

ΤΙΜΗΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΠΡΟΑΓΩΓΗΣ ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΙΑΣ ΑΘ. Β. ΜΠΟΤΣΗ

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

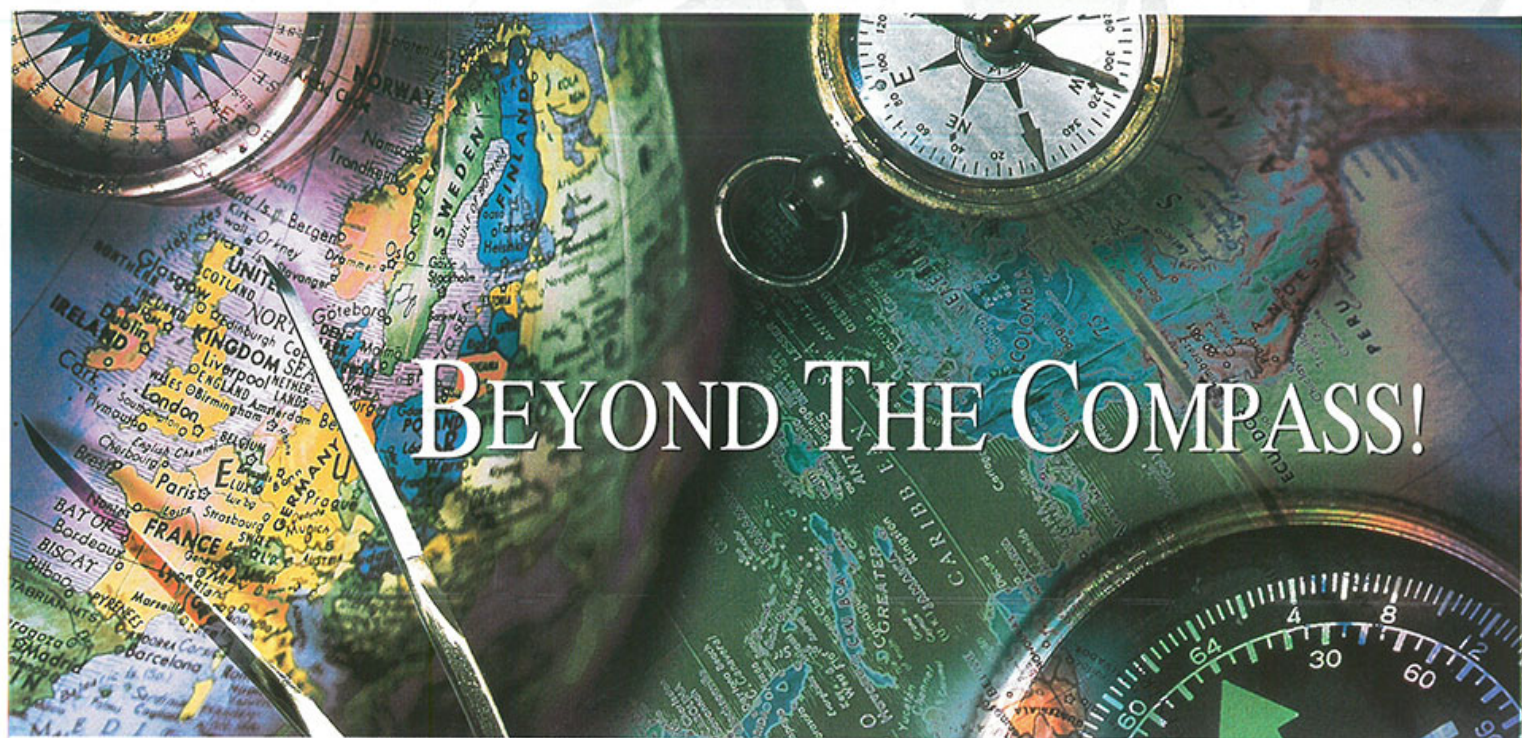
ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 40
ΙΟΥΛΙΟΣ 2001
ΤΙΜΗ: 1.500 ΔΡΧ.
4,40 ΕΥΡΩ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ:
Πόσο ανταγωνιστική είναι;
Οι απόψεις των
Χ. Παπουτσή και Γ. Λύρα

Πηρογνώμονες και
διαφάνεια

ΑΜΚ:

Αρχιτεκτονικές ιδέες στην
υπηρεσία του πλοίου



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.

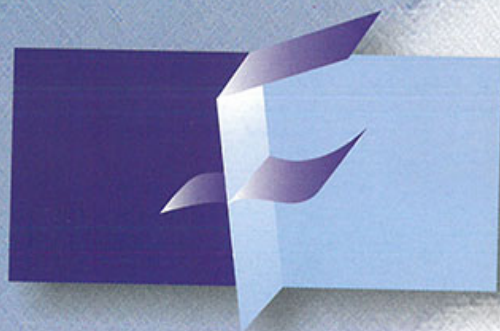
Operating more than 100 Reefers worldwide, Lavinia undertake simple and highly sophisticated C.O.A.'s, frequently involving operations in ice bound ports. We have been serving our clients with innovative transportation solutions, including extensive freight financing arrangements, for over 24 years.

 **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.



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

YOUR LEADING GREEK AGENTS

EQUIPMENT FOR NEWBUILDINGS

RETPOFIT EQUIPMENT

SERVICE & TECHNICAL SUPPORT

SPARE PARTS

PROVISIONS & STORES

SHIPYARDS

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



Στο εξώφυλλο,
φωτογραφία
του Olympic Village
σε αποκλειστική
εσωτερική διακόσμηση
του γραφείου ΑΜΚ

10. ΣΧΟΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

12. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΝΕΑ

26. ΔΙΕΘΝΗ ΥΔΑΤΑ

28. ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ ΝΕΑ

ΘΕΜΑ: ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

33. Η ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ
ΣΗΜΑΙΑΣ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ
(ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟ) ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ
Άρθρο του υπουργού Ε.Ν.
κ. Χρήστου Παπουτσή

38. ΕΠΙΒΑΛΛΕΤΑΙ ΑΜΕΣΗ ΣΤΡΟΦΗ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΕΙΑΣ
ΠΡΟΣ ΤΗ ΜΕΓΑΛΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ
Συνέντευξη του προέδρου της Ενώσεως
Ελλήνων Εφοπλιστών κ. Γιάννη Κ. Λύρα

ΦΑΚΕΛΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ

42. ΟΙ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ ΚΑΙ Η ΤΑΣΗ ΓΙΑ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ
ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ
Άρθρο του προέδρου της Ελληνικής
Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του
Λονδίνου κ. Ε. Εμπειρικού

44. ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΚΑΙ ΑΞΙΟΠΙΣΤΟΙ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ
Άρθρο του προέδρου της Πανελληνίας
Ένωσης Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού
κ. Ευ. Κούζιλου

46. ΚΟΡΥΦΑΙΟΙ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ ΑΠΑΝΤΟΥΝ
ΣΕ ΚΑΙΡΙΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ

50. ΚΥΡΙΑΡΧΟΙ ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ
Η ετήσια έκθεση του Greek Shipping
Co-operation Committee

54. ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ:
Αναλλοίωτα τα χαρακτηριστικά
της αγοράς

62. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ:
Ο ευπατρίδης με την ανεκτίμητη
κοινωνική προσφορά

MV AEGEAN I - MV AEGEAN SPIRIT - MTS ARCADIA



GOLDEN SUN CRUISES
...living a dream...

THE AEGEAN SEA & MEDITERRANEAN CRUISE SPECIALISTS

MILLENNIUM



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

Αριθμός φύλλου 40, Ιούλιος 2001,
Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωπτάκης,
Έτος Ιδρύσεως: 1931

- 64.** WESTERN UNION:
Άμεση μεταφορά χρημάτων
στα μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

- 66.** ΣΧΕΣΕΙΣ ΟΡΓΗΣ ΥΕΝ ΚΑΙ ΑΚΤΟΠΛΟΩΝ
- 70.** ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΑΜΚ
- 72.** ΠΑΡΑΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ
- 76.** MEMORIES
Το φωτογραφικό «χθες» της ναυτιλίας μας
- 78.** ΠΡΙΝ ΑΠΟ 72 ΧΡΟΝΙΑ
Του Ξενοφώντα Αντωνιάδη
- 80.** ΝΗΟΛΟΓΙΑ
- 84.** AIR NEWS
- 86.** FORUM
- 88.** ENGLISH SUPPLEMENT

Ιδιοκτησία: Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.

Εκδότρια & Διευθύντρια: Ιωάννα Μπίσια

Σύμβουλος Έκδοσης: Νίκος Ε. Σίμος

Διευθύντρια Σύνταξης: Λίτσα Μαρέλου

Σύμβουλος Ειδικών Θεμάτων:

Ηλίας Γ. Μπίσιας

Art Director: Νίκος Αμπλιανίτης

Συντακτική Ομάδα: Νάσος Πουλακίδας,

Γιώργος Φραγκούλης

Ειδικοί Συνεργάτες: Ξέν. Αντωνιάδης, Απ.

Δόμβρος, Γιώργος Μπάνος, Τάκης Μακρής

Οικονομική Διεύθυνση: Ιωάννα Σωτήρχου-

Κανάκη

Υπεύθυνοι Διαφήμισης: Χρήστος Καπάντας,
Βενετία Μελεχέ

Γραμματεία: Νικολέτα Μοίρα

Παραγωγή διαχωρισμών: Αφοι Τζίφα,

Ασκληπιού 61, 106 80, Αθήνα

τηλ. 36.36.497, 36.36.186, fax: 36.18.172

Εκτύπωση: ΠΛΑΙΣΙΕ Π. ΚΣΕΚΑΛΛΗΣ ΚΑΙ ΣΙΑ

ΣΕΕ Κατσάντων 3, Μεταμόρφωση

τηλ. 28.55.067

Πρακτορείο Διανομής Τύπου: ΑΡΓΕΣ Α.Ε.

Συνδρομές:

Εσωτερικού 17.000 δρχ. - 49,88 €

Λοιπές χώρες 30.000 δρχ. - 88,04 €.

Εταιρείες-Οργανισμοί 20.000 δρχ. - 58,70 €.

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

Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.

Εκδοτικές Επιχειρήσεις

Φίλωνος 46 & Αγίου Σπυρίδωνος 5-7

185 35 Πειραιάς,

τηλ. 42.27.111- fax: 42.26.719

e-mail: gratia@ath.forthnet.gr

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

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

editorial

Ποια ανταγωνιστικότητα;

Το μείζον ζήτημα της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας επιχειρούν να θέσουν για άλλη μια φορά τα «Ναυτικά Χρονικά». Γι' αυτό και ζήτησαν τις απόψεις δύο εκ των κορυφαίων παραγόντων της Ναυτιλίας, του καθ' ύλην αρμοδίου υπουργού και της ηγεσίας του ελληνικού εφοπλισμού.



Το πρώτο συμπέρασμα που προκύπτει από την αντιπαράθεση των απόψεων αυτών, είναι ότι οι δύο πλευρές αναγνωρίζουν μεν τη σημασία της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας, αλλά έχουν εκ διαμέτρου αντίθετες απόψεις για το πώς μπορεί να εξασφαλισθεί η ανταγωνιστικότητα αυτή. Και βεβαίως για το πόσο ανταγωνιστική είναι σήμερα η ελληνική σημαία.

Δυστυχώς, την ουσία του προβλήματος φαίνεται ότι μόνον ο εφοπλισμός, δηλαδή οι επιχειρηματίες, μπορεί και να αντιληφθεί αλλά και να γνωρίζει. Γνωρίζουν καλύτερα, ασφαλώς, από τους εκπροσώπους της Πολιτείας το κόστος διαχείρισης υπό την άλφα ή βήτα σημαία, αλλά και τα κίνητρα τα οποία απολαμβάνουν οι Ευρωπαίοι συνάδελφοί τους που έχουν εγγεγραμμένα τα πλοία τους σε άλλα νηολόγια.

Μία άλλη διαφορά είναι ότι η μεν Πολιτεία θεωρεί ότι η ελληνική σημαία είναι ήδη ανταγωνιστική. Πρόκειται για μια εκτίμηση που γεννά ερωτήματα για το πού εδράζεται η πεποίθηση αυτή, δεδομένου ότι δεν είναι δυνατόν σύσσωμος ο ελληνικός εφοπλισμός να υποστηρίξει ότι η ελληνική ναυτιλία έχει παύσει να είναι ανταγωνιστική, ως και αν ήθελε να... αντιπολιτευθεί την παρούσα ηγεσία του υπουργείου Ναυτιλίας. Άλλωστε και επί υπουργίας Σουμάκη αυτό υπεστήριζαν οι εκπρόσωποι του εφοπλισμού, ζητώντας απλώς να εφαρμοσθεί και στη χώρα μας αυτό που εφαρμόζουν οι άλλες ευρωπαϊκές χώρες, των οποίων τα νηολόγια ήταν κάποτε μη ανταγωνιστικά!

Από την άλλη πλευρά, τα αρνητικά αποτελέσματα από την «ακρίβεια» της ελληνικής σημαίας απεικονίζονται στη διαχρονική πορεία του νηολογίου. Διότι σε τελευταία ανάλυση λίγη σημασία έχει αν αυξήθηκαν οι νηολογήσεις σε σχέση με πέρυσι ή πρόπερσι. Εκείνο που μετράει περισσότερο είναι το μέγεθος της σύνδεσης της ελληνικής ναυτιλίας με την εθνική οικονομία και που αποδεικνύει, πράγματι αν η Πολιτεία θέλει κοντά της τον πιο πλουτοπαραγωγικό κλάδο της παραπαίουσας σήμερα -παρά τις περί του αντιθέτου διαβεβαιώσεις του κ. Παπουτσή- ελληνικής οικονομίας. Τα στοιχεία που παραθέτει στη συνέντευξή του ο πρόεδρος της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών είναι ενδεικτικά και αποκαλυπτικά.

Νίκος Λίμας

MIF LIMITED

NAVIGATING IN THE NEW MILLENNIUM

ART IN DESIGN - Advertising
+30 210 6417077



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



Listed in Oslo & Bermuda Stock Exchanges



Bloomberg access : MIF.NO
Reuters access : MIF.OL



Website : <http://www.mif.gr>
email : mif@otenet.gr



Fleet Manager



Tsakos Shipping & Trading SA

Η περιφρόνηση σκοτώνει...

Οι ακτοπλοίοι-εφοπλιστές ξεσπαθώνουν κατά της ηγεσίας του ΥΕΝ για το νομοσχέδιο που συζητήθηκε στη Βουλή...

Η συνέντευξη παραχωρείται σε πλοίο της ΑΝΕΚ και στο βήμα βρίσκεται

ο Στ. Ζαμπετάκης.
Ξαφνικά, ζητεί το λόγο ο Γερ. Αγού-
δημος και αρχίζει να επιτίθεται στον Περικλή Παναγό-
πουλο για τις καθαρές άδειες σκοπιμότητας που του χορήγησε ο υπουργός, δηλαδή χωρίς προσέγ-
ιση σε άγονα νησιά.

Ο Γερ. Στρίντζης ακούει όσα λέει ο καπτάν Μάκης και... σφυρίζει αδιάφορα. Ούτε που γύρισε το βλέμμα του προς τον κ. Αγούδημο. Αχ, αυτή η περιφρόνηση είναι που σκοτώνει...

Αληθεύει;

Τροχοφόρα χωρίς κλιματισμό προμηθεύτηκε το τελευταίο διάστημα το Λιμενικό Σώμα. Υψηλότερο στέλεχος του Σώματος, όπως φημοδοτείται, έδωσε εντολή αντί για 40 τροχοφόρα να αγοραστούν 41, όλα όμως χωρίς κλιματισμό! Αχ και να ήξερε αυτός ο «εγκέφαλος» πώς τον... στολίζουν οι κατώτεροί του όταν κάνουν διαδρομές κάτω από θερμοκρασίες 32 και 36 βαθμών Κελσίου...

Χρειάζονται έμπειρα στελέχη

Κύριε υπουργέ, είστε άριστος γνώστης της επικοινωνίας και των δημοσίων σχέσεων. Έτσι έχετε δείξει κατά το διάστημα της παραμονής σας στο ΥΕΝ.

Κάνετε, όμως, ένα λάθος. Στο Γραφείο Τύπου δεν θα πρέπει να τοποθετούνται νεοροί λιμενοφύλακες. Χρειάζονται έμπειρα στελέχη, τα οποία θα βγάλουν «ασπροπρόσωπους» και εσάς και την ηγεσία του Λιμενικού.

«Σκληρωμένη»...

Αμάν πια, με αυτή την απελευθέρωση της ακτοπλοΐας.

Μας έπληξαν όλους με την απελευθέρωση...

Λες και ήταν «σκληρωμένη»...

Ποιοι είναι οι ελευθερωτές, βρε παιδιά;

Έτσι για να το μάθουμε και εμείς. Βρείτε, τουλάχιστον, κάποια άλλη φράση... Βαρεθήκαμε να ακούμε συνεχώς για... απελευθέρωση. Έλεος!

ΚΟΥΙΖ
Ποιος βουλευτής είπε για νεαρό συνάδελφό του, ο οποίος έδωσε συνέντευξη Τύπου στον ΝΟΕ για την ακτοπλοΐα: «Αυτά που έλεγε, του τα είχε γράψει σε... σκονάκι ο μπαμπάς του;»

Κλειστή η πόρτα της ΓΕΑΣ

Ένας χρόνος έχει περάσει από την ημέρα που έκλεισε η πόρτα για τους ναυτιλιακούς συντάκτες στις συνεδριάσεις της Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών. Οι πόρτες πρέπει να ξανανοίξουν και οι δημοσιογράφοι να κάνουν πάλη σωστά τη δουλειά τους, για πληρέστερη ενημέρωση των πολιτών.

Όλοι θέλουν πλοίο...

Τι θα γίνει με τις τηλεοπτικές ειδήσεις; Μπορεί να βγαίνει ο κάθε κοινοτάρχης και να καταφέρεται με ακραίες κουβέντες εις βάρος εταιρειών και επιχειρηματιών; Τώρα το καλοκαίρι και στο πλεόν απόμακρο νησί οι τοπικοί παράγοντες θέλουνδρομοιόγια κάθε... ώρα! Με τι πλοία, κύριοι άρχοντες; Τι προσφέρουν στις εταιρείες οι διάφοροι αρμόδιοι; Από το Σεπτέμβριο έως και το Μάιο, όταν τα πλοία ταξιδεύουν με 5 ή 10 επιβάτες και πλήρωμα που αριθμεί 40 ή 60 ναυτικούς, τι γίνεται; Τότε γιατί δεν μιλάτε; Γιατί; Δηλαδή, τα καλά και συμφέροντα για δυο-τρεις μήνες το καλοκαίρι;

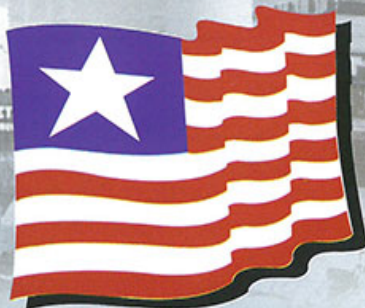
Αμοιβές

Περιήλθε σε γνώση μας ότι ξένα δικηγορικά γραφεία, που είναι εγκατεστημένα στον Πειραιά, χρεώνουν τους Έλληνες πελάτες τους με αστρονομικά ποσά για προσφορά απλών και συνηθισμένων δικηγορικών υπηρεσιών. Είναι χαρακτηριστικό (και εξοργιστικό) ότι την έκδοση ενός πιστοποιητικού good standing λιβεριανής εταιρείας χρέωσαν 2.000 δολ. ΗΠΑ!!! Υπάρχει κάποιος που να μας λύσει την απορία, αν αυτοί οι δικηγόροι πληρώνονται με βάση τον ελληνικό κώδικα περί δικηγόρων ή χρεώνουν με συντελεστές Ν. Υόρκης και Λονδίνου, και με την άδεια τίνος; Και παραπέρα, έχουν γνώση οι οικονομικές υπηρεσίες και ο ΣΔΟΕ;

Σ. Ξανθόπουλος

LISCR

LIBERIAN INTERNATIONAL SHIP & CORPORATE REGISTRY



PREMIER REGISTRY

CORPORATE HEADQUARTERS

8619 Westwood Center Drive, Suite 300

Vienna, VA USA 22182

Tel : 703 790 3434 Fax : 703 790 5655

E-mail : info@liscr.com Website : www.liscr.com

NEW YORK OFFICE

99 Park Avenue, Suite 1700

New York, NY 10016-1601

Tel : 212 697 3434 Fax : 212 697 5655

E-mail : info@liscr.com

INTERNATIONAL OFFICES:

GREECE OFFICE

LISCR

2, Efplias Street

185 37 Piraeus,

Greece

Tel : 30 1 452 9670

Fax : 30 1 452 9673

E-mail : liscr@otenet.gr

LIBERIA OFFICE

The LISCR Trust Company

80 Broad Street

Monrovia, Liberia

TOKYO OFFICE

LISCR

Marine Consultants Nautical

Inspector

5C No. 1 SS Bldg.

12-20 Hatchobori 4-Chome

Chuo-Ku, Tokyo 104, Japan

Tel : 881 33 553 4646

Fax : 81 33 555 9159

E-mail : info@liscr.com

HONG KONG OFFICE

LISCR (Far East) Limited

Unit 1104-05, 11/F

1105, Aon China Building

29 Queen's Road, Central

Hong Kong

Tel : 852 2810 1068

Fax : 852 2810 0023

E-mail : liscrfe@liscr.com.hk

LONDON OFFICE

Liberian International Ship &
Corporate Registry (UK) Ltd.

Dean Bradley House

52, Horseferry Road

London, SW1P 2AF

England

Tel : 44 207 799 3434

Fax : 44 207 799 3456

E-mail : liscr@breathemail.net

ZÜRICH OFFICE

LISCR

Schifflande 5

Postfach 164

Zürich

CH-8024

Tel : 41 1 250 8650

Fax : 41 1 250 8655

Απελευθέρωση à la grecque

Αν η απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, ως έννοια, κυριολεκτεί όπως και οι «ιδιωτικοποιήσεις» οι οποίες στην ουσία είναι μετοχοποιήσεις, τότε ασφαλώς και δεν μιλάμε για αλλαγή καθεστώτος στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες της χώρας.

Τουλάχιστον όπως θεωρείται η απελευθέρωση μιας αγοράς τόσο από τους επιχειρηματίες όσο και από τις ίδιες τις αρχές που διέπουν μία απελευθερωμένη αγορά. Κά- νουμε δε την επισήμανση αυτή, με αφορμή το σχετικό νομοσχέδιο του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας για τις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές.

Θα μπορούσε κάποιος να θεωρήσει την αντίθεση της Νέας Δημοκρατίας στο νομοσχέδιο αυτό ως καθαρώς αντιπολιτευτική. Όμως και οι επιχειρηματίες της ακτοπλοϊκής εξέφρασαν την αντίθεσή τους. Αυτό δεν σημαίνει βεβαίως ότι το κόμμα της αξιωματικής αντιπολίτευσης θέλει να εξυπηρετήσει τους επιχειρηματίες, όπως υποστήριξε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας.

Απλώς καθιερώνονται τόσο εμφανείς κρατικές παρεμβάσεις στο νομοσχέδιο, ώστε δεν μπορεί κανείς να ομιλεί περί απελευθέρωσης της αγοράς. Όπως, ά.χ., είναι η δυνατότητα παρέμβασης του αρμόδιου υπουργού στη διαμόρφωση των δρομοηγοίων αήλη και των τιμών των εισιτηρίων, κάτι βεβαίως που στρεβλώνει τον ανταγωνισμό που πρέπει να κυριαρχεί σε μια ελεύθερη αγορά.

Ειδικά στο ζήτημα των εισιτηρίων, πολύ σωστά επισημαίνεται ότι ενώ επιδοτούνται με δεκάδες δισεκατομμύρια οι αστι-

κές συγκοινωνίες, από την άλλη επιβάλλεται επίνευλος στους νησιώτες, που αυξάνει το κόστος της μετακίνησης από και προς τα νησιά.

Αυτή είναι η μία πλευρά του θέματος. Η άλλη αφορά στις θέσεις των ακτοπλοϊκών εφοπλιστών που γνωρίζουν καλύτερα, σε σχέση με την αξιωματική αντιπολίτευση, τα τρωτά του νομοσχεδίου, χωρίς κατ' ανάγκην η αντίθεσή τους με ορισμένες προβλέψεις να σημαίνει ότι θέλουν να μεγιστοποιήσουν τα κέρδη τους, που σε τελευταία ανάλυση είναι το χαρακτηριστικό κάθε επιχειρηματία.

Τα παραδείγματα των κρατικών παρεμβάσεων, κατά τους ακτοπλοϊούς, είναι ενδεικτικά. Α.χ., οι οργανικές συνθέσεις των πλοίων καθορίζονται με κρατική παρέμβαση στις χώρες-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης μόνον όσον αφορά στη σύνθεση του προσωπικού ασφαλείας.

Από και πέρα είναι στη διακριτική ευχέρεια του πλοιοκτήτη του επιβατηγού πλοίου να προσδιορίσει τον αριθμό του πληρώματός του αναλόγως προς τις υπηρεσίες που προσφέρει στο επιβατηγό κοινό. Όταν μάλιστα ένα πλοίο είναι αυτοματοποιημένο, για ποιον λόγο να διατηρεί πολυπληθή σύνθεση που στην ουσία ανατρέπει και τη φιλοσοφία του αυτοματισμού του!

Δρομολόγια και ηλικία

Το θέμα του ορίου ηλικίας των ακτοπλοϊκών πλοίων είναι ένα άλλο δείγμα κρατικού παρεμβατισμού, κατά τους επιχειρηματίες, που πλήττει την ανταγωνιστικότητά τους.

Ήδη στην Ευρωπαϊκή Ένωση δεν υπάρχει όριο ηλικίας, αρκεί βεβαίως το πλοίο να είναι αξιόπλοο. Ασφαλώς δε, να μην είχε αντιμετωπισθεί η μείωση ακόμη περισσότερο του ορίου ηλικίας, από την τριακονταπενταετία στην τριακονταετία, αν δεν συνέβαινε το ναυάγιο του «Σαμίνα». Η μείωση του ορίου βρίσκει σε μία μεταβατική φάση τους ακτοπλοϊούς, δεδομένου ότι οι περισσότερες εταιρείες έχουν κάνει τον προγραμματισμό τους και έχουν προχωρήσει σε ανανέωση του στόλου τους με όριο την τριακονταπενταετία, ενώ έχουν δαπανήσει και πολλή εκατομμύρια για να προσαρμοθούν στις απαιτήσεις των κοινοτικών οδηγιών. Από την άλλη πλευρά, θα μειωθεί

σημαντικά ο αριθμός των ακτοπλοϊκών πλοίων, γεγονός που θα έχει την επιπτώσή του επί της εξυπηρέτησης του νησιωτικού συμπλέγματος.

Πρόβλημα δημιουργείται και με τα δρομολόγια, δεδομένου ότι το κράτος επιβάλλει στους πλοιοκτήτες να εκτελούν, εκτός από τα δρομολόγια που επέλεξαν, και τα αποκαλούμενα «υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας». Πόσο μία τέτοια υποχρέωση συνάδει με την έννοια της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών είναι ένα άλλο ζήτημα, το οποίο πάντως επιτρέπει στους εφοπλιστές της επιβατηγού ναυτιλίας να υποστηρίζουν ότι η Κυβέρνηση θέλει να κάνει κοινωνική πολιτική «με ξένα κόλληβα».

Η καθιερωμένη επίθεση

Και ενώ συμβαίνουν αυτά στην ακτοπλοΐα, η χώρα μας δέχθηκε την καθιερωμένη επίθεσή της για την ποιότητα των επιβατηγών σκαφών της. Δράστης τη φορά αυτή η Daily Telegraph, η οποία δημοσίευσε ένα δισελίδο με αρνητικά σχόλια για την κατάσταση ασφαλείας στα ελληνικά πλοία.

Με την παρότρυνση μάλιστα προς τους αναγνώστες να μην πανε στην Ελλάδα αν δεν διαβάσουν προηγούμενως το δημοσιευόμενο ρεπορτάζ, που περιείχε «λεπτομέρειες» για σωστικές λέμβους χωρίς μηχανές, φραγμένες εξόδους κινδύνου, πυροσβεστήρες χωρίς κωδικούς κ.λπ. Το πρώτο συμπέρασμα το οποίο βγαίνει είναι ότι η δημοσιογράφος, την υπογραφή της οποίας φέρει το δημοσίευμα, έχει εμπειρία ελέγχων είτε στον Αγγλικό είτε στο Νορβηγικό Νοσηγώνονα! Το δεύτερο συμπέρασμα είναι ότι οι Έλληνες αξιωματούχοι που έκαναν τους ελέγχους στα πλοία που βρέθηκαν από τη δημοσιογράφο με ελλείψεις, δεν κάνουν καλά τη δουλειά

τους. Σύμφωνα με τη δημοσιογράφο. Δεν χωρεί αμφιβολία ότι το ναυάγιο του «Εξηρές Σαμίνα» έγινε η αφορμή να ενταθούν οι έλεγχοι. Αυτό δεν σημαίνει ότι προηγουμένως δεν γίνονταν, όπως επίσης ότι δεν είναι βέβαιο ότι, αν δεν είχε προηγηθεί το ναυάγιο του «Σάμινα», τα καταγενητικά δημοσιεύματα θα ήσαν τόσο συχνά και τόσο οξεία. Ίσως όμως θα πρέπει να αξιοποιηθούν οι επιθέσεις που δέχεται η ελληνική ναυτιλία και στο πλαίσιο των προσπαθειών των ξένων ανταγωνιστών της να την πλήξουν και, σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα, να αγοράσουν απαξιωμένες, διά της συκοφαντίας, ελληνικές εταιρείες σε συμφέρουσες τιμές.

Τι γίνεται με τον Σκαραμαγκά;

Το ότι οι ιδιωτικοποιήσεις δεν προχωρούν είναι βέβαιο. Όπως βέβαιο είναι και ότι η έννοια «ιδιωτικοποιήσεις» έχει διαστρεβλωθεί στην Ελλάδα, αφού ως τέτοιες έχουν βαπτισθεί οι μετοχοποιήσεις κάποιων ποσοστών δημοσίων επιχειρήσεων ή η είσοδος σε αυτές κάποιων «στρατηγικών επενδυτών».

Τα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά είναι μία ακόμη ξεχωριστή περίπτωση «ιδιωτικοποίησης», αφού εδόθη ένα μεγάλο ποσοστό στους εργαζομένους αλλά η μονάδα παραμένει υπό κρατικό έλεγχο και βεβαίως αναζητείται αγοραστής.

Τώρα τα Ναυπηγεία αυτά βρίσκονται πάλι στην επικαιρότητα, ύστερα από ερώτηση του βουλευτού της Ν.Δ. κ. Γ. Βουλγαράκη όπου αναφέρεται ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει αποστείλει επιστολή στο υπουργείο Ανάπτυξης με την οποία ζητούσε διευκρινίσεις για την παροχή της εγγύησης του Δημοσίου, προκειμένου τα Ναυπηγεία να πάρουν δάνειο ύψους 15 δισεκατομμυρίων δρχ. και για την παροχή, πάλι από το κρά-

τος, ενός άλλου ποσού ύψους 25 δισεκατομμυρίων, το οποίο θα χρησιμοποιείτο για να αποζημιωθούν οι εργαζόμενοι που θα αποχωρούσαν.

Αυτά όλα δεν σημαίνουν τίποτε άλλο από το ότι ο Σκαραμαγκάς εξελίσσεται σε μία άλλη Ολυμπιακή, τη διατήρηση του οποίου την πληρώνει ο Έλληνας φορολογούμενος, διότι πρόκειται για μία ζημιολόγο επιχείρηση. Ο ισολογισμός του 2000 εμφανίζει ζημιές ύψους 65 δισ. δρχ. και με τους όρους που επιχειρείται να πωληθεί σήμερα η επιχείρηση, μάλλον είναι δύσκολο να βρεθεί αγοραστής, παρά το γεγονός ότι η μονάδα διαθέτει και την «προϊκα» των παραγγελιών του Πολεμικού Ναυτικού.

Ναυτιλία και ΧΑΑ και πάλι

Το ότι η εφοπλιστική οικογένεια έχει δείξει κάποια επιφυλακτικότητα στην εισαγωγή της ποντοπόρου ναυτιλίας στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών, είναι γνωστό.

Ίσως και γι' αυτό ετοιμάζεται μία σειρά αλλαγών στο σχετικό νομοθετικό πλαίσιο που είχε εκπονηθεί και τις οποίες ανέλυσε ο πρόεδρος του ΧΑΑ κ. Αλεξάκης. Είναι προφανές ότι με την προσπάθεια για την εισαγωγή εταιρειών της ποντοπόρου ναυτιλίας στη Σοφοκλήδους, επιχειρείται κυρίως η τόνωση της χρηματιστηριακής αγοράς, κάτι που κατέστησε σαφές ο κ. Αλεξάκης. Από την άλλη πλευρά, με τις αλλαγές επιδιώκεται να εξουδετερωθούν οι επιφυλάξεις του ναυτιλιακού κόσμου. Στη σειρά των αλλαγών περιλαμβάνεται μεταξύ άλλων η απαγόρευση απόκτησης οποιουδήποτε πλοίου αλλά και μεριδίου σε ναυτιλιακή εταιρεία, από εταιρεία εισηγμένη στο ΧΑΑ ή από εταιρεία που σχετίζεται με αυτή. Η διάταξη αυτή έχει προφανώς στόχο να παρεμποδίσει τη δυνατότητα επένδυσης από την «Καθημερινή» που είναι

εισηγμένη, σε πλοία, όπως είχε ανακοινωθεί στο κοινό-μετόχους της εφημερίδας από την ιδιοκτησία της.

Οι μη ναυτιλιακές εταιρείες θα πρέπει να αγοράζουν μετοχές από την εισηγμένη στο ΧΑΑ εταιρεία επενδύσεων στην ποντοπόρο ναυτιλία. Τρεις επίσης σημαντικές αλλαγές είναι ακόμη και οι εξής: Ότι το ΧΑΑ δεν επιτρέπεται να επεμβαίνει στην άσκηση της επιχειρηματικής στρατηγικής μιας εταιρείας επενδύσεων στην ποντοπόρο ναυτιλία, ότι πρέπει να επεκταθεί η φοροαπαλλαγή και σε όσους μετόχους επενδυτικών εταιρειών της ποντοπόρου ναυτιλίας αποκτήσουν μετοχές από κληρονομιά και ότι πρέπει να καταργηθεί ο περιορισμός που προβλέπει ότι ένα υπό ελληνική σημαία πλοίο θα πρέπει να ανήκει πάνω από 50% σε εταιρείες από κοινοτικές χώρες με γραφεία στη χώρα μας.

Άρση περιορισμών για την ένταξη της ποντοπόρου στο ΧΑΑ

«Πράσινο φως» για την είσοδο στο ελληνικό Χρηματιστήριο και μη κοινοτικών ναυτιλιακών εταιρειών «ανάβει» η άρση των περιορισμών που θέτει το άρθρο 24 του νόμου για τη δημιουργία των ΕΕΠΝ. Ο πρόεδρος του ΧΑΑ Π. Αλεξάκης μιλώντας στο συνέδριο του Lloyd's Shipping Economist, στην Αθήνα, είπε ότι οι περιορισμοί αυτοί αντικείμεται στην ευρωπαϊκή νομοθεσία και πρέπει να αρθούν προκειμένου η Σοφοκλέους να αποτελέσει πόλο έλξης για τις εταιρείες εκείνες που δεν διαθέτουν το ανάλογο μέγεθος ώστε να επιχειρήσουν την είσοδό τους στη Wall Street ή σε άλλες αντίστοιχες αγορές. Ο κ. Αλεξάκης αναφέρθηκε στις έντεκα τροποποιήσεις που πρέπει να γίνουν, προκειμένου η ελληνική νομοθεσία να είναι ευέλικτη και ελκυστική σε διεθνές επίπεδο. Τρία είναι τα χαρακτηριστικά στοιχεία των τροποποιήσεων: Αίρονται οι περιορισμοί που έθετε το άρθρο 24 σχετικά με το ποσοστό συμμετοχής της ΕΕΠΝ φυσικών ή νομικών προσώπων με έδρα χώρα-μέλος της Ευρωπαϊ-



κής Ένωσης, καθώς θεωρείται ότι αντικείμεται στο Κοινοτικό Δίκαιο. Απλοποιούνται οι διαδικασίες εισόδου των ναυτιλιακών εταιρειών στο ΧΑΑ, καθώς μεταξύ άλλων δεν προβλέπεται χρονικό όριο από την ημέρα της κατάθεσης της αίτησης για την εισαγωγή της ΕΕΠΝ μέχρι την πραγματοποίησή της και δεν απαιτείται η υποβολή δεσμευτικού επενδυτικού προγράμματος. Δεν επιτρέπεται η έμμεση εισαγωγή ναυτιλιακών εταιρειών στο ΧΑΑ. Η είσοδός τους θα γίνεται

μόνο με τη δημιουργία ΕΕΠΝ και όχι με την είσοδο πλοίων μέσω θυγατρικών εταιρειών. Ορισμένες εξαιρέσεις είναι δυνατόν να γίνουν αποδεκτές μόνο στην περίπτωση που θα αφορούν αγορά μετοχών της ΕΕΠΝ, αγορά μετοχών από τράπεζες κ.λπ. Μεγαλύτερη ευελιξία στον επενδυτικό σχεδιασμό της εταιρείας, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι δεν θα υπάρχουν ασφαλιστικές δικλίδες ώστε να μην παρεκκλίνει από τις αρχικές της δραστηριότητες ως

ναυτιλιακής εταιρείας. Γι' αυτόν το λόγο αίρονται οι περιορισμοί για τη μεταβίβαση μετοχών των πλοιοκτητριών εταιρειών ή των εταιρειών διαχείρισης. Οι λογιστικές καταστάσεις των ΕΕΠΝ πρέπει να είναι εναρμονισμένες με τις διεθνείς προδιαγραφές της λογιστικής και να εκφράζονται σε δολάρια και ευρώ. Αυξάνεται σε 70% το όριο χρηματοδότησης της ΕΕΠΝ και των θυγατρικών εταιρειών της με βάση την αξία των περιουσιακών στοιχείων της. Μετά την είσοδο της ΕΕΠΝ στο Χρηματιστήριο, αίρεται και αυτός ο περιορισμός.

Απλοποιούνται οι διαδικασίες εισόδου στο ΧΑΑ. Καταργείται ο περιορισμός εισόδου της ΕΕΠΝ στο ΧΑΑ εντός δύο ετών από της ιδρύσεώς της. Επίσης καταργείται η υποχρέωση να λαμβάνει η ΕΕΠΝ άδεια λειτουργίας από το Ναυτικό Επιμελητήριο. Οι κύριοι ανάδοχοι ελέγχουν το ιστορικό, την εμπειρία και την αξιοπιστία των βασικών μετόχων, ενώ δεν απαιτείται η υποβολή επενδυτικού πλάνου. Οι φορολογικοί έλεγχοι επεκτείνονται στις θυγατρικές πλοιοκτητρίες εταιρείες. Δεν υπόκεινται υποχρεωτικά σε κυρώσεις οι ΕΕΠΝ που μειώνουν τον ελάχιστο αριθμό πλοίων (6) που πρέπει να διαθέτουν. Αποσπφινίζονται όλες οι εκκρεμότητες που αφορούν τη φορολόγηση των μετοχών σε περιπτώσεις κληρονομιάς, μεταβίβασης ή διάλυσης της εταιρείας. Δεν υποχρεώνεται η ΕΕΠΝ να ενημερώνει τις χρηματιστηριακές αρχές για αλλαγές στη διαχείριση της εταιρείας πριν από την υπογραφή της τελικής συμφωνίας. Αίρονται οι περιορισμοί που θέτει το άρθρο 24 για το ποσοστό ιδιοκτησίας της ΕΕΠΝ από Έλληνες και κατοίκους χωρών-μελών της Ε.Ε.

του Νάσου Πουλακίδα

Αρχαιρεσίες στο Σύνδεσμο Αξιωματικών Α.Σ.

Στο Σύνδεσμο Αξιωματικών Α.Σ. διεξήχθησαν στις 5 Μαΐου αρχαιρεσίες, στις οποίες εξελέγησαν οι κάτωθι:

Α. Εκτελεστική Γραμματεία: Πρόεδρος: αντιπλοίαρχος Α.Σ. Γεωργάκος Ιωάννης, γραμματέας: αντιπλοίαρχος Α.Σ. Μπουρνιάς Βασίλειος, ταμίας: υποπλοίαρχος Α.Σ. Μποτίνης Παναγιώτης. μέλη: αντιπλοίαρχος Α.Σ. Μίχος Κων/νος, αντιπλοίαρχος Α.Σ. Πτισουλάκης Αντώνιος, αντιπλοίαρχος Α.Σ. Μωράκης Κων/νος, πλοίαρχος Α.Σ. Γρηγορόπουλος Αριστοφάνης. Αναπληρωματικοί: αντιπλοίαρχος Α.Σ. Λιουρδής Απόστολος, υποπλοίαρχος Α.Σ. Παπαλεονάρδος Δημήτριος, πλωτάρχης Α.Σ. Δελιγιάννης Χαράλαμπος, πλωτάρχης Α.Σ. Βενιζέλος Απόστολος, πλωτάρχης Α.Σ. Τσιρόπουλος Βασίλειος.

Β. Ελεγκτική Επιτροπή: Αντιπλοίαρχος Α.Σ. Αράπης Νικόλαος, πλωτάρχης Α.Σ. Μασσιάς Δημήτριος, πλωτάρχης Α.Σ. Μοσχούτης Νικόλαος.

Γ. Πειθαρχικό Συμβούλιο: Πλωτάρχης Α.Σ. Φλωράκης Ματθαίος, αντιπλοίαρχος Α.Σ. Μακρογιαννάκης Γεώργιος, πλωτάρχης Α.Σ. Δανάμπασης Ευάγγελος.

Δ. Τομέας επιχειρησιακών θεμάτων: Πλωτάρχης Α.Σ. Νικολάτος Νικόλαος, υποπλοίαρχος Α.Σ. Κεφαλάς Αργύριος, υποπλοίαρχος Α.Σ. Κουράκος Κυριάκος.

Χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας

Στα 16,4 δισ. δολάρια ανέρχεται η αξία του χαρτοφυλακίου 40 ελληνικών και ξένων τραπεζών που δραστηριοποιούνται στον τομέα της χρηματοδότησης της ελληνικής ναυτιλίας. Όπως σημειώνεται στην έρευνα της Petrofin, που παρουσίασε ο διευθύνων σύμβουλος της κ. Τεντ Πετρόπουλος, από τα μέσα της



δεκαετίας του '90 μειώθηκε ο αριθμός των τραπεζών από 77 σε 40, ενώ αυξήθηκε το χαρτοφυλάκιο των δανειοδοτήσεων από 9 δισ. δολάρια στα 16,350 δισεκατομμύρια δολάρια. Από τις 40 τράπεζες οι 8 είναι ελληνικές, ενώ το χαρτοφυλάκιο τους από το 1 δισ. δολάρια το 1995 υπολογίζεται ότι τώρα πλέον έχει υπερβεί τα 2,960 δισ. δολάρια. Όπως προκύπτει από την έρευνα της Petrofin, την πρώτη θέση καταλαμβάνει η Εθνική Τράπεζα με ένα χαρτοφυλάκιο ύψους 900 εκατομμυρίων δολαρίων, η Alpha Bank ενισχύει συνεχώς τη θέση της στην αγορά με χαρτοφυλάκιο

780 δισ. δολαρίων και στην τρίτη θέση βρίσκεται η Εμπορική Τράπεζα με 400 εκατομμύρια δολάρια μαζί με την Piraeus Prime Bank, η οποία επίσης έχει ενισχύσει το χαρτοφυλάκιό της το τελευταίο διάστημα. Εκείνο το οποίο διαπιστώνει ο κ. Πετρόπουλος είναι πως οι τράπεζες οι οποίες επέλεξαν τελικά να παραμείνουν στην αγορά, έχουν πλέον πιο αποκραυγαζόμενα άποψη για την ελληνική ναυτιλία και ακολουθούν μια περισσότερο συνεπή στάση απέναντι στις ανάγκες της. Εξάλλου, παρατηρείται ότι με τη συγχώνευση τραπεζών τα τελευταία χρόνια τα χαρτοφυλάκια δεν χάθηκαν, απορροφήθηκαν από τους νέους οργανισμούς και συνέχισαν να αναπτύσσονται. Η έντονη παρουσία πλέον των ελληνικών τραπεζών αποτελεί ένα σημαντικό παράγοντα για την τραπεζική αγορά που έχει αναπτυχθεί γύρω από την ελληνική ναυτιλία, ενώ τόσο οι ελληνικές όσο και οι ξένες τράπεζες μετέβαλαν τη χρηματοπιστωτική τους πολιτική: πρώτον, επιλέγοντας τους μεγάλους πλοιοκτήτες και τις μεγάλες χρηματοδοτήσεις, δεύτερον, στρεφόμενες προς τη χρηματοδότηση νεότευκτων πλοίων. Μελλοντικά η τραπεζική αγορά που έχει δημιουργηθεί γύρω από την ελληνική ναυτιλία, σύμφωνα με τον κ. Πετρόπουλο, θα κυριαρχηθεί από τις εξής εξελίξεις:

- Οι συγχωνεύσεις θα περιοριστούν, αν και σε διεθνές επίπεδο θα συνεχίσουν να πραγματοποιούνται.
- Οι συγχωνεύσεις μεταξύ ελληνικών τραπεζών θα συνεχιστούν, αλλά σε περιορισμένη έκταση.
- Θα αυξηθεί ο αριθμός των ελληνικών τραπεζών που θα θελήσουν να εισέλθουν στις ναυτιλιακές χρηματοδοτήσεις, όπως άλλωστε και των ξένων, χωρίς απαραίτητα αυτό να συνδυαστεί και με την παρουσία τους στην Ελλάδα με γραφεία.



FLAGPORT LIMITED
PART OF THE GOLLCHER GROUP OF COMPANIES

SPECIALISTS IN REGISTRATION OF SHIPS UNDER THE MALTA FLAG

Take advantage of:

- Tax Benefits
- Simple & Speedy Registration
- No Trade Restrictions
- No Restrictions on Nationality of Crew
- ITC Signatory
- Low Registration Fees
- Solas Signatory
- Security for Shipowners & Mortgagees
- Bareboat Charter Registration
- Our Professional Service

19, Zachary Street, Valletta, VLT 10, MALTA.

Tel: (356) 233758.

Fax: (356) 234195

E-mail: contact@gollcher.com

website: www.gollcher.com

AGENTS IN GREECE:

Overseas Maritime

Piraeus, Greece.

Tel: (00301) 422 2730/6

Fax: (00301) 422 2737

E-mail: comms@overseasmaritime.com



Οι προτάσεις του Πανελληνίου Συνδέσμου Ναυτικών Πρακτόρων

Από τον Πανελλήνιο Σύνδεσμο Ναυτικών Πρακτόρων λάβαμε την κάτωθι ενημερωτική επιστολή, την οποία απηύθυναν στο υπουργείο Οικονομικών καθώς και στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

«Με ιδιαίτερη ικανοποίηση πληροφορηθήκαμε για τη διεύθυνση της σύνθεσης του Διοικητικού Συμβουλίου της ΟΛΠ Α.Ε. κατά τρία επί πλέον μέλη, τα οποία όμως εκ των υστέρων πληροφορηθήκαμε ότι αφορούν σε εκπροσώπους του Δημοσίου. Θέλουμε να σας υπενθυμίσουμε τα επανειλημμένα διαβήματά μας προκειμένου να γίνει πρόβλεψη ώστε στο Διοικητικό Συμβούλιο του Οργανισμού να συμμετέχουν εκπρόσωποι των χρηστών και ειδικά εκπρόσωπος του Πανελληνίου Συνδέσμου (Ένωσης) Ναυτικών Πρακτόρων. Η ιδιαίτερα κρίσιμη και ευαίσθητη περίοδος της μετεξέλιξης η οποία χαρακτηρίζεται από μείζονος στρατηγικής σημασίας για το μέλλον της ΟΛΠ Α.Ε. αποφάσεις και επιλογές, δεν είναι δυνατό παρά να απαιτεί και τη συναίνεση των χρηστών από το έργο και τη δραστηριότητα του

οποίου αντλεί τα έσοδά της η ΟΛΠ Α.Ε. θα γνωρίζετε ίσως τον τρόπο λειτουργίας του άτυπου συμβουλίου χρηστών για την ΟΛΠ Α.Ε., ο οποίος όχι μόνο δεν παρέχει την ευχέρεια καταγραφής ενστάσεων και αντιρρήσεων εκ μέρους των εκπροσώπων των χρηστών, αλλά ταυτόχρονα συνίσταται σε μια γενική ενημέρωση επί διαφόρων θεμάτων σε κάποιες σπάνιες συνεδριάσεις. Σύμφωνα με τα παραπάνω, οι χρήστες είναι πλήρως αποκλεισμένοι από την απαιτούμενη ενημέρωση αλλά και από τη συμμετοχή στις στρατηγικού χαρακτήρα επιλογές και αποφάσεις του ΟΛΠ, με αποτέλεσμα σε πολλές περιπτώσεις οι επιλογές αυτές να μη φέρουν την απαιτούμενη σφραγίδα συναίνεσης αλλά και την υπεύθυνη άποψη των κατεχοχών ενδιαφερομένων ή κατά περίπτωση θιγομένων. Για όλα τα παραπάνω υποβάλλουμε τις παρακάτω προτάσεις, για τις οποίες παρακαλούμε να έχουμε την απάντησή σας.

1ον. Συμμετοχή μέλους του Πανελληνίου Συνδέσμου (Ένωσης) Ναυτικών Πρακτόρων στη σύνθεση του Διοικητικού Συμβουλίου της ΟΛΠ Α.Ε.

2ον. Συμμετοχή μέλους του Πανελληνίου Συνδέσμου (Ένωσης) Ναυτικών Πρακτόρων στις συνεδριάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου της ΟΛΠ Α.Ε. ως παρα-

τηρητού-συμβούλου άνευ ψήφου.

3ον. Θεσμοθέτηση του συμβουλίου χρηστών και μετατροπή του σε τυπικό συμβουλευτικό όργανο του Διοικητικού Συμβουλίου της ΟΛΠ Α.Ε. με τήρηση πρακτικών και γνωμοδοτικό ρόλο σε θέματα μείζονος σημασίας για την ΟΛΠ Α.Ε.».

Διεθνές συνέδριο ναυτιλιακών καυσίμων

Με ευρύτατη συμμετοχή από 280 και πλέον συνέδρους και ομιλητές υψηλόβαθμα στελέχη της ναυτιλιακής βιομηχανίας, ολοκλήρωσε τις εργασίες του το διεθνές συνέδριο για τη βιομηχανία των ναυτιλιακών καυσίμων που διοργάνωσαν από κοινού η IBIA (International Bunker Industry Association) με την Infospectrum.

Οι δύο βασικές θεματικές ενότητες του συνεδρίου είχαν ως θέμα τους, η πρώτη το ηλεκτρονικό εμπόριο και η δεύτερη τις προοπτικές της ελληνικής και διεθνούς αγοράς ναυτιλιακών καυσίμων.

Για το πρώτο θέμα γενική διαπίστωση ήταν ότι η αγορά είναι ακόμη ανώριμη για να δεχθεί ανάλογο είδους συναλλαγές, ενώ και οι ίδιοι οι πλοιοκτήτες προτιμούν τον «παραδοσιακό» τρόπο αγοράς καυσίμων μέσω των brokers.

Ιδιαίτερη μνεία έγινε στα προ-

βλήματα που αντιμετωπίζουν όσοι επιλέγουν το Internet για αγορά ή πώληση ναυτιλιακών καυσίμων, καθώς δεν υπάρχει νομικό πλαίσιο που να καθορίζει τον τρόπο επίλυσης των διαφορών που πιθανόν να προκύψουν.

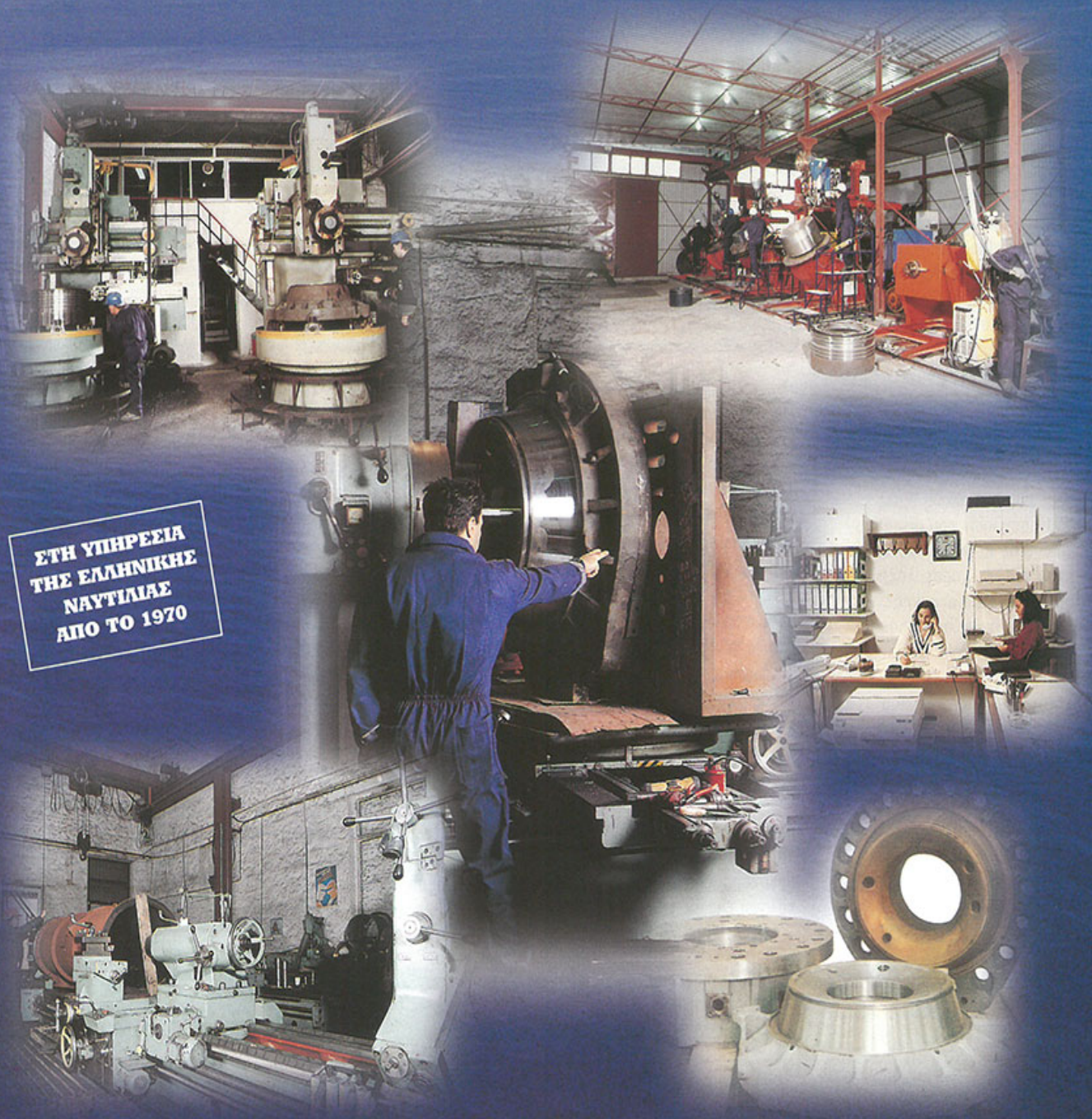
Σε ό,τι αφορά τις προοπτικές της ελληνικής αγοράς, Έλληνες και ξένοι ομιλητές κατέληξαν από κοινού στο συμπέρασμα ότι ο Πειραιάς έχει στρατηγική γεωγραφική θέση, ανταγωνιστικές τιμές και ιδιαίτερα υψηλό επίπεδο υπηρεσιών, με αποτέλεσμα να διεκδικεί επάξια ένα διαρκώς αυξανόμενο όγκο συναλλαγών.

Σε ό,τι αφορά τις μελλοντικές εξελίξεις στο χώρο των ναυτιλιακών καυσίμων, η γενική διαπίστωση ήταν ότι οι τιμές θα συνεχίσουν να αυξάνονται και να παρουσιάζουν σημαντικές διακυμάνσεις για όσο χρονικό διάστημα οι τιμές του αργού πετρελαίου διατηρηθούν στα σημερινά υψηλά επίπεδα. Παρόλ'αυτα, η καθυστέρηση που παρατηρείται στον εκσυγχρονισμό των διυλιστηρίων αναμένεται να επηρεάσει αρνητικά την αγορά, ενώ τα επίπεδα των τιμών θα συνεχίσουν να διαμορφώνονται βάσει της παραγωγής, των εισαγωγών και εξαγωγών, της ζήτησης από τους μεγάλους εμπορικούς οίκους και τις διεθνείς πολιτικές και οικονομικές κρίσεις που ανατρέπουν τα δεδομένα της αγοράς.



GENERAL SHIPS' REPAIRS

PANAGIOTIS P. LIAKOS



ΕΤΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΑΠΟ ΤΟ 1970

10 Dervenakion Str, 185 45 Piraeus

Tel: (301) 4630126 - 4630823

Telex: 21-3546 LIAK. GR.

Fax: (301) 4619583

E-mail: liakos@otenet.gr



60ή επέτειος αποδημίας στόλου Πολεμικού μας Ναυτικού 1941

Το Πολεμικό Ναυτικό διοργάνωσε, για πρώτη φορά φέτος, στις 6 Ιουνίου, στο μουσείο Θ/Κ «Αβέρωφ» τελετή για την 60ή επέτειο της αποδημίας του στόλου το 1941 στο εξωτερικό, για να συνεχίσει αγωνιζόμενος κατά των κοινών εχθρών στο πλευρό των συμμάχων μέχρι τη λήξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου (Β' Π.Π.).

Την τελετή είχαν προσκληθεί να τιμήσουν με την παρουσία τους ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας καθώς και οι πολιτικές, θρησκευτικές και στρατιωτικές αρχές, που δυστυχώς όμως απουσίασαν πλην του υφυπουργού Εθνικής Αμύνης, αντιπτεράρχου ε.α. Δ. Αποστολάκη, ο οποίος απένειμε αναμνηστικά διπλώματα στους παριστάμενους βετεράνους αξιωματικούς του Π.Ν.

Αρχαιότερος από τους παριστάμενους παλαιμάχους ήταν ο υποναύαρχος Αλέξανδρος Μιχόπουλος Π.Ν., ο οποίος είχε φοιτήσει στην πρώτη τάξη μηχανικών που συστάθηκε στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων το 1925. Κατά το 1941-45 ο κ. Α. Μιχόπουλος υπηρέτησε ως Α' μηχανικός



νικός στα πολεμικά Α/Τ «Ψαρά», Α/Τ «Αδριάς», Θ/Κ «Αβέρωφ» και ως αρχιμηχανικός στόλου. Η Μάχη της Ελλάδας άρχισε την 28η Οκτωβρίου του 1940 με την απρόκλητη επίθεση της ιταλικής αυτοκρατορίας. Η Ελλάδα αγωνίστηκε μόνη και η Ιταλία ηττήθηκε στην 5άμηνη προσπάθειά της να την καταβάλει. Για την ιστορικότητα του γεγονότος αξίζει να υπενθυμίσουμε ότι στις 6 Απριλίου 1941 ήρθε σε βοήθεια της Ιταλίας και η γερμανική αυτοκρατορία. Η Ελλάδα συνέχισε αμυνόμενη, με μικρή συμμαχική βοήθεια, μέχρις ότου περίπου δύο μήνες αργότερα ολοκληρώθηκε η κατάληψή της με την πτώση της

Κρήτης, τέλη Μαΐου 1941.

Όλα τα αξιόμαχα πλοία του ελληνικού στόλου που είχαν απομείνει από τη Μάχη της Ελλάδας αποδήμησαν στη Μέση Ανατολή, μαζί με περίπου 2.900 άνδρες, οι οποίοι άφησαν πίσω τους στη μέση των κατακτητών τις οικογένειές τους, προκειμένου να συνεχίσουν μαχόμενοι υπέρ πατρίδος. Αυτή η συλλογική εθελοντική πράξη ήταν, όχι μόνον πολύ πέραν του καλώς νοούμενου καθήκοντος, αλλά ήταν επίσης μοναδική κατά το Β' Π.Π., δεδομένου ότι πολύ μικρός αριθμός μεμονωμένων πολεμικών πλοίων όλων των συμμαχικών χωρών που κατέλαβε ο Άξονας διέφυγαν προς τους συμμάχους

και συνέχισαν τον αγώνα. Ενδεικτικά σημειώνεται ότι από τα 41 συμμαχικά πολεμικά που εκτελούσαν συνοδείες νηοπομπών στη Μεσόγειο το 1943, τα 27 ήταν αγγλικά, τα 11 ελληνικά και μόνο 3 γαλλικά. Η συνολική δράση του Π.Ν. στο εξωτερικό κατά την εν λόγω περίοδο ήταν εφάμιλλη της εποποιίας του Ελληνικού Στρατού στα αλβανικά βουνά. Το Π.Ν. με κύρια βάση την Αλεξάνδρεια της Αιγύπτου έδρασε σε όλες τις θάλασσες μέχρι την απελευθέρωση της Ελλάδας. Το 1939 το Π.Ν. είχε περί τους 6.500 άνδρες, ενώ το 1943 έφθασε στο εξωτερικό τους περίπου 8.500 άνδρες. Οι σύμμαχοι, αναγνωρίζοντας την ουσιαστική συμβολή του Π.Ν. στη νικηφόρα έκβαση των κοινών αγώνων, όχι μόνο του αναπλήρωσαν τις απώλειες σε πλοία στη διάρκεια του Β' Π.Π., αλλά του έδωσαν και άλλα, πολλά από τα οποία ναυπηγούσαν για δική τους χρήση, αυξάνοντας το δυναμικό του. Σημειώνεται ότι το 1940 το Π.Ν. διέθετε περί τα 34 μάχιμα πλοία. Στο Β' Π.Π. απώλεσε σε μάχες περί τα 34 πολεμικά και περισσότερους από 700 άνδρες. Κατά την απελευθέρωση επανέπλευσαν στην Ελλάδα περί τα 43 πολεμικά μας.

Ελληνο-νορβηγικό Ναυτιλιακό Συνέδριο

Με σκοπό την προσέγγιση και την ανάπτυξη περαιτέρω σχέσεων μεταξύ Ελλήνων και Νορβηγών εφοπλιστών και με ομιλητές μερικά από τα σημαντικότερα ονόματα στο παγκόσμιο ναυτιλιακό στερέωμα, πραγματοποιήθηκε πριν από λίγες ημέρες το «Ελληνο-νορβηγικό Ναυτιλιακό Συνέδριο».

Κατά τη διάρκεια του συνεδρίου αναπτύχθηκαν από τους ομιλητές θέματα και απόψεις που αφορούσαν κυρίως τις συνεργασίες και τις εμπειρίες που αποκόμισαν από αυτές, τόσο οι Έλληνες όσο και οι Νορβηγοί ναυτιλιακοί παράγοντες. Ειδικότερα, μεταξύ άλλων, τονίστηκαν από τις δύο πλευρές η ανάγκη προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος και η ασφάλεια στις μεταφορές, καθώς και ο ρόλος των Νηογνώνων στο πλαίσιο των διεθνών κανονισμών. Επίσης παρουσιάστηκαν προτάσεις για την ασφαλή ναυσιπλοΐα αλλά και την εκπαίδευση των πληρωμάτων.

Μεταξύ των ομιλητών ήταν ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών Γιάννης Λύρας, ο πρόεδρος της Ένωσης Νορβηγών Εφοπλιστών L. T. Loddessol, ο αρχηγός του Λιμενικού Σώματος, αντιναύαρχος Ανδρέας Συρίγος, η υπουργός Εμπορίου και Βιομηχανίας της Νορβηγίας, Grete Knudsen, ο πρέσβης της σκανδιναβικής χώρας στην Ελλάδα, Jan Wessel Hegg, οι πλοιοκτήτες Γιάννης Αγγελικούσης και Νίκος Τσάκος, καθώς και ο γενικός διευθυντής της πλοιοκτήτριας εταιρείας Ceres, Νίκος Φίστες.

του Γιώργου Φραγκούλη

MARITIME CYPRUS 2001 CONFERENCE



"Shipping as a Global Industry; Prospects and Challenges"

23-26 SEPTEMBER

Hawaii Grand Hotel and Resort

Limassol

Topics Include:

STCW 95 Amendments

2002 Implementation Date:

Where do we stand?

Panel Discussion / Debate

Maritime Industrial Relations

Latest Developments

Panel Discussion / Debate

Organisers
Ministry of Communications and Works
Cyprus Shipping Council
Central Bank of Cyprus

For more information
please contact:

Department of Merchant Shipping
P.O. Box 56193, CY 3305 Limassol, Cyprus
Tel.: +357 - 5 - 848100, Fax: +357 - 5 - 848249
E-mail: dms@cytanet.com.cy
Web Site: www.shipping.gov.cy

Παρεμβάσεις των ευρωβουλευτών Χατζηδόκη-Παπαγιαννάκη για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας

Η ολομέλεια του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ενέκρινε τρεις εκθέσεις σχετικές με την προώθηση μέτρων για την ασφαλή ναυσιπλοΐα. Οι εκθέσεις αφορούν τη



δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης και ενημέρωσης για τη θάλασσα κυκλοφορία, την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την ασφάλεια στη θάλασσα και τη σύσταση ταμείου αποζημιώσεων για ζημιές που προκαλούνται από πετρελαϊκή ρύπανση στα ευρωπαϊκά χωρικά ύδατα. Μιλώντας στην ολομέλεια του Ε.Κ., ο ευρωβουλευτής της Νέας Δημοκρατίας και πρόεδρος της Επιτροπής Περιφερειακής Πολιτικής και Μεταφορών Κωστής Χατζηδόκης επέκρινε το Συμβούλιο των Υπουργών για την καθυστέρηση που επιδεικνύει στην έγκριση της σχετικής νομοθεσίας, λέγοντας χαρακτηριστικά: «Με τις ανωτέρω οδηγίες γίνονται βήματα προς τα εμπρός όσον αφορά την ασφάλεια στη ναυσιπλοΐα και νομίζω ότι η κατάσταση θα ήταν ακόμη καλύτερη εάν το Συμβούλιο ήταν πιο γρήγορο και αποτελεσματικό στις αποφάσεις του και δεν είχαμε το πρόβλημα να κουβεντιάζουμε σήμερα για το πακέτο Erika II, την ώρα που δεν έχουμε τελειώσει το πακέτο Erika I».

Ο κ. Χατζηδόκης επισήμανε στην παρέμβασή του ότι οι προτάσεις του Κοινοβουλίου εισάγουν πιο ουσιαστικά και πιο συγκεκριμένα μέτρα όσον αφορά τα λιμάνια καταφυγής σε περίπτωση κινδύνου, ενώ για τις περιπτώσεις απόπλου ποντοπόρων πλοίων, ορθώς ορίζεται ότι την κύρια ευθύνη θα πρέπει να φέρει ο καπετάνιος και μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις οι λιμενικές αρχές, καθώς ο καπετάνιος γνωρίζει περισσότερο από ό,τι οι λιμενικές αρχές για το συγκεκριμένο θέμα. Ο ευρωβουλευτής της Ν.Δ. σημείωσε επίσης ότι για το θέμα της αποζημίωσης σε περίπτωση ατυχημάτων, καλό θα ήταν να υπάρξει μία νέα διεθνής συμφωνία, εκφράζοντας την ελπίδα ότι η πρόταση της Κομισιόν για λήψη μέτρων σε ευρωπαϊκό επίπεδο θα λειτουργήσει ως καταλύτης προς την κατεύθυνση αυτή. Αναφερόμενος επίσης στην έκθεση του κ. Μαστοράκη για τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Θαλάσσιας Ασφάλειας, η έδρα του οποίου έχουν προτείνει από κοινού οι δύο Έλληνες ευρωβουλευτές να είναι ο Πειραιάς, ο κ. Χατζηδόκης είπε ότι είναι προφανές πως χρειάζεται ένας ευέλικτος και πιο αποτελεσματικός οργανισμός. Και πρόσθεσε: «Οι προτάσεις του Κοινοβουλίου σχετικά με τον οργανισμό αυτό ενισχύουν την προσπάθεια που γίνεται. Αν δε η έδρα του οργανισμού αυτού ήταν στον Πειραιά, η προσπάθεια αυτή θα ενισχυόταν ακόμη περισσότερο». Τέλος, ο κ. Χατζηδόκης τόνισε ότι θα πρέπει να γίνουν και άλλα βήματα, ιδίως όσον αφορά την εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας και την έμφαση που πρέπει να δοθεί στον ανθρώπινο παράγοντα, στον αριθμό των ελεγκτών και των επιθεωρητών και στην εφαρμογή της νομοθεσίας, στην κατάρτιση των ελεγκτών, στην κατάρτιση του προσωπικού και των πληρωμάτων. Ο κ. Παπαγιαννάκης, παρουσιάζοντας τη θέση της Επιτροπής Περιβάλλοντος, τόνισε ότι ο ρόλος των θαλασσιών συγκοινωνιών και μεταφορών είναι προ-

φανώς εξαιρετικά σημαντικός, ωστόσο αυτή καθαυτή η λειτουργία τους ενέχει σημαντικούς κινδύνους για την οικονομία, το περιβάλλον και βεβαίως για τις ανθρώπινες ζωές και τις συνθήκες εργασίας των εργαζομένων. Την κύρια ευθύνη, ανέφερε ο ευρωβουλευτής του ΣΥΝ, φέρει η μεγάλη ελευθερία που επικρατεί στην οργάνωση αυτού του κλάδου, ο τεράστιος ανταγωνισμός που να μεν δημιουργεί εξαιρετικό δυναμισμό αλλά οδηγεί επίσης και στην αναζήτηση του χαμηλότερου δυνατού κόστους με κάθε κόστος: κόστος σε μηχανήματα, σε υλικά αλλά και σε ανθρώπους. Η παγκοσμιοποίηση αυτού του ανέκαθεν παγκοσμιοποιημένου κλάδου, κατά τον Μ. Παπαγιαννάκη, δίνει το δικαίωμα στην ιδιοκτησία του να περιφέρεται από εδώ και από εκεί και να δημιουργεί συνθήκες ασυλίας. Όλα αυτά, δε, καταλήγουν ενίοτε σε τραγικά ναυάγια με φοβερά αποτελέσματα. Ο ευρωβουλευτής του ΣΥΝ επισήμανε ότι το πακέτο Erika II αφήνει πολλά ερωτήματα και προβλήματα αναπάντητα και ανέφερε ότι το «γελοίο» παράδειγμα των Νοογνώμων και ο τρόπος με τον οποίο λειτουργούν, καθώς και κατά πόσον αναγνωρίζονται ή όχι, είναι ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα στο οποίο η Ε.Ε. δεν έχει να πει τίποτα. Αναφέρθηκε στις πρόσφατες εμπλοκές με την Ιταλία, η οποία απαγόρευε σε πλοία ελληνικής ιδιοκτησίας που δεν έφεραν όμως την ελληνική σημαία να εισέλθουν στα λιμάνια της, ένα εξωφρενικό περιστατικό, που οφείλεται όμως ακριβώς στο ότι δεν υπάρχει μία σαφής, καλή και αποτελεσματική νομοθεσία για τους Νοογνώμονες. Παρ' όλες τις ελλείψεις του πακέτου των οδηγιών Erika II, ο ευρωβουλευτής του ΣΥΝ ανέφερε ότι υπάρχουν και ορισμένα θετικά σημεία σε σχέση με το σύστημα παρακολούθησης των πλοίων, τη γνωστοποίηση της μεταφοράς επικίνδυνων υλικών, τα «μαύρα κουτιά» (κατά το πρότυπο των

αεροπλάνων), τη δυνατότητα των κρατών-μελών να επεμβαίνουν στα ζητήματα του απόπλου, αλλά ότι είναι εξωφρενικό να υπάρχει εποπτεία στις μηχανές, στα υλικά, στον εξοπλισμό, και να μην υπάρχει έλεγχος της λειτουργίας του σημαντικότερου παράγοντα για τη ναυτιλία που είναι οι ίδιοι οι άνθρωποι οι εργαζόμενοι σ' αυτή. Ζήτησε δε ρυθμίσεις, όχι μόνο για την υγεία τους, αλλά και για την ανάπαυσή τους γιατί, όπως χαρακτηριστικά είπε, τα περισσότερα δυστυχήματα έγιναν από κουρασμένους εργαζόμενους. Όσον αφορά τον Οργανισμό Ασφάλειας στη θάλασσα, ο Μιχάλης Παπαγιαννάκης εξέφρασε την επιθυμία να υπήρχε ένα ευρωπαϊκό λιμενικό σώμα που να μην είναι απλά και μόνο συντονιστικό. Διαφώνησε με τη σύνθεση της διοίκησής του και ζήτησε να μετέχουν αιρετοί εθνικού και τοπικού επιπέδου καθώς και μη κυβερνητικές οργανώσεις με κάποιο τρόπο αποδεδειγμένη χρησιμότητας και αποτελεσματικότητας στη δράση τους, ενώ είναι σημαντικό ο νέος οργανισμός να απολογείται και να ενημερώνει τακτικά και δημόσια για τη δράση του. Για το Ταμείο Καταβολής Αποζημιώσεων για ρύπανση από διαρροή πετρελαίου, ο Μιχάλης Παπαγιαννάκης διερωτήθηκε γιατί θα πρέπει αυτός ο οργανισμός να χρηματοδοτείται μόνον από όσους αγοράζουν κάποια ποσότητα (150 χιλιάδες τόνους πετρελαίου και πάνω) και να μη χρηματοδοτείται από όλους όσοι εμπλέκονται στην επιχειρηματική δραστηριότητα της μεταφοράς καυσίμων. Δήλωσε, επίσης, ότι το όριο του 1 δισ. ευρώ, με το οποίο προκκοδοτείται, είναι μικρό και δεν αντιστοιχεί στα πραγματικά μεγέθη του κλάδου και του τζίρου που αυτός έχει και πρότεινε το εν λόγω ποσό να αυξηθεί στα 2 δισ. ευρώ.

του Νάσου Πουλακίδη



THE BAHAMAS MARITIME AUTHORITY

- The Bahamas is an independent country with a stable political environment and well-respected judicial system.
- The Bahamas Maritime Authority is committed to the safety of ships and seafarers, the protection of the marine environment and the needs of the maritime community.
- The Fleet has grown to more than 30 million gross tons making it the world's third largest Ship Register.
- By maintaining the highest international standards, the Flag has attracted some of the world's most prestigious shipowners.

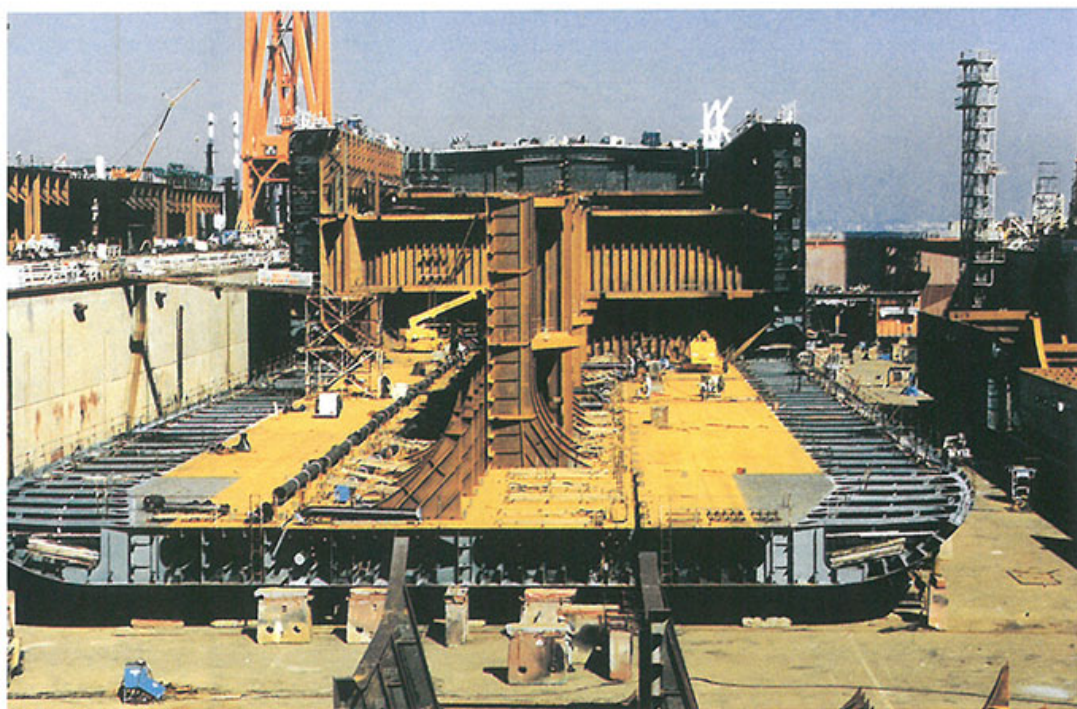
Enquiries to:

Latham House
16 Minories
London EC3N 1EH
Tel: +44 (0)20 7264 2550
Fax: +44 (0)20 7264 2589

P.O. Box N-4679
Nassau
The Bahamas
Tel: +1 242 323 3130
Fax: +1 242 323 2119

website: www.bahamasmaritime.com

231 East 46th Street
New York NY 10017
Tel: +1 212 829 0221
Fax: +1 212 829 0356



Η διεθνής Ελληνο-κινεζική ημερίδα

«Μεγάλη Βρεταννία», 31.5.2001
Του Γ. Μπάνου

Με θέμα «Η Οικονομική Εξέλιξη της Α.Δ. της Κίνας και ο ρόλος της στην Παγκόσμια Οικονομία μετά την Είσοδό της στον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου», το Ελληνο-κινεζικό Εμπορικό & Βιομηχανικό Επιμελητήριο, σε συνεργασία με την εν Αθήναις πρεσβεία της Α.Δ. της Κίνας, διοργάνωσε διεθνή ημερίδα που έλαβε χώρα στο ξενοδοχείο της «Μεγάλης Βρεταννίας» την Πέμπτη, 31 Μαΐου 2001.

Αφορμή αποτέλεσε η εν Ελλάδι παρουσία δύο επιφανών Κινέζων επιστημόνων, της κας Qu Weizhi, υφυπουργού Βιομηχανίας της Πληροφορικής, και του κ. Sun Xiaoyu, υφυπουργού Ανάπτυξης και Έρευνας. Και οι δύο κατέθεσαν τις εν προκειμένω απόψεις τους, διαγράφοντας τους οραματισμούς και τα σχετικά προγράμματα της χώρας τους υπό το φως της επικείμενης εισδοχής της Κίνας στον ΠΟΕ.

Πέρα από τα ζητήματα που το θέμα της εκδήλωσης υποδηλώνει, η συνάντηση λειτούργησε σαν ένα πράγματι θαυμάσιο μέσο προσέγγισης και αμοιβαίας κατανόησης μεταξύ των δύο λαών, του κινεζικού και του ελληνικού, πράγμα όχι και τόσο αυτονόητο, δεδομένου ότι, παρ' όλη την αμοιαιότητα καλή θέληση, υπάρχουν τόσες διαφορές στην κοσμοαντίληψη και στις μεθόδους χειρισμού εμπορικών υποθέσεων, ώστε μια εκατέρωθεν προσπάθεια ακόμη και στο καθαρά γνωστικό επίπεδο να φαίνεται επιβεβλημένη.

Ένα σημαντικό στοιχείο που τονίστηκε, κυρίως από ελληνικής πλευράς, είναι το πράγματι μεγάλο εις βάρος της Ελλάδας χάσμα στο εμπορικό ισοζύγιο και αναζητήθηκαν οι τρόποι αντιμετώπισής του χωρίς, όπως τουλάχιστον ο γράφων διαπίστωσε, να κατατεθούν συγκεκριμένες ρεαλιστικές προτάσεις.

Έλληνες και ξένοι (Κινέζοι και Ευρωπαίοι) ειδικοί προέβλεψαν σε επί μέρους αναλύσεις ειδικών θεμάτων που στην πλειονότητά τους αφορούν στους καθαρά εμπορικούς και βιομηχανικούς τομείς οι οποίοι, ως τέτοιοι, δεν έχουν θέση διεξοδικής ανάπτυξης σε μια περιοδική

έκδοση των εξειδικευμένων ενδιαφερόντων των «Ναυτικών Χρονικών». Πριν όμως εισέλθω σε ναυτιλιακά θέματα, δεν αντέχω στον πειρασμό να κάνω μια διάκριση μνημονεύοντας τη γλαφυρή ομιλία του κ. Εμμανουήλ Βούλγαρη, αντιπροέδρου της Α.Ε. Αργυρομεταλλευμάτων & Βαρυντίνης, που μας χάρισε μιαν εκπληκτική σε καθαρότητα και τόλμη εικόνα της κατάστασης που επικρατεί στην Κίνα στον τομέα των ξένων επενδύσεων και εταιρειών κοινού ενδιαφέροντος.

Και στο σημείο αυτό, δίκαιο είναι να εξαρθεί η εν γένει συνεισφορά του πρεσβευτή κ. Zhen Jianguo, όσο και της εμπορικής ακολουθούσας Σουί Χουί, η ομιλία της οποίας υπήρξε άκρως ενδεικτική της αποφασιστικότητας με την οποία αντιμετωπίζονται τα σχετικά προβλήματα.

Στα καθαρώς ναυτιλιακά θέματα, θα σημειώσουμε τη συνεισφορά του προέδρου της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών κ. Ιωάννη Λύρα, που με αδρές γραμμές έδωσε την εικόνα των σχέσεων των δύο χωρών και της Κίνας στον παγκόσμιο ναυτιλιακό στίβο, ενώ ο υπογράφων περιέγραψε σε επίσης αδρές

γραμμές τη συνεργασία του ελληνικού εφοπλισμού με την κινεζική ναυπηγική και ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία. Η εδώ επανάληψη των λεχθέντων ίσως θα αποτελούσε και επανάληψη ήδη γνωστών δεδομένων και απόψεων. Αξιοσημείωτο, όμως, τυγχάνει ότι τόσο τα πληροφοριακά στοιχεία της σχετικής εισήγησης όσο και οι εκφρασθείσες απόψεις και συστάσεις έτυχαν ενός μάλλον απροσδόκητου ενδιαφέροντος εκ μέρους και εκείνων εκ του ακροατηρίου που δεν έχουν ιδιαίτερους δεσμούς με τη ναυτιλία.

Με όρους συμμετοχής και περιεχομένου των εισηγήσεων, η ημερίδα μπορεί να χαρακτηριστεί άκρως επιτυχής. Εκείνο όμως που αναμφίβολα εξάγεται από αυτήν και που κατά τη γνώμη του γράφοντος έχει πρωταρχική σημασία, είναι η διαπίστωση της κοινής θέλησης για συνεργασία και προαγωγή των εμπορικών ανταλλαγών που, σαν τον καλύτερο πρεσβευτή, ευθέως οδηγεί στην παραπέρα σύσφιγξη των σχέσεων, ζήτημα που ξεπερνά τα διμερή ενδιαφέροντα και καθίσταται παράγων διεθνούς σημασίας και υπόδειγμα προς μίμηση. Και όσο και αν αυτό φαίνεται μια αφόρητα «φιλολογική» θεώρηση, εκείνο που πρέπει ακόμη να ενταθεί είναι η προσπάθεια για περισσότερη αλληλοκατανόηση. Κατανόηση των προβλημάτων και βλέψεων της άλλης πλευράς. Κάτι που δεν ελέγχθη στην ημερίδα - και αισθάνομαι τύψεις γι' αυτό - οι Κινέζοι έχουν μια πολύ ωραία παροιμία εν προκειμένω: «Κοιμόμαστε στο ίδιο κρεβάτι αλλά βλέπουμε διαφορετικά όνειρα». Η επιτυχία θα έλθει όταν θα καταφέρουμε να βλέπουμε τα ίδια όνειρα...



κατά συρροήν από αμέλεια. Η σύζυγος του πλοιάρχου Ι. Τσιτσιρίκη, η σύζυγος του Ε. Βογιατζή, ο πατέρας του ναύτη Γρ. Λακιώτη και οι υπόλοιποι μάρτυρες κατηγορίας κατά την πρώτη ημέρα της ακροαματικής διαδικασίας υποστήριξαν πως είχαν ακούσει από τους ανθρώπους τους ότι το «Δύστος» ήταν παλιό πλοίο με προβλήματα και στο τελευταίο ταξίδι του πριν από τη βύθιση, ενώ έπλεε ανοιχτά των ιταλικών ακτών, υπέστη

μπλακ άουτ». Κανένας δεν είχε προσωπική άποψη για το «Δύστος» το οποίο είχε υποστεί μετασκευές. «Ήταν μαρούνα-σαπιοκάραβο και θέλω να τιμωρηθούν οι υπαίτιοι για να μη χαθούν και άλλοι αθώοι ναυτικοί όπως έχασα το γιο μου», κατέθεσε με υψωμένο τον τόνο της φωνής του ο Γ. Λακιώτης. Για πλοίο μη συντηρημένο κατέθεσε και ο Απ. Χαλέβας, που έχασε στο ναυάγιο τον αδελφό του.

Άρχισε η ακροαματική διαδικασία του «Δύστος»

Στο μη αξιόπλοο του σκάφους και στις κακές καιρικές συνθήκες αποδίδουν οι πρώτοι μάρτυρες κατηγορίας τη βύθιση του τσιμεντάδικου «Δύστος», το Δεκέμβριο του 1996 ανοιχτά της Κύμης, η οποία στοίχισε τη ζωή 20 επιβαίνοντων. Η ακροαματική διαδικασία άρχισε στις 20 Ιουνίου στην αίθουσα Γ' του Τριμελούς Πλημμελειοδικείου Πειραιά υπό... ανθρώπινες συνθήκες, αφού σε σύγκριση με την πρώτη εβδομάδα, με εντολή του προέδρου Σ. Σπανίδη, τοποθετήθηκαν μηχανήματα κλιματισμού και καρέκλες, για συνηγούς και δημοσιογράφους... Υπενθυμίζεται πως έχει αποβληθεί η πολιτική αγωγή ως προς τις αποζημιώσεις των συγγενών, αφού από την ασφαλιστική εταιρεία έχουν καταβληθεί περίπου 2 δισ. δρχ. στις οικογένειες των θυμάτων. Η δίκη αναμένεται να διαρκέσει άνω των δύο μηνών. Από τους 78 μάρτυρες που θα καταθέσουν, αυτός που θα τραβήξει το μεγαλύτερο ενδιαφέρον είναι ο δόκιμος Χρ. Αναγνώστου, ο μοναδικός δηλαδή διασωθείς από το τραγικό ναυάγιο που συγκλόνισε το πανελλίνιο. Στο εδώλιο κάθονται 15 άτομα από την ΑΓΕΤ Ηρακλής, τη θυγατρική Ν.Ε. Δύστος, τον Ελληνικό Νηογνώμονα και την ασφαλιστική εταιρεία. Κατηγορούνται για πρόκληση ναυαγίου από αμέλεια και για ανθρωποκτονίες

carta

ΆΜΕΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΩΝ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ

ΒΙΒΛΙΟΧΑΡΤΟΠΩΛΕΙΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΝΤΥΠΑ

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

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

ΑΜΕΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗ

ΖΩΝΑΝ & ΓΑΜ 44-42.27.300

Ετήσια συνέλευση της Επιτροπής για την Ελλάδα και τη Μαύρη θάλασσα

Πραγματοποιήθηκε πρόσφατα η ετήσια συνέλευση της Επιτροπής για την Ελλάδα και τη Μαύρη θάλασσα του Bureau Veritas (Bureau Veritas Hellenic & Black Sea Committee), παρουσία του management του Bureau Veritas, κ. Bernard Renard, Chairman of Bureau Veritas, κ. Bernard Anne, Senior Vice-President, Managing Director, κ. Luc Gillet, Senior Vice-President, Operations, και κ. D. Bouttier, Regional Chief Executive for Hellenic & Black Sea Region.

Την έναρξη των εργασιών κήρυξε ο κ. Γ. Δαλακούρας, ενώ τις ναυτιλιακές δραστηριότητες του Bureau Veritas σε παγκόσμιο επίπεδο για το 2000 και τις προοπτικές για το 2001 ανέλυσε ο κ. Renard. Αξίζει να σημειωθεί ότι το Bureau Veritas σημείωσε αύξηση του κύκλου εργασιών κατά 18% παγκοσμίως, φθάνοντας τα 5,576 δις. γαλλικά φράγκα. Τα λειτουργικά κέρδη σημείωσαν αύξηση κατά 44% και έφτασαν στα 531 εκατ. γαλλικά φράγκα, ενώ τα καθαρά κέρδη της εταιρείας ανήλθαν στα 349 εκατ. γαλλικά φράγκα, σημειώνοντας αύξηση κατά 48%. Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στη σημασία της συνεργασίας με τον RINA. Στη συνέχεια, οι κ. Anne και



Bouttier παρουσίασαν τις δραστηριότητες του Bureau Veritas στην περιφέρεια της Ελλάδος και της Μαύρης θάλασσας, τονίζοντας την ανάπτυξη που πέτυχε η εταιρεία, κυρίως στον τομέα των new buildings. Τέλος, η Επιτροπή αφού ευχαρίστησε τον απερχόμενο πρόεδρο καπετάν Νικόλα Φράγκο, εξέλεξε τον κ. Γεώργιο Προκοπίου ως νέο πρόεδρό της. Παράλληλα συνεδρίασε και η Ελληνική Ναυτιλιακή Τεχνική Επιτροπή (Hellenic Marine Technical Committee) του Γαλλικού Νοσηγώματος Bureau Veritas, με κύριο σκοπό να προαγάγει τη συνεργασία, την επικοινωνία και την ανταλλαγή γνώσεων και εμπειρίας

ανάμεσα στα στελέχη του B.V. και τα στελέχη της ελληνικής ναυτιλίας. Πρόεδρος της Τεχνικής Επιτροπής είναι ο κ. Θ. Κόντες της Festival Shipping, αντιπρόεδρος ο κ. Θ. Μπαλτατζής της Maryville και γραμματέας ο κ. D. Bouttier, Regional Chief Executive του B.V. Κατά τη συνεδρίαση αυτή συζητήθηκαν δύο πολύ σημαντικά θέματα που απασχολούν τη ναυτιλία σήμερα. Το μεν πρώτο θέμα ήταν για την εμπειρία που έχει αποκτηθεί από τα ναυπηγεία της Άπω Ανατολής, ενώ το δεύτερο θέμα αφορούσε τις εξελίξεις της τεχνολογίας στον τομέα των πετρελαιοφόρων.



Impocar A.E.

Π. & Α. ΣΙΜΟΣ

ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ

0% Προκαταβολή

0.5% Επιτόκιο

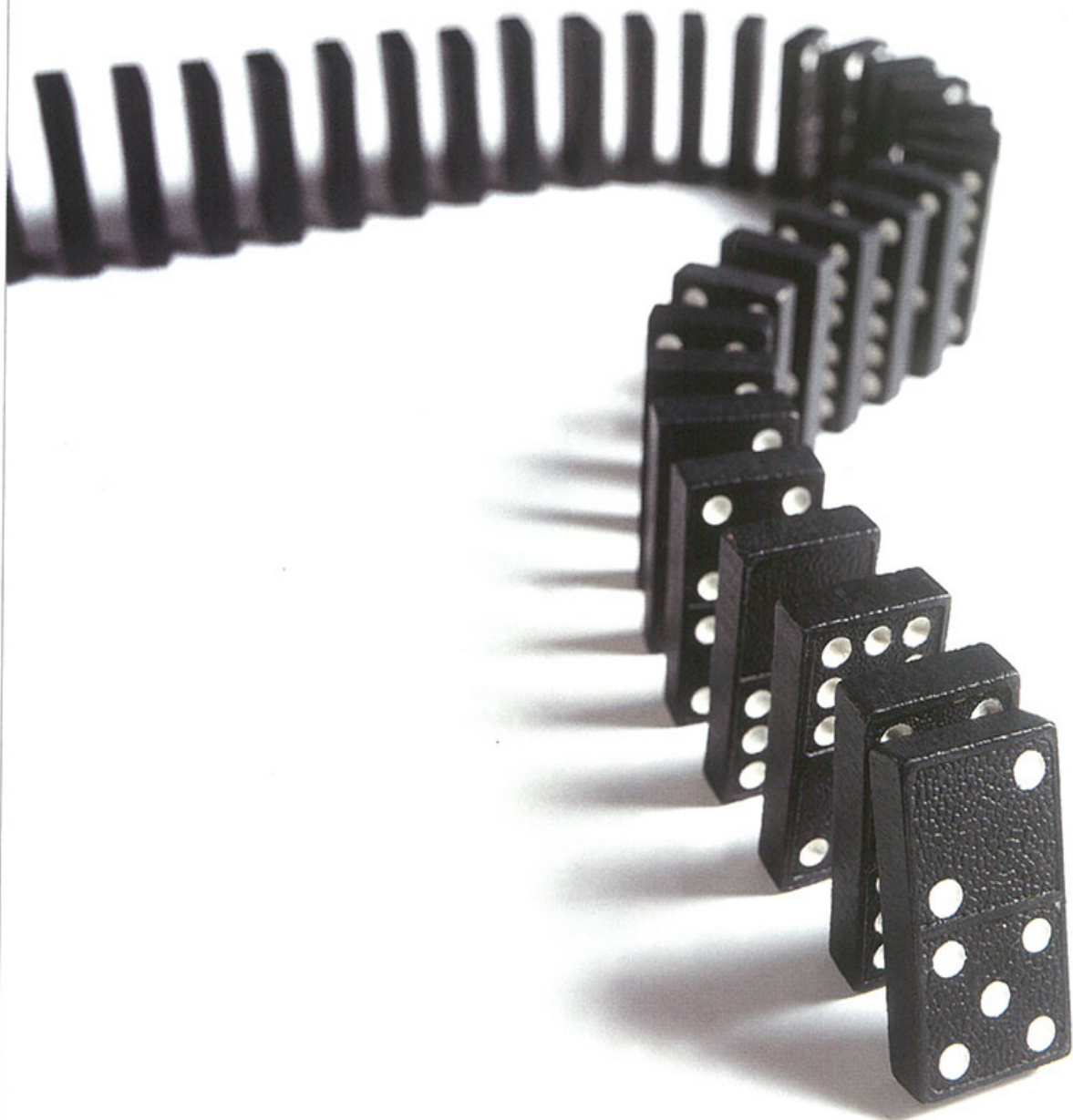
1η Δόση το 2002 Άτοκα



**ΠΩΛΗΣΕΙΣ
SERVICE
ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ
ΑΞΕΣΟΥΑΡ**

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

At Interorient, we know
that even the smallest
decision can be important.



For 20 years we've been offering our services with precision, to meet your highest expectations. Our diverse expertise allows us to make your task less precarious. Being particularly strict to safety

standards and giving great attention to detail and environmental protection, the people at INTERORIENT are uniquely qualified, to take good care of your business, with a personal touch.



INTERORIENT NAVIGATION CO LTD
SHIPMANAGERS

P.O.Box 51309, CY-3504 Limassol, Cyprus, Telephone +357 5 840300, Fax +357 5 575895, Tlx 4125 INC CY
E-Mail: management@interorient.com.cy, URL: <http://www.interorient.com>



Ρότα για δεξαμενόπλοια

Ρότα για τον τομέα των δεξαμενόπλοιων βάσει ο γνωστός Έλληνας εφοπλιστής Γιάννης Αγγελικούσης, μέσω της εταιρείας του Anangel American.

Πιο συγκεκριμένα, κορυφαία στελέχη του ομίλου εξετάζουν τη δημιουργία μιας νέας εταιρείας, στην οποία θα ενταχθούν η διαχειρίστρια εταιρεία tanker του Έλληνα πλοιοκτήτη, Kristen Navigation, καθώς και η Chartering Operations Agelef με έδρα το Λονδίνο, με κεφαλαιοποίηση που θα κυμαίνεται στα 500 εκατ. δολ.

Αυτή τη στιγμή ο Γιάννης Αγγελικούσης ελέγχει το 80% του μετοχικού πακέτου της Anangel, όμως φαίνεται διατεθειμένος να μειώσει το ποσοστό του στο 45% προκειμένου να μεταφερθεί η εταιρεία από το Nasdaq στην κύρια αγορά του χρηματιστηρίου της Νέας Υόρκης.

Ψευδή πιστοποιητικά

Περισσότερα από 100 ελληνόκτητα πλοία έχουν εφοδιαστεί με ψευδή πιστοποιητικά από το νηολόγιο του Sao Tome, όπως αποκάλυψε ο πρωθυπουργός του μικρού αφρικανικού κρατιδίου κ. Ντα Κόστα.

«Δεν θέλουμε να είμαστε μία χώρα με σημαία ευκαιρίας. Η

χώρα μου θέλει να ελκύσει ένα σοβαρό κομμάτι της ναυτιλίας», υποστήριξε ο κ. Κόστα και συμπλήρωσε πως ενημέρωσε τον υφυπουργό Εξωτερικών κ. Γρ. Νιότη για το πρόβλημα που αντιμετωπίζει η χώρα του.

Τα προβλήματα του μικρού αφρικανικού κρατιδίου τα προκάλεσαν δύο υπήκοοι Λιβάνου, ενώ έχουν εμπλακεί και Έλληνες για τους οποίους έχουν κινηθεί οι σε βάρος τους νομικές διαδικασίες. Πάντως, ο κ. Κόστα δεν θέλησε να αποκαλύψει τα ονόματα των Ελλήνων. Σημειώνεται ότι συνολικά, από τις πρώτες έρευνες, άνω των 400 πλοίων διαφόρων εθνικοτήτων πλοιοκτητών έχουν προμηθευτεί ψευδή πιστοποιητικά από το συγκεκριμένο νηολόγιο.

Ν. Π.

Παγκόσμιο Forum Ναυλομεσιτών

Σημαντικά θέματα και προβληματισμοί που απασχολούν τον κλάδο των ναυλομεσιτών σε ολόκληρο τον κόσμο, αναπτύχθηκαν κατά τη διάρκεια του «1ου Παγκόσμιου Forum Ναυλομεσιτών» που διοργανώθηκε πριν από λίγες ημέρες από το Σωματείο Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων, με τη συνεργασία του Mare Forum και της Anaya Communication.

Το συνέδριο πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο των εκδηλώσεων «Πειραιάς 2001» και το ενδιαφέρον των συμμετεσχόντων, τόσο από την Ελλάδα όσο και από το εξωτερικό, επικεντρώθηκε στο παρόν και το μέλλον



Επ' ευκαιρία του Forum η Optima Shipbrokers γιόρτασε τα 20 χρόνια της. Από αριστερά ο κ. Α. Ρούσσος με τον κ. Τριλίβα και την κόρη του. Κάτω: Από τη δεξίωση «Πειραιάς 2001» που δόθηκε στο Γκολφ Γλυφάδας, ο κ. και η κα Ψαρούτη με τον κ. Γκιγκιλίν

του κλάδου σε σχέση με τις ραγδαίες εξελίξεις στο χώρο της ναυτιλίας. Ακόμη, το forum απασχόλησαν μεταξύ άλλων ο ρόλος των ναυλομεσιτών στην παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία, καθώς και οι προκλήσεις αλλά και οι κίνδυνοι που αναμένεται να αντιμετωπίσει ο κλάδος στο άμεσο μέλλον. Το συνέδριο το παρακολούθησαν στελέχη από χώρες του εξωτερικού και κορυφαίες προσωπικότητες του ελληνικού χώρου. Την έναρξη των εργασιών χαιρέτισε ο υπουργός Εμπορικής

Ναυτιλίας Χρήστος Παπουτσης, ο οποίος μεταξύ άλλων τόνισε τη σημασία του ρόλου των ναυλομεσιτών στην παγκόσμια αγορά καθώς και το μέλημά τους για ναυτιλιακές υπηρεσίες υψηλής ποιότητας σε ανταγωνιστικές τιμές. Στη συνέχεια, ο πρόεδρος του Σωματείου Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων κ. Νίκος Πανθερουδάκης τόνισε τη σπουδαιότητα του κλάδου στη ναυτιλιακή βιομηχανία, ο οποίος διαδραματίζει ενεργό ρόλο σε κάθε θέμα που αφορά στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Στο forum από ελληνικής πλευράς μίλησαν για το ρόλο των ναυλομεσιτών στα ναυτιλιακά δρώμενα ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών Γιάννης Λύρας, από το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος ο κ. Κυρτάτος, ο πρόεδρος της Mare Denholm κ. Εμμ. Παπαλέξης, ο κ. Γιώργος Μπάνος, αντιπρόεδρος της George Moundreas & Company S.A., ο διευθύνων σύμβουλος της Carriers Chartering Corp. S.A. κ. Τάκης Χριστοφίδης, ο κ. Νίκος Χατζηπατέρας, tanker broker της Dietze & Associates LLC, και ο Ν. Κοντζιάς, πρόεδρος της PF N. Cotzias Co. Ltd.





Γ. Λύρας: «Χρειάζεται εθνική ναυτιλιακή πολιτική».

Η κυβέρνηση έχει καθυστερήσει σημαντικά την ανακοίνωση μέτρων ανταγωνιστικότητας για την ποντοπόρο ναυτιλία υποστήριξε σε συνέντευξη Τύπου που παραχώρησε στις 28 Ιουνίου ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών Γιάννης Λύρας.

«Αν και οι συζητήσεις για τα μέτρα έληξαν τον Αύγουστο και η μόνη διαφωνία μεταξύ εκπροσώπων της ΠΝΟ και των εφοπλιστών ήταν οι συνθέσεις οργανικών συνθέσεων εν τούτοις ακό-

μα δεν έχει προχωρήσει τίποτα. Έχει περάσει αρκετός καιρός και πρέπει να ληφθούν μέτρα τόνωσης της ανταγωνιστικότητας. Χρειάζεται κατά την άποψή μας εθνική ναυτιλιακή πολιτική» είπε ο κ. Λύρας και συμπλήρωσε: «Χρειαζόμαστε τις ίδιες συνθήκες ανταγωνισμού με τους Ευρωπαίους. Αν έρθουν αύριο 50 πλοία στο ελληνικό νηολόγιο δεν υπάρχουν πλοίαρχοι και μηχανικοί για να τα επανδρώσουν».

Ο πρόεδρος της ΕΕΕ χαρακτήρισε το 2000 κακή χρονιά για τη ναυτιλία και ιδιαίτερα αναφέρθηκε στην τραγωδία του «Εξπρές Σάμινα» τονίζοντας ότι οι αρμόδιοι θα πρέπει να γνωρίζουν πως ναυτιλία δεν είναι μόνο τα ατυχήματα. Τόνισε πως κάθε χρόνο στην Ευρωπαϊκή Ένωση χάνουν τη ζωή τους 42.000 άνθρωποι σε τροχαία, ενώ σε θαλάσσια ατυχήματα 1.000 άτομα. Όμως από τα ΜΜΕ, μεγαλύτερη έμφαση δίνεται στα θαλάσσια ατυχήματα. Για την επάνοδο πλοίων στην ελληνική σημαία και για να ενισχυθεί η εθνική



ναυτιλιακή υποδομή πρέπει να υιοθετηθεί, σύμφωνα με τον κ. Λύρα, το ταχύτερο δυνατόν, μία εθνική ναυτιλιακή πολιτική η οποία θα ενσωματώνει τις ακόλουθες 5 θέσεις-κλειδιά:

1. Ενθάρρυνση ενός νέου κλίματος στα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης και στη κοινή γνώμη που να αναγνωρίζει τη σημασία του ναυτιλιακού τομέα και της πολύπλευρης συνεισφοράς του στην εθνική οικονομία.
2. Δημιουργία μιας μακρόπνοης πολιτικής προσέλκυσης νέων

στο ναυτικό επάγγελμα και τη ναυτιλία γενικότερα.

3. Επιτάχυνση της αναμόρφωσης του συστήματος ναυτικής εκπαίδευσης.

4. Υιοθέτηση μέτρων ανταγωνιστικότητας του ελληνικού νηολογίου σύμφωνα με τις προτάσεις που υπέβαλε η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και τις κατευθυντήριες οδηγίες της ΕΕ.

5. Ενίσχυση και αναβάθμιση του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και του Λιμενικού Σώματος.

Belize

IMMARBE

**INTERNATIONAL MERCHANT MARINE
REGISTRY OF BELIZE**



'the friendly flag'

www.immarbe.com

Suite 204, Marina Towers
Newtown Barracks, Belize City, Belize C.A.
Tel: 501-2-35026 / 35031 / 35047
Fax: 501-2-35048 / 35070 Email: immarbe@btl.net

Open to all ship owners, we offer:

- Ship Registration services.
- Competitive fees.
- Special registration for vessels due for delivery or scrap.
- Dual Registration procedures (charter in / charter out).
- Reliable recording system for ownership title, mortgages and liens.
- International Conventions requirements.
- Dependable common law system.

STRIVING FOR
EXCELLENCE



ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ ΤΑΞΕΩΣ ΤΟΥ 50% σε σχέση με το 1999 σημείωσαν οι πειρατικές επιθέσεις το 2000, σύμφωνα με τα στοιχεία του International Maritime Organization (IMO).

Πιο συγκεκριμένα, η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του Οργανισμού ανακοίνωσε ότι οι ένοπλες επιθέσεις που δέχθηκαν πλοία σε ολόκληρο τον κόσμο το περασμένο έτος έφθασαν τις 471, δηλαδή αυξήθηκαν κατά 52% συγκριτικά με το 1999, ποσοστό που αντιστοιχεί σε 162 περιστατικά. Συνολικά τα περιστατικά πειρατείας και ένοπλης ληστείας κατά πλοίων, που έχουν αναφερθεί από το 1984 μέχρι τα τέλη Μαΐου 2001, φθάνουν τα 2.309. Ωστόσο, η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του IMO εξέφρασε την ικανοποίησή της για τα στοιχεία που αναφέρουν ότι οι πειρατικές επιθέσεις από 31 Μαρτίου 2000 έως και 31 Μαρτίου 2001 μειώθηκαν σε δύο από τέσσερις που ήταν στη Μεσόγειο, ενώ στη θαλάσσια περιοχή της Δυτικής Αφρικής από 36 μειώθηκαν στις 33.

Παρ' όλα αυτά, σημαντική αύξηση σημείωσαν οι επιθέσεις των σύγχρονων κουρσάρων στις υπόλοιπες περιοχές. Ειδικότερα τα περιστατικά που καταγράφηκαν στα στενά της Μάλαγα, από 37 που ήταν το

1999, αυξήθηκαν σε 112, στη θαλάσσια περιοχή της Νοτίου Κίνας έφθασαν τα 140 από 136 που ήταν το προηγούμενο έτος, στον Ινδικό Ωκεανό σημειώθηκαν 109 περιστατικά από 51 που είχαν καταγραφεί το 1999, στην Ανατολική Αφρική έφθασαν τα 29 από 16 και στη Νότιο Αμερική τα 41 από 29 που ήταν το 1999.



ΤΗΝ ΕΝΩΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ τους μεταφοράς ξηρού φορτίου αποφάσισαν οι εταιρείες Ceres Hellenic Shipping Enterprises Ltd και Coeclerici Shipping NV, δημιουργώντας έναν από τους μεγαλύτερους στόλους bulk carriers στον κόσμο.

Η νέα εταιρεία θα ονομάζεται Coeclerici Ceres Bulk Carriers NV, το 66% του μετοχικού κεφαλαίου θα έχει η Coeclerici και το 34% η Drylog Ltd, επενδυτική εταιρεία που ανήκει στην οικογένεια Λιβανού. Ο ενιαίος στόλος θα αποτελείται από 19 πλοία τύπου Cape και Panamax, συνολικής χωρητικότητας 2,3 εκατ. τόνων και αξίας που θα ξεπερνάει τα 300 εκατ. δολάρια. Σύμφωνα με τη Ceres, κίνητρο αυτής της συγχώνευσης είναι ο κοινός αντικειμενικός στόχος επίτευξης καλύτερων εμπορικών σχέσεων με την αγορά, αλλά και οι περισσότερες δυνατότητες εξυπηρέτησης των πελατών και γενικότερα μιας αποτελεσματικότερης εκμετάλλευσης του στόλου. Η νέα εταιρεία, με μεγαλύτερο πλέον οικονομικό πεδίο, θα είναι σε θέση να χρησιμοποιήσει την οικονομική της δύναμη αυξάνοντας την κερδοφορία μέσω του όγκου.

Η συγχώνευση αυτή καθιστά την Coeclerici Ceres Bulk Carriers μία από τις σημαντικότερες shipping operators στον τομέα ξηρού φορτίου.

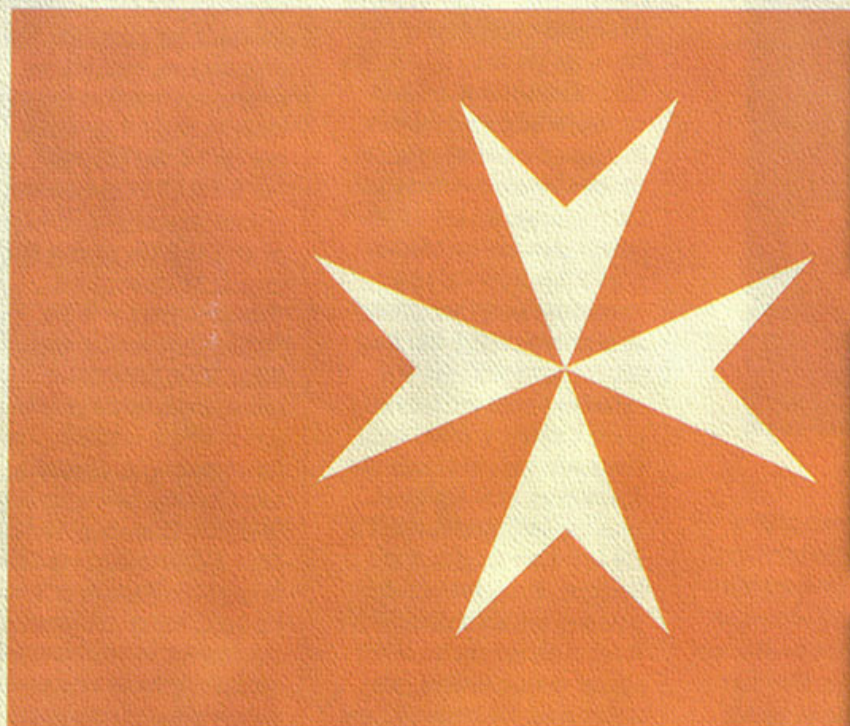
ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΛΑΒΗ του 10ου και τελευταίου δεξαμενόπλοιου της Osprey Maritime προχώρησε η εταιρεία Stelmar Shipping Ltd, του Κύπριου επιχειρηματία και εφοπλιστή Στέλιου Χατζηγιάννου. Πρόκειται για το Handymax Ostrey Altair, ναυπηγήσεως 1996, με την παράδοση του οποίου ολοκληρώθηκε η συμφωνία των δύο εταιρειών. Μετά την παράδοση των τεσσάρων νεότευκτων panamax που περιμένει η Stelmar εντός του α' εξαμήνου του 2002, ο στόλος της θα περιλαμβάνει 26 δεξαμενόπλοια συνολικής χωρητικότητας 1.490.020 τόνων dw.

«Το πρώτο πλοίο της Osprey παραδόθηκε τον περασμένο Απρίλιο και από τότε άρχισε ομαλά να ενσωματώνεται ο στόλος των δέκα δεξαμενόπλοιων στη νέα διαχείριση», δήλωσε ο διευθύνων σύμβουλος της Stelmar, Peter Goodfellow. Από τα πλοία αυτά ήδη χρονοναυλώθηκαν τα δύο, ενώ η εταιρεία προχώρησε στην ενίσχυση του ανθρώπινου δυναμικού της, τόσο στη θάλασσα όσο και στην ξηρά, προκειμένου να ανταπεξέλθει στις αυξημένες ανάγκες της. Παράλληλα, ο κ. Goodfellow επισήμανε ότι από την ημέρα που εισήχθη η Stelmar στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης ακολουθεί μία στρατηγική μακροπρόθεσμων ναυλώσεων προκειμένου να μην επηρεάζεται η κερδοφορία της από την κυκλικότητα της ναυλαγοράς. Η εταιρεία του Στέλιου Χατζηγιάννου προχώρησε στην απορρόφηση του στόλου της Osprey προκειμένου να ενισχύσει τη θέση της για τη δημόσια εγγραφή στο Χρηματιστήριο.

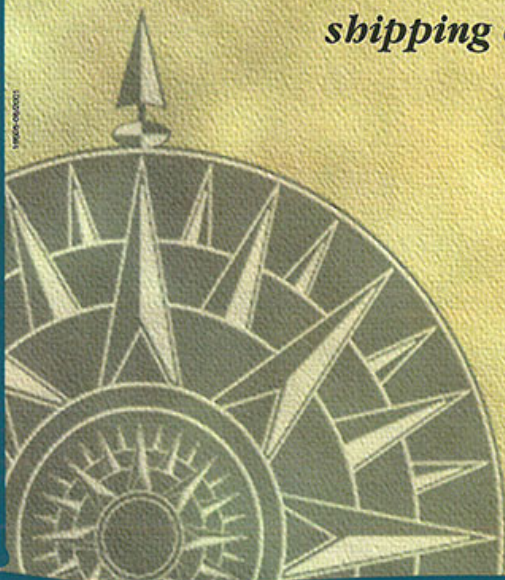
ΣΕ ΑΥΞΗΣΗ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ, οι σημαίες των οποίων πληρούν τις προϋποθέσεις ώστε να περιλαμβάνονται στη «Λευκή Λίστα» του IMO, προχώρησε ο Οργανισμός την περίοδο 30 Μαΐου-8 Ιουνίου. Πρόκειται για χώρες οι οποίες έχουν συμμορφωθεί με τη STCW και πλέον έχουν φθάσει τις 95. Ειδικότερα:

Algeria	Iceland	Portugal
Antigua and Barbuda	India	Republic of Korea
Argentina	Indonesia	Romania
Australia	Ireland	Russian Federation
Azerbaijan	Islamic Republic of Iran	Saint Vincent and the
Bahamas	Italy	Samoa
Bangladesh	Israel	Senegal
Barbados	Jamaica	Singapore
Belgium	Japan	Slovenia
Brazil	Kiribati	Solomon Islands
Bulgaria	Latvia	South Africa
Canada	Liberia	Spain
Chile	Lithuania	Sri Lanka
China	Luxembourg	Sweden
Colombia	Malaysia	Switzerland
Cote d'Ivoire	Maldives	Thailand
Croatia	Malta	Tonga
Cuba	Marshall Islands	Trinidad & Tobago
Cyprus	Mauritius	Tunisia
Czech Republic	Mexico	Turkey
Denmark	Micronesia (Federated States of)	Tuvalu
Ecuador	Morocco	Ukraine
Egypt	Myanmar	United Kingdom
Estonia	Netherlands	United States
Fiji New	Zealand	Uruguay
Finland	Norway	Vanuatu
France	Pakistan	Venezuela
Georgia	Panama	Viet Nam
Germany	Papua New Guinea	Yugoslavia
Ghana	Peru	China (Hong Kong)
Greece	Philippines	
Honduras	Poland	
Hungary		

MARITIME MALTA



*The Malta Flag represents a truly maritime
centre at the heart of the Mediterranean,
offering a comprehensive range of
services to the international
shipping community.*



MALTA MARITIME AUTHORITY

Merchant Shipping Directorate, Malta Maritime Authority
Maritime House, Lascaris Wharf, Valletta VLT01, Malta.

Tel: +356 250360 Fax: +356 241460

E-Mail: mership.malta@mma.gov.mt



Σταδιακή ανανέωση του στόλου της Blue Star Ferries

Δύο υπερσύγχρονα πλοία ναυπηγούνται στην Κορέα και δύο στον Σκαρμαγκά

Σε σταδιακή ανανέωση του στόλου της προχωρά η Blue Star Ferries, το επενδυτικό πρόγραμμα της οποίας, σύμφωνα και με τον κ. Γερ. Στρίντζη, εξελίσσεται ικανοποιητικά. Η εταιρεία έχει συνάψει συμφωνία με τα ναυπηγεία Daewoo Shipbuilding της Κορέας για τη ναυπήγηση δύο υπερσύγχρονων επιβατηγών-οχηματογώντων πλοίων υψηλής ταχύτητας και παντός καιρού.

Η παράδοση των δύο υπερπολυτελών πλοίων προβλέπεται για τα μέσα του 2002.

Βάσει του σχεδίου της εταιρείας πρόκειται να δρομολογηθούν σε γραμμές οι οποίες θα εξυπηρετούν τα ελληνικά νησιά. Στην ίδια συμφωνία προβλέπεται και το δικαίωμα (option) για την παραγγελία ακόμη ενός πλοίου ίδιων προδιαγραφών. Αξίζει να σημειωθεί πως τον

περασμένο μήνα υπεγράφη η αναθεώρηση της ναυπηγικής σύμβασης με τα Ελληνικά Ναυπηγεία Α.Ε. για την κατασκευή δύο υπερσύγχρονων πλοίων, των Blue Star Chios και Blue Star Mykonos. Τα πλοία θα παραδοθούν το Μάρτιο και το Μάιο του 2002 αντίστοιχα.

Με την αναθεώρηση της ναυπηγικής σύμβασης προβλέπεται η αλλαγή σχεδιασμού ώστε τα πλοία να διαθέτουν περισσότερες καμπίνες, ενώ θα είναι κατάλληλα να εκτελούν διεθνείς πλόες.

Στόχος της διοίκησης της εταιρείας είναι η αξιοποίηση των αδειών δρομολόγησης που πρόσφατα χορηγήθηκαν με απόφαση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Χρ. Παπουτσά για πλοία τελευταίας τεχνολογίας, ώστε να συμβάλει στην αναβάθμιση της ακτοπλοΐας καθώς και στην καλύτερη εξυπηρέτηση των μεταφορικών αναγκών επιβατών, Ι.Χ. και φορτηγών αυτοκινήτων.

Η παραγγελία των νέων πλοίων αποτελεί συνέχεια των Star 1 και Star 2 που κινούνται στην Αδριατική και του Blue Star Ithaki, το οποίο εκτελεί εσωτερικά δρομολόγια.

Βελτιωμένα έσοδα για τις Μινωικές

Θετική εικόνα παρουσιάζουν τα οικονομικά αποτελέσματα της εταιρείας για το α' τρίμηνο του 2001, δικαιώνοντας απόλυτα τις προβλέψεις για σταδιακή βελτίωση της κερδοφορίας, με την ολοκλήρωση του επενδυτικού προγράμματος και την παραλαβή όλων των υπερσύγχρονων και ταχύτατων πλοίων.

Τα συνολικά έσοδα της εταιρείας πλησίασαν τα 7,1 δισ. δραχμές και βρίσκονται στα ίδια επίπεδα με αυτά της προηγούμενης χρονιάς, γεγονός που επετεύχθη παρά τη μείωση των δρομολογίων στην Αδριατική, λόγω της αποδρομολόγησης του F/B Fedra από τη γραμμή της Βενετίας. Η παραλαβή και δρομολόγηση του νεότευκτου H/S/F Prometheus από τον Απρίλιο κάλυψε πλήρως το κενό, αναβαθμίζοντας τις υπηρεσίες της εταιρείας. Το τελικό αποτέλεσμα των Μινωικών Γραμμών είναι βελτιωμένο σε σχέση με το αντίστοιχο της περυσινής περιόδου κατά 688 εκατομμύρια δραχμές, παρά το γεγονός ότι πραγματοποιήθηκαν αυξημένες αποσβέσεις κατά 424 εκατομμύρια δραχμές. Το σημαντικότερο όμως γεγονός του πρώτου τρι-

μήνου ήταν η δρομολόγηση του H/S/F Knossos Palace στη γραμμή Ηρακλείου-Πειραιά, που οδήγησε σε εντυπωσιακή αύξηση της κίνησης σε όλες τις κατηγορίες του μεταφορικού έργου της εταιρείας. Πιο συγκεκριμένα, η αύξηση της κίνησης των Μινωικών Γραμμών στους επιβάτες ήταν 47,6%, ενώ στα Ι.Χ. και φορτηγά 24,7% και 27,9% αντίστοιχα, γεγονός που οδήγησε σε αύξηση κατά 26% των εσόδων στις γραμμές του εσωτερικού.

Η δρομολόγηση του H/S/F Festos Palace από τις αρχές Μαΐου, δίπλα στο Knossos Palace, δημιούργησε το ισχυρότερο δίδυμο πλοίων στην ελληνική ακτοπλοΐα, εισάγοντας επαναστατικές υπηρεσίες στις θαλάσσιες μεταφορές. Τα δύο πλοία πραγματοποιούν το ταξίδι Ηράκλειο-Πειραιάς σε 6 μόλις ώρες, που σε συνδυασμό με τη μεταφορά του αεροδρομίου στα Σπάτα μπορούν να ανταγωνιστούν ακόμα και αεροπλάνο. Τα θετικά μηνύματα από την προτίμηση του επιβατηγού κοινού προς τα νέα ταχύτατα πλοία επιβεβαιώνουν την ορθότητα της στρατηγικής απόφασης των Μινωικών Γραμμών, για τη δρομολόγηση νεότευκτων πλοίων με πολύ υψηλές ταχύτητες στις γραμμές της Κρήτης.





Αύξηση 2% από τον Ιούλιο στα εισιτήρια της ακτοπλοΐας

Διευκρινίσεις του ΥΕΝ για την αποφυγή κερδοσκοπικών παιχνιδιών

Σε διευκρινίσεις για την αποφυγή τυχόν κερδοσκοπικών παιχνιδιών εις βάρος του επιβατικού κοινού προέβη το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας με αφορμή το δεύτερο «κύμα» αυξήσεων στα εισιτήρια των ακτοπλοϊκών σκαφών. Για το 2001 ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Χρήστος Παπουτσής έχει εγκρίνει αύξηση συνολικού ύψους 7% σε δύο δόσεις στο ναυολόγιο. Η πρώτη αύξηση 5% έχει ισχύσει ήδη στα εισιτήρια από την 1η Μαρτίου, ενώ βάσει της απόφασης του υπουργού, η δεύτερη, δηλαδή το 2%, θα ισχύσει από την 1η Ιουλίου. Λόγω πλέον της συνεχούς αυξανόμενης κίνησης προς τα νησιά, κρίθηκε σκόπιμο από το ΥΕΝ να διευκρινιστεί ότι η τιμή των

εισιτηρίων παραμένει ως έχει σε όλες τις ακτοπλοϊκές συνδέσεις της χώρας, κύριες-δευτερεύουσες-τοπικές και Αργοσαρωνικού μέχρι και το τέλος Ιουνίου.

Νέο δρομολόγιο άρχισε η Blue Star Ferries στη γραμμή Πειραιά-Σύρου-Τήνου-Μυκόνου και Δονούσας-Αμοργού. Το νέο δρομολόγιο θα πραγματοποιείται από το Blue Aegean το οποίο αναπτύσσει ταχύτητα 20 μιλίων και έχει μεταφορική δυνατότητα 1.386 επιβατών και 350 Ι.Χ. αυτοκινήτων. Από το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας εγκρίθηκαν και τα

δρομολόγια του «Αΐολος Εξπρές» της ΝΕΛ τόσο για Σύρο-Τήνο-Μύκονο όσο και για Σάμο-Ίκαρία. Ακόμη, εγκρίθηκαν και τα δρομολόγια του «Φαίδρα» της ΜΦΔ για Σάμο-Χίο-Μυτιλήνη.

Θεαματική αύξηση εσόδων η ANEK

Θετική εικόνα παρουσιάζουν τα αποτελέσματα της ANEK για το α' τρίμηνο του 2001, επιβεβαιώνοντας πλήρως τις προβλέψεις για σημαντική βελτίωση των οικονομικών μεγεθών. Τα συνολικά έσοδα της εταιρείας έφτασαν τα 8 δισ. δραχμές καταγράφοντας θεαματική αύξηση της τάξης του 31,4% σε σχέση με το αντίστοιχο τρίμηνο του 2000. Αύξηση καταγράφεται και στα αποτελέσματα εκμετάλλευσης πλοίων σε ποσοστό 4% παρά τη δυσμενή συγκυρία της ανοδικής κλιμάκωσης στις τιμές των καυσίμων. Το τελικό αποτέλεσμα διαμορφώνεται βασικά από τα χρηματοοικονομικά δεδομένα της περιόδου. Σημειώνεται ότι τα χρηματοοικονομικά έσοδα του τριμήνου ανέρχονται στα 2,2 δισ. δραχμές. Στο ποσό αυτό συμπεριλαμβάνεται πρόβλεψη τόκων ποσού 1,5 δισ. δραχμών πληρωτέου την 31.12.2001. Επισημαίνουμε τη μεγάλη αύξηση στο μεταφορικό έργο της

εταιρείας έναντι της αντίστοιχης περυσινής περιόδου. Συγκεκριμένα, τα πλοία της ANEK μετέφεραν 24% περισσότερους επιβάτες και 26% περισσότερα φορτηγά στο πρώτο τρίμηνο στις γραμμές Ελλάδας-Ιταλίας κατακτώντας σημαντικά μερίδια αγοράς. Στις γραμμές εσωτερικού, στους επιβάτες η αύξηση είναι της τάξης του 20% και στα φορτηγά του 10%. Ιδιαίτερα πρέπει να τονιστεί ότι η χρήση του 2001 σύμφωνα με τις ήδη υπάρχουσες κρατήσεις προβλέπεται να επιφέρει πολύ σημαντική αύξηση στα κέρδη της εταιρείας. Υπενθυμίζουμε ότι στο πλαίσιο υλοποίησης του επενδυτικού της σχεδιασμού η ANEK προώθησε σημαντικά τον εκσυγχρονισμό του στόλου της, αξιοποιώντας επιχειρησιακά τα δύο new buildings, Olympic Champion και Hellenic Spirit, στη γραμμή Πάτρας-Ανκόνα. Είναι σαφές ότι η ANEK αναπτύσσεται με ταχύτατους ρυθμούς, βελτιώνει θεαματικά τα οικονομικά της μεγέθη, αυξάνει τα μερίδια αγοράς στις γραμμές εσωτερικού και στην Αδριατική, εμπεδώνει ισχυρό εταιρικό στίγμα και αναδεικνύεται, με τις συνεργαζόμενες με αυτή εταιρείες, σε σημαντική δύναμη στην ευρωπαϊκή επιβατηγό ναυτιλία.





ΕΠΑΤΤ: Αύξηση κύκλου εργασιών κατά 26%

Το διοικητικό συμβούλιο των Επιχειρήσεων Αττικής ανακοίνωσε τα αποτελέσματα α' τριμήνου 2001 του Ομίλου Επιχειρήσεων Αττικής, τα οποία παρουσιάζουν πωλήσεις 12,1 δισ. δρχ., ποσοστό αύξησης 26% έναντι πωλήσεων 9,6 δισ. δρχ. το α' τρίμηνο του 2000, και καθαρά κέρδη ύστερα από τόκους, αποσβέσεις και φόρους 45,1 εκατ. δρχ. έναντι 416 εκατ. το αντίστοιχο περσινό διάστημα. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι στα αποτελέσματα του α' τριμήνου 2001 περιλαμβάνονται αποσβέσεις πλοίων και άλλων παγίων στοιχείων ύψους 1,2 δισ. δρχ. έναντι 961 εκατ. δρχ. το αντίστοιχο περσινό διάστημα και χρηματοοικονομικά έξοδα αυξημένα κατά περίπου 1,4 δισ. δρχ., γεγονός που οφείλεται στην προσθήκη των νέων πλοίων Blue Star 1, Blue Star 2 και Blue Star Ithaki το καλοκαίρι του 2000 και του Superfast VI στα μέσα Φεβρουαρίου του 2001. Κατά το α' τρίμηνο 2001, τα πλοία του ομίλου παρουσίασαν σημαντική αύξηση στο μεταφορικό τους έργο έναντι της αντίστοιχης περσινής περιόδου. Συγκεκριμένα, τα πλοία Superfast μετέφεραν 15,3%

περισσότερους επιβάτες και 12,8% περισσότερα φορτηγά στο φετινό πρώτο τρίμηνο, στις γραμμές Ελλάδος-Ιταλίας και απέσπασαν την πρώτη θέση μεταξύ περίπου 35 πλοίων, με μερίδιο αγοράς στη συνολική κίνηση Ελλάδος-Ιταλίας, 32,9% σε επιβάτες και 26,1% σε φορτηγά αυτοκίνητα. Η εταιρεία Γραμμές Στρίντζη ΝΑΕ, η οποία ανήκει στις Επιχειρήσεις Αττικής κατά 48,57%, κατέλαβε τη δεύτερη θέση στην κίνηση επιβατών και αυτοκινήτων στις γραμμές της Αδριατικής, με μερίδιο αγοράς 19,8% και 20,7% αντίστοιχα, έναντι της τρίτης θέσης που κατείχε κατά το α' τρίμηνο 2000. Τα ως άνω μερίδια αγοράς προέρχονται από στοιχεία των ελληνικών λιμενικών αρχών. Στις γραμμές εσωτερικού τα πλοία

της εταιρείας Στρίντζη σημείωσαν αύξηση στο μεταφορικό τους έργο σε επιβάτες και Ι.Χ. αυτοκίνητα, κατά 18,9% και 45,4% αντίστοιχα.

Το όνομα αυτής Hellas Flying Dolphins

Οι Μινωικές Γραμμές στήριζαν την εταιρεία

Με πλειοψηφία 62% των μετόχων μετονομάστηκε σε Hellas Flying Dolphins η μέχρι πρό-
σφατα MFD.
Η απόφαση ελήφθη κατά τη διάρκεια γενικής συνέλευσης των μετόχων, η οποία πραγματοποιήθηκε στις 14 Ιουνίου στο πλοίο «Κνωσός Παλάς» στο λιμάνι του Πειραιά. Η απόφαση για αλλαγή ονομασίας είχε παρθεί πριν από μήνες (μετά το ναυάγιο του «Εξπρές Σαμίνα») ώστε να απεμπλακούν οι Μινωικές Γραμμές. Οποιοδήποτε περιστατικό συνέβαινε με τη MFD σε χρόνο-ρεκόρ είχαν εμπλακεί οι Μινωικές. Ακόμα και σε προ πέντε εβδομάδων περιστατικό στην Ιταλία με πλοίαρχο της MFD το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας με επίσημη ανακοίνωσή του ενέπλεξε τις Μινωικές! Βέβαια, λίγες ώρες αργότερα υπήρξε ορθή επανάληψη από το γραφείο του υπουργείου...
Για την αλλαγή ονομασίας υπήρξαν ενστάσεις από την πλευρά

των μεγαλομετόχων Κώστα Αγαπτού και Γιάννη Λεφάκη. Από την πλευρά του ο πρόεδρος Κώστας Κληρονόμος τόνισε: «Οι Μινωικές δεν αποσύρουν το ενδιαφέρον τους από την εταιρεία. Έχουν το μεγαλύτερο ποσοστό. Επειδή όμως το έχουν "πληρώσει" το τελευταίο διάστημα, θεωρούμε πως είναι σωστό να γίνει αλλαγή ονομασίας». Ιδιαίτερη συζήτηση έγινε για τις μηνιαίες αποδοχές του Αντ. Αγαπτού, κάτι που τελικά πέρασε η πλειοψηφία. Αναφέρθηκε πως η εισαγωγή στο ΧΑΑ θα καθυστερήσει, ενώ τονίστηκε ότι έχουν υποβληθεί μετά το ναυάγιο 111 αγωγές κατά της εταιρείας και οι απαιτήσεις ανέρχονται σε 38,3 δισ., 124 αιτήσεις ασφαλιστικών μέτρων, ενώ έχουν κατατεθεί εγγυητικές ύψους 7,1 δισ. δραχμών.



Η επιτυχία του Olympic Voyager

Το Olympic Voyager, το κρουαζιερόπλοιο των 28 κόμβων, ξεχώρισε ως το σημαντικότερο νεόκτιστο πλοίο των 2 τελευταίων ετών ανάμεσα σε 41 επιβατηγά πλοία διαφόρων κατηγοριών και κέρδισε το πρώτο βραβείο «Cruise and Ferry 2001», σε διαγωνισμό που οργανώθηκε στο Λονδίνο. Ανάμεσα σε αυτούς που επιβραβεύτηκαν ήταν και το γραφείο ΑΜΚ, το οποίο προσέφερε αποκλειστικά τις υπηρεσίες του για όλες τις καμπίνες και τους κοινόχρηστους χώρους.





BARBADOS SHIPS' REGISTRY

- Quality accredited to ISO 9002-94 by Lloyd's Register QA, since 1996
- Fast, friendly and efficient service available to discerning ship owners
- Bareboat chartering in and out permitted
- No Nationality restrictions on ownership of Barbadian registered vessels
- Registrars in strategic geographical locations for convenience

Contact us at :

Barbados High Commission
1 Great Russell Street
London WC1B 3ND
United Kingdom

Tel : +44 (0) 207 636 5739
Fax : +44 (0) 207 636 5745

Email : captain@barbadosmaritime.com
Website: www.barbadosmaritime.com

Enter the World of VeriSTAR



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

Head Office:

17, bis, Place des Reflets

92077 Paris La Défense Cedex,

Tel: + 33 1 42 91 52 91

Fax: + 33 1 42 91 54 47

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

Email: info@bureauveritas.com

Greek Central Office:

26-28Akti Kondyli

185 45 Piraeus

Tel: + 30 (01) 422 09 42

Fax: + 30 (01) 422 15 55

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

Email: office@gr.bureauveritas.com



**BUREAU
VERITAS**

Χάσμα μεταξύ Πολιτείας και Εφοπλισμού



Ε τις απόψεις δύο κορυφαίων παραγόντων της ναυτιλίας και κατεξοχήν αρμοδίων, τα «Ναυτικά Χρονικά»

επιχειρούν στο τεύχος αυτό να θίξουν το μεγάλο πρόβλημα της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας και κατ' επέκτασιν του ελληνικού πλοίου. Οι απόψεις που εκτίθενται είναι του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Χρήστου Παπουτσή και του προέδρου της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών Γιάννη Λύρα.

Όπως θα διαπιστώσει και ο αναγνώστης, οι απόψεις των δύο αυτών παραγόντων είναι ουσιαστικώς εκ διαμέτρου αντίθετες, γεγονός που εκφράζει και την απόσταση που ακόμη εξακολουθεί να υπάρχει μεταξύ Πολιτείας και εκπροσώπων της ναυτιλίας στις αντιλήψεις τόσο για το κυρίαρχο ζήτημα της ανταγωνιστικότητας όσο και για τους τρόπους διά των οποίων θα

συνδεθεί η ελληνική ναυτιλία με την εθνική οικονομία, όπως συνέβαινε στο παρελθόν. Είναι χαρακτηριστικό επί του προκειμένου ότι ενώ ο κ. Παπουτσή ομιλεί για συνέχιση της προσπάθειας για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας, ο κ. Λύρας αντιθέτως θεωρεί ότι ενώ η Ελλάδα ηγείται της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, από πλευράς ανταγωνιστικότητας νηολογίου «είμαστε ουραγοί».

Στο αφιέρωμα που ακολουθεί ορισμένα από τα γνωστά νηολόγια, στα οποία έχουν δείξει προτίμηση οι Έλληνες εφοπλιστές, παρουσιάζονται με βάση τα στοιχεία που τα γραφεία τους έδωσαν στα «Ναυτικά Χρονικά» (σελ. 84-94). Βεβαίως τα νηολόγια αυτά ανταγωνίζονται την ελληνική σημαία, για το λόγο αυτό τα «Ναυτικά Χρονικά» έκριναν σκόπιμο να παραθέσουν και τις απόψεις του υπουργού Ε.Ν. και του προέδρου της ΕΕΕ, οι οποίες σε λεπτομέρειες παρατίθενται στις επόμενες σελίδες.

Η ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ (ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟ) ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Άρθρο του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας
Χρήστου Παπουτσή



Η ναυτιλία αποτελεί τον πρόδρομο της διεθνοποίησης του συνόλου της ελληνικής οικονομίας, λειτουργεί με όρους παγκοσμιοποίησης πολύ πριν η έννοια αυτή επιβληθεί διεθνώς. Ένα σύνολο παραγόντων μεταξύ των οποίων είναι η ανάπτυξη των επικοινωνιών, οι δυνατότητες της πληροφορικής και η ανά-

πτυξη του εμπορίου, σηματοδοτούν την αλλαγή στο πεδίο του ανταγωνισμού ο οποίος τείνει να γίνει ακόμη εντονότερος με όσα συμβαίνουν στο πεδίο της παγκόσμιας ναυτιλίας και οικονομίας γενικότερα.

Είναι χαρακτηριστικό ότι το 1999 η αξία των εμπορευμάτων που διακινήθηκαν μέσω θαλάσσης ήταν περίπου τέσσερα τρισεκατομμύρια δολάρια, ενώ ο όγκος τους ανήλθε κατά την ίδια περίοδο σε 5,23 δισεκατομμύρια τόνους¹. Είναι επομένως εύκολο να αντιληφθεί κανείς τη σημασία των μεγεθών για τα οποία μιλούμε καθώς και για τις προοπτικές που διανοίγονται στο άμεσο μέλλον.

Η σταδιακή κατάργηση των εμποδίων και προστατευτικών πρακτικών στο θαλάσσιο εμπόριο, μέσω της προσδοκώμενης ευόδωσης των πολυμερών διαπραγματεύσεων στο πλαίσιο του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου, αναμένεται ότι θα δώσουν ακόμη μεγαλύτερη ώθηση στη ναυτιλία και στον ανταγωνισμό καθώς θα ενθαρρύνουν την ισότιμη συμμετοχή στο διεθνές θα-

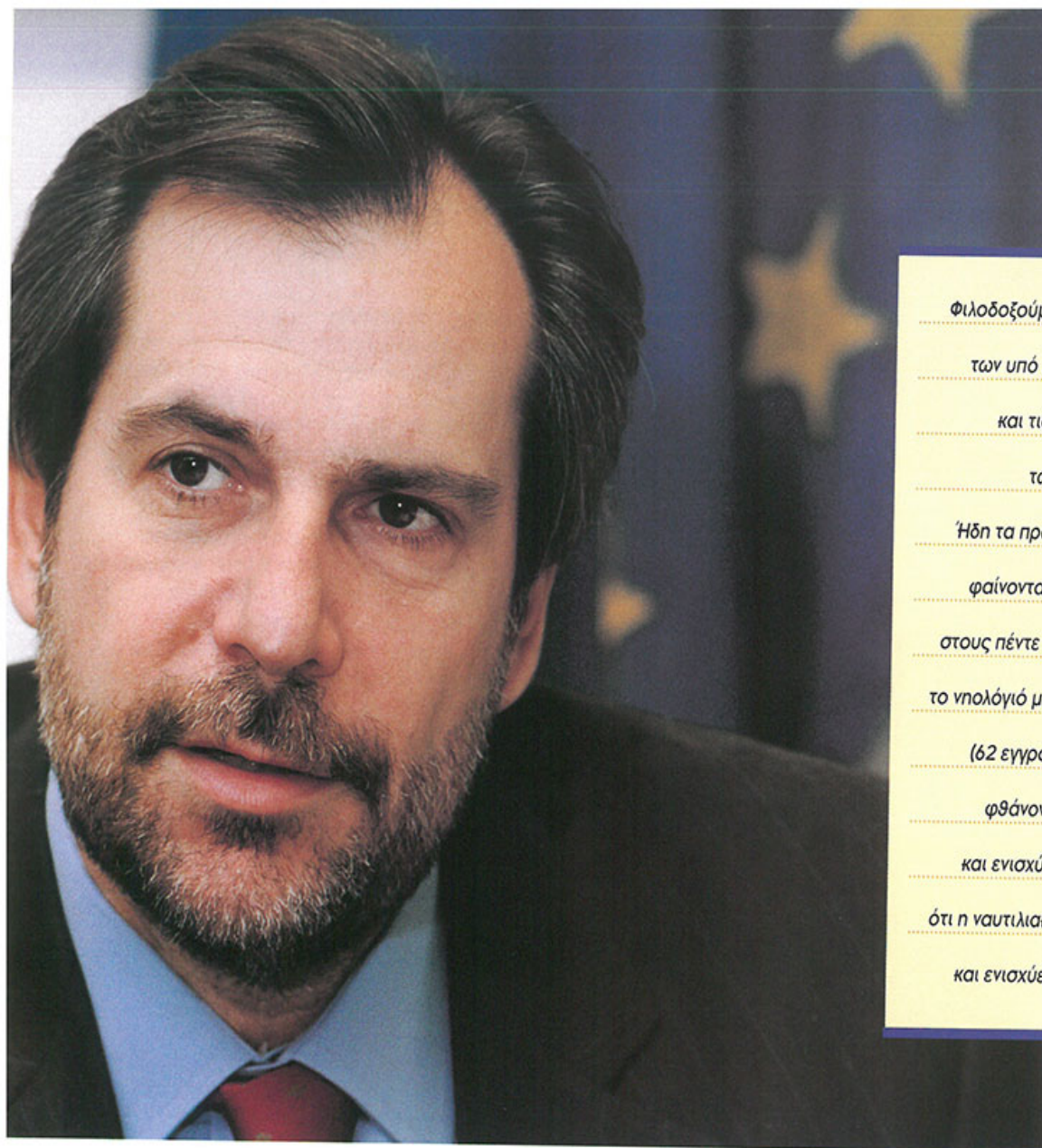
λάσσιο εμπόριο όλων των πλοίων. Ποια είναι, όμως, τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα που διαθέτει αυτή τη στιγμή η ελληνική ναυτιλία που θα τη θωρακίσουν στις εξελίξεις που συμβαίνουν καθημερινά.

1. Unctad Review Of Maritime Transport 2000

Πέρα από τη συσσωρευμένη τεχνογνωσία και τη φήμη που έχει με τόσες θυσίες και κόπους αποκτήσει ο ελληνικός στόλος, έχει το πλεονέκτημα ότι δραστηριοποιείται υπό τη σημαία ενός κράτους-μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Σήμερα, η παρουσία της Ελλάδας στην Ε.Ε. είναι ιδιαίτερα ενισχυμένη. Έχει αναβαθμιστεί και είναι αντίστοιχη του όγκου και του κύρους της ελληνικής ναυτιλίας.

Σ' αυτό βέβαια έχουν συμβάλει τα μακροοικονομικά μεγέθη της ελληνικής οικονομίας, που είναι οι αδιάψευστοι μάρτυρες των καρπών που έχει αποδώσει η σταθερή οικονομική πολιτική της Ελληνικής Κυβέρνησης. Μια πολιτική η οποία επιβραβεύθηκε με την ένταξη της χώρας στη ζώνη του ενιαίου ευρωπαϊκού νομίσματος. Μια πολιτική η οποία επέδειξε απαρύμιλλη τόλη στις μεταρρυθμίσεις και η οποία οδήγησε τον ΟΟΣΑ σε σχετική έκθεσή του, που έδωσε στις 30 Μαΐου στη δημοσιότητα, να αναγνωρίσει ότι η Ελλάδα διέρχεται «...ση-



Φιλοδοξούμε να αυξήσουμε το στόλο

των υπό ελληνική σημαία πλοίων

και τις αντίστοιχες θέσεις

των ναυτεργατών.

Ήδη τα πρώτα σημάδια ανάκαμψης

φαίνονται στο γεγονός ότι μέσα

στους πέντε πρώτους μήνες του 2001

το νηολόγιό μας αυξήθηκε κατά 29 πλοία

(62 εγγραφές - 33 διαγραφές).

φθάνοντας τα 1.934 πλοία

και ενισχύοντας το συμπέρασμα

ότι η ναυτιλιακή κοινότητα εμπιστεύεται

και ενισχύει το ελληνικό νηολόγιο

μετα την κρίση, μια περίοδο οικονομικής αναγέννησης, η οποία συνδυάζεται με πολιτική και μακροοικονομική σταθερότητα... για μεταρρυθμίσεις... δημιουργώντας μια νέα οικονομία που είναι πιο ευέλικτη και ανταγωνιστική στις τοπικές και παγκόσμιες αγορές...»²

Έχουμε καταφέρει να εδραιώσουμε την ελληνική ναυτιλία ως συνώνυμη της ποιοτικής ναυτιλίας, με αδιάψευστη απόδειξη τις επιδόσεις των πλοίων μας στις επιθεωρήσεις των port states.

Στους διεθνείς οργανισμούς συμμετέχουμε ενεργά στη διαμόρφωση των αποφάσεων με γνώμονα την ασφάλεια και την ποιότητα του παγκόσμιου στόλου, την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος, την επικράτηση των συνθηκών που ενθαρρύνουν τον ελεύθερο και θεμιτό ανταγωνισμό, τη διαφάνεια, την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας καθώς και την τόνωση της απασχόλησης της ναυτικής εργασίας και της εκπαίδευσης, που είναι στοιχεία τόσο πολύτιμα και απαραίτητα για τη διατήρηση και συνέχιση της ναυτιλιακής υποδομής και τεχνογνωσίας που συγκεντρώσαμε στη διάρκεια της σύγχρονης ναυτικής ιστορίας μας.

2. OECD Regulatory Reform In Greece, σελ. 11

Τον Οκτώβριο του 2000 θεσπίσαμε το ν. 2843 και δώσαμε μ' αυτόν στην ποντοπόρο ναυτιλία τη δυνατότη-

τα πρόσβασής της στην Ελληνική Αγορά Κεφαλαίων μέσω του Χρηματιστηρίου Αξιών Αθηνών.

Κάποιοι εξέφρασαν επιφυλάξεις και έκαναν την πρόβλεψη ότι δεν θα πετύχει τον προσδοκώμενο στόχο. Αυτό που έχω να πω είναι ότι δεν θα πρέπει να βιάζονται να βγάλουν συμπεράσματα και ότι είναι καλό να περιμένουν την ανάκαμψη και τη βελτίωση της κατάστασης του ΧΑΑ το οποίο, παρά τη δύσκολη περίοδο που διέρχεται, αναβαθμίστηκε πρόσφατα και εντάσσεται πλέον στις «ώριμες» κεφαλαιαγορές της παγκόσμιας οικονομίας. Οι προοπτικές που διανοίγονται για την ελληνική ναυτιλία μέσω του Χρηματιστηρίου είναι ιδιαίτερα ενθαρρυντικές. Ήδη έχει εκδηλωθεί έντονο ενδιαφέρον από τις πρώτες εταιρείες.

Οι πρόσφατες αποφάσεις στον IMO και στην Ε.Ε. για απόσυρση των Δ/Ε μονού τοιχώματος στα αμέσως επόμενα χρόνια, όπως και η αυστηρότητα των συστημάτων επιθεωρήσεων πλοίων σχεδόν σε όλα τα λιμάνια του πλανήτη κάνουν αναπόφευκτη τη ναυπήγηση νέων μονάδων και, συνεπώς, απαραίτητη την εξεύρεση των αντίστοιχων κεφαλαίων. Στο σημείο αυτό θα ήθελα να τονίσω ότι η παρέμβαση της Ε.Ε. στο πλαίσιο του IMO ήταν απόλυτα επιτυχής και σ' αυτήν πρωταγωνίστησε η ελληνική πλευρά, αφού έγινε αποδεκτό σχεδόν το σύνολο του μνημονίου που απέστειλε το ελληνικό υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας στο Συμβού-



Η ελληνική σημαία αναγνωρίζεται

ως σημαία κύρους σε όλον τον κόσμο

και πρέπει να την ενισχύουμε διαρκώς.

Ήδη βρίσκονται σε εξέλιξη

πολύ σημαντικές διαρθρωτικές

αλλαγές με στόχο να καταστεί

η ελληνική οικονομία πιο ευέλικτη

και ανταγωνιστική στις περιφερειακές

και παγκόσμιες αγορές.

Οι αλλαγές αυτές καλύπτουν όλο

το φάσμα της κρατικής παρουσίας

και αποβλέπουν στη μείωση

της κρατικής ανάμιξης

στην επιχειρηματική δραστηριότητα

ήλιο υπουργών Μεταφορών και Ναυτιλίας της Ε.Ε.

Μέχρι σήμερα, ο κυριότερος χρηματοδότης της ελληνικής ναυτιλίας ήταν τα διεθνή τραπεζικά πιστωτικά ιδρύματα, καλύπτοντας σε ποσοστό 60-70% τις ανάγκες τους σε δανειακά κεφάλαια. Αυτό βέβαια κρατούσε το ενδιαφέρον της ελληνικής ναυτιλίας στραμμένο στις διεθνείς αγορές άντλησης κεφαλαίων. Είμαι όμως βέβαιος ότι σύντομα θα έχουμε τις πρώτες αιτήσεις στην Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς.

Εξάλλου, οι καλές επιδόσεις των ήδη εισηγμένων από το 1994 εταιρειών του κλάδου της ακτοπλοΐας προδιαγράφουν αναλογικά και την πορεία του κλάδου των ποταπορών. Σήμερα, αυτές οι εταιρείες, έχοντας αξιοποιήσει τα κεφάλαια που άντλησαν από την Ελληνική Κεφαλαιαγορά, έχουν επενδύσει σε ένα στόλο ελληνικών ακτοπλοϊκών πλοίων που χαρακτηρίζεται από σύγχρονες, ταχύτερες μονάδες προηγμένης τεχνολογίας, καθιστώντας έτσι το ελληνικό θαλάσσιο δίκτυο ακτοπλοϊκών μεταφορών ασφαλέστερο, ταχύτερο, συνεπέστερο και περισσότερο άνετο και ποιοτικό. Από την άληη, θα πρέπει να γίνει αντιληπτό ότι εμείς συνεχίζουμε μια πολυμέτρητη προσπάθεια για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας. Στο πλαίσιο αυτής της σημαντικής πρωτοβουλίας μας εξετάζουμε και προωθούμε ενέργειες για τη βελτίωση του πλαισίου λειτουργίας σε θέματα όπως η εκπαίδευση των ναυτικών, η φορολογία, το μητρώο ναυτικών, η οργάνωση της αγοράς εργασίας και η κοινωνική ασφάλιση. Μελετάμε, σε συνεργασία με το υπουργείο Οικονομικών, το σύνολο της φορολογικής νομοθεσίας που διέπει τη ναυτιλία, φυσικά, όχι για να καταργήσουμε το ισχύον καθεστώς, αλλά για να μειωθεί η φορολογία σε ανταγωνιστικά επίπεδα σε σχέση με άλλα κράτη και να μην αποτελεί πλέον αντικίνητρο για την προσέλευση πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο.

Με γνώμονα την ποιότητα των επαγγελματιών ναυτικών προχω-

ρούμε σε ριζικά μέτρα για την αναβάθμιση του επιπέδου των σπουδών και παράλληλα στη δημιουργία κινήτρων για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

Με τα παραπάνω φιλοδοξούμε να αυξήσουμε το στόλο των υπό ελληνική σημαία πλοίων και τις αντίστοιχες θέσεις των ναυτεργατών. Ήδη τα πρώτα σημάδια ανάκαμψης φαίνονται στο γεγονός ότι μέσα στους πέντε πρώτους μήνες του 2001 το νηολόγιό μας αυξήθηκε κατά 29 πλοία (62 εγγραφές - 33 διαγραφές), φθάνοντας τα 1.934 πλοία και ενισχύοντας το συμπέρασμα ότι η ναυτιλιακή κοινότητα εμπιστεύεται και ενισχύει το ελληνικό νηολόγιο. Προχωρούμε στην απελευθέρωση των εσωτερικών θαλάσσιων μεταφορών (cabotage) από το Νοέμβριο του 2002 για όλα τα πλοία με κοινοτικές σημαίες. Ταυτόχρονα, με γνώμονα τη διαφάνεια και την ποιότητα των υπηρεσιών δημιουργούμε τις κατάλληλες δομές για την επικράτηση του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού στην ακτοπλοΐα, μειώνοντας, παράλληλα, την κρατική παρέμβαση στον τομέα.

Η ανταγωνιστικότητα της ελληνικής σημαίας αποτελεί μεγάλη προτεραιότητα για την Κυβέρνηση και το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Η ελληνική σημαία αναγνωρίζεται ως σημαία κύρους σε όλον τον κόσμο και πρέπει να την ενισχύουμε διαρκώς.

Ήδη βρίσκονται σε εξέλιξη πολύ σημαντικές διαρθρωτικές αλλαγές με στόχο να καταστεί η ελληνική οικονομία πιο ευέλικτη και ανταγωνιστική στις περιφερειακές και παγκόσμιες αγορές. Οι αλλαγές αυτές καλύπτουν όλο το φάσμα της κρατικής παρουσίας και αποβλέπουν στη μείωση της κρατικής ανάμιξης στην επιχειρηματική δραστηριότητα. Τα οφέλη που πρόκειται να αποκομίσουμε από τις αλλαγές αυτές θα είναι ιδιαίτερα σημαντικά για την Ελλάδα.

Η ελληνική ναυτιλία ανέκαθεν υπήρξε το «όχημα» που στήριζε την ανάπτυξη και την προοπτική της ελληνικής οικονομίας.

Η σύγχρονη Ελλάδα αξίζει να έχει κάτω από τη σημαία της έναν ισχυρό στόλο με υψηλά επίπεδα ασφάλειας και ποιότητας, ο οποίος θα κυριαρχεί στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο συμβάλλοντας στην ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας και στην απασχόληση.

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



adapted by Publications & Press S.A.

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

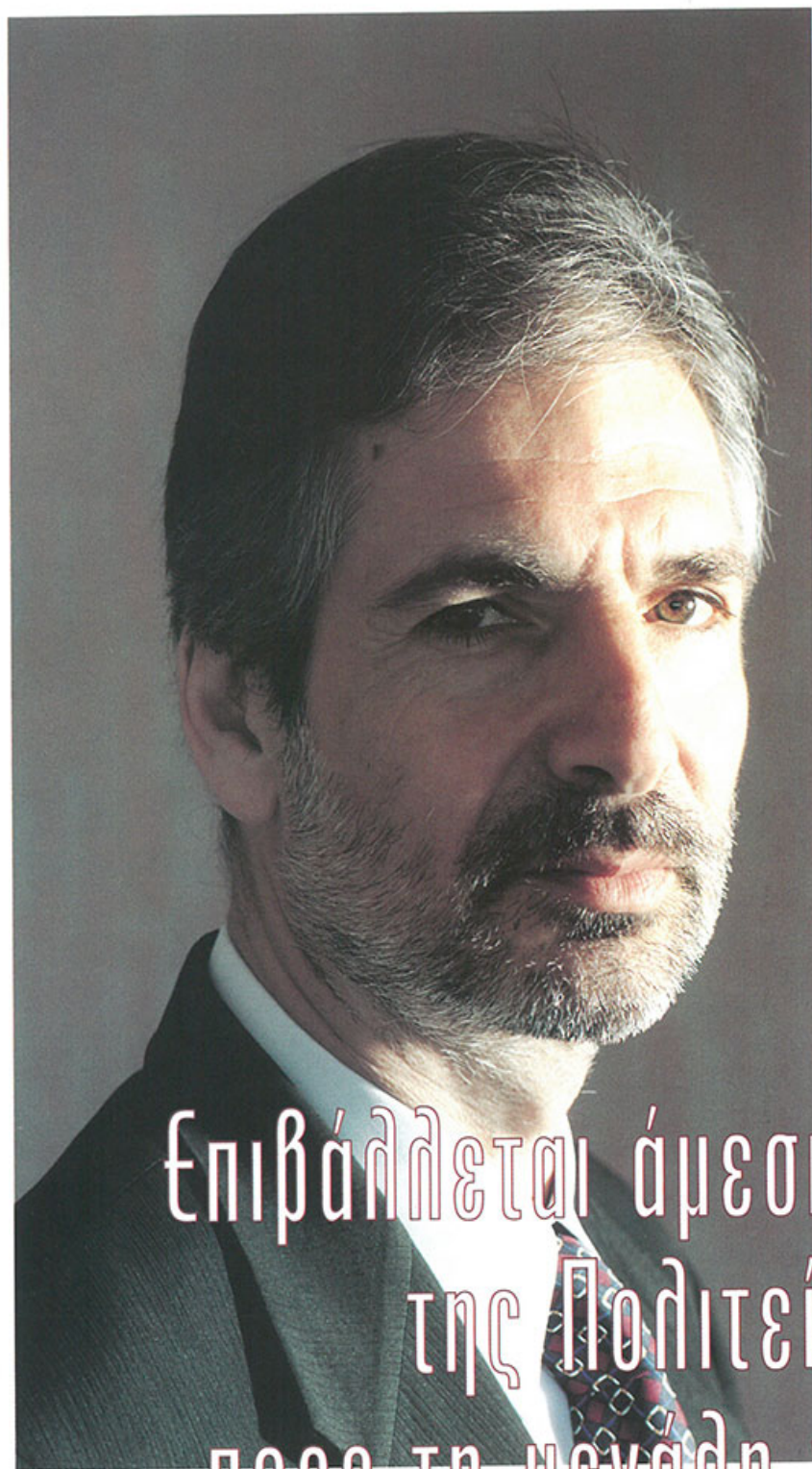
D. KORONAKIS Special Wire Ropes product family combine proven Koronakis technologies with new product

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.



Η φιλοσοφία μιας δυναμικής
και εμπνευσμένης, θα έλεγα,
ναυτιλιακής πολιτικής
πρέπει να καθορίζει τον τρόπο,
τις μεθόδους και τις διαδικασίες
για την παραγωγική σύνδεση
της ναυτιλίας και οικονομίας
και ακόμη ευρύτερα,
της πολιτικής και κοινωνικής
πραγματικότητας
στη χώρα μας

Συνέντευξη
του Γιάννη Κ. Λύρα,
προέδρου της Ενώσεως
Ελλήνων Εφοπλιστών

Επιβάλλεται άμεση στροφή της Πολιτείας προς τη μεγάλη ναυτιλία

Από οικονομικούς, κοινωνικούς και εθνικούς λόγους

Η ναυτιλία που βρίσκεται υπό την ελληνική διαχείριση, πραγματοποίησε τον προηγούμενο αιώνα δύο ιστορικά άλματα. Το πρώτο, τη δεκαετία του 1980, όταν ο στόλος των ποντοπόρων πλοίων της κατέλαβε την πρώτη θέση παγκοσμίως με συνολική χωρητικότητα 130 και πλέον εκατομμυρίων τόνων d.w., την οποία διατήρησε έκτοτε και μέχρι σήμερα. Το δεύτερο τη διετία 1998-2000, όταν πραγματοποίησε εντυπωσιακή εξόρμηση στα διεθνή ναυπηγεία για την κατασκευή 400 πλοίων νέας γενιάς, συνολικής επένδυσης που αντιστοιχεί με δύο κρατικούς προϋπολογισμούς, όπως τονίσατε στη γενική συνέλευση της Ενώσεως Ελλήνων Εφορητιστών τον περασμένο Φεβρουάριο. Αυτά τα επιτεύγματα συντελέστηκαν σε περίοδο μειωμένης ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου και ομαδικής φυγής από το εθνικό υπολόγιο, με ό,τι αρνητικό μπορεί να σημαίνει αυτό από πλευράς εθνικής οικονομίας και ναυτιλιακής υποδομής.

Τίθεται λοιπόν το ερώτημα που θα θέλαμε να είχαμε απάντηση: Τι πταίει γι' αυτή τη δυσμενή εξέλιξη που βεβαίως απομονώνει την οικονομία του τόπου, από μία δυναμική πηγή ενίσχυσης του εθνικού πλούτου;

Η έλλειψη εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής μακράς πνοής. Δηλαδή πολιτικής που να μη βλέπει μόνο το δέντρο και να αγνοεί το δάσος. Επομένως, χρειάζεται να σχεδιασθεί το ταχύτερο δυνατόν μια τέτοια πολιτική για τη ναυτιλία, αφού προηγουμένως προσδιορισθεί, κατανοηθεί και αναλυθεί σε βάθος το επί του προκειμένου ζητούμενο. Δηλαδή το προσδοκώμενο οικονομικό, κοινωνικό και εθνικό όφελος. Και το όφελος αυτό είναι ένα: Η αποτελεσματική διεκδίκηση μέρους έστω, της προστιθέμενης αξίας και υλικοτεχνικής υποδομής από την ανά τον κόσμο δραστηριότητα των 3.620 ποντοπόρων πλοίων ελληνικής διαχείρισης υπό ελληνική ή ξένη σημαία. Προστιθέμενη αξία που μπορεί να εξελιχθεί σε πραγματικό εθνικό πακτωλό.

Έχουμε στη διεθνή ναυτιλιακή πρακτική παράδειγμα μιας τέτοιας εθνικής πολιτικής με αποτέλεσμα η βιομηχανία των θαλασσιών μεταφορών να ενισχύει ευθέως και στο βαθμό που υποστηρίζεται, το εθνικό εισόδημα;

Θα σας έλεγα ότι έχουμε κάτι παραπάνω.

Έχουμε ανάλογη κοινοτική πολιτική που με γρήγορους ρυθμούς και εντυπωσιακά αποτελέσματα διαμορφώνεται στους κόλπους της Ευρωπαϊκής Ενώσεως στη βάση των κατευθυντηρίων γραμμών Κίννοκ. Αλλά καλύτερα να αναφέρω κάποια παραδείγματα για να γίνει κατανοητό, για ποια πολιτική μιλάμε και για ποια προστιθέμενη αξία.

Στη Μεγάλη Βρετανία που σήμερα, ως γνωστόν, δεν διαθέτει συγκριτικά με το παρελθόν αξιόλογο εμπορικό στόλο -έρχεται μετά την Κύπρο στην παγκόσμια κατάταξη- το Σίτι, η παροχή δηλαδή υπηρεσιών στη διεθνή ναυτιλία, αποφέρει ένα σημαντικό και σταθερό κάθε χρόνο συναλλαγματικό έσοδο. Πρόκειται για την παραγωγικότητα της παραδοσιακής υποδομής που οι Άγγλοι τη διαφυλάττουν «ως κόρην οφθαλμού».

Η Νορβηγία εξ άλλου, χώρα με ναυτιλιακά χαρακτηριστικά ανάλογα με τα δικά μας, ακολουθώντας τη ρεαλιστική κοινοτική πολιτική, επέτυχε και τη διαχείριση των ναυτιλιακών εταιρειών να κρατήσει μέσα στα εθνικά όρια και τα πλοία της να επαναφέρει στην εθνική σημαία. Η Ολλανδία επίσης, όχι μόνο συσπειρώσε τη ναυτιλιακή της δύναμη και την ενέταξε στην εθνική της οικονομία, αλλά εξελίσσεται και σε πόλο έλξης της ευρύτερης κοινοτικής ηλιοιοκτησίας.

Όπως αντιλαμβάνεσθε, οι εξελίξεις αυτές σημαίνουν αύξηση της προστιθέμενης αξίας από τη δραστηριότητα του εμπορικού πλοίου και στις τρεις χώρες που προανέφερα. Αντίθετα με ό,τι συμβαίνει δυστυχώς στη δική μας χώρα, όπου οι Έλληνες διαχειρίζονται το μεγαλύτερο στόλο του κόσμου και η σύνδεσή του με την οικονομία παραμένει χαλαρή. Απόδειξη; Τον περασμένο χρόνο οι εισροές του ναυτιλιακού συναλλάγματος ανήλθαν σε επτά δισεκατομμύρια εννιακόσια δεκατέσσερα εκατομμύρια δολλάρια και οι εκροές σε τέσσερα δισεκατομμύρια πενήντα έξι εκατομμύρια δολλάρια. Αυτό τι σημαίνει; Ότι το «καλάθι» των παρεχομένων υπηρεσιών στο πλοίο και στη διαχείρισή του αποδεικνύεται τρύπιο. Δεν μπορεί να συγκρατήσει στα όρια της οικονομίας παρά μόνο το 48% της ναυτιλιακής προσόδου και όχι βέβαια πάντα.

Επομένως, η φιλοσοφία μιας δυναμικής και εμπνευσμένης, θα έλεγα, ναυτιλιακής πολιτικής πρέπει να καθορίζει τον τρόπο,

τις μεθόδους και τις διαδικασίες για την παραγωγική σύνδεση της ναυτιλίας και οικονομίας και ακόμη ευρύτερα, της πολιτικής και κοινωνικής πραγματικότητας στη χώρα μας.

Πώς μπορεί να επιτευχθεί ένας τέτοιος στόχος, αλλά και πόσο χρόνο θα απαιτήσει;

Είναι γεγονός ότι ως κράτος έχουμε καθυστερήσει, με αποτέλεσμα να χαθούν αρκετές μέχρι σήμερα ευκαιρίες. Αλλά' ως ελληνισμός ότι ποτέ δεν είναι αργά. Ωστόσο, θα χρειασθεί χρόνος για να διαμορφωθεί μια νέα ναυτιλιακή πραγματικότητα στην πατρίδα μας. Σταδιακά, αν αρχίσουμε από τώρα, σε μια δεκαετία η ελληνική ναυτιλία θα αποδίδει στην οικονομία του τόπου αυτά που μπορεί και πρέπει να αποδίδει εάν βεβαίως, διατηρήσει τη σημερινή δυναμική της και εφόσον:

1. Αμέσως, χωρίς άλλη καθυστέρηση, διασφαλισθεί η ανταγωνιστικότητα του υπολοίπου μας, ακολουθώντας την πολιτική που άρχισαν και με συνέπεια εφαρμόζουν οι εταίροι μας στην Κοινότητα. Εμείς που ηγούμεθα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, από την άποψη αυτή είμαστε ουραγοί...
2. Εξοικονομηθεί επαρκές κατά το δυνατόν έμψυχο δυναμικό για την παραγωγή νέων στελεχών πλοίων και επιχειρήσεων. Οι στρατιωτικές απαλλαγές που ανακοίνωθηκαν πρόσφατα για τους σπουδαστές των Ακαδημιών, είναι ένα θετικό μέτρο. Χρειάζονται όμως και άλλα.
3. Διαμορφωθεί έμψυχο δυναμικό υψηλής τεχνολογίας ικανό να επανδρώσει τα πλοία της νέας γενιάς, μέσω μιας σύγχρονης και επαγγελματικού κατά βάση χαρακτήρα, εκπαιδευτικής διαδικασίας. Γιατί η ναυτιλία δεν θέλει ερευνητές. Χρειάζεται καλά καταρτισμένα επαγγελματίες στελέχη. Όσο και εάν έχει εξελιχθεί η τεχνολογία, οι άνθρωποι εξακολουθούν να παραμένουν οι σημαντικότεροι κομιστές της γνώσης και φορείς της ναυτικής παράδοσης.
4. Εκσυγχρονισθεί η θεσμική και αναπτυχθεί η υλικοτεχνική υποδομή παροχής υπηρεσιών στο ελληνικό, το ελληνόκτητο, το κοινοτικό και το ξένο εν γένει πλοίο. Βελτιωθεί κατά πολύ, δηλαδή, αυτό που από καιρό προβληματίζει τη ναυτιλιακή κοινότητα μέσα και έξω από την Ελλάδα, το διεθνές ναυτιλιακό κέντρο του Πειραιά.

Όλα αυτά ο εφοπλισμός τα υποστηρίζει εδώ και περίπου δεκαπέντε χρόνια, χωρίς καμία κυβερνήση, πέρα των ευκολογιών να προχωρήσει στα απαιτούμενα έργα. Έτσι η ελληνική ναυτιλία εξακολουθεί να ποτίζει με τη δυναμική δραστηριότητα της τις ξένες οικονομίες, αυτό που ήξεμε τις ξένες αυλές, όταν μάλιστα διψάει η δική μας...

Ειδικότερα για τη συγκρότηση της υποδομής πάνω στην οποία θα πρέπει να λειτουργεί ένα τέτοιο διεθνές ναυτιλιακό κέντρο, θα είχα να παρατηρήσω τα εξής:

Η υποδομή αυτή πρέπει να διασφαλίζει την άνετη και κατά το δυνατόν ανταγωνιστική διαχείριση των ελληνικών και ελληνικής πλοιοκτησίας πλοίων στον εθνικό χώρο. Ήδη διαγράφεται μια τάση συγκέντρωσης στην Ελλάδα ναυτιλιακών γραφείων της αθηνοδραχμής η οποία πρέπει περαιτέρω να ενθαρρυνθεί και να ενισχυθεί. Αυτή τη στιγμή λειτουργούν περί τα 500 ναυτιλιακά γραφεία στον Πειραιά, περί τα 260 στην Αθήνα και την Αττική, μαζί με 2.000 επιχειρήσεις παράλληλης με το ποντοπόρο πλοίο δραστηριότητας. Η υποδομή αυτή πρέπει να έχει τέτοιο εύρος ώστε να παρέχει υπηρεσίες για ναυλώσεις, ασφάλειες, P&I Clubs, επίσης διευρυμένες τραπεζικές εργασίες, τροφοδοσίες, παροχές εξοπλισμούς και τεχνικών υπηρεσιών, επισκευές και μετασκευές -κυρίως αυτές- και στο μέτρο του δυνατού, ναυπηγήσεις νέων σκαφών. Όλα αυτά, δε, με απλές διατυπώσεις και διαδικασίες και ανταγωνιστικό κόστος, δηλαδή με ό,τι δυ-

Είναι γεγονός ότι ως κράτος

έχουμε καθυστερήσει,

με αποτέλεσμα

να χαθούν αρκετές

μέχρι σήμερα ευκαιρίες.

Αλλ'ας ελπίσουμε ότι ποτέ

δεν είναι αργά.

Ωστόσο, θα χρειασθεί χρόνος

για να διαμορφωθεί

μια νέα ναυτιλιακή πραγματικότητα

στην πατρίδα μας

στην χώρα μας.

Τι ακριβώς θα χρειασθεί για να δημιουργηθεί μια τέτοια υποδομή;

Πρώτα πρώτα πολιτική βούληση προς τη σωστή κατεύθυνση. Μετά, θεσμικές ρυθμίσεις που θα προκύψουν από διάλογο με τους φορείς των κλάδων παροχής υπηρεσιών στη ναυτιλία και βεβαίως, ενίσχυση και ανασύσταση των διαλυμένων κλάδων της επισκευαστικής και ναυπηγικής βιομηχανίας στον ορίζοντα μιας δεκαετίας, όσο χρόνο δηλαδή χρειάστηκε για την κατεδάφισή τους.

Μόνον με αυτές τις προϋποθέσεις θα μπορούσε η χώρα μας να διεκδικήσει ένα μεγάλο μέρος της προστιθέμενης αξίας από τη συνεχή δραστηριότητα του ποντοπόρου ελληνικού πλοίου στο στίβο των διεθνών θαλασσίων μεταφορών. Επί πλείον δε, να διεκδικήσει και μέρος της προστιθέμενης αξίας του συνόλου σχεδόν των πλοίων υπό ελληνική διαχείριση, αλλά και αυτών των εταιρών μας στην Κοινότητα, λόγω της γεωγραφικής καιριότητας της Ελλάδας με προσβάσεις στην Εγγύς Ανατολή, στη Μαύρη Θάλασσα, στη Βόρεια Αφρική, στην ενδοχώρα της Βαλκανικής ακόμη και της Κεντρικής Ευρώπης. Θα συμβεί δηλαδή κάτι ανάλογο με αυτό που προσδοκάται από τη λειτουργία του νέου διεθνούς αεροδρομίου των Σπέντων, με τη διαφορά ότι στην περίπτωση του ναυτιλιακού κέντρου, δεν θα απαιτηθεί επένδυση 660 δισεκατομμυρίων δραχμών. Δεν θα χρειασθεί σχεδόν τίποτα...

Εάν υιοθετηθεί μια τέτοια ναυτιλιακή πολι-

τική και αρχίσει αμέσως η υλοποίησή της, θα υπάρξει ως αποτέλεσμα πέραν του οικονομικού και ένα πολυπληθές κοινωνικό όφελος. Ενισχυμένα με σταθερούς πόρους τα δημόσια οικονομικά, θα μπορέσουν να ελαφρύνουν τη φορολογική πίεση στις ασθενέστερες εισοδηματικές τάξεις του πληθυσμού της χώρας, ενώ η παρέμβαση του ανήσυχου κατά κανόνα ναυτιλιακού κεφαλαίου σε επενδύσεις παράλληλες και πέραν της ναυτιλίας, θα προσδώσουν νέους ρυθμούς οικονομικής ανάπτυξης. Το ιστορικό προηγούμενο των δεκαετιών 1960-1970, όταν εφοπλιστές έδιναν την πρώτη ώθηση για την ανάπτυξη της βιομηχανίας, των συγκοινωνιών, του τραπεζικού συστήματος και του τουρισμού στην Ελλάδα, είναι δυνατόν και πρέπει να επαναληφθεί. Πόσω μάλλον σε μια εποχή που οι εισροές κεφαλαίων από την Ευρωπαϊκή Ένωση θα μειώνονται συνεχώς, ενώ η οικονομία της χώρας θα είναι περισσότερο εκτεθειμένη στον ευρωπαϊκό και διεθνή ανταγωνισμό.

Τα μεγάλα έργα αυτά θα μπορούσαν να υλοποιηθούν με την προτιμώμενη σήμερα διαδικασία της αυτοχρηματοδότησης, δεδομένης και της υψηλής πιστοληπτικής ικανότητας της ναυτιλιακής επιχείρησης διεθνώς. Υπάρχει όμως και μία ακόμη κοινωνική παράμετρος στην περίπτωση που η ναυτιλία θα συνδεθεί παραγωγικά με τον τόπο. Είναι αυτή της συμβολής της σε έργα πρόνοιας, πολιτισμού και παιδείας μέσω των ιδρυμάτων που έχουν συσταθεί στη βάση κληροδοτημάτων και δωρεών μεγάλων ναυτιλιακών περιουσιών. Είναι μια ανθρωπιστική και πατριωτική δυναμική που έχει ρίζες στη ναυτική μας παράδοση και που έχει κάθε συμφέρον ο τόπος να συνεχιστεί και που δεν θα χρειασθεί γι' αυτό, παρά την ανεπιφύλακτη αναγνώριση του έργου που καθημερινά επιτελεί ο Έλληνας στο στίβο των διεθνών θαλασσίων μεταφορών.

Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.



ο σύγχρονος σταθμός εμπορευματοκιβωτίων
στο Νέο Ικόνιο



ένα από τα δύο νέα car terminal του Λιμένος

Ο Πειραιάς στο επίκεντρο του διεθνούς
ναυτιλιακού ενδιαφέροντος

Ασφαλής και ταχεία προώθηση
των φορτίων

Ανταγωνιστικά τιμολογια

Μηχανοργανωμένες υπηρεσίες

Ευκολίες στα πλοία και
στον επιβατή



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

Με το ζήτημα των
 νηογνώμωνων,
 την αξιοπιστία τους
 και τη διαφάνεια
 που πρέπει να διέπει
 τη λειτουργία τους,
 ασχολούνται σε αυτό
 το τεύχος
 των «Ναυτικών Χρονικών»
 δύο κορυφαία στελέχη του
 ναυτιλιακού χώρου:
 ο πρόεδρος της Ελληνικής
 Επιτροπής Ναυτιλιακής
 Συνεργασίας του Λονδίνου
 κ. Ε. Εμπειρικός
 και ο πρόεδρος της
 Πανελλήνιας Ένωσης
 Πλοιάρχων Εμπορικού
 Ναυτικού
 κ. Ευ. Κούζιλος.
 Και οι δύο
 υπογραμμίζουν
 την ανάγκη της
 ανεξαρτησίας
 και ουδετερότητας
 των νηογνώμωνων.

Οι νηογνώμονες

και η τάση για μεγαλύτερη διαφάνεια



Άρθρο του Ε. Γ. Ε. Εμπειρικού
 Προέδρου Greek Shipping
 Cooperation Committee

Οι νηογνώμονες και ειδικότερα οι νηογνώμονες-μέλη του IACS αποτελούν βασικό και κύριο θεσμό της ναυτιλίας, η επιτυχής και μοναδική λειτουργία του οποίου, επί δεκάδες χρόνια, είναι αλληλένδετος με την ανάπτυξη και προαγωγή της ασφάλειας των πλοίων και των θαλασσιών μεταφορών γενικότερα. Το καθημερινό έργο που προσφέρουν είναι τεράστιο και ιδιαίτερα σημαντικό με τον έλεγχο και την παρακολούθηση της σχεδίασης, κατασκευής και συντηρήσεως του συνόλου σχεδόν του παγκοσμίου στόλου.

Ο ρόλος τους είναι μοναδικός, ενώ η συσσωρευθείσα επί έτη τεράστια εμπειρία και τεχνογνωσία επιτρέπουν

την εκπλήρωση των σκοπών τους με επιτυχία στο ρόλο του τελικού και ανεξάρτητου κριτή της αξιοπιστίας του πλοίου.

Παρά την εντατική και συνεχή προαγωγή και βελτίωση της ασφάλειας των πλοίων, πρόσφατα ναυτικά ατυχήματα προκάλεσαν την αίσθηση ότι απαιτείται μεγαλύτερη διαφάνεια των τεχνικών τους στοιχείων που τηρούν οι νηογνώμονες.

Για το θέμα αυτό που ήδη προωθείται από την Ευρωπαϊκή Ένωση, είναι σημαντικό ότι θα πρέπει να καθορισθεί η έκταση της αναγκαίας διαφάνειας, ποιοι θα πρέπει να έχουν πρόσβαση στα σχετικά στοιχεία, καθώς και οι αντικειμενικοί στόχοι που θα πρέπει να εξυπηρετηθούν με τη μεγαλύτερη αυτή διαφάνεια. Θα πρέπει, δε, να καταγραφεί και να γίνει προς τούτο αποδεκτό ότι η προτεινόμενη πρόσθετη διαφάνεια θα πρέπει να εξυπηρετεί πράγματι τους αντικειμενικούς στόχους, χωρίς να προκαλεί βλάβη ή ζημία σε άλλους τομείς.

Μερικές φορές λέγεται ότι αυξάνοντας τη διαφάνεια και δημοσιοποιώντας τα στοιχεία, τούτο θα βοηθούσε στην εξάλειψη των πλοίων Sub-standards. Η θέση αυτή όμως είναι ισοδύναμη με το ότι η ναυτιλία θα πρέπει να στηρίζεται στα Μέσα Ενημερώσεως και στην κοινή γνώμη για την εξάλειψη των πλοίων αυτών. Ευλόγως όμως δημιουργείται το ερώτημα «δεν θα ήταν καλύτερα

και πλέον αποδοτικό αν αυτός ο στόχος επιτυγχάνεται από τους νηογνώμονες εφαρμόζοντας κατάλληλα τους κανονισμούς τους;» Είναι πολύ σπουδαίο και σημαντικό για τη ναυτιλιακή βιομηχανία οι νηογνώμονες να συνεχίσουν να αναγνωρίζονται ως οι τελικοί και ανεξάρτητοι τεχνικοί κριτές της αξιοπιστίας των πλοίων. Αν όμως τα στοιχεία της επιθεωρήσεως είναι ελεύθερα διαθέσιμα, οι τρίτοι θα θεωρούν τους εαυτούς των ότι είναι οι κατάλληλοι τεχνικοί κριτές. Το γεγονός αυτό θα υποβιβάσει τη θέση των νηογνώμωνων, οι οποίοι θα αρκασθούν στο ρόλο των οργανισμών επιθεωρήσεως και μόνον. Επιπροσθέτως υπάρχει και η σημαντική απαίτηση της διατηρήσεως της κλάσεως που έχει μεγάλη και ευρεία χρήση στη ναυτιλιακή βιομηχανία όπως, για παράδειγμα, στα ναυλοσύμφωνα και τα συμβόλαια ασφάλισης. Αν ο νηογνώμονας δεν είναι πλέον αποδεκτός ως ο κύριος και τελικός τεχνικός κριτής, μπορεί να προκύψουν διαφωνίες και αγωγές λόγω της υπερβολικής διαφάνειας και η απαίτηση της διατηρήσεως της κλάσεως να τεθεί σε αμφισβήτηση. Οι διαφωνίες αυτές μπορεί να αφορούν και τους πλοιοκτήτες και τους νηογνώμονες. Για παράδειγμα, ένας ασφαλιστής θα επιδιώξει με τον τρόπο αυτό να αποφύγει ένα συμβόλαιο ασφαλίσεως πλοίου. Για το λόγο αυτόν κάθε πρόταση για μεγαλύτερη διαφάνεια θα πρέπει να εξετάζεται επισταμένα, λαμβάνοντας σοβαρά υπ' όψιν τις νομικές επιπλοκές ή επιπτώσεις που θα συνεπάγεται τυχόν υιοθέτησή της. Επιπροσθέτως υπάρχουν προβλήματα που έχουν σχέση και με την αντίληψη της κοινής γνώμης των τεχνικών και εξειδικευμένων θεμά-

των, τα στοιχεία των οποίων, όταν εκτίθενται ελεύθερα, μπορεί εύκολα λόγω της εξειδικευμένης φύσεώς των να παρεξηγηθούν και να οδηγήσουν σε λανθασμένα συμπεράσματα.

Η διαφάνεια στο πλαίσιο του IACS, της Αρχής της σημαίας του πλοίου ή της Αρχής λιμενικού ελέγχου είναι άλλο θέμα. Για παράδειγμα, πλοία που υποχρεούνται στο Enhanced Survey Program διατηρούν επί του πλοίου, σύμφωνα με τις απαιτήσεις, πλήρη φάκελο με όλα τα στοιχεία στα οποία έχουν άμεση πρόσβαση και η Αρχή της σημαίας και η Αρχή του λιμένος.

Η επικρατούσα άποψη με αντικειμενικά κριτήρια είναι ότι μία ωφέλιμη μορφή διαφάνειας που είναι αναγκαία να αναπτυχθεί, αφορά τη μεγαλύτερη διαφάνεια στην εσωτερική λειτουργία των νηογνώμωνων. Τούτο θα επέτρεπε στον IACS και στα μέλη του να προβαίνουν σε καλύτερη διερεύνηση των αιτιών ενός σοβαρού ναυτικού ατυχήματος. Μεγαλύτερη διαφάνεια εντός του IACS θα μπορούσε να συντελέσει σ' ένα σύστημα έγκαιρης προειδοποίησης, που θα μπορούσε να αναπτυχθεί για τις περιπτώσεις όπου ένας συγκεκριμένος τύπος ή κατηγορία πλοίων παρουσιάζει ιστορικό επαναλαμβανόμενων κατασκευαστικών προβλημάτων.

Θα ήταν ευτυχές για την προαγωγή της ναυτικής ασφάλειας και την απρόσκοπτη λειτουργία της ναυτιλιακής βιομηχανίας αν οι διατάξεις περί διαφάνειας που προωθεί η Ευρωπαϊκή Ένωση και θα εφαρμοσθούν από τα κράτη-μέλη και τους νηογνώμονες, ελάμβαναν υπ' όψιν τις ανωτέρω παρατηρήσεις.

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



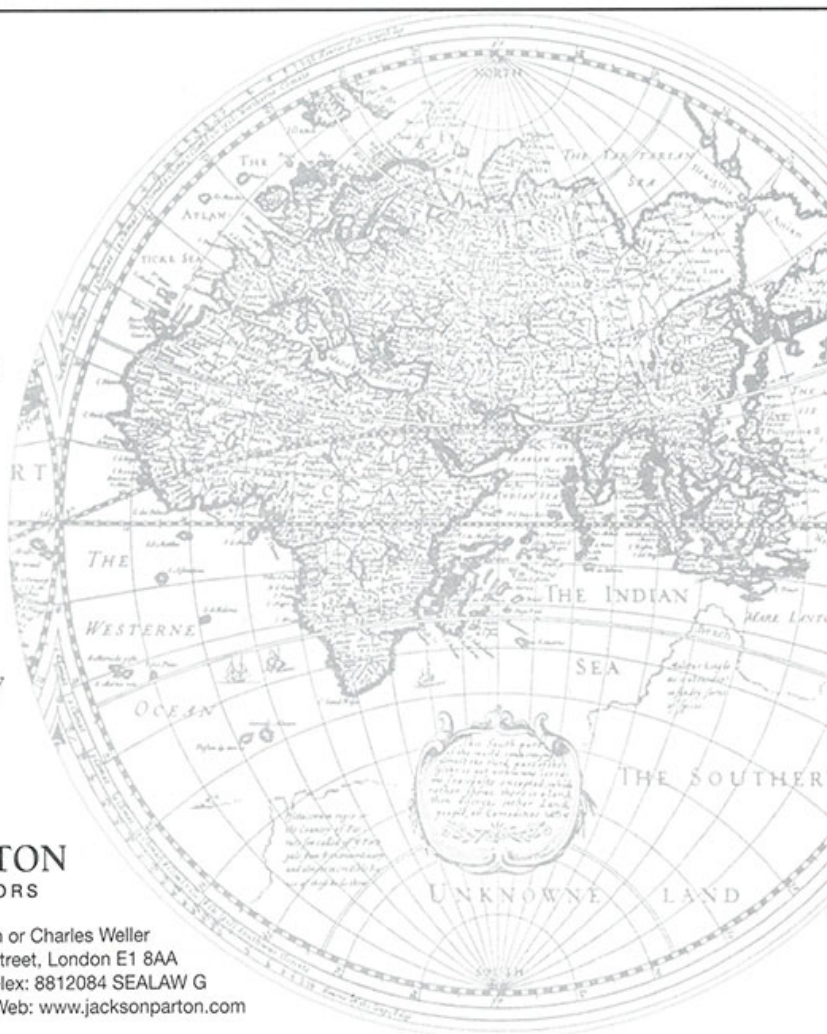
JACKSON PARTON
SHIPPING SOLICITORS

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



Υπάρχουν και αξιόλογοι

ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ

ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ: Είναι γνωστό ότι πρόκειται για αρχαία ελληνική λέξη, σύνθετη από το ναυς= πλοίο-ναυπήγημα και από το γνώμων= ο έχων γνώμη για κάτι. Άρα νηογνώμων= ο έχων επί των πλοίων.

Αλήθεια, πόσοι και ποιοι από τους σημερινούς νηογνώμονες έχουν γνώμη; Πόσοι και ποιοι από αυτούς έχουν γνώση για να μπορούν να έχουν και γνώμη; Όλα αυτά τα αναφέρω διότι γνωρίζουμε ότι στην εποχή μας πλήθος «νηογνώμωνων» και «ειδικών» έχουν κατακλύσει τη ναυτιλία και μην κρυβόμαστε, μας έχουν βάλει σε μπελάδες, ειδικά από τις τριτοκοσμικές χώρες που ακόμα και ο εντοπισμός τους στο χάρτη είναι προβληματικός. Χωρίς ιστορία, χωρίς υποδομή, χωρίς πείρα, θεώρησαν ότι ο χώρος προσφέρεται -τουλάχιστον- έτσι νομίζουν- για εύκολο και γρήγορο πλουτισμό. Βεβαίως, η μεγάλη ναυτική κοινότητα διεθνώς τους έχει κλείσει την πόρτα, τους έχει αποκλείσει, τους έχει αποβάλει. Πάντα όμως κάποιοι καταφέρνουν να ξεφύγουν και κάνουν τη ζημιά. Οι νηογνώμονες που έχουν καταξιωθεί στη συνείδηση όλων μας και είναι γνωστοί στη ναυτιλία, πρέπει να συμβάλλουν στον ολοκληρωτικό αποκλεισμό αυτών που νομίζουν ότι στο σκοπό του άκρατου κέρδους μπορούν να ασχημονούν.

Θεωρώ ότι οι έλεγχοι είναι αποτελεσματικοί και καλό θα είναι να μην παρασύρονται από άληθους παράγοντες και στην προσπάθειά τους αυτή, δημιουργούν περισσότερα προβλήματα και δυσλειτουργίες.

Να παραμείνουν πραγματικά third parties body, ώστε με τους ελέγχους τους, περιοδικούς ή έκτακτους, να διασφαλίζουν αυτό που τα άληθα parties, πλοιοκτήτες από τη μια και ασφαλιστές - φορτωτές κτλ. από την άλλη, επιδιώκουν και απαιτούν: την καλή κατάσταση του πλοίου που θα διασφαλίζει την ασφαλή μεταφορά των αγαθών, την ασφάλεια των επιβαίνοντων και αυτού του ιδίου του σκάφους.

Δεν πρέπει να παρασύρονται από τον άκρατο και αθέμιτο ανταγωνισμό που η σημερινή εποχή, εποχή του γιγαντισμού και της παγκοσμιοποίησης επιβάλλει, επικοινωνιακά μοντέλα που ορίζουν ότι όσο πιο μεγάλος είναι ο αριθμός, στην προκειμένη περίπτωση των πλοίων, τόσο πιο έγκυρος είναι και ο νηογνώμων.

Στην αρχή είπαμε ότι πρόκειται για αρχαία ελληνική λέξη. Όμως, αρχαία ελληνικό είναι και το «οὐκ ἐν τῷ πολλῷ...». Πρέπει λοιπόν ο ανταγωνισμός να περιοριστεί αποκλειστικά και μόνον στην ποιότητα των υπηρεσιών που θα διασφαλί-

**Του Ευάγγελου Κούζιλου,
προέδρου της
Πανελληνίας Ένωσης Πλοιάρχων
Εμπορικού Ναυτικού**

ζουν την ανεξαρτησία, την ασφάλεια και την προσπάθεια για περαιτέρω ανάπτυξη.

Η διατήρηση δε του status, ότι πρόκειται για μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα οργανισμούς, πρέπει να διαφυλαχτεί ως κόρη οφθαλμού. Το μέλημά τους να είναι ο αυστηρός έλεγχος και η έρευνα που θα φέρει καλύτερα αποτελέσματα.

Η συνεργασία των νηογνώμωνων μεταξύ τους πρέπει να είναι στον υψηλότερο βαθμό, οι κανόνες και οι κανονισμοί αποδεκτοί από όλους. Αυτό σε ένα μεγάλο βαθμό επικρατεί σήμερα αλλήλ η άκρως απαιτητική εποχή μας και οι τεχνολογικές ανάγκες και εξελίξεις απαιτούν περισσότερη συνεργασία.

Είναι ξεκάθαρο ότι αναφέρομαι στους νηογνώμονες που έχουν καθιερωθεί στην παγκόσμια ναυτική κοινότητα και η οποία στο τέλος είναι αυτή που θα αποφασίζει ποιους θα διατηρήσει και ποιους θα απορρίψει. Οι νηογνώμονες ως third party bodies πρέπει να διατηρήσουν την ανεξαρτησία τους, την αυτονομία τους και την οικονομική τους αυτάρκεια, διότι τότε μόνο θα αποφύγουν την καθοιωνόμενη τρόπο εμπλοκή τους σε διαδικασίες ξένες προς το σκοπό τους, που δεν είναι άλλος από την παροχή υψηλών υπηρεσιών, είτε προς τους πλοιοκτήτες είτε προς τους ασφαλιστές - φορτωτές - ναυτιωτές.

Δεδομένου ότι και τα τρία αυτά σώματα μιλούν την ίδια γλώσσα, τη γλώσσα της ναυτιλίας, με κατάλληλες διαδικασίες και συνεννοήσεις μπορούν να αποκρούσουν τις όποιες κατά καιρούς γραφειοκρατικές διαδικασίες ή μεθοδεύσεις που μόνο κακό και παρεξηγήσεις δημιουργ-

γούν. Η λειτουργία της ναυτιλίας, πολύχρονη και δοκιμασμένη σε πάρα πολλές καταστάσεις, δύσκολες και σκληρές κατά καιρούς, έχει αποδείξει ότι τέτοιου είδους τακτικές δεν τις δέχεται, δεν τις αντέχει, τις αποβάλλει σαν ξένο σώμα και έχει αποφασίσει οριστικά ότι γραφειοκράτες δεν έχουν θέση στην οικογένεια της ναυτιλίας.

Βέβαια, είναι κατανοητό ότι οι ρόλοι του καθενός είναι με σαφήνεια καθορισμένοι, το πεδίο δράσης επακριβώς οριοθετημένο και οι κανόνες του «παιχνιδιού» διαφανείς.

Η έναρξη εφαρμογής ISM είναι γνωστό ότι στα πρώτα του στάδια δημιουργήσε κάποια μικρά προβλήματα, γιατί ξέχωρα από πρακτικές που αφορούσαν καθαρά τεχνικά θέματα, είχε να κάνει και με θέματα κοινοτήτων. Γρήγορα όμως ξεπεράστηκαν και ήλθε σαν επιβεβαίωση του σημαντικού και πολύ αναγκαίου ρόλου που ο νηογνώμων έχει «the neutral third party body».

Σαν επίλογο θα ήθελα να τονίσω ότι οι νηογνώμονες είναι ανεξάρτητοι και ουδέτεροι και έτσι πρέπει να παραμείνουν. Είναι το μόνο μέσο, μπορώ να πω, βάσει του οποίου η ναυτιλιακή κοινότητα καθορίζεται και ελέγχεται η λειτουργία της, προγραμματίζει την περαιτέρω πορεία και ανάπτυξή της, ελέγχει και διαπιστώνει την καλή συντήρηση, άρα και την ασφάλεια των πλοίων.

Η ικανότητά τους, δε, να λειτουργούν και να προσφέρουν σ' αυτόν το ρόλο, να ανταποκριθούν στα μελλοντικά σχέδια της ναυτιλίας, μαζί βεβαίως με το βαθμό της ειλικρίνειας που δείχνουν, είναι οι παράμετροι που θα καθορίζουν την αποδοχή ή την απόρριψή τους.



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

Τα «Ναυτικά Χρονικά» απευθύνθηκαν στους κορυφαίους νηογνώμονες, οι οποίοι και μας απάντησαν στο κάτωθι ερωτηματολόγιο:

1

Είναι αποτελεσματικότεροι σήμερα οι έλεγχοι;

2

Τι συντονισμός και συνεργασία υπάρχει μεταξύ σας;

3

Πώς αντιμετωπίζετε τα προβλήματα από την εφαρμογή του ISM Code;

4

Πώς ελέγχεται η αξιοπιστία σας;

5

Οι γραφειοκρατικές διαδικασίες στο όνομα της μεγαλύτερης ασφάλειας δημιουργούν τελικώς πρόβλημα στον εφοπλισμό;



ABS

Αντί απαντήσεων λάβαμε από τον Αμερικανικό Νηογνώμονα (ABS) την κοινή ανακοίνωση τριών νηογνώμωνων (American Bureau of Shipping, Det Norske Veritas, Lloyd's Register), την οποία και παραθέτουμε αυτούσια.

Οι τρεις νηογνώμονες ανακοίνωσαν ότι η εφαρμογή των εννιά εκ των δέκα κύριων πρωτοβουλιών που αφορούν την ασφάλεια και που ανακοινώθηκαν στις 15 Μαρτίου από τις ABS, DNV και LR, θα πραγματοποιηθεί βάσει προγράμματος την 1η Ιουλίου. Επίσης οριοθετήθηκε χρονοδιάγραμμα καθώς θεωρήθηκε επιτακτική η επιβεβαίωση της αξιοπιστίας του χώρου των νηογνώμωνων ως αποτελεσματικών αυτοδιαχειριζό-

μενων μηχανισμών της εμπορικής ναυτιλίας. Η συνεργασία και η αξιοπιστία που αναπτύχθηκε μεταξύ της διεύθυνσης και του προσωπικού των τριών αυτών οργανισμών, συνέβαλαν στην ταχεία προώθηση των πρωτοβουλιών. Όπως διαφάνηκε το Μάρτιο, η μόνη πρωτοβουλία που απαιτεί περισσότερο χρόνο εξαιτίας της πολυπλοκότητάς της, είναι η διαδικασία καθιέρωσης κοινών βασικών κριτηρίων σχεδιασμού, συμπεριλαμβανομένων των υδροδυναμικών φορτίων και των ορίων διάβρωσης για καθορισμένους τύπους πλοίων. Οι διαδικασίες έχουν ήδη δρομοποιηθεί, και η πρόοδος τους παρακολουθείται. Εξαρχής το επίμαχο θέμα της ναυτιλίας ήταν η πρόθεση ευθυγράμμισης της ISM με άλλους ελεγκτικούς μηχανισμούς ασφάλειας μέσω της έκδοσης πιστοποιητικών της SMC αναφορικά με τη κατηγορία του πλοίου. Στο συγκεκριμένο θέμα, είναι ευρύτατη η αντιπροσωπεία του ναυτιλιακού τομέα, ενώ και οι τρεις νηογνώμονες συμφωνούν πλήρως με τους υπεύθυνους ιδιοκτήτες ότι ο Κώδικας ISM μπορεί να αποτελέσει αποτελεσματικό μέσο ενίσχυσης της ασφάλειας και βελτίωσης της ποιότητας των λειτουργιών των πλοίων.

ων. Η εμπειρία των τελευταίων τριών ετών καταδεικνύει ότι το ισχύον σύστημα -κατά το οποίο επιτρέπεται μια περίοδος τριών ετών μεταξύ των ελέγχων- δεν παρέχει έναν αποτελεσματικό μηχανισμό ελέγχου σχετικά με τη διαχείριση της συντήρησης πλοίου.

Επιπροσθέτως, από τις λιμενικές αρχές υπήρξαν πολλές απαγορεύσεις απόπλου πλοίων που έχουν πιστοποιηθεί από έναν νηογνώμονα, ενώ κατέχουν ένα πιστοποιητικό SMC που έχει εκδοθεί από άλλο νηογνώμονα. Οι τρεις νηογνώμονες δεν απαιτούν όπως το πιστοποιητικό ISM να εκδίδεται από τον εντεταλμένο νηογνώμονα και οι ιδιοκτήτες θα έχουν την ελευθερία να επιλέξουν τον επιθεωρητή του ISM, αλλά όμως οι τρεις νηογνώμονες δεν θα μπορούν να εκδώσουν πιστοποιητικά SMC για πλοία που δεν ανήκουν στη δικαιοδοσία τους, εκτός από συγκεκριμένες περιστάσεις που ανήκουν στις εταιρείες διαχείρισης.

Από την 1η Ιουλίου οι τρεις νηογνώμονες εφαρμόζουν από κοινού μια τριμερή πολιτική σχετικά με την έκδοση ISM Πιστοποιητικών Διαχείρισης της Ασφάλειας των Πλοίων (SMC). Όπως συμβουλεύουν τις φέρουσες τη σημαία χώρες, από αυτή την ημερομηνία κάθε ένας από τους τρεις νηογνώμονες θα αρνηθεί να εκδώσει πιστοποιητικά SMC σε πλοία που δεν ανήκουν στη δικαιοδοσία τους. Επίσης, από αυτή την ημερομηνία οι τρεις νηογνώμονες θα αρνούνται την ανανέωση πιστοποιητικών SMC μετά τη λήξη τους, έστω και πιστοποιητικών που είχαν εκδώσει παλαιότερα για πλοία που δεν πιστοποιήθηκαν από αυτόν τον νηογνώμονα. Υπάρχουν πολλοί στόλοι που κατά τη διαχείρισή τους ο ιδιοκτήτης ή ο πλοίαρχος χρησιμοποιούν ένα μόνο ελεγκτικό σώμα για το Έγγραφο Συμμόρφωσης της εταιρείας (DOC) καθώς και για τα πιστοποιητικά SMC για κάθε πλοίο του στόλου, αν και τα ίδια τα πλοία μπορεί να έχουν πιστοποιηθεί από διαφορετικούς νηογνώμονες. Οι τρεις νηογνώμονες αναγνωρίζουν ότι αυτή η προσέγγιση συμφωνεί απολύτως με το πνεύμα του Κώδικα και έχοντας υπόψη τους ότι στόχος είναι η σωστή διαχείριση της ασφάλειας, δεν υπάρχει πλεονέκτημα στην αποίτηση του χειριστή για τη μνημονοποίηση των ελεγκτικών διαδικασιών του στόλου. Συγκεκριμένα, με την προϋπόθεση ότι ο νηογνώμονας που εκδίδει τα πιστοποιητικά DOC και SMC πιστοποιεί επίσης ένα ελάχιστο 25 τοις εκατό των πλοίων, έχει συμφωνηθεί ότι θα επιτευχθεί μια επαρκής εποπτεία της διαχείρισης και της λειτουργίας ολόκληρου του στόλου μέσω του εμπλεκόμενου νηογνώμονα. Αυτή η ισορροπία παρέχει ένα κατάλληλο

δείγμα για τον νηογνώμονα ώστε να εκτιμήσει τόσο την αποτελεσματικότητα του συστήματος διαχείρισης όσο και την ποιότητα του στόλου.

Επιπρόσθετα των αλλαγών στις εσωτερικές διαδικασίες του ISM, οι τρεις νηογνώμονες συμφώνησαν επίσης να προτείνουν στο IMO, στα υπό την σημαία φέροντα κράτη και στο IACS, να αναθεωρήσουν την ισχύουσα περίοδο των δυόμιαι χρόνων μεταξύ των ελέγχων. Το IMO είναι το μόνο σώμα που έχει τη δικαιοδοσία να επανεξετάσει την αποτελεσματικότητα του Κώδικα και αν είναι απαραίτητο, να αποφασίσει για αλλαγές των κανονισμών. Οι τρεις νηογνώμονες θα παρέχουν στον γενικό γραμματέα μια έκθεση όπου θα αναφέρεται λεπτομερώς η εμπειρία τους ως επιθεωρητές του ISM από τον Ιούλιο του 1998, που εφαρμόστηκε ο Κώδικας και θα δείχνει ότι ένα συντομότερο διάστημα μεταξύ των επιθεωρήσεων κρίνεται απαραίτητο έτσι ώστε ο Κώδικας να εκπληρώσει τον απώτερο σκοπό του, εκείνον δηλαδή της βελτίωσης της ασφάλειας και της ποιότητας της ναυτιλίας με έναν πιο δίκαιο και πλέον ισόνομο τρόπο.

Οι εναπομείνουσες οκτώ πρωτοβουλίες που θα υλοποιηθούν την 1η Ιουλίου είναι:

- Ένα κοινό σχέδιο για την αναγνώριση, τον προσδιορισμό και την επιθεώρηση των πλοίων που δεν συντηρούνται ικανοποιητικά στα χρονικά διαστήματα που μεσοδιαβούν μεταξύ των ελέγχων. Οι τρεις νηογνώμονες από κοινού συμφώνησαν στη βάση ενός συστήματος αξιολόγησης που θα βοηθήσει στην αναγνώριση των συγκεκριμένων πλοίων. Οι καθυστερημένοι έλεγχοι, οι συνθήκες πιστοποίησης καθώς και η λειτουργία των λιμενικών αρχών θεωρούνται μεταξύ άλλων παραγόντων θέματα κατάλληλα να συμπεριληφθούν. Ακόμα, επιτεύχθηκε συμφωνία για την πραγματοποίηση ενεργειών με στόχο την αναβάθμιση καθώς και για τα κριτήρια ανάκλησης της κατηγορίας όταν αυτό κρίνεται απαραίτητο.

- Ενίσχυση της Συμφωνίας TOCA.

Οι τρεις νηογνώμονες συμφώνησαν τριμερώς σε μια τροπολογία των διατάξεων IACS TOCA, που θα απαιτεί από τον ισχύοντα νηογνώμονα να αρνηθεί την ένταξη στην κατηγορία οποιουδήποτε πλοίου ηλικίας 15 ετών ή περισσότερο το οποίο εμφανίζει καθυστερημένους ελέγχους, καθυστερημένες συστάσεις ή καθυστερημένες συνθήκες πιστοποίησης μέχρι την περίοδο που γι' αυτά ήταν αρμόδιος ο προηγούμενος νηογνώμονας.

- Εισαγωγή ενός Συστήματος Έγκρισης Προειδοποίησης (EWS) για την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ αδειωτών πλοίων.

Συμφωνήθηκε να επεκταθεί σημαντικά η διαδικασία IACS για αναφορές περιπτώσεων ανεπάρκειας με την προσθήκη της λεπτομερούς διαδικασίας της «Πρώιμης Προειδοποίησης», με την οποία λεπτομερείς πληροφορίες θα διαβιβάζονται σε πλοία με σοβαρή βλάβη στο κύτος ή πυρκαγιά/έκρηξη στο μηχανοστάσιο. Η διαδικασία επιτρέπει τη γρήγορη αναγνώριση των αδειωτών πλοίων, δίνει λεπτομέρειες για πιθανές περαιτέρω ενέργειες στα αδειωτά πλοία και προσφέρει ευρύτερες διαδικασίες ενημέρωσης που μπορεί να αφορούν αλλαγές στις διαδικασίες επιθεώρησης ή κανονισμούς.

- Απατούνται δύο επιθεωρητές που θα επιμελούνται τις επιθεωρήσεις ESP.

Από την 1η Ιουλίου, οι τρεις νηογνώμονες θα εφαρμόσουν τις υπάρχουσες διαδικασίες IACS σε πλοία μήκους 100 μέτρων ή και περισσότερο παρά του χαμηλότερου ορίου IACS των 20.000 dwt.

- Συνεργασία αναφορικά με τη χρήση αποκλειστικών εμπειρογνομόνων και εισαγωγή κοινών προτύπων για την εκπαίδευση και την κατάρτιση των επιθεωρητών.

- Εναρμόνιση των Προγραμμάτων Αξιολόγησης της Κατάστασης (CAP). Οι τρεις νηογνώμονες συμφώνησαν ως προς το σημαντικό ζήτημα ενός κοινού συστήματος αξιολόγησης, που θα προσφέρει μεγαλύτερη βεβαιότητα και σαφήνεια στους χρήστες του Προγράμματος Αξιολόγησης της Κατάστασης.

- Επαύξηση της διαφάνειας πληροφοριών. Οι ABS, LR και DNV συμφώνησαν να εντάξουν στις ιστοσελίδες τους, η κάθε μία ξεχωριστά, ένα σημαντικό αριθμό εξειδικευμένων πληροφοριών που αφορούν τα πλοία. Αυτό θα είναι επιπρόσθετο στους καταλόγους που έχουν εκδοθεί πρόσφατα για την ανάκληση της κατηγορίας, άρσεις και ακυρώσεις, και θα περιλαμβάνουν θέματα όπως λεπτομέρειες έρευνας, εκκρεμώσεις συστάσεις και όρους κατηγορίας. Το πλέον σημαντικό είναι ότι οι τρεις νηογνώμονες ξεκίνησαν διάλογο με όσους κλάδους της ναυτιλίας εξέφρασαν την υποστήριξή τους όσον αφορά το βαθμό διαφάνειας και επέκτασης της συγκεκριμένης πρωτοβουλίας.

- Πληροφορίες γι' αυτές τις πρωτοβουλίες παρουσιάστηκαν στην πρόσφατη συνάντηση του Συμβουλίου IACS στο Τόκιο. Οι τρεις νηογνώμονες ικανοποιήθηκαν από το γεγονός ότι τα άλλα μέλη του IACS συμφώνησαν να επανεξετάσουν εκείνες τις προτάσεις που είναι δυνατόν να τεθούν σε εφαρμογή και να υιοθετηθούν από όλα τα μέλη της ένωσης.



GERMANISCHER LLOYD

1. Σίγουρα ναι. Η κατάρτιση και η συνεχής εκπαίδευση των επιθεωρητών εγγυώνται καλύτερους και αποτελεσματικότερους ελέγχους. Επίσης το γεγονός ότι από την 1η Ιανουαρίου 2001 χρησιμοποιούνται πλέον μόνον αποκλειστικοί (exclusive) επιθεωρητές, αυτό θα έχει αποτέλεσμα ακόμη πιο αποτελεσματικούς ελέγχους.

2. Οι νηογνώμονες-μέλη της Διεθνούς Ένωσης Νηογνώμωνων (IACS) ευρίσκονται σε συνεχή επαφή μέσα στο πλαίσιο του Οργανισμού, με αποτέλεσμα να υπάρχει πολύ καλός συντονισμός και συνεργασία μεταξύ

τους. Ήδη σε πολλά θέματα υπάρχουν κοινώς αποδεκτοί κανονισμοί οι οποίοι εφαρμόζονται από όλα τα μέλη του Οργανισμού με επιτυχία.

3. Κάποια προβλήματα παρουσιάστηκαν μόνο κατά την πρώτη περίοδο εφαρμογής του ISM (Ιούλιος 1998), λόγω του μικρού αριθμού επιθεωρητών που υπήρχαν εκείνη την περίοδο. Όλα, όμως, ξεπεράστηκαν χωρίς σημαντικές συνέπειες για τα πλοία. Αυτή τη στιγμή ο αριθμός των επιθεωρητών του ISM σε όλους τους νηογνώμονες έχει αυξηθεί σημαντικά και δεν υπάρχουν ιδιαίτερα προβλήματα. Πρόβλημα θα παρουσιαστεί μόνον εάν όλες οι εταιρείες και τα πλοία τους που πρέπει να πιστοποιηθούν για τη δεύτερη φάση (Ιούλιος 2002) καθυστερήσουν, με αποτέλεσμα η πληρότητα των επιθεωρήσεων να πρέπει να γίνει μέσα στους μήνες Μάιο και Ιούνιο του 2002. Σε μια τέτοια περίπτωση κατένας από τους νηογνώμονες δεν θα μπορέσει να ανταποκριθεί.

4. Οι νηογνώμονες-μέλη του IACS εφαρμόζουν ένα κοινό σύστημα διασφάλισης της ποιότητας των υπηρεσιών τους. Αυτό το σύστημα ελέγχεται σε ετήσια βάση από εξωτερικούς επιθεωρητές και τυχόν παραλείψεις ή λάθη καταγράφονται και διορθώνονται. Εξωτερικοί έλεγχοι γίνονται επίσης τακτικά και από διάφορες κρατικές υπηρεσίες, οι οποίες έχουν εξουσιοδοτήσει τον νηογνώμονα να εκτελεί ελέγχους εξ ονόματός των. Πέραν των εξωτερικών ελέγχων, ο νηογνώμονας ελέγχεται σε μόνιμη βάση μέσω εσωτερικών ελέγχων που διενεργούνται σε όλα τα γραφεία του ανά τον κόσμο. Η μόνιμη παρακολούθηση του επιπέδου ποιότητας όλων των υπηρεσιών διασφαλίζει και την αξιοπιστία του Οργανισμού. Επί πλέον, από τα αποτελέσματα των ελέγχων που γίνονται σε διάφορα λιμάνια από τις λιμενικές αρχές (Port State Control), διαφαίνεται σε κάποιο βαθμό και η αξιοπιστία του νηογνώμονα. Ως αποτέλεσμα των ελέγχων αυτών ο κάθε νηογνώμονας προσπαθεί για τη συνεχή βελτίωση των δικών του ελέγχων και υπηρεσιών.

5. Δεν υπάρχουν γραφειοκρατικές διαδικασίες. Υπάρχουν μόνο διαδικασίες για την ασφάλεια, τις οποίες κάποιοι δεν μπόρεσαν να κατανοήσουν σωστά και έχουν μετατρέψει κάποιες σωστές διαδικασίες που εφαρμόζονται στα πλοία σε γραφειοκρατία ρουτίνας με σκοπό την παραγωγή αρχείων. Αυτά είναι τ' αποτελέσματα λανθασμένης ερμηνείας διαφόρων απαιτήσεων του ISM.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΠΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ

1. Καθημερινά οι έλεγχοι γίνονται αποτελεσματικότεροι για το λόγο ότι όλοι οι ανεγνωρισμένοι νηογνώμονες έχουν αναπτύξει ένα σύστημα ποιότητας, το οποίο ελέγχεται από την Ευρωπαϊκή Ένωση και το οποίο καθορίζει και παρακολουθεί τα προσόντα των επιθεωρητών, την εκπαίδευσή τους και την απόδοσή τους. Επίσης η σχετική με την ασφάλεια των πλοίων και την αποφυγή της θαλάσσιας ρύπανσης νομοθεσία γίνεται, καθημερινά, περισσότερο λεπτομερής και ο επιθεωρητής έχει σαφέστερες οδηγίες οι οποίες τον βοηθούν στην εκτέλεση του έργου του.

2. Οι ανεγνωρισμένοι από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή νηογνώμονες, βάσει του άρθρου 15 της οδηγίας 94/57/ΕΚ «για τους κοινούς κανόνες και τα κριτήρια που πρέπει να πληρούν οι ανεγνωρισμένοι από την Ευρωπαϊκή Ένωση Οργανισμοί που εκτελούν επιθεωρήσεις πλοίων», υποχρεούνται να αλληλοσυμβουλευθούν περιοδικά, με στόχο την τήρηση και εφαρμογή ισοδύναμων ποιοτικών κριτηρίων. Στο πλαίσιο αυτό ο Ελληνικός Νηογνώμων πραγματοποιεί συσκέψεις με τη γενική γραμματεία του IACS τουλάχιστον δύο φορές το χρόνο και έχει ενσωματώσει στους κανονισμούς του τις «Ενοποιημένες Απαιτήσεις του IACS», ύστερα από σχετική άδεια. Επί πλέον, ο Ε.Ν. έχει συνάψει συμφωνίες ευρείας συνεργασίας και αμοιβαίας εκπροσώπησης σε επιθεωρήσεις με όλους σχεδόν τους μεγάλους διεθνείς νηογνώμονες και με πολλούς από αυτούς και για απονομή διπλής κλήσης σε πλοία.

3. Τα συνήθη προβλήματα που καθλούμεθα να αντιμετωπίσουμε μέσα από την εφαρμογή του Κώδικα εντοπίζονται (χωρίς να περιορίζονται) στα εξής:

α) Η μέχρι στιγμής εμπειρία έφερε στην επιφάνεια την αυξημένη ανάγκη εκπαίδευσης των στελεχών των γραφείων, των αξιωματικών των πλοίων, αλλιά και του κατώτερου πληρώματος. Το πρόβλημα αυτό οδήγησε σημαντικό αριθμό εταιρειών να προσαρμόσουν τον τρόπο λειτουργίας τους με τη φιλοσοφία της ασφαλούς διαχείρισης και να ακολουθήσουν τις διεθνείς συμβάσεις που αναφέρονται στα πρότυπα εκπαίδευσης των ναυτικών (STCW).

β) Σημαντικό πρόβλημα εμφανίστηκε στη διαδικασία συντήρησης πλοίων, το οποίο επιλύεται με την πρόσληψη ικανού και επιστημονικά καταρτισμένου προσωπικού για την υποστήριξη των πλοίων, αλλιά και την εφαρμογή νέων τεχνικών που αφορούν στη συντήρηση των πλοίων και στη διοίκηση της εταιρείας. Στο πλαίσιο αυτό ο ISM σίγουρα είχε θετικά αποτελέσματα και οι εταιρείες προστατεύουν τα συμφέροντά τους από λάθη, παραλείψεις κ.λπ.

γ) Δυσκολίες προσαρμογής παρατηρήθηκαν σε προσωπικές/οικογενειακές εταιρείες οι οποίες ήταν δύσκολο να πεισθούν για τα πλεονεκτήματα του ISM Code, αφού η εφαρμογή του απαιτούσε αλλαγή νοοτροπίας και τρόπου σκέψης, αλλιά και λόγω του μεγέθους και της οργάνωσής τους, ήταν εξ αντικείμενου δύσκολο η εφαρμογή του ISM Code από αυτές. Με την εφαρμογή, όμως, του Κώδικα αναθεώρησαν τις απόψεις τους και υιοθέτησαν τα θετικά αποτελέσματα που είχε αυτός στη διαχείριση και διοίκηση της εταιρείας. Πολλές από αυτές προχώρησαν ήδη σε συνεργασίες, προκειμένου να διευκολυνθούν στην εφαρμογή του Κώδικα.

δ) Προβλήματα παρουσιάστηκαν επίσης από την πλειονότητα ορισμένων συστημάτων

ασφαλούς διαχείρισης τα οποία προσπαθούμε να επιλύσουμε με τις αλλαγές, απλουστεύσεις και γενικά την τροποποίηση αυτών, για να είναι περισσότερο λειτουργικά και προσαρμοσμένα στις απαιτήσεις της εκάστοτε εταιρείας. Πρέπει να επισημάνουμε όμως ότι ακόμα και οι πλοιοκτήτες που αντιμετώπιζαν την εφαρμογή του ISM Code με σκεπτικισμό, σήμερα συμφωνούν ότι ο Κώδικας επέφερε σημαντικές βελτιώσεις στην ασφάλεια των πλοίων.

4. Η αξιοπιστία ενός νηογνώμονα αποτελεί το σημαντικότερο κεφάλαιο που διαθέτει, αφού δεν μπορεί να υπάρξει ως οργανισμός εάν τα πιστοποιητικά που εκδίδει δεν γίνονται αποδεκτά από τους εμπλεκόμενους με την ασφάλιση του πλοίου φορείς, τους ναυλωτές, τις τράπεζες, τις κρατικές αρχές και λοιπούς φορείς. Επομένως, ακόμα και αν δεν υπήρχαν τρόποι ελέγχου της αξιοπιστίας του, αποτελεί ζωτική ανάγκη για τον ίδιο να τη διασφαλίσει. Είναι όμως γνωστό ότι το πλοίο επιθεωρείται και από ένα σημαντικό αριθμό άλλων φορέων (κρατικές αρχές της σημαίας του, λιμενικές αρχές στις οποίες καταπλέει, επιθεωρητές των ναυλωτών του και των ασφαλιστών του κ.ά.) και τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων αυτών γίνονται γνωστά και δημοσιεύονται ακόμη και στο Διαδίκτυο με άμεση επίπτωση στην αξιοπιστία του νηογνώμονα.

5. Ο Κώδικας ISM αρχικά ξεκίνησε από την ανάγκη μεγάλων εταιρειών που ασχολούνταν αποκλειστικά με τη διαχείριση πλοίων να αναπτύξουν ένα αξιόπιστο σύστημα παρακολούθησής τους. Ήταν λοιπόν επόμενο αρχικά να οδηγήσει τις μικρές εταιρείες σε μια πρόσθετη γραφειοκρατική διαδικασία, η οποία συνεπαγόταν και υψηλό κόστος λειτουργίας των επιχειρήσεών τους.

Προβλήματα επίσης παρουσιάστηκαν και από την πολυπλοκότητα ορισμένων συστημάτων ασφαλούς διαχείρισης που υιοθέτησαν ορισμένες εταιρείες, κυρίως σε ό,τι αφορά τον έλεγχο που πρέπει να καλύπτει όλα τα σχέδια, εγχειρίδια, κανονισμούς, ναυτικές εκδόσεις, εκπαίδευση, διπλώματα, καταληλητικότητα των ναυτικών κ.λπ., κάτι που αποτελεί χωρίς αμφιβολία μια απαιτητική και χρονοβόρο διαδικασία.

Όμως, παρ' όλης αυτής της δυσκολίας εκτιμάται ότι σημειώθηκε πράγματι ένα θετικό βήμα όσον αφορά την καλύτερη οργάνωση των εταιρειών και την προσαρμογή τους σε μια φιλοσοφία ελέγχου, η οποία αντισταθμίζει το κόστος των πρόσθετων διαδικασιών μειώνοντας τις πιθανότητες πρόκλησης ναυτικών ατυχημάτων.





α 3.618 πλοία έφτασε ο ελληνόκτητος στόλος το 2001, σημειώνοντας αύξηση κατά 34 μονάδες σε σχέση με το περασμένο έτος και φέρνοντας την ελληνική εφοπλιστική κοινότητα για μία ακόμη χρονιά στις πρώτες θέσεις της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Τα παραπάνω περιλαμβάνονται μεταξύ άλλων στην ετήσια έκθεση του Greek Shipping Co-operation Committee, η οποία βασίστηκε στα στοιχεία του Lloyd's Register of Shipping, συντάχθηκε και δείχνει τους Έλληνες πλοιοκτήτες να ελέγχουν το 9,6% του παγκόσμιου στόλου από πλευράς αριθμού πλοίων και το 18,6% της χωρητικότητας διεθνώς.

Πιο συγκεκριμένα και σύμφωνα πάντα με την έρευνα του LRS, το Μάρτιο του τρέχοντος έτους τα ελληνικά συμφέροντα φαίνεται να ελέγχουν 3.618 πλοία διαφόρων κατηγοριών, συνολικής χωρητικότητας 168.434.370 dwt και 100.220.348 gt, στα οποία περιλαμβάνονται και 252 σκάφη με χωρητικότητα 13.759.778 gt που βρίσκονται στα βιβλία παραγγελιών. Από τα εν λόγω στοιχεία προκύπτει μία κλιμακωτή αύξηση τόσο του αριθμού των μονάδων όσο και της χωρητικότητας του ελληνόκτητου στόλου τα τελευταία 13 χρόνια.

Μείωση της ηλικίας

Αξίζει να σημειωθεί ότι όχι μόνον ο στόλος των Ελλήνων πλοιοκτητών αυξάνεται διαρκώς, αλλά και ότι ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων που περιέρχονται σε ελληνικά χέρια παρουσιάζει μία επίσης διαρκή μείωση.

Έτσι, ενώ το 2000 ήταν στα 20,3 έτη, πλέον έχει μειωθεί στα 20 έτη, τη στιγμή μάλιστα που η ηλικία του παγκόσμιου στόλου παρουσιάζει μικρή αύξηση και από τα 17,3 έτη που ήταν κατά μέσον όρο το 2000, έφτασε στα 17,5.

Ιδιαίτερης μνείας χρήζει το γεγονός ότι ένα εντυπωσιακό ποσοστό της τάξεως του 87% των πλοίων που ελέγχονται από την ελληνική εφοπλιστική κοινότητα είναι ταξινομημένα από νηογνώμονες-μέλη του

IACS. Πιο συγκεκριμένα, 848 πλοία βρίσκονται στον Lloyd's Register, 636 στον ABS, 457 στην Bureau Veritas, 436 στο DNV, 420 στο NK και 196 πλοία είναι ταξινομημένα στον GL.

Όπως αναφέρουν οι αναλυτές, η ηλικία του ελληνόκτητου στόλου αναμένεται να μειωθεί ακόμη περισσότερο, λόγω της επικείμενης απόσυρσης των δεξαμενοπλοίων μονού τοιχώματος.

ΑΥΞΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ & ΤΟΝΑΖ ΑΝΑ ΣΗΜΑΙΑ (Μάρτιος 2000-2001)

Country	No. of ships gained	Dw gained	Gt gained
Greece	51	6,818,957	3,994,258
Marshall Islands	32	2,982,607	1,696,643
Panama	11	2,337,730	1,277,590
Malta	7	3,057,798	1,893,969
Isle of Man*	6	630,912	331,660
Cayman Islands	5	249,010	155,958
Lebanon	4	67,059	44,287
St. Vincent & the Grenadines	5	329,589	147,170
Barbados	2	79,600	56,000
Georgia*	2	10,847	7,249
Russia*	2	11,635	13,260
U.K.	2	12,998	11,401
Antigua & Barbuda*	1	3,704	2,397
Gibraltar	1	96,117	54,962
Italy	1	1,900	77,600
Philippines	1	63,195	34,917
U.A.E.*	1	9,079	5,611

*There were no ships registered in these countries last year.

επιμέλεια: Γιώργος Φραγκούλης

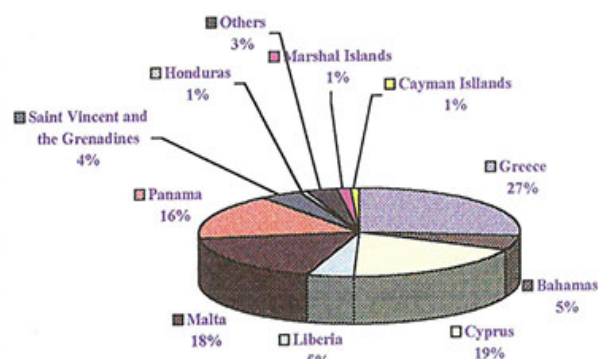
Κυρίαρχοι οι Έλληνες



ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ (1988-2001)

Date		Ships	Dw	Gt
March	1988	2,487	85,047,436	47,269,018
March	1989	2,428	81,928,296	45,554,419
February	1990	2,426	84,439,159	46,580,539
March	1991	2,454	87,102,785	47,906,852
March	1992	2,688	98,218,176	53,891,528
March	1993	2,749	103,958,104	56,918,268
March	1994	3,019	120,650,373	66,342,046
March	1995	3,142	126,128,352	71,666,943
March	1996	3,246	129,737,336	75,156,763
March	1997	3,204	127,782,567	74,982,110
February	1998	3,358	133,646,831	78,900,843
March	1999	3,424	139,255,184	83,454,890
March	2000	3,584	150,966,324	90,227,491
March	2001	3,618	168,434,370	100,220,348

ΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ ΠΟΥ ΠΡΟΤΙΜΟΥΝ ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ



Μετά το ελληνικό νηολόγιο με 960 πλοία χωρητικότητας 56.742.227 dwt, οι Έλληνες εφοπλιστές δείχνουν να προτιμούν την κυπριακή σημαία με 681 μονάδες 25.814.104 dwt. Στις προτιμήσεις των Ελλήνων ακολουθούν το νηολόγιο της Μάλτας όπου βρίσκονται εγγεγραμμένα 653 πλοία χωρητικότητας 29.436.351 dwt, ο Παναμάς με 590 πλοία 21.362.025 dwt, οι Μπαχάμες με 170 μονάδες και 11.434.271 dwt και ο Άγιος Βικέντιος με 156 πλοία συνολικής χωρητικότητας 2.676.280 dwt.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑ ΤΥΠΟ ΚΑΙ ΗΛΙΚΙΑ (Ελληνικές Μητρικές Εταιρείες)

Type	Ships	Tons Dw	Remarks
Oil Tankers	+63	+10,776,645	In addition to last year's increase of 8 ships of 3,139,627 dw.
Chemical & Products Tankers	+8	+1,643,777	In addition to last year's increase of 20 ships, 669,789 dw
Liquefied Gas Tankers	+2	+165,792	
Combination Carriers	-2	-270,758	In addition to last year's decrease of 4 ships of 687,149 dw.
Ore & Bulk Carriers	+46	+5,881,262	In addition to last year's increase of 103 ships of 7,635,822 dw.
Containers	+8	+453,673	In addition to last year's increase of 11 ships of 741,720 dw.
Other Cargo Ships	-89	-1,029,883	In contrast to last year's slight increase of 54775 dw
Passenger	+2		Last year + 17
Other Types	-4	-176,146	

ΜΕΙΩΣΗ ΠΛΟΙΩΝ & ΤΟΝΑΖ ΑΝΑ ΣΗΜΑΙΑ (Μάρτιος 2000-2001)

Country	No of ships lost	Dw	Gt
Cyprus	48	But gained 820,954	But gained 362,121
Liberia	12	-914,190	-518,615
Bahamas	11	But gained 1,114,198	But gained 606,953
Honduras	10	-55,094	-34,805
Belize	5	-85,606	-46,478
Cambodia	3	-66,908	-40,077
Luxembourg	2	-8,600	-98,000

ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΑ ΠΛΟΙΑ ΑΝΑ ΣΗΜΑΙΑ

FLAG	SHIPS	DEADWEIGHT	GROSS
ANTIGUA & BARRACUDA	1	3,704	2,397
BAHAMAS	191	9,949,679	5,964,282
BARBADOS	3	124,599	84,337
BELIZE	8	46,655	30,939
BERMUDA	2	109,924	65,094
BOLIVIA	1	3,750	2,426
CAMBODIA	7	150,508	93,934
CAYMAN ISLANDS	26	782,286	505,116
CYPRUS	681	25,814,104	15,698,965
ECUADOR	1	610	2,329
EGYPT	6	324,504	182,622
GEORGIA	2	10,847	7,249
GIBRALTAR	6	256,558	149,855
GREECE	960	56,742,227	33,526,790
HONDURAS	26	116,895	82,585
HONG KONG, CHINA	1	39,865	22,988
ISLE OF MAN	6	630,912	331,660
ITALY	2	8,600	107,600
LATVIA	2	13,390	13,935
LEBANON	12	291,037	178,427
LIBERIA	170	11,434,271	6,464,638
MALDIVE ISLANDS	1	3,577	2,898
MALTA	653	29,436,351	17,326,369
MARSHALL ISLANDS	53	6,804,958	3,683,498
MOROCCO	1	1,400	1,196
NETHERLANDS	1	2,500	24,500
NORWAY (NIS)	1	107,592	58,853
PANAMA	590	21,362,025	13,052,366
PHILIPPINES	5	163,949	92,239
PORTUGAL (MAR)	2	5,711	14,284
ROMANIA	1	5,037	4,699
RUSSIA	2	11,635	13,260
SAIN VINCENT & THE GRANADINES	156	2,676,280	1,651,016
SAO TOME & PRINCEPE	1	2,936	2,663
SINGAPORE	9	723,830	539,925
SYRIA	2	12,910	8,185
U.A.E. (DUBAI)	1	9,079	5,611
UKRAINE	1	1,670	1,573
UNITED KINGDOM	9	35,101	41,541
UNKNOWN	12	136,188	87,061
URUGUAY	1	2,823	5,945
VANUATU	1	69,668	37,222
WALLIS & FUTUNA ISLANDS	1	4,225	47,276
TOTAL	3,618	168,434,370	100,220,348

SOURCE: LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING, (MIPG/PPMS)

ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΑ ΤΥΠΟ ΚΑΙ ΗΛΙΚΙΑ
ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

Type of Ship	% Per Number of Ships 2001	% Per Number of Ships 2000	% Per Total dw 2001	% Per Total Dw 2000
--------------	-------------------------------	-------------------------------	------------------------	------------------------

Oil Tankers	18.4	16.2	23.00	19.7
-------------	------	------	-------	------

Chemical & Products				
---------------------	--	--	--	--

Tankers	9.8	9.8	19.1	18.1
---------	-----	-----	------	------

Liquid Gas	4.4	4.4	5.1	4.7
------------	-----	-----	-----	-----

Combination				
-------------	--	--	--	--

Carriers	15.3	15.5	17.3	17.5
----------	------	------	------	------

Ore & Bulk				
------------	--	--	--	--

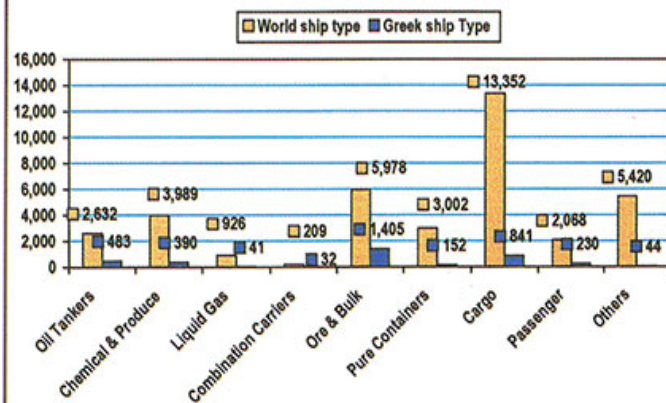
Carriers	23.5	23.2	23.8	22.7
----------	------	------	------	------

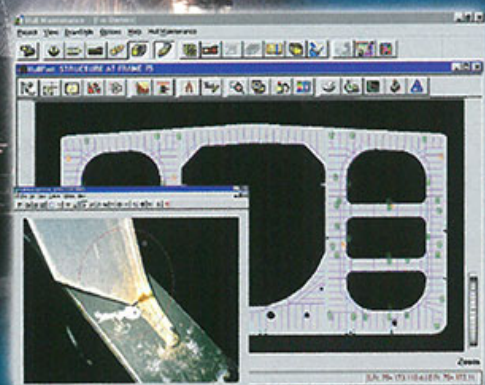
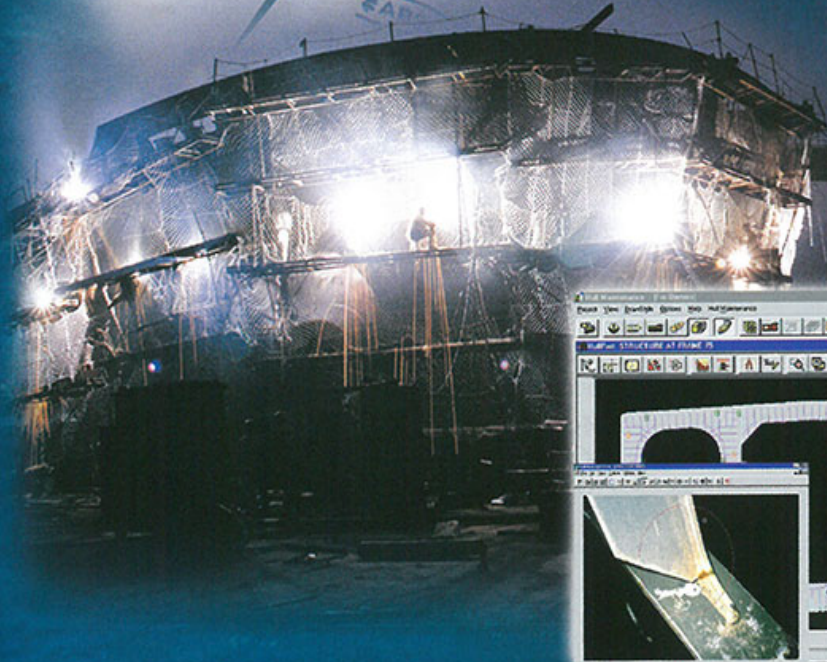
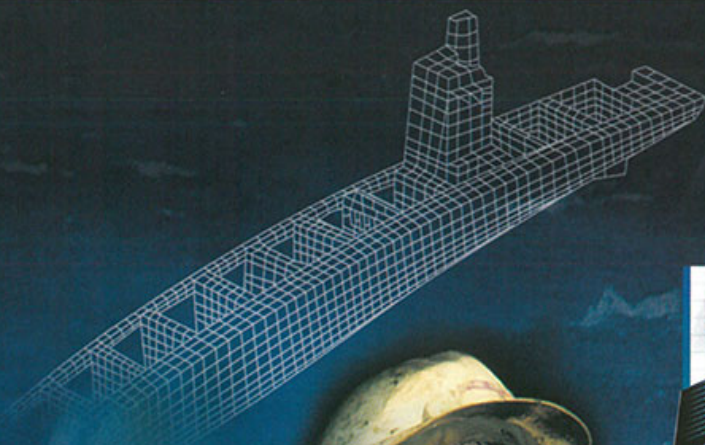
Containers	5.1	5.3	5.5	5.7
------------	-----	-----	-----	-----

Other Cargo				
-------------	--	--	--	--

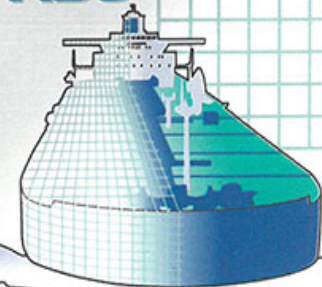
Ships	6.3	6.9	8.9	9.8
-------	-----	-----	-----	-----

Passenger	11.1	11.2	GT 10.8	GT 11.4
-----------	------	------	---------	---------

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΣ ΣΤΟΛΟΣ
ΑΝΑ ΤΥΠΟ ΠΛΟΙΟΥ



ABS



SAFESHIP™

ABS

SAFEHULL®



SAFENET.

**CONSTRUCTION
MONITORING**

ABSolutely the Best

Contact Your Local ABS Office

www.eagle.org

Setting Standards of Excellence in Marine Classification

Αναλλοίωτα τα χαρακτηριστικά της αγοράς

Φθάσαμε, αισίως, στα μέσα της φετινής χρονιάς και η εικόνα που παρουσιάζει η αγορά διατηρεί αναλλοίωτα τα χαρακτηριστικά των τελευταίων μηνών.

Τα δεξαμενόπλοια και τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων παραμένουν σε υψηλά επίπεδα, τόσο από πλευράς ναυλώσεων όσο και από πλευράς αγοραπωλησιών. Είναι χαρακτηριστική σε συγκεκριμένες περιπτώσεις η έλλειψη προσφερόμενου τονάζ η οποία οδηγεί σε μεγαλύτερη άνοδο τις τιμές, ακόμα και για υπερήλικες μονάδες.

Ο χώρος ο οποίος κεντρίζει το ενδιαφέρον από πλευράς πιθανών εξελίξεων είναι αυτός των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου. Με τη ναυλαγορά να κινείται πτωτικά, κατά την περίοδο που αναλύουμε, η συνολική πορεία των δεικτών από τις αρχές του έτους παρουσιάζει απώλειες κατά 9,7% για τον BDI και 17% και 9,42% γι' αυτούς των Panamax και Capes αντίστοιχα. Μόνον ο δείκτης των Handymax παρουσιάζει άνοδο περίπου κατά 2%.

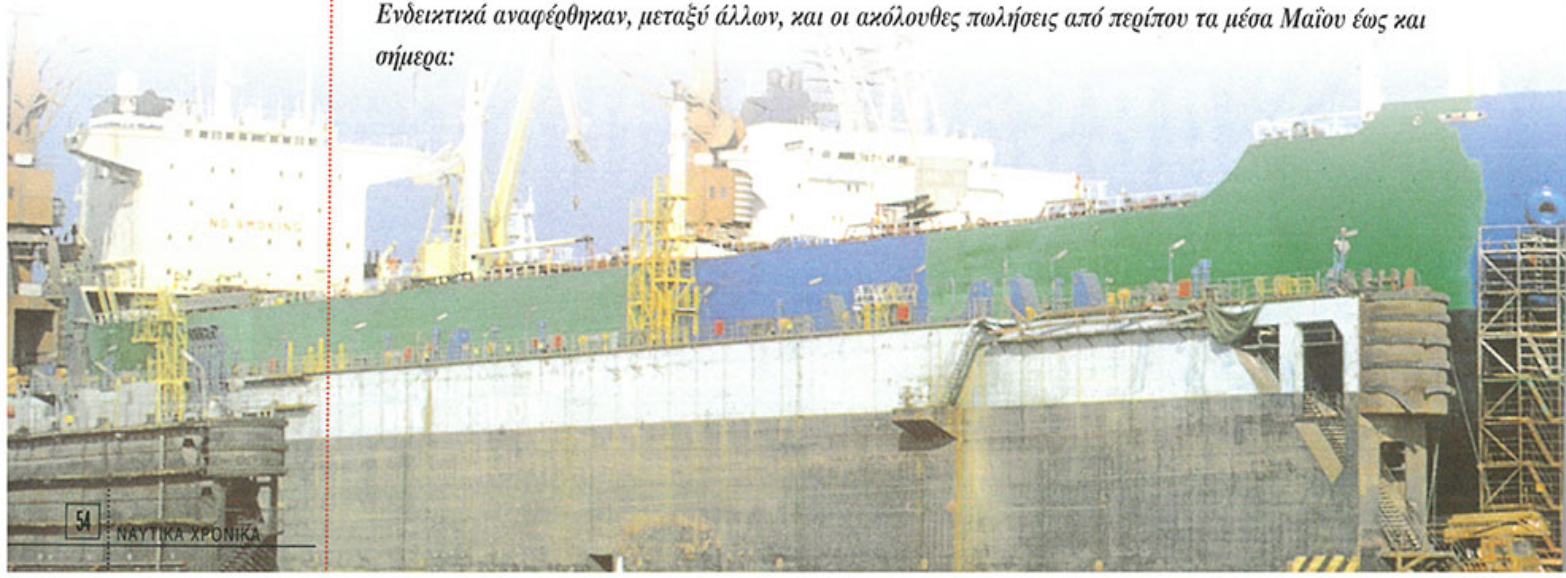
Οι τιμές των μεταχειρισμένων, από την άλλη, εμφανίζονται αποδυναμωμένες αλλά σίγουρα όχι όσο θα ήθελαν οι υποψήφιοι αγοραστές, οι οποίοι σε πολλές περιπτώσεις προσπαθούν να αγοράσουν σε επίπεδα όπως πιστεύουν ότι αυτά θα διαμορφωθούν στο άμεσο μέλλον - σίγουρα όμως πολύ χαμηλότερα από τις ιδέες των πωλητών.

Αποτέλεσμα είναι μια στασιμότητα στο χώρο των αγοραπωλησιών, η οποία, εάν δεν αλλάξουν οι συνθήκες, θα συνεχιστεί για το προσεχές διάστημα καθώς πολλοί είναι αυτοί που θα επιλέξουν στάση αναμονής εν όψει των μηνών του καλοκαιριού.

Τέλος, η πτώση της ζήτησης από την πλευρά του Μπανγκλαντές, η οποία είχε αποτέλεσμα και αρκετές επαναδιαπραγματεύσεις από πλευράς αγοραστών, οδήγησε σε αναμενόμενη υπερπροσφορά προς τις παραλίες της Ινδίας. Το γεγονός αυτό συνεπάγεται μια πτώση των τιμών για διαλύσεις πλοίων κατά την περίοδο.

Περισσότερες εξελίξεις αναμένονται τις προσεχείς εβδομάδες με την ανάμιξη στο χώρο και του Πακιστάν, καθώς επίσης και με τον αυξημένο αριθμό δεξαμενόπλοιων που πολλοί υπολογίζουν ότι θα καταλήξουν στα διαλυτήρια.

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



BULK CARRIERS

NAME	D.W.T.	DATE BUILT	PLACE BUILT	GEAR	PRICE SOLD US\$	BUYERS
SAC HUELVA	5,645	1972	SPAIN	CR 2 X 10 TS	Region 300,000 "as is" in damaged condition basis	TURKISH BUYERS
JOSE MARIA	6,234	1977	SPAIN	TEU: 122	Region 500,000	UNDISCLOSED
BALTIC CONFIDENCE	17,686	1979	JAPAN	DR 4 X 25 TS	1,500,000 including 18 months t/c back at \$ 5,000/day	MILLENNIUM SEACARRIERS
PATROCLUS	21,348	1981	JAPAN	CR 3 X 25 TS, DR 1 X 25 TS	2,650,000	UNDISCLOSED
CIDO PACIFIC	22,202	1986	JAPAN	CR 4 X 25 TS	5,000,000	FIRODI SHIPPING
MICHELLE	23,509	1985	JAPAN	CR 2 X 26 TS, DR 2 X 25 TS	Region 4,500,000	GREEK BUYERS
ALEKSANDER KOLMPERE	24,105	1987	BULGARIA	-	EN BLOC	GREEK BUYERS
GUSTAV SULE	24,150	1986	BULGARIA	-	Region 6,750,000	GREEK BUYERS
MATROSE	25,569	1983	BULGARIA	CR 4 X 16 TS	Region 3,000,000	GREEK BUYERS
CLIPPER MUSTANG	26,536	1985	JAPAN	CR 4 X 25 TS	Region 4,750,000	UNDISCLOSED
MILLENNIUM DAWN	26,563	1985	JAPAN	CR 4 X 30 TS	4,500,000 including 2 years t/c attached	UNDISCLOSED
FORTUNA AFRICA	30,650	1983	U.K.	TEU: 168, CR 4 X 25 TS	3,500,000 including 5 years t/c back at region \$6,000/day	UNDISCLOSED
MED PRIDE	31,107	1984	YUGOSLAVIA	TEU: 570, CR 3 X 22 TS	Region 4,300,000	N.Y. BASED GREEKS
LAKE GEORGE	33,150	1983	POLAND	CR 4 X 25 TS	Region 3,500,000	GREEK BUYERS
SINCERE APOLLO	38,033	1984	JAPAN	CR 4 X 25 TS	5,200,000	CHINESE BUYERS
ZORES	61,131	1977	JAPAN	-	Region 2,800,000 including 2 years t/c attached at rgn \$ 7,500/d	BULKA STANSHIPS
LEADER A II	64,861	1983	RUMANIA	-	Undisclosed on "as is/where lies" basis in damaged condition with delivery Piraeus	UNDISCLOSED
AMARANTOS	64,954	1980	JAPAN	-	Region 4,200,000	ENERAL MARITIME, GREECE
OCEAN VIOLET	69,053	1996	JAPAN	-	Region 14,600,000	ALKYON
AKRA TAINARON	69,668	1989	JAPAN	-	Region 9,000,000	GREEK BUYERS
FLORAL DEIGO	71,122	1995	JAPAN	-	Region 14,000,000	GREAT EASTERN
ROMANDIE	75,460	1994	DENMARK	-	Region 14,750,000	UNDISCLOSED
EL PAMPERO	75,485	1982	BRAZIL	-	Region 4,150,000	LONDON GREEKS
IGUAZU	75,485	1983	BRAZIL	-	Low 5,200,000	COSCO
PACIFIC RESOURCE	141,475	1981	JAPAN	-	Region 7,500,000	MARMARAS
ROYAL ETERNITY	151,053	1995	JAPAN	-	23,500,000	COECLERICI
ROYAL EXCELSIOR	151,053	1995	JAPAN	-	Undisclosed Price	GREEK BUYERS
YANGTZE ORE	171,120	1999	KOREA	-	Region 36,000,000	BOCIMAR
PROSPER VENTURE	171,306	1985	JAPAN	-	Region 12,000,000 including 2 years t/c attached at \$ 14,500/day	OCEANBULK
BRITISH STEEL	173,028	1984	U.K.	-	Region 11,550,000	TRANSMED

TANKERS

NAME	D.W.T.	DATE BUILT	PLACE BUILT	FEATURES	PRICE SOLD US\$	BUYERS
BUENA BRISA	1,042	1989	JAPAN	LPG	Undisclosed	PETROVIETNAM
STAPAFELL	2,038	1979	GERMANY	-	Region 1,200,000	BUYERS BASED IN ECUADOR
EVERDINA	3,043	1981	JAPAN	LPG	1,500,000	THAILAND BUYERS
TENKEI	6,720	1986	JAPAN	Chemical	3,000,000	KOREAN BUYERS
ECE K.	7,132	1977	NORWAY	Chemical	Region 1,400,000	INDIAN BUYERS
OCEAN DAWN	7,897	1977	JAPAN	-	Close to 1,000,000	UNDISCLOSED
HOWA	8,001	1991	JAPAN	Chemical	Region 7,200,000	SINOPEC
ALAM KEMBONG	9,389	1985	JAPAN	Chemical	Excess 4,000,000	UNDISCLOSED
EUPLECTA	31,374	1980	JAPAN	-	4,450,000	GLORY SHIP SHIP MANAGEMENT
SEAMERIT	32,093	1976	SWEDEN	-	Region 1,800,000	EUROPEAN BUYERS
ALPINE	32,229	1974	NORWAY	-	Region 2,500,000	UNDISCLOSED
BANDAR AYU	36,345	1993	JAPAN	-	EN BLOC	OMI
TANDJUNG AYU	36,406	1993	JAPAN	-	Region 43,500,000 with 4 years t/c arrangements	OMI
SEAEXPLORER	39,857	1976	CANADA	-	2,200,000	NIGERIAN BUYERS
AMBER LADY	46,869	1985	POLAND	-	Region 12,000,000	AVIN
ALAM BELIA	47,225	1998	JAPAN	-	EN BLOC	FINAVAL
ALAM BERKAT	47,236	1998	JAPAN	-	29,000,000 each	FINAVAL
MINERVA	61,685	1984	JAPAN	-	EN BLOC	DRYTANK
ANDROMEDA	63,953	1984	JAPAN	-	Region 25,000,000	DRYTANK
SEA NAVARIN	64,900	1977	DENMARK	Product	Region 2,870,000	UNDISCLOSED BUYERS
PANOIL	70,637	1981	JAPAN	-	Region 5,500,000	ITALIAN BUYERS
JANE STOVE	141,754	1976	JAPAN	-	Region 5,000,000	UNDISCLOSED
FRONT ARCHER	153,000	1999	KOREA	-	62,000,000	PETROBRAS
LOIRE	153,000	2000	KOREA	-	63,500,000	PETROBRAS
T.Y. DRACO	240,401	1988	JAPAN	-	27,000,000	ANGELIKOISSIS GROUP
MOSCLIFF	256,712	1974	GERMANY	Chemical	Region 12,000,000 for a FPSO project	UNDISCLOSED
MOSOCEAN	256,715	1974	GERMANY	-	Region 12,000,000 for a FPSO project	UNDISCLOSED
BERGE KYOTO	296,000	2001	JAPAN	-	83,000,000	GULF MANAGEMENT

DEMOLITION

NAME	TYPE	D.W.T.	DATE BUILT	PLACE BUILT	PRICE US\$/LDT	BUYERS
AGIASOFIA	BULKER	36,164	1976	JAPAN	164	CHINA
MELOI	BULKER	41,035	1976	JAPAN	164	CHINA
AGHIOS MINAS	BULKER	41,261	1971	DENMARK	178	INDIA
EUROBULKER VI	BULKER	53,489	1971	SPAIN	Region 140	INDIA
PESSADA	BULKER	103,307	1977	POLAND	Region 165	CHINA
NONGKHAI NAVEE	TWEEN	16,044	1976	JAPAN	189	INDIA
PIONEER SKY	TWEEN	17,365	1981	RUMANIA	48 "as is" basis Venice in damaged condition	VENICE
CYBORG	TWEEN	20,435	1983	POLAND	Region 171	INDIA
TAMATI KI	TWEEN	21,180	1980	U.K.	Region 197 including 800 tons bunkers	BANGLADESH
ACHILLES	SD 14/15	14,800	1976	BRAZIL	182	BANGLADESH
CAPT ANTONIS	FREEDOM	15,080	1977	JAPAN	Region 185	BANGLADESH
CANMAR VENTURE	CONTAINER	16,963	1971	U.K.	182	INDIA
FOREST ATLANTIC	RO/RO	7,254	1973	NORWAY	168	INDIA
RAILSHIP I	RO/RO	8,970	1975	GERMANY	134	UNKNOWN BREAKERS
ATHENIAN FAITH	TANKER	107,245	1978	BULGARIA	194	BANGLADESH
ASIAN ENERGY	PRODUCT	229,945	1976	JAPAN	185	UNKNOWN BREAKERS
KARTIKA AYU	TANKER	268,038	1978	KOREA	195	BANGLADESH
ONCE	TANKER	269,919	1976	JAPAN	170	CHINA
CONCORDIA I	TANKER	337,700	1977	DENMARK	Region 195	BANGLADESH
TINA	TANKER	355,023	1976	SWEDEN	193	BANGLADESH
MIRA STAR	TANKER	423,642	1975	JAPAN	185	UNKNOWN BREAKERS

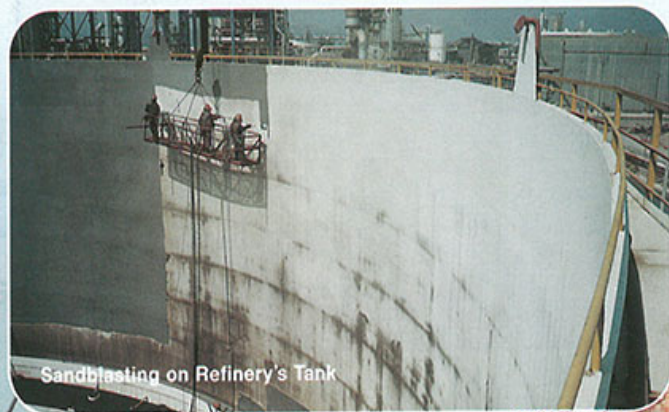
A Zisimopoulos & CO.

Since 1978

MARINE & INDUSTRIAL

SANDBLASTING - HYDROBLASTING - PAINTING - CLEANING

The specialists of protection on Metal Surfaces!



More than 55 operators for Sandblasting & Hydroblasting!



Accredited by the RSA



CERTIFICATE NUMBER 15376

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

TWEENDECKERS/MPPs/CONTAINERS

NAME	TYPE	D.W.T.	DATE BUILT	PLACE BUILT	GEAR/T.E.U.	PRICE SOLD US\$	BUYERS
JUBILANT	B/C WITH CAR DECKS	61,342	1985	JAPAN	CR 1 X 30 TS CR 2 X 25 TS CR 1 X 15 TS	Region 6-6,500,000	TRANSMED
BUNGA DAHLIA	CONTAINER	5,362	1979	JAPAN	TEU: 196 CR 1 X 35 TS CR 1 X 25 TS	Undisclosed	UNDISCLOSED
BUNGA PENAGA	CONTAINER	5,362	1979	JAPAN	TEU: 196 CR 1 X 35 TS CR 1 X 25 TS	Undisclosed	UNDISCLOSED
MAERSK ZANZIBAR	CONTAINER	10,730	1995	JAPAN	TEU: 826 CR 2 X 37 TS	Region 13,600,000	GERMAN BUYERS
SEABOXER	CONTAINER	24,046	1994	JAPAN	TEU: 1,552 CR 2 X 40 TS	16,400,000	GERMAN BUYERS
CCNI ANTARCTICOI	CONTAINER	22,900	1996	POLAND	TEU: 1,726 CR 3 X 40 TS	EN BLOC	UNDISCLOSED
APL CHILE	CONTAINER	28,351	1997	JAPAN	TEU: 2,109 CR 4 X 40 TS	24,000,000 EACH including 18 months t/c attached at \$ 16,500/d	UNDISCLOSED
MILLION T.	TWEEN	7,045	1990	JAPAN	DR 2 X 30 TS DR 2 X 25 TS	2,750,000	CHINESE BUYERS
SERENA 1	TWEEN	14,451	1979	KOREA	TEU: 262 DR 1 X 80 TS DR 6 X 22 TS DR 4 X 10 TS	Region 800,000 Through Auction "as is" Gibraltar	UNDISCLOSED
MARIA ANGELIKOUSSI	FREEDOM	17,207	1978	JAPAN	TEU: 367 CR 3 X 25 TS CR 1 X 22 TS CR 1 X 10 TS	1,500,000	UNDISCLOSED
GLORI	TWEEN	17,239	1979	POLAND	TEU: 443 CR 5 X 13 TS CR 6 X 5 TS	Sold on private terms at demo related levels	UNDISCLOSED
MARINE CONFIDENCE	TWEEN	17,240	1982	GERMANY	TEU: 434 DR 5 X 22 TS	2,700,000	INDIAN BUYERS
ROSSEL CURRENT	TWEEN	24,432	1981	YUGOSLAVIA	TEU: 703 CR 6 X 25 TS	EN BLOC	BUGATTI
HUMBOLT CURRENTI	TWEEN	24,432	1981	YUGOSLAVIA	TEU: 703 CR 6 X 25 TS	Region 5,750,000	BUGATTI

COMAR TRADING

L I M I T E D

COMPETITIVE PRICES

EFFICIENT SERVICE

WIDE RANGE

PROMPT DELIVERY

Your Reliable Supplier Of Spare Parts

EXCLUSIVELY REPRESENTED IN GREECE BY FRANMAN LIMITED TEL.: +30-1-9532 350, FAX: +30-1-9532 354-5, e-mail: info@franman.gr



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

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις πριν από 1 χρόνο - Ιούνιος 2000

1. BULKCARRIERS NAME	D.W.T	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
EXPLORER	18,955	1974	JAPAN	900,000	FAREASTERN BUYERS
ANATOLI	25,980	1977	JAPAN	Region 1,500,000	PRIAMOS, GREECE
ANANGEL HONESTY	31,774	1983	JAPAN	5,600,000	UNDISCLOSED BUYERS
GENERAL BERLING	38,466	1984	BULGARIA	4,750,000	WINDFORCE MARITIME, GREECE
BATALION CZWARTAKOW	33,764	1986	POLAND	Excess 5,000,000	GREEK BUYERS
PETKA	34,750	1986	YUGOSLAVIA	8,250,000	VIKEN SHIPPING
CAPE MERCURY	171,039	1996	JAPAN	Region 30,000,000	ENTERPRISES S & T - GREECE
ATLANTIC CROWN	73,565	1996	KOREA	17,300,000	TRANSOCEAN MARITIME - MONACO
ATLANTIC LEADER	73,506	1995	KOREA	16,450,000	GREEK BUYERS
2. TANKERS NAME	D.W.T	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
LARISSA	36,236	976	JAPAN	1,300,000	UNDISCLOSED BUYERS
SUULA	6,679	1980	GERMANY	4,500,000	SKRAB, SWEDEN
CONUS	31,950	1981	JAPAN	5,800,000	ANDROMEDA, ITALY
HAEKUP PUSAN	6,187	1982	JAPAN	1,800,000	SAUDI ARABIAN BUYERS
AMER RHINE	6,853	1983	JAPAN	2,000,000	KOREAN BUYERS
ENTITY	12,824	1985	JAPAN	5,000,000	MIDDLE EAST BASED BUYERS
KANTAN JAYA EKSPRESS	83,930	1986	DENMARK	13,000,000	ULTRAMAR
MONTECHRISTO	9,392	1986	JAPAN	5,000,000	MIDDLE EAST BASED BUYERS
3. DEMOLITION NAME	TYPE	D.W.T.	DATE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
GALINI	BULKER	25,651	1971/NORWAY	135	CHINA
CORMORANT	SD 14/15	15,139	1972/U.K.	145	INDIA
SEABRAVERY	TANKER	32,483	1973/U.K.	165	INDIA
LAXMI	BULKER	26,513	1974/JAPAN	141	INDIA
RAS AL ASAD STAR	TANKER	39,115	1975/YUGO	155	INDIA

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις πριν από 10 χρόνια - Ιούνιος 1991

1. BULKCARRIERS NAME	D.W.T	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
SANKO CORAL	39,345	1984	JAPAN	16,300,000	SAFMARINE
MIYAGI MARU	64,000	1982	JAPAN	16,500,000	KOREAN BUYERS
OAK GLORY	64,000	1982	JAPAN	13,500,000	UNDISCLOSED BUYERS
MARGARITA	61,227	1982	JAPAN	17,000,000	RIFLUNG
TOYO PROSPERITY	58,388	1980	JAPAN	13,550,000	LONDON BASED BUYERS
TAMSE	74,525	1979	BELGIUM	12,500,000	BULK ITALIA
LANCELOT SAILOR	40,109	1978	JAPAN	Region 8,300,000	TURKISH BUYERS
PATRIA HELLAS	53,294	1975	JAPAN	6,500,000	DIANA SHIPPING
STOVE CAMPBELL	38,400	1973	NORWAY	Region 5,500,000	GREEK BUYERS
BAO HSING	110,337	1971	NORWAY	7,500,000	GREEK BUYERS
2. TANKERS NAME	D.W.T	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
ORION TRADER	233,056	1971	JAPAN	20,000,000	HAI SUN HUP
HAPPY CECILIE	126,505	1972	KOREA	11,000,000	GREEK BUYERS
AMAZON MARU	162,000	1973	JAPAN	11,800,000	WORLD CARRIERS GROUP
STOLT ENERGIE	24,800	1974	NORWAY	8,500,000	STOLT NIELSEN
VENDELA	424,000	1976	JAPAN	48,000,000	VELA
GOLAR COLLEEN	150,000	1989	KOREA	45,000,000	ALMARE - ITALY
3. DEMOLITION NAME	TYPE	D.W.T.	DATE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
SERGEY VAVILOV	BULKER	3,642	1957	180	INDIA
ANTHON CHEKOV	BULKER	14,340	1968	201.50	BANGLADESH
TRADE STAR	TANKER	138,538	1970	180	BANGLADESH
AGIP ABRUZZO	TANKER	183,522	1977	120	LONDON BASED SPECULATORS

INDICATIVE DEMO PRICES: PAKISTAN REGION: USD 195 / LDT
INDIA REGION: USD 180 / LDT

LET THE EXPERTS DO THE JOB

HYDROBLASTING, SANDBLASTING, CLEANING, PAINTING



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



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



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



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

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



Member of
Marine Services S.A.

CORAL LTD.
GENERAL MARINE REPAIRS

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



Παναγιώτης Αγγελόπουλος: Ο ευπατρίδης με την ανεκτίμητη κοινωνική προσφορά

Ο Παναγιώτης Αγγελόπουλος «έφυγε» στις 5 Ιουνίου 2001, στα 92 του χρόνια, κλείνοντας έναν κύκλο ζωής που άρχισε το 1909 στη Γορτυνία.

Ήταν το τέταρτο και τελευταίο εν ζωή παιδί της οικογένειας Αγγελόπουλου, που άρχισε τη δραστηριότητά της το 1925 όταν μαζί με τον πατέρα του Θεόδωρο-Αγγελή Αγγελόπουλο (1875-1953) και τον αδελφό του Δημήτρη ίδρυσαν επιχείρηση κατασκευής συρματοπλεγμάτων. Στο εργοστάσιο αυτό κατασκεύαζαν και τα γνωστά πεταλόκαρφα ΑΛΦΑ. Το 1939 ιδρύουν τη «Βιομηχανία Ξύλου» εφοδιάζοντας την ελληνική αγορά κυρίως με ελληνική ξυλεία.

Στις 3 Μαρτίου του 1948 ιδρύεται, στην Ελευσίνα, η «Χαλυβουργική» που θα αποτελέσει την πρώτη βιομηχανία της χώρας μας. Σε αυτό το πρώτο εταιρικό σχήμα μετέχουν τα αδελφά Ιωάννης Αγγελόπουλος (πέθανε το 1974), Δημήτρης Αγγελόπουλος (δολοφονήθηκε το 1986 από τη «17 Νοέμβρη») και ο Παναγιώτης Αγγελόπουλος. Ο τέταρτος αδελφός, ο Άγγελος Αγγελόπουλος (απεβίωσε το 1995), επέλεξε το δρόμο της ακαδημαϊκής καριέρας.

Παράλληλα, η επιχειρηματική δραστηριότητα του Παναγιώτη Αγγελόπουλου επεκτείνεται και σε άλλους τομείς, όπως τον εφοπλιστικό, με ναυπήγηση πλοίων ατμό και στο εξωτερικό με την κατασκευή χαλυβουργιών.

Το 1942 παντρεύεται την Ελένη Κλεοβούλου Μάρκου και αποκτά δύο παιδιά, τον Θεόδωρο και τον Κωνσταντίνο, και τέσσερα εγγόνια.

Ο Παναγιώτης Αγγελόπουλος επέδειξε μεγάλη εθνική και κοινωνική προσφορά στην οποία περιλαμβάνονται η ανοικοδόμηση εκθεμάτων του Μεγάρου του Οικουμενικού Πατριαρχείου, για την οποία ανακηρύχθηκε από

τον Οικουμενικό Πατριάρχη Δημήτριο Μέγα Ευεργέτης και Μέγα Λογοθέτης. Επίσης στην Κωνσταντινούπολη ανακαίνισε τη Βιβλιοθήκη του Πατριαρχείου, τον πατριαρχικό ναό του Αγίου Γεωργίου και τη Μεγάλη του Γένους Σχολή. Στη Δημητσάνα αναπαλαιώσε και διαμόρφωσε σε εκκλησιαστικό μουσείο το σπίτι του Πατριάρχη Γρηγορίου του Ε' και στο Λιμποβίσι αναστήλωσε το σπίτι του Κολλοκοτρώνη. Στη Ζυρίχη ανήγειρε εκκλησία του Αγίου Δημητρίου και Πνευματικό Κέντρο. Εξόπλησε με σύγχρονα μαγειρεία το Γηροκομείο Αθηνών ενώ στο νοσοκομείο «Άγιος Σάββας», εκτός από τη δωρεά το 1976 ενός ακτινογραφικού μηχανήματος Βήτατρον, πρόσφατα δώρισε δύο σύγχρονους επιταχυντές και έναν εξομοιωτή. Επίσης σπουδαιότατα ιατρικά μηχανήματα δώρισε και στο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης. Παράλληλα ανακαίνισε και οργάνωσε τη Βιβλιοθήκη της Εταιρείας των Φίλων του Λαού, ενώ ενίσχυσε τη γενέτειρά του με πολλά φιλοanthropικά ιδρύματα, μονές και ναούς.

Ο Παναγιώτης Αγγελόπουλος τιμήθηκε με πολλές διακρίσεις όπως με το παράσημο του Ανώτερου Ταξίαρχου του Τάγματος της Τιμής από τον Πρόεδρο της Ελληνικής Δημοκρατίας, του Ταξίαρχου του Βασιλικού Τάγματος του Πολλικού Αστέρα από τον βασιλιά της Σουηδίας, του απενεμήθησαν ο τίτλος του Μεγάλου Δωρητή της Ακαδημίας Αθηνών και το Χρυσό Μετάλλιο της καθώς και ο τίτλος του επίτιμου διδάκτορα της Θεολογικής Σχολής του Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης. Επίσης τιμήθηκε με παράσημο από τα Πατριαρχεία Αλεξανδρείας, Ιεροσολύμων, Αντιοχείας και Ρωσίας και από τις Αρχιεπισκοπές Αθηνών και Αμερικής, με το βραβείο του Αυτοδημιουργού Έλληνα από το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Αθηνών, καθώς και με πολλά τιμητικά μετάλλια από ιδρύματα και συλλόγους. Επίσης είχε τιμηθεί από το δήμο Αθηναίων με το Χρυσό Μετάλλιο της Πόλεως των Αθηνών, με το Χρυσό Μετάλλιο της Ελεήμονος Εταιρείας και τον τίτλο του Μεγάλου Δωρητή της Εταιρείας των Φίλων του Λαού.



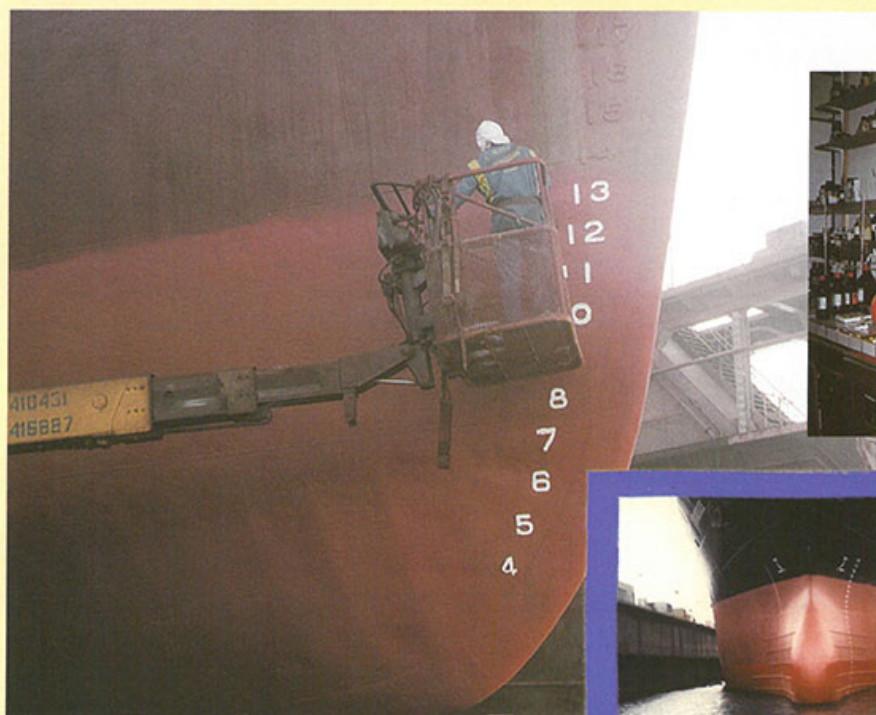
«Στην Κατοχή η κυρία Μαρία Ζαλιωνόταν τα ξύλα από το βουνό για να ετοιμάσει ζεστό φαί στα παιδιά της, που έπρεπε να ζήσουν, να μεγαλώσουν για να γίνουν και αυτά καπετάνιοι, σύμφωνα με την παράδοση και τη φιλοδοξία όλων των μανάδων στα Καρδάμυλα».

Η κυρία Μαρία Τσάκου έφυγε για το μεγάλο ταξίδι στις 7 Ιουνίου 2001· ωστόσο, η θύμησή της παραμένει ζωντανή σε όσους αγάπησε και την αγάπησαν.



ASTRON MARINE PAINTS

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



ASTRON MARINE PAINTS

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΛΙΑΡΗΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.

Κων/λεως 65, 11855 ΑΘΗΝΑ, Τηλ.: (+301) 3458198 - 3457749, Fax: (+301) 3456201



Κωνσταντίνος Βαρβίας, διευθύνων σύμβουλος της «Χριστόφορος Κ. Βαρβίας & Συνεργάτες Α.Ε. Ηλεκτρονική Μεταφορά Χρημάτων»

Άμεση μεταφορά χρημάτων στα μεγαλύτερα λιμάνια της υψηλίου

Με το βλέμμα στραμμένο προς τη θάλασσα και τη ναυτιλία, με ταχείς και ασφαλείς υπηρεσίες οι οποίες έχουν μοναδικό στόχο την καλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση πλοιοκτητών και ναυτικών, η Western Union ατενίζει με αισιοδοξία την ελληνική ναυτιλιακή αγορά.



Η Western Union είναι η μεγαλύτερη εταιρεία ηλεκτρονικής μεταφοράς χρημάτων στον κόσμο, με μια επιτυχημένη πορεία 150 ετών. Είναι θυγατρική της First Data Corporation (FDC), η οποία κατέχει την πρώτη θέση παγκοσμίως στο ηλεκτρονικό εμπόριο και στις υπηρεσίες πληρωμών, εξυπηρετώντας περισσότερους από 1.400 εκδότες πιστωτικών καρτών, δύο εκατομμύρια συμβεβηγμένες επιχειρήσεις και 400 εκατομμύρια πελάτες. Με σημεία εξυπηρέτησης στα μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου και με σύγχρονες υπηρεσίες και τεχνολογία, η Western Union αποτελεί την καλύτερη λύση για ασφαλείς και γρήγορες συναλλαγές, τόσο για την εφοπλιστική κοινότητα όσο και για τους ναυτικούς. Η εταιρεία, μέσω ειδικού λογισμικού που προσφέρει δωρεάν, δίνει τη δυνατότητα στον πλοιοκτήτη να αποστείλει από το γραφείο του χρηματικά ποσά σε οποιοδήποτε μέρος του

κόσμου, μέσω του δικτύου Western Union, με πλήρη ασφάλεια και κόστος ανταγωνιστικό των τραπεζών. Έτσι, μέσα σε ελάχιστα λεπτά, ο πλοιοκτήτης μπορεί να καταβάλει από τον Πειραιά τη μισθοδοσία του πληρώματος πλοίου του που βρίσκεται στη Λατινική Αμερική ή να στείλει χρήματα για μικροεπισκευές και κάποιο ανταλλακτικό για πλοίο που βρίσκεται στην Άπω Ανατολή. Για τις υπηρεσίες που προσφέρει η Western Union στην ελληνική ναυτιλία, για τα μελλοντικά σχέδια και τις προδοκίες της στη χώρα μας, καθώς και για τον ανταγωνισμό, μίλησε στα «Ναυτικά Χρονικά» ο διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας στην Ελλάδα, κ. Κων/νος Βαρβίας:

**Ποιο ήταν το έρεσμα που οδήγησε τη «Χριστόφορος Κ. Βαρβίας & Συνεργάτες Α.Ε.» στην εκ-
προσώπηση της Western Union στην Ελλάδα;**

Έχοντας μια μακρά οικογενειακή ιστορία στον τομέα των πιστωτικών καρτών, με την εισα-

γωγή της κάρτας Diners στην Ελλάδα το 1959, ήμασταν πάντα ανοικτοί σε καινοτόμες νέες χρηματοοικονομικές υπηρεσίες. Έτσι, όταν μας ζητήθηκε να αναλάβουμε την αντιπροσώπευση της Western Union για την Ελλάδα, το 1992, προχωρήσαμε επιχειρηματικά και αξιοποιήσαμε αυτήν την ευκαιρία. Αυτό που ιδιαίτερα μάς ελίκυσε στη Western Union, ήταν η μακροχρόνια ιστορία της καθώς και η πρωτοποριακή φύση των προϊόντων και υπηρεσιών της. Επί πλέον, το γεγονός ότι στην ελληνική αγορά υπήρχε έντονη η ανάγκη για ταχεία μεταφορά χρημάτων χωρίς περίπλοκες διαδικασίες.

Σχετικά με τα προγράμματα που υπάρχουν ειδικά για τη ναυτιλία, ποιες είναι οι υπηρεσίες που προσφέρετε προκειμένου να προσεγγίσετε την ελληνική εφοπλιστική κοινότητα;

Πρώτα απ' όλα το πολύ μεγάλο δίκτυο που διαθέτει η Western Union

International. Αυτό το δίκτυο σήμερα έχει αναπτυχθεί σε 191 χώρες και καλύπτει πάνω από 101.000 σημεία εξυπηρέτησης σε ολόκληρο τον κόσμο, πολλὰ εκ των οποίων λειτουργούν με διευρυμένα, μη-τραπεζικά ωράρια. Ουσιαστικά αυτό που κάνει η Western Union είναι να προσφέρει τη δυνατότητα σε ναυτιλιακές εταιρείες να χρησιμοποιούν αυτό το τεράστιο δίκτυο για συλλογή ή αποστολή χρημάτων. Για παράδειγμα, ο πελάτης μπορεί να κάνει κράτηση ενός εισιτηρίου για να περάσει το Ιόνιο ή για τα νησιά του Αιγαίου από το εξωτερικό, το οποίο θα πληρώσει μέσω της Western Union. Η αεροπορική εταιρεία ενημερώνεται μέσω διασφαλισμένου ηλεκτρονικού συστήματος για την αποστολή των χρημάτων αυτών μέσα σε λίγα λεπτά και πιστώνεται με τα χρήματα αυτά από την επόμενη ημέρα στο λογαριασμό της. Η αντίθετη περίπτωση, τώρα, είναι για ηθοποιούς κτήτριες εταιρείες των οποίων τα καράβια πλέουν σε οποιοδήποτε μέρος του κόσμου. Οι εταιρείες αυτές στέλνουν χρήματα προκειμένου να καλύψουν τις ανάγκες που προκύπτουν κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Αυτό μπορεί να γίνει πολύ εύκολα και γρήγορα μέσω του δικτύου της Western Union, η οποία διατηρεί πολλὰ σημεία εξυπηρέτησης σε κεντρικά λιμάνια του κόσμου. Η εξυπηρέτηση που μπορούμε να προσφέρουμε στις περιπτώσεις αυτές γίνεται μέσω της εγκατάστασης ενός λογισμικού (software) της Western Union δωρεάν στα γραφεία της εταιρείας, η οποία στην ουσία αναλαμβάνει να διαχειρίζεται η ίδια τις συναλλαγές της, στέλνοντας χρήματα κατευθείαν από τα γραφεία της, ακόμη και σε ώρες που είναι κλειστές οι τράπεζες.



Οι υπηρεσίες της Western Union προσφέρονται σε 26 σημεία στον Πειραιά (φωτ.: Πλατεία Οδησσού)

Πώς θα συνοψίζατε τα πλεονεκτήματα της εταιρείας σας έναντι των τραπεζών; Γιατί ένας ηθοποιός να προτιμήσει τις υπηρεσίες της Western Union από την τράπεζα που ενδεχομένως συνεργάζεται χρόνια;

Κατ' αρχάς, η Western Union δεν θέλει να τοποθετεί τα προϊόντα της ανταγωνιστικά ως προς τους παραδοσιακούς τρόπους μεταφοράς χρημάτων που χρησιμοποιούν οι τράπεζες. Αλλά αν λάβετε υπ' όψιν το πολύ μεγάλο δίκτυο της Western Union, τα διευρυμένα ωράρια και τα λίγα λεπτά της ώρας που απαιτούνται για τη μεταφορά χρημάτων μέσω Western Union, θα διαπιστώσετε τις διαφορές και τα πλεονεκτήματα. Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι ακόμη και πολυεθνικές τράπεζες πολλές φο-

ρές χρειάζεται να στείλουν χρήματα μέσω ανταποκριτών άλλων τραπεζών ή να βάλουν κάποιες μέρες valeur στη μεταφορά, και όλα αυτά προσθέτουν πολύτιμο χρόνο. Από την άλλη μεριά, οι τράπεζες ειδικεύονται στην αποστολή χρημάτων σχετικά μεγάλων ποσών, ενώ η Western Union ειδικεύεται στην αποστολή σχετικά μικρότερων ποσών, αλλά άμεσα. Τέλος, η Western Union δίνει τη δυνατότητα στον πελάτη να επιλέξει αποστολή χρημάτων χρησιμοποιώντας σε πολλές περιπτώσεις μέχρι και έξι διαφορετικούς νομισματικούς λογαριασμούς.

Πώς χαρακτηρίζετε τη μέχρι σήμερα πορεία της Western Union στην ελληνική αγορά και ποια τα σχέδια για το μέλλον;

Η πορεία της εταιρείας μέχρι σήμερα ήταν εντυπωσιακή και συνεχίζεται με γρήγορους ρυθμούς. Μέχρι στιγμής είχαμε ετήσιες αυξήσεις εμβασμάτων περισσότερο από 75%, το δε δίκτυο που αναπτύξαμε στην Ελλάδα σε συνεργασία με επιλεγμένες επιχειρήσεις ξεπερνά τα 580 σημεία.

Όσον αφορά τα μελλοντικά μας σχέδια, αυτά περιλαμβάνουν εισαγωγή νέων προϊόντων και υπηρεσιών της First Data Corporation, που σχετίζονται και με το ηλεκτρονικό εμπόριο. Επίσης, από τον Αύγουστο διευρύνουμε τις ώρες εξυπηρέτησης για να καλύπτουν -πέρα από τα απογεύματα και το Σάββατο που ήδη είμαστε ανοικτά- ακόμη και Κυριακές. Τέλος, να αναφέρουμε ότι οι υπηρεσίες της Western Union είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστικές και από πλευράς τιμών, ιδιαίτερα για τις διεθνείς μεταφορές χρημάτων.



Σχέσεις οργής ΥΕΠ και Ακτοπλητών

του Νάσου Πουλακίδα

«Πνιγόμαστε» με αυτό
το νομοσχέδιο,
υποστήριξαν οι εφοπλιστές

Τι απαντά
ο υπουργός Ε.Ν.





ρωτοφανείες διαστάσεις πήρε η κόντρα του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Χρήστου Παπουτσή με τη διοίκηση

της Ένωσης Εφορητιστών Ακτοπλοίας για το νέο θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοίας. Ο κ. Παπουτσή μίλησε σε έντονο ύφος στη Βουλή και τόνισε ότι η ελληνική κοινωνία θέλει αλληλεγγύη στη σημερινή δομή της ακτοπλοίας, ενώ υποστήριξε πως κάποιοι ακτοπλοίοι θέλουν να μετατρέψουν σε ζουγκλα το Αιγαίο! Ο υπουργός κατηγόρησε και τη Ν.Δ. ότι δεν έχει πρόγραμμα για την ακτοπλοία, ενώ αξίζει να σημειωθεί πως την τρίτη μέρα συζήτησης του νομοσχεδίου βρήκε σύμμοχο και το βουλευτή της αξιωματικής αντιπολίτευσης θαν. Βαρίνο. Κατά πληροφορίες το νομοσχέδιο ψηφίστηκε και απομένει στην πράξη να δούμε ποιοι έχουν δίκιο και ποιοι όχι.

«Μας πνίγει»

«Πνίγει» τις ακτοπλοϊκές εταιρείες το νομοσχέδιο που ψηφίστηκε στις 14 Ιουνίου, σύμφωνα με τη διοίκηση της Ένωσης Εφορητιστών Ακτοπλοίας, η οποία ζήτησε από τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Χρήστο Παπουτσή, έστω και την τελευταία στιγμή, να μην ψηφιστούν ρυθμίσεις οι οποίες μπορεί να αποβούν καταστροφικές για το επιβατηγό πλοίο. «Πνιγόμαστε με αυτό το νομοσχέδιο! Το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας μάς φορτώνει συνεχώς με βάρος! Η ακτοπλοία στηρίζει την ελληνική οικονομία χωρίς επιδότηση και η κυβέρνηση επιχειρεί κοινωνική πολιτική στις πλάτες μας», υποστήριξε σε συνέντευξη Τύπου ο πρόεδρος των ακτοπλοϊκών-εφορητιστών Στέλιος Ζαμπετάκης. Ο πρόεδρος της ΕΕΑ τόνισε πως η «Πολιτεία πρέπει να εξασφαλίσει πόρους και να επιδοτήσει την ακτοπλοία, η οποία είναι υποχείριο του κράτους» και συμπλήρωσε χαρακτηριστικά: «Μόνο πλοιοκτήτης δεν έχει γίνει ακόμη

το κράτος! Κάνει πολιτική μέσω των περιουσιών μας». Οι πλοιοκτήτες που απειλήσαν με υποστολή σημαίας στα ελληνικά επιβατηγά στην Αδριατική (δραστηριοποιούνται 20 πλοία με ελληνική σημαία), εστίασαν σε επτά θέσεις-κλειδιά τις αντιρρήσεις τους στο νομοσχέδιο.

- Υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας στις γραμμές ελεύθερης δρομολόγησης: Με αυτή τη διάταξη ο υπουργός επιβάλλει στους πλοιοκτήτες να περιλάβουν στα δρομολόγια που επέλεξαν υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας κι έτσι -κατά την ΕΕΑ- αναιρείται η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών και προκαλείται αθέμιτος ανταγωνισμός.

- Σύνθεση πληρώματος: Στα κράτη της Ε.Ε. ο κρατικός παρεμβατισμός περιορίζεται στη σύνθεση του προσωπικού ασφαλείας, ενώ το υπόλοιπο πλήρωμα το καθορίζει ο πλοιοκτήτης ανάλογα με τις υπηρεσίες. Σήμερα υπάρχουν πλοία χωρίς κουζίνα με υποχρέωση να απασχολούν μαγειρούς.

- Μείωση του ορίου ηλικίας για την απόσυρση: Οι εφορητιστές υποστηρίζουν πως είναι καταστροφική για τις εταιρείες η μείωση από τα 35 στα 30 έτη για την απόσυρση πλοίων, αφού ανατρέπονται οι οικονομικοί συσχετισμοί. Έχουν δαπανηθεί διαδ. για μετασκευές πλοίων και οι μέτοχοι των εταιρειών βιάζονται ξαφνικά να χάνουν οικονομίες που είχαν επενδύσει με την προοπτική της 35ετίας.

4. Διάρκεια απασχόλησης του πλοίου: Η απαίτηση της 10μηννης απασχόλησης το χρόνο θεωρείται άδικη και παράλογη. Προτείνεται το 8μηνο στη γραμμή που εξυπηρετείται με περισσότερα πλοία.

5. Έκτακτη δρομολόγηση: Με τη διάταξη αυτή προκαλείται αθέμιτος ανταγωνισμός στα ήδη δρομολογημένα πλοία τα οποία δέχθηκαν να δρομολογηθούν στη συγκεκριμένη γραμμή. Προτείνεται να γίνεται μόνο για «ανωτέρα βία».

6. Εγγυητική επιστολή: Ζητείται κατάργηση της διάταξης.

- Ασφαλιστική κάλυψη: Έχει επιβληθεί ασφάλιστρο 6,5% υπέρ NAT και δεν συντρέπει λόγος άλλης κάλυψης με την οποία βαρύνεται ο πλοιοκτήτης.

Διαφωνίες εφορητιστών για την υποστολή σημαίας

Αφού χαρακτήρισε το υπό ψήφιση σχέδιο νόμου ως αντισυνταγματικό, ο Στ. Ζαμπετάκης ανέφερε τους τρόπους αντίδρασης των εφορητιστών. Υποστήριξε πως η ΕΕΑ θα προσφύγει στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, θα εξεταστεί το ενδεχόμενο υποστολής της σημαίας από τα ελληνικά πλοία που δραστηριοποιούνται στις γραμμές Πάτρας-Ιταλίας, ενώ στις συνεδριάσεις της Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών οι πλοιοκτήτες δεν θα δίνουν πλέον «το παρών». Στο σημείο αυτό παρενέβη ο Γερ. Στρίντζης ο οποίος δήλωσε πως στην Blue Star Ferries δεν έχει καν συζητηθεί ενδεχόμενο υποστολής της ελληνικής σημαίας από τα πλοία της. Το ίδιο ισχύει και για τα πλοία των Επιχειρήσεων Αττικής.

Πάντως, κατά τη διάρκεια της συνέντευξης αίσθηση προκάλεσε η «επίθεση» του Γεράσιμου Αγούδημου για τις άδειες σκοπιμότητας που χορήγησε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας στις ΕΠΑΤ για Κω και Ρόδο χωρίς προσέγγιση σε άγωνα νησιά. «Με τέτοιες αποφάσεις ο υπουργός είναι σαν να λέει μάζεψ' τα και φύγε!» είπε χαρακτηριστικά ο κ. Αγούδημος. Σε όσα ανέφερε ο κ. Αγούδημος δεν υπήρξε ουδεμία απάντηση από τον παριστάμενο Γερ. Στρίντζη.

Λανθασμένοι χειρισμοί της ΕΕΑ στο νομοσχέδιο

Έντονος προβληματισμός επικρατεί στους κύκλους της Ένωσης Εφορητιστών Ακτοπλοίας για τους χειρισμούς του προεδρείου στην αντιπαράθεση με τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Χρήστο Παπουτσή, στο επίμαχο νομοσχέδιο για το θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοίας. Το σχέδιο νόμου ψηφί-

στηκε, ο υπουργός κατήγγειλε από βήματος του Κοινοβουλίου ως «εκβιαστές» τους πλοιοκτήτες, οι οποίοι με πυροτεχνήματα τύπου «θα υποστείλουμε την ελληνική σημαία από τα πλοία μας στην Αδριατική», είχαν δώσει την καλύτερη πάσα στον κ. Παπουτσή. Ακόμα και το ότι «είχαν σκοπό να κάνουν ζουγκλα το Αιγαίο», όπως υποστήριξε ο υπουργός Ναυτιλίας, το προσέφεραν... Άλλωστε, τα περισσότερα μέλη της σημερινής διοίκησης της ΕΕΑ μόνα τους έχουν απαξιώσει το συνδικαλιστικό τους όργανο, με την αποχώρησή τους από την Ένωση όταν στο ηνδάλιό της βρισκόταν ο Παντελής Σφηνιάς. Επέστρεψαν μετά το τραγικό ναυάγιο του «Εξηρές Σαμίνα» χωρίς, όπως αποδείχτηκε, να προσπαθούν να αντιμετωπίσουν από κοινού τα προβλήματα του κλάδου. Οι πράξεις τους δείχνουν ότι ενδιαφέρονται για τις εταιρείες τους αποκλειστικά και όχι για τον κλάδο. Τρανό παράδειγμα το «άδειασμα» του προέδρου Στέλιου Ζαμπετάκη κατά τη συνέντευξη Τύπου από τον Γεράσιμο Στρίντζη σχετικά με το πυροτεχνήμα υποστολής της σημαίας. Δεν πρόλαβε να ολοκληρώσει τη φράση του ο κ. Ζαμπετάκης και ο κ. Στρίντζης, που καθόταν δίπλα του, πήρε αμέσως το λόγο υποστηρίζοντας: «Εμείς ως εταιρεία δεν έχουμε καν συζητήσει τέτοιο θέμα!»

Ως λανθασμένοι χειρισμοί χρεώνονται στο προεδρείο της Ένωσης Εφορητιστών Ακτοπλοίας το ότι δεν επεδίωξε συνάντηση με τον πρωθυπουργό Κ. Σημίτη γι' αυτό το κολλοσοϊκό θέμα της ακτοπλοίας, καθώς και το ότι μόλις λίγες ώρες πριν από την ψήφιση του νομοσχεδίου αποφασίστηκε να δοθεί συνέντευξη Τύπου για να γίνουν γνωστές οι θέσεις της Ένωσης!

Επί πλέον, το ότι δεν υπήρξε στενότερη συνεργασία με τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, ο οποίος από την πρώτη στιγμή είχε διακηρύξει πως επιθυμεί τη μεγαλύτερη δυνατή συναίνεση για την ψήφιση του συγκεκριμένου νομοσχεδίου.

Επίθεση Παπουτσή στην ΕΕΑ

«Δεν σέβονται το Κοινοβούλιο!
Συμπεριφέρονται λες και δεν υπάρχουν νόμοι!..»

Πριμεία επίθεση κατά των εφοπλιστών ακτοπλοϊας εξαπέλυσε κατά τη διάρκεια συνέντευξης Τύπου, στις 20 Ιουνίου, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Χρήστος Παπουτσή, με αφορμή την απειλή τους για υποστολή της ελληνικής σημαίας από τα πλοία που δραστηριοποιούνται στην Αδριατική. Η «ναυμαχία» Παπουτσή και Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοϊας καλά κρατεί λόγω του νέου θεσμικού πλαισίου της ακτοπλοϊας και της μη αποδοχής θέσεων (μείωση 35ετίας, οργανικές συνθέσεις, καταβολή παραβόλων, διάρκεια ακινησίας πλοίων κ.ά.) των πλοιοκτητών από την πλευρά του ΥΕΝ. «Οι εφοπλιστές συμπεριφέρονται λες και δεν

υπάρχουν νόμοι. Δεν σέβονται το Κοινοβούλιο! Οι περισσότεροι δεν έχουν καν διαβάσει το νέο νομοσχέδιο. Έστειλαν σε επιτροπή της Βουλής τον γενικό διευθυντή της Ένωσης τους για να αναπτύξει τις θέσεις τους και από την τοποθέτησή του αισθάνθηκε έκκληση ακόμα και ο Μιητιάδης Βαρβιτσιώτης», είπε ο κ. Παπουτσή και με οργισμένο ύφος συμπλήρωσε: «Με τις πράξεις τους προσβάλλουν το Κοινοβούλιο! Λόγω του χρήματος που διαθέτουν είναι αλαζόνες! Σε ποια χώρα αυτοί οι κύριοι; Πρέπει να το καταλάβουν ότι ξεκίνησε η νέα περίοδος. Για τα καθήκοντά τους δεν θα διακινδυνεύσει η χώρα. Ενώ ήμουν ανοιχτός στις συζητήσεις και ενώ

ο πρόεδρός τους κ. Ζαμπετάκης έλεγε ότι η απελευθέρωση πρέπει να ξεκινήσει αμέσως, αυτοί προσέφευγαν την ίδια περίοδο στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο. Γελάνε οι Βρυξέλλες μαζί τους!».

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κάλεσε τους εκπροσώπους των εταιρειών και ιδιαίτερα των εταιρειών λιμάνιας βάσης να βγουν και να πουν στους μετόχους ότι θα υποστείθουν την ελληνική σημαία από τα πλοία. «Να δούμε τότε τι θα συμβεί», αναρωτήθηκε ο υπουργός. Πάντως, πριν από τις σκληρές εκφράσεις που χρησιμοποίησε ο κ. Παπουτσή, είχε καλέσει τους επιχειρηματίες της θάλασσας να αναζητήσουν νέες ιδέες και να προσφέρουν στο καινούργιο τοπίο εν όψει της απελευθέρωσης. «Με αυτό το σχέδιο νόμου τίθεται τέλος στα δεσμά των αδειών σκοπιμότητας. Πρέπει όλοι να βοηθήσουν στην ανάπτυξη της ακτοπλοϊας και οι εφοπλιστές να μην ξεχνούν ότι το κράτος τούς παρέχει το δικαίωμα να δραστηριοποιούνται στις θαλάσσιες συγκοινωνίες. Έχουν ευθύνη απέναντι στο κοινωνικό σύνολο», τόνισε ο υπουργός που ανέφερε πάλη ότι δεν λαμβάνει υπόψη του τυχόν εκβιασμούς.

Τι απαντούν οι εφοπλιστές στον υπουργό Ε.Π.



Εκαυστέρηση τριών ημερών η διοίκηση της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοϊας έδωσε την απάντησή της στον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Χρ. Παπουτσή. Το πλήρες κείμενο του Διοικητικού Συμβουλίου της ΕΕΑ έχει ως εξής:

«Η ΕΕΑ καθιστά σαφές ότι δεν πρόκειται σε καμία περίπτωση να ενδώσει στην επιχειρούμενη μεθόδευση δημιουργίας κλίματος συνεχούς έντασης από τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Χρήστο Παπουτσή, που με την τακτική του παραβλέπει την ουσία του προβλήματος. Δεν είμαστε διατεθειμένοι να παρακολουθήσουμε τους λεκτικούς παροξυσμούς, τους ακροβατισμούς εντυπώσεων και τους απαξιωτικούς χαρακτηρισμούς που δεν συνάδουν με τον θεσμικό ρόλο του στο πλαίσιο της συντεταγμένης πολιτείας. Δεν δεχόμαστε να υποκαθίσταται ο γόνιμος προβληματισμός, ο καλοπροαίρετος και εποικοδομητικός διάλογος από τη λογική του πολιτικού κόστους. Θα πρέπει να σταματήσει ο ίδιος να «τουφεκίζει» την προοπτική εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης της Ελληνικής Ακτοπλοϊας.

Αυτός ο νόμος που βρίθει κρατικού παρεμβατισμού και αναχρονιστικών διατάξεων θα αποτελέσει τροχοπέδη. Θα συνιστούσαμε στον κ. υπουργό να επιδείξει περισσότερη γενναιότητα, μεγαλύτερη ευαισθησία και κυρίως αίσθημα ευθύνης. Να συνειδητοποιήσει ότι τα κρίσιμα και σημαντικά προβλήματα του τομέα ευθύνης του δεν αντιμετωπίζονται με ιδεολογικές προκαταλήψεις, θέσφατα και κοντόφθαλμες λογικές. Οι καιροί απαιτούν συνειδητοποίηση του σύγχρονου επιχειρηματικού περιβάλλοντος, στρατηγική ανοιχτών οριζόντων, προσαρμογή στα νέα δεδομένα, ευελιξία και διορατικότητα.

Η επιλογή σε τελική ανάλυση είναι δική του. Εκσυγχρονισμός με τις προτάσεις της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοϊας και τις διατάξεις του κανονισμού 3577/92 του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή οπισθοδρόμηση και αποτελμάτωση που φέρνει ο νέος περί «απελευθέρωσης» της Ακτοπλοϊας νόμος. Εμείς επιδιώκουμε τη σύνθεση, τη συνεννόηση και την αμοιβαία συναίνεση σύμφωνα με την ευρωπαϊκή νομοθεσία. Πιστεύουμε ότι επιδίωξη της Πολιτείας θα πρέπει να είναι τόσο η εξυπηρέτηση των συγκοινωνιακών αναγκών όσο και η βιωσιμότητα και η ανάπτυξη της Ελληνόκτητης Ακτοπλοϊας (που την ασκούν πλέον πολυμετοχικές εταιρείες). Επίσης και η προστασία των επενδύσεων που έχουν γίνει από εκατοντάδες χιλιάδες Ελλήνων πολιτών και που στην προσπάθεια να τις κάνουμε αποδοτικές, αναζητούμε νέους, εκτός Ελλάδας, δρόμους με τη συναίνεση και των δανειοδοτριών Τραπεζών, πιστεύοντας και επενδύοντας στις ευκαιρίες που φέρνει η ευρωπαϊκή ολοκλήρωση».

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

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

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

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

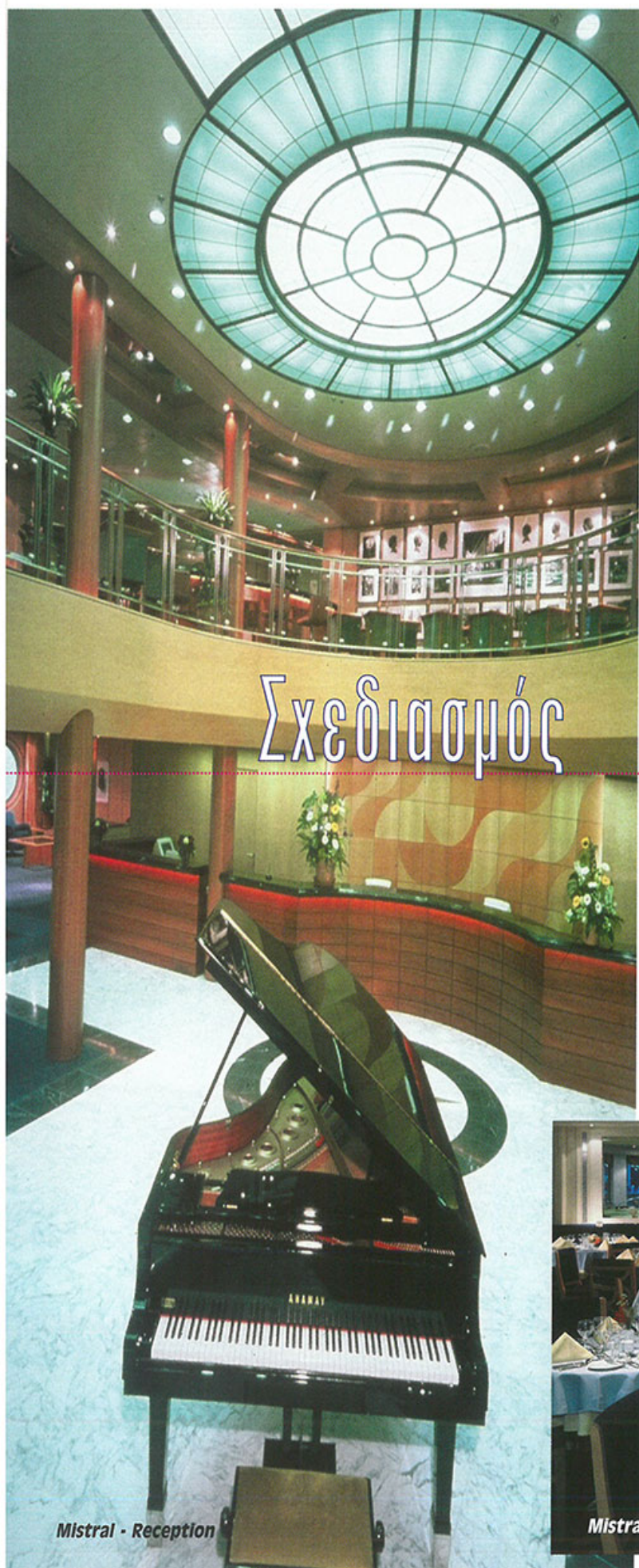
Κώστας Κεντέρης
Χρυσός Ολυμπιονίκης,
Ανάδοχος του "Αίολος Εξπρές"



* ΤΥΠΟΥ ΜΟΝΟΚΙΛ



NEL LINES



Σχεδιασμός

Mistral - Reception

T

ο γραφείο AMK αποτελεί μία ομάδα αρχιτεκτόνων και διακοσμητών με αντικείμενο τους εσωτερικούς χώρους. Έχοντας την έδρα του στο κέντρο της Αθήνας, το γραφείο αυτό έχει έως τώρα ασχοληθεί με την εσωτερική διακόσμηση δημοσίων κτιρίων, ξενοδοχείων και νοσοκομείων, ενώ έχει εκτενή εμπειρία στο σχεδιασμό κρουαζιερόπλοιων. Συνολικά έως τώρα το γραφείο AMK έχει σχεδιάσει και επιβλέψει την κατασκευή 50 και πλέον κρουαζιερόπλοιων

για περισσότερες από 20 ναυτιλιακές εταιρείες.

Ανάμεσα στα τρέχοντα έργα του γραφείου συγκαταλέγεται μια σειρά υπερπολυτελών κρουαζιερόπλοιων που κατασκευάζονται στη Γαλλία για λογαριασμό της εταιρείας Royal Caribbean Cruises, ως επιστέγασμα όλων των πλοίων που το γραφείο AMK σχεδίασε για τη θυγατρική της εταιρεία Celebrity Cruises.

Το γραφείο είχε επίσης την αποκλειστικότητα της διακόσμησης των νεόκτιστων Olympic Voyager της εταιρείας Royal Olympic Cruises (απ' όπου και η φωτογραφία του εξώφυλλου) και Mistral της εταιρείας Festival Cruises.

Με το πέρασμα του χρόνου, η ομάδα αυτή έχει αναπτύξει έναν ιδιαίτερο τρόπο προσέγγισης στο σχεδιασμό, που συνδυάζει τη χρήση εργαλείων υψηλής τεχνολογίας με την εφαρμογή των κλασικών αρχών της αρχιτεκτονικής και της κατασκευαστικής τέχνης.

Το προσωπικό του γραφείου διακρίνεται για την εμπειρία του σε όλες τις απαραίτητες ειδικότητες για την αντιμετώπιση απαιτητικών προγραμμάτων και στην παρακολούθηση των έργων από τις αρχικές επιλογές ως την τελευταία λεπτομέρεια. Το γραφείο AMK καταφέρνει να δώσει μοναδικό χαρακτήρα σε κάθε έργο σχεδιάζοντας χαλιά και υφάσματα ειδικά γι' αυτό. Είναι ένα δημιουργικό εργαστήριο που παράγει λύσεις συνολικού σχεδιασμού με τη χρήση σκίτσων, σχεδίων, προγραμμάτων σχεδίασης ηλεκτρονικού υπολογιστή, τρισδιάστατων μοντέλων, καθώς και κατασκευής δειγμάτων και τμημάτων του έργου σε φυσικό μέγεθος, ενώ παράλληλα έχει αναπτύξει επιτυχείς επαγγελματικές συνεργασίες με κατασκευαστές και καλλιτέχνες.

e-mail: amkarch@ath.forthnet.gr



Millennium - Ιταλική σουίτα



Mistral - Second Restaurant

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>



Στον καθηγητή της Φιλοσοφίας και ακαδημαϊκό Ευάγγελο Μουτσόπουλο απενεμήθη εφέτος το μεγάλο ευρωπαϊκό βραβείο «Χέρντερ», για το σημαντικό και εκτεταμένο φιλοσοφικό του έργο που έχει επιβληθεί διεθνώς. Στη φωτογραφία, στιγμιότυπο από την επίσημη τελετή επιδόσεως του βραβείου, που έγινε στις 9 Μαΐου 2001 στο Πανεπιστήμιο της Βιέννης.

αξιώσεων και αγώνων υπήρξε δίκαιη και αμερόληπτη. Αυτός ο καπετάν Γιάννης, όμως, υπήρξε εκείνος που, σιωπηλά, χωρίς τυμπανοκρουσίες και μεγαλεπήβολες ανακοινώσεις, άνοιξε αργά-αργά, μεθοδικά όπως σε κάθε του πράξη, την πύλη της καρδιάς του, με μια σπάνια ακτινοβολία που έμοιαζε, κατά τη ρήση του Σολωμού, "σαν ήλιος, όπου ξάφνου σκει πυκνά και μαύρα νέφη". Το 1970 συνέλαβε την ιδέα να κάνει κάτι για τις θυγατέρες των ναυτικών. Αναλογίστηκε τον πόνο τους, όταν πεθαίνοντας άφηναν αναποκατάστατη κόρη. Ξεχωρίζει τότε ένα κεφάλαιο 250.000 δολαρίων στην αρχή και ιδρύει το Ίδρυμα Προικοδοτήσεων. Σε λίγο διπλασιάζει το κεφάλαιο σε 500.000 για να γίνουν στη συνέχεια 1 εκατ. δολάρια και λίγο πριν από το θάνατό του (1979) 2 εκατ. δολάρια.

450.000 δρχ. σε κάθε νιόπαντρη κόρη ναυτικού

Στις 22 Μαΐου 2001, 100 νιόπαντρα ζευγάρια των οποίων η νύφη είναι κόρη ναυτικού, προσκλήθηκαν από το Ίδρυμα Ιωάννου Δ. Πατέρα (του γνωστού εθνικού ευεργέτη και δωρητή της Ναυτικής Πτέρυγας του «Ευαγγελισμού», δημιουργού αλυσίδας ιδρυμάτων για 100 ετήσιες υποτροφίες σε σπουδαστές και επιστήμονες) στην καθιερωμένη ανοιχτή γιορτή αγάπης, που πραγματοποιή-

θηκε στην αίθουσα τελετών στο ΥΕΝ. Ποιος υπήρξε και γιατί ονομάστηκε «Καπετάνιος της Αγάπης»; Την απάντηση μας αναλύει ο Κώστας Χατζηπατέρας στο βιβλίο του, που συνοπογράφει και ο Ηρ. Παπαβασιλείου, «Ιωάννης Διαμαντής Πατέρας» (έκδοση 1987): «Πρωτότοκος γιος ενός από τους πρωτεργάτες του Οινουσοστακού ναυτικού μεγαλείου, του Διαμαντή Ι. Πατέρα και της Καλλιόπης Παντελή Λύρα, ο καπετάν Γιάννης Πατέρας πήρε το δίπλωμα του πλοιάρχου σε ηλικία 21 ετών. Αλλά μαζί με το δίπλωμα του πλοιάρχου απέκτησε και άλλα πολύτιμα όπλα, την πείρα, την επιχειρηματική τολ-

μη και τη διορατικότητα. Στη θάλασσα έμαθε ακόμη να εκτιμά και να πονάει τον ναυτικό, να μοιράζεται τον κάματο και τους καημούς του ναυτεργάτη, γι' αυτό και η πολιτική που αργότερα ακολούθησε απέναντι των ναυτεργατικών

Διεθνές βραβείο θεατρικού έργου (2001)

Το Διοικητικό Συμβούλιο του Ιδρύματος Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης ανακοίνωσε ότι επερατώθηκαν οι εργασίες της τεταρτοβάθμιας επιτροπής κρίσεως του 2ου Διεθνούς Διαγωνισμού για τη συγγραφή πρωτότυπου θεατρικού έργου. Σύμφωνα με την απόφαση της επιτροπής, τα βραβεία απονέμονται ως εξής: Το 1ο βραβείο ύψους 150.000 δολ. ΗΠΑ στον κ. Daniel du Plantis (ΗΠΑ) για το θεατρικό του έργου «Past Tenses Ever Present» ή σε ελεύθερη μετάφραση «Το Παρελθόν παραμένει πάντοτε Παρόν».

Το 2ο βραβείο ύψους 100.000 δολ. ΗΠΑ στην κ. Deborah Bailey Brevoort (ΗΠΑ) για το θεατρικό της έργο «The Women Of Lockerbie» ή σε ελεύθερη μετάφραση «Οι Γυναίκες του Lockerbie» και το 3ο βραβείο ύψους 75.000 δολ. ΗΠΑ στον κ. Παναγιώτη Μέντη (Ελλάς) για το θεατρικό του έργου «Ξένοι». Η τεταρτοβάθμια επιτροπή, απαρτιζόμενη από 24 μέλη, εισηγήθηκε στο Διοικητικό Συμβούλιο του Ιδρύματος την απονομή επαίνου μετά χρηματικού βραβείου εις τους εξής θεατρικούς συγγραφείς για τα αντίστοιχα θεατρικά έργα τα οποία έτυχαν ευμενούς κρίσεως (κατ' αλφαβητική σειρά):

1. Βασίλης Κατσικονούρης (Ελλάς), «Εντελώς Αναξιοπρεπές».
2. Jacques Languirand (Καναδάς), «Faust Et Les Radicaux Libres».
3. Jean Sterrett (ΗΠΑ) «Willie B. Came Into The Sun».



Φίλοι του «Athenaeum - Grand Prix Maria Callas»

Το Διεθνές Καλλιτεχνικό Κέντρο «Athenaeum» είναι ένας διεθνής μουσικός φορέας που ιδρύθηκε στην Αθήνα πριν από 27 χρόνια, με σκοπό την προαγωγή της πολιτιστικής ζωής στην Ελλάδα, την αναβάθμιση και προβολή της μουσικής παιδείας και τη σύσφιγξη πολιτιστικών σχέσεων με χώρες του εξωτερικού. Μετά το θάνατο της Μαρίας Κάλλας, το 1977, το «Athenaeum» απέκτησε έναν ακόμη σκοπό, που επικεντρώθηκε στη δημιουργία του θεσμού: «Διεθνής Διαγωνι-

σμός Μαρία Κάλλας» σε όπερα, ορατόριο-λιντ και πιάνο. Η αποκλειστική διεξαγωγή του στη χώρα μας και η ένταξή του στα πολιτιστικά δρώμενα της Ελλάδας δεν παύει να αποτελεί ξεχωριστό σημείο αναφοράς, μνήμης και τιμής για την καλλιτέχνηδα σ' όλους τους Έλληνες. Με την έγκριση της Unesco το «Athenaeum» ανέλαβε και επωμίστηκε τα τελευταία 24 χρόνια τις ετήσιες δαπάνες αυτής της μοναδικής διεθνούς οργανώσεως, η οποία το 1994 απέκτησε τον τίτλο «Grand Prix Maria Callas», ενώ το 1997 αναγνωρίστηκε ως θεσμός της πόλης των Αθηνών. Με την οικονομική αρωγή του δήμου Αθηναίων και του υπουργείου Πολιτισμού, οι δραστηριότητές του ενισχύθηκαν

ουσιαστικά, προκειμένου η οργάνωσή του να είναι άρτια. Σ' αυτό συντελούσε και η ειδικά μουσικά διαμορφωμένη αίθουσα του «Athenaeum» επί της οδού Αμερικής 8, που ήταν η προηγούμενη έδρα του, στην οποία πραγματοποιούνταν οι 3 κύκλοι διαγωνισμού πριν από τον τελικό στο Μέγαρο Μουσικής. Από τη στιγμή που ο χώρος αυτός δεν ανήκει πλέον στη χρήση του «Athenaeum» και δεν υφίσταται άλλο διαθέσιμος για την εξυπηρέτηση των σκοπών του διαγωνισμού, τη 16η Μαΐου 2001 αποφασίστηκε η δημιουργία σωματείου με την ονομασία «Φίλοι του Athenaeum Grand Prix Maria Callas» με έδρα την Αθήνα και με πρωταρχικό σκοπό την απόκτηση μιας αίθουσας

συναυλιών 400-500 ατόμων, με εξαιρετική ακουστική και αισθητική, που θα ονομαστεί Αίθουσα Συναυλιών Μαρία Κάλλας, προκειμένου να διεξάγονται κάθε χρόνο οι διεθνείς διαγωνισμοί σε όπερα, ορατόριο-λιντ και πιάνο, εναλλάξ. Ήδη έχουν συγκροτηθεί επιτροπές που ασχολούνται με τα επιμέρους θέματα του σωματείου μας. Το προσωρινό Διοικητικό Συμβούλιο του σωματείου αποτελείται από τους: Ειρήνη Νταϊφά, πρόεδρο, Γιώργο Κουτσούκο, αντιπρόεδρο, Λιάνα Σκουρλή, γενική γραμματέα, Ειρήνη Κουτσούκου, ταμία, μέλη του Δ.Σ., Κων/νο Ασλανίδη και Φρίντα Κοντομηνά.

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.

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



Ψηφιακά SURVEYS, Εξέλιξη και εφαρμογή

Η εξέλιξη της ψηφιακής τεχνολογίας και οι πολλαπλές εφαρμογές της στον τρόπο και τη μέθοδο σύμφωνα με την οποία αξιολογούνται οι πληροφορίες στη ναυτιλία, έχουν σηματοδοτήσει ένα νέο τρόπο εργασίας, αποθήκευσης, ανάκτησης και αξιολόγησης των δεδομένων.

Τα Ψηφιακά Surveys (Digital Surveys) είναι ένας σύγχρονος τρόπος εξέτασης και καταχώρισης της κατάστασης της μεταλλικής και μηχανολογικής κατασκευής του πλοίου. Έρχονται να συμπληρώσουν τα μέχρι τώρα συμβατικά Surveys, όσον αφορά την ευχρηστικότητα, αρχειοθέτηση, αμεσότητα και αντικειμενικότητα και, τέλος, τη διακίνηση μέσω του Internet. Είναι ένα προϊόν το οποίο απευθύνεται στην οργάνωση της ναυτιλιακής εταιρείας σε αναφορά με τα πλοία που διαχειρίζεται. Το πρώτο και μεγαλύτερο σε έκταση Digital Survey κατασκευάστηκε το 1999 για το Department of Environment Transport and the Regions για τη βρετανική κυβέρνηση, σε αναφορά με τα αίτια βύθισης του OBO «Derbyshire». Η κατασκευή του

Digital Survey διήρκεσε περίπου 6 μήνες και βασίζονταν σε 123.000 ψηφιακές φωτογραφίες και αποσπάσματα Video. Οι κριτικές που αποσπάστηκαν από τον Τύπο και τους ενδιαφερομένους ήταν εντυπωσιακές, γεγονός που συνέβαλε στην προώθηση αυτού του προϊόντος στην ελληνική ναυτιλιακή αγορά, η οποία έχει μεγάλο όγκο πλοίων.

Η διαδικασία για τη δημιουργία ενός Digital Survey περιλαμβάνει τη συλλογή ψηφιακών στοιχείων από το πλοίο προς εξέταση, τη δημιουργία της εμπειρογνομosούνης σε μορφή κειμένου και την επεξεργασία και συναρμογή των ψηφιακών στοιχείων με το κείμενο. Πιο αναλυτικά τα Digital Surveys αποτελούνται από:

1. Ψηφιακές φωτογραφίες 3.1 & 4.0 Mega-pixels σε ανάλυση καλύτερη από 1 mm και σε ποσότητα που κυμαίνεται από 500 έως 1.500, ανάλογα με το μέγεθος του πλοίου.
 2. Ψηφιακό VIDEO σε διαστάσεις 320x200 ή 640x480 σε σημεία όπου η κινούμενη εικόνα είναι απαραίτητη.
 3. Ψηφιακό ήχο.
 4. Την εμπειρογνομosούνη του Digital Surveyor.
- Τα πλεονεκτήματα και η χρησιμότητα των ψηφιακών Surveys είναι:

- Στα On Hire-Off Hire που μπορούν να καταγράψουν οπτικά κάθε λεπτομέρεια του πλοίου.
- Στα Cap Surveys για τα tanker.
- Η παρακολούθηση και ο έλεγχος των εργασιών κατά το δεξαμενισμό, την επισκευή ή μετασκευή του πλοίου.
- Για pre-purchasing Surveys. Είναι δυνατόν ο αγοραστής να δει από κοντά τις λεπτομέρειες του πλοίου που πρόκειται να αγοράσει.
- Αποφυγή παρερμηνειών της μεταλλικής κατασκευής του πλοίου.
- Η μεταλλική και μηχανολογική κατασκευή του πλοίου καταγράφεται και αρχειοθετείται στο γραφείο της εταιρείας, οπότε όλοι οι αρχιμηχανικοί έχουν τη δυνατότητα, ανά πάσα στιγμή, να εξετάζουν την κατάσταση του πλοίου όταν έγινε το Digital Survey.

• Τα Digital Surveys αναπτύσσονται σε ένα φιλικό περιβάλλον στον ηλεκτρονικό υπολογιστή. Ο χρήστης μαθαίνει σε λίγα λεπτά να το χειρίζεται και να το χρησιμοποιεί.

• Είναι δυνατόν τα Digital Surveys να μεταβιβαστούν σε άλλους ενδιαφερόμενους, μέσω Internet, σε όλον τον κόσμο μέσα σε μόνο λίγα λεπτά. Η βάση της ανάπτυξης των Digital Surveys είναι η ταύτιση ενός μηχανικού-ναυπηγού Surveyor και ενός ψηφιακού προγραμματιστή. Ο μεν πρώτος συλλέγει τα ψηφιακά στοιχεία από το πλοίο και σε συνδυασμό με τη δεύτερη ειδικότητα καταλήγει στο επιθυμητό αποτέλεσμα. Η σύγκλιση δύο διαφορετικών ειδικοτήτων, όσο παράξενο και αν φαίνεται, έχει αποτέλεσμα την αποτελεσματική, γρήγορη διευθέτηση και αξιολόγηση των ψηφιακών στοιχείων. Μεγάλο ρόλο στη δημιουργία του Digital Survey δεν παίζει μόνον η συλλογή των στοιχείων, από το πλοίο, αλλά η δημιουργία ενός interactive περιβάλλοντος το οποίο «δένει» το κείμενο με τα υπόλοιπα στοιχεία έτσι ώστε να είναι κατανοητό και εύχρηστο στον πελάτη. Η συναρμογή αυτή αποτελεί το μεγαλύτερο μέρος στην προετοιμασία του Digital Survey. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι για ψηφιακά δεδομένα της τάξης των 1.000 εικόνων χρειάζονται περίπου 3-4 ημέρες μέχρι να παραδοθεί το τελικό report, σε CD-ROM, στον πελάτη. Τα Digital Surveys εισάγουν ένα νέο τρόπο εργασίας και αντίληψης των πληροφοριών στη διεθνή ναυτιλία. Η γρήγορη διακίνηση των πληροφοριών, σε συνδυασμό με την ορθή ερμηνεία των μηνυμάτων που φέρουν, συμβάλλει στην αύξηση της ποιότητας της παρεχόμενης υπηρεσίας, στην αύξηση της αξιοπιστίας της εταιρείας, στην ακρίβεια και αποτελεσματικότητα προγραμματισμού και εργασιών.

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

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

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

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

NORWEGIAN

MARITIME EQUIPMENT

Agent in Greece:

MARINE CONSULT INTERNATIONAL LTD.

Tel.: 01 42 85960/61

Fax.: 01 42 85962

Hatzikyriakou Av. 15-17, Piraeus 185 35

E-mail: maricons@comlink.gr



Βραβείο «Ποιοτικής Παραγωγής»

Μία σημαντική διάκριση έλαβε πρόσφατα η Τεχνική Προστασίας Περιβάλλοντος Α.Ε. στο πλαίσιο της εκδήλωσης «Βραδιά της Βιοτεχνίας», που διοργάνωσε το Βιοτεχνικό Επιμελητήριο Πειραιά στο Μέγαρο Μουσικής Αθηνών. Ο κ. Γιάννης Πολυχρονόπουλος, πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας, τιμήθηκε από τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας κ. Κωστή Στεφανόπουλο με το βραβείο «Ποιοτικής Παραγωγής» για το έτος 2000. Η Τεχνική Προστασίας Περιβάλλοντος Α.Ε. ήταν μία από τις τέσσερις εταιρείες που κρίθηκαν άξιες για την επιχειρηματική τους δράση μέσα στο έτος 2000. Η εταιρεία ιδρύθηκε στον Πειραιά το 1977 και δραστηριοποιείται στους τομείς της ανάπτυξης και της παραγωγής τεχνικού εξοπλισμού για την προστασία του θαλάσσιου και χερσαίου περιβάλλοντος από ρυπάνσεις, προερχόμενες από τις δραστηριότητες των πλοίων και τω βιομηχανιών, αλλά και στην παροχή υπηρεσιών προστασίας περιβάλλοντος. Η εταιρεία δραστηριοποιείται και στον τομέα της καθοδικής προστασίας. Η εταιρεία λειτουργεί με πιστοποιημένο Σύστημα Διασφάλισης Ποιότητας βάσει του διεθνούς προτύπου ISO 9001, όσον αφορά το τμήμα διαχείρισης αποβλήτων. Τα συστήματα πλοίων που παράγει η εταιρεία έχουν την

έγκριση των αρμοδίων ελληνικών αρχών και των περισσότερων διεθνών οργανισμών και φέρουν πιστοποιητικό CE mark.

Τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις του επιβάτη και του ναυτικού

Διεξήχθη στο Μπάρι Ιταλίας από τον Πανελλήνιο Σύνδεσμο Επιβατών Α/Κ Συγκοινωνιών (ΠΣΕΑΣ), εκπροσωπούμενο από τον πρόεδρο κ. Μανώλη Κουκούλη, την Ένωση Συντακτών Επαρχιακού Τύπου (ΕΣΕΤ) με εκπρόσωπο την κ. Νία Κομπορόζου και τον Πανελλήνιο Σύνδεσμο (Ένωση) Ναυτικών Πρακτόρων (ΠΣ(Ε)ΝΠ), εκπροσωπούμενο από τον κ. Ιωάννη Θεολογίτη, το 2ο συνέδριο «Εν Πλω», αφιερωμένο στον επιβάτη και το ναυτικό. Κατά την έναρξη των εργασιών, που άρχισαν στο Superfast I και συνεχίστηκαν στο Μπάρι, απεύθυναν χαιρετισμό με μήνυμά τους ο υφυπουργός Εξωτερικών κ. Γρηγόριος Νιώτης, η κοινωνική λειτουργός-σύμβουλος κ. Πόπη Καλλιγέρη-Βυθούλκα και ο επίτιμος πρόεδρος του ΠΣΕΑΣ κ. Γεώργιος Φουρλάς. Συγκίνηση προκάλεσε στους συνέδρους και σε όλο το ακροατήριο η αναγνώριση εισήγηση του δικηγόρου, μέλους του Δ.Σ., κ. Ιωάννη Γιατράκου, ο οποίος συ-

μπεριλαμβάνεται στους διασωθέντες-ναυαγούς του F/B «Σαμίνα» και αναφέρθηκε στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του επιβάτη και του ναυτικού. Την εκδήλωση τίμησαν με την παρουσία και ομιλία τους ο επίτιμος πρόεδρος της Ελλάδας στο Μπάρι κ. Στέλιος Καμπανάλε και ο πρόεδρος της ελληνικής κοινότητας κ. Τάκης Λυγούρας. Επίσης παρευρέθηκαν και ομίλησαν ο καθηγητής του Πανεπιστημίου του Μπάρι κ. Περγόρεντζο και ο κ. Θεοδοσίου, καθώς και το προεδρείο της Ένωσης Φοιτητών του Μπάρι και άλλοι.

Ο δρόμος Τροιζηνίας, Επιδαύρου

Σε κλίμα συναίνεσης πραγματοποιήθηκε στη νομαρχία Πειραιά σύσκεψη για το έργο «Δρόμος Τροιζηνίας, Επιδαύρου» παρουσία βουλευτών Α' περιφέρειας Πειραιά, δημάρχων Πόρου, Μεθώνων και Τροιζηνίας και εκπροσώπων περιφέρειας Αττικής. Η νομαρχία Πειραιά Μαίρη Σορώτσου-Τσανάκη επισήμανε τη σπουδαιότητα του έργου για την ανάπτυξη

της επαρχίας Τροιζηνίας και κοινή διαπίστωση όλων ήταν η επίσπευση των εργασιών για την ολοκλήρωσή του. «Το ενδιαφέρον μου για την Τροιζηνία έχει αποδειχθεί έμπρακτα. Από την ημέρα ανάληψης καθηκόντων μου για τα έργα στην Τροιζηνία έχει διατεθεί το ποσό των 5 δισ., ποσό που ποτέ άλλοτε δεν είχε διατεθεί για την περιοχή», υπογραμμίζει μεταξύ άλλων η νομαρχία Πειραιά και συνεχίζει: «Στόχος μου είναι να παραδώσουμε με ασφάλεια τον δρόμο σε κυκλοφορία στο σύνολό του και αυτό καθίσταται δυνατό μόνο αν αντιμετωπιστεί το σοβαρότατο πρόβλημα σταθεροποίησης των υψηλών πρανών αλλά και των βραχιδιών όγκων πέραν του ορίου εκσκαφής. Σε παλαιότερες εργολαβίες, τόσο της νομαρχίας όσο και άλλων υπηρεσιών, δεν προβλεπόταν η αντιμετώπιση αυτού του φαινομένου. Η μελέτη του έργου παραδίδεται το Μάιο και στη συνέχεια θα προχωρήσουμε στη διαδικασία ένταξής του στο Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης. Ευελπιστώ η ολοκλήρωσή του να γίνει πριν από τη λήξη της θτείας μου».

ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑ & ΝΑΥΤΙΚΗ ΤΕΧΝΗ Του Παναγιώτη Γ. Στρούζα Πανελλήνιος Όμιλος Ανοικτής Θαλάσσης



Το βιβλίο αυτό εντάσσεται στη γενική προσπάθεια του ΠΟΙΑΘ για την προαγωγή και διάδοση της ιστιοπλοΐας στον ελλαδικό χώρο, μία προσπάθεια που έχει αρχίσει ο Όμιλος από το 1969 με την ίδρυση της πρώτης οργανωμένης σχολής ιστιοπλοΐας ανοικτής θαλάσσης, που για πολλά χρόνια ήταν το μόνο μέσο που βοηθούσε όσους ήθελαν να ασχοληθούν με τη θάλασσα και την ιστιοπλοΐα. Από τότε ο Όμιλος εξέδωσε πολλά βοηθήματα για διευκόλυνση των νέων ιστιοπλοών, αλλά αυτή η έκδοση πιστεύουμε ότι θα βοηθήσει πιο αποτελεσματικά διότι περιέχει τη μακροχρόνια εκπαιδευτική πείρα του ΠΟΙΑΘ για τα πανιά, τη θάλασσα και το σκάφος, που παρουσιάζεται με ένα σύγχρονο τρόπο.

Η έκδοση πραγματοποιήθηκε με τη συμβολή της Teletest η οποία από το 1994, μέσω του θεσμού της χορηγίας, έχει δημιουργήσει ισχυρότατους δεσμούς με το άθλημα της ιστιοπλοΐας, ένα άθλημα με έντονο ελληνικό χαρακτήρα όπως η ευγενής άμιλλα και η στενή σχέση με τη φύση. Αυτό που συναρπάζει στην ιστιοπλοΐα είναι η ανεξαρτησία και η ελευθερία, αρχές που είναι επίσης ο θεμέλιος λίθος της επικοινωνίας.

Τέλη της δεκαετίας του '60.
Ο πολυμήχανος εφοπλιστής
και επιχειρηματίας Γιάννης Λάτσης
ανξάνει συνεχώς τις εργασίες του
και το στόλο του.

Στη φωτογραφία, υποδέχεται
αντιπροσωπεία από ιαπωνικά ναυπηγεία,
οι οποίοι επισκέφθηκαν τη χώρα μας
προκειμένου να διαπραγματευθούν με τον
Έλληνα μεγαλοεφοπλιστή
την κατασκευή, για λογαριασμό του,
μιας σειράς δεξαμενοπλοίων
μεγάλης χωρητικότητας.



Άλλη μία φωτογραφία με τον Καραμανλή και το πλήρωμα
του επιβατηγού αττοπλοϊκού «Καραϊσκάκης».
Ήταν η εποχή που η Αττοπλοία είχε αρχίσει
να ανανεώνεται και οι εφοπλιστές αγόραζαν ξένα σκάφη
σε καλή κατάσταση για να βελτιωθεί η συγκοινωνιακή
σύνδεση του Κέντρου με το νησιωτικό σύμπλεγμα.

Βρισκόμαστε στο
Σεπτέμβριο του 1973.
Στα Ναυπηγεία Κορωναίου
του Περάματος,
την εποχή που η
ναυπηγοεπισκευαστική
αυτή βάση ενημερώσε,
πραγματοποιείται η τελετή
καθέλκυσης ενός πλοίου
μεταφοράς προσωπικού, για
λογαριασμό του Πολεμικού
Ναυτικού. Ανάδοχος του
νεότευκτου σκάφους ήταν η
σύζυγος του τότε
υπαρχηγού του Ναυτικού,
η οποία του έδωσε το όνομα
«Πανδώρα».





Ένα νεοαγορασθέν επιβατηγό έχει υψώσει την ελληνική σημαία. Είμαστε στα τέλη της δεκαετίας του '50. Στην καθιερωμένη τελετή έχει προσκληθεί και ο τότε πρωθυπουργός Κωνσταντίνος Καραμανλής, συνοδευόμενος από τον υπουργό Ναυτιλίας της κυβέρνησής του, Γιώργο Ανδριανόπουλο. Στη φωτογραφία ο κ. Καραμανλής χαιρετά τους πλοιοκτήτες και τον πλοίαρχο του σκάφους.

Τέλη Ιουλίου του 1969.
Η Πανελλήνιος Ναυτική Ομοσπονδία παραθέτει γεύμα στον κόσμο της Ναυτιλίας. Στο άκρο της φωτογραφίας διακρίνονται ο τότε αρχηγός του Α.Σ. κ. Τσαφαράς και ο εφοπλιστής της Ν. Υόρκης κ. Μ. Καρράς.



Την περίοδο της πρώτης οκταετίας Καραμανλή, ο τότε πρωθυπουργός είχε δώσει πολύ μεγάλη έμφαση στην ανάπτυξη των λιμενικών έργων και κυρίως του Πειραιώς, έχοντας διαβλέψει την αύξηση της κίνησης των ελληνικών λιμένων, εξαιτίας κυρίως των ρυθμών ανάπτυξης που είχε η χώρα την εποχή εκείνη. Η φωτογραφία είναι από τα εγκαίνια των έργων στον λιμένα Ηρακλέους. Πίσω από τον Καραμανλή, με τα γυαλιά, διακρίνεται ο τότε πρόεδρος του ΟΛΠ Πάνος Αθανασιάδης, ο οποίος ήταν και εκδότης της «Ναυτεμπορικής».

Πριν από 72 χρόνια

Μάιος 1929

Από τα 869 πλοία 2.699.239 κοχ, που κατελκύσθηκαν κατά το 1928, τα 306 ήταν μεγαλύτερα των 4.000 τόνων. Ειδικότερα, τα 153 ήταν μεταξύ 4-6 χιλιάδων τόνων, 127 μεταξύ 6-10 χιλιάδων τόνων, 29 άνω των 10 χιλιάδων και 7 άνω των 20 χιλιάδων. Εξάλλου, τα υπό ναυπήγηση πλοία το πρώτο τρίμηνο του 1929 ανέρχονται σε 730, συνολικής χωρητικότητας 2.837.812 κοχ. Από αυτά 328 ναυπηγούνται σε Μ. Βρετανία και Ιρλανδία και τα 402 στη λοιπή υφήλιο. Σε αριθμό πλοίων οι λοιπές (εκτός Βρετανίας και Ιρλανδίας) δέκα μεγαλύτερες ναυπηγικές χώρες κατατάσσονται με την ακόλουθη σειρά: Γερμανία (86 ναυπηγούμενα πλοία), Νορβηγία (40), Ρωσία (39), Ιταλία (38), Ελλάδα (30), ΗΠΑ (30), Ιαπωνία (27), Σουηδία (25), Γαλλία (23) και Δανία (21).

- Στο φύλλο 81 της 1ης Μαρτίου 1929 της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως δημοσιεύτηκε ο νόμος 4023 «περί συστάσεως επιτροπής προς σύνταξιν Κώδικος Ναυτικού Δημοσίου Δικαίου». Σύμφωνα με το άρθρο 1 του νόμου, χρέη εισηγητών θα εκτελούν ο δ/τής του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου και οι τμηματάρχες της Διευθύνσεως Εμπορικού Ναυτικού, καθένας στην αρμοδιότητά του. Κατά δε το άρθρο 2 του νόμου, οι εργασίες σύνταξης του Κώδικος έπρεπε να περατωθούν εντός 6 μηνών από της συστάσεως της επιτροπής.

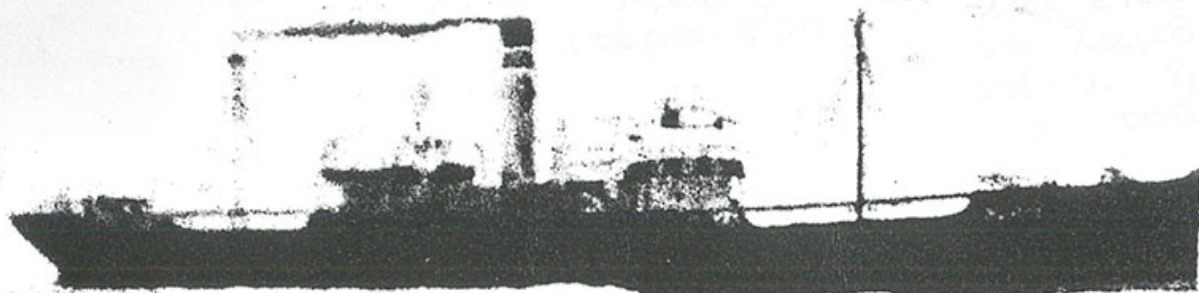
- Σε εκτέλεση του νόμου 4005 καθορίστηκε με απόφαση του υπουργού των Ναυτικών η σύνθεση του ημερήσιου εδεσματολογίου του προσωπικού των φορητών πλοίων. Για τους αξιωματικούς προβλέπει: Πρωινό δύο αυγά, τυρί και τσάι. Μεσημεριανό και βραδινό, δύο είδη φαγητού, εξ'ων το ένα κρέας με γαρνιτούρα, τυρί και φρούτα. Και τουλάχιστον 4 καφέδες τις ώρες που επιθυμούν. Για το πλήρωμα το πρωινό συνίσταται σε τσάι με τυρί εναλλασσόμενο

με ελιές και σαρόδες. Για μεσημεριανό προβλέπεται 5 ημέρες τη βδομάδα κρέας και 2 ημέρες ψάρι ή φασολάδα. Για δε το βραδινό, επίσης 5 ημέρες κρέας και 2 λαδερό της εποχής.

- Κατά τους πρώτους μήνες του έτους η προσφορά διαθέσιμης χωρητικότητας ήταν διαρκώς μεγάλη σε σχέση με τις τρέχουσες ανάγκες και μόνο χάρη στον μεγάλο όγκο χωρητικότητας, που χρησιμοποιήθηκε για τις μεταφορές σιτηρών από τα κέντρα της Ν. Αμερικής, αποφεύχθηκε η οξύτερη χαλάρωση της όλης ναυλαγοράς, για την τύχη της οποίας η τρέχουσα περίοδος θεωρείται κρίσιμη. Η μεγάλη εξάρτηση από το Plate δεν είναι ευχάριστη και αν δεν παρατηρηθεί γρήγορη ανάπτυξη της ζήτησης και από άλλους τομείς, δεν αποκλείεται να σημειωθεί και πάλι αργία πολλών πλοίων μέχρι να πλησιάσει η φθινοπωρινή περίοδος, κατά την οποία παρατηρείται αύξηση της ζήτησης των ναυλώσεων. Μεταξύ των ναυλωθέντων 32 ελληνικών φορητών κατά το μήνα Απρίλιο, σημειώνουμε τα ακόλουθα: «Ισιδώρα» 6.000 τ. από Αγ. Λαυρέντιο σε Αδριατική, βαριά σιτηρά προς 26/κατά Μάιο-Ιούνιο, «Μιχαλάκης» 5.500 τ. από Κούβα σε Αμβέρσα, ζάχαρη προς 18/6, Μάιο 1-15, «Αρτεμισία» 7.000 τ. από Καλκούτα σε Χονγκ Κονγκ, γαιάνθρακες προς 7 1/2 rs.f.i.o. Μάιο, «Νήιον» 6.200 τ. από Αγ. Λαυρέντιο σε Αγγλία/Ηπειρ. Ευρώπη, βαριά σιτηρά προς 24/- κατά Απρίλιο 15-30.

- Στις 25 Μαρτίου το α/π «Μαρία Κυριακίδου» εξώκειλε παρά τη νήσο Lundy. Στις 17 Απριλίου το α/π «Αναστ. Σύρμας» συγκρούστηκε παρά το Royal Sovereign με ιταλικό πλοίο υποστάν σοβαρές ζημιές. Το α/π «Μαρκάκης» στις 25 Απριλίου συγκρούστηκε παρά το La Plata με αγγλικό ατμόπλοιο.

Για την αντιγραφή
Ξενοφών Α. Αντωνιάδης



ΥΠΟ ΤΗΝ ΑΓΙΔΑ ΤΩΝ:
- ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
- ΕΘΝΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ &
ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΩΝ

2^η Διεθνής Έκθεση - 2nd International Exhibition

TRANSPORT
μεταφορές
LOGISTICS ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ **2001**

ΟΡΓΑΝΩΣΗ

GENESIS
GROUP

ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΕΚΘΕΣΕΩΝ-ΣΥΝΕΔΡΙΩΝ
ΔΙΑΦΗΜΙΣΕΙΣ-ΕΚΔΟΣΕΙΣ

Α.Βουλιαγμένης 312,
173 43 Αγ. Δημήτριος
Τηλ.: +301- 9734149 & 79, 9764118,
9735926, 9735940
Fax: +301- 9764119,
e-mail: ngenesis@aotenet.gr

Στην έκθεση θα παρουσιαστούν:

- Εμπορευματικές
Μεταφορές-Logistics
- Τηλεπικοινωνίες-Τηλεματική
- Ενδοεργασιακή-Διακίνηση-
Μεταφορά-Logistics
- Μέσα Μεταφοράς Εμπορευμάτων
- Μέσα Μεταφοράς Ατόμων

9-12/10/2001

ΟΛΠ ΠΕΙΡΑΙΑ

OLP EXHIBITION CENTER



Με βήματα... χελώνας η αύξηση του νηολογίου

Καθυστερούν τα μέτρα ανταγωνιστικότητας από το ΨΕΠ

Η «άνοιξη» του ελληνικού νηολογίου συνεχίστηκε και το Μάιο βάσει στοιχείων του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Η δύναμη, όμως, του ελληνικού στόλου αυξάνεται με... βήματα χελώνας, αφού η κυβέρνηση καθυστερεί και δεν λαμβάνει εκείνα τα μέτρα υπέρ της ανταγωνιστικότητας της ποντοπόρου ναυτιλίας. Στο εθνικό νηολόγιο είναι εγγεγραμμένα περίπου 690 πλοία, ενώ υπό ελληνική διαχείριση κατά το 2000 βρίσκονταν περισσότερα από 3.500 πλοία, άνω των 3.000 κόρων.

Από την αρχή του 2001 έως και το τέλος Μαΐου έχουν υψώσει την ελληνική σημαία 62 πλοία και την έχουν υποστείλει 31. Ειδικότερα το Μάιο ενεγράφησαν στο ελληνικό νηολόγιο 14 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 552.441 κόρων και διεγράφησαν 9 πλοία, χωρητικότητας 120.978 κόρων. Η δύναμη του στόλου αυξήθηκε κατά τον περασμένο μήνα κατά 431.463 κόρους.

Μεταξύ των πλοίων που ύψωσαν την ελληνική σημαία ξεχωρίζουν το «Hellenic Spirit», της ANEK, το «Superfast VI» των Επιχειρήσεων Αττικής, που δρομολογήθηκε στη Βαλτική, τα δεξαμενόπλοια «Αστυπάλαια», «Θήρα» και «Αντώνης» και το φορτηγό «Οσέαν Βέγκα».

Τα πλοία που διεγράφησαν από το νηολόγιο προτίμησαν σημαίες όπως της Λιβερίας και του Παναμά.

Ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων που ενεγράφησαν στο νηολόγιο το Μάιο είναι 8 έτη και όσων διεγράφησαν τα 24 έτη.

Για την προτίμηση των Ελλήνων εφοπλιστών υπέρ των ξένων σημαίων για τον κύριο όγκο των νεοαποκτηθέντων πλοίων, ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών Γιάννης Λύρας είχε τονίσει πρόσφατα στη γενική συνέλευση: «Οφείλεται πέρα από την έλλειψη επαρκούς ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας και στην ανεπάρκεια έμπυχου δυναμικού, που διατήρησε και κατά το 2000 την οξύτητα του.

Η ναυτιλιακή πολιτική πέραν των λόγων και των κατά καιρούς εξαγγελιών καλών προθέσεων παραμένει η ίδια και σε σχέση με τις εξελίξεις στον κοινοτικό χώρο, οπισθοδρομική».

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΦΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΚΟΧ ΜΗΝΟΣ ΜΑΪΟΥ 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	ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	N. Χανίων 30	2001	Φ/Γ-Χωδην	ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΛ	N. Π. 10866	2001
Θ/Γ	ΑΛΦΑ	N.Π. 10868	2001	Ε/Γ-Ο/Γ	ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ VII	N. Π. 10867	2001
Φ/Γ	ΛΑΤΣΙ	N. Π. 10871	1976	Δ/Ε	ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ	N.Π. 10869	2001
Δ/Ε	ΤΖΕΤ Χ	N.Π. 10872	1985	Δ/Ε	ΑΝΤΩΝΗΣ	N. Π. 10873	2001
Δ/Ε	ΑΤΤΙΚΗ	N.Π.10874	1983	Φ/Γ-Ο/Γ	ΡΑΒΕΝΝΑ	N. Π. 10875	1975
Φ/Γ	ΝΑΦΤΟΤΣΙΜΕΝΤ IV	N.Π.10877	1974	Δ/Ε	ΘΗΡΑ	N. Π.10876	2001
				Δ/Ε	ΣΑΜΑΡΙΑ	N. Π.10878	1985
				Φ/Γ	ΠΑΙΝ	N. Π.10879	2000
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 6 - ΚΟΧ: 38.112				ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 8 - ΚΟΧ: 514.329			
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 15 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	ΜΠΛΟΥΓΚΑΛΕΥ	N. Πάτρας 43	1972	Π.Α. (ΠΑΝΑΜΑΣ)	Φ/Γ	ΠΑΞΟΙ	N. Π. 9755	1978	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)
Ε/Γ-Ο/Γ	ΜΠΛΟΥΑΛΑΝΤ	N. Πάτρας 47	1972	Π.Α. (ΠΑΝΑΜΑΣ)	Φ/Γ ΕΜΠΤ	ZIM ΜΠΡΙΤΑΙΝ	N. Π. 9306	1978	Λ.Σ. (ΛΙΒΕΡΙΑ)
Δ/Ε	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Δ.	N.Π. 10519	1972	Π.Α. (ΡΩΣΙΑ)	Φ/Γ ΕΜΠΤ	ΜΕΚ ΒΕΝΣ	N.Π. 9322	1978	Λ.Σ. (ΛΙΒΕΡΙΑ)
					Φ/Γ	ΑΝΕΜΩΝΗ	N.Π. 7303	1979	Π.Α. (ΗΠΑ)
					Φ/Γ	ΜΣΚ ΓΕΝΟΒΑ	N.Π. 9295	1978	Λ.Σ. (ΛΙΒΕΡΙΑ)
					Φ/Γ	ΑΘΗΝΑΪΣ II	N.Π. 5486	1973	Π.Α. (BRITISH VIRGIN ISLANDS)
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 3 - ΚΟΧ: 37.494					ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 6 - ΚΟΧ: 83.484				
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 29 ΕΤΗ					ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 24 ΕΤΗ				

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Τα πιο πάνω στοιχεία δίδονται σύμφωνα με τις μέχρι 31.5.2001 αναφορές των Λιμενικών Αρχών που τ' προύν 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		
SXLF 6/4/01	ΑΝΤΡΑ ADRA	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10856	ΜΕΚ(1) 1.030 KW	1986	1.656	815	USD 240.000	ΕΤΖΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡΕ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ.: ΒΑΛΣΑΜΗΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ τηλ.: 42.36.580
SVRA 10/4/01	ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ AGIOS NIKOLAS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10857	ΜΕΚ(1) 9.636 KW	1981	34.842	19.805	Δολ. ΗΠΑ και όλλων παροχών	GIOSONAS COMPANIA NAVIERA S.A. (PANAMA) Αντίκλ.: ADELPHI SHIPPING ENTERPRISES S.A. τηλ.: 42.20.950
SX9095 19/4/01	HB 1 HB 1	Ε/Γ PASSENGER SHIP	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10859	ΜΕΚ(2) 2x380 KW 2.000 RPM	2000	289	87	USD 1.200.000	ΟΣΗΑΝ ΠΑΡΤΝΕΡΣ (ΕΛΛΑΣ) Αντίκλ.: ΦΟΥΝΤΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ τηλ.: 41.23.324
Sx9078 20/4/01	ΕΛΠΙΔΑ I ELPIDA I	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10860	ΜΕΚ(1) 853 KW	1978	1.125	550	ΕΥΡΩ 335.000	ΕΝΕΤΥΜ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ.: ΒΙΝΤΙΑΔΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ τηλ.: 42.93.540
SYNR 23/4/01	ΦΑΙΣΤΟΣ ΠΑΛΑΣ FESTOS PALACE	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10861	ΜΕΚ(4) 4x16.800 KW AT 500 RPM	2001	37.482	15.806	ΕΥΡΩ 104.631.540	ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΩΝ. ΝΑΥΤ. ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ.: ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ τηλ.: 40.82.440
SYZC 30/4/01	ΑΜΑΖΩΝ ΓΚΛΑΝΤΙΑΤΟΡ AMAZON GLADIATOR	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10864	ΜΕΚ(1) 15.670 BHP	2001	43.075	21.975	USD 31.913.324	COUNTESS SHIPPING CO. LTD (LIBERIA) Αντίκλ.: Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ-ΕΛΛΑΣ
SX9131 30/4/01	ΤΖΙΝΑ Μ ΙΙ GINA M II	Ε/Γ-Τ/Ρ PASSENGER YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10865	ΜΕΚ(2) 2.738 BHP 2.300 RPM	1999	132	85	USD 850.000	ΟΥΣΤΕΡ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΝΩΝ. ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ.: ΚΑΛΛΟΥΔΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ τηλ.: 42.24.407
SZLV 5/4/01	ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ V SUPERFAST V	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΠΑΤΡΑ PATRA	56	ΜΕΚ(4) 4x11.520 KW	2001	32.728	13.031	Μάρκα Γερμανίας 207.000.000	SUPERFAST PENTO INC. Αντίκλ.: ΚΑΡΥΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Άνω Γλυφάδα
SWPU 26/4/01	ΒΙΡΓΙΝΙΑ VIRGINIA	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10862	ΜΕΚ(1) 8.090 KW	2001	28.029	16.731	USD 19.256.230	GALITERA SHIPPING CORPORATION (LIBERIA) Αντίκλ.: ΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ τηλ.: 94.02.001

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	
SWBB 24/4/2001	ZIM ΞΙΝΓΚΑΝΓΚ ZIM XINGANG	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10613	ΜΕΚ (1) 29.365 BHP	1986	41.280	16.700	Μετονομάστηκε σε «ΑΠΛ ΓΟΥΑΤΕΜΑΛΑ» Renamed to «APL GUATEMALA»

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		
SZUC	ΙΩΑΝΝΗΣ Λ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	9121	ΜΕΚ(1)	1972	13.661	8.832	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
4/4/01	ΙΩΑΝΝΙΣ L	CARGO	PIRAEUS		8.000 BHP				1.003.059	Sale to foreigners
SX3807	ΛΑΙΔΗ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	E/T-T/P	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	9971	ΜΕΚ (2)	1995	496	188	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
20/4/01	LADY KATERINA	PASSENGER YACHT	PIRAEUS		1.710 BHP				3.600.000	Sale to foreigners
SYSK	ΕΙΡΗΝΗ Λ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	9266	ΜΕΚ (1)	1982	90.747	43.837	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
26/4/01	IRINI L	CARGO	PIRAEUS		21.500 BHP				300.000	Sale to foreigners
SYP5	ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	9740	ΜΕΚ (1)	1985	6.471	2.348	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
26/4/01	SAN NIKOLAS	ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΧΗΜΙΚΩΝ	PIRAEUS		4.095 BHP				4.200.000	Sale to foreigners
SVRE	ΕΜ ΕΣ ΣΙ ΑΔΡΙΑΤΙΚ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10.585	ΜΕΚ (1)	1978	20.408	7.743	Δολ. ΗΠΑ 1	Πώληση σε αλλοδαπούς
26/4/01	MSC ADRIATIC	CARGO	PIRAEUS		23.200 BHP				και άλλων παροχών	Sale to foreigners
SYTJ	ΣΤΑΡ ΧΙΡΟΟΥ	Δ/Ε	ΑΝΔΡΟΣ	552	ΜΕΚ (1)	1991	83.273	38.768	Δολ. ΗΠΑ 1	Πώληση σε αλλοδαπούς
2/4/01	STAR HERO	TANKER	ANDROS		19.000 BHP				και άλλων παροχών	Sale to foreigners
SWUH	ΑΡΤΕΜΙΣ	E/Γ	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	23	ΜΕΚ (2)	1959	4.952	2.644	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
11/4/01	ARTEMIS	PASSENGER SHIP	IRAKLIO		15.600 BHP				476.206	Sale to foreigners
SVFD	N. KAZANTZAKΗΣ	E/T-O/Γ	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	17	ΜΕΚ (2)	1972	11.174	7.133	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
17/4/01	N. KAZANTZAKIS	PASSENGER FERRY BOAT	IRAKLIO		2X10.000= 20.000 BHP				12.000.000	Sale to foreigners

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 2910	ΣΤΑΡΛΕΤ	P/K	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	1942	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακατομέτρησης ΑΠΟ/FROM	158	19
23/4/01	STARLET	TUG	PIRAEUS		Remeasurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	145	25
SW 3518	ΓΙΑΝΝΗΣ ΑΙΒΑΖΟΓΛΟΥ	P/K	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	4439	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακατομέτρησης ΑΠΟ/FROM	119	39
30/4/01	GIANNIS AIVAZOGLOU	TUG	PIRAEUS		Remeasurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	119	43

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		
KAMIA										

ΟΡΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

DEFINITE MEASUREMENTS

Α.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS	ΚΟΧ	ΚΚΧ
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SX9059	MY NAT	Ε/Γ-Τ/Ρ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10853	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	163	103
3/4/01	MY NAT	PASSENGER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	163	103
		YACHT					
SXCA	TONIA	Φ/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10801	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	3.786	1.820
4/4/01	TONIA	CARGO FERRY BOAT	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	3.786	1.135
SX9079	ΘΕΟΧΑΡΗΣ Λ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10694	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	982	497
4/4/01	THEOCHARIS L	PASSENGER FERRY BOAT	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	982	497
SZRU	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΛ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10830	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	39.934	25.431
5/4/01	ATLANTIC EAGLE	CARGO	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	39.973	25.833
SXGM	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ II	Δ/Ξ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10834	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	52.197	30.059
9/4/01	OLYMPIC SPIRIT II	TANKER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	52.197	30.059
SXCP	ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΑΛΑΞΥ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10837	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	35.417	21.296
9/4/01	OLYMPIC GALAXY	CARGO	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	35.417	21.296
SX8621	ΕΥΒΟΙΑ ΣΤΑΡ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10823	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	1.440	835
11/4/01	EVIA STAR	PASSENGER FERRY BOAT	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	1.413	855
SX8751	ΣΚΟΠΕΛΟΣ	Ε/Γ-Τ/Ρ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10822	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	1.484	878
23/4/01	SCOPELOS	PASSENGER YACHT	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	1.489	878
SXAX	ΚΡΟΥΝΤ ΧΟΡΝ	Δ/Ξ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10.793	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	81.526	50.672
23/4/01	CRUDE HORN	TANKER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	81.526	50.672
SXYP	ΚΡΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ	Δ/Ξ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10.805	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	81.526	50.672
26/4/01	CRUD HOPE	TANKER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	81.526	50.672

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	
SV 3813	ΙΑΣΩΝ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10863	ΜΕΚ(11)	1957	728	245	Πρώην Κ.Λ. ΧΙΟΥ
26/4/01	JASON	CARGO	PIRAEUS		590 BHP				Ex K.L. CHIOU 368
SYNR	ΦΑΙΣΤΟΣ ΠΑΛΑΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	33	ΜΕΚ (4)	2001	37.482	15.806	Κ.Λ. ΠΕΙΡΑΙΑ
26/4/01	FESTOS PALACE	PASSENGER FERRY BOAT	IRAKLIO		4X16.800 KW AT 500 RPM				Ex K.L. PIRAEUS 10861

ΠΛΕΙΣΤΗΡΙΑΣΜΟΙ

11/07/2001

1) Α/Κ «ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ» Ν.Π. 9082, 661 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΛΛΟΥΝΗΣ, 45.20.922
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΠΕΛΠΟΜΕΝΗ ΜΠΑΡΛΑΜΑ
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΑΜΠΕΛΑΚΙΩΝ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 1.600.000 δρχ.

2) Ρ/Κ «ΙΑΣΩΝ» Ν.Π. 1902, 30,02 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ. ΑΡΒΑΝΙΤΗΣ,

ΛΕΥΚΑΔΑ 0643-24.640
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΕΙΡΗΝΗ ΑΝΘΗ, Λευκάδα
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΔΗΜΟΥ ΛΕΥ-
ΚΑΔΑΣ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 3.500.000 δρχ.

3) Ε/Γ-Ο/Γ «ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΚΙΑΘΟΥ» Ν.Π. 10532,
1.089,35 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΡ. ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΣ,
52.29.868

ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΔΗΜΗΤΡΕΛΟΥ
ΤΟΠΟΣ: ΠΕΡΑΜΑ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 250.000.000 δρχ.

4) Ε/Γ-Τ/Ρ «ΒΕΡΓΙΝΑ ΣΚΑΙ» Ν.Π. 9825,
4.668 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΜΙΧΑΗΛ Ν. ΚΑΝΕΛΛΟΣ
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΔΑΣΚΑΛΑΚΗ
ΤΟΠΟΣ: ΕΛΕΥΣΙΝΑ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 600.000 δολ. ΗΠΑ



Προς πώληση η Go!

Η British Airways ανακοίνωσε ότι η θυγατρική εταιρεία της Go θα πωληθεί έναντι 100 εκατ. βρετανικών λιρών στην εταιρεία 3i. Η B.A. αποφάσισε να πουλήσει την εταιρεία χαμηλού κόστους εισιτηρίων λόγω των οικονομικών προβλημάτων που αντιμετώπισε, ιδιαίτερα στο ευρωπαϊκό δίκτυό της. Η B.A. θα επικεντρώσει πλέον το ενδιαφέρον της στην ανάπτυξη των ναύλων της διακεκριμένης θέσης και στη μείωση των θέσεων στην οικονομική. Η B.A. θεωρεί ιδιαίτερα σημαντική τη βελτίωση των προσφερόμενων υπηρεσιών της προς επιχειρηματίες που ταξιδεύουν συχνά, κάτι που δεν ήταν εφικτό στη στρατηγική που είχε λανσάρει η Go. Είναι γεγονός ότι η Go δεν παρουσίασε τα οικονομικά αποτελέσματα που η B.A. επιθυμούσε, αφού ο ανταγωνισμός που αναπτύχθηκε από άλλες εταιρείες, όπως η Easyjet και η Ryanair, ήταν ανασπίνος. Η B.A. ανακοίνωσε πάντως προ φόρων κέρδη -στο τελευταίο τετράμηνο του 2000- που ξεπέρασαν τα 65 εκατ. GBP. Τα αποτελέσματα αυτά αποτελούν αισιόδοξο μήνυμα, σε σχέση με τη μεγάλη ζημία που παρουσίασε η εταιρεία για την ίδια περίοδο του 1999.



Νέα δρομολόγια για την Cronus

Η συμμαχία της Cronus με την Aegean Airlines δημιούργησε τις προϋποθέσεις για την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων της πρώτης προς την αγορά της Ευρώπης. Η Cronus από αυτό το καλοκαίρι ενδυναμώνει τις πτήσεις της προς το εξωτερικό, τόσο από την Αθήνα όσο και από την επαρχία. Εκτός από τις γνωστές πλέον καθημερινές πτήσεις της από την Αθήνα προς τη Θεσσαλονίκη, τη Ρώμη, το Λονδίνο και το Παρίσι, η Cronus συνδέει καθημερινά τη Θεσσαλονίκη με τη Στουτγκάρδη και το Ντίσελντορφ και με αρκετές πτήσεις την εβδομάδα προς Κολωνία, Φρανκφούρτη και Μόναχο. Επίσης η Cronus συνδέει πλέον καθημερινά το Ηράκλειο με τη Θεσσαλονίκη και για πρώτη φορά το Ηράκλειο με την Καβάλα, το Παρίσι (απευθείας), την Κολωνία, τη Στουτγκάρδη και το Μόναχο (μέσω Καβάλας ή Θεσσαλονίκης).

Αυξάνονται τα προβλήματα για τη Swissair

Σε κινήσεις απελπισίας έχει πλέον καταφύγει η ελβετική εταιρεία Swissair μετά τα συνεχόμενα οικονομικά προβλήματα που παρουσιάζει τόσο η ίδια όσο και οι θυγατρικές της εταιρείες.

Το 2000 η εταιρεία ανακοίνωσε ζημία που ξεπέρασε τα 2,9 δισ. ελβετικά φράγκα (\$1,6 εκατ.) με αποτέλεσμα να ανακοινώσει μια στρατηγική που θα περιέκοβε από τον προϋπολογισμό της 500 εκατ. ελβετικά φράγκα.

Στα σχέδια της εταιρείας περιλαμβάνεται και η μείωση των δραστηριοτήτων της θυγατρικής της εταιρείας μίσθωσης αεροσκαφών Flightlease.

Η Swissair, πάντως, έχει να αντιμετωπίσει και τα αυξανόμενα προβλήματα τόσο της γαλλικής AOM όσο και της βελγικής Sabena, που βρίσκονται σε απελπιστική οικονομική κατάσταση.

Και στις δύο εταιρείες η SR έχει σημαντικό ποσοστό μετοχών.





Σε πρόσφατη ανακοίνωση του Federal Aviation Administration των ΗΠΑ, τα αεροδρόμια των Λος Άντζελες (International - LAX) και Σικάγου (O'Hare) παρουσίασαν τα κυριότερα παρ' ολίγον δυστυχήματα στους διαδρόμους της πίστας τους. Η έρευνα εξέτασε τα περιστατικά που αφορούν τις πιθανές συγκρούσεις αεροσκαφών τόσο μεταξύ τους όσο και με άλλα αντικείμενα, μηχανές ή αυτοκίνητα, στις πίστες και τους διαδρόμους των 32 κυριότερων αεροδρομίων των ΗΠΑ. Η FAA διατύπωσε την άποψη ότι τα δυστυχήματα που συμβαίνουν εντός των αεροδρομίων δεν έχουν απόλυτη σχέση με τον αριθμό και την ανάπτυξη της κίνησης των αεροσκαφών που φιλοξενούν. Ανάμεσα στα πιο ασφαλή αεροδρόμια των ΗΠΑ κατατάσσονται το Dulles της Ουάσιγκτον, το La Guardia της Νέας Υόρκης και του Ντάλας.

Πυρετός στην Ωκεανία

Μάχη» διεξάγεται στο αεροπορικό σκηνικό της Ωκεανίας, αφού τόσο η αυστραλιανή Qantas όσο και ο εθνικός αερομεταφορέας της Σιγκαπούρης επιθυμούν να αναλάβουν τον έλεγχο της Air New Zealand. Και οι δύο αερομεταφορείς επιθυμούν τον έλεγχο της Air NZ αφού η εταιρεία αυτή είναι μέτοχος κατά 49% της αυστραλιανής Ansett. Η Air New Zealand ουσιαστικά ελέγχει την αεροπορική αγορά τόσο της Νέας Ζηλανδίας όσο και των νήσων του Ειρηνικού ειδικά προς τις ΗΠΑ, ενώ η οικονομικά ασθενής

Ansett ελέγχει το 41% της αυστραλιανής αεροπορικής αγοράς. Τόσο η Qantas -που ανήκει κατά 25% στην British Airways- όσο και η Singapore Airlines επιθυμούν να αναλάβουν τον έλεγχο της Air New Zealand αφού τότε θα αποτελέσουν το μεγαλύτερο όμιλο αερομεταφορέων προς την Αυστραλία και την Ωκεανία.



D Destel

Marine & Industrial Supplies Imports - Exports - Representations

**GENERAL SHIP SUPPLIERS
YOUR PARTNER TO SUPPLY YOUR VESSEL**

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

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

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

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

Σύγχρονες επιχειρηματικές πρακτικές



Άποψη από το συνέδριο του «Business Week 2001» στην αίθουσα εκδηλώσεων του Πανεπιστημίου Πειραιώς. Από αριστερά διακρίνονται ο κ. Απόστολος Αθηναίος, διευθύνων σύμβουλος - γενικός διευθυντής της ΝΕΛ, ο κ. Χρήστος Αγκυριόπουλος, επίκουρος καθηγητής του Πανεπιστημίου Πειραιώς, και ο κ. Σταύρος Κυριακούλης, πρόεδρος της Κυριακούλης Μεσογειακής Κρουαζιέρας Ναυτιλιακή Α.Ε.

Ο Σύλλογος Φοιτητών και Αποφοίτων του μεταπτυχιακού προγράμματος στη διοίκηση επιχειρήσεων «MBA Society» και ο Σύλλογος Φοιτητών του μεταπτυχιακού προγράμματος στη διοίκηση ολι-

κής ποιότητας «TQM» διοργάνωσαν στις 9, 10 και 11 Μαΐου στην αίθουσα εκδηλώσεων του Πανεπιστημίου Πειραιώς το συνέδριο «Business Week 2001» με θέμα «Σύγχρονες Επιχειρηματικές Πρακτικές». Στο συνέδριο αναπτύχθηκαν, από σημαντικές προσωπικότητες του ελληνικού επιχειρηματικού κόσμου, οι βασικές ενότητες του σύγχρονου management σε διάφορους κλάδους της οικονομίας. Χορηγοί του «Business Week 2001» ήταν οι Κυριακούλης Μεσογειακή Κρουαζιέρα Ναυτιλιακή Α.Ε., ΟΤΕ Α.Ε. και το Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

Έκθεση Μεταφορές-Τηλεπικοινωνίες-Logistics 2001

Σε εξέλιξη βρίσκονται οι προετοιμασίες για τη διοργάνωση της 2ης Διεθνούς Έκθεσης Μεταφορές-Τηλεπικοινωνίες-Logistics 2001. Ο τομέας μεταφοράς από μιν εμφανίζει αυτή τη χρονιά πολύ μεγάλο ενδιαφέρον καθώς πλησιάζουμε προς τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004 και οι προετοιμασίες που σχετίζονται με τη μεταφορά ατόμων και με τα 4 συστήματα μεταφορών επιταχύνονται. Παράλληλα με τη διοργάνωση της έκθεσης θα πραγματοποιηθεί 4ήμερο συνέδριο (9-11 Οκτωβρίου 2001) στη συνεδριακή αίθουσα του ΟΛΠ. Τα βασικά θέματα του συνεδρίου περιλαμβάνουν ενότητες για τα 4 βασικά συστήματα μεταφοράς (οδικές, θαλάσσιες, αεροπορικές, σιδηροδρομικές) ατόμων και εμπορευμάτων, τα έργα

υποδομής που πραγματοποιούνται ή πρόκειται να πραγματοποιηθούν στα επόμενα τρία χρόνια στη χώρα μας, θέματα logistics, τα οποία αποτελούν τον απαραίτητο κρίκο της εφοδιαστικής αλυσίδας, και βεβαίως την τηλεματική και τις τηλεπικοινωνίες. Η έκθεση πραγματοποιείται και φέτος υπό την αιγίδα των υπουργείων Μεταφορών - Επικοινωνιών και Εμπορικής Ναυτιλίας, ενώ ο υπουργός Μεταφορών - Επικοινωνιών Χρήστος Βερελής, ανταποκρινόμενος στην πρόσκληση της διοργανώτριας εταιρείας New Genesis, θα εγκαινιάσει την έκθεση και θα κηρύξει την έναρξη των εργασιών του συνεδρίου, συμμετέχοντας επίσης στη συζήτηση που θα επακολουθήσει με τους σχετικούς φορείς.



Η Φύση εμπνέει την Τέχνη

Ο θερινός εικαστικός θεσμός «Πλόες» που διανύει εφέτος την έβδομη χρονιά του στο Ίδρυμα Πέτρου και Μαρίκας Κυδωνίως της Άνδρου, παρουσιάζει μια διπλή έκθεση έργων δύο κορυφαίων στο είδος τους δημιουργών. Με τον υπότιτλο «Mater Natura», στις αίθουσες του Ιδρύματος πρόκειται να φιλοξενηθούν από την 21η Ιουλίου μέχρι την 23η Σεπτεμβρίου ταπεινά, ζωγραφικά και χαρακτικά έργα του Μάριου Πράσινου μαζί με έργα γλυπτικής και χρωματικά ανάγλυφα του Φιλό-θλου (Τζούλα). Το κοινό σημείο των δύο καταξιωμένων δημιουργών είναι η έμπνευσή τους από τη φύση. Έχουν και οι δύο ζήσει στη Γαλλία, έχουν αναγνωριστεί από τη διεθνή κριτική και το κοινό, ενώ τα έργα τους υπάρχουν σε μουσεία, πινακοθήκες, σημαντικές ιδιωτικές συλλογές και δημόσιους χώρους. Ποτέ και οι δύο τους δεν ξέχασαν την Ελλάδα και πάντοτε στα έργα τους ανακαλούν τη μεσογειακή της φύση και τον πνευματικό της χαρακτήρα.

Φιλόθλου: Sculpture-Miroir, ανοξείδωτος χάλυβας, 1990

Αύξηση μεγεθών της Βερνίκος Κότερα Ναυτιλιακή

Συνεχίζεται η αύξηση μεγεθών της Βερνίκος Κότερα Ναυτιλιακή και Συμμετοχών Α.Ε. και στο πρώτο τρίμηνο του 2001. Συγκεκριμένα:

- A. Για τον ενοποιημένο ισολογισμό:
1. Ο κύκλος εργασιών διαμορφώθηκε σε 692.215.261 δρχ. έναντι 106.005.365 δρχ. το αντίστοιχο τρίμηνο του 2000, παρουσιάζοντας αύξηση 652%. 2. Τα καθαρά αποτελέσματα μετά φόρους διαμορφώθηκαν σε 249.328.347 δρχ. έναντι 111.182.568 δρχ. το αντίστοιχο τρίμηνο του 2000, παρουσιάζοντας αύξηση 224%.
B. Για τον ισολογισμό της εταιρείας:

1. Τα έσοδα από ναυλώσεις διαμορφώθηκαν σε 105.326.062 δρχ. έναντι 57.911.665 δρχ. την αντίστοιχη περίοδο 2000, παρουσιάζοντας αύξηση 82%. 2. Τα κέρδη διαμορφώθηκαν σε 250.588.153 δρχ. έναντι 248.847.793 το αντίστοιχο διάστημα του προηγούμενου έτους, παρουσιάζοντας οριακή αύξηση.

Υπενθυμίζεται επίσης ότι η εταιρεία συμμετέχει σε ισχυρό όμιλο, ο οποίος διεκδικεί τις πηλές Α' Βούλας, Β' Βούλας και Βάρκιζας και αναμένεται από μέρα σε μέρα η ανακοίνωση των αποτελεσμάτων. Προβλέπεται ότι ο όμιλος, όπου συμμετέχει, θα πλειοδοτήσει και στις τρεις πηλές.

Το παιδί-θύμα πολέμου

Στη διάρκεια του διήμερου Διεθνούς Συνεδρίου με θέμα «Το παιδί: Θύμα του Πολέμου και Αγγελοφόρος της Ειρήνης», που διοργάνωσε το Ίδρυμα για το Παιδί και την Οικογένεια, οι Έλληνες και ξένοι ομιλητές, προσωπικότητες διεθνούς κύρους, ειδικοί επιστήμονες και εκπρόσωποι μη κυβερνητικών οργανώσεων κατέθεσαν συγκλονιστικές μαρτυρίες για τη φρίκη που ζουν τα παιδιά σε όλη τη μήκη και πλάτη της γης, όπου ο πόλεμος και οι ένοπλες συγκρούσεις αποτελούν καθημερινή πραγματικότητα.

- Μόνο στην Αφρική ο πόλεμος ανάγκασε πάνω από 20 εκατομμύρια ανθρώπους να εγκαταλείψουν τα σπίτια τους.
- Το 95% των θυμάτων πολέμου είναι άμαχοι πολίτες.
- Το 80% των προσφύγων είναι παιδιά και γυναίκες.
- Πάνω από 50.000 παιδιά που πεθαίνουν καθημερινά σ' όλη τον κόσμο από την πείνα θα είχαν σωθεί, αν οι παγκόσμιες δαπάνες για εξοπλισμούς μειώνονταν κατά ένα τοις χιλίοις και διέθεταν αυτά τα κονδύλια σ' αυτά τα παιδιά.
- Οι επιστημονικές μελέτες αποκαλύπτουν ότι η ραδιενέργεια που εκλύεται από τη χρήση βλημάτων απειλητικού ουρανού συνδέεται άμεσα με την εμφάνιση καρκίνου.

Το συνέδριο ολοκλήρωσε τις εργασίες του με μια πανηγυρική συνεδρίαση κατά την οποία βασικοί ομιλητές ήταν ο υπουργός Εθνικής Άμυνας Άκης Τσοχατζόπουλος, ο πρόεδρος του Ιδρύματος Bertrand Russell, Ken Coates, η πρόεδρος του Διεθνούς Γραφείου Ειρήνης και της «Εκκλήσης της Χάγης για Ειρήνη», Cora Weiss, ενώ συντονιστές της συνεδρίασης ήταν η πρόεδρος Ελένη Αρβεθέρ και ο δρ Bruce Kent.



Συνεργασία της Barracuda με το Πολεμικό Ναυτικό



Το τελευταίο διάστημα η εταιρεία Barracuda έχει αναλάβει με τριετή σύμβαση την κατ' αποκλειστικότητα κατασκευή συμβατικών φουσκωτών για το Πολεμικό Ναυτικό. Στο πλαίσιο της καλής συνεργασίας και ως επισφράγισμα των μεταξύ των άριστων σχέσεων, ανέλαβε την εκπαίδευση υποξιωματικών και μόνιμου προσωπικού στην επισκευή των φουσκωτών σκαφών, για τη συντήρηση των σκαφών του Πολεμικού Ναυτικού. Άλλωστε, τα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά, ύστερα από αξιολόγηση αρκετών προσφορών εταιρειών της Ελλάδας και του εξωτερικού, τελικώς ανέθεσαν την κατασκευή 7μετρων πνευστών λεμβών στην Barracuda. Σημαντικό είναι ότι η αξιολόγηση δεν έγινε με κριτήριο τη μειοδοσία, όπως συνηθίζεται σε κάποιους διαγωνισμούς, αλλά με γνώμονα την ποιότητα κατασκευής, εκεί δηλαδή που τα σκάφη Barracuda υπερτερούν πραγματικά. Αυτά τα σκάφη προορίζονται για τα νέα περιπολικά σκάφη του Πολεμικού Ναυτικού που ήδη κατασκευάζονται από τα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά. Το πλέον αισιόδοξο και ενθαρρυντικό είναι ότι αυτή η ανάθεση μπορεί να θεωρηθεί η αρχή μιας ευρύτερης συνεργασίας των δύο ελληνικών εταιρειών, με άριστες προοπτικές.



ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΠΑΥΤΙΛΙΑ: Πρόσω οδοταχώς για Ε.Ε.

Η πολιτική της κυπριακής κυβέρνησης κατά τα τελευταία χρόνια είχε κυρίως άξονα την ποιοτική αναβάθμιση του κυπριακού στόλου έτσι που να μπορεί να ανταπεξέλθει στα σημερινά δεδομένα, στις μεγάλες προκλήσεις της σύγχρονης ναυτιλιακής βιομηχανίας και στην προσπάθεια εναρμόνισης με το κοινοτικό κεκτημένο.

Προς την κατεύθυνση αυτή έχουν υιοθετηθεί μια σειρά από μέτρα, τα οποία έχουν αποδειχθεί αποτελεσματικά βελτιώνοντας την εικόνα της κυπριακής σημαίας, τόσο σε θέματα ναυτικής ασφάλειας όσο και διατήρησης και ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητάς της.

Συγκεκριμένα, κατά την τελευταία 5ετία έχει εκσυγχρονισθεί σημαντικά η νομοθεσία που διέπει την εμπορική ναυτιλία κυρίως με την κύρωση όλων των βασικών διεθνών ναυτιλιακών συμβάσεων.

Ιδιαίτερα σε θέματα ναυτικής ασφάλειας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, η κυπριακή νομοθεσία έχει σχεδόν πλήρως εναρμονιστεί με την ισχύουσα νομοθεσία στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Τα νέα δεδομένα καθώς και ο συνεχής εκσυγχρονισμός της νομοθεσίας κατέστησαν απαραίτητη την ανάγκη στελέχωσης του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας με περισσότερο επιστημονικό και τεχνικό προσωπικό. Επίσης εγκαθιδρύθηκε δίκτυο εποπτών κυπριακών πλοίων το οποίο επεκτείνεται συνεχώς, αριθμώντας σήμερα 38 επόπτες που καλύπτουν 25 λιμάνια σε 14 χώρες.

Τα μέτρα αυτά είχαν αποτέλεσμα την αισθητή αύξηση των επιθεωρήσεων και ελέγχων κυπριακών πλοίων με στόχο τον ετήσιο έλεγχο όλων των κυπριακών πλοίων από το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας. Επιπροσθέτως ασκείται καλύτερος έλεγχος των ανεγνωρισμένων από την Κυπριακή Δημοκρατία νηογνώμωνων. Η σχετική κοινοτική οδηγία 94/57/ΕΚ, όπως τροποποιήθηκε, έχει ενσωματωθεί στη νομοθεσία και

παρέχει πλήρη προενταξιακή εναρμόνιση.

Μέσα στους επόμενους 14 μήνες δύο σημαντικά θέματα που έχουν ήδη θεσπιστεί, θα τεθούν σε εφαρμογή. Πρόκειται για τα πιστοποιητικά ικανότητας των ναυτικών, τα οποία μέχρι το τέλος Ιανουαρίου του 2002 θα πρέπει να θεωρηθούν από τις Αρχές της σημαίας των πλοίων που υπηρετούν οι ναυτικοί, ενώ μέχρι το τέλος Ιουνίου του 2002, όλα τα πλοία πρέπει να συμμορφώνονται και να είναι πιστοποιημένα σύμφωνα με τις πρόνοιες του κεφαλαίου 9 της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, όπως τροποποιήθηκε, και το Διεθνές Κώδικα Διαχείρισης Ασφάλειας.

Όσον αφορά στα πιστοποιητικά των ναυτικών, η Κύπρος έχει περιληφθεί στη «Λευκή λίστα» του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, ενδεικτικό του γεγονότος ότι εφαρμόζει πλήρως τις πρόνοιες της Διεθνούς Σύμβασης για τα Επίπεδα Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών.

Το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας έχει πρόσφατα προχωρήσει στη θεώρηση πιστοποιητικών σε ξένους ναυτικούς που υπηρετούν σε πλοία με κυπριακή σημαία.

Η ανταγωνιστικότητα της Κύπρου, τόσο ως νηολόγιο όσο και ως βάση για τις διεθνείς δραστηριότητες των ναυτιλιακών εταιρειών, είναι σημαντική. Κατά τις διαπραγματεύσεις με την Ευρωπαϊκή Ένωση δόθηκε ιδιαίτερη έμφαση στην ανάγκη διατήρησης της ανταγωνιστικότητας αυτής και εκφράζεται η αισιοδοξία ότι έχει περάσει το μήνυμα για τα σημαντικά οφέλη που θα αποκομίσει η Ευρωπαϊκή Ένωση με την ένταξη του κυπριακού στόλου, που στην πλειοψηφία του είναι κοινοτικών συμφερόντων, στον ευρωπαϊκό στόλο.

Ενθαρρυντικό στοιχείο για τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας της κυπριακής σημαίας αποτελεί η νέα στρατηγική για τη ναυτιλία, που ετοιμάστηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή το 1996, με την οποία γίνεται αποδεκτή η εισαγωγή από χώρες-μέλη της Ε.Ε. νέας φορολογίας σε ναυτιλιακές εταιρείες βασισμένης στη χωρητικότητα των πλοίων που διαχειρίζονται αντί στα εισοδήματά τους. Η Ευρώπη, λοιπόν, νιώθει έντονα την ανάγκη να βελτιώσει και να εμπέδωσει την ανταγωνιστικότητα του κοινοτικού στόλου.

Με βάση τα πιο πάνω δεδομένα και με σκοπό να εκκρίψει η διάκριση μεταξύ κυπριακών και ξένων ναυτιλιακών εταιρειών που εδρεύουν στην Κύπρο, έχει τροποποιηθεί ο περί φορολογίας νόμος έτσι που οι εταιρείες διαχείρισης πλοίων να έχουν την επιλογή είτε να φορολογηθούν με βάση τη χωρητικότητα των πλοίων που διαχειρίζονται είτε με βάση τα εισοδήματά τους.

Η ανταγωνιστικότητα της κυπριακής σημαίας εξαρτάται επίσης και από την ποιότητα και την ταχύτητα των υπηρεσιών που παρέχονται από το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας. Η μηχανογράφηση του Τμήματος έχει ήδη αρχίσει και αναμένεται με την ολοκλήρωσή της, περί τα τέλη του 2002, να βελτιώσει σημαντικά το επίπεδο και την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Αξίζει να αναφερθεί ότι το συνέδριο «Ναυτιλιακή Κύπρος 2001», που διοργανώνεται με εξαιρετική επιτυχία κάθε δύο χρόνια, θα πραγματοποιηθεί φέτος στη Λεμεσό από τις 23 μέχρι τις 26 Σεπτεμβρίου 2001. Το θέμα του φετινού συνεδρίου είναι «Ναυτιλία ως Παγκόσμια Βιομηχανία - Προκλήσεις και Προοπτικές». Ανάμεσα στους ομιλητές θα βρίσκονται διακεκριμένες προσωπικότητες, εκπρόσωποι από το Διεθνές Ναυτιλιακό Οργανισμό και την Ευρωπαϊκή Ένωση. Ένα ευρύ φάσμα θεμάτων που απασχολούν σήμερα το ναυτιλιακό κόσμο, καθώς επίσης και προβλέψεις για το άμεσο μέλλον της ναυτιλίας, αναμένεται να καλυφθούν στο συνέδριο.

THE LIBERIAN INTERNATIONAL SHIP AND CORPORATE REGISTRY (LISCR)

On January 1, 2000 the Liberian International Ship and Corporate Registry, known as LISCR, opened a new chapter in the history of the Liberian Maritime Program undertaking the exclusive administration of the Registry. LISCR, an American-based company, ushers in a new era under the Liberian Flag. The company's dynamic new management, welcomes the opportunity to offer the standard of Excellence which reflects Liberia's brilliant, over 50-year of maritime tradition. A tradition built on the promise of superior service, SAFETY, CLEAN SEAS and ENVIRONMENTAL PROTECTION.

The Liberian Flag, Star and Stripes, is the symbol of a prestigious maritime nation and emblem of Africa's oldest Republic, since 1836. Today, stability reigns in a country whose name comes from the Latin word meaning "free".

NEW ERA, NEW HORIZONS.

Today Liberia is the world's premier open ship registry, renowned for quality, efficiency, safety and service. Liberia also offers one of the most convenient, efficient, confident, tax-effective offshore corporate registries in the world.

As LISCR begins a new era, the company's goal is to create new horizons in service through Professional management by technically-competent, responsive employees using modern management principles and sound business practices. LISCR personnel have extensive experience in the maritime and corporate fields and the company has invested heavily in new computer and telecommunication systems to meet the demands of today's business world. For the convenience of our clients, the company has offices in Vienna, Virginia and New York, Piraeus, Hong Kong, London, Monrovia, Zurich and Tokyo.

As we celebrate the success of the Greek Shipping Industry, we look forward to a new era and new partnerships.

LISCR: The route to new horizons through global vision

INTERNATIONAL OFFICE: Greece Office Liscr, 2, Efplias Street, 185 37 Piraeus, Greece, Tel.: 30 1 452 9670, fax: 30 1 452 9673, E-mail: liscr@otenet.gr

CORPORATE HEADQUARTERS: 8619 Westwood Center Drive, Suite 300

Vienna, VA USA 22182, Tel.: 703 790 3434, fax: 703 790 5655

E-mail: info@liscr.com Website: www.liscr.com

NEW YORK OFFICE: 99 Park Avenue, Suite 1700, New York, NY 10016-1601

Tel.: 212 697 3434, fax: 212 697 5655, E-mail: info@liscr.com



University of
Leicester

Το κορυφαίο αυθεντικό βρετανικό Πανεπιστήμιο προγραμμάτων MBA στην ΕΛΛΑΔΑ (Αξιολόγηση Financial Times-Απρ. 2001)

MBA SPECIALISATION IN MARITIME MANAGEMENT

«Το μοναδικό μεταπτυχιακό που εμβαθύνει σε όλα τα σύγχρονα θέματα διοίκησης Ναυτιλιακών επιχειρήσεων, και όχι μόνο στα operations»

Το μόνο Ναυτιλιακό MASTER, που είναι αναγνωρισμένο από το ASSOCIATION OF MBAs (AMBA).

ΕΠΙΣΗΣ ΕΙΔΙΚΕΥΣΕΙΣ ΣΕ:

- ☐ MARKETING
- ☐ FINANCE
- ☐ TOTAL QUALITY MANAGEMENT
- ☐ EMPLOYMENT RELATIONS
- ☐ I.T. MANAGEMENT
- ☐ SPORTS MANAGEMENT
- ☐ e-COMMERCE
- ☐ TOURISM & HOSPITALITY MANAGEMENT

MSc in • MARKETING • FINANCE DIPLOMA IN MANAGEMENT ΕΝΑΡΞΗ ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ

UniS UNIVERSITY OF SURREY

FREE LAPTOP and Software

MSc in e-Business Mgt.

MSc in Human Resource Mgt.

«Επαγγελματική κατοχύρωση CIPD»

ΕΝΑΡΞΗ ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ



Για πληροφορίες και εγγραφές επικοινωνήστε:

iCon INTERNATIONAL TRAINING

Δημητράκοπούλου 49Α, 117 42 Αθήνα

(Στάση Μετρό, Συγγρού - Φιξ)

Τηλ.: 9248 065, 9248 534, Fax: 9248 695

e-mail: icon@icon.gr, http: www.icon.gr

«Με σεβασμό στην εκπαίδευση»



flying the Bahamas flag



Mr. John Mervyn Jones, director of Bahamas Maritime Authority

Following political independence in 1973, and the establishment of The Bahamas Ship Registry in 1976, The Bahamas' merchant fleet has experienced steady growth. The Bahamas Maritime Authority (BMA) is a statutory corporation, which was formed in 1995 to take over the administration of the Bahamian Ship Register. It was believed at the time and has been proven subsequently, that this arrangement provides greater flexibility and is able to be more responsive to the needs of the shipowners.

The phenomenal growth of the Bahamas Ship Register can be readily appreciated by the fact that in 1983 there were less than 100 ships of just one million gross tons on the register. Today there are over 1400 international ships totalling over 30 million gross tons flying the Bahamian flag.

One of the other reasons why The Bahamas is popular as a flag is that

the ship registry is part of a wider appeal of The Bahamas as a major tourist attraction and financial centre. In each of these industries - tourism, finance and shipping - the aim of the Bahamian Government is to focus on quality. The port of Nassau is one of the most popular stops for cruise ships, because of its close proximity to Florida as well as being an ideal port for handling large ships. The second port of The Bahamas is Freeport, which is a growing container port, as well as providing dry-dock facilities which can presently handle ships up to about 90,000 tons and will soon be able to deal with even larger ships.

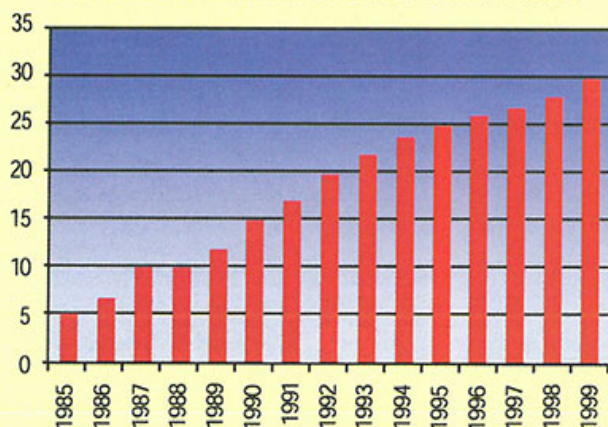
The list of shipowners with ships registered in The Bahamas is most impressive and includes a sizable number of Greek owners. The Bahamas not only attracts Greek owners, but also a wide range of owners who are known for the quality of their operations and high standards of their ships. Today The Bahamas has the world's third largest register of ships and about 10 per cent of it is Greek owned.

The Bahamas, as the flag state, has the ultimate authority over a ship flying its flag, as defined in the United Nations Convention on the Law of the Sea. Therefore, the flag state is responsible for ensuring that the owners fulfil their obligations with regard to the safety of the ship and crew, as well as the protection of the environment. The Bahamas is a Member of the Council of the International Maritime Organisation (IMO) where it plays an active role in all its activities.

These flag state obligations are taken most seriously by The Bahamas and it fulfils its commitments by providing a service to shipowners, which is both flexible and responsive, but at the same time is rigorous in maintaining international standards. High levels of expertise have been developed in a number of areas, in particular, in relation to all types of passenger ships, tankers, bulk carriers, reefers, container vessels and high speed craft.

One of the measures of the effectiveness of a flag state is its performance when its ships are inspected by other Port States. In this regard, The Bahamas does very well when compared with all other major flag states. This again is a reflection of the quality of the shipowners flying the flag and the standards of supervision which are maintained. The number of Port State Control inspections have been increasing world-wide, and The Bahamas is proud that it is not on the target list of

GROWTH OF REGISTER: 1985-2000 (Million GT)



SOURCE: Lloyd's Register of Shipping

any Port State Control organisation. It is on the "White List" of flag states as shown by the Paris Memorandum of Understanding, and its detention record in the US is well below the average.

If a Bahamian ship should be detained, however, BMA staff liaise closely with the Port State authorities involved, with the ship's owners and with the Bahamas nautical inspector on scene. If the detention is unreasonable, the BMA works to have the ship released as soon as possible, but if the ship has genuine defects, the emphasis is on rectifying them and ensuring that there is no repetition.

Another measure of the efficiency of the maritime administration is its speed of dealing with shipowners queries and documentation, such as the issuing of officers' licences to meet the new requirements of STCW95. In this respect The Bahamas provides an excellent service with rapid turnaround and is contactable 24 hours a day, 365 days a year. One of the other reasons why The Bahamas is a favoured flag among many European owners is that it has its main office in London, which is convenient for doing business and many Greek owners have offices there. In addition to the head office in Nassau, there is an office in New York, and all the offices are linked with direct access to the ship register. The Bahamas Maritime Authority have technical inspectors in all major ports of the world, but now in recognition of the pre-eminence of the port of Pireaus is establishing a full representative office in Greece. So the Bahamas as a leading open register, is an attractive flag for all



shipowners, being widely recognised as ready to respond to the needs of the shipowners by providing a professional service. Recently, the Bahamas Shipowners Association held its Executive Committee Meeting in Athens which attracted a number of shipowners from various parts of the world, to discuss issues of mutual interest. The Bahamas looks forward to extending its presence in Greece and thus making its service more accessible to Greek shipowners.

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

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



REGISTRATION OF SHIPS UNDER THE MALTA FLAG

Ship registration and the provision of all ancillary services is the responsibility of the Merchant Shipping Directorate of the Malta Maritime Authority. The registration and the operation of Maltese ships is regulated by the Merchant Shipping Act, a law based mainly on U.K. legislation but subsequently revised and amended in 1986, 1988, 1990 and 2000.

The Malta flag is a flag of choice. Its good standing is evidenced both by the number of ship-owning and ship management companies of repute which register their ships in Malta, and also by the confidence shown by the leading international banks and financiers who recommend the Maltese register.

ADVANTAGES The law is designed to offer the following substantial advantages to shipowners registering their ships under the Malta flag, such as:

- low company formation and ship registration costs;
- complete tax exemption and benefits for owners, charterers and financiers of Maltese ships;
- no restrictions on the nationality of the shareholders, and of the directors of Maltese companies, and of the master, officers and crew of Maltese ships;
- no restrictions on the sale or transfer of shares of a company owning Maltese ships;
- no trading restrictions on the sale and mortgaging of Maltese ships;
- no trading restrictions;

- preferential treatment for Maltese ships in certain ports;
- twenty-four hour, seven days a week service in respect of urgent matters.

All types of vessels, from pleasure yachts to oil rigs, may be registered provided that, inter alia, they are either wholly owned by Maltese citizens or by a Maltese company, or bareboat chartered to a Maltese company; a Maltese ship may also be bareboat charter registered under another flag.

There are no trading restrictions. However:

- Ships of 15 years and over, but under 20 years, must pass an inspection by an authorized flag state inspector before or within one month of provisional registration; and
- Ships of 20 years and over, must pass an inspection by an authorized flag state inspector prior to being provisionally registered.

As a rule trading ships of 25 years and over are not registered. **PROCEDURE** A vessel is first registered provisionally under the Malta flag for six months (extendible for one year) during which period all documentation must be finalised. The requirements for provisional registration are:

- an application for registration by the owner or an authorised representative accompanied, if required, by an application for a change of name;
- a copy of the ship's International Tonnage Certificate;
- proof of qualification to own a Maltese ship;
- a declaration of ownership made before the Registrar by the owner or an authorised representative
- evidence of seaworthiness; in the case of trading vessels, confirmation of class
- payment of initial and annual registration fees

BAREBOAT CHARTER REGISTRATION Maltese law provides for both bareboat charter registration of foreign ships under the Malta flag and also for the bareboat charter registration of Maltese ships under a foreign flag. Vessels so registered enjoy the same rights and privileges, and have the same obligations, as any other ship registered in Malta.

The two main principles adopted at law on bareboat charter registration are, the compatibility of the two registries, and, that matters regarding title over the ship, mortgages and encumbrances are governed by the underlying registry, while the operation of the vessel falls under the jurisdiction of the bareboat charter registry. A bareboat charter registration shall be for the duration of the bareboat charter or until the expiry date of the underlying registration, whichever is the shorter, but in no case for a period exceeding two years. Registration may be extended.

MORTGAGES Once a vessel is provisionally registered, registration, transfer and discharge of mortgages may be effected immediately on presentation of the relative documents to the Registrar.

CLOSURE OF REGISTRY Voluntary closure of registry followed by the issue of a Deletion Certificate is a straightforward operation, provided, inter alia, there is the consent of the mortgagees and all liabilities and obligations of the ship towards the State of Malta have been fulfilled. Cancellation of registry by the Administration for non compliance with the provisions of the law is only effected after adequate time has been given to the owners to regularise matters, and to the mortgagees to take the necessary action to protect their interests.

For further information, contact: Merchant Shipping Directorate
Malta Maritime Authority Maritime House Lascaris Wharf Valletta Malta
Tel: +356 250360, Fax: +356 241460, Telex: 1362 REGSHP MW
E-Mail: mership.malta@mma.gov.mt

BARBADOS SHIPS' REGISTRY

The Barbados Ships' Registry is by no means new - ship registration facilities have been available on the island for well over a hundred years. In 1993, the Barbados Government decided to formulate new shipping legislation that would allow foreign owners and nationals to own and man Barbados registered ships. The Shipping Act 1994 and the Shipping (Oil Pollution) Act 1994 embody the legislation. The Central Registry in London was opened early in 1994, to co-ordinate the Ships' Registry programme.

The legislative system in Barbados is based on UK common law, and is recognised as enforcing the highest internationally agreed standards of safety, without imposing financial or operational constraints on the running of a vessel. A member of IMO since 1969, Barbados has adopted the principal conventions implemented by IMO on safety and the protection of the marine environment.

Barbados is committed to maintaining the quality of the fleet, by annual flag safety inspections that are undertaken by a worldwide network of non-exclusive Nautical Inspectors. Merchant vessels are required to be in class with a full member of IACS, and must be less than 20 years old at the time of first registration. Barbados is on the White List of Flag States of the Paris MOU.

Barbados does not impose any tax on income, capital gains or similar financial revenues, thus the operation and income of a ship registered under the Barbados flag, or any capital gain on her sale, are completely free of tax in Barbados. This applies whether the ship is owned by a foreign person or entity or by an offshore Barbados company.

The subject of manning of luxury yachts has been brought into issue

with the introduction by the United Kingdom of the Merchant Shipping (Vessels in Commercial Use for Sport or Pleasure) Regulations 1998.

This sets out regulations for the construction and manning of certain yachts depending on use, size and date of construction. Barbados has not adopted this UK Statutory Instrument, and thus does not impose any such requirements. Barbados can however, on request from a yacht owner, issue a minimum safe manning certificate to any commercial yacht registered with Barbados, the numbers dependent on the size of the yacht and the nature of its operations.

Vessels may be bareboat chartered in or out of the Barbados register. When chartered out, the ship is subject to the laws of the country under whose flag she is operating, and her Barbados registration is held in suspension until the charter party is terminated and she returns to the Barbados flag. During the period the ship is chartered out, no mortgages or liens may be charged against the ship in the secondary register.

Mortgages can continue to be recorded in the Barbados register. Ships Officers may be of any nationality, providing they hold an acceptable national certificate of competency compliant with the STCW Convention. They will require a Barbados Endorsement Document of their national certificate when serving onboard a Barbados flagged ship. Barbados is on the White List of countries assessed to be properly implementing the STCW Convention.

Quality accredited by LRQA to ISO9002 since March 1996, the Barbados Register has continued to maintain a fast, friendly and secure service to the discerning ship owner. The fleet consists of all sizes of vessel, from yachts to VLCCs.

Registrars have been appointed in Barbados, Greece, Hong Kong, New York, Singapore and Tokyo for the convenience of ship owners wishing to register their ships. Full contact details are provided on the Barbados Ships' Registry website <http://www.barbadosmaritime.com> Registrar and Nautical Safety Office in Greece is Overseas Maritime.



Marshall Islands Maritime and Corporate Registry

Administered by International Registries, Inc.



International Registries, Inc., founded in 1948, is the world's most experienced privately run ship registry and corporate services programme administrator. IRI and its affiliates have been the exclusive corporate and maritime agents for the Republic of the Marshall Islands for the past 10 years, with full-service offices in the United States as well as in Piraeus, London, Zurich and Hong Kong.

The Republic of the Marshall Islands vessel registry programme is one of the fastest growing registries in the world and has an excellent safety and port state control record. Costs are competitive with all the other ship registry jurisdictions and its Maritime Operations Department is an ISO 9002 certified organisation. One of the most modern corporate jurisdictions in the world, the Marshall Islands exempts non-resident domestic corporations from taxation on their income and assets. The Marshall Islands also permits corporate redomiciliation into and out of the jurisdiction. Located nearly midway between Indonesia and Hawaii, the Marshall Islands maintain a stable, democratically elected parliamentary system of government.

Each IRI office is full-service and can provide vessel registrations, mortgage recordings, closings, form corporations and process corporate documents. IRI prides itself on providing reliable and prompt service to shipowners, operators, legal financial professionals, and the international business community.

Compare Prices

- The annual tonnage tax has been reduced nearly 50 percent and is the result of tonnage tax having been changed from US\$ 0.25 per gross ton to US\$ 0.20 per net ton, and is guaranteed through to 2004
- A number of crew licensing and certification fees have also been reduced

- Free corporate re-domiciliation from other jurisdictions, a cost savings of US\$ 500 plus first year annual corporate residence-no invoice for one year
- Competitive pricing of company formations and corporate documents
- Marshall Islands maritime or corporate documents do not require consular signatures
- All fees are published and there are never any hidden charges.

Compare Our Services

- Maritime documents are processed with quick turn-around time
- IRI's staff of experienced mariners and maritime administration specialists provide outstanding technical support and promptly respond to shipowners' and operators' inquiries
- We have a qualified duty officer available 24-hours a day for maritime emergencies
- Our vessel registration, documentation, and mortgage recording procedures are recognised by lending institutions and shipbuilders worldwide
- Legal and technical assistance is available before, during and after the vessel is registered under the Marshall Islands flag
- We offer a full range of vessel registry services: radio station licensing, crew examinations and documents, vessel inspections, technical assistance and international representation
- Corporate name clearance is immediate and without cost
- Same-day corporate existence is available for standard and customised articles of incorporation
- IRI offices can also process and generate Marshall Islands articles of incorporation and other corporate documents on-site. Also, each office maintains ready-made shelf companies for immediate purchase

Compare Marshall Islands' Maritime and Business Corporations Laws

- Non-resident domestic corporations are "statutorily" exempt from Marshall Islands taxes
- Corporations are easy to maintain and administer with no requirements for annual filings
- Mortgage tacking legislation provides for the cost-saving continuation of a preferred mortgage status of foreign mortgages when a vessel is transferring from another jurisdiction
- Dual filing of translated articles, facsimile filings and registered and/or bearer shares are permitted.

Address in Greece:

International Registries (Greece) Ltd.
1-3 Filellinon Str., 4th Floor
Piraeus 185 36 Greece
Tel: + 301 4293-223, Fax: + 301 4293-228
E-mail: pireaus@register-iri.com
Website: www.register-iri.com

the maritime scene NEWS

TELESTET PERSONAL MOBILE GUIDE (1230)

An exclusive service to learn how to go around Greece but also to have a direct access to a group of useful information, wherever and whenever you need them, 24 hours per day.

TELESTET Personal Mobile Guide provides you useful information on:

- More than 40 important monuments, archaeological sites and museums of Greece, such as: Acropolis, Archaeological Museum of Piraeus, Ancient Delos, Ancient Theater of Epidaurus, Ancient Thera (Santorini), Ancient Olympia, Vergina, Delfi, National

Archaeological Museum, Knossos, Mycenae, Sounio etc. There is call identification wherever you are! (**Location Based Service**)*.

- Direct access to all Emergency Calls (**Location Based Service**)*.
- Ships and Flying Dolphins timetable, Airplanes scheduled flights and info regarding excursions, sightseeing cruises all over Greece and the Greek islands.
- Info regarding Directory inquiries/ yellow pages and direct connection to the number of choice
- Nightlife info (for the movies on the cinemas of Athens, cultural events and the festival of Athens and Epidaurus).
- Car Rental Phone Catalogue and direct connection with the nearest Rent-a-Car Branch (**Location Based Service**)*.
- Connection with the nearest taxi- service (for the areas of

Attiki, Salonika, Patra, Tripoli, Hania) (**Location Based Service**)*.

- Direct connection to the nearest TELESTET Exclusive or Telepolis store (**Location Based Service**)*.
 - Direct Connection with Courier Service (**Location Based Service**).
- (Calls to the TELESTET Personal Mobile Guide are charged at national call rate when roaming)

* **Location Based Service:** Connection to the corresponding service of the area, which you are calling from.

- The service is available in 4 languages: Greek, English, Italian and German. Just dial 1230 from your mobile, while the indication "GR TELESTET" is on your display. If you do not see this indication take the following steps:

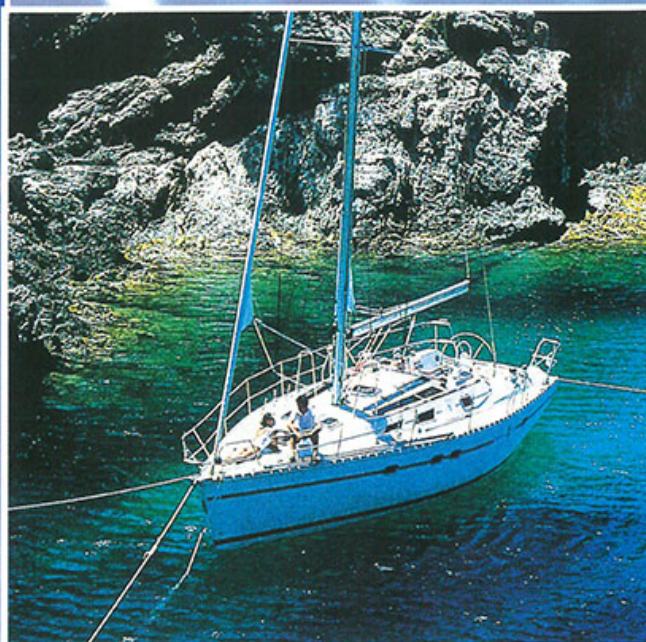
- Enter the menu of your terminal
- Select "Manual Network Selection"
- Choose "GR TELESTET"

TELESTET wishes you a pleasant stay in Greece!



Charter - Management - Maintenance - Marine Equipment Trade

Α ν α κ α λ ύ ψ τ ε
τ ο μ η λ ε τ η ς Ε λ λ ά δ α ς ...



Σκεφθήκατε ποτέ τις διακοπές σας;

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

Σας προσφέρουμε:

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

Egiali
yachting Ltd

Κορυτσάς 10, Αθήνα

Τηλ.: (01) 9817831, Fax: (01) 9837130

www.egiali-yachting.gr

e-mail: egiali@europianet.com



Activad
90.00.462

N. COTZIAS AGENCIES CO LTD

Sharaf Shipping Agency and their Greek representatives, N. Cotzias (Agencies) Co. Ltd., organised a cocktail reception followed by a presentation about the company and services they offer, at the



Piraeus Marine Club, Greece on 14th June 2001.

Sharaf Shipping Agency based at Dubai - U.A.E. was established in 1976. Since then, they have developed a very large scale network of own owned offices which are serving all the ports of India (East/West), all of the Arabian Gulf (Iran, Iraq, Kuwait, Saudi Arabia, Qatar, U.A.E., Oman) East

African Ports (Kenya, Tanzania) and the whole of South Africa. The unique services highlighted during the multimedia presentation were the online interactive services hosted on

their comprehensive website www.sharafshipping.com. These services include vessel disbursement, port information, vessel progress report, schedules, tracking activity, shipping news and berthing prospects, were the interesting points which gave Sharaf

Shipping Agency a cutting edge over its competitors, and thus prove its commitment and dedication to provide best services at a competitive price 24 hours round the clock.

The goal of Sharaf Shipping Agency has been to provide zero defect services to its clientele. Agency services provided at all U.A.E., major Arabian gulf, South and East Africa, and Indian ports.

SWEDISH CLUB ACADEMY LAUNCHES MARINE INSURANCE COURSE

Delegates from seven countries visited Gothenburg in May, to attend The Swedish Club Academy's first Marine Insurance Course. The week-long course, presented on an annual basis, covers all

aspects of marine insurance - from "Terms and Conditions" to the practical handling of claims and loss prevention. It is open to members and non-members, the latter being charged a small fee. Frans Malmros,

The Swedish Club's Managing Director, says: "We often receive requests - from members and non-members - to provide an introductory overview to the world of marine insurance. The large number of requests reflects the fact that the Club is an 'all-in-one' insurer and, therefore, able to address P&I, Hull & Machinery and FD&D sectors. The course uses case studies to enhance learning and offer examples of problems and strategies aimed at preventing the recurrence of claims. There are 26 course units.

The course element concerned with Hull & Machinery reviewed Terms and Conditions, salvage, collisions, adjusting and loss of hire. The P&I element considered major issues such as pollution, personal injury, stowaways, cargo liabilities and other cargo-related issues. The Freight, Demurrage & Defence element provided an overview of defence cover and explored issues including charterparty disputes and the arrest of ships.

Seventeen participants attended the May 2001 Marine Insurance Course. All concluded that the programme met or exceeded their expectations.

SOUTH AFRICA HOSTS DANGEROUS GOODS SYMPOSIUM

THE SOUTH African Maritime Safety Authority (SAMSA) is to host the 14th International Symposium on the Transport of Dangerous Goods by Sea and Inland Waters (ISTDG 14).

The symposium will take place at the Hilton, Sandton, Johannesburg, South Africa from 3 - 5 September 2001. The theme of the symposium is "Intermodal Transport", and the three-day conference includes speakers from IMO, SIGGTO, NKK, Bremen Port Authority and the UK MCA. Topics covered include the revised IMDG Code, the implementation of the HNS Convention, European ADR regulation, packaging and handling issues, and the issues facing ports when dealing with dangerous goods. Bureau Veritas will part-sponsor the conference. Other international organisations are supporting the symposium.

DIARY OF EVENTS JULY 2001

4-6 July 2001, London
NYPE Contract Workshop
Organised by Informa
Tel. + 44207 553 1439

8-11 July 2001,
Bruges, Belgium
6th Summer Academy
of European
Business Law
Organised by the European

Association of Lawyers
Tel.: 0032 2543 0200

9 July 2001, London
Excellence in Equity Finance
Organised by Informa
Tel. +44207 553 1439

10 July 2001, London
Collateral Management
Organised by Informa

Tel. +44207 553 1439

22 July - 3 August 2001, Surrey
The Shipping Law Summer School
Organised by Informa
Tel. +44207 553 1439

13-17 August 2001, Cambridge
Marine Insurance: Law, Practice
and The Markets
Organised by the Lloyd's List

Events
Tel. +441932 893861

24-27 September 2001,
Saint Petersburg, Russia
VI International Shipping and
Offshore Exhibition
and Conference NEVA-2001
Organised by the Transtec Neva
Exhibition JSC
<http://WWW.setcorp.ru/eng/neva>

FLY THE FLAG...

*WITH THE
SERVICE AND EXPERIENCE YOU EXPECT FROM A REGISTRY*

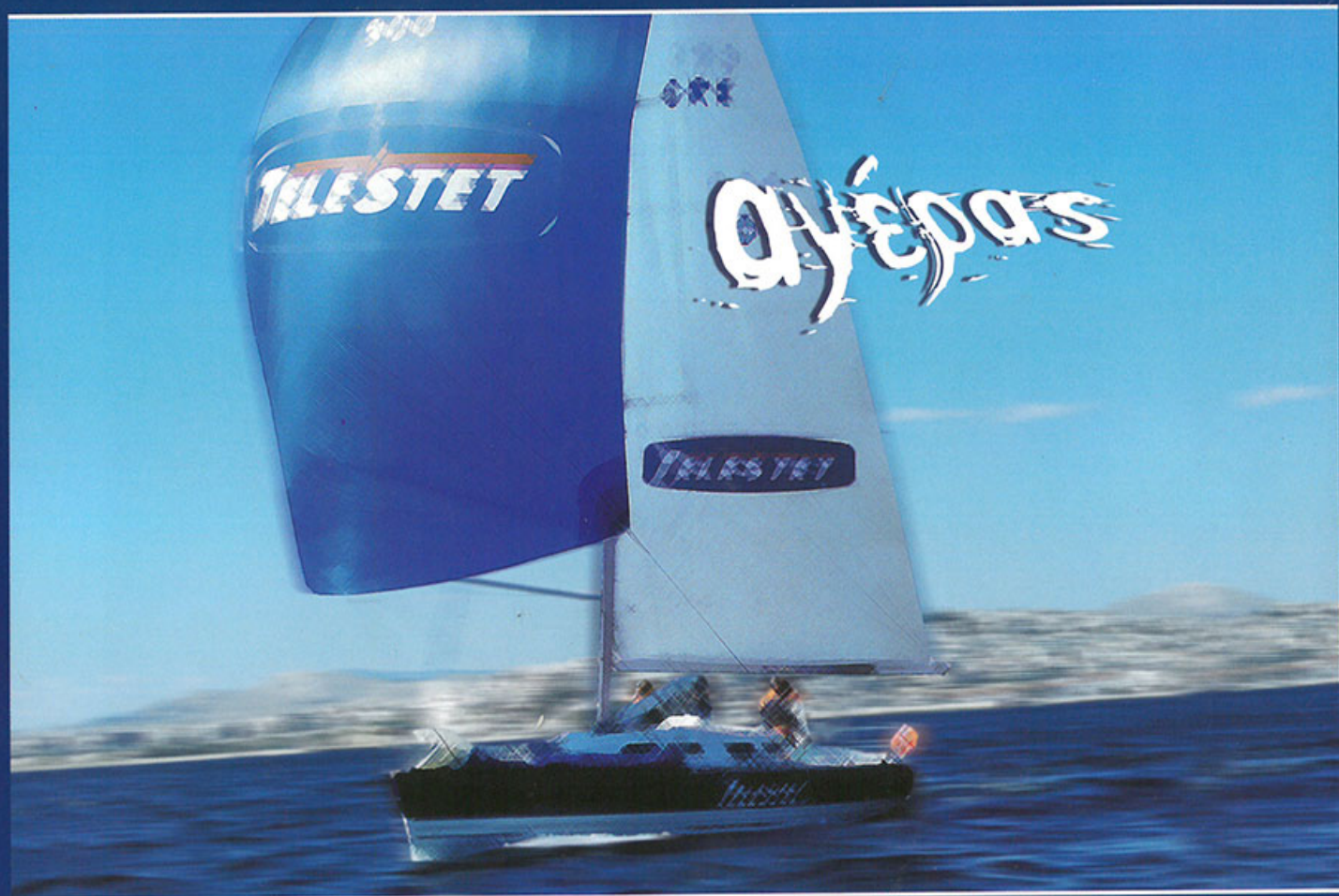
The Republic of The Marshall Islands



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

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

ΑΘΛΗΤΙΚΟ ΧΟΡΗΓΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ 2000-2004



...πρωτοπορίας στα ελληνικά πανιά.

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

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

www.telestet.gr

ΕΠΙΣΗΜΟΣ ΧΟΡΗΓΟΣ

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



Η εξέλιξη στα χέρια σας