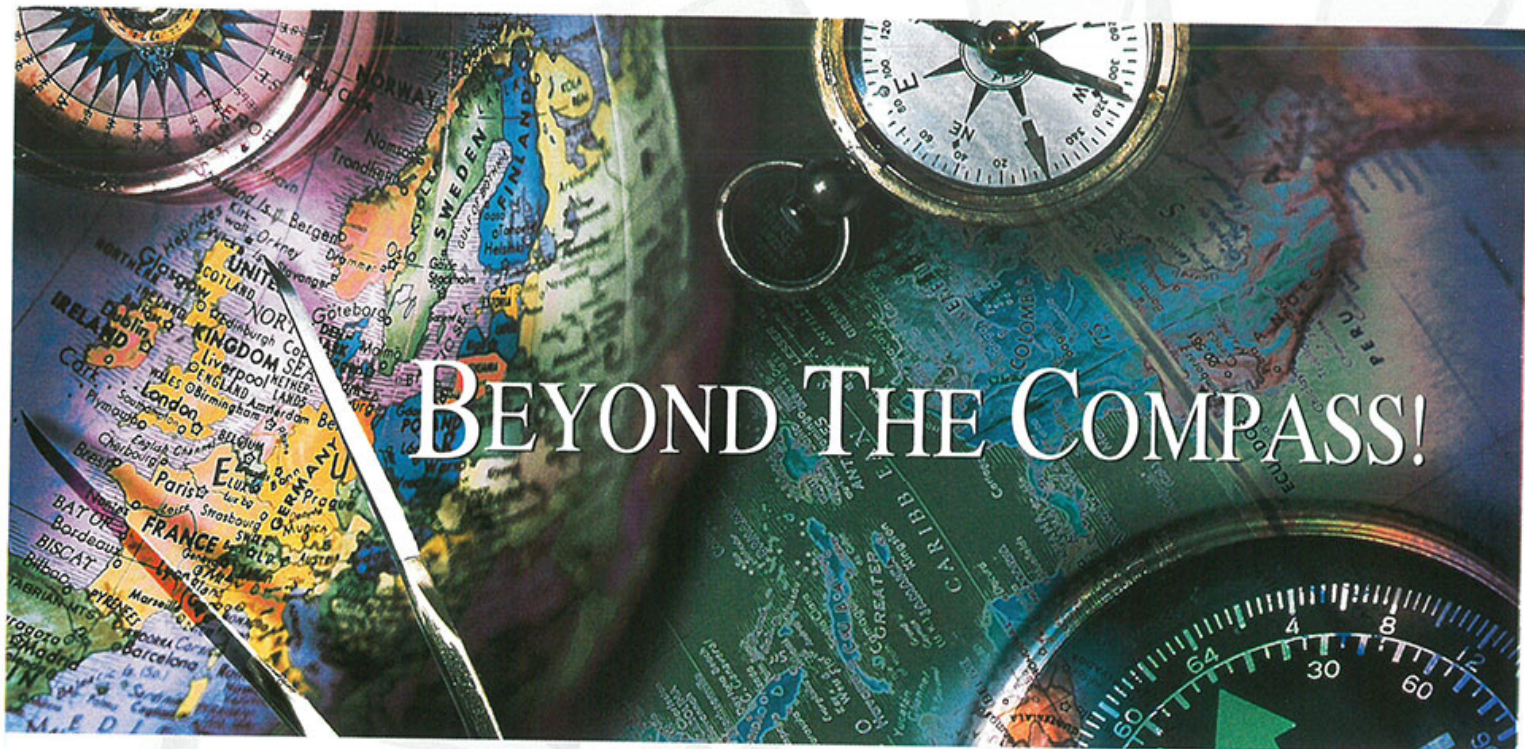
Οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού, μαζί με τις εκκλησιαστικές σχολές, είναι οι μοναδικές σχολές που βρίσκονται εκτός του συστήματος των πανελληνίων εξετάσεων. Η Νέα Δημοκρατία προτείνει οι υποψήφιοι να «περνάνε» από ειδικά τεστ για να ελαττωθούν οι «διαρροές».

Σωστό αλλά επίσης ένα πρόσθετο μέτρο, για να πάρουν οι υποψήφιοι μια γεύση της ναυτικής ζωής, ώστε να μην το μετανιώσουν αργότερα, θα ήταν να ενθαρρύνονται αλλά και να βοηθούνται να αποκτήσουν θαλάσσια προϋπηρεσία που θα πριμοδοτεί τη βαθμολογία για την εισαγωγή τους στις Ακαδημίες.

Δεν χρειάζεται βεβαίως να τονισθεί ότι η αναβάθμιση των σπουδών δεν είναι μόνο το καλύτερο κίνητρο για την προσέλκυση υποψηφίων στις ΑΕΝ, αλλά και απαραίτητο εφόδιο για την ανάπτυξη της ναυτιλίας του 21ου αιώνα. Όπως επίσης ότι οι Ακαδημίες και συνεπώς η ναυτιλία έχουν ανάγκη από ικανούς και όχι από τους αποτυγχόντες των πανελληνίων εξετάσεων.

Ευελπιστούμε πως οι πολιτικοί μας, ανεξαρτήτως κομματικής προέλευσής τους, αφού η ναυτιλία αποτελεί εθνικό κεφάλαιο, θα ικανοποιήσουν αυτό το δίκαιο αίτημα των ναυτικών αλλά και ολοκλήρου, εκτός ελαχίστων εξαιρέσεων, ναυτιλιακού κόσμου.

Το λόγο έχουν οι πολιτικοί και, κυρίως, η Κυβέρνηση.



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

Lavinia fix their course up to your needs!



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

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

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

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

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

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

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

Η υπομονή του ελληνικού εφοπλισμού

Ενώ υπάρχουν αυτές οι υποσχέσεις του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας και οι ανταγωνιστές μας στη λοιπή Ευρώπη επιδιώκουν να γίνουν ανταγωνιστικότεροι, από πλευράς Ελλήνων εφοπλιστών, το μόνο που μπορεί να γίνει είναι να κάνουν απλώς υπομονή για να δουν εάν οι υποσχέσεις που λαμβάνουν κάποτε θα υλοποιηθούν.

Στην τελευταία συνάντηση του υπουργού Ναυτιλίας με το Committee, οι Έλληνες εφοπλιστές του Σίτι έμειναν με την εντύπωση ότι ο κ. Παπουτσής έχει επίγνωση της κατάστασης, ξέρει τη «θεραπευτική αγωγή» και ήδη έχει προβεί σε ενέργειες προς αυτή την κατεύθυνση.

Δεδομένου βεβαίως ότι τα πάντα κρίνονται εκ του αποτελέσματος, μένει να δούμε -και βεβαίως ο ελληνικός εφοπλισμός που έχει υποβάλει τα αιτήματά του εδώ και καιρό- κατά πόσο θα αυξηθεί η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου και θα εξασφαλισθεί ο αναγκαίος αριθμός καλή εκπαιδευμένων Ελλήνων αξιωματικών, που είναι τόσο απαραίτητοι στην ελληνική ναυτιλία.

Τα σχετικά μέτρα, άλλωστε, έχουν αποφασισθεί στις συναντήσεις της πολιτικής ηγεσίας του υπουργείου με τους εκπροσώπους του εφοπλισμού και επομένως εκείνο που περιμένουν όλοι, είναι η άμεση και χωρίς καθυστέρηση εφαρμογή τους.

Όπως επισημαίνει ο εφοπλιστικός κόσμος, δεν τίθεται πλέον το ερώτημα ποια ακριβώς μέτρα απαιτούνται και τούτο διότι η απόσταση από πλευράς ανταγωνιστικών δυνατοτήτων, μεταξύ της υπό ελληνική σημαία ναυτιλίας και της ναυτιλίας των ανταγωνιστών της, συνεχώς μεγαλώνει.

Επομένως, το ερώτημα είναι πότε τα μέτρα θα εφαρμοσθούν, τα οποία δεν είναι μόνον προς όφελος της ελληνικής ναυτιλίας αλλά και της εθνικής οικονομίας.

Οι Νηογνώμονες σφίγγουν τα λουριά

Οι τρεις κορυφαίοι Νηογνώμονες, δηλαδή ο Βρετανικός, ο Αμερικανικός και ο Νορβηγικός, απεφάσισαν να προωθήσουν μια σειρά νέων πρωτοβουλιών για τη ναυτιλία, που αποβλέπουν στην ενίσχυση των Οργανισμών Ταξινόμησης Πλοίων και συγχρόνως στο να καταστεί ευκολότερος ο εντοπισμός και κατ' επέκτασιν η λήψη μέτρων κατά των πλοίων που δεν πληρούν τους κανόνες ασφαλείας.

Μεταξύ των σχετικών πρωτοβουλιών περιλαμβάνονται ένα κοινό σχήμα για την αναγνώριση, εντοπισμό των υποβαθμισμένων πιθανώς πλοίων, καθώς και η ευθυγράμμιση του ISM με άλλα μέτρα ελέγχου της ασφαλούς διαχείρισης του πλοίου, με τη σύνδεση της μελλοντικής χορήγησης πιστοποιητικών SMC με το Νηογνώμονα στον οποίον ανήκει το πλοίο. Αντικειμενικός στόχος της πρωτοβουλίας αυτής είναι να εξαλειφθεί με την πάροδο του χρόνου ο διαχωρισμός της ευθύνης που ισχύει σήμερα και που ένας Νηογνώμονας ταξινομεί το πλοίο και ένας άλλος Οργανισμός κρίνει αν το πλοίο είναι συμμορφωμένο με τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM.

Επί πλέον, οι τρεις Νηογνώμονες αποβλέπουν στην υιοθέτηση ενός συστήματος εγκαίρου προειδοποίησης για την ανταλλαγή πληροφοριών για πλοία του αυτού τύπου, στην καθιέρωση ειδικών επιθεωρήσεων από δύο επιθεωρητές για δεξαμενόπλοια και μπαθκ-κάριερ ηλικίας άνω των δεκαπέντε ετών, στην παγίωση κοινών βασικών κριτηρίων στους σχεδιασμούς των πλοίων, στην εισαγωγή κοινών προτύπων για την εκπαίδευση και τα προσόντα των επιθεωρητών, στη διεύρυνση της διαφάνειας των πληροφοριών διά της καθιέρωσης ενιαίων τύπων για πληροφορίες που αφορούν το πλοίο και τη ναυτιλιακή επιχείρηση και στην αύξηση της ποσότητας και της ποιότητας των πληροφοριών που θα είναι διαθέσιμες μέσω του Ίντερνετ.

Αρκετές βεβαίως από τις πρωτοβουλίες των τριών Νηογνώμωνων έγιναν δεκτές από τη ναυτιλιακή βιομηχανία ως ιδιαίτερα επιβουλητικές και αποτελεσματικές για την επίτευξη του βασικού στόχου, που είναι η αντιμετώπιση των υποβαθμισμένων πλοίων. Άλλες όμως προκάλεσαν σκεπτικισμό. Όπως, ά.χ., η διακοπή της χορήγησης από τον καθένα από τους τρεις παραπάνω Νηογνώμονες, των Πιστοποιητικών Ασφαλούς Διαχείρισης (SMC) σε πλοία που δεν είναι ταξινομημένα στον Οργανισμό που χορηγεί το συγκεκριμένο πιστοποιητικό.

Στο θέμα αυτό η Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου πιστεύει ότι η απόφαση για τη σύνδεση των πιστοποιητικών Ασφαλούς Διαχείρισης με τον Νηογνώμονα του πλοίου συνιστά μία ατυχή εξέλιξη, η οποία στην πράξη θα δημιουργήσει δυσλειτουργίες στις ισχύουσες ρυθμίσεις και στη χορήγηση πιστοποιητικών σε πολλούς ναυτιλιακές εταιρείες που διαχειρίζονται πλοία, ταξινομημένα σε περισσότερους από έναν Νηογνώμονες. Και τούτο διότι θα αυξηθούν τα έξοδα και η γραφειοκρατία, ενώ το προσωπικό θα αναλώνεται σε ένα χαρτοβασιλείο, αντί να είναι συγκεντρωμένο στη συντήρηση και την ασφαλή λειτουργία του πλοίου. Σε τελευταία ανάλυση, το μέτρο αυτό θα αποδειχθεί ανασταλτικό του βασικού στόχου του Κώδικα ISM, ο οποίος αποβλέπει στην ενίσχυση της αντίληψης για περισσότερη ασφάλεια.



F R A N M A N
L I M I T E D

YOUR LEADING GREEK AGENTS

EQUIPMENT FOR NEWBUILDINGS

RETROFIT EQUIPMENT

SERVICE & TECHNICAL SUPPORT

SPARE PARTS

PROVISIONS & STORES

FRANMAN LTD
220 SYNGROU AVENUE, ATHENS 176 72, GREECE
TEL.: +30-1-9532 350, FAX: +30-1-9532 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)

ADV0101 04.01



Διευκρινίσεις στις αποφάσεις της Διακυβερνητικής

Με εγκύκλιο προς τα μέλη της, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών παρέχει σειρά διευκρινίσεων ως προς τις αποφάσεις που ελήφθησαν στο Συμβούλιο Κορυφής της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη Νίκαια και οι οποίες έχουν άμεσες ή έμμεσες επιπτώσεις επί της κοινοτικής ναυτιλίας. Συγκεκριμένα, πρόκειται για τροποποιήσεις ορισμένων άρθρων της Συνθήκης του Άμστερνταμ που αφορούν βασικά την κατάργηση της αρχής της ομοφωνίας στη λήψη αποφάσεων και την αντικατάστασή της με την αρχή της ειδικής πλειοψηφίας. Οι τροποποιήσεις αυτές κρίθηκαν αναγκαίες, προκειμένου η Ε.Ε. να αποκτήσει ευελιξία στη διαδικασία λήψης αποφάσεων εν όψει της διεύρυνσής της με την εισδοχή 12 νέων μελών. Στην εγκύκλιο της ΕΕΕ επισημαίνονται μεταξύ των άλλων: «Εκ των τροποποιήσεων αυτών, άμεσο ενδιαφέρον για τη ναυτιλία παρουσιάζει το άρθρο 133 της Συνθήκης, που αφορά την άσκηση κοινής εμπορικής πολιτικής στην οποία υπάγεται και το εμπόριο υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων και των ναυτιλιακών υπηρεσιών. Βάσει του άρθρου αυτού, καθιερώνεται πλέον η αρχή της ειδικής πλειοψηφίας για τη λήψη αποφάσεων από το Συμβούλιο Υπουργών προκειμένου η Ε.Ε. να συνάψει συμφωνίες με τρίτα κράτη ή διεθνείς οργανισμούς. Επίσης, προβλέπεται ότι ειδικώς για τις συμφωνίες αυτές εξακολουθούν να ισχύουν οι διατάξεις του άρθρου 300 της Συνθήκης, το οποίο, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, παρέχει τη δυνατότητα εφαρμογής της αρχής της ομοφωνίας. Πρακτική συνέπεια των ανωτέρω είναι ότι μπορεί να ληφθεί απόφαση βάσει της ειδικής πλειοψηφίας, να μην υποβληθεί όμως στη συνέχεια από το Συμβούλιο η συγκεκριμένη συμφωνία. Συνεπώς, καταλήγει η εγκύκλιος, οι τροποποιήσεις του άρθρου 133 δεν επηρεάζουν άμεσα τη ναυτιλία, διότι de facto διατηρείται το μέχρι σήμερα καθεστώς. Διευκρινίζεται ότι το βασικό άρθρο της Συνθήκης που αφορά την πολιτική των θαλασσίων μεταφορών και αποτελεί την κύρια νομική βάση του συνόλου σχεδόν του παραγωγικού δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εξακολουθεί να είναι άρθρο το οποίο προβλέπει την αρχή της ειδικής πλειοψηφίας. Διευκρινίζεται επίσης ότι η αρχή της ομοφωνίας διατηρείται σε βασικούς τομείς οι οποίοι ενδιαφέρουν άμεσα τη ναυτιλία, όπως είναι η φορολογία, η κοινωνική ασφάλιση και η μετανάστευση».

οψηφίας για τη λήψη αποφάσεων από το Συμβούλιο Υπουργών προκειμένου η Ε.Ε. να συνάψει συμφωνίες με τρίτα κράτη ή διεθνείς οργανισμούς. Επίσης, προβλέπεται ότι ειδικώς για τις συμφωνίες αυτές εξακολουθούν να ισχύουν οι διατάξεις του άρθρου 300 της Συνθήκης, το οποίο, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, παρέχει τη δυνατότητα εφαρμογής της αρχής της ομοφωνίας. Πρακτική συνέπεια των ανωτέρω είναι ότι μπορεί να ληφθεί απόφαση βάσει της ειδικής πλειοψηφίας, να μην υποβληθεί όμως στη συνέχεια από το Συμβούλιο η συγκεκριμένη συμφωνία. Συνεπώς, καταλήγει η εγκύκλιος, οι τροποποιήσεις του άρθρου 133 δεν επηρεάζουν άμεσα τη ναυτιλία, διότι de facto διατηρείται το μέχρι σήμερα καθεστώς. Διευκρινίζεται ότι το βασικό άρθρο της Συνθήκης που αφορά την πολιτική των θαλασσίων μεταφορών και αποτελεί την κύρια νομική βάση του συνόλου σχεδόν του παραγωγικού δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εξακολουθεί να είναι άρθρο το οποίο προβλέπει την αρχή της ειδικής πλειοψηφίας. Διευκρινίζεται επίσης ότι η αρχή της ομοφωνίας διατηρείται σε βασικούς τομείς οι οποίοι ενδιαφέρουν άμεσα τη ναυτιλία, όπως είναι η φορολογία, η κοινωνική ασφάλιση και η μετανάστευση».

Διακρίσεις στους λιμένες της Ουκρανίας

Η Ουκρανία παραβαίνει την αρχή της εθνικής μεταχείρισης των κοινοτικών πλοίων που καταπλέουν στους λιμένες της, κατά παράβαση του άρθρου 39 της συμφωνίας με την Ευρωπαϊκή Ένωση. Συγκεκριμένα, κατά τον υπολογισμό των διαφορών τελών και άλλων λιμενικών επιβαρύνσεων για τα κοινοτικά πλοία, οι σχετικές χρεώσεις είναι πολλαπλάσιες εκείνων που ισχύουν για τα πλοία με ουκρανική σημαία. Ήδη η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει εγείρει το θέμα στις αρμόδιες αρχές της χώρας αυτής, ενώ οι εθνικές εφοπλιστικές οργανώσεις της Κοινότητας έχουν ζητήσει από τα μέλη τους να γνωστοποιήσουν περιπτώσεις διακριτικής μεταχείρισης εις βάρος των εθνικών των πλοίων που προσεγγίζουν σε λιμένες της Ουκρανίας.

Η επίσκεψη Jess Soderberg

Η Maersk Hellas Limited υποδέχτηκε, στις 18 Μαΐου στα γραφεία του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, τον Chief Executive του A.P. Moller Group κ. Jess Soderberg. Κατά τη διάρκεια της παραμο-

νής του ο κ. Jess Soderberg, συνοδευόμενος από τον γενικό διευθυντή της Maersk Hellas Limited κ. Erik Nielsen, συναντήθηκε και συζήτησε με τους προέδρους των Λιμένων Πειραιώς και Θεσσαλονίκης αλλά και με πολλούς εκπροσώπους της ελληνικής ναυτιλιακής & εμπορικής κοινότητας. Προς τιμήν του κ. Soderberg, παρέθεσαν γεύμα ο καπετάν Βασίλης Κωνσταντακόπουλος και ο γιος του Κωνσταντίνος Κωνσταντακόπουλος της Costamare Shipping Co., στο οποίο παρευρέθησαν ο κ. Περικλής Παναγόπουλος, πρόεδρος των Επιχειρήσεων Αττικής, ο πρόεδρος της Δανίας κ. Hans Grunnet, ο πρόεδρος του ΟΛΠ κ. Μανιατόπουλος και ο γενικός διευθυντής του ΟΛΠ κ. Χαρίλαος Ν. Ψαραύτης καθώς και άλλες εξέχουσες προσωπικότητες του πειραϊκού ναυτιλιακού και εμπορικού κόσμου. Στη συνέχεια ο κ. Soderberg μετέβη στη Θεσσαλονίκη όπου παρευρέθηκε σε δείπνο, στο οποίο μεταξύ άλλων παρέστησαν ο πρόεδρος του ΟΛΘ κ. Γενίτσαρης και ο γενικός διευθυντής κ. Θεοφάνης καθώς και πελάτες της Maersk Sealand. Ο κ. Jess Soderberg ανέλαβε την ανώτατη διοίκηση του A.P. Moller Group το 1993, όταν ο κ. Maersk Mc-Kinney Moller αποσύρθηκε από τις καθημερινές διοικητικές υποχρεώσεις του.





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



Τα αιτήματα της ΠΕΠΕΝ

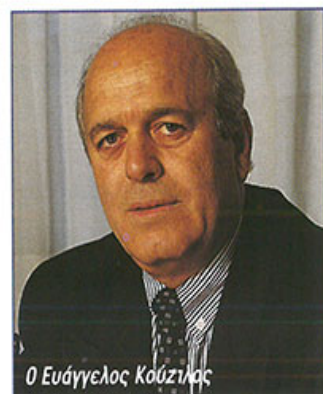
Κατά την πρόσφατη συνεδρίαση της γενικής συνέλευσης της Πανελληνίας Ένωσης Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού ενεκρίθη ψήφισμα με αιτήματα, κυρίως των οποίων είναι τα εξής:

Ασφαλιστικά-NAT-Οίκος Ναύτου

1. Η άμεση λήψη αποτελεσματικών μέτρων για το σχεδιασμό και την πραγματοποίηση ενός συστήματος κοινωνικής ασφάλισης με τριμερή συμμετοχή από τις εισφορές εφοπλιστών - ναυτεργατών και από τον κρατικό προϋπολογισμό για τις όποιες ενισχύσεις απαιτηθούν.
2. Η διεύθυνση των συνταξιοδοτικών δικαιωμάτων, με πρώτο και άμεσο μέτρο τον καθορισμό της σύνταξης των πλοιάρχων, του βασικού μισθού συν τις Κυριακές.
3. Να προχωρήσουν προς ψήφιση από το ΥΕΝ οι τροπολογίες που ψηφίστηκαν από το Δ.Σ. του NAT που αφορούν: α) Στις προϋποθέσεις ασφάλισης στο NAT των πλοιάρχων γραφείων. β) Στη χορήγηση του 60% της ΣΣΕ σε όλους τους πλοιάρχους που εξέρχονται στη σύνταξη. γ) Στην αύξηση της παρεχόμενης σύνταξης σε χήρες από 60% σε 70% και προσωρινό συνταξιοχού λόγω ανικανότητας να

γίνονται οριστικοί, χωρίς να επανεξετάζονται από την υγειονομική επιτροπή.

4. Να επαναπροσδιοριστεί η επικουρική ασφάλιση ΚΕΑΝ, ώστε το ποσοστό της να αναφέρεται στην καταβαλλόμενη κύρια σύνταξη, το οποίο να αυξηθεί από 1% σε 1,5%.
5. Να ισχύσει η νομοθεσία του ΙΚΑ για μισθούς ασθενείας και ατυχήματος και όχι η σημερινή παρωδία επιδόματος ασθενείας, και αυτό υπό προϋποθέσεις. Επίσης να εφαρμοστεί η νομοθεσία που ισχύει στο ΙΚΑ για το ΕΚΑΣ σε ό,τι αφορά την καταβολή των φαρμάκων.
6. Η πλήρης και για κάθε περίπτωση εξομίσωση της θαλάσσιας υπηρεσίας σε πλοία με ξένες σημαίες με τη θαλάσσια υπηρεσία σε πλοία με ελληνική σημαία, εφόσον εξαγοραστεί.
7. Η αναβάθμιση και η διεύθυνση της προστασίας που παρέχει ο



Ο Ευάγγελος Κούζιλας

- Ο.Ν. και ειδικά η ιατροφαρμακευτική περίθαλψη που συνεχώς υποβαθμίζεται. Να ισχύσει η νομοθεσία ώστε να ασφαλίζονται και τα παιδιά των ναυτικών μέχρι το 24ο έτος της ηλικίας τους.
8. Η αυτονομία και αυτοτέλεια του Ταμείου Πρόνοιας Αξιωματικών Ε.Ν. και λειτουργίας του, σύμφωνα με το πρότυπο του ΕΛΟΕΝ, η διοίκηση του οποίου να περιέλθει στους αξιωματικούς Ε.Ν. υπό την εποπτεία της Εστίας Ναυτικών.
9. Να εξεταστεί η εφαρμογή της διαδοχικής ασφάλισης και της ελάχιστης ασφαλιστικής προστασίας.
10. Ίδρυση πολυιατρείου Οίκου Ναύτου στην Αθήνα.

Ναυτική εκπαίδευση - ναυτική ασφάλεια

1. Αναμόρφωση του ΚΕΣΕΝ.
2. Η ναυτική εκπαίδευση των πλοιάρχων να ενταχθεί στη βαθμίδα της ανώτατης εκπαίδευσης.
3. Το επίδομα που καταβάλλεται στους σπουδαστές του ΚΕΣΕΝ να φθάσει στο μισθό του ανθυποπλοιάρχου της ΣΣΕ.
4. Η αναγνώριση του διπλώματος του πλοιάρχου Α' τάξης ως ισότιμου του αντίστοιχου πτυχίου ανώτατης σχολής και αμοιβαία αναγνώριση διπλωμάτων σε επίπεδα Ε.Ε.
5. Δημιουργία κινήτρων για προσέλευση και παραμονή στη ναυτική εκπαίδευση έμπειρου και σύγχρονου κατάρτιση εκπαιδευτικού προσωπικού, προερχόμενου από τις τάξεις των αξιωματικών καταστρώματος.
6. Δημιουργία μόνιμων οργανικών θέσεων στο ΚΕΣΕΝ και πλήρωση των κενών θέσεων από μόνιμους και όχι ωρομίσθιους, για να μην υποβαθμίζεται η παρεχόμενη εκπαίδευση.

Ναυτιλιακή πολιτική - νομοθεσία - φορολογικό - ΓΕΝΕ

1. Τροποποίηση του νομικού καθεστώτος λειτουργίας των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, ώστε και η ασφάλεια του ταξί-

- δεύοντος να υπηρετείται, αλλά και να αποδίδονται ευθύνες στους πραγματικούς υπεύθυνους για να παύσουν οριστικά οι διώξεις των πλοιάρχων.
2. Να ληφθεί υπόψη η κόπωση των πλοιάρχων για τα Ε/Γ-Ο/Γ πλοία της ακτοπλοΐας και να εφαρμοστεί και στα συμβατικά ό,τι ισχύει για τα ταχύπλοα.
3. Παροχή δικαιώματος ψήφου σε όλους τους ναυτικούς όπου και εάν βρίσκονται.
4. Να υπάρξει ισότιμη ναυτολόγηση των γυναικών συναδέλφων.
5. Εντατικοποίηση των ελέγχων και επιθεωρήσεων των υπό ελληνική σημαία πλοίων.
6. Επικύρωση της σύμβασης υπ' αριθμ. 145/76 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας για τη συνεχή απασχόληση.
7. Αναβάθμιση επιπέδων ασφαλείας των πλοίων, ιδιαίτερα των υπό σημαίες ευκαιρίας πλοίων, και εντατικοποίηση των ελέγχων και των επιθεωρήσεων.
8. Διατήρηση του cabotage στην επιβατηγό ναυτιλία, που αφορά στον ανταγωνισμό και στην επάνδρωση των πλοίων. Για τη στελέχωση των πλοίων αυτών να ισχύει η νομοθεσία του κράτους υποδοχής και να επανδρώνονται μόνο από εθνικούς ναυτικούς.
9. Θεσμοθέτηση ενιαίας συλλογικής σύμβασης εργασίας.
10. Σύσταση ειδικού φορέα οργανισμού εγγύησης για την κάλυψη των αποδοχών των ναυτεργατών που εγκαταλείπονται από αφερεγγυους πλοιοκτήτες.
11. Την κατάργηση της φορολόγησης των τόκων του συναλλάγματος των Ελλήνων ναυτικών.
12. Την κατάργηση της φορολόγησης για αγορά ακίνητης περιουσίας.
13. Θέσπιση νομοθετικών μέτρων αναδιοργάνωσης και εκσυγχρονισμού της λειτουργίας του ΓΕΝΕ, σύμφωνα με τις προτάσεις της ΠΠΟ.

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

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

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

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

Κώστας Κεντέρης
Χρυσός Ολυμπιονίκης,
Ανάδοχος του "Αίολος Εξπρές"



* ΤΥΠΟΥ ΜΟΝΟΗΥΛ



NEL LINES

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΛΕΣΒΟΥ - Ελ. Βενιζέλου 5, 811 00 Μυτιλήνη, Τηλ. 0251-26 251, 26 299, Fax. 0251-20 251
Τηλ. Πειραιάς 41 15 015, Τηλ. Θεσσαλονίκης 031-522 716

Δ' Πελαγική Συνάντηση

Οι Πελαγικές Συναντήσεις είναι ένα διεθνές φόρουμ, το οποίο έχει πρωταρχικό του σκοπό τη διάνοιξη νέων λεωφόρων επιστημονικής συνεργασίας μεταξύ του Πολεμικού Ναυτικού και των ακαδημαϊκών, των καθηγητών πανεπιστημίων και των κάθε είδους μελετητών που έχουν ως αντικείμενο των ερευνητικών τους προσανατολισμών τη θάλασσα και την ισχύ που απορρέει από αυτή.

Η Δ' Πελαγική Συνάντηση πραγματοποιήθηκε υπό την αιγίδα του Ναυτικού Επιμελητηρίου και της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών, στις 9-13 Μαΐου 2001, στην Κεφαλονιά, και είχε τίτλο «Η Θαλάσσια Ισχύς του NATO». Η συνάντηση συνδιοργανώθηκε με το επιτελείο του υπουργού Εθνικής Άμυνας (ΕΠΥΕΘΑ), το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδας (ΝΕΕ) και την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ).

Στη Συνάντηση συμμετείχαν περί τους 100 συνέδρους και 20 φοιτητές των Πανεπιστημίων Αθηνών και Παντείου, ενώ η όλη οργάνωση τελούσε σε επιστημονική συνεργασία με το NATO και ειδικότερα με την Υπηρεσία Ιστορίας της Συμμαχίας (SHAPE). Εκ των συνέδρων οι ομιλητές ανήλθαν στον αριθμό 38 και εκπροσώπησαν Ναυτικές Ακαδημίες, Ναυτικές Σχολές Πολέμου, υπουργεία Άμυνας, ανώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα και ινστιτούτα από 17 χώρες. Οι επιμέρους θεματικές της Συνάντησης ήταν οι εξής: I. «Τα Ναυτικά του NATO», II. «Το NATO και οι Θάλασσες», III. «Ζητήματα οργάνωσης και στρατηγικής της NATOϊκής Θαλάσσιας Ισχύος», IV. «Η άλλη πλευρά του λόφου: Ο ανατολικός συνασπισμός».

Κατά την πρώτη ημέρα της Συνάντησης έλαβε χώρα παράλληλα Workshop διοργανωθέν από τον καθηγητή της έδρας Ναυτικών Μηχανών της Σχολής Ναυτικών



Δοκίμων κ. Η. Υφαντή, υπό την προεδρία του προέδρου του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος κ. Σπ. Αλεξανδράτου και με τη συμμετοχή 15 αξιωματικών και καθηγητών της ΣΝΔ, του Εθνικού Μετσοβίου Πολυτεχνείου και παν/μίων της αλλοδαπής. Η θεματική του ήταν η εξής: «Οι τεχνολογίες αιχμής και η διείσδυσή τους στα Πολεμικά Ναυτικά και τις Εμπορικές Ναυτιλίες των κρατών-μελών του NATO».

Κατά την τελετή έναρξης της Συνάντησης παρουσιάστηκε το πρόγραμμα ψηφιακής τεχνολογίας της έδρας Ναυτικής Ιστορίας της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων με τίτλο «Στρατηγική και γεωπολιτική των ναυμαχιών της Δύσης: Από τις πόλεις-κράτη της αρχαιότητας στην Ευρωπαϊκή Συμμαχία». Για το πρόγραμμα αυτό επέδειξαν έντονο ενδιαφέρον ο διευθυντής του US Naval Analyses Center καθώς και εκπρόσωποι των Ναυτικών Ακαδημιών και Υπηρεσιών Ιστορίας της Γαλλίας, της Ιταλίας, της Ολλανδίας και της Πολωνίας, ο δε εκπρόσωπος της Βασιλικής Βρετανικής Ακαδημίας και καθηγητής της έδρας Ναυτικής Ιστορίας G. Sloan ζήτησε συμμετοχή στην ερευνητική ομάδα του προγράμματος. Αναφορικά με την επόμενη Πελαγική Συνάντηση, ο πρόεδρος

της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών Γιάννης Λύρας πρότείνει να γίνει το 2002 στη Χίο και τις Οινούσσες με άμεση εμπλοκή του φορέα του.

Διώξεις για τη σύμβαση ΟΛΠ - Intrisoft

Διώξεις για τις συμβάσεις ΟΛΠ και Intrisoft ως προς την εκπαίδευση στελεχών του Οργανισμού σε συστήματα μηχανοργάνωσης, άσκησε σε βαθμό πλημμελήματος ο εισαγγελέας Πειραιά Γρ. Πεπόνης. Εις βάρος των μελών του διοικητικού συμβού-

λίου του ΟΛΠ (ο πρόεδρος Κ. Μανιατόπουλος, ο δήμαρχος Χρ. Αγραπίδης, ο πρόεδρος του Εργατικού Κέντρου Γ. Μίχας, ο πλοιοκτήτης Στ. Ρούσος, οι Δ. Θεοδωρίκας, Ν. Λακιώτης κ.ά.) ασκήθηκε δίωξη για παράβαση καθήκοντος κατά συναυτουργία και κατά εξακολούθηση, επειδή φέρεται πως προχώρησαν ύστερα από αίτημα της Intrisoft σε αλλαγή υπερεργολάβου. Δίωξη για παράβαση καθήκοντος ασκήθηκε και κατά του διευθύνοντος συμβούλου του ΟΛΠ Χαρ. Ψαραύτη. Ο διευθύνων σύμβουλος του Οργανισμού φέρεται να υπέγραψε παρατύπως κάποιους όρους της σύμβασης με την εταιρεία συμφερόντων του Σωκράτη Κόκκαλη, ύψους 500 εκατ. δρχ., για την εκπαίδευση προσωπικού στην εφαρμογή συστημάτων μηχανοργάνωσης, το Νοέμβριο του 2000. Ο κ. Πεπόνης άσκησε ποινική δίωξη για ηθική αυτουργία κατά συρροή ως προς τις παραβάσεις καθήκοντος και κατά των νομίμων εκπροσώπων της Intrisoft. Την υπόθεση, την οποία είχε φέρει στο φως της δημοσιότητας με ερώτησή του στη Βουλή ο βουλευτής Πειραιά της Ν.Δ. Π. Μελάς, την ανέλαβε πταιματοδίκης.





VERNICOS

ESTABLISHED CONSTANTINOPLE 1851



SALVAGE & TOWAGE
POLLUTION FIGHTING

**24 HOUR
SERVICE**

35-39 AKTI MIAOULI STREET, 185 35 PIRAEUS GREECE
TEL.: 42 92 201 - 6 • TLX.: 212450 VERN GR. • FAX: 42 92 200

DESIGN BY VICKY DANIEL

FOR YOUR SAFETY AT SEA

Υποσχέσεις Παπουτσή για μείωση φορολογίας

Του Νάσου Πουλακίδα



είωση φορολογίας ώστε να επιστρέψει σημαντικός αριθμός πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο υποσχέθηκε, από τη Νέα Υόρκη, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, προσκεκλημένος της αμερικανικής κυβέρνησης.

Ο κ. Παπουτσή έκανε «άνοιγμα» στους Έλληνες εφοπλιστές, τονίζοντας πως θα πρέπει να δουν το μέλλον με πιο καθαρό πνεύμα. «Οι σημαίες ευκαιρίας δεν έχουν μέλλον. Από την πλευρά της, η ελληνική Πολιτεία θα πάρει όλα τα απαραίτητα μέτρα, κυρίως στον τομέα της φορολογίας η οποία είναι πολύ υψηλή με βάση τα ευρωπαϊκά δεδομένα», είπε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας και συμπλήρωσε: «Η ελληνική σημαία είναι σημαία κύρους· είναι η σημαία μιας χώρας-μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με ό,τι αυτό σημαίνει για την προστασία που θα έχει σε όλα τα λιμάνια του κόσμου, όπου οι εκεί ευρωπαϊκές αρχές είναι υποχρεωμένες να περιφρουρούν τα συμφέροντα των ευρωπαϊκών πλοίων. Οι Έλληνες εφοπλιστές πρέπει να εκμεταλλευτούν με τον καλύτερο τρόπο τις δυνατότητες που δίνει η χώρα μας. Επί πλέον, η ελληνική κυβέρνηση και το σύνολο του πολιτικού κόσμου της χώρας αναγνωρίζουν τη ναυτιλία ως έναν ζωτικής σημασίας τομέα της οικονομίας που συμβάλλει σημαντικά στην οικονομική ανάπτυξη. Ισχυρή ελληνική ναυτιλία σημαίνει ισχυρή Ελλάδα και ισχυρή Ελλάδα σημαίνει ισχυρή ελληνική ναυτιλία». Σήμερα ο στόλος που βρίσκεται υπό ελληνική ιδιοκτησία είναι ο μεγαλύτερος στον κόσμο με μεγάλη διαφορά από τη δεύτερη χώρα. Ωστόσο, μόνο το 25% του ελληνόκτητου στόλου φέρει την ελληνική σημαία. Ο αριθμός των πλοίων υπό ελληνική σημαία φέρνει τη χώρα μας στην 5η θέση της παγκόσμιας κατάταξης και στην πρώτη θέση στην Ευρωπαϊκή Ένωση, όπου κατέχουμε το 50% του ευρωπαϊκού στόλου. «Αν το 25% γίνει 50% το ειδικό βάρος της χώρας μας θα ενισχυθεί σημαντικά διεθνώς. Για να γίνει αυτό χρειάζεται κυρίως μια αλληλεγγύη στην ψυχολογία των εφοπλιστών, κάτι που απαιτεί ελάχιστα μέτρα από την πλευρά της ελληνικής κυβέρνησης», ανέφερε ο κ. Παπουτσή, που

κάλεσε τους Έλληνες πλοιοκτήτες να ενισχύσουν το νηολόγιό μας ώστε να δώσουν περισσότερη δύναμη και ισχύ στη φωνή και στην ψήφο της Ελλάδας στους διεθνείς οργανισμούς.

Απαντώντας σε ερώτηση για το ποια είναι τα κίνητρα που παραχωρεί η ελληνική κυβέρνηση στους εφοπλιστές για να αλλιάξουν σημαία και να υψώσουν την ελληνική, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας τόνισε ότι το συμφέρον των πλοιοκτητών είναι να έχουν την ελληνική σημαία, αφού τους επιτρέπει να εκφράζονται στα θεσμικά όργανα της Ε.Ε. σε πολιτικό επίπεδο και να ακούγονται εκεί όπου λαμβάνονται οι αποφάσεις, οι οποίες ορίζουν το μέλλον τους. Ένας ακόμα λόγος είναι ότι στην Ελλάδα η ναυτιλία προστατεύεται από το Σύνταγμα, ενώ ο τρίτος αφορά στην ανταγωνιστικότητα της σημαίας, η οποία σημαίνει πολλά ως προς τη φορολογία, τη σύνθεση πληρωμάτων, την εκπαίδευση στελεχών, την ασφάλιση πλοίων και ναυτικών. Ως προς την έκταση μείωσης της φορολογίας που μελετά η κυβέρνηση, ο κ. Παπουτσή τόνισε ότι θα πραγματοποιηθεί, αλλά όχι σε τέτοιο βαθμό που να αφαιρέσει από τη ναυτιλία το προνόμιο να προστατεύεται από το Σύνταγμα.

«Ασφαλής η ακτοπλοία»

Στην ασφάλεια υπηρεσιών που προσφέρει σε επιβάτες και τουρίστες η ελληνική ακτοπλοία αναφέρθηκε ο Χρ. Παπουτσή τονίζοντας: «Η Ελλάδα είναι η χώρα-μέλος της Ε.Ε. με τις πιο αυστηρές προδιαγραφές ως προς την ασφάλεια. Έχουμε καθορίσει όριο ηλικίας για τα επιβατηγά πλοία το οποίο σήμερα είναι τα 35 χρόνια και στην προσεχή θετία θα κατεβεί στα 30 χρόνια. Επί πλέον πήραμε την πρωτοβουλία να προτείνουμε στην Ε.Ε. την καθιέρωση ορίου ηλικίας για όλα τα ευρωπαϊκά πλοία, πρόταση που έγινε ευμενώς αποδεκτή. Ούτε στις ΗΠΑ υπάρχει όριο ηλικίας για τα πλοία. Άρα, δεν μπορεί κανείς να κατηγορεί την Ελλάδα ότι έχει γερασμένα πλοία. Η αλήθεια είναι ότι ο μέσος όρος ηλικίας των ελληνικών επιβατηγών πλοίων είναι πολύ μικρότερος από πολλές άλλες χώρες και ιδιαίτερα από τις ΗΠΑ».

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

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

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

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

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



D. KORONAKIS S.A.



Το M/V «Ramiah» κατά τη διάρκεια καθαρισμού στη δεξαμενή του Dubai, ύστερα από λειτουργία 61 μηνών

Intersmooth Ecoloflex SPC

Η εταιρεία International Marine Coatings διαθέτει μεγάλη ποικιλία δοκιμασμένων εναλλακτικών λύσεων στα αντιρρυπαντικά χρώματα τριβουτιλικού κασιτέρου (TBT), με μειωμένη περιβαλλοντική επίδραση.

Για παράδειγμα, το Intersmooth Ecoloflex SPC, χρώμα ελεύθερο τριβουτιλικού κασιτέρου, είναι δοκιμασμένο από συνεχή εμπειρία / πρακτική περισσότερο από 5.000 εφαρμογών κατά τη διάρκεια των τελευταίων εννέα χρόνων και σχεδιάστηκε για να αντιμετωπίσει την απόδοση και τις περιβαλλοντικές απαιτήσεις των ποντοπόρων και ακτοπλοϊκών εταιρειών. Ανεπτυγμένο σε συνεργασία με τον τεχνολογικό εταίρο της International στην Ιαπωνία, NPMC (Nippon Paint Marine Coatings), το Intersmooth Ecoloflex SPC εξασφαλίζει ισοδύναμο επίπεδο υψηλής συμπεριφοράς με αυτό που επιτυγχάνεται με τα υψηλής διαβάθμισης αυτοδιαλυόμενα χρώματα τριβουτιλικού κασιτέρου (TBT SPC).

Η κατοχυρωμένη με πατέντα αυτοδιαλυόμενη συμπολυμερής τεχνολογία ακρυλικού χαλκού του Intersmooth Ecoloflex SPC έχει αποτέλεσμα την ομαλή, υπό έλεγχο διήθηση των στρώσεων,

απλό αναχρωματισμό κατά τον επόμενο δεξαμενισμό και ελεγχόμενο κόστος συντήρησης. Τα χρονοδιαγράμματα λειτουργίας του πλοίου δύνανται να είναι μεταβλητά, καθώς σε συνάρτηση με τις προδιαγραφές και συνθήκες χρήσης η τεχνολογία του επιτρέπει δεξαμενισμού ανά πέντε χρόνια. Ο ελεγχόμενος ρυθμός λείανσης και αποδέσμευσης βιοκτόνων ακόμη σε χαμηλές επιχειρησιακές ταχύτητες επιτρέπει τη σχεδίαση σύμφωνα με τις επιθυμητές προδιαγραφές του καταλλήλου ξηρού πάχους. Η συνυπάρχουσα αυτολείανση επιτυγχάνει έλεγχο της τραχύτητας του σκάφους και ως εκ τούτου της αποδοτικότητας των καυσίμων.

Το M/V «Ramiah», 300,361 dwt, δεξαμενόπλοιο διπλών τοιχωμάτων, κατασκευάστηκε στο ναυπηγείο Mitsubishi Nagasaki, Ιαπωνία και παραδόθηκε στους ιδιοκτήτες, την Κρατική Ναυτική Εταιρεία της Σαουδικής Αραβίας (National Shipping Company of Saudi Arabia), τον Ιανουάριο 1996.

Το αντιρρυπαντικό σύστημα που εφαρμόστηκε στη νέα κατασκευή ήταν Intersmooth Ecoloflex SPC. Η Mideast Ship Management Co. Ltd, διαχειρίστρια εταιρεία του M/V «Ramiah» για τη

National Shipping Company of Saudi Arabia, δεξαμενίστηκε το πλοίο στο Dubai το Φεβρουάριο 2001. Το Intersmooth Ecoloflex SPC σε ολόκληρη την επιφάνεια του πυθμένα ήταν σε εξαιρετική κατάσταση ύστερα από λειτουργία 61 μηνών.

Οι επιβλέποντες αρχιμηχανικοί εντυπωσιάστηκαν από τη συμπεριφορά του αντιρρυπαντικού συστήματος και ανέφεραν ότι δεν είχαν επιθεωρήσει άλλη φορά πλοίο με παρόμοια κατάσταση μετά από τέτοια λειτουργία σε χρονική διάρκεια. Το αδελφό πλοίο M/V

«Safaniyah» επίσης δεξαμενίστηκε στο Dubai τον Απρίλιο του 2001 και το αντιρρυπαντικό σύστημα ήταν επίσης σε εξαιρετική κατάσταση ύστερα από 51 μήνες σε λειτουργία.

Επιπλέον δύο πλοία είναι προγραμματισμένα για δεξαμενισμό αυτόν το χρόνο και ένα στις αρχές του 2002.

Η κατανάλωση κάθε πλοίου ήταν περίπου 40.000 λίτρα προϊόντα της International κατά τη διάρκεια του δεξαμενισμού.



λιακού και ναυτεργατικού κόσμου και πλήθος ναυτικών. Στο πρώτο μέρος της εκδήλωσης βραβεύθηκαν οι νικητές του διαγωνισμού.

Στο διαγωνισμό ποίησης βραβεύθηκαν οι:

Υποπλοίαρχος Αθανάσιος Γκιζιώτης, α' βραβείο, ασυρματίστρια Γεωργία Δαλιανά, β' βραβείο, θαλαμπόλος Γεώργιος Φερεντίνος, γ' βραβείο, Ιωάννης Μονογιός, έπαινος, Αλέξανδρος Πούλος, έπαινος, Νικόλαος Ζαΐρης, έπαινος, Στον διαγωνισμό πεζογραφίας βραβεύθηκαν οι:

Υποπλοίαρχος Αθανάσιος Γκιζιώτης, α' βραβείο, συνταξιούχος α' μηχανικός Αριστείδης Πετρόπουλος, β' βραβείο, συνταξιούχος πλοίαρχος Ιωάννης Ζανάκης, γ' βραβείο, Εμμανουήλ Ροδανάκης, έπαινος, Μάρκος Συνοδινός, έπαινος, Νικόλαος Παπανάστου.

Τα βραβεία συνοδεύονταν και από χρηματικό έπαθλο 2 εκατ. δρχ. (το πρώτο βραβείο), 1,2 εκατ. δρχ. (το δεύτερο), 800 χιλ. δρχ. (το τρίτο). Την αθλοθέτησή τους είχαν αναλάβει ναυτιλιακές και ναυτεργατικές οργανώσεις.

Βραβεία «Νίκος Καββαδίας»

Με μεγάλη επιτυχία πραγματοποιήθηκε στις 24 Απριλίου η τελετή απονομής των βραβείων του λογοτεχνικού διαγωνισμού «Νίκος Καββαδίας» υπό την αιγίδα του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Η τελετή έλαβε χώρα στη Σκηνή Κοτοπούλη του Εθνικού Θεάτρου, παρουσία του προέδρου της Βουλής, Απόστολου Κακλαμάνη, του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, Χρήστου Παπουτσή, του υπουργού Πολιτισμού, Ευάγγελου Βενιζέλου, βουλευτών, εκπροσώπων της Τοπικής και Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, εκπροσώπων του πνευματικού και καλλιτεχνικού χώρου, εκπροσώπων του ναυτι-

Το ΣτΕ λέει «στοπ»

Η περιοχή του Λαυρίου αποτελεί το σημαντικότερο μνημειακό σύνολο βιομηχανικού πολιτισμού στον ελλαδικό χώρο, μοναδικό ιστορικό τόπο όπου συνυπάρχουν μνημεία βιομηχανικών εγκαταστάσεων από την αρχαιότητα έως τη νεότερη εποχή. Ολόκληρη η Λαυρεωτική έχει κηρυχθεί αρχαιολογικός χώρος λόγω του μεγάλου αρχαιολογικού ενδιαφέροντος της περιοχής. Ειδικότερα δε, έχουν κηρυχθεί ως ιστορικά διατηρητέα μνημεία οι εγκαταστάσεις του μεταλλουργικού εργοστασίου της Γαλλικής Εταιρείας, το συγκρότημα κατοικιών των εργα-

ζομένων στη ΓΕΜΑ, οι εγκαταστάσεις της Ελληνικής Εταιρείας στην πόλη του Λαυρίου κ.ά. Στην περιοχή αυτή επρόκειτο να εγκατασταθούν οι δεξαμενές πετρελαίου της εταιρείας Builmacor A.E.

Το σωματείο με την επωνυμία «Ελληνικό Τμήμα του Διεθνούς Συμβουλίου Μνημείων και Τοποθεσιών-ICOMOS» προσέφυγε στο Συμβούλιο της Επικρατείας ζητώντας την ακύρωση των αποφάσεων της περιφερειακής διοίκησης της Νομαρχίας Αν. Αττικής για την έγκριση της παραχώρησης του χώρου από τη Λιμενική Επιτροπή Λαυρίου στην εν λόγω εταιρεία και του υπουργού Πολιτισμού για την έγκριση της εγκατάστασης στον ίδιο χώρο δεξαμενών πετρελαίου

της εταιρείας.

Το Ε' τμήμα του ΣτΕ εξέδωσε την υπ' αριθμ. 1358/2001 απόφασή του με την οποία ακυρώνει τις ανωτέρω προσαλλόμενες πράξεις.

Σύμφωνα με το σκεπτικό της αποφάσεως του ΣτΕ, κατά την έκδοση της πράξης της Λιμενικής Επιτροπής για την παραχώρηση, δεν έγινε καμία συσχέτιση μεταξύ αφ' ενός του μεγέθους των εγκαταστάσεων πετρελαιοδεξαμενών, τις οποίες αφορά η παραχώρηση και συνεπώς της αναγκαίας εκτάσεως για τις εγκαταστάσεις αυτές, και αφ' ετέρου των λειτουργικών αναγκών του λιμένα, στις οποίες θα έπρεπε αποκλειστικώς να αποβλέπει η παραχώρηση.

Εξάλλου, δεν παρατέθηκε κανένα στοιχείο σχετικά με την ανάγκη ανεφοδιασμού με υγρά καύσιμα των πλοίων που εκτελούν μεταφορές προσώπων ή εμπορευμάτων από ή προς τον λιμένα του Λαυρίου ή ελλιμενίζονται σε αυτόν, και σχετικά με την ποσότητα των υγρών καυσίμων που απαιτείται, να παραμένει αποθηκευμένη για τον σκοπό αυτό. Δεν αναφέρεται, επι πλέον, ούτε αν οι εγκαταστάσεις προορίζονται για τον ανεφοδιασμό των πλοίων αυτών ή και άλλων πλοίων απλώς διερχομένων ούτε και αν η εξυπηρέτηση των τελευταίων συνδέεται με τις λειτουργικές ανάγκες και το χαρακτήρα του λιμένα του Λαυρίου.

ΑΕΡΟΚΟΥΡΤΙΝΕΣ

Σε **52**
διαφορετικούς
τύπους



ISO-9002



Εξάγονται σε όλο
τον κόσμο

κομψές - ισχυρές - λειτουργικές

Απλές & θερμαινόμενες
(ρεύματος ή νερού)

Για οικονομία και
προστασία του
χώρου μας



www.olefini.gr

Κατάλληλες για: Μικρά καταστήματα, μεγάλους εμπορικούς και βιομηχανικούς χώρους, νοσοκομεία, αεροδρόμια κ.λ.π.

Σαλαμινίας 12, Ρούφ 118 55 Αθήνα Τηλ: 3470.200 Fax: 3476.077 • e-mail: tsilivigos@olefini.gr

Προσφορά

Επίσημη επίσκεψη

Δείπνο προς τιμήν του κ. Victor Yuschenko, πρωθυπουργού της Ουκρανίας, παρέθεσαν ομάδα Ελλήνων εφοπλιστών αποτελούμενη από τους κ. Π. Δράγνη, Ι. Κούστα, Ι. Ξυλά, Ν. Λεβεντάκη, Α. Κομνηνό Κ. Κωνσταντακόπουλο, Ν. Λογοθέτη, Π. Καρνέση και Ι. Ιωαννίδη, στις εγκαταστάσεις του Ναυτικού Ομίλου Ελλάδας. Τη συνάντηση επιμελήθηκε και οργάνωσε ο επίτιμος πρόξενος της Ουκρανίας με έδρα τον Πειραιά κ. Τάκης Γ. Μακρής. Οι Έλληνες εφοπλιστές αναφέρθηκαν στο μεγάλο ενδιαφέρον τους να συνεργαστούν με την Ουκρανία σε όλο το φάσμα της ναυτιλίας αλλά, κυρίως τόνισαν

τις δυσκολίες που συναντούν προκειμένου να επεκτείνουν τις δραστηριότητές τους σ' αυτή τη χώρα.

Οι τομείς που θίγησαν ήταν των ναυπηγήσεων, του ουκρανικού νηολογίου και της προστασίας των ξένων επενδύσεων καθώς και το μεγάλο θέμα των ουκρανικών πληρωμάτων.

Ο πρωθυπουργός της Ουκρανίας ανέθεσε στους παρευρισκόμενους υπουργούς του την άμεση εξέταση των ελληνικών προτάσεων και προσκάλεσε τους Έλληνες εφοπλιστές στο Κίεβο, προκειμένου εκεί να περατωθεί η συζήτηση και να υλοποιηθούν οι επιχειρηματικές τους αποφάσεις.

Στο δείπνο επίσης παρευρέθηκε και ο κ. Δ. Κουντουμάς, πρέσβης της Ελλάδας στην Ουκρανία.

Κλίμα και όζον

Με αίτημα να σταματήσει η παραγωγή ουσιών που απειλούν το κλίμα και καταστρέφουν το όζον, ακτιβιστές της διεθνούς περιβαλλοντικής οργάνωσης Greenpeace κατέλαβαν τις εγκαταστάσεις της Βιομηχανίας Φωσφορικών Λιπασμάτων στη Θεσσαλονίκη. Οι ακτιβιστές απέκλεισαν τις μονάδες όπου παράγονται χημικές ουσίες, οι οποίες ευθύνονται για την αποσταθεροποίηση του κλίματος αλλά και για την τρύπα του όζοντος.

«Η μονάδα αυτή ευθύνεται για το 3% των συνολικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στη χώρα μας και συγχρόνως είναι η μόνη που συνεχίζει να παράγει ουσίες που καταστρέφουν το στρώμα

του όζοντος», δήλωσε η κ. Μάχη Σιδερίδου, από το ελληνικό γραφείο της Greenpeace.

Η Greenpeace ζητεί επίσης να κλείσουν οι μονάδες που παράγουν τις καταστροφικές για το κλίμα και το όζον ουσίες. Να σημειώσουμε ότι μια αντίστοιχη μείωση των αερίων του θερμοκηπίου κατά 3% με παρεμβάσεις στον ενεργειακό τομέα, για παράδειγμα, θα απαιτούσε επενδύσεις εκατοντάδων δισεκατομμυρίων. Αντίθετα, μια παρέμβαση στη βιομηχανία Φωσφορικών Λιπασμάτων δεν θα επηρεάσει τη βιωσιμότητα της επιχείρησης, οι δε λιγοστοί εργαζόμενοι στις μονάδες αυτές μπορούν να απορροφηθούν σε άλλες δραστηριότητες της εταιρείας.

OLYMPIC Fornecedores de Navios Ltd. Since 1972

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

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

Head Office Santos

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

Branch office S. Ssebastião

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

Branch Office Vitoria

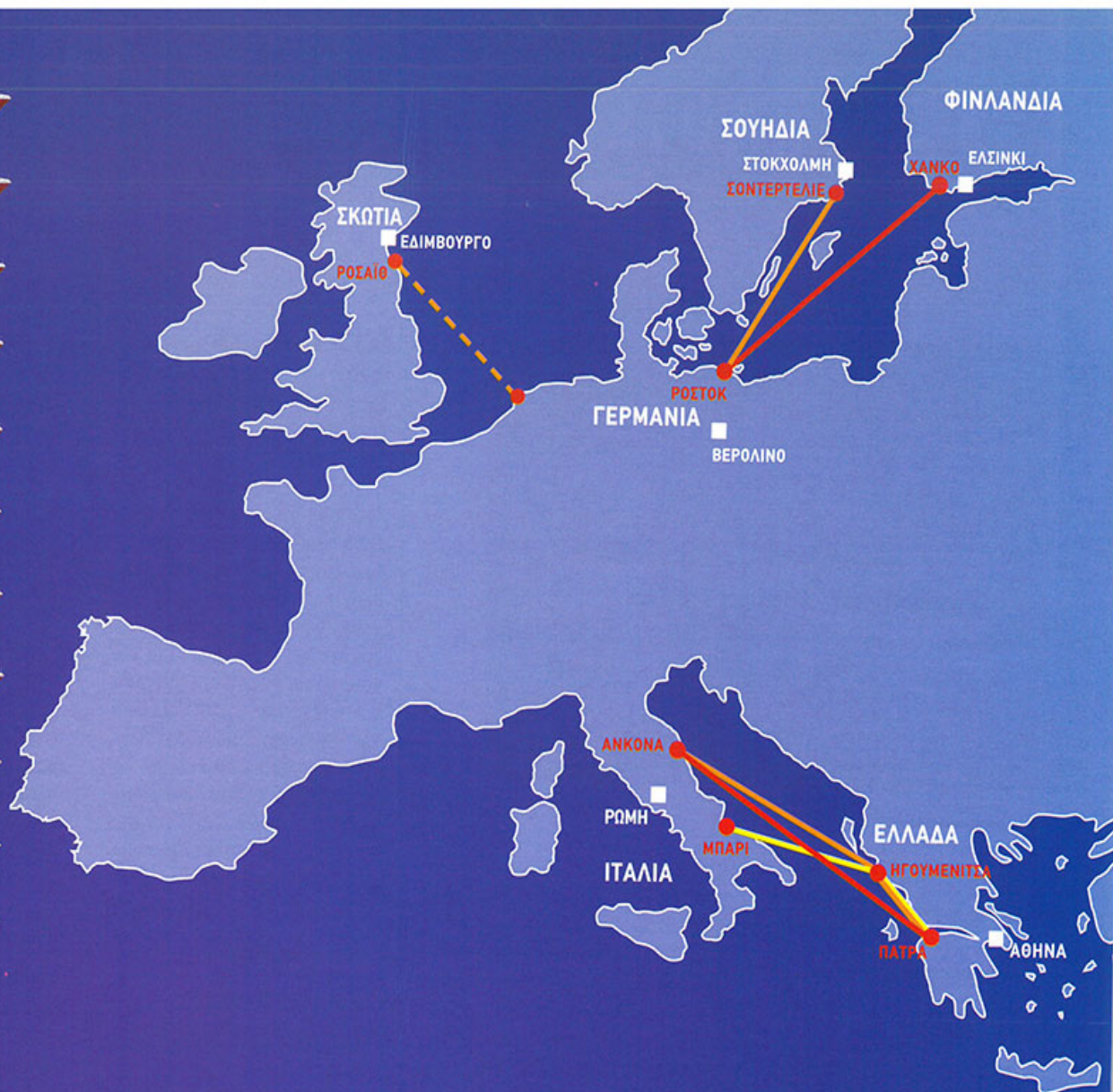
Praca Getulio Vargas No. 35 - Sala 321
Edificio Jusmar - Centro
VITORIA/ES - CEP: 29018-900 - BRAZIL
Tel: (27) 223.2081,
Fax: (27) 322.0241
P.I.C.: Mr. Christos Souliotis
A.O.H. (27) 323.3646
Mobile: (27) 9995.2507

Piraeus Office:

Tel: 4286.953

E-mail: tsagari@otenet.gr

Fax: 4286.344



Επτά χώρες, τρεις θάλασσες μία ελληνική ναυτιλιακή



SUPERFAST FERRIES®

Ο ΝΕΟΤΕΡΟΣ ΚΑΙ ΓΡΗΓΟΡΟΤΕΡΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

www.superfast.com



ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗΣ Α.Ε.





Αλλαγή ρότας στην ονομασία της MFD

Παρέμβαση Παπουτσή ζητεί ο Κληρονόμος για τις άδειες Αγαπτού.

Η γενική συνέλευση των μετόχων της MFD στις 14 Ιουνίου θα αποφασίσει για τη μετονομασία της εταιρείας

Αλλαγή ονομασίας της Minoan Flying Dolphins αναμένεται να αποφασίσει η γενική συνέλευση των μετόχων της στις 14 Ιουνίου, όπως αποκάλυψε ο πρόεδρος των Μινωικών Γραμμών Κώστας Κληρονόμος. Η διοίκηση των Μινωικών Γραμμών, που κατέχει το 32% των μετοχών της MFD, θέλει πλήρη ανεξάρτηση της ονομασίας κι έτσι οποιαδήποτε νέα ονομασία της εταιρείας δεν θα αναφέρεται στη Minoan. Μέχρι και χτες δεν είχε ληφθεί απόφαση για τη νέα ονομασία. Με αυτό τον τρόπο θα επιχειρηθεί αποστασιοποίηση από τα όσα έχουν συμβεί μέχρι τώρα στην εταιρεία (ιδιαίτερα με το ναυάγιο του «Εξπρές Σαμίνα»), ενώ ταυτόχρονα ίσως γίνει πιο εύκολη η πορεία προς τη Σοφοκλέους.

Στο επιχειρησιακό πεδίο η κίνηση του Κώστα Αγαπτού να ζητήσει δύο άδειες σκοπιμότητας για οχηματαγωγά για τη γραμμή Πειραιά-Ηρακλείου και η απόφαση της Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών να τις εγκρίνει κατ' αρχήν, με 6-5 ψήφους, έχουν προκαλέσει αναστάτωση. Ο κ. Κληρονόμος θα ζητήσει από τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Χρήστο Παπουτσή να μην υπογράψει τις άδειες. Σε δηλώσεις του στα «Ν.Χ.» ο πρόεδρος των Μινωικών τόνισε: «Δεν προεξοφλώ την απόφαση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, όμως, θέλω να πιστεύω ότι ο κ. Παπουτσή θα αντιμετωπίσει σοβαρά και ψύχραιμα το θέμα.

Εδώ υπάρχει παραβίαση του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου. Επενδύσαμε δεκάδες δισ. δραχμές σε πλοία όπως το «Κνωσός Παλάς» και το «Φαιστός Παλάς», τα οποία καλύπτουν τη διαδρομή Πειραιά-Ηρακλείου σε 6 ώρες. Είναι δυνατόν να γίνει εκσυγχρονισμός με πλοία άνω των 21 ετών; Πλοία που αναπτύσσουν ταχύτητες 15 κόμβων; Για τέτοια πλοία έδωσε την έγκρισή της η ΓΕΑΣ. Να τονίσω ακόμα πως δεν υπάρχει ακτοπλοϊκό πρόβλημα με τη διακίνηση τροχοφόρων από και προς το Ηράκλειο. Η χωρητικότητα στα επιβατηγά-οχηματαγωγά που εκτελούν σήμερα δρομολόγια σε αυτή τη γραμμή πλεονάζει».

Εκσυγχρονισμός του στόλου της NEA

Στην τελική ευθεία εισέρχεται ο εκσυγχρονισμός του στόλου της NEA με την παραλαβή των δύο νεότευκτων τον Ιούλιο. Μετά το ταχύπλοο «Αίολος» πέρυσι το καλοκαίρι, η NEA προετοιμάζεται για την παραλαβή των «Κώστας Κεντέρης» και «Αίολος II» στις 4 και 24 Ιουλίου, από τα γαλλικά ναυπηγεία Leroux. Για το ένα υπάρχει άδεια σκοπιμότητας για Χίο-Μυτιλήνη-Κυκλάδες, ενώ από πλευράς της εταιρείας

ας ακόμα δεν έχει γίνει γνωστό πού θα δρομολογήσει το δεύτερο. Αν δεν δρομολογηθεί στη γραμμή Πειραιά-Ηρακλείου, σε συνεργασία με την ANEK, θα αποφασιστεί ποιες δρομολογιακές ανάγκες θα καλύψει το νέο πλοίο στο μέσον του καλοκαιριού.

Στο μεταξύ, στις 24 Ιουνίου έχει προγραμματιστεί η γενική συνέλευση των μετόχων της NEA, όπου μεταξύ των θεμάτων θα συζητηθεί και πρόταση για αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου κατά 12 δισ. δραχμές. Υπενθυμίζεται πως πέρυσι είχε γίνει προσπάθεια αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου κατά 21 δισ. δραχμές, όμως, η προσπάθεια δεν στέφθηκε από επιτυχία αφού συγκεντρώθηκαν μόλις 2 δισ. δραχμές. Εκτός από τη NEA και η ANEK δεν είχε κατορθώσει πέρυσι να καλύψει την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου, αφού είχαν συντελέσει αρνητικά το ναυάγιο του «Εξπρές Σαμίνα» και η κακή πορεία του ΧΑΑ. Η διοίκηση της NEA σύντομα θα αποφασίσει με ποια πλοία της θα καλύψει γραμμές σύνδεσης με τουρκικά λιμάνια.



Η Βαλτική, νέα πρόκληση για τις Επιχειρήσεις Αττικής

Ξεκίνησε τα δρομολόγιά του το νεότευκτο «Superfast VII»

Μετά την Αδριατική η πρόκληση για τις Επιχειρήσεις Αττικής είναι τώρα η Βαλτική. Από τις 17 Μαΐου το «Superfast VII» ξεκίνησε τα δρομολόγιά του στις γραμμές της Βαλτικής. «Αυτό το πλοίο, καθώς και τα τρία αδελφά σκάφη τα οποία θα το ακολουθήσουν στις γραμμές της Βαλτικής, σηματοδοτούν τη συνέχιση του έργου που ξεκινήσαμε το 1995 με την παραλαβή των

δύο πρώτων Superfast, για τη δημιουργία του πλέον σύγχρονου και γρήγορου στόλου επιβατηγών-οχηματαγωγών πλοίων στην Ευρώπη», υποστηρίζει ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της Superfast Ferries Αλέξανδρος Παναγόπουλος. Η δρομολόγηση ελληνικών πλοίων στη Βαλτική έχει ήδη προκαλέσει ποιοτικό κεφάλαιο σε Σουηδούς, Γερμανούς και Φινλανδούς πλοιοκτήτες, οι οποίοι διαβλέπουν τα προσεχή χρόνια να «κατακτούν» τα πελάγη τους Έλληνες εφοπλιστές. Το «Superfast VII» από τις 17 Μαΐου άρχισε τα δρομολόγιά του μεταξύ του λιμένα Ροστόκ της Γερμανίας και του λιμένα Ηανκο της Φινλανδίας. Σημειώνεται ότι από το 2002 δύο πλοία της εταιρείας θα συνδέουν απευ-

θείας το λιμάνι Rosyth της Σκωτίας με την ηπειρωτική Ευρώπη. Τον προσεχή Ιούνιο το αδελφό πλοίο «Superfast VIII», το οποίο θα παραληφθεί από τα γερμανικά ναυπηγεία, θα δρομολογηθεί και αυτό στη γραμμή Γερμανίας-Φινλανδίας. Υπενθυμίζεται ότι προ τριμήνου από το ίδιο ναυπηγείο παρελήφθησαν τα υπερσύγχρονα επιβατηγά-οχηματαγωγά «Superfast V» και «Superfast VI» τα οποία ήδη εκτελούν δρομολόγια στις γραμμές Ελλάδας-Ιταλίας. Από το 2002 τα νέα πλοία της εταιρείας θα εκτελούν το δρομολόγιο Rostock Γερμανίας και Sodertalge Σουηδίας σε 18 ώρες. Τα νέα αποκτήματα των Επιχειρήσεων Αττικής που δρομολογούνται στη Βαλτική είναι χωρητικότητας



626 επιβατών, 85 Ι.Χ. αυτοκινήτων και 110 φορτηγών το καθένα, ενώ οι κοινόχρηστοι χώροι τους περιλαμβάνουν εστιατόρια, μπαρ, ντίσκο, αίθουσα ηλεκτρονικών παιχνιδιών, καζίνο, ειδικά διαμορφωμένους χώρους για σάουνα, καταστήματα, αίθουσες συνεδριάσεων και παιχνιδούπολη.



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



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



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

Ο πολεμικός στόλος ανανεώνεται σταδιακά αλλά σταθερά

Συνέντευξη
του Αρχηγού Στόλου
του Πολεμικού Ναυτικού
αντιναύαρχου
Αντώνιου Αντωνιάδη



Η πρόσφατη απόφαση για τον περιορισμό του εξοπλιστικού προγράμματος επηρεάζει καθόλου την ενίσχυση και τον εκσυγχρονισμό του Πολεμικού Ναυτικού;

Κάθε περικοπή έχει οπωσδήποτε και τις επιπτώσεις της. Γενικά, όμως, μπορούμε να πούμε ότι εφόσον ουσιαστικά δεν πρόκειται για περικοπές αλλά για χρονικές μετατοπίσεις των εξοπλιστικών προγραμμάτων, οι επιπτώσεις ελαχιστοποιούνται. Εκείνο πάντως που πρέπει να έχουμε υπόψη μας, είναι ότι το Πολεμικό Ναυτικό έχει καταρτίσει ένα χρονικά ισοκαταμεμημένο εξοπλιστικό πρόγραμμα που στοχεύει στη σταδιακή ανανέωση των μονάδων του στόλου, ούτως ώστε η μέση ηλικία των πλοίων μας και οπωσδήποτε των μονάδων κρούσεως να μην υπερβαίνει τα 30-35 έτη. Μετά αυτή την ηλικία η επιχειρησιακή οντότητα των μονάδων μειώνεται αισθητά, ενώ κάθε εκσυγχρονισμός τους είναι πλέον οικονομοτεχνικά ασύμφορος.

Ποιο ακριβώς είναι σήμερα το ναυπηγικό πρόγραμμα του στόλου;

Σε γενικές γραμμές τα κύρια προγράμματα που είναι σε εξέλιξη αφορούν στη ναυπήγηση 3 ΤΠΚ, 4 κανονιοφόρων, 3 Υ/Β τύπου 214, ενός πετρελαιοφόρου και ο εκσυγχρονισμός των φρεγατών τύπου «S» και των παλαιών ΤΠΚ και Υ/Β.

Σε τι ποσοστό στην ανανέωση μετέχουν ελληνικές ναυπηγικές μονάδες;

Θα σας πω μόνον ενδεικτικά ότι 3 σύγχρονες φρεγάτες τύπου MEKO, 5 πυραυλάκατοι τύπου Combattante IIIB και 5 σύγχρονα αρματαγωγά τύπου ΣΑΜΟΣ είναι όλα ναυπηγημένα στα Ναυπηγεία Σκαρामαγκά και Ελευσίνας. Τη δε Παρασκευή 18.05, έγινε στα Ναυπηγεία Ελευσίνας η τελετή για την έναρξη του προγράμματος ναυπηγείας των τριών νέων ΤΠΚ τύπου Super V.

Πιστεύετε ότι το μακροπρόθεσμο πρόγραμμα του στόλου θα ήταν δυνατόν να συντηρήσει τα ελληνικά ναυπηγεία;

Αναμφίβολα ναι, και είναι προς το συμφέρον της Πολιτείας, αλλά και του Πολεμικού Ναυτικού, να διαθέτουμε ισχυρές και αξιόπιστες ναυπηγοεπισκευαστικές δυνατότητες και την απορρέουσα αμυντική αυτονομία.

Υπάρχει διάθεση των νέων να ακολουθήσουν τη σταδιοδρομία του αξιωματικού του Πολεμικού Ναυτικού;

Θα έλεγα ότι ύστερα από μια περίοδο κάμψης της προσέλευσης των νέων στις Ένοπλες

Ύστερα από μια περίοδο κάμψης

της προσέλευσης των νέων στις

Ένοπλες Δυνάμεις, η τάση αυτή γενικότερα

έχει βαθμιαία αντιστραφεί και

το Πολεμικό Ναυτικό δεν αντιμετωπίζει

σήμερα κάποιο πρόβλημα από πλευράς

ποιοτικής και ποσοτικής στελέχωσης

στις τάξεις των αξιωματικών και υπαξιωματικών

Δυνάμεις, η τάση αυτή γενικότερα έχει βαθμιαία αντιστραφεί και μπορώ να πω ότι το Πολεμικό Ναυτικό δεν αντιμετωπίζει σήμερα κάποιο πρόβλημα από πλευράς ποιοτικής και ποσοτικής στελέχωσης στις τάξεις των αξιωματικών και υπαξιωματικών.

Ποια θα θεωρούσατε σημερινά προβλήματα του Π.Ν.;

Μονολεκτικά θα έλεγα ότι το κύριο πρόβλημα είναι το οικονομικό και συγκεκριμένα η μη διαθεσιμότητα των αναγκαίων πιστώσεων για την ανανέωση των μονάδων του στόλου και του εκσυγχρονισμού της υποδομής των ναυστάθμων.

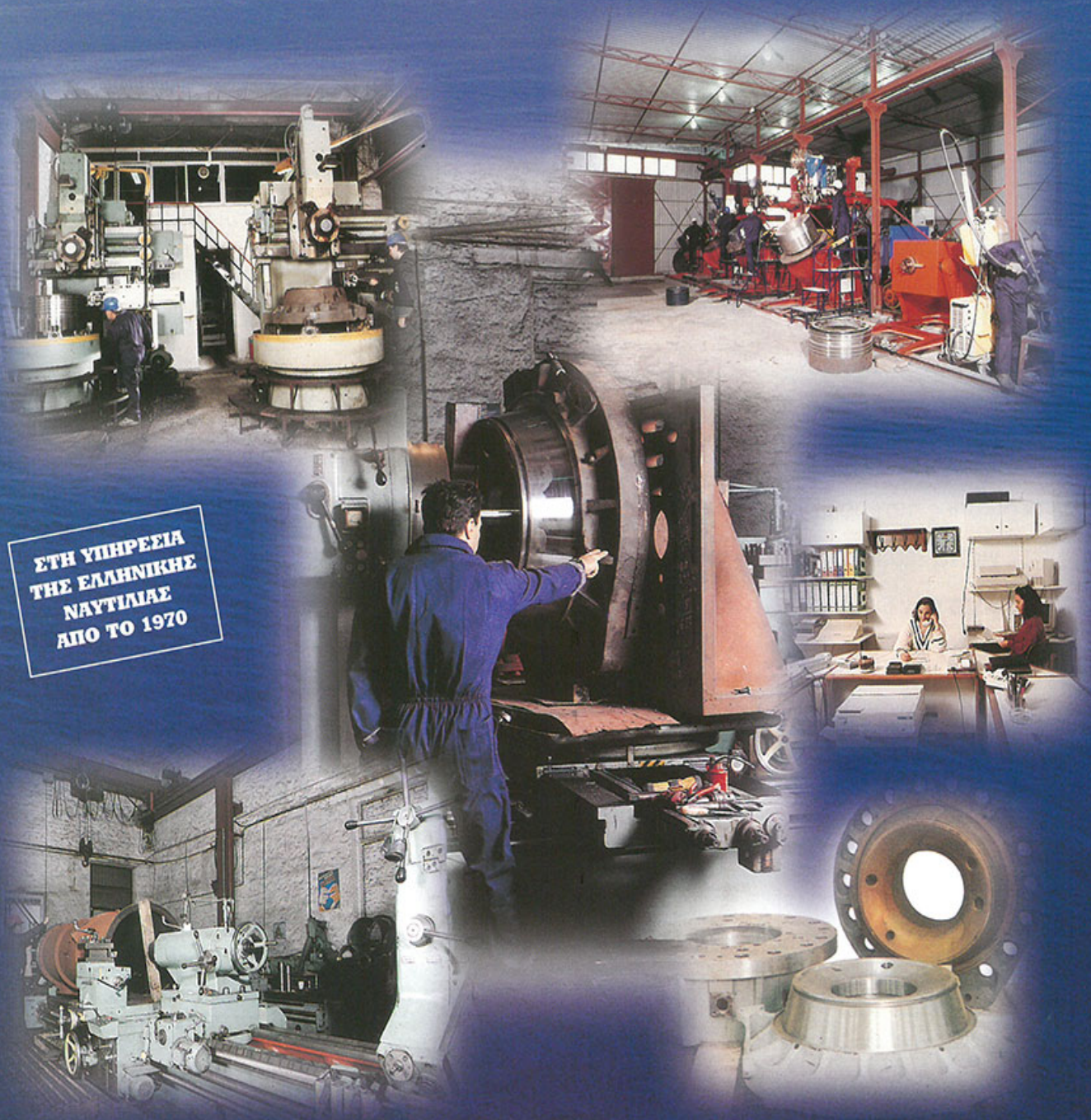
Στον εναέριο χώρο βλέπουμε συχνότερα να σημειώνονται παραβιάσεις και εμπλοκές, ενώ τέτοια φαινόμενα δεν παρατηρούνται μεταξύ ελληνικών και τουρκικών δυνάμεων στον θαλάσσιο χώρο. Πού αποδίδεται αυτό; Είναι μόνο ζήτημα αμφισβήτησης, από την άλλη πλευρά, εναερίων συνόρων και του επιχειρησιακού ελέγχου που δημιουργεί τόσο συχνές προκλήσεις στον αέρα και λιγότερες στη θάλασσα; Ή θα πρέπει να αποδοθεί σε άλλους λόγους;

Ο κυρίαρχος λόγος είναι ότι τα υφιστάμενα σήμερα θαλάσσια σύνορα μεταξύ Ελλάδας - Τουρκίας είναι ξεκάθαρα και δεν επιδέχονται αμφισβήτησεις. Αντίθετα, όπως γνωρίζετε, η Τουρκία δεν αποδέχεται τον εναέριο χώρο της Ελλάδας των 10 ναυτικών μιλίων, αλλά και δεν πειθαρχεί με τις προβλέψεις του ICAO, όσον αφορά την ασφάλεια πτήσεων μαχητικών αεροσκαφών εντός του FIR Αθηνών.

Το Πολεμικό Ναυτικό
δεν πρόκειται να χάσει την
επιχειρησιακή του ισχύ,
διότι αυτό που ερμηνεύθηκε
ως «περικοπές πιστώσεων
για τα εξοπλιστικά
προγράμματα των Ενόπλων
Δυνάμεων, δεν είναι τίποτε
άλλο παρά χρονικές
μετατοπίσεις των
εξοπλιστικών
προγραμμάτων».
Τα ανωτέρω επισημαίνει
ο Αρχηγός Στόλου,
αντιναύαρχος
Αντώνιος Αντωνιάδης
σε συνέντευξη
του στα «Ναυτικά Χρονικά»,
στην οποία μιλάει επίσης
για το ναυπηγικό πρόγραμμα
του Στόλου
και για το βασικό πρόβλημα
του Πολεμικού Ναυτικού.

GENERAL SHIPS' REPAIRS

PANAGIOTIS P. LIAKOS



ΣΤΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΑΠΟ ΤΟ 1970

10 Dervenakion Str, 185 45 Piraeus

Tel: (301) 4630126 - 4630823

Telex: 21-3546 LIAK. GR.

Fax: (301) 4619583

E-mail: liakos@otenet.gr



Έχει μέλλον η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία στην Ελλάδα;

Τα «Ναυτικά Χρονικά» προσπαθούν να προσεγγίσουν το μείζον θέμα του ναυπηγοεπισκευαστικού μέλλοντος στη χώρα μας.

Το ζήτημα των μονάδων αυτών είναι ιδιαιτέρως κρίσιμο, δεδομένου ότι δεν είναι δυνατόν μία μεγάλη ναυτιλιακή χώρα, όπως η Ελλάδα, να έχει μια φθίνουσα τεχνική υποδομή. Σήμερα τα άλλοτε σφύζοντα από επιχειρηματική υγεία ελληνικά ναυπηγεία και οι επισκευαστικές βάσεις βρίσκονται σε ένα τέλμα, πλην μιας ή δύο εξαιρέσεων.

Για το μέλλον της ελληνικής επισκευαστικής βιομηχανίας μιλούν έγκυροι παράγοντες που αποκαλύπτουν και τα προβλήματα τα οποία αναστέλλουν την ανάπτυξη του κλάδου.



Τα έξι προβλήματα της Ναυπηγοεπισκευαστικής

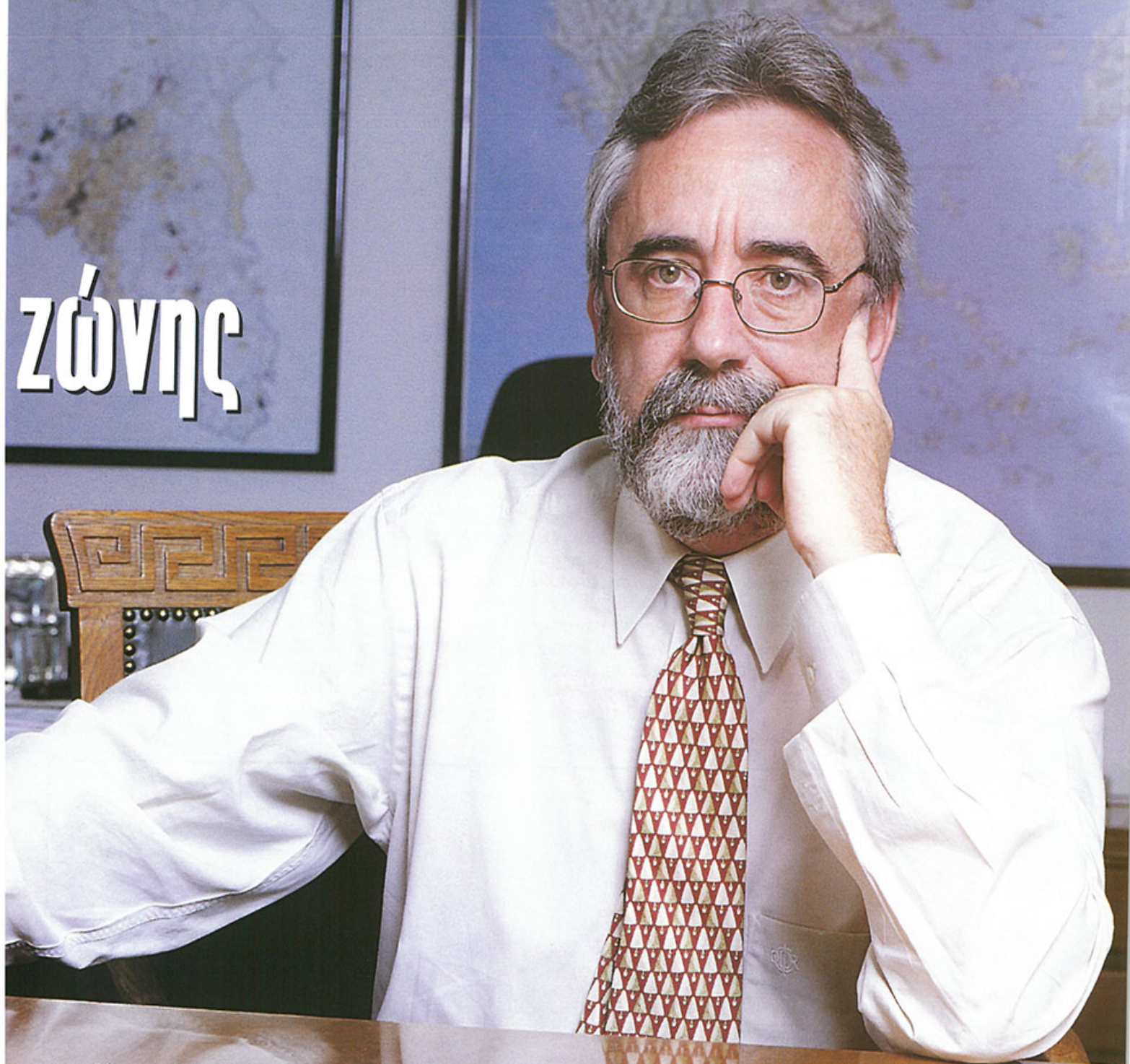
Άρθρο του Αλέξανδρου Καλαφάτη,
υφυπουργού Ανάπτυξης



ν γυρίζαμε 155 χρόνια πίσω και περιδιαβίναμε τις αδιαμόρφωτες παραλίες του Πειραιά, θα συναντούσαμε το πρώτο ναυπηγείο, το οποίο ιδρύθηκε το 1846 από τον Αντώνη Κοηλούδη. Τότε, ίσως χρειαζόταν τολημηρή φαντασία για να διανοηθεί κάποιος τη μετέπειτα εξέλιξη, τη μετατροπή των ειδυηλιακών παραθαλάσσιων τοπίων σε μια σφύζουσα ναυπηγική βιομηχανία. Μηχανουργεία, μικρά ναυπηγεία, δεξαμενές άρχιζαν να εμφανίζονται σταδιακά, ενώ από τα μέσα της δεκαετίας του 1920 άρχισαν να κτίζονται τα πρώτα κρηπιδώματα.

Τη μεταπολεμική περίοδο η περιοχή εξελίσσεται σε μια σύγχρονη, δυναμική ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη, στην οποία δραστηριοποιούνται εκατοντάδες μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις του κλάδου και χιλιάδες ικανοί εργατοτεχνίτες. Παράλληλα αναπτύσσονται διαφό-

ζώνης



ρων ειδών αναγκαίες υποδομές, μεταξύ των οποίων προεξάρχουσα θέση έχουν οι μόνιμες και οι πλωτές δεξαμενές του ΟΛΠ. Τα χρόνια της ακμής, όμως, διαδέχθηκαν τα χρόνια της παρακμής, ιδιαίτερα την τελευταία δεκαετία. Όσο η Ζώνη αναπτυσσόταν και υπήρχαν δουλειές τα πράγματα φαίνονταν να πηγαίνουν κατ' ευχήν, ταυτόχρονα όμως συσσωρευόταν προβλήματα τα οποία δεν έβρισκαν λύση. Αυτά τα προβλήματα βρέθηκαν στο προσκήνιο, όταν η κρίση της ναυπηγικής βιομηχανίας χτύπησε την πόρτα της χώρας μας. Οι αναδουλειές οδήγησαν στην ανεργία, στην κρίση των επιχειρήσεων, στην απομάκρυνση των πηλοκτετών από τη Ζώνη. Από το 1995 όλοι οι φορείς της περιοχής με το συντονισμό της κυβέρνησης εκπόνησαν σχέδιο σειράς οργανωμένων παρεμβάσεων που είναι γνωστές ως τα «26 σημεία». Ήδη τα περισσότερα από τα σημεία αυτά έχουν υλοποιη-

θεί ή υλοποιούνται. Παραμένουν όμως ακόμη θεμελιώδη προβλήματα, μεταξύ των οποίων κυρίαρχο ρόλο κατέχουν τα εξής: Πρώτον, η ύφεση στη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, που πλήττει όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η ύφεση οφείλεται στον αθέμιτο ανταγωνισμό που υφίστάμεθα από χώρες εκτός Ένωσης και κυρίως την Κορέα και την Κίνα. Το ζήτημα ξεπερνάει τα σύνορα της χώρας μας και αποτελεί σημαντικό πρόβλημα για την ίδια τη ναυπηγική βιομηχανία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στα Συμβούλια Υπουργών της οποίας κατ' επανάληψιν συζητούνται μέτρα αντιμετώπισης της κρίσης. Δεύτερον, η συνεργασία των εμπλεκόμενων περί τη ναυπηγοεπισκευαστική φορέων δεν είναι η καλύτερη. Φαίνεται πως πηλοκτετές, εφοπλιστές, επιχειρήσεις της Ζώνης, εργαζόμενοι δεν βρίσκουν τη χρυσή τομή συνεργασίας για την αποτελεσματική αντιμετώπιση

της κρίσης προς κοινό όφελος. Τρίτον, το ανύπαρκτο θεσμικό πλαίσιο μέχρις πρότινος. Στη Ζώνη επικρατεί ένα είδος ημι-παρανομίας, σταξίας, ληψυργίας έξω από θεσμοθετημένους κανόνες. Όλα αυτά επιτείνουν την κρίση. Τέταρτον, τα οικονομικά προβλήματα των επιχειρήσεων. Πολλές από τις επιχειρήσεις, λόγω της κρίσης, αντιμετωπίζουν οικονομικά προβλήματα που πολλές φορές τις οδηγούν σε επαγγελματικά αδιέξοδα. Ευεργετικές ρυθμίσεις που έγιναν στο πρόσφατο παρελθόν από την Πολιτεία δεν αξιοποιήθηκαν από τις επιχειρήσεις. Πέμπτον, τα διαρθρωτικά - οργανωτικά προβλήματα. Οι περισσότερες επιχειρήσεις που ενεργοποιούνται στη Ζώνη βρίσκονται υπό το καθεστώς του Π.Δ. 84/84 είναι μικρές, δεν εκσυγχρονίζονται, με αποτέλεσμα να μένουν έξω από τις εξελίξεις και να μην μπορούν να



τις αντιμετωπίσουν.

Έκτον, η χαμηλή ανταγωνιστικότητα. Για πάρα πολλούς λόγους η ανταγωνιστικότητα στη Ζώνη είναι περιορισμένη, με συνέπεια να χάνονται πολλές δουλειές προς τους ανταγωνιστές. Παρ' όλα αυτά, το μεγάλο πλεονέκτημα της Ζώνης είναι η αναμφισβήτητη υψηλή τεχνική και μεγάλη εμπειρία που συχνά είναι περιζήτητη, όχι μόνο στη χώρα μας αλλά και έξω από αυτήν. Σήμερα τα πράγματα στην περιοχή έχουν καλύτερες προοπτικές. Έχει ολοκληρωθεί το θεσμικό πλαίσιο του ν. 2642/98 για τη λει-

τουργία της Ζώνης, με βάση το οποίο μπαίνει ευταξία. Το πλαίσιο αυτό πρέπει να ενεργοποιηθεί και να γίνει σεβαστό από όλους.

Εκ παραλήληθου η κυβέρνηση προωθεί με ταχείς ρυθμούς την τροποποίηση του Π.Δ.

84/84. Με αυτόν τον τρόπο δίνεται η ευκαιρία προσαρμογής - νομιμοποίησης - εκσυγχρονισμού σε όσες επιχειρήσεις το έχουν ανάγκη. Οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις της Ζώνης, συμμορφούμενες προς το νέο ολοκληρωμένο θεσμικό πλαίσιο, μπορούν να αξιοποιήσουν τα πολλαπλά προγράμματα της Πολιτείας που αφορούν σε ενισχύσεις για τον τεχνολογικό εκσυγχρονισμό, την αναδιάρθρωση, την εισαγωγή στην ηλεκτρονική αγορά, την πιστοποίηση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών. Ο δρόμος της επιβίωσης και της ανάπτυξης ίσως πρέπει να περάσει αναγκαστικά μέσα από τη συνέργεια - συμμαχία (clusters) των επιχειρήσεων, μεγιστοποιώντας έτσι τα επιτεύγματά τους. Οι επιχειρήσεις της Ζώνης σύντομα θα έχουν στο πλευρό τους ένα νέο σύμμαχο, τον εγγυοδοτικό φορέα, ο οποίος θα συνδράμει αποτελεσματικά τη δανειοληπτική ικανότητά τους. Πολύ θετικό επίσης είναι το γεγονός της απο-

περότωσης του βιοτεχνικού πάρκου Σχιστού, που είναι έτοιμο να υποδεχθεί επιχειρήσεις του κλάδου αυτού.

Η θετική εξέλιξη της πώλησης του Ναυπηγείου Σκαρμαγκά μπορεί να σημάνει την τόνωση της ναυπηγικής βιομηχανίας στο σύνολό της, και προφανώς από το γεγονός αυτό ενισχυμένη θα βγει και η Ζώνη του Περάματος. Εξάλλου, η παρατηρούμενη, έστω και αμυδρά, ανάκαμψη του κλάδου από την πολυετή ύφεση δίνει συγκρατημένη αισιοδοξία προς όλη τις κατευθύνσεις.

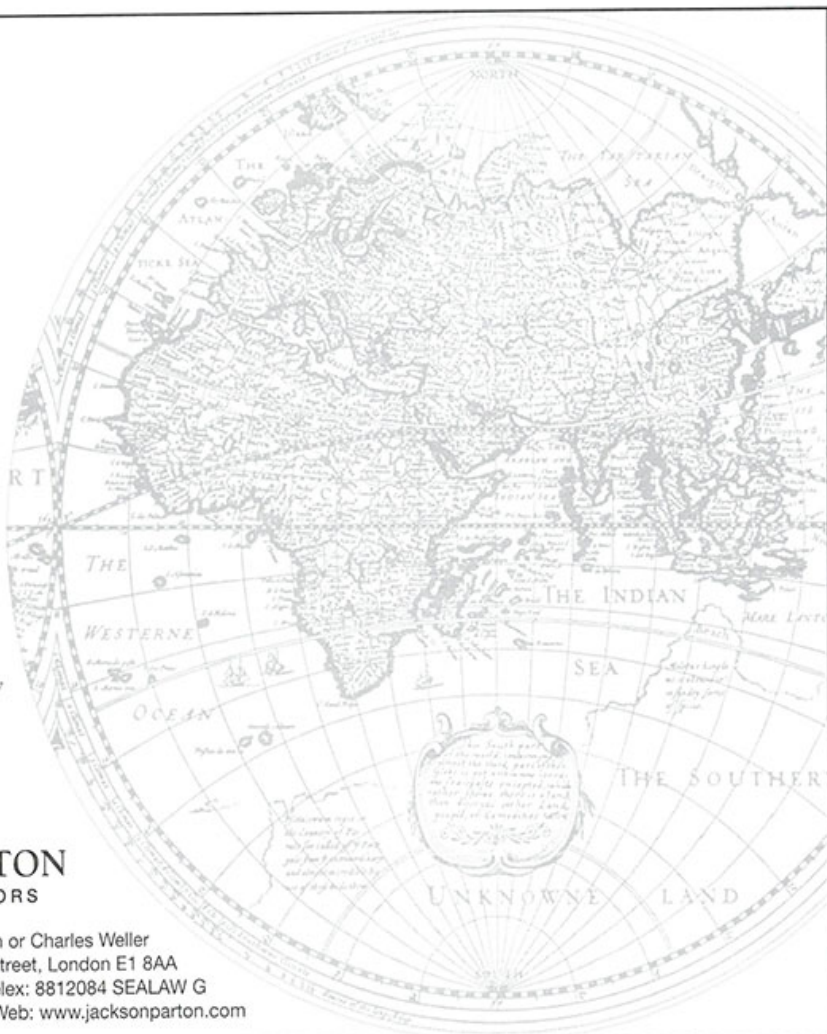
Όλα τα ανωτέρω αποτελούν οπωσδήποτε θετικές παραμέτρους, που όμως κινδυνεύουν να μηδενισθούν αν όλοι οι παράγοντες που σχετίζονται με τη ναυπηγοεπισκευαστική δεν βρουν κοινή γλώσσα για να συνεννοηθούν. Είναι αδήριτος ανάγκη η συνεργασία προς κοινό όφελος των εφοπλιστών, των επιχειρηματιών, των εργαζομένων. Η αποτελεσματική και αξιόπιστη διαβούλευση μεταξύ τους μπορεί και πρέπει να αποτελέσει το θεμελιώδη συντελεστή για ένα καλύτερο αύριο στη Ζώνη, για μια πιο αισιόδοξη προοπτική για την ελληνική ναυπηγική βιομηχανία.

*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



MODERN TECHNOLOGY AND QUALITY SERVICE



HALKITIS URANIA BOATYARD S.A.



Capable technicians and an experienced workforce are there to ensure quality service and the best results ranging from cleaning and high pressure wash works to full paintwork including polishing and waxing, engineering, electrical, steel, carpentry and plumbing.

The only hoisting crane in Greece guaranteeing quick and safe lifting/lowering of boats.

MAXIMUM CAPACITY

WEIGHT: 280 TONS

LOA: 45 METERS

BREADTH MOULDED: .. 9 METERS

DRAFT: 5,20 METERS



SINCE 1922

HALKITIS URANIA BOATYARD S.A.

104-6 DIMOKRATIAS AVE., 188 36 PERAMA, PIRAEUS

TEL.: (01) 4410.182 - 4020.256, FAX: (01) 4020.262

A portrait of Giannis Michtas, a man with dark hair and a beard, wearing a dark suit jacket over a light blue shirt. He is looking slightly to the right with a thoughtful expression. The background is a blurred indoor setting.

Να ενώσουν τις δυνάμεις τους τα ελληνικά ναυπηγεία

Συνέντευξη
του Γιάννη Μίχα,
προέδρου του Εργατικού
Κέντρου Πειραιά,
στον Νάσο Πουλακίδα

Ναυπηγική βιομηχανία: ένας πολυσήμαντος κλάδος για την Ελλάδα και τον Πειραιά. Ποια είναι η εικόνα του τα τελευταία χρόνια;

Η ναυπηγική βιομηχανία είναι ένας σημαντικός τομέας για τη χώρα και ειδικά για την ευρύτερη περιοχή του Πειραιά, με τεράστιες αναπτυξιακές δυνατότητες.

Από τις αρχές της δεκαετίας του 1990 για μια σειρά λόγων, που άπτονται των διεθνών ανακατατάξεων αλλιά και εγχώριων αδυναμιών, αυτός ο κλάδος της βαριάς βιομηχανίας γνώρισε μια μεγάλη κρίση, με εξαιρετικά δυσμενείς συνέπειες για τους εργαζομένους και χιλιάδες μικρομεσαίες επιχειρήσεις. Όμως, τα τελευταία χρόνια άρχισε μια αντίστροφη πορεία, με αφετηρία τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη των δύο μεγαλύτερων ναυπηγείων, των Σκαρामαγκά και Ελευσίνας.

Αυτή η καινούργια πορεία συμπάρεσσε τις μεσαίου μεγέθους μονάδες, αλλιά και πολλή από τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις του κλάδου που βρίσκονται πλέον σε τροχιά εκσυγχρονισμού.

Η ανάκαμψη αυτή οφείλεται αρχικά στο γεγονός ότι πολλή ναυτιλιακές εταιρείες έχουν αρχίσει να εμπιστεύονται για τις επισκευές, μετασκευές και σιγά-σιγά για κατασκευές, τα ελληνικά ναυπηγεία. Έτσι, αρχίζει να παρατηρείται μια μικρή, αλλιά ελπιδοφόρα αύξηση της απασχόλησης για τους εργαζομένους στη ναυπηγική βιομηχανία, που σύμφωνα με έρευνα του υπουργείου Ανάπτυξης φτάνουν στο 1,1% του εργατικού δυναμικού.

Επίσης, το υπουργείο Εθνικής Άμυνας, και ειδικά το Πολεμικό Ναυτικό, εμπιστεύεται και αναθέτει στα ελληνικά ναυπηγεία την υλοποίηση των εξοπλιστικών προγραμμάτων του.

Συνετέλεσαν και κάποιοι άλλοι παράγοντες στην ανάκαμψη;

Στην ανάκαμψη συνετέλεσαν σε μεγάλο βαθμό η ευελιξία που επέδειξαν οι επιχειρήσεις, τα ανταγωνιστικά τιμολόγια, που διαμορφώθηκαν εξαιτίας της τελευταίας υποτίμησης της δραχμής, αφού, όπως είναι γνωστό, οι συναλλαγές με τις ναυτιλιακές εταιρείες γίνονται σε δολάρια, ενώ αποδείχτηκε ευνοϊκό για εμάς ότι τα ναυπηγεία άλλων ανταγωνιστικών κρατών, όπως η Τουρκία, υπέστησαν το τελευταίο διάστημα σοβαρή «καθίζηση» διότι μετά τις θρόες ιδιωτικοποιήσεις που έγιναν, υπήρξε αύξηση των τιμών των εργασιών με αποτέλεσμα να χάσουν το ισχυρότερο «όπλο» τους.

Επίσης, σημαντικό βήμα, που αντέστρεψε το κλίμα, ήταν και η υπογραφή συμφωνίας μεταξύ των ναυπηγείων Σκαρामαγκά και της εταιρείας Στρίντζη για την κατασκευή δύο υπερσύγχρονων ταχύπλοων επιβατηγών

πλοίων, για την οποία συνέβαλε και το υπουργείο Ανάπτυξης. Επίσης, το υπουργείο Εθνικής Άμυνας ανέθεσε σημαντικό μέρος του εξοπλιστικού του προγράμματος στα ναυπηγεία Σκαρामαγκά.

Αρκούν τα όσα έχουν γίνει μέχρι σήμερα; Υπάρχουν ελλείψεις και τι προτείνετε;

Είμαστε ακόμη στην αρχή για να εφισχάσουμε και να επαναπαυτούμε. Εάν δεν θέλουμε αυτή η ανάπτυξη να είναι πρόσκαιρη και επιφανειακή, απαιτείται η λήψη μέτρων, ώστε η ναυπηγική βιομηχανία να μπει σε αναπτυξιακή τροχιά, να εκσυγχρονιστεί, να γίνει ανταγωνιστική και να αναπτύσσεται διαρκώς. Όμως, επειδή η ναυπηγική βιομηχανία είναι μια παγκοσμιοποιημένη δραστηριότητα και οι εξελίξεις στον κλάδο απασχολούν ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση, το επίκεντρο της προσοχής μας θα πρέπει να εστιαστεί στις Βρυξέλλες και εκεί χρειάζεται να αναληφθούν πρωτοβουλίες από την κυβέρνηση, ώστε μέσα στο έτος να υπάρξει απόφαση του αρμοδίου Συμβουλίου Υπουργών για συνέχιση των επιδοτήσεων, τουλάχιστον μέχρι την 31η Δεκεμβρίου του 2003, όπως ζήτησε, πρόσφατα, και με ψήφισμά του το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.

Αυτό είναι απολύτως αναγκαίο, όχι μόνο για τα ελληνικά ναυπηγεία αλλιά γενικότερα για τα ευρωπαϊκά, που σύμφωνα με την τελευταία έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την κατάσταση της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας εξακολουθούν να υφίστανται τον αθέμιτο ανταγωνισμό των ναυπηγείων της Νοτίου Κορέας, τα οποία κατέκτησαν το πρώτο 8μηνο του 2000 το 40% του συνόλου των νέων παραγγελιών.

Όμως, δυστυχώς, η Επιτροπή καταναλώνεται μόνο σε εκθέσεις που διαπιστώνουν το πρόβλημα και περιγράφουν τις στελέσφορες προσπάθειές της για να «συνεργαστεί» η Κορέα και επιμένει να αρνείται κάθε συνέχιση των επιδοτήσεων.

Σε αυτήν την κατάσταση πρέπει να δώσει ένα τέλος το Συμβούλιο Υπουργών υιοθετώντας τις προτάσεις του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, και εκεί χρειάζεται να δώσει τη «μάχη» της η Ελληνική Κυβέρνηση.

Ποιες επιδοτήσεις πιστεύετε ότι πρέπει να δοθούν;

Αρχικά, πρέπει να υπάρξει ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα χορήγησης, από ελληνικές τράπεζες, ευνοϊκών χρηματοδοτήσεων για την κατασκευή πλοίων σε ελληνικά ναυπηγεία, όπως γίνεται σε όλα τα ευρωπαϊκά κράτη. Επίσης, η κυβέρνηση θα πρέπει να ασκήσει πιέσεις στην Ε.Ε. για να αποφασίσει να συνεχισθεί η χορήγη-

Αν κυβέρνηση – εργοδότες και εργαζόμενοι αναγνωρίσουν τις ευθύνες τους και προσδιορίσουν τους ρόλους τους, τότε η ανάπτυξη της ναυπηγικής βιομηχανίας είναι εφικτή. Τίνος ισχυρισμός είναι; Του προέδρου του Εργατικού Κέντρου Πειραιά Γιάννη Μίχα, ενός ανθρώπου που επί σειρά ετών έχει ασχοληθεί με το συγκεκριμένο θέμα, διαθέτοντας γνώσεις και εμπειρία.

Ο κ. Μίχας πιστεύει στο ελληνικό εργατικό δυναμικό και στη συνέντευξή του στα «Ναυτικά Χρονικά» αναφέρεται στις παραγγελίες του Πολεμικού Ναυτικού στα ελληνικά ναυπηγεία, στους παράγοντες που έχουν συμβάλει στη μικρή ανάκαμψη της ναυπηγικής βιομηχανίας, στις ελλείψεις που υπάρχουν, στις επιδοτήσεις και σε άλλες παραμέτρους.



Η ναυπηγική βιομηχανία

είναι ένας σημαντικός τομέας

για τη χώρα

και ειδικά για την ευρύτερη

περιοχή του Πειραιά.

με τεράστιες

αναπτυξιακές δυνατότητες

ση κρατικών επιδοτήσεων για τις κατασκευές πλοίων (όπως ίσχυε σε ποσοστό 9% επί του συμβολαίου), τις επισκευές και μετασκευές (4,5%). Επί πλέον, να υλοποιηθεί η κυβερνητική δέσμευση για χορήγηση κινήτρων που θα συμβάλουν στον εκσυγχρονισμό των επιχειρήσεων της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης, ώστε να γίνουν περισσότερο ανταγωνιστικές. Ακόμη, να εξεταστεί η δυνατότητα επιδότησης με 22,5% του κόστους επένδυσης για την ανασυγκρότηση ορισμένων ναυπηγείων, ενώ θα πρέπει να δοθούν συγκεκριμένες ενισχύσεις για:

- Αναδιάρθρωση επιχειρήσεων για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας.
- Περιφερειακές επενδύσεις για την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό υφιστάμενων ναυπηγείων με στόχο τη βελτίωση της παραγωγικότητας.
- Έρευνα και ανάπτυξη, οι οποίες μπορούν να εγκρίνονται σύμφωνα με το κοινοτικό πλαίσιο.
- Επενδύσεις για καινοτομία, που είναι μια νέα μορφή ενισχύσεων και μπορεί να χορηγηθεί μέχρι το 10% του κόστους για δαπάνες σχετικά με το καινοτόμο σχέδιο.
- Δαπάνες περιβαλλοντικής προστασίας.

Δηλαδή, μόνο με επιδοτήσεις και ενισχύσεις μπορεί να αναπτυχθεί η ναυπηγική βιομηχανία;

Όχι. Χρειάζεται η συμβολή όλων για να έχουμε θετικά αποτελέσματα. Μιλάμε για ένα τρίπτυχο κυβέρνηση - εργοδότες - εργαζόμενοι. Όλοι πρέπει να αναγνωρίσουν τις ευθύνες τους, να προσδιορίσουν τους ρόλους τους και να προβούν στις απαιτούμενες ενέργειες με γενναία βήματα, αποφασιστικότητα και φυσικά με συγκεκριμένο στρατηγικό σχεδιασμό. Πιο συγκεκριμένα, η κυβέρνηση θα πρέπει να γίνει περισσότερο τολμηρή και αποφασιστική όσον αφορά τις χρηματοδοτήσεις νέων κατασκευών σε ελληνικά ναυπηγεία. Να υλοποιηθεί το νομοσχέδιο για το Μντρώο Ναυπηγοεπισκευαστικών Επιχειρήσεων και να ληφθούν γενναίες αποφάσεις για τη βελτίωση της υποδομής της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης. Από την άλλη, οι επιχειρηματίες της ζώνης θα πρέπει να καταλάβουν ότι ο εκσυγχρονισμός των επιχειρήσεών τους είναι μονόδρομος και πως εάν δεν ενώσουν τις δυνάμεις τους, δεν θα καταφέρουν να επιβιώσουν στο δύσκολο και ανταγωνιστικό περιβάλλον της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας.

Από τη δική μας πλευρά, οι εργαζόμενοι θα πρέπει να συνειδητοποιήσουμε ότι απαιτείται καλύτερη εκπαίδευση, περισσότερη εξειδίκευση, μεγαλύτερη παραγωγικότητα και σύγ-

χρονοι τρόποι επίλυσης των προβλημάτων που αντιμετωπίζουμε ως κλάδος.

Ειδικά από τους πλοιοκτήτες περιμένουμε να αποφασίσουν να επισκευάσουν και να κατασκευάσουν ακόμη περισσότερα πλοία τους σε ελληνικά ναυπηγεία, διότι έχει πλέον επιβεβαιωθεί ότι οι εργασίες που γίνονται στη χώρα μας δεν υπολείπονται σε τίποτα αυτών, που γίνονται στα άλλα ευρωπαϊκά ναυπηγεία.

Ποια η θέση του ελληνικού ναυπηγικού δυναμικού σε αυτές τις εξελίξεις; Θα μπορέσει να σταθεί αντάξιο των απαιτήσεων που διαμορφώνονται σε παγκόσμιο επίπεδο;

Φυσικά, αρκεί να εκμεταλλευτούμε τις ευκαιρίες που δίνονται μέσα από την παγκόσμια συγκυρία στον κλάδο. Γι' αυτό πρέπει να εξετασθεί ιδιαίτερα το θέμα της εξειδίκευσης των μονάδων.

Αυτή τη στιγμή, οι κατασκευές που μπορούν να κρατήσουν σε ανταγωνιστικά επίπεδα τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία είναι οι εξειδικευμένες, όπως τα κρουαζιερόπλοια και τα πολεμικά σκάφη. Αυτό πρέπει και εμείς, όλοι οι εμπλεκόμενοι να το αντιληφθούμε και να κινηθούμε σε αυτή την κατεύθυνση, έτσι ώστε το ελληνικό ναυπηγικό δυναμικό να εισέλθει σε μια δυναμική και εξελισσόμενη αγορά αποκτώντας εξειδίκευση. Χρειάζεται, όμως, υπομονή και επιμονή. Πρέπει να υπάρξουν επιμορφωτικά προγράμματα, τα οποία θα παρέχουν την τεχνογνωσία, νέες μεθόδους παραγωγής, θα καταρτίσουν τους Έλληνες και θα τους δώσουν τα απαραίτητα εφόδια ώστε να είναι σε θέση να ανταγωνιστούν τους Ευρωπαίους συναδέλφους τους. Ένα εκπαιδευμένο και εξειδικευμένο προσωπικό συνεπάγεται και μείωση του κόστους εργασίας και άρα μεγαλύτερη ευελιξία σε αντίξοες οικονομικές συνθήκες.

Η ναυπηγική βιομηχανία αποτελεί ένα συναγματοφόρο κλάδο για την εθνική οικονομία, αλλιά και έναν πνεύμονα ζωής για τους Έλληνες εργαζόμενους (απασχολεί πάνω από 40 χιλιάδες άτομα). Είναι υποχρέωση της Πολιτείας να εφαρμόσει μια στρατηγική με μακροπρόθεσμους στόχους, προκειμένου να έχουμε έναν τομέα ανταγωνιστικό και δυναμικό. Ήδη υπάρχει καθυστέρηση. Τα χρονικά περιθώρια στενεύουν και πρέπει από τη θεωρία να περάσουμε στην πράξη με σύνεση και υπευθυνότητα. Προτάσεις υπάρχουν, μελέτες έχουν γίνει, το μόνο που εκκρεμεί είναι η υλοποίηση των σχεδίων. Εάν θέλουμε να διατηρήσουμε αυτό τον κλάδο της βαριάς βιομηχανίας, οφείλουμε να προβούμε σε αποφασιστικές ενέργειες και να βαδίσουμε στο δρόμο της ανάπτυξης και της κερδοφορίας.

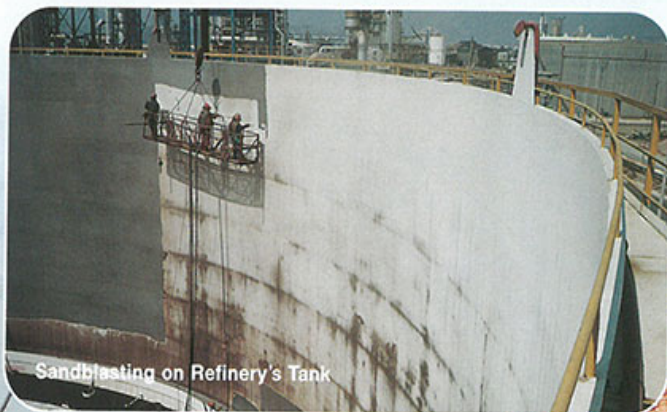
A Zisimopoulos & CO.

MARINE & INDUSTRIAL

Since 1978

SANDBLASTING-HYDROBLASTING-PAINTING-CLEANING

The specialists of protection on Metal Surfaces!



More than 55 operators for Sandblasting & Hydroblasting!



Accredited by the RYA



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

Tel: +301 4412004, Fax: +301 4416524

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



ΠΑΥΠΗΓΙΚΗ ΚΑΙ ΠΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Ματιές στην Ελλάδα και στον Κόσμο

Του Γ. Μπάνου

Γνωρίζω ότι το περιεχόμενο του παρόντος άρθρου είναι δυνατόν να προκαλέσει κάποια δυσαρέσκεια, συνέπεια της παράθεσης παρατηρήσεων και σχολίων που στηρίζονται σε εμπειρίες του συντάκτη και στην εξ αυτών συσσωρευμένη πείρα τριάντα και πλέον ετών στο χώρο της παγκόσμιας ναυπηγικής και επισκευαστικής βιομηχανίας. Η στεγνή γλώσσα της ρεαλιστικής αντιμετώπισης τέτοιων θεμάτων, χωρίς εξωραϊσμούς και περιττά ψιμύθια, συχνά δεν γίνεται δεκτή, κάποτε ούτε καν κατανοητή και, όπως είναι φυσικό, προκαλεί αντιδράσεις.

Το άρθρο αποτελεί συμπλήρωμα του αφιερώματος των «Ναυτικών Χρονικών» στην ελληνική ναυπηγική βιομηχανία και σκοπό έχει την αντιπαράθεσή της (όχι κατ' ανάγκην με την έννοια της αντίθεσης) προς τα αλλού συμβαίνοντα με απώτερη επιδίωξη την εκ της συγκρίσεως εξαγωγή τυχόν χρησίμων συμπερασμάτων.



ς ρίξουμε μια ματιά στο σημερινό κόσμο και ας επισημάνουμε τις χώρες όπου ευδοκίμει η ναυπηγική (κατασκευαστική) βιομηχανία. Ο μη ειδικός ασφαλώς θα εκπληγεί διαπιστώνοντας ότι ανάμεσα στις περίπου 200 χώρες που αποτελούν

τον ΟΗΕ, μόλις έξι ή επτά μπορεί να θεωρηθούν πράγματι αξιόλογες στον τομέα της ναυπηγικής συμβατικού τύπου εμπορικών πλοίων, ενώ οι τρεις πρώτες εξ αυτών συγκεντρώνουν άνω του 75% των παγκοσμίων παραγγελιών. Ασφαλώς δεν είναι σύμπτωση το ότι και οι τρεις βρίσκονται στο γεωγραφικό χώρο της Άπω Ανατολής και έχουν πολλή κοινά ιστορικά, πολιτισμικά και κοινωνιοοικονομικά στοιχεία. Εύκολα είναι κατανοητό ότι αναφέρομαι στις Κορέα, Ιαπωνία και Κίνα, ενώ, αν και διαθέτει τα αυτά σχεδόν χαρακτηριστικά, η Ταϊβάν, λόγω μεγέθους, είναι ποσοτικά αμελητέα. Έξω από το χώρο της Άπω Ανατολής, διακρίνουμε δύο μόνο χώρες της Ευρώπης (Πολωνία και Κροατία), που συγκεντρώνουν μάλιστα ασήμαντο ποσοστό - και μετά το έρεβος!..

Στον τομέα των επισκευών υπάρχει κάποια απόκλιση που αποδυναμώνει τη σημασία των παραπάνω στοιχείων στη διαμόρφωση των σχετικών μεγεθών. Εδώ παρεμβάλλεται ο γεωγραφικός παράγων, αφού κριτήριο επιλογής του ναυπηγείου είναι και η θέση του προς επισκευή πλοίου, που συχνά ταυτίζεται με τα οικονομικά και διαμετακομιστικά κέντρα (Βόρεια Ευρώπη, Ανατολικές Ακτές ΗΠΑ) ή την από οικονομική ή και λειτουργική άποψη ευκολία προσέγγισης (Σιγκαπούρη).

Στους τομείς των μη συμβατικών κατασκευών (επιβατηγά, κρουαζιερόπλοια, ταχύπλοα, βοηθητικά σκάφη κ.λπ.) οι οικονομικά και τεχνολογικά ανεπτυγμένες χώρες της Ευρώπης διατηρούν ακόμη την πρωτοπορία, αν και ο χρόνος φαίνεται να οδηγεί προς ισοπέδωση που τείνει να μεταβιβάσει μέρος της δραστηριότητας προς την Ανατολή.

Αν τώρα θελήσουμε να ερευνήσουμε τους λόγους της με τη μια ή την άλλη μορφή ανάπτυξης της κατασκευαστικής ή και επισκευαστικής ναυπηγικής σε όλες τις παραπάνω εκδοχές, εύκολα θα διακρίνουμε την ύπαρξη μιας ή περισσότερων παραμέτρων που μπορούν να συμπυκνωθούν στα εξής:



— Κοινωνίες οργανωμένες στη βάση συναντίληψης που εδράζεται είτε στην ατομική ανάπτυξη του ατόμου (Ευρώπη) είτε στην παραδοχή της προτεραιότητας του συλλογικού έναντι του ατομικού συμφέροντος (Απω Ανατολή). Μεγάλη σημασία εν προκειμένω έχει η συνέπεια με την οποία οι παραπάνω ιδιότητες εκφράζονται και μετουσιώνονται σε πράξη.

— Τεχνολογική ανάπτυξη ή και δυνατότητα εισαγωγής και αποτελεσματικής εφαρμογής ξένης τεχνολογίας με σοβαρό ποσοστό προστιθέμενης αξίας.

— Ευρεία «εσωτερική αγορά» παρέχουσα αξιόλογο αγοραστικό δυναμικό, συμπληρωμα των εξαγωγικών ευκαιριών.

— Υποκείμενες μονάδες («supporting industries») κατασκευής και διάθεσης μηχανημάτων και εξαρτημάτων, παράλληλα με αριθμό υπεργολάβων.

— Χαμηλό, ανταγωνιστικό λειτουργικό κόστος, όχι κατ' ανάγκην με συμπίεση των αμοιβών όσο με την ορθολογική λειτουργία των συστημάτων παραγωγής.

— Ευνοϊκή γεωγραφική θέση.

Επιστρέφοντας στα καθ' ημάς, ας προσπαθήσουμε τώρα να ανιχνεύσουμε το βαθμό και την έκταση που η ελληνική κοινωνία ανταποκρίνεται στις προϋποθέσεις ανάπτυξης ναυπηγικής βιομηχανίας, όπως αυτές παραπάνω εκτίθενται:

1. Πολύ φοβούμαι ότι ο εγωκεντρισμός (έστω και με την καλή έννοια του όρου, που αποτελεί παράγωγο μακραιωνής φιλοσοφικής παράδοσης), ο σύμφυτος με τον ελληνικό χαρακτήρα, δεν επιτρέπει τη συλλογική δράση στο πλαίσιο κοινωνικών επιδιώξεων που αναφέρονται σε οικονομικούς στόχους. Η ελληνική ιδιοφυΐα βλέπει την οικονομική έκφραση σαν μέσο ατομικού πλούτισμού μάλλον παρά συλλογικής ευημερίας. Προτιμά την οδό της

έστω και ιδιόρρυθμης ατομικής πρωτοβουλίας από τις δεσμεύσεις μιας ορθολογικά προγραμματισμένης συλλογικής δράσης.

2. Για λόγους ιστορικούς, η ανάπτυξη των οποίων βρίσκεται πέρα από τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, η Ελλάδα δεν ευτύχησε να αναπτύξει τεχνολογία όπως αυτή σήμερα νοείται. Παράλληλα, η μεταπρατική νοοτροπία, η αντίληψη και η διαπίστωση ότι το εμπόριο οδηγεί στον πλούτισμό ευκολότερα και ασφαλέστερα από την παραγωγή, περιορίζει το ποσοστό της εντοπίας προστιθέμενης αξίας και συρρικνώνει τις δυνατότητες αύξησης της απασχόλησης. Λαμπρές εξαιρέσεις δεν αναιρούν, δυστυχώς, τον κανόνα.

3. Η απουσία αξιόλογης εσωτερικής αγοράς συνιστά ένα από τα πιο σοβαρά εμπόδια. Ίσως θα μπορούσε κάποιος εδώ να αντιπαράθεσει την εν δυνάμει ζήτηση επιβατηγών οχηματοπαγών πλοίων. Συγχρόνως, όμως, είναι υπερβολικά αισιόδοξο να περιμένει κανείς ότι στο δυνάμενο να προβλεφθεί χρόνο η ναυπηγοβιομηχανία μας θα είναι σε θέση να ανταγωνιστεί την ευρωπαϊκή και την ανατολική ναυπηγική. Τα λίγα πρόσφατα παραδείγματα δεν είναι πειστικά. Οι προσδοκίες ανάπτυξης μιας ευρωπαϊκής ενιαίας αγοράς στο πλαίσιο της Ενωμένης Ευρώπης δεν φαίνονται προς το παρόν να επαληθεύονται, τουλάχιστον στον υπό θεώρηση τομέα.

4. Η εν γένει βιομηχανική καθυστέρηση, σε στενό συνδυασμό με την απουσία εσωτερικής αγοράς, καθιστά την ανάπτυξη μονάδων παραγωγής μηχανημάτων και εξαρτημάτων προβληματική. Το ίδιο μπορεί βεβαίως να λεχθεί και στην ανάπτυξη της υπεργολαβίας, που αποκτά νόημα μόνο στη δυνατότητα παροχής υπηρεσιών σε πλείονες του ενός εργοδότες.

5. Το κόστος παραγωγής, μέρος του οποίου αποτελεί το σύστημα αμοιβών και συναφών

εκροών, αποτελεί άμεση συνάρτηση όλων σχεδόν των προτεθειών παραμέτρων. Στις περιπτώσεις νέων κατασκευών ποιότητας, εκεί όπου ο αυστηρός προγραμματισμός επιβάλλεται, ελάχιστα είναι δυνατόν να γίνουν. Οι κυκλοφορούσες ειδήσεις από τα λίγα διαθέσιμα παραδείγματα είναι άκρως αποθαρρυντικές.

6. Η γεωγραφική θέση της χώρας αποτελεί το πιο σημαντικό πλεονέκτημα. Αν σ' αυτό προστεθεί και η ύπαρξη μιας μεγάλης εφοπλιστικής κοινότητας που, όσο και αν διέπεται και υπακούει στο πνεύμα του παγκόσμιου ανταγωνισμού, δεν παύει να αισθάνεται στοργή και γοητεία για ό,τι ελληνικό, καθίσταται σαφές ότι δεν είναι όλα αρνητικά.

Τούτο όμως έχει κυρίως εφαρμογή στον τομέα των επισκευών, εκεί που η γεωγραφική θέση της χώρας, σε συνδυασμό με την κοινή παραδοχή ότι η επισκευή ενός πλοίου είναι πράξη ήσσονος σημασίας σε σχέση με μια ναυπηγική παραγγελία, οδηγούν ευκολότερα στη λήψη της σχετικής απόφασης. Λέγοντας αυτά πρέπει πάντα να έχουμε στο νου μας ότι στη γειτονιά μας υπάρχουν ανταγωνιστές με χαμηλό εργατικό κόστος, έτοιμοι να αρπάξουν κάθε ευκαιρία.

Φοβούμαι ότι το εκ των ανωτέρω εξαγόμενο συμπέρασμα δεν είναι και τόσο αισιόδοξο. Δεν διαγράφει προοπτικές ανάπτυξης αξιόλογης ναυπηγοβιομηχανίας στην Ελλάδα, ικανής να αντιμετωπίσει τον έξωθεν ανταγωνισμό, χωρίς επιδοτήσεις ή άθλιο είδος κοινωνικές θυσίες. Στο βαθμό, επομένως, που ευνοϊκές συνθήκες ή αδήριτες εθνικές ή κοινωνικές ανάγκες το επιτρέπουν ή το επιβάλλουν (αμυντικά προγράμματα ή και στήριξη τοπικών κοινωνιών), μπορούμε ίσως να θεωρήσουμε κάποια άκρως θελογισμένη ανάπτυξη της ναυπηγικής βιομηχανίας στην Ελλάδα με έμφαση στις επισκευές.

Θα σταθώ και θα κοιτάξω με κάπως διαφορετικό ύφος, αριθμό υπεργολάβων που ειδικεύονται σε κάθε είδους μετασκευές ή και επισκευές μικρού ή και μεσαίου μεγέθους, αυτών που ανταποκρίνονται στο γενικό όρο «Πέρασμα», που φύσει και μεγέθει συνιστούν βιοτεχνία μάλλον παρά βιομηχανία. Οφείλουμε όλοι σ' αυτές να διακρίνουμε ένα αξιόλογο έργο, ιδιαίτερα στους τομείς επισκευής και μετασκευής παιδιών επιβατηγών πλοίων. Πληροφορούμαι ακόμη, ότι και σε αυτόν τον τομέα ανανέωσης χάλυβος (steel renewal) πρόσφατα παρουσιάζουν αξιόλογες επιδόσεις όχι ευκαταφρόνητες.

Αυτά τα λίγα σαν συνεισφορά στη συζήτηση από ένα outsider, που βλέποντας τα πράγματα «απ έξω», ίσως τα βλέπει με μεγαλύτερη ενάργεια.



*ΑΙΟΦΗ - ΔΙΑΦΗΜΙΣΕΙΣ - ΑΠΟΠΛΟΥΣ τηλ.: 425713

MEGA: Great
Big
Vast

TECHNICA: Technology
Art
Expertise

Scope: Repairs
Conversions
Constructions

Service: High Technology
Quality Techniques
Quick Delivery
Excellent Co-operation
Reliable Result

Limitations: From tiny work to ...

PLEASE FILL IN
YOUR SPECIFICATION

and send it to us at our address below or to info@megatechnica.gr



ΜΕΓΑΤΕΧΝΙΚΑ Ε.Π.Ε

ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ & ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

ΛΕΩΦ. ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ 78 - 188 63 ΠΕΡΑΜΑ

ΤΗΛ.: (01) 44.10.311 - FAX: (01) 44.15.842



MEGATECHNICA LTD.

SLIPWAY

GENERAL SHIPS & INDUSTRIAL WORKS

78, DIMOKRATIAS AVE. - 188 63 PERAMA, GREECE

TEL.: +30 (1) 44.10.311 - FAX: +30 (1) 44.15.842

Please, visit us at our premises at Perama, or at our web site at
<http://www.megatechnica.gr>

Member of Marine Services S.A.
(Cluster of Companies)

Για την πληρέστερη ενημέρωση των αναγνωστών, παρουσιάζουμε το προφίλ αντιπροσωπευτικών εταιρειών, οι οποίες εξειδικεύονται, τόσο στο ναυπηγικό χώρο όσο και στο χώρο των γενικών επισκευών πλοίων. Οι συγκεκριμένες εταιρείες παρουσιάζονται με αλφαβητική σειρά:

A. ZISIMOPOULOS AND CO.



Η εταιρεία Α. Ζισιμόπουλος & Σία Ο.Ε. ιδρύθηκε το 1978 στο Πέραμα και εξειδικεύεται σε εργασίες υδροβολής, αμμοβολής, γενικών καθαρισμών πλοίων και εργοστασίων, χρωματισμών και δεξαμενισμών πλοίων, καθώς επίσης και σε εργασίες gas free.

Στα συγκριτικά πλεονεκτήματα των υπηρεσιών που προσφέρει η εταιρεία Α. Ζισιμόπουλος & Σία Ο.Ε., αναφέρονται το υψηλό επίπεδο ποιότητας εργασιών, οι ιδιαίτερα ανταγωνιστικές τιμές, η σχολαστική τήρηση των χρονοδιαγραμμάτων και, τέλος, η ευελιξία ανταπόκρισης σε εξειδικευμένες και απαιτητικές εργασίες.

Η εταιρεία απευθύνεται τόσο στην ελληνική όσο και στη διεθνή αγορά, επενδύοντας διαρκώς σε σύγχρονο μηχανολογικό εξοπλισμό και στις πλέον προηγμένες τεχνολογίες.

Πρωταρχικός στόχος της εταιρείας είναι η διαρκής μείωση του χρόνου εργασιών, σε συνδυασμό με τη μείωση του κόστους εργασιών και την ποιοτική βελτίωση των έργων που αναλαμβάνει.

Η θετική ανταπόκριση της αγοράς στην εταιρεία αποτυπώνεται στη συνεχή ανάπτυξη του κύκλου εργασιών της, ενώ επιστέγασμα αυτής της ποιοτικής συνέχειας και συνέπειας αποτελεί η πιστοποίηση κατά ISO 9002 από τον ABS Quality Evaluations Inc. αρ. πιστ. 35376.

Ποντίων 8, 188 63 Πέραμα, Πειραιάς
Τηλ.: 44.12.004, Fax: 44.16.524
Web site: www.zisimopoulos.gr, E-Mail: zisim@aias.gr

A. PASCHOS - K. KATSIKOPOULOS S.A.



Η εταιρεία ιδρύθηκε το 1976 από τον κ. Α. Πάσχο και τον κ. Κ. Κατσικόπουλο με στόχο να προσφέρει στους πλοιοκτήτες και σε όσους ασχολούνται με τη λειτουργία και τα προβλήματα των πλοίων, υψηλής στάθμης από απόψεως ποιότητας, επισκευαστικές και μετασκευαστικές/κατασκευαστικές εργασίες.

Οι εγκαταστάσεις της εταιρείας επιτρέπουν τη διεξαγωγή γενικών επισκευών σε κάθε τύπο ναυτικών μηχανών εσωτερικής καύσεως, κυρίων και βοηθητικών ατμοστροβίλων, βοηθητικών μηχανημάτων, την εκτέλεση πάσης φύσεως σιδηροκατασκευών, την επισκευή και αντικατάσταση σωληνίων κάθε τύπου δικτύου σωληνώσεων και τον καθαρισμό, αμμοβολή και βαφή των εσωτερικών ή εξωτερικών επιφανειών των πλοίων.

Εκτός από τις προαναφερθείσες βασικές εργασίες η εταιρεία σήμερα έχει επεκτείνει τις δραστηριότητές της, ώστε να αναλαμβάνει ανέγερση ικριωμάτων, για ίδιες εργασίες, επισκευή και καθαρισμό κάθε τύπου ατμοθεβήτων, έως και εργασίες αντικατάστασης μονώσεων. Η εταιρεία διαθέτει υψηλά εκπαιδευμένο εργατικό δυναμικό, το οποίο απασχολείται αν χρειαστεί και σε 24ωρη βάση, έτσι ώστε η εκτέλεση των επισκευαστικών εργασιών να επιτυγχάνεται γρήγορα και αποτελεσματικά ακολουθώντας υψηλές προδιαγραφές και σε ανταγωνιστικές τιμές για οποιονδήποτε τύπο ή μέγεθος πλοίου.

Έτσι, καλύπτονται ικανοποιητικά όλα τα τμήματα που αποτελούν μια πλήρη και σύγχρονη ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα, δηλαδή διαθέτουμε τμήματα σχεδίασης και μελετών, ελασματουργιών, μηχανικών εφαρμοστών, ηλεκτροσυγκολλητών, ηλεκτρολόγων, αμμοβολιστών, καθαριστών, ικριωμάτων και μανουβραδόρων.

Η εταιρεία «Α. Πάσχος - Κ. Κατσικόπουλος» παράγει προϊόντα και υπηρεσίες υψηλής ποιότητας στους πελάτες της στηριζόμενη στην υψηλή της τεχνολογία και μακροχρόνια πείρα στο ναυπηγοεπισκευαστικό τομέα. Η εταιρεία «Α. Πάσχος - Κ. Κατσικόπουλος» παρακολουθεί την απόδοσή της με συνεχή βελτίωση και αυστηρή συμμόρφωση με το διεθνές ανεγνωρισμένο πρότυπο ποιότητας ISO 9002.

Δερβενακίων 7, 185 45, Πειραιάς
Τηλ.: 46.11.626, Fax: (01) 46.32.185
E-Mail: pkgr@otenet.gr

CORAL LTD



Η εταιρεία δραστηριοποιείται στην ελληνική αγορά παρέχοντας υπηρεσίες στη ναυτιλία αλλά και στη βιομηχανία που έχουν σχέση με καθαρισμούς - αμμοβολές και υδροβολές υψηλής πίεσης (HP) + (UHP).

Ο συνδυασμός του έμπειρου επιστημονικού προσωπικού με τα σύγχρονα μηχανήματα αποτελούν εγγύηση για την εκτέλεση του έργου σε σύντομο χρονικό διάστημα, εφαρμόζοντας τις διεθνείς προδιαγραφές (ISO/BS/SSPC/NACE) και προσφέροντας οικονομοτεχνικές λύσεις.

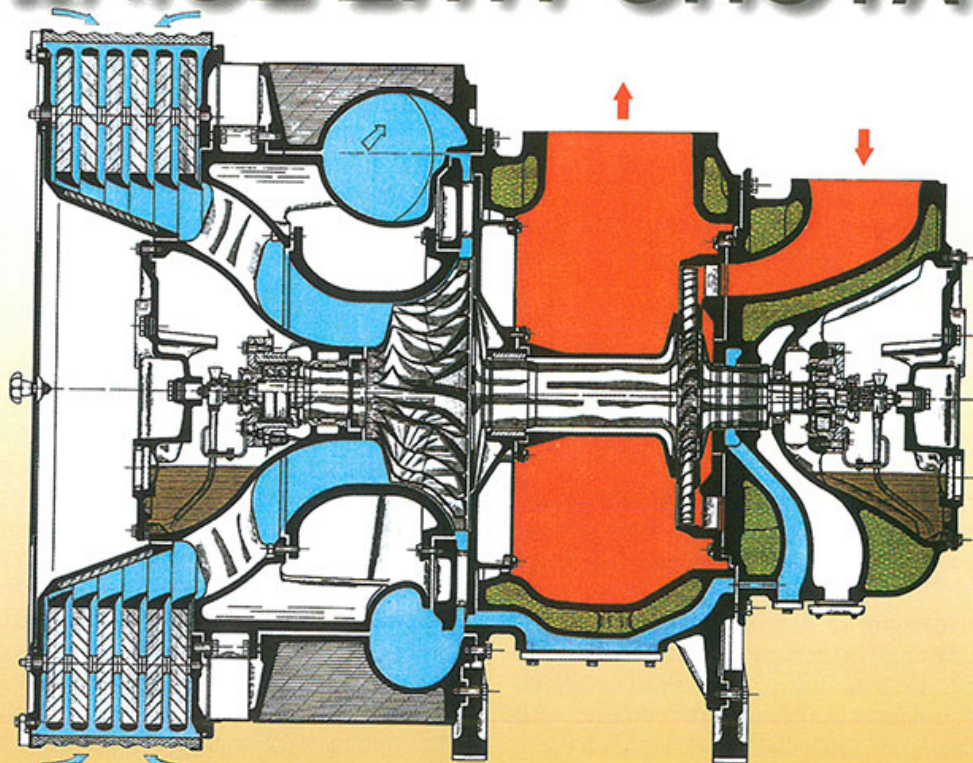
Σκοπός της εταιρείας είναι ο έλεγχος της διάβρωσης σε οιοδήποτε διαβρωτικό περιβάλλον της βιομηχανίας ή της ναυτιλίας, προσφέροντας στους πελάτες της ό,τι καλύτερο διαθέτει η αγορά από πλευράς μηχανημάτων υψηλής τεχνολογίας, όπως: Graco, Kamat, Hughes, Ingersoll, Rand-Atlas, Copco, Woma, Hammelman, Aqua Dyne κ.λπ. Λόγω δε της δυναμικότητάς της, μπορεί να προσφέρει επί εικοσιτετραώρου βάσεως τις υπηρεσίες της σε πολύ ανταγωνιστικές τιμές.

Φιλελλήνων 9, 185 36 Πειραιάς

Τηλ.: 42.94.354-5, Fax: 42.94.735

Web site: www.itel.gr/coral, E-Mail: coral@itel.gr

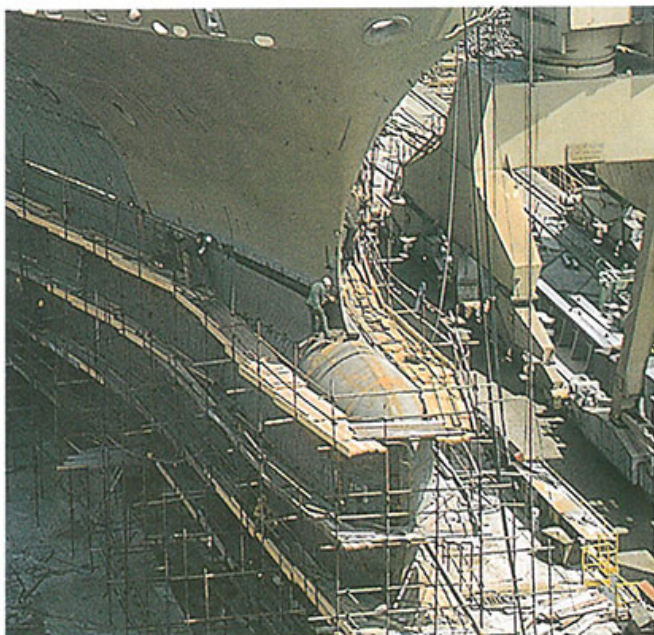
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΣ



ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ - ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ - TURBOCHARGERS

ΒΥΖΑΝΤΙΟΥ 2 - ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ - ΤΗΛ.: 4310968 - 4329059 - FAX: 4002598

CHRISTOU ASSOCIATES S.A.



Η εταιρεία Christou Associates S.A. ιδρύθηκε το 1982 από τη ναυπηγό κ. Καλλιόπη Λυριντζή και έκτοτε προσφέρει ανελλιπώς ένα ευρύ φάσμα τεχνικών υπηρεσιών στο ναυτιλιακό χώρο.

Η πολιτική της εταιρείας είναι η παροχή υπηρεσιών με ποιότητα, συνέπεια και αποτελεσματικότητα και προς τούτο ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στη στελέχωσή της με ικανό προσωπικό, υψηλής εκπαίδευσης και πείρας. Στην παρούσα φάση η εταιρεία στελεχώνεται από 12 άτομα εκ των οποίων οι 7 είναι διπλωματούχοι ναυπηγοί - μηχανολόγοι - μηχανικοί.

Οι δραστηριότητες της εταιρείας εστιάζονται κυρίως σε:

Νέες κατασκευές, επισκευές, μετασκευές (σύναξη προδιαγραφών, διαπραγματεύσεις και συμβόλαια, έγκριση σχεδίων, επίβλεψη/εκτέλεση συμβολαίου στα ναυπηγεία, δοκιμές παράδοσης).

Ναυπηγικές και μηχανολογικές μελέτες (υπολογισμοί εφεδρικής άντωσης και αντοχής σκάφους, μελέτη φόρτωσης και υπολογισμός γραμμής φόρτωσης κ.λπ.).

Εκπόνηση/πιστοποίηση εγχειριδίων, σχεδίων σύμφωνα με τους κανονισμούς του IMO (εγχειρίδια ευστάθειας και διαγωγής, διαχείρισης έρματος κ.λπ.).

Επιθεωρήσεις πλοίων. Τεχνική συνδρομή από πλευράς ευστάθειας και αντοχής για αντιμετώπιση έκτακτης ανάγκης πλοίου (Emergency Response).

Η εταιρεία έχει πιστοποιηθεί με το πιστοποιητικό ISO 9002 για τις υπηρεσίες της από τη SGS European Quality Certification Institute EESV και έχει μέχρι τώρα προσφέρει τεχνικές υπηρεσίες σε 170 περίπου πελάτες περίπου.

Η εταιρεία Christou Associates S.A. λειτουργεί υπό ενιαία δομή και οργάνωση με την QMS-Quality Maritime Services S.A., η οποία ιδρύθηκε το 1997, επίσης από την κ. Λυριντζή, και παρέχει εκπαίδευση και συμβουλευτικές υπηρεσίες στα διαχειριστικά συστήματα, και με κοινό στόχο τη διατήρηση της ασφάλειας στη θάλασσα και την προστασία του περιβάλλοντος.

Δοιράνης 139 & Σκρα, 176 73 Καλλιθέα
Τηλ.: 95.30.680, Fax: 95.31.120
E-Mail: qms@compulink.gr

DOULOPOULOS SHIPYARDS



Η ποιότητα κατασκευής, οι ανταγωνιστικές τιμές, οι εξαιρετικοί χρόνοι παράδοσης και οι ευνοϊκοί όροι πληρωμής έχουν εξασφαλίσει στα Ναυπηγεία Δουλόπουλος, τόσο την απόλυτη συνεργασία των γνωστότερων Ελλήνων και ξένων πλοιοκτητών όσο και την πρώτη - αξιοκρατικά - θέση στην ανάθεση σημαντικών έργων του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα (πλωτή δεξαμενή ΟΛΠ, ΑΓΕΤ-Ηρακλής, TITAN, Ελληνικά Ναυπηγεία, DANE-Golden Union S.A., Livanos, Ionina Management, Link Line, Efthim Shipping, Speco S.A., Aegeo Management). Με 3.500 τ.μ. ιδιόκτητες εγκαταστάσεις αξίας 0,6 δισ. δρχ. και 120-350 άτομα εξειδικευμένο επιστημονικό και τεχνικό προσωπικό, η ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα των Ναυπηγείων Δουλόπουλος αποτελεί την επιλογή 300 ναυτιλιακών και 40 εφοπλιστικών εταιρειών, καθώς και τη δίκαιη προτίμηση -ανάμεσο σε 20 εταιρείες του κλάδου- για την ανάληψη ιδιωτικών και δημοσίων έργων που ανταποκρίνονται πλήρως στις υψηλές προδιαγραφές που έχουν θεσπιστεί μέσω αδιάβιπτων διαγωνισμών (πρόσφατο παράδειγμα έργο πλωτής δεξαμενής ΟΛΠ).

Στη ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα Δουλόπουλος πραγματοποιούνται παντός είδους μετασκευές και επισκευές υψηλών προδιαγραφών. Η παρούσα δυναμικότητα είναι 780 πλοία που ολοκληρώθηκαν σε χρόνο-ρεκόρ, με την καλύτερη τεχνολογία και υπευθυνότητα υπό το management και τον αυστηρό έλεγχο εξειδικευμένων τεχνιτών, ναυπηγών και μηχανικών. Με ιδιόκτητο εξοπλισμό, εξειδικευμένο προσωπικό και εγκαταστάσεις διασ., τα Ναυπηγεία Δουλόπουλος συνεχίζουν την οικογενειακή παράδοση και παρά τα σημαντικά προβλήματα του κλάδου τους, καθιερώνονται κάθε μέρα ολόένα και περισσότερο στο διεθνή ναυπηγικό στίβο αλλά και στις απαιτήσεις των πελατών τους. Συνεχίζοντας την οικογενειακή παράδοση, τα Ναυπηγεία Δουλόπουλος διακρίνονται για τη φερεγγυότητα τους, τις υψηλές τους επιδόσεις και τη σταθερά ανοδική επιχειρηματική πορεία τους.

Η εταιρεία έχει πιστοποιηθεί με ISO 9001.

Λεωφ. Δημοκρατίας 58-60, 188 63 Πέραμα
Τηλ.: 44.14.423, Fax: 44.14.409

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

GMTH S.A.



Η εταιρεία GMTH S.A. ιδρύθηκε το 1980 και έχει ως επαγγελματικό σκοπό την επισκευή πλοίων και πάσης φύσεως μηχανουργικές εργασίες. Λόγω αύξησης του όγκου εργασίας, το 1984, η εταιρεία μεταγκαταστάθηκε σε ιδιόκτητους χώρους στον Πειραιά (1.500 τ.μ. και 1.000 τ.μ. αποθηκευτικούς χώρους) και στην Ε.Ο. Αθηνών - Κορίνθου (3.000 τ.μ.) και προχώρησε στην ίδρυση δύο νέων εταιρειών την ΚΟΜΕΤΑΛ ΕΠΕ με σκοπό την εισαγωγή & εμπορία μηχανουργικών υλικών & τη ναυτιλιακή εταιρεία New Generation Shipping S.A., η οποία αργότερα μετονομάστηκε σε GMA Maritime S.A.

Η εταιρεία GMTH, η οποία σημειωτέον είναι προ της αποκτήσεως του τίτλου ελέγχου ποιότητας ISO 9002, ασχολείται με πάσης φύσεως εργασίες επισκευής πλοίων, εντός και εκτός Ελλάδας, καθώς και με την κατασκευή και εμπορία ανταλλακτικών εξαρτημάτων. Επίσης, η GMTH είναι εξειδικευμένη στην αλλαγή στροφάλλων κ. μηχανών όπως Pielstick-Sulzer-FIAT κ.λπ. με δράση όχι μόνον εντός Ελλάδας αλλά και εκτός, όπως Σιγκαπούρη, Ντακάρ, Κέιπ Τάουν, Βουλγαρία κ.λπ.

Την ποιότητα της εργασίας της εταιρείας GMTH εγγυώνται το όριστα εκπαιδευμένο μόνιμο προσωπικό της, το οποίο ανέρχεται σε τριάντα πέντε τεχνικούς, ο τέλειος μηχανολογικός εξοπλισμός, ο οποίος περιλαμβάνει τόνους, φρέζες οριζοντίους και καθέτους, πλάνες, φρεζοδράπανα, δρόπανα, ηλεκτροπρίονα, ηλεκτροσυγκολλητές, δύο αυτόματους τόνους, CNC, Niles Numerik H-645 και Okuma LB-15 II M, ενώ την έγκαιρη και ασφαλή μεταφορά των εξαρτημάτων από και προς τα πλοία εγγυώνται τα πέντε ιδιωτικά φορτηγά μας: τα τρία των 1.000 χλγ., ένα 3.000 χλγ. και ένα φορτηγό 8.000 χλγ. Επίσης η εταιρεία GMTH διαθέτει και πλήρες μηχανογραφημένο λογιστήριο.

Αιγιάλεω 6, 185 45 Πειραιάς
Τηλ.: 46.33.914, Fax: 46.36.070
E-Mail: gmth.sa@hotmail.com

HALKITIS URANIA BOATYARD S.A.



Το ναυπηγείο HALKITIS ΓΙΟΥΡΠΑΝΙΑ Α.Ε. που εδρεύει στο Πέραμα, Λεωφ. Δημοκρατίας 104-106, από το 1926 είναι μια μονάδα οικογενειακής μορφής όπου συμμετέχουν τρεις οικογένειες, Χαλκίτης-Ν. Καβογιάννης-Τζανόπουλος, που διαρκώς εξελίσσεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις των καιρών.

Ενώ δηλ. πριν από μερικά χρόνια δούλευε με το παραδοσιακό σύστημα καρνάγιου (γλύστρα) εκσυγχρονίστηκε τσιμεντοστρώνοντας μια επιφάνεια 10.000 τ.μ., συμπεριλαμβανομένου και του Ναυπηγείου Γ. Τζανόπουλου, και εξοπλήθηκε με ειδικό γερανό από την Ιταλία ανυψωτικής ικανότητας 280 τόνων για ανέλκυση και μεταφορά σκαφών μήκους μέχρι και 46 μέτρων. Πρόσφατα το ναυπηγείο μας απέκτησε ένα μοναδικό στην Ελλάδα ειδικό τρέιλερ μοντέρνας τεχνολογίας και ανυψωτικής ικανότητας 120 τόνων για την ανεγέρση και ασφαλέστερη μετακίνηση των σκαφών εντός του ναυπηγείου.

Τα ανωτέρω μαζί με άλλα βοηθητικά μηχανήματα, αποθήκες, εργαστήρια, ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις, εγκαταστάσεις πυρόσβεσης, παροχές πεπιεσμένου αέρα, νερού κ.λπ. για κάθε σκάφος ξεχωριστά, σύμφωνα με τους κανόνες ασφαλείας των αρμόδιων υπουργείων, δημιουργούν μια αξιόμοχη μονάδα ικανή να συναγωνιστεί όχι μόνο την ελληνική αλλά και την ευρωπαϊκή αγορά.

Το ναυπηγείο μας δεξιομενίζει περί τα 200 σκάφη ετησίως και τα τελευταία 6 μόνο χρόνια έχει αναλάβει και εκτελέσει με πλήρη επιτυχία επισκευές σε αντίστοιχα σκάφη καθώς και ανακατασκευές μεγάλης εκτάσεως σε τουλάχιστον 20 σκάφη.

Το διοικητικό και τεχνικό προσωπικό του διαθέτει πείρα 5 έως 35 ετών, στη ναυτιλία, στο ναυπηγικό και επισκευαστικό τομέα. Ακολουθώντας δε τους κανόνες ασφαλείας, διαθέτει φύλλακες σε 24ωρη βάση, τεχνικό ασφαλείας κατά τη διάρκεια των εργασιών και προετοιμάζεται πυρετωδώς για την απόκτηση αντίστοιχου πιστοποιητικού ISO, καθώς και οι απαιτήσεις και η ζήτηση διαπιστευμένων ναυπηγείων και προσωπικού είναι πρωταρχικές απαιτήσεις για την επίτευξη των στόχων του ναυπηγείου εν όψει και της Ολυμπιάδας του 2004.

Λεωφ. Δημοκρατίας 104-106, 188 63 Πέραμα
Τηλ.: 40.20.214 - 44.10.182, Fax.: 40.20.262
E-mail: halura@hol.gr



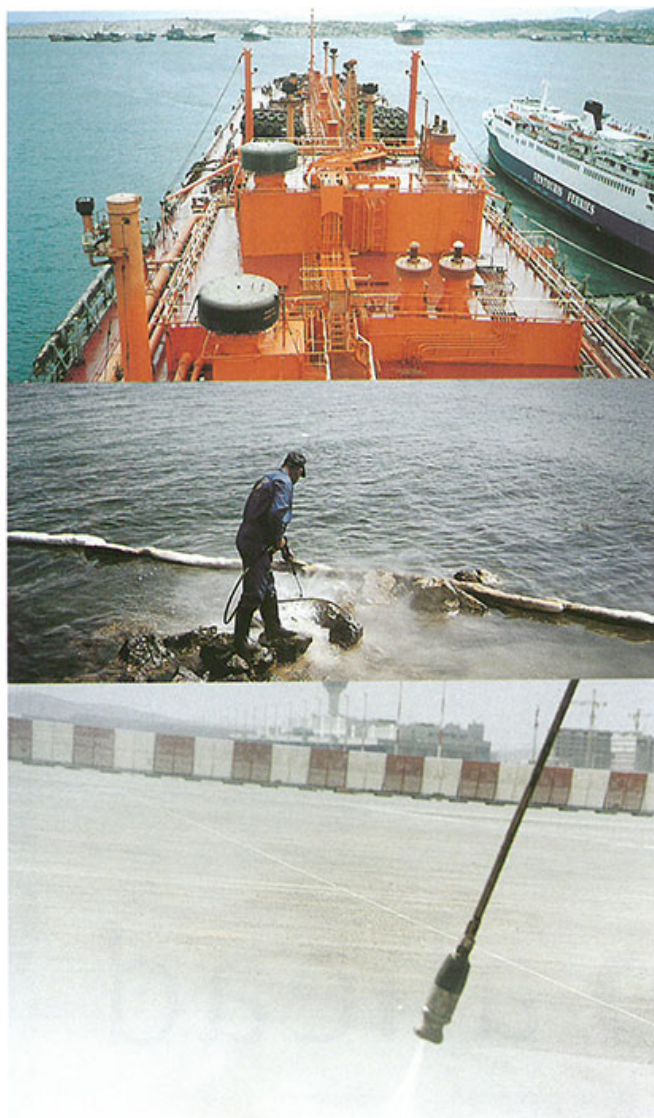
One step ahead



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

SHIP REPAIR SERVICES
WORKSHOPS/SPARES MANUFACTURING

HILIOS S. LTD



Η εταιρεία S. Hilios Ltd ασχολείται με πλήθος εργασιών παρέχοντας άριστες υπηρεσίες, τόσο με το εργατικό δυναμικό της όσο και με τα τελευταία τεχνολογικά μηχανήματα που διαθέτει.

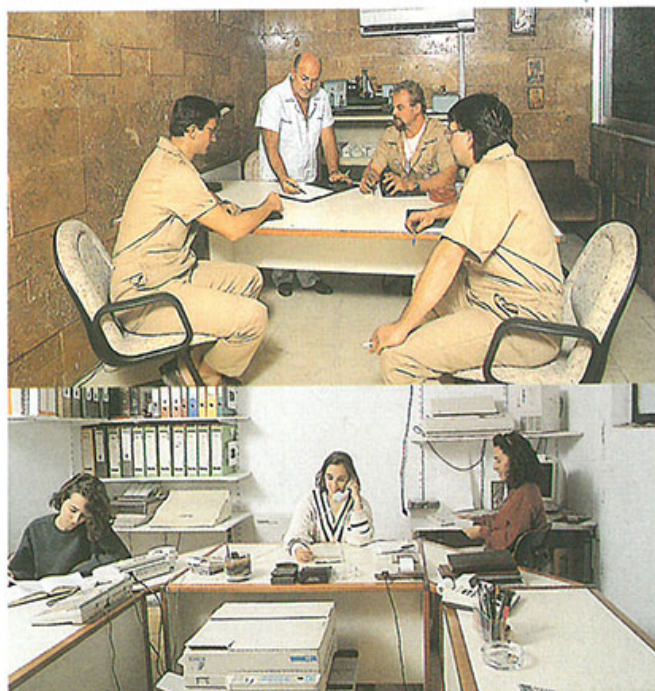
Συγκεκριμένα οι εργασίες που πραγματοποιεί η S. Hilios Ltd είναι οι εξής:

Υδροβολή, αμμοβολή, υδρο-αμμοβολή, συντήρηση λιμαρίνας, χρωματισμός, σιδηροκατασκευές και καθαρισμοί παντός είδους. Η εταιρεία παρέχει επίσης ολοκληρωμένες γενικές επισκευές πλοίων καθώς και εργασίες που αφορούν κτιριακά συγκροτήματα, εκκλησιαστικά οικήματα, αθλητικούς χώρους, οδικούς δρόμους, αεροδρόμια, γέφυρες, απορρύπανση ακτών.

Στη διάρκεια της πολυχρόνης παρουσίας στο Πέραμα, η S. Hilios Ltd συνεργάζεται με μεγάλες εφοπλιστικές εταιρείες οι οποίες την εμπιστεύονται λόγω του προτεινόμενου χαμηλού κόστους, την ασύγκριτη ποιότητα των εργασιών και του άμεσου χρόνου παράδοσης του έργου.

Λεωφ. Δημοκρατίας 77, 188 63 Πέραμα
Τηλ.: 44.10.431, 40.22.652, Fax: 44.16.887
Web site: www.hilios.gr, E-mail: hilios@hilios.gr

LIAKOS P. PANAGIOTIS



Η εταιρεία «Γενικές Επισκευές Πλοίων Παναγιώτης Π. Λιάκος» ιδρύθηκε το 1970 και εδρεύει στην οδό Δερβενακίων 10 στον Πειραιά. Με αντικείμενο τις γενικές επισκευές πλοίων και ακολουθώντας μια πορεία συνεχούς και επιτυχούς δραστηριότητας στο ναυτιλιακό χώρο, το εργοστάσιο της εταιρείας είναι εξοπλισμένο με μηχανουργικές εργαλειομηχανές τελευταίας τεχνολογίας.

Έχει τη δυνατότητα να καλύψει τις ανάγκες οποιασδήποτε επισκευής κυρίων μηχανών και βοηθητικών μηχανημάτων ανεξαρτήτου ιπποδύναμης σε πολύ σύντομο χρόνο με εγγυημένα αποτελέσματα από διεθνώς ανεγνωρισμένους Νηογνώμονες.

Έχοντας δημιουργήσει την πιο σύγχρονη μονάδα αναγόμωσης και ανανέωσης κεφαλών εμβόλων, πωμάτων κυλινδρών και βαλβίδων εξαγωγής στον ελληνικό χώρο, είναι σε θέση να καλύψει άμεσα τις ανάγκες των πελατών της.

Η «Π. Λιάκος», διαθέτοντας επίσης ετοιμοπαράδοτα τα παραπάνω ανταλλακτικά σε όλους σχεδόν τους τύπους, προσφέρει τη δυνατότητα άμεσης αντικατάστασης και ταχύτατης εξυπηρέτησης. Με τη μακροχρόνια εμπειρία της και το άριστα εκπαιδευμένο προσωπικό της η εταιρεία «Π. Λιάκος» προσφέρει υψηλή ποιότητα εργασίας και ελάχιστο χρόνο παράδοσης.

Η πολυετής συνεργασία της «Π. Λιάκος» με σημαντικές ναυτιλιακές εταιρείες αποδεικνύει την επιτυχή ανάπτυξη και την υπευθυνότητα της εργασίας της.

Η «Π. Λιάκος» πιστοποιημένη με το σύστημα διασφάλισης ποιότητας του προτύπου ISO 9002: 1994 και από την 01/01/2002 του προτύπου ISO 9001:2000 από τον οργανισμό Lloyd's Register Quality Assurance, εξασφαλίζει το επίπεδο των υπηρεσιών που παρέχει προς τους πελάτες της, να χαρακτηρίζονται από υψηλή ποιότητα, να ικανοποιούν τις τεθείσες προδιαγραφές και τα πλέον αυστηρά κριτήρια.

Δερβενακίων 10, 185 45 Πειραιάς
Τηλ.: 46.30.126 - 46.30.823, Fax: 46.19.583
E-mail: liakos@otenet.gr

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

MEGATECHNICA LTD



Η ΜΕΓΑΤΕΧΝΙΚΑ ιδρύθηκε το 1992 και από τότε λειτουργεί με επιτυχία στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος, του Πειραιά και της Δραπετσώνας. Το υπόβαθρο των ιδρυτών της εταιρείας εντοπίζεται στο 1961 και τα πιστοποιητικά τους είναι η συμμετοχή τους σε μεγάλες κατασκευές, επισκευές και μετασκευές, είτε ως επιχειρηματίες είτε ως στελέχη άλλων επιχειρήσεων. Δεν είναι τυχαίο το γεγονός ότι αμέσως μετά την ίδρυσή της, το 1992, μεγάλες ναυτιλιακές επιχειρήσεις της εμπιστεύτηκαν μεγάλες επισκευές και μετασκευές σε πλοία επιβατηγά, φορτηγά, δεξαμενόπλοια. Δύο χρόνια μετά, το 1994, η ΜΕΓΑΤΕΧΝΙΚΑ αποφάσισε να επενδύσει στην αγορά του ιδιόκτητου ναυπηγείου της στο Πέραμα, το οποίο ανακαίνισε, επέκτεινε, εξόπλισε με κτίρια, σύγχρονα μηχανήματα και προσωπικό. Σήμερα, στις 5 κλίνες του ιδιόκτητου ναυπηγείου μπορούν να ανεληκυσθούν πλοία με μήκος έως και 94 μ. και βάρος άφορτου σκάφους έως και 1.500 τόνους. Εκεί παρέχονται γενικές υπηρεσίες δεξαμενισμού, π.χ. καθαρισμός γάστρας με υδροβολή (έως και 800 bar) και βαφή, καθώς και ειδικές υπηρεσίες και σωληνομετρικές εργασίες. Ο πολύυψηλός φορτίος εξοπλισμός της εταιρείας παρέχει τη δυνατότητα να αναλάβει επισκευές και μετασκευές σε μεγαλύτερα πλοία που βρίσκονται οπουδήποτε στην ευρύτερη ζώνη του Περάματος, του Πειραιά και της Δραπετσώνας, καθώς και σε πλοία αγκυροβολημένα κοντά στο λιμάνι του Πειραιά.

Εκτός από τις συνήθεις κατασκευές, επισκευές και μετασκευές, η ΜΕΓΑΤΕΧΝΙΚΑ έχει ειδικότητα στη σχεδίαση και την κατασκευή άλλων ειδικών ναυπηγικών και βιομηχανικών κατασκευών όπως βομβοειδείς πλώρες, υδραυλικές ράμπες, πηλατόρμες, καπάκια κιτών, κλίμακες κ.λπ. Το εξειδικευμένο και πιστοποιημένο εργατικό δυναμικό, από ανεγνωρισμένους Νηογνώμονες, μπορεί να επεξεργαστεί με επιτυχία εκτός από ναυπηγικό χάλυβα και άλλα υλικά που χρησιμοποιούνται στη ναυπηγοεπισκευή όπως κράματα αλουμινίου, ανοξείδωτοι χάλυβες κ.λπ. Τα διαπιστευτήρια της εταιρείας είναι η επιτυχής συμμετοχή σε πολλούς διαγωνισμούς του Δημοσίου και η ανάληψη έργων, τα οποία έχει διεκπεραιώσει με επιτυχία και εντός χρονικών ορίων. Με την πολύχρονη εμπειρία στο χώρο, την επαγγελματική και επιστημονική κατάρτιση του προσωπικού και την επιμονή στην καλή ποιότητα, η οποία σύντομα πιστοποιείται από συγκεκριμένο φορέα σύμφωνα με το διεθνές πρότυπο EN ISO 9002, των παρεχόμενων υπηρεσιών της, η ΜΕΓΑΤΕΧΝΙΚΑ μπορεί να δώσει άμεσες και εφικτές λύσεις ακόμη και στα πιο δύσκολα προβλήματα.

ΠΡΟΦΙΛ • Επισκευές, μετασκευές και κατασκευές πλοίων • Υπηρεσίες δεξαμενισμού • Βιομηχανικές κατασκευές.

Λεωφ. Δημοκρατίας 78, 188 63 Πέραμα
Τηλ.: 44.10.311, Fax: 44.15.842
Web site: www.Megatechnica.gr, E-Mail: info@megatechnica.gr

MULHAN HELLAS S.A.



Η Μύλχαν Ελλάς Α.Ε. είναι μέλος του Ομίλου Muhlan, που κατατάσσεται παγκοσμίως μεταξύ των κυριότερων εταιρειών στον τομέα της αντιδιαβρωτικής προστασίας. Η Muhlan είναι γνωστή για τις καινοτομίες που έχει εισαγάγει στις εργασίες tank coating σε πλοία, εξειδικευμένης διαδικασίας για την προστασία των μεταλλικών επιφανειών από τη διάβρωση, που επιμηκύνει την οικονομική ζωή του πλοίου. Ο Όμιλος Μύλχαν έχει ετήσιο κύκλο εργασιών άνω των 200 εκατομμυρίων μάρκων ετησίως σε διεθνές επίπεδο. Η Muhlan εισήγαγε στην Ελλάδα το tank coating πριν από περίπου τριάντα χρόνια. Από το 1973 η Muhlan λειτουργεί στην Ελλάδα με θυγατρικές εταιρείες 100% ιδιοκτησίας της. Η Μύλχαν Ελλάς Α.Ε. ιδρύθηκε το 1995 σαν νέο νομικό πρόσωπο και εκπροσωπεί γερμανικά (51%) και ελληνικά (49%) συμφέροντα. Η Μύλχαν Ελλάς εκτελεί εργασίες τόσο στην Ελλάδα όσο και στη Βόρεια Ευρώπη. **Πεδία δράσεως:** α) Πλοία-εσωτερικοί χώροι δεξαμενών φορτίου και ερματος, αμπάρια, β) πολεμικά πλοία, γ) δεξαμενές πετρελαίου, δ) θερμοηλεκτρικοί σταθμοί, ε) μεταλλικές γέφυρες, στ) πυργοί ψύξεως, ζ) βαγόνια τρένων, η) ικριώματα.

Είδη εργασιών: Χημικοί καθαρισμοί-καθαρισμοί, ικριώματα, αμμοβολές, υδροβολές (HP-UHP), υδρο-αμμοβολές με μηχανήματα διεθνούς ευρεσιτεχνίας για την προστασία του περιβάλλοντος, χρωματισμοί εξωτερικών επιφανειών. Coatings εσωτερικών επιφανειών.

Πελάτες: Ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό, ναυπηγεία στην Ελλάδα και στη Βόρεια Ευρώπη, πλοιοκτήτριες εταιρείες στην Ελλάδα και στο εξωτερικό, διυλιστήρια, ΔΕΗ.

Δραστηριότητα: Την τελευταία πενταετία η Μύλχαν Ελλάς έχει πραγματοποιήσει έργα tank coating σε εσωτερικές επιφάνειες στη μεν Ελλάδα σε επιφάνειες άνω των 900.000 τ.μ., στη δε Βόρεια Ευρώπη άνω των 4.000.000 τ.μ. (κυρίως σε νέες κατασκευές), εργασίες ικριωμάτων με νέας τεχνολογίας υλικά άνω των 200.000 μ³ και έργα για τη βιομηχανία άνω των 100.000 τ.μ.

Απασχόληση: Η Μύλχαν Ελλάς Α.Ε. απασχολεί σε μόνιμη βάση έξι οικονομικούς/διοικητικούς υπαλλήλους, πάνω από είκοσι άτομα τεχνικό προσωπικό και δεκάδες εργατοτεχνίτες για την εκτέλεση έργων. Το μόνιμο προσωπικό της εταιρείας στο πρώτο τρίμηνο του 2001 ανερχόταν σε 60 άτομα. Επίσης απασχολεί εκατοντάδες εργατοτεχνίτες μέσω άλλων εργολάβων για την εκτέλεση εργασιών τόσο στην Ελλάδα όσο και το εξωτερικό.

Κύκλος εργασιών: Κατά το 2000, ο κύκλος εργασιών υπερέβη τις δρχ. 4,2 δισ., το 1999 ήταν δρχ. 3 δισ. περίπου, το 1998 ήταν δρχ. 3,45 δισ., το 1997 ήταν δρχ. 2,2 δισ. και το 1995-1996 περίπου δρχ. 3,7 δισ.

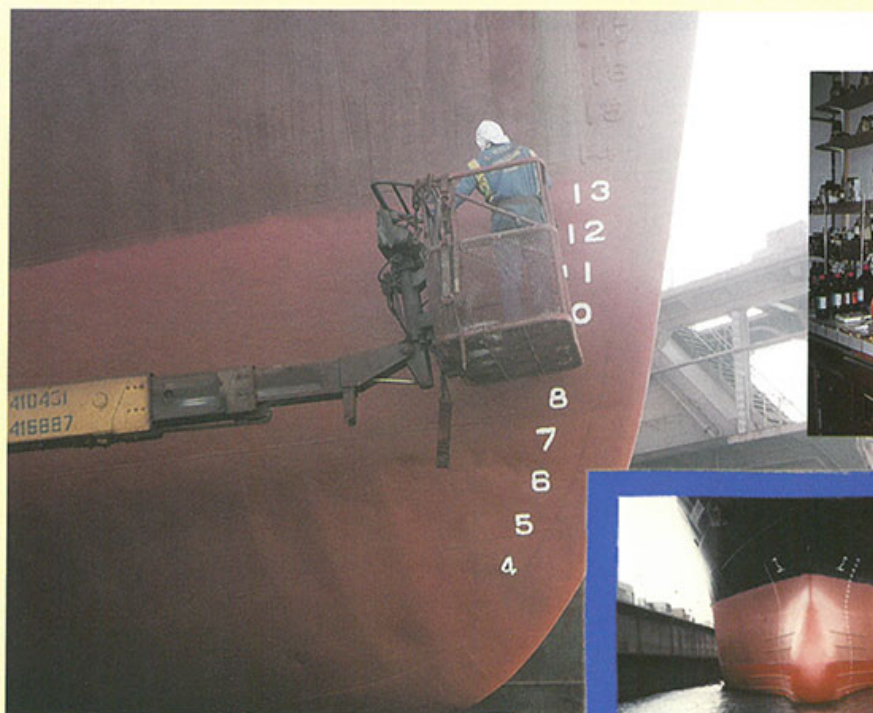
Πιστοποίηση ISO: Η εταιρεία έχει πιστοποιηθεί για διασφάλιση ποιότητας κατά ISO 9002 από τον οργανισμό A.B.S. Quality Evaluations Inc.

Παλάσκα 12, Σκαράμαγκας 124 62, Χαϊδάρι
Τηλ.: 55.76.994, Fax: 55.78.443
E-Mail: muhlhan@otenet.gr



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

Έχει και το Λιμενικό τα...

ΛΙΜΕΝΙΚΟ
ΣΩΜΑ



αεροπλάνο του

του Ηλία Μπίλια



την Αεροπορική Βάση
Δεκέλειας, που ανήκει
διοικητικά στο Γενικό
Επιτελείο Αεροπορίας,

για υπηρεσία του Λιμενικού Σώματος
εκτελεί καθημερινά ένα σύνολο
δραστηριοτήτων εξαιρετικής σημασίας
ως προς την ολοκληρωμένη και
σύγχρονη επιτήρηση των ελληνικών
θαλασσών.

Η Υπηρεσία Εναέριων Μέσων, μια
υπηρεσία ξεχασμένη για πολλά έτη
από προηγούμενες πολιτικές και
στρατιωτικές διοικήσεις του ΥΕΝ,
κατάφερε παρά τις αλλεπάλληλες
αντιξοότητες να αντεπεξέλθει
επιτυχώς στις σύγχρονες απαιτήσεις
που καθημερινά πρέπει να
αντιμετωπίζει.

Οι πρόσφατες ηγεσίες του Λιμενικού
Σώματος αλλά και το ΥΕΝ
επανεξέτασαν το ρόλο της υπηρεσίας
αυτής και έδωσαν επιτέλους το
«πράσινο φως» για την οικονομική,
τεχνολογική αλλά και διοικητική
υποστήριξή της.

Επιπροσθέτως, η υπηρεσία ύστερα
από συνεχόμενα αιτήματα πολλών
ετών θα στελεχωθεί από το αναγκαίο
πλέον, ειδικά εκπαιδευμένο
προσωπικό με αποτέλεσμα την
ορθότερη και πληρέστερη λειτουργία
της.

Ο διοικητής της ΥΕΜ, αντιπλοίαρχος
κ. Σκάλκος σε μια αποκλειστική
συνέντευξη για τα «Ν.Χ.» μας αναλύει
το προφίλ της υπηρεσίας που
«οργώνει» καθημερινά με τις
περιπολίες της τις ελληνικές
θάλασσες.



Η υπηρεσία μας συμβάλλει στην εκπλήρωση της υψηλής εθνικής και κοινωνικής αποστολής του Λ.Σ.

Ο διοικητής της Υπηρεσίας Εναέριων Μέσων (Λ.Σ.), αντιπλοίαρχος Παναγιώτης Σκάλκος



Ποιος είναι ο σύγχρονος ρόλος της Υπηρεσίας Εναέριων Μέσων Λ.Σ.;

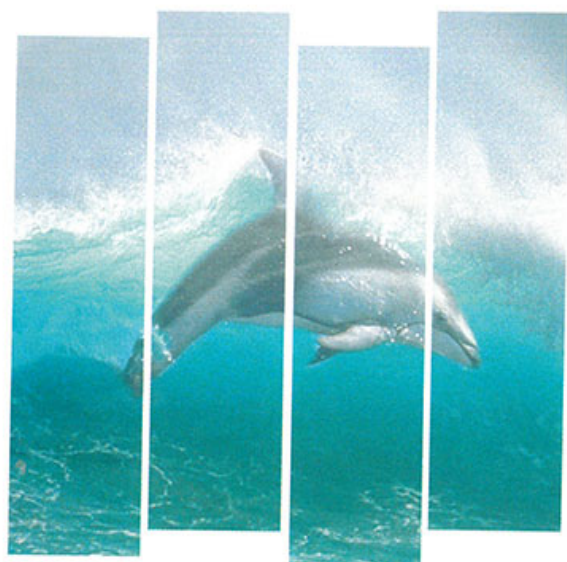
Η Υπηρεσία Εναέριων Μέσων μεριμνά για την επιχειρησιακή εκμετάλλευση των εναέριων μέσων του Λιμενικού Σώματος με την οργάνωση και εκτέλεση από αέρος αποστολών προς το σκοπό βελτίωσης της αστυνόμευσης του θαλάσσιου χώρου, συντονισμού έρευνας και διάσωσης κινδυνεύοντων πλοίων ή προσώπων στη θάλασσα και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ως και κάθε άλλης αποστολής που ανάγεται στις αρμοδιότητες του Λ.Σ., αναλυτικότερα δε:

- Αστυνόμευση των ελληνικών χωρικών υδάτων και παράκτιων περιοχών, αλλά και των διεθνών υδάτων πάντοτε σύμφωνα με το Διεθνές Δίκαιο (κανόνες, συμβάσεις και συνθήκες που είναι σε ισχύ, πειρατεία, εφαρμογή της συνθήκης Schengen, συνεχής καταδίωξη κ.λπ.), για τη δίωξη της παράνομης αλιείας, της αρχαιοκαπηλίας, την επιτήρηση των θαλάσσιων συνόρων προς εντοπισμό πλοίων που μεταφέρουν λαθρο-

μετανάστες του λαθρεμπορίου και κάθε άλλης παράνομης πράξης που δύναται να προληφθεί ή να κατασταλεί με εναέρια παρατήρηση ή με καθοδήγηση των περιπολικών σκαφών του Λ.Σ. θάλασσας από ρύπανση, τόσο στην ελληνική επικράτεια (εσωτερικοί νόμοι) όσο και για επέμβαση.

- Προστασία της στα διεθνή ύδατα (διεθνείς συμβάσεις - Marpol, Memorandum Of Understanding). Εκτέλεση περιπολιών αφενός μεν για την πρόληψη των ρυπάνσεων και αφετέρου για την καταστολή αυτών, με τη βεβαίωση παράβασης στο ρύπανσης.

- Έρευνα για εντοπισμό ανθρώπων και πλοίων, όπως και για υπαίτιο πλοίο για ρύπανση (διοικητικές, πειθαρχικές και ποινικές κυρώσεις), αλλά και με τον συντονισμό - καθοδήγηση των ειδικών σκαφών για την αντιμετώπιση - καταπολέμηση της κινδυνεύουσας στη θάλασσα περιοχή του FIR Αθηνών σε συνεργασία με τους εμπλεκόμενους φορείς και Μέσα. Καθώς, επίσης, συντονισμός και καθοδήγηση των σωστικών



ΟΣΟ ΥΠΑΡΧΕΙ ΘΑΛΑΣΣΑ...

Αθήνα, Ρόδος, Κως, Κέρκυρα, Λευκάδα, Σιάθος, Πάρος...
Ιταλία, Τουρκία, Κροατία, Γαλλία, Καραϊβική...

Εδώ και 20 χρόνια -και για όσο θα υπάρχει θάλασσα- ο χώρος του θαλάσσιου τουρισμού για την Ελλάδα, τη Μεσόγειο και τον κόσμο, θα αποτελεί το δικό μας "χώρο ανάπτυξης".



Με πυξίδα, τον άνθρωπο και τους προορισμούς αναψυχής που επιζητά και με πλοηγό, την KIRIACOULIS MEDITERRANEAN. Τη μοναδική, κυρίαρχη στη Μεσόγειο, ελληνική εταιρία, που κατέκτησε την 3η θέση* στην παγκόσμια κατάταξη των εταιριών yachting, αποτελώντας ταυτόχρονα και την πρώτη εταιρία yachting στον κόσμο, με δυναμικό 3 μαρίνων, συνολικής χωρητικότητας ελλυμενισμού 1785 σκαφών.

Σήμερα, εισηγμένη ήδη στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών, η KIRIACOULIS MEDITERRANEAN -μέσα από μια σειρά δυναμικών επενδυτικών κινήσεων- ισχυροποιεί τη θέση και την παρουσία της στο χώρο του θαλάσσιου τουρισμού.

Έτσι, συνεχίζει στη σταθερή "ρόδα" της επιτυχίας, με μια δυναμική είσοδο και στον τομέα της ακτοπλοΐας, με 10 flying dolphins και πλήρη υλικότεχνική υποδομή.

Όμως, η δραστηριότητα δε σταματά εδώ.

Επεκτείνεται και πέρα από τα "χωρικά ύδατα" του θαλάσσιου τομέα, καθώς ο ΟΜΙΛΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗ εισέρχεται δυναμικά στο χώρο του Real Estate, αποδεικνύοντας για μια φορά ακόμη, ότι το όραμα δε γνωρίζει ούτε ανθρώπινα αλλά ούτε και "φυσικά" όρια...



*Με βάση την κερδοφορία της, τον αριθμό των σκαφών της (συνολικά 275), καθώς και τον αριθμό των βάσεων της (συνολικά 19).



KIRIACOULIS MEDITERRANEAN

Τα πρωτεία "en plw"



GREECE • CARIBBEAN • TURKEY • CROATIA • ITALY • FRANCE
Λ.Ποσειδώνος 51, 175 62 Π. Φάληρο, Τηλ.: 9886187-191, Fax: 9817823 • e-mail: charter@kiriacoulis.com

Πρωταρχικό μας μέλημα είναι

να εκμεταλλευτούμε στο έπακρο

και με ασφάλεια τις δυνατότητες

του σύγχρονου αεροσκάφους

REIMS F-406, που είναι το πρώτο

αεροσκάφος στον κόσμο

εξοπλισμένο συγχρόνως

με ηλεκτρονικές συσκευές

για την εκτέλεση αποστολών

Surmar και Polmar

εκτάσεων κατά την πυροσβεστική περίοδο, καθώς επίσης και σε εθνικές διακλαδικές ασκήσεις όπως «ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ».

- Κάθε άλλη αποστολή αρμοδιότητας του Λιμενικού Σώματος και μέσα στο πλαίσιο των δυνατοτήτων των αεροσκαφών της υπηρεσίας.

Ποιες δυνατότητες παρέχονται στην YEM με την απόκτηση του νέου αεροσκάφους F-406 και πώς θα εξασφαλισθεί η ορθότερη και πλήρης εκμετάλλευση των δυνατοτήτων του αεροσκάφους αυτού;

Όσον αφορά το πρώτο σκέλος της ερώτησής σας, με την απόκτηση των σύγχρονων αυτών πτητικών μέσων η YEM ανοίγει μία καινούργια σελίδα και καλείται πλέον να ανταποκριθεί σε νέες προκλήσεις, να παρευρίσκει, μέρα και νύχτα, σε όλα τα σημεία του FIR Αθηνών και να συμβάλλει στην εκπλήρωση της υψηλής εθνικής και κοινωνικής αποστολής του Λιμενικού Σώματος. Το νέο αεροσκάφος του Λ.Σ. REIMS F-406 είναι το μοναδικό αεροσκάφος στον κόσμο που φέρει συγχρόνως σε μία πλατφόρμα τον παρακάτω εξοπλισμό σε ηλεκτρονικές συσκευές:

α. Συσκευή Radar 3600 η οποία μπορεί να εντοπίζει στόχους από 0,625 ν.μ. έως 160 ν.μ. από το αεροσκάφος και ταυτόχρονα να παρακολουθεί την πορεία μέχρι και είκοσι στόχων. Για κάθε στόχο το σύστημα έχει τη δυνατότητα απεικόνισης στίγματος, πορείας και ταχύτητας. Επίσης, το σύστημα δίνει απόσταση και διόπτρευση των στόχων από αυτό· μπορεί ακόμη να χρησιμοποιηθεί και σαν ραντάρ καιρού.

β. Συσκευή FLIR/TV (Forward Looking Infrared). Η συσκευή αυτή λειτουργεί σαν TV camera

μέσων για τη διάσωση αυτών.
- Έλεγχος των πλοίων για τήρηση των Διεθνών Κανονισμών Αποφυγής Συγκρούσεων (ΔΚΑΣ).

- Συλλογή πληροφοριών για κινήσεις πλοίων και σκαφών που σχετίζονται με θέματα εθνικής ασφάλειας και καταγγελία αυτών στις αρμόδιες υπηρεσίες του ΥΕΝ.

- Μεταφορά προσωπικού, υλικών ή εκτέλεση ταχυδρομείου της υπηρεσίας σε περιπτώσεις που η ταχύτητα μετακίνησης, ή η φύση της αποστολής, ή η αδυναμία άλλου μέσου επιβάλλουν την απ' αέρος εκτέλεση της αποστολής.

- Εκτός των παραπάνω, τα αεροσκάφη Λ.Σ. παίρνουν μέρος στην επιτήρηση των δασικών

με δυνατότητα οπτικού zoomx10 και σαν Infrared camera με οπτικό zoomx20. Η συσκευή αυτή δίνει στο χειριστή τη δυνατότητα να παρακολουθεί στόχους αυτόματα και χειροκίνητα. Η εικόνα από την TV ή IR camera μπορεί να αποθηκευτεί μέσω ενός Video Recorder.

γ. Η τρίτη συσκευή είναι το SLAR (Side Looking Airborne Radar) που έχει τη δυνατότητα εντοπισμού πετρελαιοκηλίδας και στόχων σε απόσταση έως 40 ν.μ. δεξιά και αριστερά του αεροσκάφους. Το σύστημα διαθέτει και IR/UV scanner (υπερύθρες και υπεριώδεις ακτίνες) και καλύπτει την περιοχή κάτω από το αεροσκάφος. Χρησιμοποιείται για καλύτερη απεικόνιση της πετρελαιοκηλίδας, διότι οι υπεριώδεις απεικονίζουν τα πιο πυκνά σημεία της ρύπανσης ενώ οι υπεριώδεις την ολική έκτασή της. Το σύστημα επίσης έχει τη δυνατότητα αποθήκευσης δεδομένων του SLAR και του IR/UV κατά τη διάρκεια μιας αποστολής. Επί πλέον υπάρχει η δυνατότητα αποθήκευσης μεμονωμένων εικόνων SLAR και του IR/UV πάνω στις οποίες αναγράφονται στοιχεία όπως αριθμός αποστολής, ημερομηνία, ώρα, στίγμα, ύψος και πορεία του αεροσκάφους.

Όλα δε τα ανωτέρω δεδομένα αποθηκεύονται στο σκληρό δίσκο του συστήματος. Αυτά μπορούν να μεταφερθούν στο φορητό ηλεκτρονικό υπολογιστή από όπου μπορεί να γίνει περαιτέρω επεξεργασία και εκτύπωση στοιχείων.

Για το δεύτερο σκέλος της ερώτησής σας το πρωταρχικό μας μέλημα είναι να εκμεταλλευτούμε στο έπακρο και με ασφάλεια τις δυνατότητες του σύγχρονου αεροσκάφους REIMS F-406, που είναι το πρώτο αεροσκάφος στον κόσμο εξοπλισμένο συγχρόνως με ηλεκτρονικές συσκευές για την εκτέλεση αποστολών Surmar και Polmar. Για να επιτευχθεί, όμως, ο παραπάνω στόχος μας απαιτείται συνεχής εκπαίδευση και επαγρύπνηση, πράγμα το οποίο και γίνεται.

Ποια είναι τα σχέδια του ΥΕΝ για τον εκσυγχρονισμό της υπηρεσίας σας;

Είναι γνωστό ότι χάρη στις άοκνες ενέργειες της πολιτικής και στρατιωτικής ηγεσίας μας η YEM άρχισε να εκσυγχρονίζει το πτητικό της μέσο, με την προμήθεια αρχικά τριών δικινητήριων αεροπλάνων και τον προγραμματισμό αγοράς ενός ακόμη καθώς και επτά αστυνομικών δικινητήριων ελικοπτερίων.

Μαζί με την αγορά του τέταρτου αεροσκάφους προγραμματίζεται να γίνει και η προμήθεια κατάλληλου υποσυστήματος για τη συντήρηση των αεροπλάνων και των ελικοπτερίων, καθώς επίσης και ικανού αριθμού ανταλλακτικών όπως κινητήρας, έλικες κ.ά.

Τέλος, θα ήταν παράδειψη να μην ευχαριστήσω αφενός μεν την Πολεμική μας Αεροπορία, η οποία διαχρονικά από τη σύσταση της YEM μέχρι σήμερα μας παρέχει πολύτιμη βοήθεια, παρακολουθώντας διακριτικά την πορεία μας και φιλοξενώντας μας επί δεκαετίες (19) συναντά έτη στην Αεροπορική Βάση Δεκελίας, αφετέρου δε, τόσο την πολιτική όσο και τη στρατιωτική ηγεσία του Λιμενικού Σώματος για το αμέριστο ενδιαφέρον και τη βοήθειά τους στο δύσκολο έργο μας.





MAERSK AIR

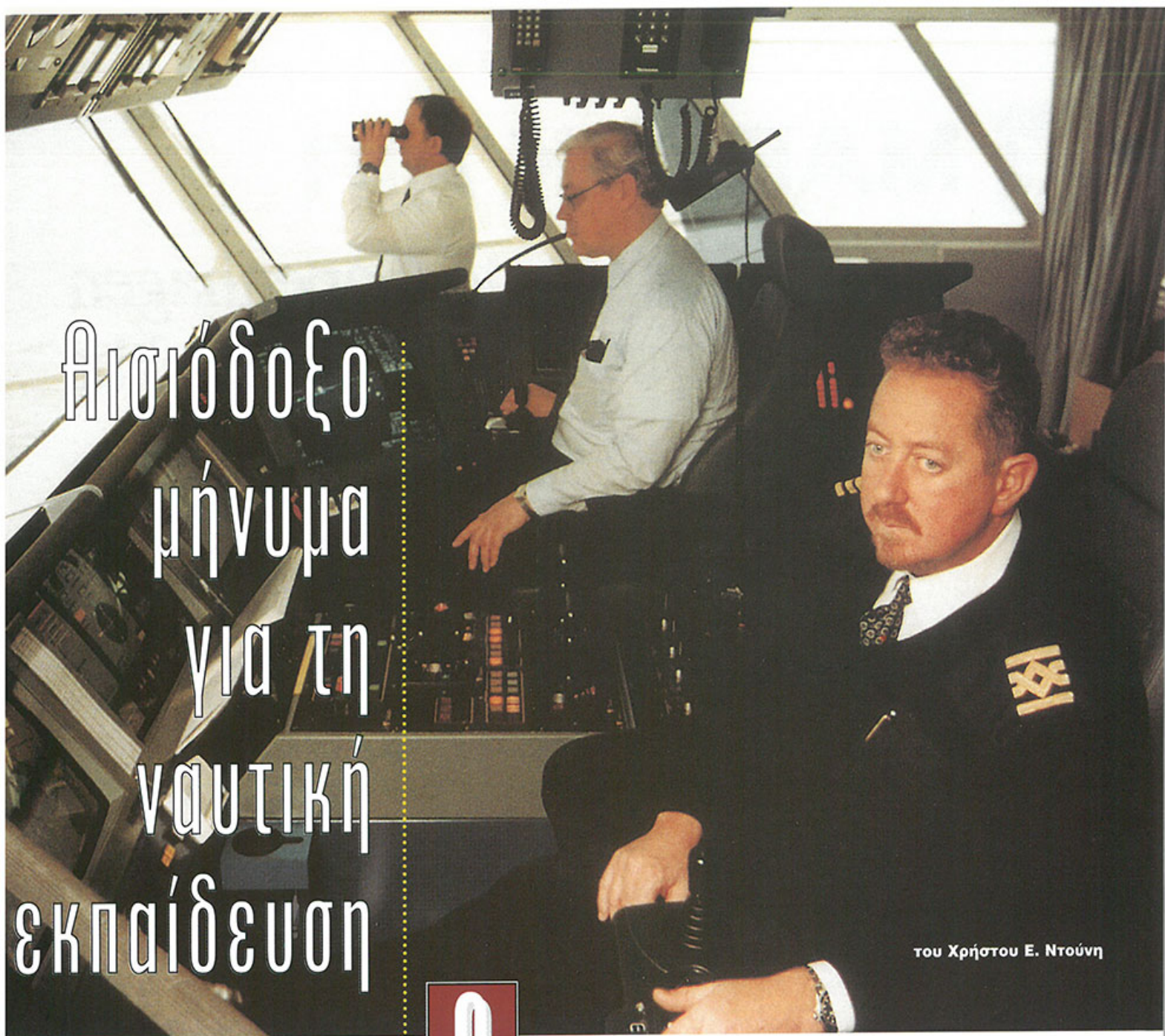
*2 Daily direct flights to Copenhagen
with transfer connections to Scandinavia and the Baltic*

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



 **APG** HELLAS S.A.
AIR PROMOTION GROUP
General sales agent for MAERSK AIR

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



Αισιόδοξο μήνυμα για τη ναυτική εκπαίδευση

του Χρήστου Ε. Ντούνη

Διάβασα με ενδιαφέρον την ομιλία του προέδρου του Committee κ. Επαμ. Εμπειρίκου κατά την πρόσφατη συνάντησή του στο Λονδίνο με τον υπουργό Ε.Ν. κ. Χρ. Παπουτσή. Ειδικά για το θέμα της ναυτικής εκπαίδευσης, ο κ. Εμπειρίκος είπε: «Η εκπαίδευση πρέπει να γίνεται με τέτοιον τρόπο ώστε οι αξιωματικοί του σήμερα να είναι αυτοί που θα αποτελέσουν τα αυριανά στελέχη των ναυτιλιακών γραφείων».

Ο μολογουμένως πρόκειται για μια προσέγγιση του προβλήματος που για πρώτη φορά, όχι μόνο το αναγάγει σε κυρίαρχο θέμα των σχέσεων της ναυτιλίας με την Πολιτεία, αλλά κυρίως γιατί του δίδει μια διαφορετική διάσταση. Και η νέα διάσταση εστιάζεται στην ποιότητα της εκπαίδευσης, η οποία πρέπει να είναι τέτοια ώστε τα ναυτικά στελέχη που θα παράγει να είναι ικανά στη συνέχεια να επανδρώνουν και τα ναυτιλιακά γραφεία. Είναι ίσως η πρώτη φορά που τόσο επίσημα προβάλλεται η ποιότητα των στελεχών, όχι μόνο να ανταποκριθούν στα καθήκοντα της θέσεώς τους στο πλοίο, αλλά να ανταποκριθούν επίσης και στις ευρύτερες σημερινές ανάγκες «της ναυτιλίας των πλοίων» και «της ναυτιλίας της ξηράς». Η συνειδητοποίηση αυτών των απαιτήσεων της ναυτιλίας οδηγεί πλέον στην ουσιαστική ανάγκη της αναβάθμισης των ναυτικών σπουδών. Και χωρίς αμφιβολία πρέπει επίσης να επαινεθεί η εξαγγελία από το Λονδίνο του

υπουργού Ε.Ν. ότι θα ανταποκριθεί με τα ακόλουθα μέτρα, που είναι ένα πολύ θετικό βήμα προς τη σωστή κατεύθυνση:

α) Η εισαγωγή στις Ακαδημίες Ε.Ν. θα γίνει μέσα από το μηχανογραφικό σύστημα των πανελλήνιων εξετάσεων του υπουργείου Παιδείας.

Είναι ένα θέμα για το οποίο ο γράφων εδώ και μερικά χρόνια έχει επισημάνει και επίμονα επαναλαμβάνει μέσα από τα «Ναυτικά Χρονικά» και τον ημερήσιο Τύπο.

β) Η αναβάθμιση του εκπαιδευτικού προγράμματος των Ακαδημιών Ε.Ν. σε συνεργασία με το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.

Ο καθηγητής Θ. Λουκάκης της Σχολής Ναυπηγών του ΕΜΠ έχει, σε άρθρο του στο «ΒΗΜΑ» της 10ης Δεκεμβρίου 2000, τονίσει ιδιαίτερα την ανάγκη της αναβάθμισης των σπουδαστικών προγραμμάτων στις Ακαδημίες Ε.Ν. για ουσιαστική εκπαίδευση.

γ) Η αξιολόγηση του εκπαιδευτικού προσωπικού των Ακαδημιών Ε.Ν. θα γίνεται από το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο. Πρόκειται για

ένα πολύ σοβαρό θέμα που ευθέως σχετίζεται με το επίπεδο των σπουδών και αποτελεί σήμερα το αδύνατό τους σημείο. Το νομικό πλαίσιο του Νόμου 2638/1998 προβλέπει πράγματι τα της επιλογής και αξιοποίησης του εκπαιδευτικού προσωπικού.

Ο φορέας που θα αναλάβει και την υλοποίηση, δηλαδή το ΕΜΠ, εγγυάται πράγματι τη δημιουργία στις Ακαδημίες εκπαιδευτικού επιτελείου που με τα προσόντα του, την ανεξαρτησία της διδασκαλίας αλλά και την αξιοποίηση του έργου του θα προσδώσει ιδιαίτερο κύρος και στους κατ' ιδία καθηγητές, βοηθούς κ.λπ. αλλά και με ακαδημαϊκά κριτήρια, κύρος στις ναυτικές σπουδές.

Παραφωνία σ' αυτή τη νέα αντίληψη και φιλοσοφία για τη ναυτική εκπαίδευση και τους στόχους της αποτελούν τουλάχιστον περιέργες και εκτός πραγματικότητας προτάσεις περικοπής του χρόνου σπουδών καθώς και άλλες που περιέλαβε στο πρόγραμμά του για τη ναυτική εκπαίδευση το μεγαλύτερο πολιτικό κόμμα της αντιπολίτευσης. Όμως, θα πρέπει να ληχθεί ότι εξωπραγματικές είναι και οι όποιες άλλες προτάσεις έχουν ως φιλοσοφία την περικοπή του χρόνου σπουδών που εφαρμόζεται με την ενοβλησασμένη εκπαίδευση που ισχύει σήμερα σύμφωνα με το Νόμο 2638/1998, αφού ένας τέτοιος χρονικός περιορισμός του χρόνου των σπουδών οδηγεί αναπότρεπτα σε μια ταχύρρυθμη εκπαίδευση - φροντιστηριακή, τελείως έξω από τις ουσιαστικές ανάγκες της ναυτιλίας. Άλλωστε, επικριτική είναι και η θέση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών στο γεγονός ότι ο Νόμος 2638/1998 που διέπει τα της λειτουργίας και εκπαίδευσης των Ακαδημιών Ε.Ν., δεν φαίνεται να έχει εντάξει τις Ακαδημίες στην τριτοβάθμια εκπαίδευση (γενική συνέλευση ΕΕΕ 9.2.2000).

Η νέα αυτή προσέγγιση-φιλοσοφία των φορέων της ναυτιλίας για τον ευρύτερο ρόλο των ναυτικών στελεχών στα πλοία και στα ναυτιλιακά γραφεία δίνει ουσιαστικό περιεχόμενο σε μια συνοδική ναυτιλιακή σταδιοδρομία των αποφοίτων των Ακαδημιών Ε.Ν. Αυτή που αρχίζει, εδραιώνεται και ολοκληρώνεται με τη θαλάσσια υπηρεσία και την άσκηση διοίκησης στα πλοία για να μπορεί να προσφέρει στη συνέχεια πολύτιμες υπηρεσίες στο χώρο της διαχείρισης των πλοίων και των ναυτιλιακών υπηρεσιών γενικότερα. Η προβολή της συνοδικής σταδιοδρομίας στη ναυτιλία των αποφοίτων των Ακαδημιών Ε.Ν. αποτελεί το πιο ουσιαστικό κίνητρο της προσέλευσης στελεχών στη ναυτιλία, αφού οι απόφοιτοι Λυκείου έχουν μπροστά τους να επιλέξουν καταξιωμένες ναυτικές σπουδές σε συνδυασμό με τις τε-

ράστιες δυνατότητες και ευκαιρίες που τους ανοίγονται, με αμοιβές που το ύψος τους δεν μπορεί να διανοηθεί η αγορά εργασίας της ελληνικής στεριάς η οποία μαστίζεται μόνιμα από το σύνδρομο της ανεργίας.

Πιστεύω ότι με τις δηλώσεις του ο κ. Εμπειρίκος, από τη θέση του προέδρου του Committee, έστειλε ένα μήνυμα προς τη ναυτική εκπαίδευση και τους μελλοντικούς αξιωματικούς.

Ότι μόνον η αναβάθμιση - ποιοτική εκπαίδευση μπορεί να παράγει ολοκληρωμένα για τη ναυτιλία στελέχη, ικανά να υπερασπίζονται

αποτελεσματικά τα συμφέροντά της και στα πλοία και στα επιτελεία της ξηράς. Και όσοι από τους αξιωματικούς αυτούς δεν θα μπορούν να ανταποκριθούν σε αυτές τις υψηλές απαιτήσεις της αγοράς, δηλαδή δεν αποκτήσουν υψηλού επιπέδου και ευρύτερου φάσματος γνώσεις, τότε οι ευκαιρίες μεταπήδησής τους «στη ναυτιλία της ξηράς» μειώνονται απειλησιακά.

Το μήνυμα του προέδρου είναι αισιόδοξο και γίνεται ακόμη, πιστεύω, πιο αισιόδοξο που το μήνυμα αυτό ελήφθη από την Πολιτεία.



Άμεση Αποστολή Τηλεφωνικών Παραγγελιών



ΒΙΒΛΙΟΧΑΡΤΟΠΩΛΕΙΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΝΤΥΠΑ

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

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

ΑΜΕΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗ

ΖΩΝΑΝ & ΓΑΜ 42.27.300

Οι δείκτες της ναυλαγοράς δυσχεραίνουν την ομαλοποίηση

Προβληματίζει η πορεία της αγοράς των μεταχειρισμένων πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου καθώς η εικόνα που παρουσιάζεται όσον αφορά τις τιμές των μεταχειρισμένων ακόμη δεν έχει ξεκαθαρίσει.

Τα «σκαμπανεβάσματα» της ναυλαγοράς δυσχεραίνουν την ομαλοποίηση και τη σταθεροποίηση στις τιμές των πλοίων. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι δείκτες εμφανίζουν τάσεις ανόδου ή πτώσης, οι οποίες διαδέχονται η μία την άλλη σχεδόν σε μηνιαία βάση. Πιο συγκεκριμένα, κατά μέσον όρο, ο Φεβρουάριος παρουσίασε πτώση σε σχέση με τον Ιανουάριο, ο Μάρτιος εμφανίστηκε βελτιωμένος, για να ακολουθήσει πτώση τον Απρίλιο και σχετική βελτίωση μέχρι τα μέσα του Μαΐου που γράφουμε αυτή την ανασκόπηση. Στις απότομες αυτές εναλλαγές είναι αδύνατο να προσαρμοστούν ανάλογα και οι τιμές των μεταχειρισμένων.

Από την άλλη, οι συνθήκες της αγοράς ευνοούν τη συντήρηση των υπερήλικων μονάδων καθώς οι περισσότερες από αυτές είναι ελεύθερες οικονομικών βαρών και είναι σε θέση να αποφέρουν κέρδη, οπότε –προς το παρόν– αποφεύγουν το δρόμο προς τα διαλυτήρια, ενώ η μεταφορική ικανότητα του στόλου ολοένα και αυξάνεται με τα νεότευκτα που μπαίνουν στην ενεργό δράση.

Τα δεξαμενόπλοια και τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων συνεχίζουν την καλή πορεία τους με τις τιμές να διατηρούνται και σε ορισμένες περιπτώσεις, όπου υπάρχει χαμηλή προσφορά μονάδων προς πώληση, εμφανίζουν βελτίωση.

Τέλος, οι διαδόσεις πλοίων βρίσκονται στο κατώφλι μεταβολών καθώς σε μερικές εβδομάδες αρχίζει η περίοδος των μουσώνων, η οποία επηρεάζει τις παραδόσεις στο Μπανγκλαντές, όπου ήδη παρουσιάστηκαν κάποια δείγματα επαναδιαπραγμάτευσης, και από την άλλη υπάρχει αρκετά μεγάλη προσφορά πλοίων με αποδέκτη το Αλάνγκ.

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

BULKCARRIERS

NAME	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	GEAR	PRICE SOLD US\$	BUYERS
HELEN M.	17,587	1977	JAPAN	DR 3 X 23 TS DR 1 X 16 TS	Region 900,000 «as is» basis	CHINESE BUYERS
SUKRU DENIZ	18,332	1981	ARGENTINA	TEU: 579 CR 5 X 25 TS	Sold at Auction at an Undisclosed Price	SAI KUN SHIPPING, HK
PAXI	20,850	1978	JAPAN	DR 10 X 10 TS	Region 1,000,000	GREEK BUYERS
MARIANA	23,151	1977	GERMANY	CR 4 X 25 TS	Region 1,400,000	UNDISCLOSED
KAVO YERAKAS	25,854	1981	JAPAN	TEU: 788 CR 4 X 30 TS	2,300,000	GREEK BUYERS
EVPO AGSA	25,884	1977	JAPAN	DR 5 X 25 TS	Region 1,280,000	CHINESE BUYERS
NAND RATI	26,710	1984	INDIA	CR 5 X 25 TS	3,000,000	UNDISCLOSED
MINA CEBI	27,311	1980	JAPAN	CR 4 X 25 TS	Region 3,000,000 including T/C to Brodin at \$ 6,375/d	UNDISCLOSED
HURON	27,544	1977	JAPAN	CR 4 X 25 TS	1,400,000	PRIAMOS MARITIME
LAKAMBINI	28,835	1989	JAPAN	CR 4 X 30 TS	Region 8,300,000 including 3 years T/C at region \$ 7,200/day	UNDISCLOSED
EAGLE	29,446	1985	JAPAN	TEU: 514 CR 3 X 25 TS	EN BLOC	GREEK BUYERS
GRUMANT	30,027	1984	JAPAN	TEU: 514 CR 3 X 25 TS	10,000,000	GREEK BUYERS
CHETTINAD PRINCE	42,592	1985	JAPAN	CR 4 X 25 TS	Region 7,100,000	UNDISCLOSED
WESTERN TRANSPORTER	45,402	1996	JAPAN	CR 4 X 25 TS	Region 15,000,000 including 2 years T/C at \$ 9,000/day	SPAR SHIPPING
WESTERN FRIEND	45,526	1982	JAPAN	CR 6 X 25 TS	Region 4,200,000	UNDISCLOSED
SAFFRON TRADER	45,681	1996	JAPAN	CR 4 X 25 TS	14,000,000	SPAR SHIPPING
ATLANTIC EXPLORER	48,170	04/2001	-	CR 4 X 30 TS	Region 19,600,000	HELIKON
IRENE OLDENDORFF	65,000	1991	RUMANIA	-	Region 6,000,000	CHINESE BUYERS
LA SIERRA	165,133	1993	POLAND	-	Region 20,000,000	MARMARAS

TANKERS

NAME	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	FEATURES	PRICE SOLD US\$	BUYERS
AMBROISE	6,321	1991	SINGAPORE	-	Region 4.7-4,900,000	EUROPEAN BUYERS
BUNGA KIARA	6,769	1985	JAPAN	Chemical	Region 2-2,500,000	FAR EASTERN BUYERS
TRADEWIND OCEAN	9,178	1974	CANADA	-	Region 1,500,000	NIGERIAN BUYERS
SETOKAZEI	18,556	1983	JAPAN	Chemical	EN BLOC	SINGAPOREAN BUYERS
TOYOKAZEI	19,917	1984	JAPAN	Chemical	10,000,000	SINGAPOREAN BUYERS
SEACROWN	39,008	1985	JAPAN	-	Region 13,000,000	UNDISCLOSED
AGILITY	41,476	1992	JAPAN	-	Region 18,750,000	UNDISCLOSED
TORM MARGRETHE	84,000	1988	DENMARK	Chemical	20,000,000	U.S. BASED SEA OIL
LAURA	96,759	1992	JAPAN	-	Region 35,000,000	UNDISCLOSED
DONDO	97,115	1980	JAPAN	-	Region 9,700,000	MARINE MANAGEMENT
MAERSK NAVARIN	255,312	1989	KOREA	-	Region 31,000,000	DYNACOM
HELLESPONT PARADISE	315,697	1975	DENMARK	-	Region 16,000,000	BLUEWATER, Denmark
SAHARA	356,400	1974	SWEDEN	-	Undisclosed Price for storage	MODEC

TWEENDECKERS/MPPs/CONTAINERS

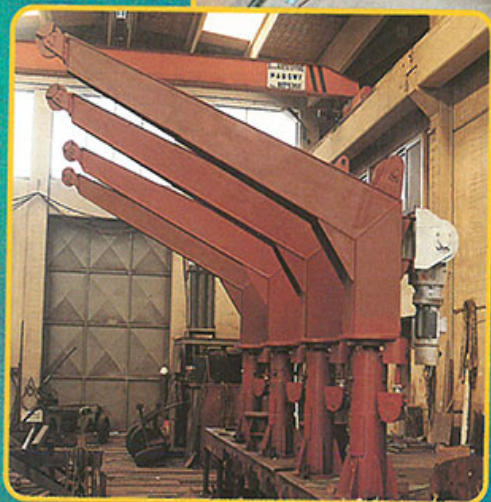
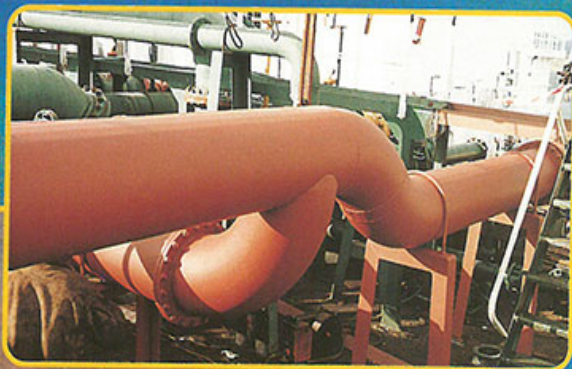
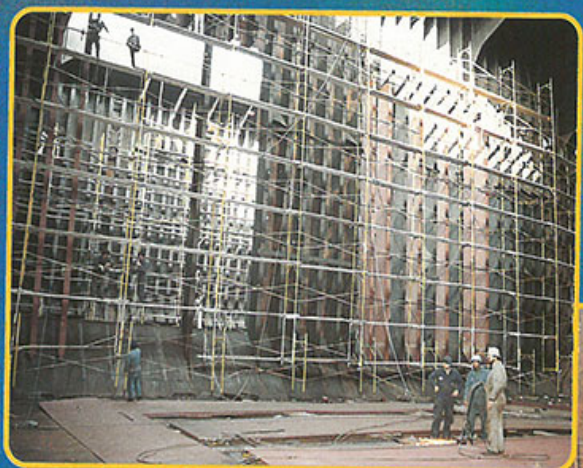
NAME	TYPE	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	GEAR/T.E.U.	PRICE SOLD US\$	BUYERS
KIMANIS	CONTAINER	12,854	1993	GERMANY	CR 2 X 40 TS	Region 13,100,000	UNDISCLOSED
ORIENT AISHWARYA	CONTAINER	14,205	1988	GERMANY	TEU: 1,034 CR 2 X 40 TS	8,500,000	VIETNAMESE BUYERS
ASIAN PEGASUS	CONTAINER	22,740	1991	JAPAN	TEU: 1,416	11,000,000	UNDISCLOSED
CHOYANG PARK	CONTAINER	42,206	1989	KOREA	TEU: 2,797	24,000,000	CP SHIPS CANADA
MAERSK TOBA	CONTAINER	53,690	1982	DENMARK	TEU: 3,016	Region 23,000,000	UNDISCLOSED
LUBECK LINK	FERRY	-	1980	SWEDEN	33,163 GRT PASS: 240, CABINS: 102, CARS: 800	Undisclosed Price	SCANDILINES
LOUIS PASTEUR	REEFER	9,000	1996	POLAND	11,326 Reefer Cap., TEU: 170, CR 4 X 8 TS	9,000,000	DOUX, FRANCE
PIERRE DOUX	REEFER	9,357	1995	POLAND	11,326 Reefer Cap., TEU: 170, CR 4 X 8 TS	9,000,000	DOUX, FRANCE
TOR NORVEGIA	RO/RO	10,320	1975	NORWAY	-	PRIVATE TERMS	STRADA BLUE
ESTE FRESCO	TWEEN	7,018	1986	JAPAN	TEU: 175 DR 2 X 30 TS DR 2 X 25 TS	1,900,000	VIETNAMESE BUYERS

DEMOLITION

NAME	TYPE	D.W.T.	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE US\$/LDT	BUYERS
LOGAN	BULKER	15,879	1976	JAPAN	Region 175	UNKNOWN BREAKERS
ARTAKI	BULKER	19,077	1977	JAPAN	174	INDIA
ASEAN PIONEER	BULKER	21,842	1976	JAPAN	Region 175	INDIA
BLUE SKY	BULKER	25,875	1977	BRAZIL	Region 175	BANGLADESH
PEARL LUCK	BULKER	35,137	1977	JAPAN	168	INDIA
VELOS	BULKER	60,552	1977	JAPAN	176	INDIA
GOLDEN EYE	BULKER	64,473	1975	JAPAN	170	INDIA
MEGA HILL	BULKER	118,712	1976	JAPAN	185	UK BASED CASH BUYERS
MEGA BROOK	BULKER	123,003	1977	SWEDEN	185	UK BASED CASH BUYERS
CARIB SEA	CAR CARRIER	2,175	1976	SPAIN	174	INDIA
ORANGE REEFER	REEFER	8,941	1970	DENMARK	210 (110 tons of Alumina were included in the deal)	INDIA
CANMAR SPIRIT	CONTAINER	16,963	1971	U.K.	Region 186	UNKNOWN BREAKERS
ANEMONE	FREEDOM	17,179	1979	JAPAN	29, basis delivery Trinidad «as is/where lies» in damaged condition	-
ATHINAI P.	FORTUNE	22,631	1973	JAPAN	Region 180	INDIA
LASSIA	LOGGER	28,042	1975	JAPAN	Region 169	UNKNOWN BREAKERS
BRIGHT SKY	TANKER	10,009	1976	JAPAN	Region 166.5	UNKNOWN BREAKERS
FRATELLI D'ALESIO	TANKER	38,741	1975	JAPAN	Region 200	BANGLADESH
FAIRBANKS	TANKER	122,520	1974	U.S.A.	202	BANGLADESH
KHARK	TANKER	231,712	1975	JAPAN	200	BANGLADESH
CHARLES PIGOTT	TANKER	268,374	1973	JAPAN	176	CHINA
ASEAN WINNER	TWEEN	19,856	1975	JAPAN	Region 145, basis «as is» Singapore	-
LIMARI	TWEEN	20,597	1977	JAPAN	Region 190	INDIA
EIFFEL	TWEEN	20,754	1977	JAPAN	Region 190	INDIA
GREEN HARBOUR	TWEEN	46,892	1974	USA	Region 196	BANGLADESH

GENERAL SHIP REPAIRS

A. PASCHOS - K. KATSIKOPOULOS S.A.



- Provision of Engine and Machinery Overhaul and Repairs Services
- Steel Renewals and Constructions
- Erection of Staging and Scaffolding
- Pipe Repairs

7, DERVENAKION STR., 185 45 PIRAEUS - GREECE
TEL: (01) 4611 626 - 4630 382 - 4620 945, FAX: (01) 4632 185
e-mail: pkgr@otenet.gr

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις πριν από 1 χρόνο - Μάιος 2000

1. BULKCARRIERS NAME	D.W.T	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
GUZIN S.	23,969	1982	JAPAN	Region 2,780,000	PITIOUSA
RHAMI PAK	38,830	1984	JAPAN	7,100,000	GREEK BUYERS
TINITA	42,647	1985	JAPAN	Region 9,000,000	SPLOZNA PLOVIDBA
LIVANITA	45,426	1997	JAPAN	17,000,000	UGLAND
WHITE EAGLE 1	46,500	1999	JAPAN	Region 38,400,000	APEX - N.Y.
AEROSMITH	60,847	1977	DENMARK	Region 2,650,000	KOREAN BUYERS
ALPHA I	61,869	1976	JAPAN	2,650,000	DAEBO
GOYNUK	65,449	1981	KOREA	5,300,000	"SEAP", GREECE
MAERSK TELUK	68,762	1989	KOREA	13,800,000 including T/C back at \$10,650/day	TSANGARIS
KAIEN	182,212	1986	JAPAN	Excess 14,000,000	MARMARAS NAVGT.
2. TANKERS NAME	D.W.T	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
JUPITER GAS (LPG)	2,999	1976	JAPAN	700,000	THAILAND BUYERS
MARIA E.	6,009	1979	JAPAN	Region 1,350,000	U.A.E. BASED BUYERS
GOLDEN KAY	8,758	1996	JAPAN	11,800,000	FRENCH BUYERS
PAGODA	29,996	1988	JAPAN	11,900,000	VIETNAMESE BUYERS
MARSHAL ZHUKOV (OBO)	103,307	1977	POLAND	Region 3,800,000	EAST MED.
WAASLAND (OBO)	164,100	1986	BULGARIA	20,000,000	ULTRAPETROL
DIAMOND DREAM	248,050	1990	JAPAN	Region 29,300,000	WORLD TANKERS
3. DEMOLITION NAME	TYPE	D.W.T.	DATE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
AGIA DYNATI	BULKER	27,370	1971/JAPAN	150	INDIA
IOANNITSA	BULKER	51,913	1973/DENMARK	158	INDIA
PETRO MERSEY	TANKER	20,510	1972/U.K.	172.5	INDIA
AKRADINA	TANKER	24,817	1973/YUG	160	INDIA
MATISSE	PRODUCT	29,990	1973/JAPAN	165	INDIA
EQUATOR	TANKER	94,000	1978/U.K.	157	BANGLADESH

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις πριν από 10 χρόνια - Μάιος 1991

1. BULKCARRIERS NAME	D.W.T	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
CARIBBEAN 1	17,415	1977	JAPAN	3,800,000	UNDISCLOSED
HANSA LUBEK	23,165	1978	JAPAN	5,000,000	GREEK BUYERS
ROSALEEN	26,000	1972	U.K.	3,500,000	GREEK BUYERS
PATRICIA VI	33,000	1977	JAPAN	6,050,000	UNDISCLOSED
TURKIYE	34,027	1973	JAPAN	3,750,000	GREEK BUYERS
ORCHID II	35,656	1982	JAPAN	11,800,000	FAIRMONT - HKG
WORLD MERCURY	37,000	1983	JAPAN	13,600,000	B.S. SKAUGEN
YU MING	41,000	1984	JAPAN	15,300,000	UGLAND
BESOR	64,000	1976	DENMARK	9,500,000	A.F. KLAVENESS
GLORY CAPE	69,000	1987	JAPAN	22,000,000	FIRST LINE - KOREA
2. TANKERS NAME	D.W.T	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
ATLAS MARINER	39,000	1982	YUGOSLAVIA	26,000,000	NORWEGIAN BUYERS
MANHATTAN QUEEN	85,000	1975	JAPAN	11,200,000	FINISH BUYERS
SEA QUEEN	121,937	1975	JAPAN	15,000,000	JHN
KOSMOS SAILOR	260,000	1978	U.K.	35,000,000	UNDISCLOSED
3. DEMOLITION NAME	TYPE	D.W.T.	DATE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
SELEMDZHA	BULKER	4,303	1966	165	CHINA
ROSEEVERETT	BULKER	10,232	1973	152	CHINA

INDICATIVE DEMO PRICES: PAKISTAN REGION: USD 150 - 175 / LDT
 INDIA REGION: USD 180 - 200 / LDT
 CHINA REGION: USD 150 - 160 / LDT

Being a Shipbroker...

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

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

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

Being a Good Shipbroker...

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

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

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

Ultimately...

*Being a Good Shipbroker
is a matter of being*

George Moundreas & Company S.A.

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



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



GEORGE MOUNDREAS & COMPANY S.A.

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

S & P - Newbuildings

Fax: (01) 4297196

Telex: 213481 SOGE GR

Repairs & Conversions

Fax: (01) 4297810

Telex: 213484 SOGE GR

Chartering

Fax: (01) 4297191

Telex: 212744 SOGE GR

Ship-financing

Fax: (01) 4297196

Telex: 213481 SOGE GR

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

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ»

Όπλο για τις ακτοπλοϊκές εταιρείες!

του Νάσου Πουλακίδα



Όπλο για την ακτοπλοΐα αποδεικνύεται το νέο αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος», σε μια περίοδο που οι ακτοπλοϊκές εταιρείες παραλαμβάνουν τα νεότευκτα το ένα μετά το άλλο! Οι Μινωικές Γραμμές, η ANEK, η NEA, η Strintzis Lines, η MFD αλλά ακόμα και οι Επιχειρήσεις Αττικής, που δρομολόγησαν τα νέα πλοία τους όχι στις εσωτερικές γραμμές αλλά σε Αδριατική και Βαλτική, έχουν αναστρέψει κάπως προς το καλύτερο το κλίμα της ακτοπλοΐας, μετά το «στραπάτσο» από το τραγικό ναυάγιο του «Εξηρέας Σαμίνα». Αν βέβαια και η Πολιτεία μεριμνήσει για καλύτερα λιμάνια τα οποία θα υποδέχονται αυτούς τους κολλοσσούς, τότε ίσως σύντομα παραμένουν μόνο στη σκέψη μας «τα λιμάνια της αγωνίας».

Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες είναι πλέον αποφασισμένες μπροστά στα νέα δεδομένα να παράσχουν καλύτερες υπηρεσίες στον επιβάτη. Με τα νέα συστήματα ηλεκτρονικής κράτησης θέσεων, με την εξάλειψη του φαινομένου των υπερπληθυσμών και με γρήγορα πλοία, προσπαθούν να... αποσπάσουν εισιτήρια από τις αεροπορικές εταιρείες. Το «Ελευθέριος Βενιζέλος» είναι ένα όπλο στα χέρια της ακτοπλοΐας! Όσο παρόξενο και αν ακούγεται αρχίζει σιγά-σιγά να γίνεται πραγματικότητα. Μάλιστα, τους καλοκαιρινούς μήνες εκπρόσωποι ακτοπλοϊκών εταιρειών ευελπιστούν πως θα αποσπάσουν σημαντικό μερίδιο από τις αεροπορικές εταιρείες.

Σε πρόσφατη ομιλία του στον Πειραιά, παρουσία του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Χρήστου Παπουτσή, στα εγκαίνια του «Φαιστός Παλάς», ενός πλοίου που καλύπτει τη γραμμή Πειραιά-Ηρακλείου στο χρόνο-ρεκόρ των 6 ωρών (όπως αλλιώς και το «Κνωσός Παλάς»), ο πρόεδρος των Μινωικών Γραμμών Κώστας Κληρονόμος είπε: «Τα δύο-μα πλοία, το «Φαιστός Παλάς» και το «Κνωσός Παλάς», έχουν ήδη φέ-

ρει χωρίς υπερβολή επανάσταση στην ελληνική ακτοπλοΐα και ιδιαίτερα στη γραμμή Πειραιά-Ηρακλείου την οποία εξυπηρετούν με καθημερινά δρομολόγια διάρκειας 6 ωρών. Μπορούμε να ισχυριστούμε με βεβαιότητα ότι τα πλοία αυτά ανταγωνίζονται επάξια πλέον το αεροπλάνο». Αν αναλογιστεί κάθε αναγνώστης τις ώρες που απαιτούνται για το ακτοπλοϊκό ταξίδι από τον Πειραιά για την Πάρο, τη Μύκονο ή το Ηράκλειο και τα χρήματα που θα ξοδεύσει, θα καταλήξει στο συμπέρασμα ότι το αεροπλάνο ίσως πλέον να μην είναι το γρηγορότερο και οικονομικότερο μέσον.

Για να γίνουμε πιο σαφείς: με τα ταχύπλοα η διαδρομή Πειραιά-Πάρου ή Μυκόνου καλύπτεται σε περίπου 3 ώρες και το απλό εισιτήριο τιμάται 9.800 δρχ. για την Πάρο και 10.100 δρχ. για τη Μύκονο. Αεροπορικώς, αν υπολογιστεί ο χρόνος πρόσβασης αλλά και αναμονής στο «Ελ. Βενιζέλος» και το ταξίδι που διαρκεί 45', τότε το τρίωρο είναι σίγουρο. Με το αεροπλάνο η τιμή εισιτηρίου είναι 25.186 δρχ. για Πάρο και 26.786 για Μύκονο. Για το Ηράκλειο Κρήτης με τα πλοία-βολίδες των Μινωικών Γραμμών που καλύπτουν τη διαδρομή σε 6 ώρες, το εισιτήριο της οικονομικής θέσης στοιχίζει 6.700 δρχ. και η καμπίνα β' θέσης 10.000 δρχ. Η τιμή του αεροπορικού εισιτηρίου ξεκινά από 22.300 και αυξάνεται έως 29.000 δρχ. και οι ώρες αναμονής του ταξιδιού πλησιάζουν τις 3 ώρες. Με τα ταχύπλοα, τα καταμαράν και τα γρήγορα συμβατικά, η ακτοπλοΐα σιγά αλλά σταθερά μπορεί να αποκτήσει πάλι το «πάνω χέρι» στη μετακίνηση. Οι τιμές των εισιτηρίων είναι προσιτές και οι παρεχόμενες υπηρεσίες καλές. Βέβαια, το επιβατικό κοινό που διαμαρτύρεται για καθυστερήσεις και ακριβά εισιτήρια θα πρέπει να γνωρίζει πως έχει και αυτό υποχρεώσεις, αφού η συμπεριφορά του δεν είναι και η καλύτερη. Στα περισσότερα νεότευκτα -όλα συναγωνίζονται σε



πολυτέλεια ακόμη και κρουαζιερόπλοια- έχουν καταγραφεί ήδη σημαντικές φθορές σε καμπίνες, σαλόνια και κοινόχρηστους χώρους.

Τα «δίδυμα» των Μινωικών

Το τελευταίο απόκτημα των Μινωικών Γραμμών είναι το «Φαιστός Παλάς». Είναι δίδυμο με το «Κνωσός Παλάς», το οποίο ξεκίνησε τα δρομολόγια του πέρυσι το Δεκέμβριο. Τα τεχνικά χαρακτηριστικά είναι τα ακόλουθα: Μήκος 214 μέτρα και πλάτος 26,40, με δυνατότητα μεταφοράς 2.200 επιβατών, 150 φορτηγών και αυτοκινήτων και 100 Ι.Χ. αυτοκινήτων ή εναλλακτικά, 600 Ι.Χ. αυτοκινήτων. Αναπτύσσει υπηρεσιακή ταχύτητα 31,6 κόμβων, ενώ διαθέτει συνεδριακό κέντρο 600 θέσεων, εμπορικό κέντρο, πολυεστιατόριο, παιδότοπο, Internet Café, ντίσκο, κινηματογράφο, 2 καμπίνες για άτομα με ειδικές ανάγκες, 2 πισίνες και ελικοδρόμιο. Έχει κατάλληλα εξοπλισμένο νοσοκομειακό χώρο με τηλεκαρδιογράφο για αντιμετώπιση έκτακτων περιστατικών. Το σκάφος κόστισε 35 δισ. δραχμές.

Ανανέωση του στόλου της Strintzis Lines

Τα «Blue Star 1», «Blue Star 2» και «Blue Star Ithaki» είναι τα νεότευκτα πλοία της εταιρείας Στρίντζη. Το τρίτο εκτελεί καθημερινούς πλόες από Πειραιά για Πάρο-Σαντορίνη, ενώ τα άλλα δύο έχουν δρομολογηθεί στις γραμμές της Αδριατικής. Το «Blue Star Ithaki» αναπτύσσει ταχύτητα 25 κόμβων, έχει μήκος 124 μέτρων και μεταφορική ικανότητα 1.500 επιβατών και 300 Ι.Χ. αυτοκινήτων. Η εταιρεία θα παραλάβει δύο υπερσύγχρονα επιβατηγά-οχηματογωγά το α' εξάμηνο του 2002 από την Κορέα, τα οποία και θα ενισχύσουν την παρουσία της στις εσωτερικές γραμμές. Πρόσφατα αναθεωρήθηκε και η ναυπηγική σύμβαση με τα Ναυπηγεία Σκαρμαγκά για ακόμα δύο νεότευκτα.

Νεότευκτα για την ANEK

Το «Olympic Champion» και το «Hellenic Spirit» είναι τα νέα αποκτήματα της ANEK. Το κόστος ναυπήγησης των δύο πλοίων ανήλθε σε 205 εκατ. δολλάρια και χρηματοδοτήθηκε μέσω κοινοπρακτικού δανείου. Το «Hellenic Spirit» έχει μήκος 204 μέτρα και αναπτύσσει ταχύτητα 32 κόμβων. Μεταφέρει 1.850 επιβάτες, 130 φορτηγά αυτοκίνητα και 120 Ι.Χ. σε 4 γκαράζ μεγάλης χωρητικότητας. Διαθέτει, μεταξύ άλλων, υπερπολυτελή σαλόνια, μπαρ, καζίνο, ελικοδρόμιο και τρεις πισίνες.

Το «Superfast VII»

Πριν από λίγες ημέρες εντάχθηκε στο στόλο των Επιχειρήσεων Αττικής και το «Superfast VII», που εκτελεί δρομολόγια στη Βαλτική. Είναι χωρητικότητας 626 επιβατών, 85 Ι.Χ. αυτοκινήτων και 110 φορτηγών, ενώ οι κοινόχρηστοι χώροι του περιλαμβάνουν εστιατόριο, μπαρ, ντίσκο, αίθουσα ηλεκτρονικών παιχνιδιών, καζίνο, ειδικά διαμορφωμένους χώρους για σάουνα, καταστήματα, αίθουσες συνεδριάσεων και παιχνιδιούπολη.



ΧΡΕΙΑΖΟΝΤΑΙ ΝΕΕΣ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

Πρωτεύοντα ρόλο θα παίξει στο νέο ακτοπλοϊκό τοπίο και η κατάσταση των λιμανιών. Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας έχει εξαγγείλει τη σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής, η οποία θα υπάγεται απευθείας στον ίδιο. Σκοπός αυτής της Γενικής Γραμματείας θα είναι ο συνολικός σχεδιασμός και η χάραξη της εθνικής λιμενικής πολιτικής για την ανάπτυξη λιμένων με σύγχρονη υποδομή, ώστε να ανταποκρίνονται στις ανάγκες και τις απαιτήσεις για την εξυπηρέτηση των επιβατών, των πλοίων και των φορτίων. Η Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας έχει με άπειρα έγγραφα της αναφερθεί στα χρόνια προβλήματα σε όλα τα λιμάνια της χώρας. Δυστυχώς, σε ελάχιστα λιμάνια έχουν γίνει παρεμβάσεις, ενώ παρά τις εξαγγελίες για το Λαύριο, ούτε και φέτος θα μπορέσει να προσφέρει στην ακτοπλοΐα. Έτσι, τα λιμάνια του Πειραιά και της Ραφήνας θα τραβήξουν και φέτος όλο το βάρος της επιβατικής κίνησης. Σύμφωνα με τα λεγόμενα του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, η Γραμματεία Λιμένων όταν συσταθεί θα είναι πιο «ευέλικτη» απ' ό,τι στο παρελθόν. Για να ληφθεί μία απόφαση σήμερα, χρειάζονται 17 υπογραφές από συναρμόδιους φορείς!.. Τόσο καλή.

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

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

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

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

NORWEGIAN

MARITIME EQUIPMENT

Agent in Greece:

MARINE CONSULT INTERNATIONAL LTD.

Tel.: 01 42 85960/61

Fax.: 01 42 85962

Hatzikyriakou Av. 15-17, Piraeus 185 35

E-mail: maricons@complink.gr

βιβλίων



ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΗΝ ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ & ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΟΡΩΝ ΤΩΝ ΕΠΤΑΝΗΣΙΩΝ 18ος & 19ος αιώνας
Του Γιάννη Βλαστόπουλου
Εκδόσεις ΠΑΠΑΖΗΣΗ

Η ιστορία της σύγχρονης ελληνόκτητης εμπορικής ναυτιλίας ξεκινά από τις αρχές του 16ου αιώνα από τα νησιά του Ιονίου, και ιδιαίτερα την Κεφαλονιά και την Ιθάκη. Οι Επτανήσιοι ήταν από τους πρώτους που αποίκισαν τα μεγάλα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας, ενώ στα λιμάνια του Δούναβη είχαν σχεδόν την απόλυτη κυ-

ριαρχία της ποταμοπλοΐας και των εξαγωγών σιτηρών της περιοχής. Η γλώσσα των λιμανιών και των πλοίων ήταν κατά κύριο λόγο μια επτανησιακή ναυτική διάλεκτος, η οποία αποτυπώθηκε στα έγγραφα του θαλάσσιου εμπορίου και της ναυτιλίας της εποχής.

Το βιβλίο αυτό είναι ένα λεξικό ναυτικών και εμπορικών όρων, βασισμένο σε αρχαιολογικό υλικό των Ιονίων νήσων, το οποίο αφορά όμως στη ναυτιλία όλης της Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας. Αποτελεί την πρώτη συστηματική ερευνητική προσπάθεια κατανόησης της ιδιότυπης ναυτικής γλώσσας των Επτανήσιων του 18ου και του 19ου αιώνα μέσα από το ίδιο αρχαιολογικό υλικό. Είναι ένα λεξικό που απευθύνεται σε ιστορικούς και λύνει πολλά από τα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο ερευνητής. Για τη συγγραφή του έχουν χρησιμοποιηθεί ημερολόγια πλοίων, ναυλοσύμφωνα, φορτωτικές, κρατικά έγγραφα αφίξεων/αναχωρήσεων της ενετικής περιόδου, έγγραφα υγειονομείων, εμπορικά κατάστιχα κ.ά., τα οποία ο συγγραφέας έχει συλλέξει από τα τοπικά αρχεία των Ιονίων νήσων και ιδιαίτερα της πατρίδας του της Ιθάκης. Έγγραφα και αρχεία που είναι ακατάλληλα αν δεν γνωρίζει κάποιος τη γλώσσα της θάλασσας.



21ος ΑΙΩΝΑΣ
ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΗ ΡΥΠΑΝΣΗ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ-ΜΕΤΡΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ
Του Αθανάσιου Δηλιγιάννη
Εκδόσεις ΑΘ. ΣΤΑΜΟΥΛΗ

Το βιβλίο αυτό έρχεται να καλύψει ένα κενό της ελληνικής βιβλιογραφίας στον τομέα του περιβάλλοντος. Πιο συγκεκριμένα, αποτελεί μια προσπάθεια να αναλυθούν με όσο το δυνατόν πιο απλό τρόπο τα διάφορα περιβαλλοντικά προβλήματα, οι αιτίες που τα προκαλούν, η υπαι-



ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΞΕΝΟΣ
Σκηνές από το δράμα του ελληνισμού σε Ανατολή και Δύση (1821-1894)
Του Ζέφυρου Καυκαλιδή
Εκδόσεις ΚΑΣΤΑΝΙΩΤΗ

Έκανα το κλασικό λάθος. Εδάνεισα ένα βιβλίο, νομίζω ήταν βιογραφικό και αναφερόταν στην εφοπλιστική δραστηριότητα του Στέφανου Ξένου. Έκανα το λάθος με αποτέλεσμα επί τέσσαρις δεκαετίες να περιμένω με αγωνία να βρω ξανά το βιβλίο ή το βιβλίο του Στέφανου Ξένου χωρίς να τα καταφέρω... Και μόνον τώρα, στις σελίδες της καταληκτικής αυτής βιογραφίας του Ζέφυρου Καυκαλιδή, ξαναβρήκα τον Στέφανο Ξένο, ξανάβρηκα τη ζωή της μοναδικής αυτής ιδιοφυΐας. Γιατί ο συγγραφέας της βιογραφίας του πολύμορφου και πολυκίνητου αυτού άνδρα έκαμε το πολύ δύσκολο - το αδύνατο. Μας δίνει στις σελίδες του βιβλίου του όχι μόνον ζωντανά τον Στέφανο Ξένο, τη ζωή και τη δράση του, αλλά και την εποχή του. Και όχι συμπτωματικά. Με βάθος και ανάληψη των γεγονότων της εποχής -και τι εποχή ήταν αυτή- που έζησε και έδρασε ο Ξένος. Έτσι, το βιβλίο του Ζέφυρου Καυκαλιδή γίνεται ένα ιστορικό βιβλίο με πρωταγωνιστή μια μοναδική μορφή, τον Στέφανο Ξένο, του οποίου ο βίος και η πολιτεία ακούμπησε όλη την Ευρώπη - κυβερνήσεις, πανίσχυρους οικονομικούς παράγοντες και απλούς ανθρώπους.

ΑΡΚΑΔΙΑ

Τα μοναστήρια & οι
εκκλησίες της - Οδοιπορικό
10 αιώνων
Του Πέτρου Σαραντάκη
Εκδόσεις ΟΤΙΣΙΣ

Η Αρκαδία ανήκει σ' εκείνους τους γοητευτικούς τόπους που συνδυάζουν την ειδική φυσική φύση με τον πλούτο των μνημείων τους, πάνω στα οποία εύκολα διαβάσεις την πολυσχίστη ιστορία τους. Οι πρώτοι χριστιανοί από τον 4ο μ.Χ. αιώνα μετατρέπουν τους αρχαίους ναούς και τα ιερά, που ήταν διάσπαρτα στην αρκαδική γη, σε ναούς πρωτοχριστιανικούς. Το ενδιαφέρον του Βυζαντινού κράτους για την Πελοπόννησο από τον 9ο μ.Χ. αιώνα οδηγεί στην ίδρυση του πρώτου μοναστικού κέντρου, το 963 μ.Χ., της Μονής Φιλοσόφου που αποτελεί και την αρχή του οδοιπορικού μας. Μεταξύ 10ου και 13ου αιώνα κτίζονται τα περισσότερα μοναστήρια και εκκλησίες αφιερωμένα στη Θεοτόκο και κάνουν την Αρκαδία «περιβόλι δικό της», μετά αυτό της χερσονήσου του Άθω.

Αυτά τα χριστιανικά κέντρα συνδέθηκαν με την ταραγμένη ζωή στη καρδιά της Πελο-

πόν-
νήσου
στις
περιόδους των
κατακτήσεων από

Φράγκους, Τούρκους
και Ενετούς. Στην τουρκο-
κρατία τα μοναστήρια θα γί-
νουν λιμέρια των κληφτών και
κρυφά σχολεία για τα σκλαβωμένα
Ελληνόπουλα. Στα χρόνια του Αγώνα θα
μετατραπούν σε ορμητήρια των Κολλο-
τριναίων και των άλλων αγωνιστών, σπλά και
ιερωμένων με φλογισμένες ψυχές όπως
ο Παλαιών Πατρών Γερμανός και τόσων άλλων
που θα γίνουν πρωτοπόροι στον αγώνα
για τη λευτεριά.

Δύο χιλιάδες χρόνια μετά τη γέννηση του Ιησού
Χριστού σταθήκαμε με σεβασμό σε εκατόν εξήντα
(160) χριστιανικά μνημεία που έζησαν για αιώνες,
καλλιεργώντας την πίστη στην Ορθοδοξία και
προσφέροντας σημαντικά στους αγώνες του γέ-
νους. Με αυτή την έκδοση θέλουμε να ανοίξουμε
ένα παράθυρο στο παρελθόν, να αναδείξουμε τα
ουσιώδη, την παράδοση, την εκκλησιαστική ιστο-
ρία και τέχνη της βυζαντινής και μεταβυζαντινής
Αρκαδίας.

τιότητα μας στη δημιουργία
τους και, τέλος, οι τρόποι που
ο καθένας μας μπορεί να βοη-
θήσει στην αντιμετώπισή τους.
Περιγράφονται τα δύο σοβα-
ρότα πυρηνικά ατυχήματα,
του Three Mile Island (ΗΠΑ) και
του Τσέρνομπιλ (Ουκρανία),
όπου επισημαίνονται τα αν-
θρώπινα λάθη, οι τεχνικές
ατέλειες και οι επιπτώσεις
από τα ατυχήματα αυτά.

Η ηχορρύπανση και η οπτική
ρύπανση περιλαμβάνονται επί-
σης στην ύλη του βιβλίου.
Τέλος, το βιβλίο αναφέρεται
στα προβλήματα του όζοντος
και της υπεριώδους ακτινοβο-
λίας, στις αιτίες της κατα-
στροφής του, στους φυσικο-
χημικούς μηχανισμούς που
προκαλούν αυτή την κατα-
στροφή στη στρατόσφαιρα
της γης, έως και στους μηχαν-
ισμούς που προκαλούν την
τρύπα του όζοντος της στρα-
τόσφαιρας.

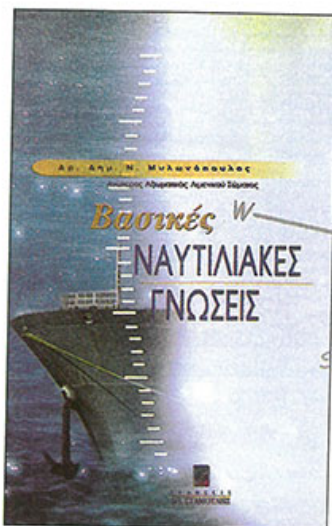
ΒΑΣΙΚΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΓΝΩΣΕΙΣ
Του Δρος Δημ. Μυλωνόπουλου
Εκδόσεις ΑΘ. ΣΤΑΜΟΥΛΗ

Το βιβλίο «Βασικές Ναυτιλιακές
Γνώσεις» του Δρος Μυλωνόπου-

λου Δ., ανώτερου αξιωματικού
Λ.Σ., επιδιώκει να εισαγάγει τον
αναγνώστη σε βασικές έννοιες της
Ναυτιλίας, αναλύοντας τους παρά-
γοντες αυτής, δηλ. το πλοίο, τον
ναυτικό και το κράτος - υπουργείο

Εμπορικής Ναυτιλίας.

Το βιβλίο στις 224 σελίδες του
περιλαμβάνει μία εισαγωγική
αναδρομή στην ιστορική εξέλιξη
της ναυτιλίας και της ελληνικής
εμπορικής ναυτιλίας, ενώ στη
συνέχεια σε τρία κεφάλαια πα-
ρουσιάζονται οι τρεις σημαντικοί
φορείς που αποτελούν τις κινη-
τήριες δυνάμεις της Ναυτιλίας,
το πλοίο, ο ναυτικός και το
υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.
Στο βιβλίο υπάρχει φωτογραφικό
υλικό των τύπων των πλοίων,
σύγχρονοι στατιστικοί πίνακες,
ενώ στο παράρτημα παρατίθε-
νται έντυπα των πιστοποιητικών
ασφαλείας και άλλων ναυτιλια-
κών εγγράφων.



«Η σιδηροδρομική σύνδεση του σταθμού containers Νέου Ικονίου» Γεωργίου Τσούρη

Σε τεύχος 25 σελίδων ο ναυτιλιακός σύμβουλος της Διεθνούς Ναυτικής Ενώσεως, υποναύαρχος Λ.Σ. Γεώργιος Τσούρης εκθέτει με σαφήνεια και πληρότητα το θέμα της σιδηροδρομικής σύνδεσης του σταθμού κοντέινερ Νέου Ικονίου.

Αναφερόμενος αρχικά στις εξελίξεις της τεχνικής υποδομής του λιμένας Πειραιώς μέχρι την περίοδο του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, περιγράφει στη συνέχεια τα νέα έργα που ξεκίνησαν το 1955, τη διαμόρφωση της ακτής Βασιλειάδη για την υποδοχή πλοίων κοντέινερ, την κατασκευή της προβλήτας Νέου Ικονίου και το προγραμματικό σχέδιο της εταιρείας Sofrerail για τη σύνδεση των προβλητών του λιμένας Ηρακλίου. Και καταλήγει στην πρόσφατη πρωτοβουλία του ΟΣΕ για τη δημιουργία του «Θριάσιου Εμπορευματικού Κέντρου» και της σιδηροδρομικής σύνδεσης με τον λιμένα Νέου Ικονίου. Επ' αυτού τονίζεται ότι ο ΟΛΠ και η ΔΝΕ καλούνται να παραθέσουν τις θέσεις και απόψεις για την άνετη σιδηροδρομική σύνδεση τόσο στους χώρους παραβολής πλοίων κοντέινερ όσο και της προβλήτας ΔΕΗ και του Car-Terminal. Ωστε ο πειραιϊκός λιμένας να καταδείξει σε σύγχρονα πλαίσια τη σημασία που του προσφέρει η θέση που κατέχει, «στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων, Ευρώπης, Ασίας και Αφρικής».

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ.

Τὸ Ἑλληνικὸν ἑμπορικὸν πλοῖον Σκαρμαγκὰ ἐπικεπτεται ὁ Ἀλέξανδρος ἀπὸ τὸν
τὸν Β. Κώστα, καὶ διακηρύσσεται ὡς ἑλληνικὸν πλοῖον.

ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΠΑΡΧΙΑΚΗΝ ΔΗΜΟΤΕΡΟΝΤΙΑΝ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ

Ὁ ὑπογεγραμμένος ἐγώ, γέννημα καὶ ἄλμα Ἑλλήνων καὶ κάτοικος τῆς πατρίδος
καὶ κατὰ τὴν ἐπισημοποίησιν ἔχοντα τὴν ἀποδεικτικὴν ἐκείνην
ἐν τῇ ἐκείνῃ ἡμερᾷ ἡμεῖς ὁ Ἀλέξανδρος καὶ ὁ Β. Κώστα, καὶ ὁ πλοῖον Σκαρμαγκὰ
ἡμεῖς ὁ Ἀλέξανδρος καὶ ὁ Β. Κώστα, καὶ ὁ πλοῖον Σκαρμαγκὰ
Παρακαλῶ τὴν ἀρχὴν ταύτην νὰ ἐνταλάσῃ τὸ πλοῖον τὸ ἐν τῇ ἐκείνῃ ἡμερᾷ 140 Μ. ἔχοντα
ματὶ καὶ νὰ μὴ δώῃ ἐκείνῃ τὸ πλοῖον τὸ ἐν τῇ ἐκείνῃ ἡμερᾷ, ἀλλὰ νὰ τὸ ἐνταλάσῃ
μὴ νὰ δώσῃ τὸ πλοῖον τὸ ἐν τῇ ἐκείνῃ ἡμερᾷ, ἀλλὰ νὰ τὸ ἐνταλάσῃ
ὡς ἑλληνικὸν πλοῖον. Καὶ μὴ νὰ πρὸς αὐτὴν εἶδος ἀποδεικτικῆς.

Εἰς Ἐλευσίνα, τῇ 12 Δεκεμβρίου 1973

Ἀλέξανδρος καὶ Β. Κώστα

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΕΙΑ

Ἡ ΕΠΑΡΧΙΑΚΗ ΔΗΜΟΤΕΡΟΝΤΙΑ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ

κατὰ τὴν ἐπισημοποίησιν

Ἐγὼ, ὁ ὑπογεγραμμένος ἐγώ, γέννημα καὶ ἄλμα Ἑλλήνων καὶ κάτοικος τῆς πατρίδος
καὶ κατὰ τὴν ἐπισημοποίησιν ἔχοντα τὴν ἀποδεικτικὴν ἐκείνην
ἐν τῇ ἐκείνῃ ἡμερᾷ ἡμεῖς ὁ Ἀλέξανδρος καὶ ὁ Β. Κώστα, καὶ ὁ πλοῖον Σκαρμαγκὰ
ἡμεῖς ὁ Ἀλέξανδρος καὶ ὁ Β. Κώστα, καὶ ὁ πλοῖον Σκαρμαγκὰ
Παρακαλῶ τὴν ἀρχὴν ταύτην νὰ ἐνταλάσῃ τὸ πλοῖον τὸ ἐν τῇ ἐκείνῃ ἡμερᾷ 140 Μ. ἔχοντα
ματὶ καὶ νὰ μὴ δώῃ ἐκείνῃ τὸ πλοῖον τὸ ἐν τῇ ἐκείνῃ ἡμερᾷ, ἀλλὰ νὰ τὸ ἐνταλάσῃ
μὴ νὰ δώσῃ τὸ πλοῖον τὸ ἐν τῇ ἐκείνῃ ἡμερᾷ, ἀλλὰ νὰ τὸ ἐνταλάσῃ
ὡς ἑλληνικὸν πλοῖον. Καὶ μὴ νὰ πρὸς αὐτὴν εἶδος ἀποδεικτικῆς.

Εἰς Ἐλευσίνα, τῇ 12 Δεκεμβρίου 1973

Ἀλέξανδρος

Β. Κώστα

Ἀλέξανδρος καὶ Β. Κώστα

Ἀλέξανδρος καὶ Β. Κώστα



Βρισκόμαστε στις αρχές της δεκαετίας του '70.

Τα Ελληνικά Ναυπηγεία του Σκαρμαγκὰ επισκέπτεται ο ομοσπονδιακός υπουργός Μεταφορών-Συγκοινωνιών της ενομένης, τότε, Γιουγκοσλαβίας, Β. Ποπόφ συνοδευόμενος από τον Έλληνα πρεσβευτή στο Βελιγράδι, Σπ. Τετене.

Τον Γιουγκοσλάβο υπουργό υποδέχεται ο τεχνικός διευθυντής των Ναυπηγείων Κ. Καλδής. Στα δεξιά του υπουργού ο Κώστας Μπρισιμιτζάκης, διευθυντής Δημοσίων Σχέσεων και μέλος του διοικητικού συμβουλίου των Ναυπηγείων.

Σπάνιο ντοκουμέντο του 1829.

Ναυτιλιακά έγγραφα ελληνικού πλοίου της εποχής εκείνης, χορηγηθέντα υπό της Επαρχιακής Δημογεροντίας της Ικαρίας, τα οποία εκρίνοντο απαραίτητα για την απόδειξη της ιδιοκτησίας αλλά και για να φέρει την ελληνική σημαία το εν λόγω πλοίο.

Είναι 12 Δεκεμβρίου του 1973.

Από τα Ναυπηγεία της Ελευσίνας καβελκύεται το μεγαλύτερο σκάφος που έχει ποτέ ναυπηγηθεί στη χώρα μας.

Στη φωτογραφία ένα στιγμιότυπο από την τελετή.

Διακρίνονται σε πρώτο πλάνο και δίπλα στην ανάδοχο του σκάφους

οι υιοί του ιδιοκτήτη των Ναυπηγείων,

Στρατή Ανδρεάδη, Γεώργιος και

Αλέξανδρος. Δίπλα στον Αλέξανδρο

Ανδρεάδη μπορεί κανείς να διακρίνει τον εργαζόμενο τότε στα Ναυπηγεία της

Ελευσίνας, μετέπειτα αρχηγό

της Ν.Δ., Μιλτιάδη Έβερτ.





Τα Ελληνικά Ναυπηγεία του Σαράμαγκα είχαν άριστες επιδόσεις και στην κατασκευή πλοίων για το Ναυτικό μας.

Στη φωτογραφία, στιγμιότυπο από την τελετή παράδοσης, παρουσία του αρχηγού του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού, των σκαφών «Ατρόμητος» και «Αδάμαστος» που είχαν ναυπηγηθεί για λογαριασμό του τότε Βασιλικού Ναυτικού.

Δεκαετία του '50.

Κάθε νέο σκάφος που νηολογείτο για να εξυπηρετήσει τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες, ήταν και ένα ιδιαίτερο γεγονός.

Στη φωτογραφία ένα στιγμιότυπο από τα εγκαίνια του επιβατηγού «Σαρωνίς», με τον τότε υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργο Ανδριανόπουλο να απευθύνεται, όπως συνηθίζεται σε ανάλογες περιπτώσεις, στους προσκεκλημένους της πλοιοκτητικής εταιρείας.



Δεκαετία του '60.

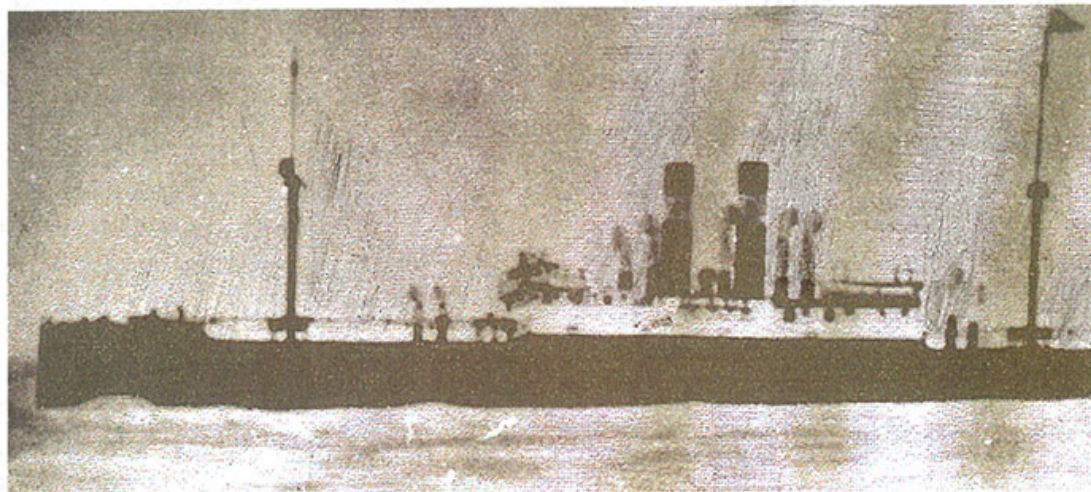
Το «Χίλτον» έχει αποπερατωθεί και παραδίδεται στον ιδιοκτήτη του, τον Στρατή Ανδρεάδη.

Για το γεγονός αυτό έγινε μία σειρά εκδηλώσεων οι οποίες έληξαν με την παράθεση γεύματος σε 600 και πλέον άτομα, μεταξύ των οποίων βουλευτές, ανώτατοι λειτουργοί της κρατικής μηχανής και εκπρόσωποι όλων των παραγωγικών τάξεων.

Τρίτος εξ αριστερών διακρίνεται ο γνωστός χρονογράφος και θεατρικός συγγραφέας Δημήτρης Ψαθάς.

Πριν από 72 χρόνια

Απρίλιος 1929



Το ελληνικό φορτηγό «Ιωάννης Θ. Βλασσόπουλος», 4.455 κοκ, υπολογημένο στην Ιθάκη, με κυβερνήτη τον Ιθακήσιο ηλιόρχο Ε.Ν. Σπυρίδωνα Α. Φερεντίνο, ήταν το πρώτο ελληνικό πλοίο και το έβδομο όλου του κόσμου που έφτασε τον Απρίλιο του 1929 στα νησιά South Shetlands στο Νότιο Πόλο. Το γεμάτο περιπέτεια και ηρωισμό αυτό ταξίδι είχε περιγράψει λεπτομερώς ο ηλιόρχος Φερεντίνος σε συναρπαστικό δημοσίευμα του 1929. Σήμερα, με τη συμπλήρωση 72 χρόνων, παρουσιάζουμε τα κυριότερα αποσπάσματα της αφήγησης.

«Την 7ην Φεβρουαρίου 1929, ευρισκόμενοι υπό εκφόρτωση αιτηρών εν Βαλεντία της Ισπανίας, ελάβωμεν διαταγές εκ Λονδίνου όπως άμα τη εκφόρτωση πηλεύσωμεν μετά πάσης ταχύτητος εις Barry Dock της Αγγλίας όπως παραλάβωμεν φορτίον ανθράκων διά τας νήσους South Shetlands. Η είδησις αύτη εξέληξε τους γνωρίζοντας την γεωγραφικήν θέσιν των νήσων τούτων, αλλ' όπως οπωσδήποτε αι διαταγαί των προϊσταμένων μας έδει να εκτελεσθώσι.

Από Βαλεντίας εις Γιβραλτάρ χειμαρρώδεις βροχαί και ορατότης ελαχίστη, σχεδόν μηδαμινή, μας κατεπόνησε φοβερά, μετά δε το Γιβραλτάρ θύελλα συνεχείς δυνάμεις 10 της κλίμακος του Μπωφόρ συνεπλήρωσαν εντελώς την καταπόνησίν μας. Άμα τη αφίξει εις Barry Dock περί τους είκοσι άνδρες εκ του πληρώματος ημών απεχώρησαν της υπηρεσίας του πλοίου, μη επιθυμούντες να συμμερισθώσι τους κινδύνους ενός τοιούτου ταξιδιού, πλην τα παρουσιασθέντα κενά ευχερώς αναπληρώθησαν υπό ευτόλημων ελληνών ναυτικών.

Αι πληροφορίες ας πδυνήθημεν να αρυσθώμεν εκ των μάλλιν αξιονίστων πηγών δεν ήσαν και τόσον ενθαρρυντικά. Αρκεί ν' αναφέρω τι γράφει το South America Pilot περί των νήσων αυτών: "Αι νήσοι South Shetlands αποτελούν αρχιπέλαγος κείμενον μεταξύ του 63 και 64 Νοτίου παραλλήλου, πεντακόσια περίπου ναυτικά μίλια νοτίως του Cape Horn. Είναι τελείως ακατοίκητοι, ουδεμία δε βλάστησις ανθεί υπό τους αιωνίους πάγους τους καλύπτοντας τα μέρη εκείνα. Οι μοναδικοί των μόνιμοι κάτοικοι είναι αι φώκαι, οι άλιπατρος και οι πεγκουίνοι. Αι νήσοι αυταί χρησιμεύουσι μόνον ως προσωρινά ορμητήρια Νορβηγών αλιείων ασχολουμένων εις την αλιείαν της φαλαίνης κατά τους θερινούς μήνας, οίτινες δεν δύνανται να παραβηθούν ειμή προς σκοτεινόν Νοέμβριον εν Αγγλία". Αλλά και οι φορτωταί μας δεν ήσαν περισσότερον ενθαρρυντικοί, αφού η σχετική επιστολή των, δι' ης μας εγνωρίζον ότι η

εκεί αλιευτική αποστολή των τελεί υπό τας διαταγάς του ηλιόρχου Άντερσεν επιβαίνοντος του πλοίου "Ροάλντ Αμούντσεν", κατέληγε με την ελπίδα ότι δεν θα μετανοήσωμεν από την επίσκεψιν. Συμπληρώσαντες φόρτωσιν και εφοδιασμόν απεπλεύσαμεν την πρωίαν της 28 Φεβρουαρίου εκ Barry Dock. Εις Las Palmas, όπου προσεγγίσαμεν προς ανθράκευσιν, εμάθομεν ότι εις τα Νορβηγικά Lloyds ήρχισε παιζομένη η τύχη μας και ότι τα στοιχήματα είχαν φθάσει το εν προς δέκα, ήτοι εν ότι θα εφθάναμεν και δέκα ότι δεν θα κατορθώναμεν να φθάσωμεν. Η πληροφορία δεν ήτο βεβαίως ευχάριστος αλλ' εκέντρισε την ελληνικήν φιλοτιμίαν μας και μας κατέστησεν περισσότερον προσεκτικούς. Ο πλοῦς μας από Las Palmas μέχρι του Port Stanley των νήσων Falklands (του εσχάτου τούτου προς Νότον ορίου μονίμου ανθρωπίνης οικίας) όπου προσεγγίσαμεν προς ανεφοδιασμόν, ήτο οπωσδήποτε ομαλός. Από εκεί απεπλεύσαμεν την έκτην εσπερινήν της 1ης Απριλίου. Την επομένην, εις το πλάτος ακριβώς του Cape Horn απότομος μεταστροφή του πνέοντος ισχυροτάτου ανέμου εσημείωσε και έντασιν της θαλασσοταραχής και μετ' ου πολὺ η θύελλα εξεδηλώθη εν όλη της την ορμή. Τεράστια κύματα, όγκοι θαλάσσης επένιπτον μετά πατάγου επί του καταστρώματος και ανήρπαζον ως αθύρματα διάφορα επ' αυτού αντικείμενα. Η θέσις μας ήτο όντως δεινή, αλλ' η απειληστική κατάσταση εις ην από στιγμής εις στιγμήν εφερόμεθα, μας ενέπνεεν όπως αγωνισθώμεν διά την ζωήν. Το πλήρωμα συνεκεντρώθη εις το μέσον του πλοίου. Σχεδόν πάντες διετήρησαν την ψυχραιμίαν, ενώ ελάχιστα ηipoψυχίαί διεσκεδάσθησαν τάχιστα.

Η κατάσταση αυτή διήρκεσε μέχρι της πρωίας της επομένης 3 Απριλίου. Συνεχίσαμεν την πορείαν μας με αποτόμους και βιασιότατος εναλλαγάς ανέμου και θαλάσσης. Από της μεσημβρίας ήρχισε ήπιουσα άφθονος χιών, ήτις ταχύτατα κατεκάλυψε το πλοίον μας εις ύψος ενός και ημίσεος μέτρου αποκλειούσα την κατ' ευθείαν συγκοινωνίαν μεταξύ πρώρας και πρύμνης. Την επομένην με ισχυρόν κυματισμόν και σφοδρόν άνεμον συνηντήσαμεν τους πρώτους ογκοπάγους που μας ηνάγκασαν να παρεκκλίνωμεν της πορείας μας όπως αποφύγωμεν την σύγκρουσιν. Συνεχίζομεν προς τον προορισμόν μας αλλ' υπολογίζαντες ότι δεν θα επροφθάναμεν να συνέλθωμεν εις το Boyd Strait προτού επέλθη η νύξ, εθέσαμεν το πλοίον εν αντιμονή αναμένοντες την πρωίαν. Καθ' όλην την ημέραν είχομεν αρχίσει να καλώμεν διά του ασυρμάτου τα εν Deception harbour αλιευτικά αλλ' ουδεμίαν ελαμβά-

νομεν απάντησαν και μόλις την εβδομήντη εσπερινήν ηκούσαμεν το πρώτον, τον ασύρματον του «Ροάδ Αμούνδσεν». Η είδησις της επαφής διαδοθείσα αστραπιαίως εξαγοποίησε πάντας, αλλ' αμας απεγοήτευσεν η απάντησις του ηλοίαρχου Άντερσεν ότι λόγω καιρού δεν ηδύνατο να υποσχεθεί την αποστολήν αλιευτικού διά να μας ηλοηγήσει. Προ τοιαύτης απαντήσεως απεφασίσαμεν να προχωρήσωμεν μόνοι μας, αφού εν τω μεταξύ με τας ραδιογωνιόμετρικας αντιστοιχίας που μας εδόθησαν είχομεν καθορίσει το στίγμα μας επί της ατράκτου του Boyd Strait. Την Τετάρτην πρωινήν της 5 Απριλίου ηρχίσασμεν κινούμενοι ημιταχώς προς Νότον. Μετά μίαν ώραν ελάβομεν ραδιογράφημα εκ του αλιευτικού "Harpoon II" ότι βεητιωθέντος του καιρού εξήρχετο του Deception προς συνάντησίν μας. Ήδη διεκρίναμεν τας καταλεύκους κορυφάς των νήσων του συμπληγματος (Livingston, Snow και Smith) ενώ του στενού εξήρχοντο ογκόπαγοι και σμήνη φαλαινών ηκοιούθουν το ηλοίον μας. Μετ' ολίγον διεκρίναμεν καπνόν προ ημών και την μεσημβρίαν ευρισκόμεθα παραηλεύρως του μεγάλου αλιευτικού "Harpoon II" σύροντος εκατέρωθεν δύο φαλαίνας. Τας πρώτας απογευματινάς ώρας εφθάσαμεν προ του στομίου του Deception και εκρατήσαμεν αναμένοντες τον ηλοίαρχον Άντερσεν όπως μας οδηγήσει εντός του όρμου. Όπερ και εγένετο. Εισερχόμενοι το στενόν της εισόδου προσεκρούσαμεν επί επιπηρόντων πάγων υποστάντες ελαφράς ζημίας επ' αμφοτέρων των παρειών. Διερχόμενοι έμπροσθεν του Foster Bay εχαιρείσθημεν πρώτοι υπό των ορμούντων εκεί αλιευτικών των οποίων τα ηληρώματα συναθροισθέντα επί των καταστροφών μάς υπεδέχθησαν διά παρατεταμένων ζητωκραυγών, οι οποίοι μας έκαμαν να ηησημονήσωμεν διά μιας τας άχρι τούδε ταλαιπωρίας μας. Ούτως έηηξεν το προς Νότον ταξιδιόν μας εκτελεσθέν εις 39 εικοσιτετράωρα και τίνας ώρας. Το ρεκόρ τούτο υπ' ουδενός άλλου ηλοίου επετεύχθη. Είμεθα το έβδομον φορτηγόν όλου του κόσμου και το πρώτον ελληνηκόν το οποίον έφθασε ποτέ εις τα μέρη εκείνα εις τοσούτον προκεχωρημέ-

νην εποχήν. Το εσπέρας της μεγάλης αυτής ημέρας ο ηλοίαρχος Άντερσεν παρέθεσε προς τιμήν μας επίσημον γεύμα επί του "Ροάδ Αμούνδσεν" καθ' ο οι Νορβηγοί προέβιον υπέρ ημών και του ελληνικού ναυτικού. Ηκούσαμεν κοηκευτικότητας λόγια και απηντήσαμεν καταληλήλως. Η εκφόρτωσίς μας διεξήγετο ομαλώς υπό Νορβηγών ναυτών βοηθουμένων και υπό ημετέρων μέχρι της πέμπτης ημέρας, οπότε εξερράγη ισχυρά χιονοθύελλα. Η δύναμις της θυέλλης ταύτης θα μας μείνη αησημόντης. Άνεμος αφαντάστου βιαιότητος συνοδευόμενος υπό πτώσεων πυκνοτάτης χιόνος, απέκοπτε τα ισχυρότατα ηρυμνησιά μας εν προς εν ως νήματα και εξερριζώνε τους κίονάς μας και τας δέστρας δίκην αθυρμάτων. Όπως μη παρσυσθώμεν ηναγκάσθημεν να κινώμεν την μηχανήν ανάποδα, ήλποτε ήρεμα και ήλποτε οητοαχώς. Το ηληρώμα μας είχεν εξαντληθεί εις μέγα βαθμόν. Έφθασεν ημέρα καθ' ην έσχομεν ηλέον των είκοσι ασηενών, οι δε εναπομείναντες όρθιοι ήίαν φιηοτίμως ειργάζοντο υπερανθρώπως όπως αναηηρώσωσι τα κενά. Η εκφόρτωσις ετελείωσε αργά την νύκτα της 19 Απριλίου. Ευρισκόμεθα πάντες επί ποδός και την επομένην πρωϊαν αποκώσαντες τα σκαηία μας απεχωρίσθημεν των εκατέρωθεν ημών αλιευτικών. Ηλοηγηθέντες μέχρι του στομίου εξήλθομεν του στενού την πρωϊαν της 20ής Απριλίου και εθέσαμεν πορείαν προς Νότον όπως απομακρυνθώμεν των νοτίως της νήσου Deception ευρισκομένων υφάλων και περί την τρίτην απογευματινήν απήλθομεν εκ του συμπληγματος των Σχετλανδικών νήσων ηηδεμίαν εξ αυτών δυνηθέντες να αντικρύσωμεν λόγω της ηηποτύσης χιόνος. Μετά εξ και ημίσσεως ημερών ηήουν εφθάσαμεν εν τέλει εις Bahía Blanca της Αργεντινής, φέροντες ακόμη απτά τα ίχνη της εν Deception διαμονής μας.

Ιθάκη, Ιούλιος 1929

Σπυρίδων Αναστ. Φερεντίνος, Ηλοίαρχος Ε.Ν. »

Destel

Marine & Industrial Supplies Imports - Exports - Representations

GENERAL SHIP SUPPLIERS YOUR PARTNER TO SUPPLY YOUR VESSEL

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

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

**Exclusive Representatives:
SUPERGLUE CORP. - PACER TECHNOLOGY**

 **Destel**

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

Αιγνουςσιώτες καπετάνιοι στα Ιόνια 1847-1860

του Γιώργη Ανδρέα Λαιμού (Γέροντα)

*Στο αρχείο που έχει συλλέξει
με πολλή επιμέλεια
ο κ. Νίκος Στ. Βλασσόπουλος
και που είχε την καλοσύνη να μου
δώσει να δω, βρίσκονται ονόματα
πολλών ναυτικών που πιστεύω
πως ήταν πρόγονοί μας από την
Αιγνύσσα.*



ναφέρονται και καταγράφονται ναυτικές, εμπορικές δραστηριότητες αυτών των προγόνων μας και επιλέγοντας στην τύχη παραθέτω τις ακόλουθες:

ΖΑΚΥΝΘΟΣ

5.5.1847 Άφιξη: Γολέτα σημ. ελληνική «ΜΑΡΙΑ» Γ. Λεμού από Χίο με κριθάρι για Μάλατα.

10.6.1847 Άφιξη: Βομβάρδα «ΚΑΛΗ ΤΥΧΗ» Σ. Λύρα, σημαία ελλ. από Χίο/Σύρο με σιτάρι εις διαταγήν Δ. Καραμπάτη, Ζάκυνθο.

ΚΕΡΚΥΡΑ

5.9.1852 Άφιξη: Βριγαντίνο «ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ» σημαία ελληνική, Ι. Λύρα με σιτάρι από Ζάκυνθο για Αυθώνα.

17-9-1853 Άφιξη: Οθωμανική βομβάρδα «ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ» Ι. Πατέρα με σταφίδα από Κόρινθο.

Αναχώρηση: Για Τεργέστη.

ΖΑΚΥΝΘΟΣ

24.2.1857 Άφιξη: Γολέτα «ΑΓΙΑ ΚΥΡΙΑΚΗ» σημαία ελληνική, Νικ. Λεμού από Κεφαλληνία με σιτάρι.

Αναχώρηση: Για Σύρο.

9.9.1857 Άφιξη: Γολέτα «ΑΓΙΑ ΚΥΡΙΑΚΗ» σημ.

ελληνική, Ιωάν. Λεμού από Νέα Έφεσο με καθαμπόκι.

Αναχώρηση: Για Σύρο (ξεφόρτωσε το φορτίο στη Ζάκυνθο).

ΚΕΡΚΥΡΑ

4.10.59 Άφιξη: Βριγαντίνο «ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» σημ. ελληνική, Κων. Λεμού από Βραϊθα/Κωνσταντινούπολη, Χίο, φορτίο αραβοσίτου.

28.10.59 Αναχώρηση: Για Σύρο (ξεφόρτωσε το φορτίο στην Κέρκυρα).

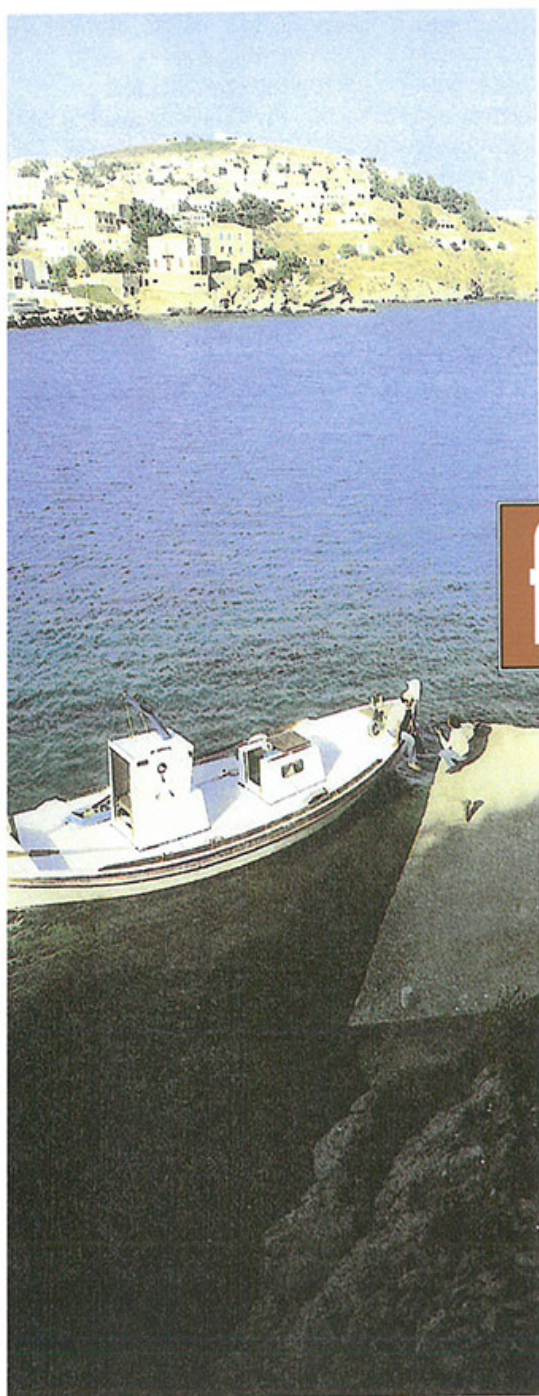
Ο πατέρας μου Ανδρέας Γ. Λαιμός, ο κατεξοχήν ιστορικός της ελληνικής ναυτιλίας, μη έχοντας βρει πηγές για την εποχή 1822 έως τον Κριμαϊκό πόλεμο του 1853/57 συμπεραίνει, βασιζόμενος στη μνήμη και μαρτυρία του Κωνσταντίνου Χατζηπατέρα, ότι μέχρι τον Κριμαϊκό πόλεμο οι πρόγονοί μας ταξίδευαν μόνο στο θαλάσσιο χώρο Σμύρνης-Χίου-Αϊβαλίου με μικρά καράβια, σακοθέβες κ.λπ.

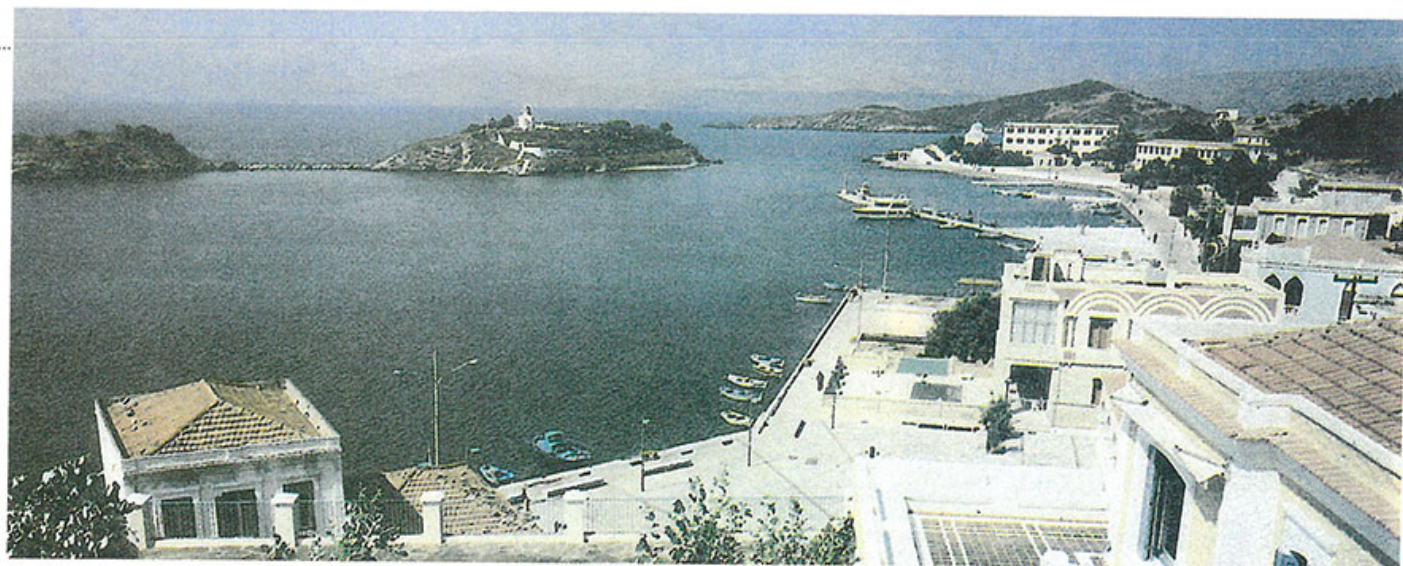
Όμως, το αρχείο του κ. Βλασσόπουλου, που είναι από την πηγή του Υγειονομείου των Ιονίων νήσων, πιστοποιεί τώρα ότι η αρχή της δράσης των Αιγνουςσιωτών στο ναυτικό στίβο οριοθετείται από το 1840 και μάλιστα με μεγαλύτερα καράβια, γολέτες, μομπάρδες, ακόμα και μαρίκια που ταξιδεύουν από τη Μαύρη Θάλασσα μέχρι τη Βενετία και την Τεργέστη.

Δυστυχώς, στο τουρκικό αρχείο στη Βιβλιοθήκη της Χίου δεν υπάρχουν στοιχεία για πλοία. Τη δεκαετία του 1830 και του 1840 η Οθωμανική Αυτοκρατορία ήταν σχεδόν διαλυμένη από την οικονομική κρίση και από τον «εσωτερικό» πόλεμο με τους πασάδες της Αιγύπτου, που διεκδίκησαν την εποχή αυτή την ηγεμονία της Αυτοκρατορίας.

Μερικές ενδείξεις ότι οι καπετάνιοι αυτοί είναι όντως πρόγονοί μας είναι οι εξής:

Στο βιβλίο του καθηγητού Στυλίου Βίου, που καταγράφονται αναμνήσεις από τη σφαγή της Χίου, έχει καταγραφεί ανάμνηση της Κυριακούλας Λεμού από τα Καρδάμυλα, η οποία περιγράφει πώς ο Παπανικολής κατόρθωσε να κάψει με το μπουρλότο του τουρκι-





κό δίκροτο που ήταν ντυμένο μπακίρι για να αποφύγει πυρπόληση. «Τη νύχτα που ήταν φουνταρισμένο πήγε και το κόλλησε (το μπουρλότο) κάτω από το μπασιούτι του Τούρκου, που ήταν το μόνο μέρος που δεν ήταν ντυμένο μπακίρι και από κει πήρε φωτιά το ντελίνι και κήκε. Μέσα ήταν ναύτης ο Διαμαντής Λαιμός».

Η διήγηση αυτή αναφέρεται σε ιστορικό γεγονός που έλαβε χώρα το 1824 ανοικτά της Αιγνούσσας. Είναι αξιοσημείωτο ότι το όνομα Κυριακούλα συνεχίζεται σε τουλάχιστον τέσσερις οικογένειες Λαιμών μέχρι σήμερα και ότι ο Βίος είχε καταγράψει τις αναμνήσεις ατόμων που είτε τα ίδια είτε οι γονείς τους έζησαν το 1822, επομένως δεν διηγούνται θρύλους αλλά προσωπικές εμπειρίες. Αλλά και η ίδια η γραφή του ονόματος Λαιμός με ε αντί αι από τις αρχές του 19ου αιώνα δείχνει πως οι φέροντες το όνομα έχουν έρθει σε επαφή με το χώρο της Ανατολικής Μεσογείου όπου χρησιμοποιείται λατινική γραφή.

Το πρώτο Δίπλωμα Εμπορικής Πλοιαρχίας, που βρίσκεται στο Ναυτικό Μουσείο της Ελ-

λάδος, είναι το δίπλωμα του Κωνσταντή Λαιμού. Έχει χρονολογία εκδόσεως 20 Μαΐου 1837, υπογράφεται από τον Α.Γ. Κριεζή και φέρει θεώρηση από τον λιμενάρχη Ερμούπολης π. (πλοίαρχο;) Μιαούλη.

Πιθανόν ο Κωνσταντής στον οποίο απονέμεται το δίπλωμα της πλοιαρχίας αυτό να είναι γιος του Διαμαντή, του ναύτη του Παπανικολή, πιθανόν να είναι μικρότερος αδελφός. Είναι γεγονός ότι τα ονόματα Κωνσταντής και Διαμαντής επαναλαμβάνονται σε δεκάδες οικογένειες Λαιμών μέχρι σήμερα.

Οι δύο αυτές αναφορές πιστοποιούν ότι μετά την πρώτη γενιά που υπηρέτησε στον Αγώνα (ο Διαμαντής θυμίζεται ως ο πλοηγός του Κανάρη στην πυρπόληση του Καπουδάν-πασά στη Χίο το 1822) και που ασφαλώς ταξίδευε πριν από τον Αγώνα στα παράλια και στα νησιά του Ανατολικού Αιγαίου, μετά την ίδρυση του ελληνικού κράτους η δεύτερη γενιά καπιτάνεψε σε μεγαλύτερα πλοία και ταξίδευσε σε όλη την Ανατολική Μεσόγειο. Ας μην ξεχνάμε πως στον Αγώνα τα μπουρλότα (μικρά αλλά ευκίνητα πλοία) έφθασαν μέχρι και την Αλεξάνδρεια.

Το εμπόριο όπλων της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας ήταν στα χέρια Ελλήνων εμπόρων, κυρίως Χίων, από το 1830 και μετά σε όλες τις επαρχίες και στην Κωνσταντινούπολη. Τι πιο φυσικό από το να εμπιστευθούν τη διακίνηση των ακριβών εμπορευμάτων τους στους πεπειραμένους καπετάνιους συμπατριώτες τους; Τα πλοία που αναφέρονται στο Αρχείο των Ιονίων με ελληνική σημαία είναι νηολογημένα στην ελληνική επικράτεια, έχουν «home port» τη Σύρο και οι Αιγνουσιώτες καπετάνιοι είτε έχουν μετοικήσει στη Σύρο είτε οι οικογένειες έχουν κληθεί και στη Σύρο και στη Χίο (Ιονούσσες). Υπάρχουν άλλωστε και πλοία με οθωμανική σημαία, η βομβάρδα «ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ» του Ι. Πατέρα, προγόνου μεταξύ άλλων του Γιάννη Αδαμαντίου Χατζηπατέρα.

Η άποψη ότι επειδή αργότερα, δηλαδή γύρω στο 1860, οι ίδιες οικογένειες Αιγνουσιωτών ναυτιλίων φέρονται από αιγνουσιώτικες πηγές ιδιοκτήτες μικρότερων πλοίων, δεν είναι δυνατόν οι αναφερόμενοι στο Αρχείο Ιονίων να είναι πρόγονοι των σημερινών Αιγνουσιωτών, έχει τον αντίλογο ότι την εποχή αμέσως μετά τον Αγώνα τα καράβια ως επί το πλείστον ανήκαν στους Έλληνες εμπόρους της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και νηολογούνταν με ελληνική σημαία. Στους Έλληνες εμπόρους ανήκε και το μεταφερόμενο φορτίο μέχρι παραδόσεως στον αγοραστή-παράληπτη.

Οι πρόγονοί μας απέκτησαν τα δικά τους καράβια μετά τον Κριμαϊκό πόλεμο όταν οι «κριμαϊκές» δουλειές τους επέτρεψαν να αγοράσουν τα πλοία στα οποία δούλεψε μια ολόκληρη γενιά ως καπετάνιοι, ίσως με κάποιο μικρό μερδικό ανάλογο με την έκβαση του ταξιδιού. Σ' αυτούς τους ναύτες, τους μπουρλοτιέρηδες και γεμιτζήδες ανήκει η λίγη θάλασσα που ρέει ακόμα στις φλέβες μας. Ας τους δώσουμε τουλάχιστον τη θέση τους στην αλυσίδα της τιμής ναυτικής μας γενιάς!



Αύξηση του εθνικού νηολογίου

Την εμπιστοσύνη της ελληνικής πλοιοκτησίας στο εθνικό νηολόγιο δείχνουν οι δείκτες εγγραφών και διαγραφών κατά το α' τετράμηνο του 2001. Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, κατά το διάστημα Ιανουαρίου-Απριλίου στο νηολόγιο ενεγράφησαν 48 πλοία, ενώ διεγράφησαν 24 πλοία.

Ειδικότερα, τον μήνα Απρίλιο στο ελληνικό νηολόγιο ενεγράφησαν 10 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 179.854 κόρων και διεγράφησαν 8 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 231.182 κόρων. Η δύναμη του στόλου τον Απρίλιο παρουσίασε αύξηση ως προς τον αριθμό πλοίων και μείωση κατά 51.328 κόρους ως προς τη χωρητικότητα.

Μεταξύ των πλοίων που ύψωσαν την ελληνική σημαία ξεχωρίζουν τα νεότευκτα «Σούπερφαστ V», των Επιχειρήσεων Αττικής, το «Φαιστός Παθός», των Μινωικών Γραμμών, το φορτηγό «Βιργινία» και το δεξαμενόπλοιο «Αμαζών Γκλαντιάτορ».

Από τις διαγραφές άξια μνείας είναι το «Αρτεμις» και το «Ν. Καζαντζάκης» των Μινωικών Γραμμών, που πουλήθηκαν σε αλλοδαπούς.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΦΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΚΟΧ ΜΗΝΟΣ ΑΠΡΙΛΙΟΥ 2001

ΕΓΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ				ΑΡΘΡΟΥ 13			
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.
Ε/Γ-Ο/Γ	ΘΕΟΧΑΡΗΣ Α	Ν.Π. 10894	2001	Ε/Γ-Ο/Γ	ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ V	Ν. Πάρος 56	2001
Φ/Γ	ΑΝΤΡΑ	Ν.Π. 10856	1986	Φ/Γ-Χύδην	ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Ν. Π. 10857	1981
Ε/Γ	ΗΒ 1	Ν. Π. 10859	2000	Φ/Γ-Χύδην	ΒΙΡΓΙΝΙΑ	Ν.Π. 10862	2001
Φ/Γ	ΕΛΠΙΔΑ 1	Ν.Π. 10860	1978	Δ/Ξ	ΑΜΑΖΩΝ ΓΚΛΑΝΤΙΑΤΟΡ	Ν. Π. 10864	2001
Ε/Γ-Ο/Γ	ΦΑΙΣΤΟΣ ΠΑΛΑΣ	Ν.Π. 10861	2001				
Ε/Γ-Α/Ψ	ΤΖΙΝΑ Μ II	Ν.Π. 10865	1999				
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 6 - ΚΟΧ: 41.180				ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 4 - ΚΟΧ: 138.674			
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 7 ΕΤΗ				ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 5 ΕΤΗ			

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ					ΑΡΘΡΟΥ 13				
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ
Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΡΤΕΜΙΣ	Ν. Ηρακλ. 23	1959	Π. Α. (British Virgin Isl.)	Δ/Ξ	ΣΤΑΡΧΙΡΟΥ	Ν. Άνδρου 552	1991	Π. Α. (ΜΑΛΤΑ)
Ε/Γ-Ο/Γ	Ν. ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ	Ν. Ηρακλ. 17	1972	Π. Α. (ΧΟΝΓΚ-ΚΟΝΓ)	Φ/Γ	ΙΩΑΝΝΗΣ Α	Ν. Π. 9121	1972	Π. Α. (ΑΓ. ΒΙΚΕΝΤΙΟΣ)
Ε/Γ-Τ/Ρ	ΛΑΙΔΗ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	Ν.Π. 9971	1995	Π. Α. (ΜΠΑΧΑΜΕΣ)	Φ/Γ-ΟΒΟ	ΕΙΡΗΝΗ Α	Ν.Π. 9266	1982	Π. Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)
					Δ/Ξ	ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	Ν.Π. 9740	1985	Π. Α. (ΜΑΛΤΑ)
					Φ/Γ-ΕΜΠΤ	ΕΜ ΕΣ ΣΙ ΑΔΡΙΑΤΙΚ	Ν.Π. 10585	1978	Π. Α. (ΠΑΝΑΜΑ)
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 3 - ΚΟΧ: 16.622					ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 5 - ΚΟΧ: 214.560				
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 26 ΕΤΗ					ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 19 ΕΤΗ				

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Τα πιο πάνω στοιχεία δίδονται σύμφωνα με τις μέχρι 30.4.2001 αναφορές των Λιμενικών Αρχών που τ' ηρούν νηολόγια.

ΝΗΟΛΟΓΗΣΕΙΣ ΣΗΜΑΤΟΛΟΓΗΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ 100 ΚΟΧ ΚΑΙ ΑΝΩ

REGISTRATIONS OF VESSELS OVER 100 GRT HAVING AN INTERNATIONAL CALL SIGN

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SX 8638 12/3/01	ΤΖΟΑΝΝΑ ΙΙΙ JOANNA III	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10846	ΜΕΚ(1) 1.000 HP	1965	500	329	Δρχ. 35.000.000	ΠΡΟΟΔΟΣ ΙV ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ.: ΔΙΑΚΟΣ ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ
SVER 14/3/01	ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ PROMETHEUS	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10847	ΜΕΚ(1) 4X12.600 50.400 KW	2000	26.995	8.099	USD 69.950.000	ΜΙΝΟΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΩΝ. ΝΑΥΤ. ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ.: ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ τηλ.: 081-330.301
SZSJ 12/3/01	ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΦΘΟΒΟΣ ANANGEL AFOVOS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10849	ΜΕΚ(1) 14.900 PSI 94.0 RPM	2001	39.941	25.953	USD 22.015.918	ANANGEL STAR COMPANIA NAVIERA S.A. (PANAMA) Αντίκλ.: ANANGEL SHIPPING ENTERPRISES S.A.
SYMV 29/3/01	ΖΑΝΑΝΤΟΥ XANADU	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10850	ΜΕΚ(1) 8.090 KW 127 RPM	2000	28.029	16.731	USD 19.297.314	HARRINGTON NAVIGATION INC. (LIBERIA) Αντίκλ.: ΘΕΟΔΩΡΟΥ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ τηλ.: 89.54.862
SZXF 30/3/01	ΑΖΤΕΚ CAZTEK	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10851	ΜΕΚ(1) 13.600 BHP	2000	39.085	19.936	USD 28.975.000	AMBROSE SHIPPING COMPANY LIMITED Αντίκλ.: ΖΑΦΕΙΡΑΣ ΘΩΜΑΣ τηλ.: 94.80.700
SXLH 30/3/01	ΑΣΤΡΟ ΚΑΣΤΩΡ ASTRO CASTOR	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10852	ΜΕΚ(1) 40.000 BHP	2001	153.911	107.642	USD 76.788.852	GALE SHIPPING CO. LTD (LIBERIA) Αντίκλ.: ΓΚΑΡΔΙΑΚΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ τηλ.: 45.23.011
SX9059 29/3/01	MY NAT MY NAT	Θ/Γ YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	7562	ΜΕΚ(2) 2x1.800 BHP	1998	138	41	USD 2.800.000	ΚΟΡΦΟΥ ΝΤΟΡ Ε.Π.Ε. Αντίκλ.: ΛΑΛΑΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ Μέγαρα, τηλ.: 0632-29.375
SXXR 19/3/01	ΧΙΟΣ ΠΡΑΙΝΤ CHIOS PRIDE	Φ/Γ CARGO	ΧΙΟΣ CHIOS	393	ΜΕΚ(1) 10.700 BHP	1981	16.651	9.901	USD 7.010.000	CHIOS SKY SHIPPING & TRADING S.A. Εκπρόσωπος: ΤΣΑΤΗΡΗΣ ΚΩΝ. Ξενίας 13, Βούλα
SVMR 15/3/01	ΜΥΡΤΩ MYRTO	Φ/Γ CARGO	ΧΙΟΣ CHIOS	394	ΜΕΚ(1) 14.900 BHP	2001	39.818	25.838	USD 21.891.090	CHLORIS MARINE COMP. INC. (LIBERIA) Εκπρόσωπος: ΧΑΝΔΡΗΣ ΕΛΛΑΣ ΙΝΚ τηλ.: 45.84.000

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΙΝΑΚΑ ΠΡΟΣΩΡΙΝΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΓΓΡΑΦΩΝ

DELETIONS FROM THE PROVISIONAL SHIPPING DOCUMENTS TABLE

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
KAMIA										

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	
SW 3508 26/3/2001	ΠΕΤΡΟΣ Ι PETROS I	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9114	ΜΕΚ (1) 1.000 HP	1965	1.290	508	Μετονομάστηκε σε «ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι» Renamed to «GEORGIOS I»

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		
SX2068	ΙΩΑΝΝΑ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10148	MEK(1)	1966	1.193	627	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
8/3/01	ΙΩΑΝΝΑ	CARGO	PIRAEUS		1.320 BHP				50.000	Sale to foreigners
SYPA	ΟΣΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΙΙΙ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	6477	MEK (1)	1956	8.378/6.101	4.851/3.410	-	Διάλυση
13/3/01	ΟΣΙΑ ΙΡΙΝΙ ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΔΟΥ ΙΙΙ	CARGO	PIRAEUS		4.800 BHP					Dissolution
SV4186	ΕΤΖΙΑΝ ΙΙ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10285	MEK (1)	1970	490	213	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
15/3/01	ΑΕΓΕΑΝ ΙΙ	ΧΗΜΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ	PIRAEUS		1.000 BHP				17.860	Sale to foreigners
SZOF	ΕΥΡΩΠΗ EUROPE	Ε/Γ PASSENGER SHIP	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9192	MEK (2) 14.000 BHP	1964	4.987	2.006	USD 510.177	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SZIA	ΣΚΟΠΕΛΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	7070	MEK (2)	1965	1.588	628	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
21/3/01	ΣΚΟΠΕΛΟΣ	PASSENGER FERRY BOAT	PIRAEUS		4.800 BHP				232.000	Sale to foreigners
SXBU	MARIANNA 9 MARIANNA 9	Ε/Γ PASSENGER SHIP	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9073	MEK (2) 24.000 BHP	1961	19.769	11.231	USD 1.069.832	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SWVB	ΝΙΚΗ	Δ/Ε	ΣΥΡΟΣ	415	MEK (1)	1977	62.824	47.839	-	Διάλυση
14/3/01	ΝΙΚΙ	TANKER	ΣΙΡΟΣ		23.900 BHP					Dissolution
SWVL	ΣΥΡΑ	Δ/Ε	ΣΥΡΟΣ	416	MEK (1)	1977	62.824	47.885	-	Διάλυση
14/3/01	SYRA	TANKER	SIROS		23.900 BHP					Dissolution

ΑΝΑΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

REMEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS	ΚΟΧ	ΚΟΧ
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SV 2723 6/3/01	ΘΑΣΟΣ Ι THASSOS I	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	5050	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Remeasurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	550 999	450 189
		FERRY BOAT					
SW 3259 29/3/01	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ VASSILIOS X	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9256	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Remeasurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	1.361 1.361	604 665
SVTF	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10806	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	2.249	674
29/3/01	ALEXANDROUPOLIS	TANKER	PIRAEUS		Remeasurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	2.249	630

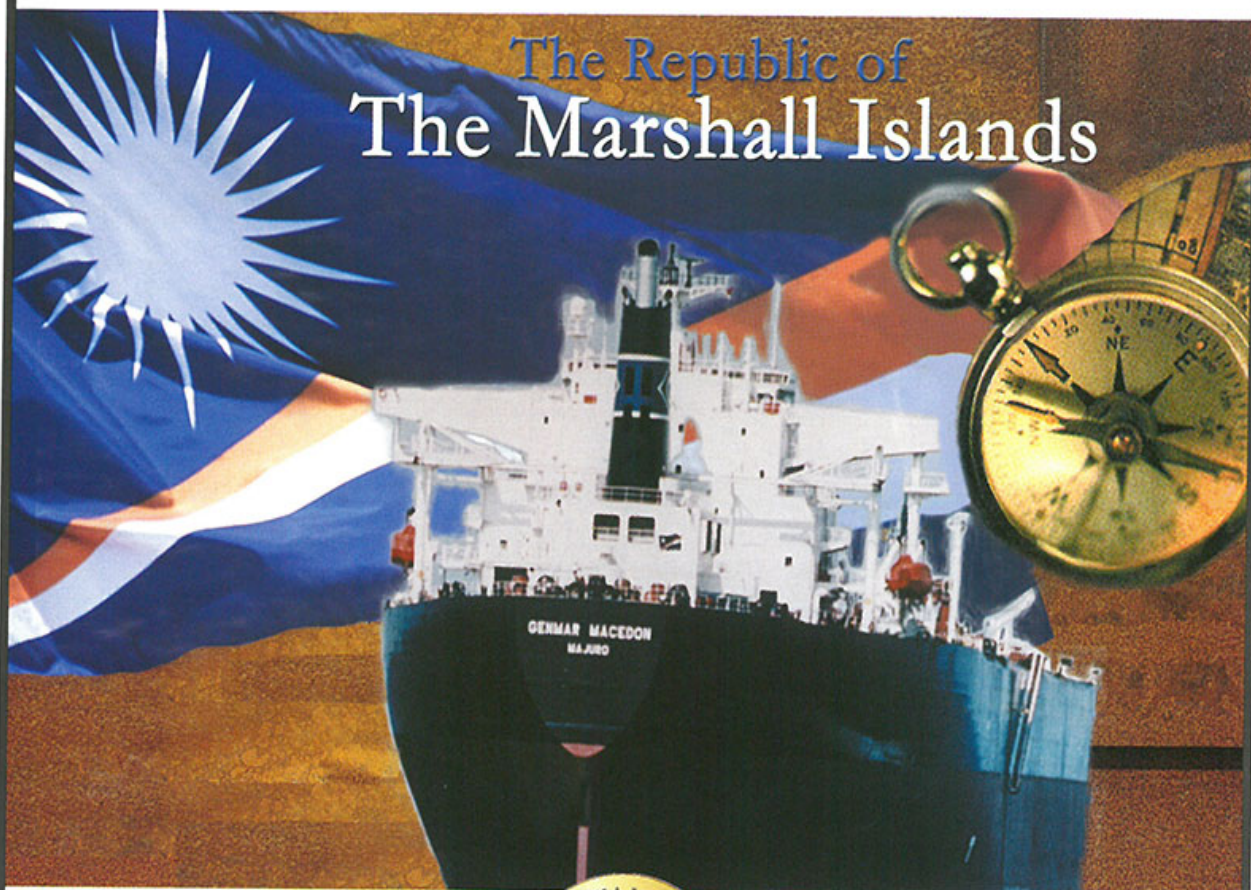
ΠΡΟΣΩΡΙΝΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ

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		
SX8963 28/3/01	ΑΛΦΑ ALFA	Ο/Γ YACHT	ΠΝΕ/ΠΕΙΡΑΙΑ		MEK (2) 3.150 HP	2001	668	200	ΕΥΡΩ 19.500.000	ΑΛΦΑ ΓΙΩΤΙΝΓΚ Α.Ε. Πανεπιστημίου 89, Αθήνα

FLY THE FLAG...

WITH THE
SERVICE AND EXPERIENCE YOU EXPECT FROM A REGISTRY



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

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

ΟΡΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

DEFINITE MEASUREMENTS

Α.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS	ΚΟΧ	ΚΟΧ
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SX8673	ΚΑΡΕΤΑΝ ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	Ε/Τ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10657	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	499	117
9/3/01	KARETAN ARISTIDIS	PASSENGER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	499	117
		FERRY BOAT					
SYKK	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΟΡ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10833	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	17.879	10.576
9/3/01	OLYMPIC MENTOR	CARGO	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	17.879	10.576
SZIZ	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10821	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	17.879	10.576
9/3/01	OLYMPIC MELODY	CARGO	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	17.879	10.576
SXGP	ΘΑΛΕΙΑ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10835	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	39.783	25.329
19/3/01	THALIA	CARGO	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	39.783	25.329
SX8410	ΚΡΙΣ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10760	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	1.510	763
19/3/01	KRIS	CARGO	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	1.510	763
SWVV	ΜΕΝΑΛΟΝ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10809	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	36.082	23.271
19/3/01	MENALON	CARGO	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	36.082	23.271
SXWI	ΑΡΚΑΔΙΑ	Δ/Ξ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10813	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	36.416	16.807
19/3/01	ARKADIA	TANKER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	36.416	16.807
SVKD	ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΛΗΝΤΕΡ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10820	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	25.725	14.472
26/3/01	UNION LEADER	CARGO	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	25.725	14.472

ΜΕΤΕΓΓΡΑΦΕΣ CHANGES OF PORT REGISTRY

Α.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET	
SZPE 1/3/01	ΣΦΑΚΙΑ SFAKIA	Δ/Ξ TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10845	ΜΕΚ(1) 26.100 BHP	1977	62.945	45.743	Πρώην ΝΓΠ ΛΟΝΔΙΝΟΥ Ex GR EMB. MARITIME ST. LONDON 3381
SVER 29/3/01	ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ PROMETHEUS	Ε/Τ-Ο/Γ PASSENGER	ΗΡΑΚΛΕΙΟ IRAKLIO	32	ΜΕΚ (4) 50.400 KW	2000	26.995	8.099	Κ.Α. ΠΕΙΡΑΙΑ Ex K.L. PIRAEUS 10847

ΠΛΕΙΣΤΗΡΙΑΣΜΟΙ

13/06/2001

1) Ε/Τ «ΣΑΜΠΑΛΑ» Ν.Π. 10276, 127,01 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΚΩΝ/ΝΟΣ ΜΠΑΟΥΡΑΟΣ, 38.10.556
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΑΡΙΑ ΠΟΥΛΑΤΖΑ-ΑΓΡΕΒΗ
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 1.500.000 δολ. ΗΠΑ

2) Ε/Τ-Ρ «ΒΕΡΓΙΝΑ ΣΚΑΪ», Ν.Π. 9825, 4.668 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΜΙΧΑΗΛ Ν. ΚΑΝΕΛΛΟΣ, 41.26.471
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΙΧΑΗΛ ΜΕΡΚΟΣ
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 600.000 δολ. ΗΠΑ

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>

ΠΟΛΥΜΕΛΕΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Αρ. απόφασης 4451/1999

Πρόεδρος: Ο κ. Δημήτριος Χονδρογιάννης

Εισηγήτρια: Η κα Χρυσούλα Πλατιά

Δικηγόροι: Οι κ. Δημήτριος Πράσσοι, Γ. Α. Δάρρα



Κατά την έννοια των διατάξεων 525 και 528 του Εμπ./Ν. για να κηρυχθεί σε κατάσταση πτώχευσης ένας έμπορος (φυσικό ή νομικό πρόσωπο), πρέπει να περιέλθει αυτός σε κατάσταση παύσεως των πληρωμών πληρωτέων εμπορικών χρεών του. Για την περιέλευση στην κατάσταση αυτή δεν αρκεί οποιαδήποτε μη πληρωμή χρέους, έστω και από κακή πίστη, αν υπάρχει στον οφειλέτη η δυνατότητα προς πληρωμή, αλλά απαιτείται μόνιμη (όχι από παροδικά αίτια) και γενική (δηλαδή έναντι του κοινού) αδυναμία αντιμετώπισης των εμπορικών χρεών του. Δηλαδή, όχι οποιαδήποτε αδυναμία πληρωμής, αλλά εκείνη που έχει το χαρακτήρα της γενικότητας και μονιμότητας και που συγχρόνως φανερώνει νέκρωση ή διακοπή της εμπορικής κίνησης καθώς και αθεράπευτο κληονισμό της εμπορικής πίστης και γενικά της οικονομικής επιφάνειας του εμπόρου, αποτελεί παύση πληρωμών κατά την έννοια του νόμου. Σε περίπτωση δε συνδρομής πολλών χρεών η καταβολή μερικών μόνο, έστω και κατά αδικαιολόγητη διάκριση, και η άρνηση εξοφλήσεως άλλων καθ' εαυτή δεν συνιστά παύση πληρωμών γενικώς, εκτός εάν προκύπτει απόδειξη ότι καθίσταται αδύνατο στον έμπορο η ικανοποίηση όλων (ΑΠ. 629/1971 ΝοΒ 20,187, Εφ.Θεσ. 2196/1997 Αρμ. 1997, 1475, Εφ.Θεσ. 1749/1996 Αρμ. 1996, 1350, Εφ.Θεσ. 2607/1990 Ε.Εμπ.Δ. ΜΒ' 333, Εφ.Αθ. 44/1983 Ελ.Δ. 24,812, Π.Πρ. Πειρ. 1339/1998 ΕΝΔ. 26, 291). Αντιθέτως, αδυναμία που είναι προσωρινή και οφείλεται σε παροδικά αίτια, δεν οδηγεί σε κατάσταση της παύσεως πληρωμών και, συνακόλουθα, δεν οδηγεί σε κήρυξη της πτώχευσης. Στοιχεία από τα οποία προκύπτει ότι η μη πληρωμή είναι πρόσκαιρη και δεν οφείλεται σε μόνιμη αδυναμία είναι η εξοφλήση άλλων σημαντικών χρεών, η κανονική συνέχιση της εμπορικής δραστηριότητας και η εξακολούθηση των πληρωμών του υπαλληλικού προσωπικού (Π.Πρ. Πειρ. 26/1983 Ε.Εμπ.Δ. ΑΔ' 328). Περαιτέρω, παύση πληρωμών είναι δυνατόν να υπάρχει και σε περίπτωση μη πληρωμής ενός μόνο χρέους, όταν το χρέος είναι τέτοιας σημασίας, ώστε η αδυναμία πληρωμής του να αποτελεί μη πληρωμή έναντι του κοινού (Εφ.Πειρ.

731/1997 Αρμ. 1998, 329, Εφ.Πειρ. 885/1993 Ελ.Δ. 35, 1721, Εφ.Πειρ. 15/1987 31). Τέλος, η πτώχευση δεν έχει ως σκοπό να εξαναγκάσει τον οφειλέτη έμπορο να καταβάλει, αλλά να προστατέψει τα συμφέροντα των πιστών σε περίπτωση που ο οφειλέτης βρίσκεται σε κατάσταση παύσεως των πληρωμών, μόνη δε η άρνηση πληρωμής εμπορικών χρεών, έστω και από κακή πίστη, δεν αποτελεί απόδειξη της παύσεως των πληρωμών (Π.Πρ. Πειρ. 26/1983 Ε.Εμπ.Δ. ΑΔ', 328, βλ. Κ. Ρόκας Πτωχευτικό Δίκαιο έκδ. 13η, σελ. 56).



Στην προκειμένη περίπτωση με την υπό κρίση αίτηση η αιτούσα ισχυρίζεται ότι η καθής ναυτιλιακή εταιρεία, που εδρεύει τυπικά στον Παναμά, πράγματι όμως στον Πειραιά, είναι οφειλέτης της, ζητεί δε να κηρυχθεί η τελευταία σε κατάσταση πτώχευσης επειδή έχει παύσει τις πληρωμές των πληρωτέων και απαιτητών εμπορικών χρεών της προς αυτήν (αιτούσα) αλλά και προς τρίτους και επειδή η παύση των πληρωμών αυτών οφείλεται σε μόνιμη και γενική οικονομική αδυναμία, από την οποία έχει κληονιστεί η εμπορική πίστη της. Η κρίσιμη αίτηση παραδεκτώς εισάγεται προς συζήτηση κατά την προκειμένη διαδικασία της εκουσίας δικαιοδοσίας (άρθρα 44 Εισ. Ν. Κ.Πολ.Δ. και 741 επ. Κ.Πολ.Δ.) ενώπιον του παρόντος δικαστηρίου, το οποίο είναι αρμόδιο και έχει διεθνή δικαιοδοσία προς εκδίκαση της υπόθεσης κατά τα άρθρα 3 παρ. 1, 25 παρ. 2 Κ.Πολ.Δ. (σε συνδ. με 51 Ν. 2172/1993) και 526 Εμπ. Ν., απορριπτομένων των περί του αντιθέτου ισχυρισμών της καθής, αφού η πραγματική έδρα αυτής (όπου ασκείται πράγματι η διοίκηση και διαχείριση της) είναι στον Πειραιά και, δεδομένου ότι το άρθρο 526 Εμπ.Ν. εφαρμόζεται και επί των κατά το δίκαιο αλλοδαπής πολιτείας συσταθεισών ναυτιλιακών εταιρειών εάν η πραγματική έδρα τους βρίσκεται στην ημεδαπή (Εφ.Αθ. 3839/1983 ΕΝΔ. 11, 301 Π.Πρ. Πειρ. 1339/1998 ΕΝΔ 26, 291, Π.Πρωτ. Πειραιά 63/1997 αδημ., Π.Πρωτ. Αθην. 637/1978 ΕΝΔ. 6, 273, βλ. σχετικά Ε. Περράκης «η πτώχευση του αλλοδαπού εμπόρου και η αναγνώριση των αλλοδαπών πτωχεύσεων στην Ελ.Δ. 26, 291» έκδ. 1990, σελ. 66 επ. Αχιλ. Νταφούλης σε Ελ.Δ. 26,

333). Περαιτέρω, η αίτηση είναι νόμιμη, στηριζόμενη στις διατάξεις των άρθρων 525, 528 και 529 του Εμπ.Ν. και, συνεπώς, πρέπει να ερευνηθεί κατ' ουσίαν, δεδομένου ότι έχει τηρηθεί η νόμιμη διαδικασία που προβλέπεται από το άρθρο 6 παρ. 18 του Ν. 2479/1997 (βλ. το υπ' αριθ. 51731/1999 γραμμάτιο συστάσεως παρακαταθήκης του Ταμείου Παρακαταθηκών και Δανείων, υποκατ. Πειραιά).



πό την εκτίμηση των ενόρκων καταθέσεων των μαρτύρων..., και από τα έγγραφα που επικαλούνται και προσκομίζουν νομίμως οι διάδοχοι, αποδείχθηκαν τα ακόλουθα πραγματικά περιστατικά: η μη πληρωμή από την καθής του χρέους της οφείλεται σε πρόσκαιρη ταμειακή δυσχέρειά της, η οποία διατάραξε απλώς τον ομαλό ρυθμό των πληρωμών της. Αντιθέτως δεν αποδείχθηκε ότι η καθής έχει περιέλθει σε μόνιμη και γενική αδυναμία αντιμετώπισης των εμπορικών χρεών της, κατά την έννοια του νόμου, σύμφωνα και με όσα εκτέθηκαν στην προηγούμενη νομική σκέψη. Ειδικότερα, η έλλειψη μόνιμης και γενικής αδυναμίας πληρωμής των ηηξιπρόθεσμων χρεών της προκύπτει και από το γεγονός ότι από το έτος 1998, που κατά τους ισχυρισμούς της αιτούσας περιήλθε σε κατάσταση παύσεως των πληρωμών

της, μέχρι τη συζήτηση της υπό κρίση αίτησης (8-6-1999) κατέβαλε σε διάφορους πιστωτές και τρίτους με τους οποίους διατηρεί εμπορική συνεργασία, σημαντικά χρηματικά ποσά, οι καταβολές των οποίων, σημειωτέον, δεν αποδείχθηκε ότι έγιναν με δόλια και καταστρεπτικά μέσα.



πομένως, ουδέποτε νεκρώθηκε ή διακόπηκε η εμπορική κίνηση της καθής και ουδέποτε κλονίστηκε μόνιμα η εμπορική της πίστη και γενικά η οικονομική της υπόσταση σε βαθμό που να επιβάλει την κήρυξή της σε κατάσταση πτώχευσης. Σημειώνεται, τέλος, ότι η αιτούσα μέχρι τη συζήτηση της υπό κρίση αίτησης περί κηρύξεως της καθής σε πτώχευση δεν είχε ασκήσει οιαδήποτε αίτηση για δικαστική επιδίωξη της ως άνω απαίτησής της, άσκησε δε την ένδικη αίτησή της, προφανώς, ως μέσον πίεσεως της καθής προς πληρωμή, γεγονός όμως που δεν ανταποκρίνεται στο σκοπό της πτώχευσης, που είναι να προστατέψει τα συμφέροντα των πιστωτών σε περίπτωση που ο οφειλέτης βρίσκεται σε πραγματική κατάσταση παύσεως των πληρωμών, όπως εκτέθηκε και στην προηγούμενη νομική σκέψη. Κατόπιν αυτών, πρέπει να απορριφθεί η υπό κρίση αίτηση ως αβάσιμη κατ' ουσίαν.

ΚΑΡΤΑ ΕΓΓΡΑΦΗΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΗ

SUBSCRIPTION APPLICATION FORM

Επιθυμώ να γίνω συνδρομητής στο περιοδικό **ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ** (για ένα χρόνο-11 τεύχη)
I wish to subscribe to **NAFTIKA CHRONIKA** for one year (11 issues)

- | | | | |
|-----------|---|--|--|
| Εσωτερικό | ☐ Ιδιώτες: 17.000 δρχ. (49,88 Ευρώ) | ☐ Εταιρείες: 20.000 δρχ. (58,70 Ευρώ) | ☐ Ναυτικοί/Φοιτητές: 15.000 δρχ. (44,02 Ευρώ) |
| GREECE | ☐ Individuals: Drs.17.000 (49,88 Ευρώ) | ☐ Companies: Drs.20.000 (58,70 Ευρώ) | ☐ Seafarers/Students: Drs.15.000 (44,02 Ευρώ) |
| Εξωτερικό | ☐ Ευρώπη: US\$110 | ☐ Λοιπά κράτη: US\$120 | |
| | ☐ Europe: US\$110 | ☐ All other countries: US\$120 | |

ΤΡΟΠΟΣ ΠΛΗΡΩΜΗΣ / METHOD OF PAYMENT

- ☐ Ταχυδρομική επιταγή GRATIA ΕΚΔΟΤΙΚΗ Ε.Π.Ε.
Cheques payable to GRATIA PUBLICATIONS LTD
- ☐ Έμβασμα στο όνομα GRATIA ΕΚΔΟΤΙΚΗ Ε.Π.Ε., Ε.Φ.Ε. EUROBANK ERGASIAS, Τσαμαδού 7, Πειραιάς (Α/Γ Νο 002/62047-00/40)
Remittances to GRATIA PUBLICATIONS LTD, with E.F.G. EUROBANK ERGASIAS 7 Tsamadou Str., Piraeus (A/C. No 002/62047-00/40)

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ/NAME:(Mr/Mrs/Miss/Ms)

ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ/COMPANY:

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ: ΔΟΥ: ΑΦΜ:

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ/ADDRESS: Τ.Κ./POST CODE:

ΤΗΛΕΦΩΝΟ/TELEPHONE: FAX:



Η Δυτική Κρήτη αντεπιτίθεται για να λάβει δικαιωματικά το μερίδιο που της ανήκει από την ελληνική και διεθνή τουριστική αγορά. Μέχρι σήμερα οι νομοί Χανίων και Ρεθύμνης, σε σχέση με τους δύο υπόλοιπους νομούς της Κρήτης, υστερούσαν σημαντικά τόσο στη επικοινωνιακή στρατηγική τους όσο και στην προσέλκυση τουριστών. Με το σύνθημα «West is Best» αρχίζει μία προσπάθεια αναβάθμισης της τουριστικής προβολής, ειδικά για τη Δυτική Κρήτη. Στόχος είναι η προσέλκυση

Η ώρα της Δυτικής Κρήτης

εκλεκτών τουριστών τόσο από την Ελλάδα όσο και την Ευρώπη, αλλά και η παροχή υπηρεσιών υψηλότερου επιπέδου. Η δημιουργία αξιόλογων ξενοδοχειακών μονάδων στη Δυτική Κρήτη, από το Ρέθυμνο ως το Καστέλλι, σε συνδυασμό με τις ασυναγώνιστες σε ομορφιά και ποικιλία περιοχές, δίνουν το έναυσμα γι' αυτή την ευγενική άμιλλα. Στο νομό Ρεθύμνης, κοντά στη Γεωργιούπολη, το ξενοδοχείο «Μύθος Palace» άρχισε ήδη σημαντική καμπάνια επικοινωνίας για την προσέλκυση Ελλήνων παρθενιστών, προσφέροντας ειδικές τιμές και ειδικά προγράμματα με μεσογειακή διατροφή και θαλασσοθεραπεία στο κέντρο SPA που διαθέτει. Το «Μύθος Palace» είναι ξενοδοχείο πολυτελείας, πάνω σε μία απέραντη ακτή με δυναμικότητα 173 δίκλινων δωματίων στα κεντρικά κτίρια, 31 Junior suites και 2 private villas. Διαθέτει, επίσης, μεγάλη πισίνα, άρτια εξοπλισμένο κέντρο θαλασσοθεραπείας - spa, εγκαταστάσεις αθλοπαιδιών, ειδική αίθουσα για παιδιά κ.ά. Το σημείο στο οποίο έχει δοθεί ιδιαίτερη προσοχή είναι η ψυχαγωγία, που προσφέρει σχεδόν επί εικοσιτετράωρου βάσεως επαγγελματική ομάδα. Η περιοχή όπου βρίσκεται το ξενοδοχείο προσφέρει στους επισκέπτες του εύκολη πρόσβαση στο Ρέθυμνο και στα Χανιά, στο φαράγγι της Σαμαριάς, στη λίμνη Κουρνά, στον Βάμο και τα άλλα υπέροχα ορεινά χωριά της περιοχής.



Νέα καθήκοντα

Έπειτα από σειρά ετών στο χώρο της ναυτιλίας στις θέσεις της διεύθυνσης Marketing, επικοινωνίας και ελέγχου οικονομικής διαχείρισης πλοίων στον όμιλο επιχειρήσεων Κυριακούλη, η κ. Κορίνα Πατέλη ανέλαβε νέα καθήκοντα στον όμιλο FIAT Auto Hellas. Η ανάληψη των νέων καθηκόντων από την κ. Πατέλη έγινε στο πλαίσιο δημιουργίας νέου επικοινωνιακού προφίλ του ομίλου FIAT, ο οποίος επενδύει συνεχώς σε εξειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό, ανανεώνοντας τη στελεχική του υποδομή.



Σε νέες επιτυχίες το Zantino Telestet

Με νέο σύγχρονο σκάφος και οδηγό την Telestet τα τελευταία επτά χρόνια, το Zantino Telestet άνοιξε πανιά για νέες επιτυχίες. Μετά τη βάπτισή του, που έγινε στο Μικρολίμανο παρουσία του προέδρου της Telestet, Στέλιου Αργυρού, και του καπετάνιου Παναγιώτη Στρούζα, με το αμιγώς γυναικείο πλήρωμά του, κατέκτησε την παρθενική του νίκη στα σκάφη ISM cruising στον αγώνα των 100 μιλίων με την επωνυμία «Αγώνας Κύθνου».

Κατά τη διάρκεια της εκδήλωσης της βάπτισης ο πρόεδρος της Telestet Στέλιος Αργυρός μεταξύ άλλων τόνισε: «Μέσω του θεσμού της χορηγίας η εταιρεία μας έχει δημιουργήσει ισχυρότατους δεσμούς με το άθλημα της ιστιοπλοΐας. Αυτό που συναρπάζει στην ιστιοπλοΐα είναι σίγουρα η ανεξαρτησία και η ελευθερία, αρχές που είναι επίσης ο θεμέλιος λίθος της επικοινωνίας. Το νέο σκάφος φέρνει έναν άνεμο

πρωτοπορίας στα ελληνικά πανιά στοχεύοντας πάντα σε νίκες».

Το φετινό δρομολόγιο του Zantino Telestet περιλαμβάνει επίσης τον αγώνα της Τζιας, το πανελλήνιο πρωτάθλημα IMS, την εβδομάδα NOA, το



Ράφι Αιγαίου, το Ράφι Ιονίου καθώς και τον αγώνα της Ύδρας. Το νέο σκάφος έχει μήκος 11 μ., πλάτος 3,5 μ., ζυγίζει 5 τόνους και έχει βύθισμα 2,30 μ.

Η Κυριακούλης διεκδικεί τη μεγαλύτερη μαρίνα της Κύπρου

Επικεφαλής ισχυρού κοινοπρακτικού σχήματος το οποίο θα διεκδικήσει την ανάληψη της εκμετάλλευσης και επέκτασης της μεγαλύτερης μαρίνας της Κύπρου στη Λάρνακα, τίθεται η Κυριακούλης Μεσογειακά Κρουαζιέρας Ναυτιλιακή Α.Ε.

Στο μετοχικό κεφάλαιο της κοινοπραξίας, τα 7 μέλη της οποίας υπέγραψαν πρόσφατα στην Κύπρο τη σχετική συμφωνία συνεργασίας, η Κυριακούλης Μεσογειακά Κρουαζιέρας Ναυτιλιακή Α.Ε. συμμετέχει με ποσοστό 20%.

Η Κυριακούλης Μεσογειακά Κρουαζιέρας Ναυτιλιακή Α.Ε. θα αναλάβει τη διαχείριση (management) και εκμετάλλευση της μαρίνας, σύμφωνα με τους όρους της συμφωνίας και εφόσον αναδειχθεί πλειοδότης η κοινοπραξία στο σχετικό διεθνές διαγωνισμό.

Η μαρίνα της Λάρνακας, η οποία βρίσκεται μέσα στον ιστό της κυπριακής πόλης, διαθέτει 500 θέσεις ελλιμενισμού σκαφών. Την τελευταία δεκαετία η πληρότητα της μαρίνας φθάνει σε ποσοστό 100%, ενώ δεν μπορεί να ικανοποιηθεί η τεράστια ζήτηση που παρατηρείται για ελλιμενισμό σκαφών από την ευρύτερη περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου. Σύμφωνα με τα σχέδια της κοινοπραξίας και με την προϋπόθεση ότι θα αναδειχθεί πλειοδότης, προβλέπεται η αύξηση τουλάχιστον 100% των θέσεων ελλιμενισμού σκαφών. Ο προϋπολογισμός της επένδυσης θα ξεπερνά τα 5 δισ. δρχ.

Σημειώνεται ότι η Κυριακούλης Μεσογειακά Κρουαζιέρας Ναυτιλιακή Α.Ε. αποτελεί τη μοναδική εταιρεία γιότινγκ παγκοσμίως στο ενεργητικό της οποίας βρίσκονται 3 μαρίνες με δυνατότητα ελλιμενισμού 1.785 θέσεων.

Charter - Management - Maintenance - Marine Equipment Trade

Ανακαλύψτε
το μπλε της Ελλάδας ...



Σκεφθήκατε ποτέ τις διακοπές σας;

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

Σας προσφέρουμε:

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

Egiali
yachting Ltd

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



the maritime scene NEWS

BUNKERS AND THE LAW

by Nicholas Parton, of JACKSON PARTON, solicitors, London

1) OWNERS AND CHARTERERS

Damage to the vessel

Charterer's obligations.

Over the years it has become clear that charterers owe to owners an absolute duty to supply fuel of merchantable (or "satisfactory") quality suitable in all respects for the vessel's engine(s) and/or auxiliaries and which will not damage them.

A term will be implied to that effect unless (and it rarely does) the charterparty already deals with the question.

Relevant cases include:

- The Royal Prince 1927 AMC-

The charter was silent as to the type of bunker coal. The vessel found she could only go half speed in good weather with the fuel supplied by charterers. She had to turn back and replace the bunkers. Charterers were found liable for losses for breach of "...the ordinary understanding to furnish coal of merchantable quality."

- The Maro SMA 2533 1988

The vessel suffered engine damage and delays. The charterparty in this case gave the viscosity the fuel oil was to have but no other parameters (as is very common). The New York tribunal nevertheless held that "the bunkers should also meet current standards for compatibility and freedom from excessive levels of harmful contaminants". They also held it was no use charterers trying to shift the blame to the actual bunker supplier. Charterers had a "non-delegable duty to supply bunkers which meet charter party standards". In this case the tribunal, however, decided on the facts that the vessel's engine problems were not due to defective fuel supplied by charterer.

- NYK v Alitran 1984

The duty to supply "proper" bunkers is absolute not merely to exercise due diligence to do so.

- LMLN 214 1988

In this case the London tribunal held that: the duty of charterers is to supply fuel which is reasonably fit for use in the main engine of the vessel; the duty is absolute i.e. no "fault" by charterers has to be proved by owners and; charterers cannot not escape liability on the basis they used a reliable supplier i.e. the duty is "non-delegable" as in The Maro and; not even compliance with the British Standard was enough - because that standard did not deal with the two parameters which caused the problem (stability and chlor content).

Burden of proof on the Owners

The burden of proof is on owners to show on a balance of probabilities (or in the US "by a preponderance of the evidence") that defective fuel caused the damage or loss claimed.

In practice it is a tough burden.

Detailed investigative expert work and evidence based on such work is required.

- see as an example of the work put into a typical claim the detailed reasons of the SMA tribunal in their award in The London Glory (SMA 1771 in 1982). In this case the New York Tribunal held that owners had not discharged the burden of proof on them.

A court or tribunal can split liability between the parties on the basis that some of the damage is caused by poor bunkers and some by poor maintenance work.

- a case where that was the result is the New York case the Hoegh Mallard (SMA 2679 in 1990).

- In England such a split would either be pursuant to the Law Reform (Contributory Negligence) Act 1945 or on the basis both parties were in breach of contract.

Other issues between owners and charterers

Charterers cannot use owner's failure to have the quantity of bunkers required by the charterparty on board as an excuse to cancel the charterparty.

- The Georgian Maritime Corporation v Sealand Industries - 1998.

A joint expert's opinion, even if the expert was appointed in accordance with the charterparty, is not binding. True bunker figures can be proved by other means.

Sufficiency of bunkers for a voyage is a matter of seaworthiness. The owner is still under this duty even if supply of bunkers is charterer's responsibility under the charterparty.

- MacIver v Tate - 1903

- The Captain Diamantis - 1977

- Wilford on Time Charters page 218

- LMLN 503. Charterers are liable if they or their suppliers direct the vessel to stem bunkers at a place which turns out to be unsafe.

- The Mediolanum 1981

"Current market price" does not include any notional discount the charterers might have been able to negotiate.

- LMLN 30. Under an NYPE c/p any charterparty prices used for valuing

delivery and redelivery bunkers are not relevant for calculating the cost of bunkers consumed when the vessel is off hire. The actual cost of the bunkers to charterers is to prevail.

- LMLN 189. "About" in the context of delivery or redelivery bunker figures typically means there is a 5% allowance either side of the figures given in the charterparty.
- LMLN 254. An allowance of 5% is given to charterers when calculating owner's claim for damages for redelivery with excess bunkers.
- LMLN 541. The Hague/Hague Visby Rules 12 month time limit probably does not apply to a claim for lost bunkers on a vessel which sinks.
- Grimaldi Compagnia di Navigazione SpA v Sekihyo Lines Ltd -1998

2. OWNERS/CHARTERERS AND THIRD PARTIES

Position as between bunker supplier and owner/charterer.

Under The Sale of Goods Act 1979 bunkers supplied must be of generally "satisfactory quality" and also they must also be fit for the "particular purpose" they are required for.

In practice this means the bunkers must be suitable for the particular ship's engines provided the bunker supplier has been given details of the vessel. Otherwise they will still have to be of satisfactory quality i.e. not such as to damage a normal marine engine.

The supplier is still liable even if the owner or charterer knew the precise source of the bunkers.

The leading case is still a case based on the 1893 version of the Sale of Goods Act - Manchester Liners Limited v Rea Limited in 1922.

Lord Denning and Lord Diplock further explained the principles here in

the case Tehran- Europe Company Ltd v S.T. Belton (Tractors). Ltd.

To maximise the potential responsibility of the bunker suppliers owners/charterers should ensure that as much detail as possible regarding the vessel's main engine and/or auxiliaries is given to the supplier.

Ownership of bunkers

Bunker supplier, owner or charterer?

If the bunker supply contract to charterers contains a clause saying that the bunkers remain the supplier's property until they are paid for (a retention of title clause) then the owners will probably have to pay the supplier if the charterer does not when the charter comes to end. Particularly if the owner has ended the charterparty eg by withdrawing the ship for non-payment of hire.

- Forsythe International (U.K.) Ltd v Silver Shipping Co.Ltd. The Saetta-1993 Mortgagee bank, owner or charterer?

Broadly speaking the court will look at the charterparty terms in order to determine who owned the bunkers as between owners and charterers. If it decided charterers owned the bunkers charterers (or their insurers) will be entitled to any proceeds from selling the bunkers. If it decided owners owned the bunkers then charterers will just rank with other unsecured creditors and the mortgagee bank will get the proceeds of the bunkers before they do.

- In the Span Terza -1983 the House of Lords decided the bunkers belonged to charterers reversing the Court of Appeal which had held that owners did.

- In the Eurosun and Eurostar Sheen J also decided the proceeds from selling the bunkers belonged to charterers.

INTERSMOOTH ECOLOFLEX SPC

International Marine Coatings offers a range of well proven alternatives to TBT antifouling, which also show reduced environmental impact. For example, TBT Free, Intersmooth Ecoloflex SPC, proven through experience on over 5000 applications during the last nine years, has been designed to meet the performance and environmental demands of deep sea and coastal operators. Developed in conjunction with International's technology partner in Japan, NPMC (Nippon Paint Marine Coatings), Intersmooth Ecoloflex SPC, provides an equivalent performance level to that achieved by premium grade TBT SPC antifouling. This means the same operating efficiency with freedom from current or future TBT restrictions and associated waste disposal costs.

The copper acrylate, patented, self polishing copolymer technology in Intersmooth Ecoloflex SPC results in leached layer control with safe, simple recoating at the next drydocking and controlled maintenance costs. A controlled polishing rate and biocide release, even at slow vessel speeds, allows tailored specification design with optimum dry film thickness. Inherent self-smoothing brings control of hull roughness for fuel efficiency.

The M/V Ramlah, a 300,361 DWT Double Skin Tanker, was built at Mitsubishi Nagasaki shipyard, Japan, and delivered to the owners, National Shipping Company of Saudi Arabia in January 1996. The antifouling system applied at Newbuilding was Intersmooth Ecoloflex SPC. Mideast Ship Management Co. Ltd, who manage the M/V Ramlah for



**M/V Ramlah
pictured
during washing
in drydock,
Dubai,
after 61 months
in-service.**

National Shipping Company of Saudi Arabia, drydocked the vessel in Dubai during February 2001. The Intersmooth Ecoloflex SPC antifouling on a total underwater area of 20,050 sq metres was found to be in excellent condition after 61 months in-service.

The attending Superintendents were very impressed with the performance of the antifouling system and commented that they had never seen a vessel in such good condition after such a long in-service period.

A sister vessel M/V "Safaniyah" also drydocked in Dubai during April 2001 and the antifouling system was again in excellent condition after 51 months in-service. Two more sister vessels are scheduled to drydock this year and another early in 2002. Each vessel uses approximately 40,000 litres of International products during the drydocking.

International Paint (Hellas) S.A. 41, Akti Miaouli, 185 35 Piraeus, Greece, Tel: +30 1 4295 140 (8 lines), Fax: +30 1 4295 149, Tlx: 213234 IPCG GR E-mail: ip.hellas@uk.akzonobel.uk www.international-marine.com

THE JOHN A HADJIPATERAS SCHOLARSHIP PRESENTED AT THE SEATRADE AWARDS CEREMONY IN LONDON

During this year's Seatrade Awards Ceremony Dinner at the London Guildhall on Monday April 9 2001, the John A Hadjipateras Scholarship, worth 11,000 a year, was presented for the first time. This scholarship is open to candidates with a first class honours degree for the masters courses in either shipping, trading and finance or transport, trade and finance at London's City University, beginning in the academic year 2000/2001.

The first recipients for this academic year are Miss Bistra Ivanova, who is studying and MSc in Trade, Transport and Finance, and Mr. Nikolaos



Prof. Costas Th. Grammenos OBE DSc Pro- Vice-Chancellor City University and Mr Themis Vokos, Founder Seatrade Organisation with winners of the John A Hadjipateras Scholarship Mr Nikolaos Statis and Miss Bistra Ivanova

Stratis who is studying and MSc in Shipping, Trade and Finance. Mrs Maro Hadjipateras, widow of the late John A Hadjipateras, presented the scholarship.

The John A Hadjipateras Scholarship has been established in memory of the late John A Hadjipateras by Mr. and Mrs. T Vokos, in conjunction with the Seatrade Organisation.

The endowment is intended as a tribute to John A Hadjipateras and the major contribution he made to international shipping in his 18-year term as chairman of the Greek Shipping Co-operation Committee.

During the Seatrade Awards Dinner, top honour in the Safety at Sea category went to Inventor, Dr. Michael Kennedy for his Vent2D. The PetroLimator(r) Biomechanical Oily Water Separator by EnSolve Biosystems, Inc, USA was recognized with Seatrade's Countering Marine and Atmospheric Pollution Award. Luminous Technologies Ltd received the prestigious Seatrade Award for Innovation in Ship Operations for their Optically Active Coating System(r) (OACS). The Innovation in Maritime e-Commerce Award was presented to Portnet.com Pte Ltd, Singapore for their Portnet(r) system.

Alberto Aleman Zubieta, Administrator Panama Canal Authority received the Seatrade Personality 2001 Award. The awards were presented by the Guest of Honour, Professor Lord Currie of Marylebone, Dean, City University Business School.

ENSOLVE BIOSYSTEMS WINS SEATRADE AWARD FOR WORLD'S FIRST BIOMECHANICAL MARINE OILY WATER SEPARATOR

EnSolve Biosystems has won a prestigious international award honoring its innovative work in developing the PetroLimator(r) biomechanical oily water separator for the marine industry. The Raleigh, North Carolina, company was presented the Seatrade

Award for countering marine and atmospheric pollution in London, April 9, 2001. The award was given at a charity banquet in the London Guildhall, attended by more than 450 guests from all sectors of the maritime industry. The PetroLimator, introduced to the world market in 2000, is the world's first biologically based oily water separator, which provides reliable, cost-effective treatment of ships' bilge water to meet stringent international clean-water standards. It uses safe, non-pathogenic bacteria to remove oil, grease, detergents and other hydrocarbons from bilge water so it can be safely discharged overboard into environmentally sensitive oceans and waterways. The product has been type-approved by the U.S. Coast Guard and Canadian Department of Transport, certifying compliance with International Maritime Organization (IMO) carriage requirements. Unlike mechanical oily water separators, the PetroLimator is virtually maintenance free, with no filters or ceramic beads to clean or replace. Moreover, the PetroLimator easily removes emulsified oil and detergents, which cannot typically be handled by traditional systems. The Seatrade Awards have been presented annually since 1989 by the UK-based Seatrade organization to recognize significant improvements in maritime standards. This year's competition attracted 89 entries from 18 countries. The winners in four categories were selected by a distinguished panel of independent judges.

EXXONMOBIL MARINE FUELS EXPANDS BUSINESS DEVELOPMENT GROUP

ExxonMobil Marine Fuels (EMMF), the world's largest supplier of marine fuels, has announced the expansion of its Business Development Group. Iain White, who was formerly International Sales Manager to the group, has been appointed Business Development Manager. He will be replaced by Rainer Bogner, who moves from Esso Bunker Germany, where he held the position of Marine Fuels Manager. Rainer will take up his new post as International Sales Manager at the ExxonMobil Marine Fuels Leatherhead office. In addition, Gabrielle Mason moves from the Esso UK Retail department into the position of Business Development Analyst and now has specific responsibilities for media, public relations, and the web site as well as for business development. ExxonMobil Marine Fuels has a supply presence in over 300 ports in over 70 countries, through which more than 15m tonnes of marine fuel are supplied annually.

TELEMARINE LAUNCHES V.6 OF BUNKERWORLD.COM

The giant bunkerfuel website - Bunkerworld.com has reached version 6, in a new re-launch recently. Bunkerworld.com which is operated by Telemarine Ltd in London, contains over 10,000 pages of bunkerfuel related information. Version 1 of Bunkerworld was launched in Sept 1997, and has over 25,000 users clocking up well in excess of 1 million impressions monthly. Ben Peters, Telemarine's chief technologist says of the new site: "We had pole position, and we're still leading the race! There's simply nothing like Bunkerworld out there." One of the major changes in the new version of the site is a revolutionary new information mapping structure which allows phenomenal flexibility when handling large amounts of related data.



DEX BELIEVES SHIPOWNERS ARE LOOKING FOR INSURANCE STABILITY

More and more shipowners would like to see greater long term stability in the marine hull & insurance market. Following a few years when rates were close to "feast" proportions for underwriters and insurance providers, they have fallen more recently to "famine" level. However, there are signs that they are bottoming out and that substantial increases lie ahead. In particular, owners currently enjoying the benefits of extended lock-in deals can expect the market to be significantly more demanding with premium levels moving up sharply. It follows that a rising market should provide the foundation for a more constructive approach to hull & machinery insurance, involving greater shipowner participation. This perspective of the hull and machinery insurance market is taken by Peter Wright, Chief Underwriter at Chartwell Managing Agency's Syndicate 2241, which provides capacity for the Dex operation, formed in 1999 to provide a service-oriented approach. Writing in the TopDex newsletter, Mr. Wright poses the question: "Can anything be done to contain these fluctuations and provide a greater level of stability to both insurance providers and the shipowning community?" He believes that the whole Dex undertaking is an expression of confidence that it can. Dex is keen to accept a much greater proportion of the risk for suitable quality fleets than is traditional for Lloyd's syndicates and insurance companies in the marine market. This approach is enhanced by a very sophisticated rating model, utilising data on vessel type, age, flag and class, which draws on many years of hull business experience from the former Chartwell Syndicate 741. The model is reinforced by thorough research into potential customers, taking into account management, crewing, training, maintenance records, port state control, cargoes and trading patterns. The net result is a sophisticated quotation process which also provides clear indicators of the particular services required by shipowners. In the past 18 months, members of Dex have visited many owners and brokers and found widespread enthusiasm for the Dex product and services offered. Mr Wright concludes: The second issue of TopDex also contains articles on mediation by Rhys Clift of Hill Taylor Dickinson, machinery failure claims by Simon Groves of Richards Technical Services and a review of the Dex operation in Asia Pacific by regional marketing manager Roman Reut.

LONDON CLUB ENJOYS SUCCESSFUL RENEWAL SEASON

THE London P&I Club has reported a net increase of over one million gross tons in owned, entered tonnage following the recently completed round of February 20 renewals. This brings the increase from the previous renewal to 2.4m gt, and a total entered tonnage of more than 33m gt. The Club has 3.2m gt of newbuildings entered in its FD&D class. The Club was pleased to welcome the return of

tonnage from former members Enterprises Shipping & Trading and Leros Management, as well as new members Athenian Sea Carriers, Bariba Corporation, and Mediterranean Maritime. In addition, a number of vessels were transferred into the Club by existing members MISC, Norland, Cosco, Tsakos, Avin International, Overseas Maritime Enterprises, Maryville, sea Pioneer, and Goldenport. Over the course of the renewal, the Club achieved an overall premium increase close to its target. Underwriting Director Michael Hill said "The overall market perception was that increases were required and justified. The club system is certainly still well-funded but, in the current investment climate, these funds could be quickly dissipated."

SCHAT-HARDING ACQUIRES WILLIAM MILLS

LEADING safety specialist Schat-Harding has acquired specialist lifeboat hook manufacturer William Mills (Marine) Ltd. William Mills makes the Titan, Spartan and Atlas ranges of high quality hooks and release equipment for lifeboats, liferafts, rescue boats and work boats, and is soon to launch a 2nd generation range of Lifeboat Release Equipment. It is involved in the design, development and production of a range of marine lifting gear and disengaging mechanisms and allied products and services, including training. David Bradley, managing director of Schat-Harding (UK) Ltd, says, "We have used William Mills release units in our boats and davits for some time. Taking the William Mills products into our group will benefit our clients, as we will have control over the future service and maintenance of the hooks. Our global network will improve service for both Schat-Harding clients and for owners of other boats using these release units." William Mills will be integrated into Schat-Harding's UK operation at Gosport, and will continue to promote and supply its product range. "I can assure clients of William Mills that the range of products, and quality, delivery and pricing will not be affected by the change of ownership," emphasises Bradley. "But clients will benefit from our total focus on lifesaving and our global outreach."

The Partners of JACKSON PARTON are pleased to announce that

JIM ROBERTS

has joined the partnership with effect from 6 April 2001

We are further pleased to announce that with effect from

1 May 2001 we have merged with HEWETT & Co
and we therefore also welcome

ANDREW PATRINOS

to the partnership.

We shall also be working in close association with

HEWETT & Co Inc of Piraeus.

Jackson Parton
18 Mansell Street
London
E1 8AA
Shipping and Commercial Solicitors

T: 020 7702 0085
F: 020 7702 0858
E: mail@jacksonparton.com
www.jacksonparton.com



SMIT TAK REFLOATS GROUNDED GAS CARRIER OFF THE UK COAST

During February, Smit Tak, in association with Klyne Tugs, successfully refloated the Kilgas Centurion, the gas carrier that ran hard aground on the UK east coast, near Great Yarmouth. The salvage was performed under a Lloyd's Open Form contract.

Although she suffered no significant damage during the grounding, she took on a list to port.

Smit salvage teams have also been active in the Far East. In January,

Smit Singapore provided emergency pollution prevention services after the bulk carrier Amorgos grounded on rocks off the coast of southern Taiwan. The 1984-built vessel, carrying 62,800 tonnes of iron ore, 1,500 tonnes of bunkers and 55 tonnes of diesel oil, drifted and ran aground in a wildlife preservation area. Smit Singapore, working under a LOF contract, immediately mobilised the 100 tonnes bollard pull salvage tug Smit Lumut and a salvage team from Singapore. The vessel had broken her back at No. 6 hold, suffered damage to the port side and breached the cargo area. During the cargo recovery operation, the weather failed to abate. The strong winds and currents made the pollution defence task extremely difficult. Over 230 tonnes of pollutants, however, were recovered from the Amorgos and transferred to storage tanks on board the Smit Lumut.

6TRI-MEX AND NOKIA CHIP AWAY AT MOBILE PHONE THEFT

TRI-MEX International is linking up with Nokia to combat mobile phone theft by tagging consignments throughout the distribution process. Radio Frequency Identification technology involves implanting small silicon chips initially into pallets and cases. The chips will be linked with TRI-MEX satellite tracking systems and the company's Oslo control centre to alert customers and law enforcement agencies when detailed distribution plans are disrupted. Tagging provides proof of ownership and creates an 'audit trail' to show where goods have been and who has handled them. This provides evidence for the criminal courts. The venture is under the auspices of the Government's Chipping of Goods Initiative to demonstrate the effectiveness of Radio Frequency Identification technology in tackling transportation and property crime. The programme is known as Chipping of Electronic Freight Security (CHIEFS). The UK is thought to be the first country in the world to promote the use of RFID technology for this purpose. Global cargo crime is currently running at between US\$30 and US\$50 billion per annum, accounting for about 30 per cent of all cargo claims. Road-based cargo claims are costing around US\$120 million a year in the UK, where 3,500 commercial vehicles are hi-jacked each year and a far larger number lose all or part of their cargo.

DIARY OF EVENTS JUNE 2001

7-8 June 2001, London
World FreeZone Convention
Conference & Exhibition
Organised by MMR Global Advisors
Tel.: +4420 7839 7565

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

11 June 2001, Munich, Germany
European Air Law Association 3rd

Munich Liability Seminar
Organised by the European Air
Law Association
Tel.: +4989 2109 690

**12-13 June 2001, Hotel Olympia,
Tallinn, Estonia**
The 4th LSM European Manning &
Training Conference
Organised by Lloyd's List Events
Tel.: +441932 893 861

14-15 June 2001, Rotterdam
Marine Surveyors & Consultants
Summit 2001

Organised by Mare Forum
Tel.: +3110 205 7455

19-21 June 2001, Lisboa Portugal
26th Terminal Operations
Conference
Organised by Informa
Tel.: +44207 553 1439

**21 June 2001, Hotel Athenaeum
Intercontinental, Athens**
1st Global Shipbrokers' Forum
Pireas 2001
Co-organised by Mare Forum and
the Hellenic Shipbrokers' Association

Tel.: 3110 205 7455

21 June 2001, London
Innovation and Safety in ship
shore communications
Inmarsat Conference Centre
Online booking
<http://www.thedigitalship.com>

29 June 2001, Cardiff, Wales
Second Symposium of the
Seafarers' International Research
Centre
Organised by the Cardiff University
Tel.: +44207 706 0583

TURBO TECNICA LTD

D. & Th.

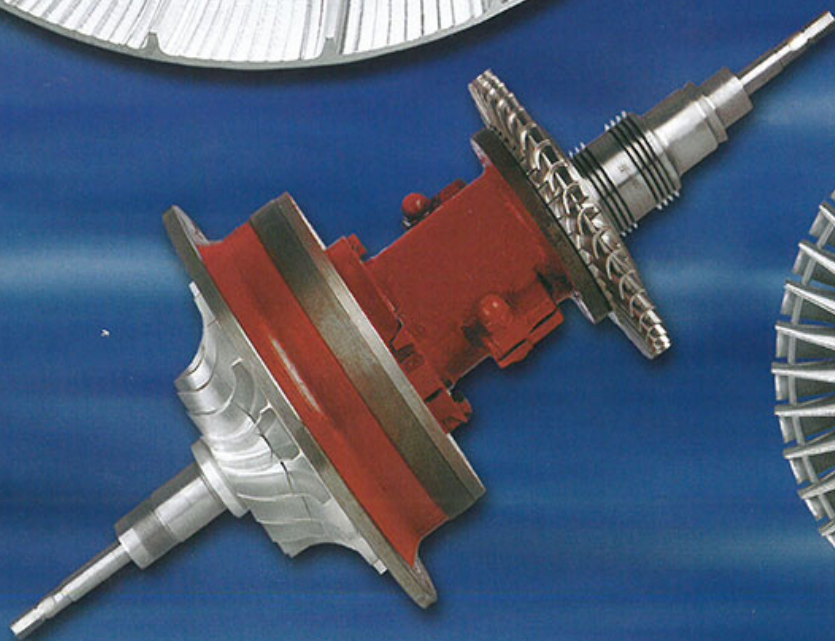


PISTOLIS



SERVICE
PRECISION
SPARE PARTS
TURBOCHARGERS

IN THE HEART OF THE SHIP



239-DIMOKRATIAS Av.GR. 18863 PERAMA Tel: [01] 4415-963 Fax:[01]4414-104 TLX: 240582 PTS GR. GREECE

e-mail:turbopis@hol.gr



Έτοιμοι για το απροσδόκητο!

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



24 HOUR HELP LINE: + 30 1 4614010

TURBOMED

TOTAL TURBINE SERVICES

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