

ΤΙΜΗΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΠΡΟΑΓΩΓΗΣ ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΙΑΣ ΑΘ. Β. ΜΠΟΤΣΗ

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 41
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ-ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2001
ΤΙΜΗ: 1.500 ΔΡΧ.
4,40 ΕΥΡΩ

Τι ρυθμίζει ο νέος νόμος
περί «Προσωπικού
του Λιμενικού Σώματος»

ΑΦΙΕΡΩΜΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ:

Η βόρεια πύλη μας

ΜΟΝΑΔΑ ΥΠΟΒΡΥΧΙΩΝ ΑΠΟΣΤΟΛΩΝ:

Οι δυνατοί των θαλασσών

Οι ετήσιες παραγγελίες του 2001

VASILIOS CH. KAMPAKIS

SHIPPING AGENT-BROKER-FORWARDER-CUSTOM BROKER



IN ANY CALLING FROM YOUR SIDE WE ARE READY
TO RESPOND AND TAKE UP YOUR REPRESENTATION
AT THESSALONIKI'S PORT, BY PROTECTING
YOUR INTEREST IN THE BEST WAY

SERVICES - ACTIVITIES

The activities of the company include the whole circle of works that a maritime office can offer except for the ship owning and the ship's purchase and sale.

In particular our company offers to its clients all of the following services:

1. The Shipping Section
 - a) Shipping Agent
 - b) Broker
2. Forwarder
3. Custom Broker-Formalities
4. Operation-Agency for containers VSLs
5. Reefer VSLs Agency
6. Transportation (Local - International - Heavy)
7. Agency of VSLs Transporting - Heavy metals.

Contact us at

Postal Address: G. Fasianou Str Thessaloniki Greece 54625

Tel: ++3031 541266/ 550090/ 521629/ 542847

Fax: ++3031 545422 - Telex: 419075 KAPS

[http:// www.kampakis.gr/](http://www.kampakis.gr/)

ΑΕΓΕΑΝ & CRONUS ΜΑΖΙ ΠΑΝΤΟΥ



Από σήμερα οι δύο μεγαλύτερες ιδιωτικές αεροπορικές εταιρίες της Ελλάδας, η Aegean και η Cronus είναι μαζί!!

Μαζί, για να σας προσφέρουν ακόμα πιο όμορφα ταξίδια, έχοντας πάντα σαν στόχο την απόλυτη ικανοποίησή σας σε κάθε πτήση στην Ελλάδα και στο εξωτερικό.

Ο υπεράσυχρονος στόλος της Aegean και της Cronus, το έμπειρο και άρτια καταρτισμένο προσωπικό τους και μια σειρά από υπηρεσίες, σας δίνουν τη δυνατότητα να ζήσετε μια πραγματικά ξεχωριστή ταξιδιωτική εμπειρία.

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

Aegean και Cronus. Μαζί παντού!

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


CRONUS
airlines


AEGEAN AIRLINES

Κρατήσεις εισιτηρίων στο **0801 20000** ή στα ταξιδιωτικά γραφεία

TBWA\ATHENS

**Η αληθινή πολυτέλεια κρύβεται
στο εσωτερικό.**

Όταν ανοίγει η πόρτα μιας λιμουζίνας φαίνονται αμέσως τα δερμάτινα καθίσματα, η άνεση, ο εξοπλισμός. Για κάποιους αυτό είναι πολυτέλεια. Η αληθινή πολυτέλεια όμως, δε μένει στην επιφάνεια. Φτάνει βαθιά, στο εσωτερικό. Σε ένα μοναδικό κινητήρα W12, 6000 κυβικών, με απόδοση 420 ίππων. Στη μόνιμη τετρακίνηση quattro®. Για πολλούς, η πολυτέλεια είναι προϋπόθεση. Το πάθος για οδήγηση όμως, είναι ανάγκη. Γι' αυτούς υπάρχει το Audi A8.



Audi A8, 6.0lt, W12, 420bhp.



12. ΣΧΟΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

14. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΝΕΑ

24. ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ ΝΕΑ

ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ

32. ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ
Άρθρο του Γεωργίου Μπάνου

34. INTERTANKO: Μία δυναμική διεθνής ένωση
με παγκόσμια απήχηση
Άρθρο του Ιωάννη Δαμνλάτη

41. ΦΑΚΕΛΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ:
Η ΒΟΡΕΙΑ ΠΥΛΗ ΜΑΣ

42. ΥΠΕΡΕΧΕΙ Η ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ
ΤΩΝ ΑΛΛΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ
Συνέντευξη του Δημήτρη Τσολάκη,
προέδρου της Ένωσης Πλοιοκτητών
Βόρειας Ελλάδας

44. ΑΣ ΦΡΟΝΤΙΣΟΥΝ ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΛΙΜΑΝΙ
ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ...
Άρθρο του Δημήτρη Θεοδωρίκα

46. ΣΚΛΗΡΟΣ Ο ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΜΕΤΑΞΥ
ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ
Συνέντευξη του Απ. Γενίτσαρη,
προέδρου του ΟΛΘ

48. ΖΗΤΟΥΜΕ ΕΠΙΛΥΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΜΑΣ
Συνέντευξη του Παρ. Ευαγγελινού,
προέδρου Ναυτικών Πρακτόρων
Θεσ/ίκης

50. Η ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΑΝΟΙΓΕΙ ΤΑ ΦΤΕΡΑ ΤΗΣ:
Τα σχέδια ανάπτυξης και οι προοπτικές
για το αεροδρόμιο «Μακεδονία»

52. ΕΤΑΙΡΙΚΑ ΠΡΟΦΙΛ

ΦΙΛΤΡΑ

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

ΔΙΑΧΩΡΙΣΤΗΡΕΣ
ΑΕΡΟΣ • ΕΛΑΙΟΥ
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ • ΝΕΡΟΥ
ΣΕΝΤΙΝΩΝ



ΠΛΗΡΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ
ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ
ΑΜΕΣΗ ΠΑΡΑΔΟΣΗ



ΓΕΝΙΚΗ ΦΙΛΤΡΩΝ

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

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

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

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

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

ARGO
FILTER

Luberfiner

MANN
FILTER

VOKES

PALL

Fleetguard

Hengst

RACOR

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

- 56.** ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΠΛΗΤΤΟΝΤΑΙ
ΑΠΟ ΤΗ ΣΠΟΓΓΩΗ ΕΓΚΕΦΑΛΟΠΑΘΕΙΑ
- 58.** ΤΟ «ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ
ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ»
- 60.** ΜΥΑ: Η «ΜΥΩΔΗΣ» TASK FORCE ΤΟΥ Α.Σ.
- 66.** MEMORIES
Το φωτογραφικό «χθες» της ναυτιλίας μας
- 68.** ΠΡΙΝ ΑΠΟ 72 ΧΡΟΝΙΑ
Του Ξενοφώντα Αντωνιάδη
- 70.** ΝΗΟΛΟΓΙΑ
- 78.** ΠΑΡΑΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ
- 86.** FORUM
- 90.** ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ
- 92.** ENGLISH SUPPLEMENT

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Αριθμός φύλλου 41,
Αύγουστος - Σεπτέμβριος 2001,
Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωπτάκης,
Έτος Ιδρύσεως: 1931

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 Καπάντασης,
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: ΠΛΑΙΣΙΟ Π. ΚΟΚΑΛΛΗΣ ΚΑΙ ΣΙΑ
Ο.Ε Κατσάντων 3, Μεταμόρφωση
τηλ. 28.55.067
Πρακτορείο Διανομής Τύπου: ΑΡΓΟΣ Α.Ε.

Συνδρομές:
Εσωτερικού 17.000 δρχ. - 49,88 €.
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
βεβαιωθούμε ότι οι περιεχόμενες στο περιοδικό
πληροφορίες είναι σωστές, το περιοδικό δεν είναι
υπεύθυνο για οποιαδήποτε ανακρίβεια που τυχόν
έχει παρεισφρήσει. Κανένα κείμενο ή φωτογραφία
δεν μπορεί να αναπαράχθει, αντιγραφεί ή αναδημο-
σιευθεί 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

Η αξία της συμπρωτεύουσας

Η ειδική αναφορά που γίνεται, σε αυτό το τεύχος των «Ν.Χ.», στη Θεσσαλονίκη έχει ως στόχο, περισσότερο να επισημάνει τη σημασία της συμπρωτεύουσας ως συνδετικού κέντρου της Νοτίου Ευρώπης και των Βαλκανίων με τη Μεσόγειο και τις χώρες της Αφρικής και λιγότερο να προβάλλει τις ναυτιλιακές και λιμενικές δυνατότητες. Άλλωστε, εν τω μείζονι και το έλασσον.



Είναι γεγονός ότι εξαιτίας της παγιωμένης συμπεριφοράς όλων των κυβερνήσεων που είχε ο τόπος και που έδιναν έμφαση στο Κέντρο έναντι της Περιφέρειας, ουχί αδίκως η πρωτεύουσα απο-κλήθηκε «το κράτος των Αθηνών».

Η τακτική αυτή ήταν φυσικό να στερήσει την Περιφέρεια από την υποδομή που θα έπρεπε να διαθέτει, με τελικό αποτέλεσμα και η σχετική ανάπτυξη να είναι περιορισμένη και, εν πάση περιπτώσει, όχι αντίστοιχη με αυτήν που θα δικαιολογούσε η γεωγραφική σημασία ορισμένων πόλε-ων, κυρίως αυτών που διαθέτουν λιμένες. Τη μοίρα αυτή δεν ήταν δυνατό να την απο-φύγει η Θεσσαλονίκη.

Η κυβέρνηση οφείλει να δώσει στη Θεσσαλονίκη τη δέουσα σημασία της γεωστρα-τηγικής θέσης της. Η ανασυγκρότηση των Βαλκανίων είναι μία πρώτης τάξεως ευκαιρία ώστε στην πράξη και όχι στα λόγια να συμβάλει ώστε η συμπρωτεύουσα να εξελιχθεί στο εμπορικό, οικονομικό, μεταφορικό και πολιτισμικό κέντρο της πολύπαθης χερσονήσου. Πολύ περισσότερο μάλιστα, αφού η ιδιότητα της χώρας μας ως του μονα-δικού μέλους της Κοινότητας στην ευρωπαϊκή αυτή εσχατιά μάς παρέχει τη δυνατότη-τα να διαδραματίσουμε έναν αποφασιστικό ρόλο στα βαλκανικά πράγματα.

Τα πάντα είναι θέμα σωστών αξιολογήσεων και βούλησης. Σε τελευταία ανάλυση, θα πρέπει η χώρα να αποκτήσει και άλλο ένα σημαντικό κέντρο στο πλαίσιο της αποκέ-ντρωσης, πολύ περισσότερο μάλιστα όταν το κέντρο αυτό είναι η ελληνική πύλη προς την Ευρώπη.

Nikos Lymas



Safety Means the World to Us...



As Guardians of the things that pass through our hands and shape the future, our guiding principle must always be to put safety first. For as we do this we ensure the safe passage of our people, our cargoes and our environments.

Our principles guide our vision.



CERES

Ceres Hellenic Shipping Enterprises, Ltd. 69 Akti Miaouli, Piraeus GR 18537, Greece

Ακόμα τα πονάει

Μεγάλη ζημιά έπαθε πρόσφατα, λόγω καιρικών συνθηκών, το «Εξηρές Αφροδίτη» στο λιμάνι της Μυκόνου.

Το πλοίο ρυμουλκήθηκε για επισκευές και διαπιστώθηκε ότι υπήρχε πρόβλημα και με τα φτερά της

προπέλας. Φτερά είχε στην αποθήκη του ο Κώστας Αγαπητός.

Από την ΗΦΔ, έπαιζαν την «κορονοθυιά» ποιος θα τηλεφωνήσει στον Αγαπητό, για να τους εξυπηρετήσει. Στέλεχος της εταιρείας τηλεφώνησε στον Κώστα Αγαπητό και δειλά δειλά του

ζήτησε αυτό που ήθελε. Χωρίς δεύτερη κουβέντα δόθηκαν στην εταιρεία τα φτερά και με αυτή την κίνηση ο Κώστας απέδειξε πόσο ακόμα αγαπάει τα πλοία του, παρά το γεγονός ότι βρίσκεται εκτός ΗΦΔ.

Απέκτησε μόνο φίλους

Σεμνά εισήλθε στη ναυτιλία και με τον ίδιο τρόπο αποχώρησε από τομεάρχης ναυτιλίας της Ν.Δ. ο βουλευτής Επικρατείας Γιάννης Παπαθανασίου.

Στις προσεχείς βουλευτικές εκλογές θα κατέλθει υποψήφιος στη Β' Αθηνών. Ο Γιάννης Παπαθανασίου στο σύντομο πέρασμά του από το χώρο της ναυτιλίας, απέκτησε μόνο φίλους.

Ο νέος τομεάρχης Μιχ. Βαρβιτσιώτης είτε ν' ακολουθήσει τα χνάρια του.

Κάνουν το σταυρό τους

Δύο-τρεις εβδομάδες απέμειναν για τη λήξη των καλοκαιρινών διακοπών και η κίνηση στα λιμάνια χτύπησε limit-up. Αυτές οι λίγες ημέρες απομένουν για να γεμίσουν τα ταμεία των ακτοπλοϊκών εταιρειών, αφού η χειμερινή περίοδος προβλέπεται ακόμα πιο δύσκολη από την περσινή.

Όλοι κάνουν το σταυρό τους να κυλήσουν ήρεμα και χωρίς παρατράγουδα αυτές οι εβδομάδες, αφού νέο χαστούκι, μετά το περσινό, η ελληνική ακτοπλοΐα δεν θα το αντέξει.

Πιο αυστηροί έλεγχοι

Εντύπωση έχουν προκαλέσει οι συνεχείς αστυνομιατρικές παραβάσεις ως προς την καταλληλότητα των τροφίμων, στα μαγειρεία των επιβατηγών - οχηματαγωγών.

Δεκάδες κιλά ακατάλληλα κρέατα εντοπίστηκαν τελευταία στα ψυγεία πλοίων της ακτοπλοΐας.

Τα πρόστιμα θα πρέπει να είναι τσουκερά και οι έλεγχοι να γίνουν ακόμα πιο αυστηροί.

Κανένας δεν πρέπει να κερδοσκοπεί στις πλάτες του επιβάτη.

Ελληνικό κότερο

Η πιο ναυτική (;) χώρα του κόσμου έχει ένα τόσο ακριβό και τόσο πολυπλόκο σύστημα για τη «μεταχείριση» των σκαφών αναψυχής ώστε κανείς δεν θα διατηρεί κότερο στην Ελλάδα, ούτε σαν ιδιοκτήτης, αλλιώς ούτε και για απλή ελλιμενισμό. Εκτός από αυτό ο κατακερματισμός των αρμοδιοτήτων των διαφόρων κρατικών υπηρεσιών που ασχολούνται με τα κότερα, καθιστά εξαιρετικά δύσκολη και επισφαλή (και φυσικά και πανάκριβη) κάθε συναλληλαγή σε σχέση με τα σκάφη αναψυχής.

Δυστυχώς εμείς οι Έλληνες δεν είμαστε σε θέση ούτε να αντιγράψουμε (έστω και ακροθιγώς, έστω και ατελώς), τα συστήματα που εφαρμόζουν άλλες «προηγμένες» ναυτικές χώρες (π.χ. η Αγγλία).

Ερωτάται: Γιατί να υπάρχει νηολόγιο σκαφών αναψυχής σε κάθε «Λιμεναρχείο» (ουσιαστικά σε κάθε λιμάνι) και όχι ένα κεντρικό νηολόγιο, στο οποίο να έχουν πρόσβαση μέσω ηλεκτρονικού δικτύου όλα τα λιμεναρχεία της χώρας. Και γιατί το κάθε σκάφος να υπάγεται φορολογικά στη ΔΟΥ της κατοικίας ή της επιλογής του περιστασιακού ιδιοκτήτη του και όχι σε μία κεντρική ΔΟΥ σκαφών, συνδεδεμένη ηλεκτρονικά με τις διάφορες τοπικές ΔΟΥ;

Και ούτως καθ' εξής. Θα μου πείτε: και η αποκέντρωση; Η αποκέντρωση δεν είναι αυτοσκοπός. Και γιατί να της δίνουμε προτεραιότητα εκεί που παταγωδώς έχει αποτύχει; Πότε τέλος πάντων θα ξυπνήσουμε (έστω και για να αντιγράψουμε κάποιους «κουτόφραγκους» ή κάποιους «μπουνταλάδες», που σιγά σιγά μας φοράνε τα γυαλιά);

Ο Γιάννης Παπαθανασίου

**WESTERN
UNION**

**150 ΧΡΟΝΙΑ ΣΤΗ
ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΧΡΗΜΑΤΩΝ**

**WESTERN
UNION**

**ΜΕ 101.000 ΣΗΜΕΙΑ
ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ**

**WESTERN
UNION**

**ΤΑΧΥΤΑΤΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗ
(ΛΙΓΑ ΛΕΠΤΑ)**

**WESTERN
UNION**

ΣΕ 191 ΧΩΡΕΣ

QUICK PAY®

Αυξήσατε: Την οικονομική σας ρευστότητα.

Προσφέρετε: Ευελιξία στους πελάτες σας.

Συλλέξετε: Τα χρήματα απευθείας από τους πελάτες σας ηλεκτρονικά, από οποιοδήποτε σημείο του κόσμου, μέσω του δικτύου Συνεργατών της WESTERN UNION.

QUICK CASH®

Απλοποιήσατε: Τη λογιστική σας εργασία.

Δώσατε εντολή: Για μεταφορά κατευθείαν από το γραφείο σας.

Αποστείλετε: Χρήματα σε ιδιώτες ηλεκτρονικά, σε οποιοδήποτε σημείο του κόσμου, μέσω του δικτύου Συνεργατών της WESTERN UNION.

**WESTERN
UNION**

**ΜΕΤΑΦΟΡΑ
ΧΡΗΜΑΤΩΝSM**

Western Union Financial Services International • Μέλος του Ομίλου First Data Corporation

**WESTERN
UNION**

Αντιπρόσωποι για την Ελλάδα:

ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Κ. ΒΑΡΒΙΑΣ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ Α.Ε.

Μενεκράτους 11, 116 36 Αθήνα

Τηλ.: 010 - 927 1010, Fax: 010 - 927 0729

<http://www.westernunion.gr>, e-mail: info@westernunion.gr

Ναυτιλία και Εθνική Οικονομία

Παρ' ολίγον να προσεγγίσουν τα 4 δισεκατομμύρια δολάρια, το 2000, οι καθαρές εισπράξεις από το ναυτιλιακό συνάλλαγμα (εισροές μείον εκροές).

Συγκεκριμένα, σύμφωνα με στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος, έφτασαν τα 3,858 εκατομμύρια δολάρια, αυξημένα έναντι του 1999 κατά 30% περίπου, όταν το εισρεύσαν, τότε, ναυτιλιακό συνάλλαγμα είχε ανέλθει σε 2,754 εκατομμύρια δολ. Τα στοιχεία αυτά δεν δείχνουν τίποτε άλλο παρά το ότι η συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στην εθνική οικονομία παραμένει τεράστια. Και το γεγονός αυτό μπορεί να αξιοποιηθεί καλύτερα αν λ.χ. λάβουμε υπόψη ότι κατά το ανασκοπούμενο διάστημα το έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου αυξήθηκε, με αποτέλεσμα και την αντίστοιχη αύξηση του ισοζυγίου εξωτερικών πληρωμών. Δηλαδή, αν δεν είχαμε

την αυξημένη εισροή συναλλάγματος από το ναυτιλιακό τομέα, τα παραπάνω ελλείμματα θα ήταν ακόμη μεγαλύτερα. Ενημερωτικά και προς επίρρωση της σημασίας του ναυτιλιακού συναλλάγματος για τη χώρα, πρέπει να προσθέσουμε ότι το ποσοστό των καθαρών ναυτιλιακών εισροών αντιστοιχεί στο 40% περίπου (38% για την ακρίβεια) του συνόλου των ελληνικών εξαγωγών. Επιπλέον, με εξαίρεση τα έτη 1984 και 1985 κατά τα οποία διάφοροι ατυχείς πειραματισμοί της Πολιτείας, με αποκορύφωμα το crew rotation, είχαν απομακρύνει τη ναυτιλία από την πατρίδα της, η πορεία του ναυτιλιακού συναλλάγματος είναι εντυπωσιακά αυξητική.

Τότε και τώρα

Παρ' όλα αυτά, οφείλουμε να παρατηρήσουμε ακόμη ότι η ίδια η Πολιτεία είναι αυτή που βάζει τροχοπέδη στη μεγαλύτερη σύνδεση της ναυτιλίας με την εθνική οικονομία. Και τούτο αποδεικνύεται από το εξής γεγονός:

Μπορεί τα τελευταία δεκαπέντε χρόνια να ακολουθεί αυξητική πορεία το εισρέον καθαρό ναυτιλιακό συνάλλαγμα, πλην όμως μόλις το 1995 κατόρθωσε να υπερβεί τα 2 δισεκατομμύρια δολάρια, τη στιγμή που το ποσό αυτό το είχε συνεισφέρει η ελληνική ναυτιλία το έτος... 1980!

Ήταν τότε που ο εφοπλισμός εν μέσω κρίσης έσπευσε να ανταποκριθεί στην έκκληση του Κωνσταντίνου Καραμανλή για ένα στόχο συναλλαγματικής προσόδου, στο επίπεδο που τελικώς έφτασε τη χρονιά εκείνη το συνάλλαγμα από τη ναυτιλία. Τότε ο πόρος αυτός αντιπροσώπευε το 30% των αδήλων εισπράξεων, ενώ τώρα, παρά την αυξητική πορεία του, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα δεν αντιπροσωπεύει παρά το 38%, όπως προαναφέρθηκε, των εξαγομένων αγαθών. Επομένως, κάποιοι έχουν συγκεκριμένες ευθύνες για την εντυπωσιακή πτώση του τα χρόνια που ακολούθησαν. Και πάντως όχι ο εφοπλισμός, ο οποίος ανταποκρίθηκε κάθε φορά που είχε εμπιστοσύνη στην Πολιτεία, ακόμη και σε περιόδους ναυτιλιακής κρίσης, όπως αναφέραμε πιο πάνω.

Οι παρατηρήσεις αυτές δεν έχουν τόση σημασία για τον εφοπλισμό, που γνωρίζει καλά ποια είναι η συμβολή του στην εθνική οικονομία, χωρίς μάλιστα άμεση επιβάρυνση του κράτους, όπως λ.χ. στην περίπτωση του τουριστικού κλάδου, που κάθε δολάριο που εισπράττει η χώρα δεν είναι καθαρό, εξαιτίας των δαπανών που είναι αναγκασμένη να κάνει για έργα υποδομής, τουριστικής προβολής, επιδοτήσεων κ.λπ. Αντιθέτως, πιστεύουμε ότι έχουν χρησιμότητα για την Πολιτεία και τους αρμόδιους φορείς της, οι οποίοι οφείλουν να κατανοήσουν πόσο μεγαλύτερα θα ήταν τα άμεσα οφέλη από το μόνο εθνικό βιομηχανικό κλάδο με διεθνή αναγνώριση, αν φρόντιζαν να αποκαταστήσουν την ανταγωνιστικότητά του, την οποία αν κατ' επανάληψη, με αψηχολόγητες ενέργειες, την έχουν υπονομεύσει.

Η πιο δύσκολη αποκρατικοποίηση

Στην τελική ευθεία φαίνεται ότι μπαίνει η ιδιωτικοποίηση των Ναυπηγείων Σκαραμαγκά, μολοντί, το παρελθόν ανάλογων εγχειρημάτων προδιαγράφει και τις δυσκολίες της σχετικής πώλησης.

Επειδή δε τις αποτυχίες ιδιωτικοποίησης της μονάδας τις πλήρωσε, στο παρελθόν, με απογοήτηση από τη θέση του αρμόδιου υπουργού ο σημερινός πρωθυπουργός, φανταζόμαστε ότι θα έχει δώσει τις κατάλληλες εντολές έτσι ώστε να αντιμετωπιστεί το ζήτημα με τη δέουσα προσοχή και να μην υποστεί η κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ άλλη μία ζημία στο κύρος της, από το ίδιο θέμα.

Το ενδιαφέρον των ξένων είναι πολύ μεγάλο, αλλά συγχρόνως έχει και μία μονοσήμαντη στόχευση όσον αφορά το μέλλον των Ναυπηγείων του Σκαραμαγκά. Όλοι σχεδόν οι ενδια-

φερόμενοι προδιαγράφουν για τα ναυπηγεία, εφόσον περιέλθουν στα χέρια τους, ένα μέλλον κυρίως, αν όχι αποκλειστικώς, στον τομέα της αμυντικής βιομηχανίας. Πράγμα το οποίο σημαίνει ότι, με δεδομένες και τις ανάγκες σε υλικό για την ενίσχυση του ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού, τα Ελληνικά Ναυπηγεία συνοδεύονται από μία σημαντική «προϊκα», το μέγεθος της οποίας δεν είναι δυνατόν να προσδιοριστεί επακριβώς, καθώς η συρρίκνωση των εξοπλιστικών προγραμμάτων για λόγους οικονομίας συνεπάγεται και αναπροσαρμογή, χρονική και οικονομική, των παραγγελιών για

λογαριασμό του Π.Ν. Από την άλλη πλευρά όμως, η κατασκευαστική ή ακόμη και επισκευαστική προσήλωσή τους σε πολεμικά σκάφη είναι βέβαιο ότι θα στερήσει τα ναυπηγεία από την πελατεία των εμπορικών σκαφών, τα οποία ήταν αυτά που την περίοδο του Νιάρχου συνέβαλαν στην ακμή της μονάδας. Όσον αφορά ειδικότερα τις δυσκολίες πώλησης της μονάδας, δεν θα πρέπει να παραβλέπεται ο όρος της προκαταβολής στην ιδιοκτήτρια ETBA, αμέσως, του 30% του ποσού που θα συμφωνηθεί για την αγορά των

ναυπηγείων, αλλά και οι πιέσεις του ισχυρού σωματείου των εργαζομένων, για τη διατήρηση του αριθμού του προσωπικού που εργάζεται σήμερα στη μονάδα.

Η υπόθεση φαίνεται να έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον και θα πρέπει να ευχηθούμε να έχει θετική κατάληξη. Διότι, σε αντίθετη περίπτωση θα επιδεινωθεί το γενικότερο οικονομικό κλίμα, με επιπτώσεις και στην αγορά, αφού θα εμφανίζεται η κυβέρνηση να μην μπορεί να προχωρήσει σε μία ακόμη αποκρατικοποίηση κοντά στις τόσες άλλες που απέτυχε.

Ατυχήματα και διασυρμοί

Στην τελευταία συνέντευξή του, με αφορμή τα πεπραγμένα της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών για το 2000-01, ο πρόεδρος της ΕΕΕ Γιάννης Λύρας έθιξε ένα πολύ σημαντικό θέμα, το οποίο έχει να κάνει με το διασυρμό ενίοτε της ναυτιλίας και του κόσμου της, στις περιπτώσεις των ναυτικών ατυχημάτων.

Βεβαίως, ο κ. Λύρας μπορεί να είχε κατά νουν το ναυάγιο του «Εξπρές Σαμίνα», αλλά η αναφορά του ήταν γενικότερη και πρέπει πράγματι να προβληματίσει, ιδιαίτέρως δε τον Τύπο, ηλεκτρονικό και γραπτό, διά του οποίου άηλωσε η κοινή γνώμη πληροφορείται τα συμβάντα, αλλά και τις λεπτομέρειές τους.

Ο κ. Λύρας είπε χαρακτηριστικά ότι τον περισσότερο χρόνο τα περίπου 40.000 εμπορικά πλοία εκτελούν καθημερινά και διακριτικά, διεθνώς, το αναντικατάστατο για την ευημερία μας έργο τους και κανείς, εκτός του κλάδου, δεν ασχολείται με αυτά. Όταν όμως συμβεί κάποιο σοβαρό ατύ-

χημα, τότε η προσοχή των Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης και του κοινού στρέφεται στο συγκεκριμένο περιστατικό. Η παρατήρηση του κ. Λύρα συνίσταται στο ότι με αφορμή τέτοια συμβάντα αφυπνίζεται η Πολιτεία - και οι νομοθέτες είνε ο κ. Λύρας - για να χαρακτηρίσει συλλήβδην τη ναυτιλία ως υποβαθμισμένη, να απαξιώσει όλους τους μηχανισμούς λειτουργίας και ελέγχου της και να αντιμετωπίσει ως κοινούς εγκληματίες πλοιοκτήτες και ναυτικούς. Ο πρόεδρος της ΕΕΕ έκανε μάλιστα σύγκριση με ατυχήματα άλλων μεταφορικών μέσων, για τα οποία η αντιμετώπιση είναι πολύ διαφορετική.

Ενημέρωση και μυθολογία

Η πικρία ή και η αγανάκτηση του κ. Λύρα και όσων εκπροσωπεί είναι ασφαλώς δικαιολογημένη. Οφείλουμε όμως να κάνουμε κάποιες συμπληρωματικές παρατηρήσεις. Το είδος του ναυτικού ατυχήματος είναι τέτοιο έτσι ώστε να προκαλεί το ενδιαφέρον της κοινής γνώμης. Και τούτο διότι τις περισσότερες φορές είναι πολύνεκρο.

Σε σχέση δε με τα αεροπορικά ατυχήματα, τα οποία είναι εξ ίσου πολύνεκρα και τα οποία - και αυτά - προσελκύουν το ενδιαφέρον της κοινής γνώμης, μπορεί να παρατηρηθεί ότι είναι τέτοιο το είδος του μέσου που, ενώ τις περισσότερες φορές το ατύχημα οφείλεται σε ανθρώπινο λάθος, η επίκληση του αστάθμητου παράγοντα ή των φυσικών συνθηκών είναι που επικαλύπτει την όλη διαδικασία της εικοτολογίας, που συνοδεύει τα ατυχήματα, για την απόδοση ευθυνών. Εικοτολογία που, στις περιπτώσεις των ατυχημάτων στην Ελλάδα ή με πρωταγωνιστή ελληνικό μεταφορικό μέσο, εξελίσσεται σε μυθιστόρημα. Από την άλλη πλευρά δεν πρέπει να παραγνωρίζεται το γεγονός ότι πολλές φορές, σε περιπτώσεις αεροπορικών ατυχημάτων στις ΗΠΑ, έχουν δοθεί στη δημοσιότητα στοιχεία για κατασκευαστικά σφάλματα, προβληματικούς κινητήρες ή άλλα τινά, που αφορούν συγκεκριμένους τύπους αεροσκαφών. Αυτό δηλαδή που θέλουμε να πούμε είναι ότι η διαφορά στην Ελλάδα από το εξωτερικό είναι ότι σε άλλες χώρες υπάρχει απόλυτη διαφάνεια και ενημέρω-

ση, ενώ στη χώρα μας δεν είναι λίγες οι φορές που πλοιοκτήτριες εταιρείες, οι οποίες πλοία τους είχαν ατύχημα, προσάβησαν ακόμη και να αποκρύψουν το γεγονός, με αποτέλεσμα να ευνοείται η μυθολογία και να διογκώνεται το κακό. Τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης θα εξακολουθούν ασφαλώς να δείχνουν ενδιαφέρον για τα ατυχήματα, διότι, καλώς ή κακώς, συνωρμάζουν την κοινή γνώμη. Το ζήτημα είναι άλλο και πιο σοβαρό. Πρώτον να μην μεταγλοιοούνται τα γεγονότα και στην εξουδετέρωση του φαινομένου αυτού μπορεί να συμβάλει η λεπτομερειακή ενημέρωση, όπως προαναφέρθηκε. Δεύτερον - και εδώ είναι το σημαντικό - είναι ανεπίτρεπτο η ίδια η Πολιτεία, η οποία, σε τελευταία ανάλυση, έχει και την ευθύνη του τελικού ελέγχου, να συκοφαντεί τη ναυτιλία και τους ανθρώπους της, όπως κατήγγειλε ο κ. Λύρας. Ως τελικό συμπέρασμα θα πρέπει να υπογραμμιστεί ότι όντως χρειάζεται σωστή αντιμετώπιση, με όρους αντικειμενικότητας, ενός ναυτικού ατυχήματος, ώστε να μη διασύρεται και η χώρα, διότι έτσι κατ'οίκον νίκη οι ανταγωνιστές της.



Γνωμοδότηση επί της Δέσμης Μέτρων Erika II

Η Ολομέλεια της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΟΚΕ) υιοθέτησε ομοφώνως γνωμοδότηση επί της Δέσμης Μέτρων Erika II. Εισηγητής της γνωμοδότησης ήταν ο κ. D. Retureau (Γαλλία), ενώ συνεισηγητρια ήταν η δρ. Άννα Μπρεδήμα - Σαββοπούλου (ΕΕΕ), που σε μεγάλο βαθμό απηχεί τις ελληνικές θέσεις. Συγκεκριμένα στη γνωμοδότηση:

- Τονίζεται η πάγια πολιτική της ΟΚΕ να επιδιώκει, κατά το δυνατόν, λύσεις σε διεθνές επίπεδο, λόγω της διεθνούς φύσης των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων.
- Ζητείται η εκπόνηση μιας Δέσμης Μέτρων Erika II, που να αναφέρεται στον ανθρώπινο παράγοντα.
- Επισημαίνεται ότι στο θέμα της απαγόρευσης απόπλου κανένα άλλο πρόσωπο δεν πρέπει να περιορίζει ή να εμποδίζει τον πλοίαρχο να ασκεί την επαγγελματική του κρίση όσον αφορά την ασφαλή ναυσιπλοΐα και την προ-

στασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και ότι το σχέδιο Οδηγίας δεν παρέχει επαρκώς καθορισμένα και αντικειμενικά κριτήρια, για να βοηθήσει τις λιμενικές αρχές ώστε να δρουν με συνεπή και ομοιόμορφο τρόπο.

- Τονίζεται ότι όσον αφορά τους λιμένες καταφυγής η ΟΚΕ υποστηρίζει την καθιέρωση ενός καθεστώτος παράκτιου κράτους που να υποδεικνύει περιοχές και λιμένες καταφυγής. Η ΟΚΕ, επίσης, συνιστά να λαμβάνεται υπόψη η έννοια της «ζώνης καταφυγής» ή των «προστατευμένων υδάτων», ενδεχομένως με κατάλληλους εξοπλισμούς, προκειμένου να κατευθύνονται εκεί, αντί των λιμένων, τα πλοία που διατρέχουν κίνδυνο.

Τέλος, στη γνωμοδότηση αναφέρεται ότι η θέσπιση ενός συμπληρωματικού ευρωπαϊκού ασφαλιστικού πλαισίου (τρίτου επιπέδου) που να λειτουργεί παράλληλα με το διεθνές σύστημα, είναι, κατά τη γνώμη της ΟΚΕ, δικαιολογημένη, εάν το διεθνές σύστημα δεν κατορθώσει να ορίσει ταχέως νέα και καταλληλότερα ανώτατα όρια κάλυψης.

Η σύσταση ενός ευρωπαϊκού

συμπληρωματικού Ταμείου Αποζημίωσης δεν θα πρέπει να αποτελέσει αιτία ώστε να μη βελτιωθούν οι αποζημιώσεις που προβλέπονται από τις ισχύουσες διεθνείς συμβάσεις, προτεραιότητα δε των κρατών-μελών του ΙΜΟ επιβάλλεται να είναι η συνεργασία τους για την πραγματοποίηση των απαραίτητων αυτών βελτιώσεων.

Η σημαντική βελτίωση του διεθνούς συστήματος στην πράξη θα μειώσει αναλογικά τις απαιτήσεις χρηματοδότησης ενός συμπληρωματικού ευρωπαϊκού συστήματος, προς το συμφέρον όλων των μελών.

Η ΟΚΕ θεωρεί ότι κατά τις συζητήσεις που πραγματοποιούνται επί του παρόντος στον ΙΜΟ, θα πρέπει να εξεταστεί το ενδεχόμενο αναπροσαρμογής των επιπέδων αποζημίωσης της CLC μεταξύ των διαφόρων κατηγοριών πλοίων, χωρίς να διαταραχτεί η συνολική ισορροπία μεταξύ πλοίου και φορτίου. Η ΟΚΕ επισημαίνει ότι ο περιορισμός της ευθύνης του πλοιοκτήτη αποτελεί το θεμέλιο λίθο της Σύμβασης περί Αστικής Ευθύνης του 1992 και υποστηρίζει ότι το σημερινό σύστημα ευθύνης του πλοιοκτήτη θα μπορούσε να διατηρηθεί στον ΙΜΟ. Θεωρεί όμως ότι αξίζει να εξεταστεί σοβαρά ένα καθεστώς που βασίζεται στο σφάλμα και που δύναται να επιφέρει την απόδοση απεριόριστης ευθύνης στον πλοιοκτήτη και, εφόσον συντρέχει λόγος, στα συμφέροντα του φορτίου.

Επιστολή πρός τον υπουργό Χρ. Παπουτσή

Για δυσλειτουργία του ασφαλιστικού τους ταμείου, εξαιτίας της άρνησης του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Χρήστου Παπουτσή να συναντηθεί

μαζί τους, κάνουν λόγο η Πανελλήνια Ομοσπονδία Επιχειρήσεων Τουρισμού, ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος (Ένωσις) Ναυτικών Πρακτόρων, ο Σύνδεσμος των εν Ελλάδι Τουριστικών και Ταξιδιωτικών Γραφείων και ο Σύλλογος Συνταξιούχων Ναυτικών Πρακτόρων.

Με επιστολή τους προς τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας τον προειδοποιούν ότι αν συνεχίσει να αρνείται να τους συναντήσει θα απευθυνθούν στον πρωθυπουργό Κώστα Σημίτη.

Ειδικότερα στην επιστολή τους αναφέρουν:

«Όλες οι προσπάθειες που έχουν γίνει από τις αρχές του χρόνου μέχρι σήμερα, για να συναντηθεί το διοικητικό συμβούλιο του ΤΑΝΠΥ μαζί σας, συνάντησαν την άρνησή σας.

Η επιμονή μας να σας συναντήσουμε είναι ένδειξη των προβλημάτων που έχουμε να συζητήσουμε ως Ταμείο. Η εμμονή σας να αρνείστε αυτή τη συνάντηση με το διοικητικό συμβούλιο του Τα-



μείου μας, που εποπτεύεται από εσάς, είναι αδιέξοδη πρακτική και δυσκολεύει τη λειτουργία του Ταμείου μας, ενώ δύσκολα μπορεί να γίνει κατανοητή από μια δημοκρατική κοινωνία, από το διοικητικό συμβούλιο και από τους ασφαλισμένους μας.

Ερμηνεύεται δε ως αλαζονεία της πολιτικής ηγεσίας του υπουργείου σας και αδιαφορία για την κοινή ασφάλιση στους χώρους της Ναυτιλίας και του Τουρισμού.

Θεωρούμε τη στάση σας αυτή επιζήμια για τους χιλιάδες ασφαλισμένους μας, που αγωνιούν μαζί με τις οικογένειές τους, για το μέλλον του ασφαλιστικού μας οργανισμού, που από τον Δεκέμβριο του 2000 σας έχει υποβάλει τα καταστατικά των δύο κλάδων, προσαρμοσμένα στους νέους νόμους και τις εγκυκλίους του υπουργείου σας, αλλά μέχρι σήμερα ουδεμία επίσημη απάντηση έχουμε λάβει παρ' όλο που ο ένας κλάδος δέχτηκε και γενναία μείωση των συντάξεών του.

Είμαστε πρότυπο - πιλοτικό Ταμείο, με κλεισμένους όλους τους ισολογισμούς μας, με αναμονή του οφειλόμενου ποσού των 600.000.000 δρχ. από το υπουργείο σας (τριμερής χρηματοδότηση), με αποθεματικό 30 δισ. δραχμών και με βιωσιμότητα 50 ετών τουλάχιστον». Τέλος, κλείνουν την επιστολή τους ως εξής:

«Γι' αυτό σας προτείνουμε να αλλάξετε πρακτική, να δεχθείτε το διάλογο, διότι είστε υποχρεωμένοι να συζητήσετε με τους συνεργάτες σας, που είναι το διοικητικό συμβούλιο του Ταμείου μας. Διαφορετικά όλοι οι φορείς που υπογράφουν και αποτελούν το διοικητικό συμβούλιο του ΤΑΝΠΥ θα απευθυνθούμε στον πρωθυπουργό της χώρας, προκειμένου να σας επιβάλει να μας δεχθείτε, για συζήτηση».

Γιάννης Λύρας: «Η ναυτιλία στη δίνη του κυκλώνα»

Ιδιαίτερα σκληρός εμφανίστηκε τελευταίως ο πρόεδρος της ΕΕΕ Γιάννης Λύρας σε ό,τι αφορά την κριτική που δέχεται η ναυτιλία.

Ο πρόεδρος της ΕΕΕ σε δημόσιες τοποθετήσεις του υποστήριξε πως η ναυτιλία βρίσκεται στη δίνη του κυκλώνα.

Σε συνέδριο για την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών ο κ. Λύρας υπογράμμισε:

«Διανύουμε μια εποχή που η ναυτιλία έχει βρεθεί στη δίνη του κυκλώνα, δεχόμενη από όλες τις πλευρές έντονη κριτική που φθάνει έως την κοινωνική κατακραυγή, αποτέλεσμα των ελάχιστων σχετικά περιπτώσεων ναυτικών ατυχημάτων, τα οποία αποτελούν μια δυσάρεστη, αλλά πιθανή παράμετρο κάθε μέσου μεταφοράς.

Δυστυχώς, το αβύθιστο πλοίο δεν έχει ακόμη κατασκευαστεί και ούτε θα γίνει μελλοντικά. Η θάλασσα πάντα θα ενέχει κινδύνους και επιπλέον ο παράγοντας του ανθρώπινου λάθους δεν δύναται να μηδενιστεί. Πρέπει λοιπόν, τα ατυχήματα να τίθενται υπό αντικειμενική κρίση.

Τον περισσότερο χρόνο τα περίπου 40.000 εμπορικά πλοία εκτελούν καθημερινά και διακριτικά διεθνώς το αναντικατά-

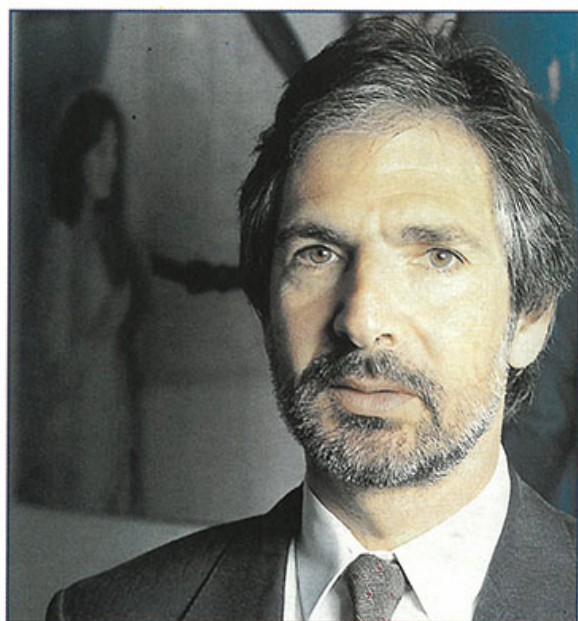
στατο για την ευημερία μας έργο τους και κανείς εκτός του κλάδου δεν ασχολείται με αυτά. Όταν, όμως, συμβεί κάποιο σοβαρό ναυτικό ατύχημα, που να έχει μάλιστα προκαλέσει και περιβαλλοντική ρύπανση, τότε η προσοχή των ΜΜΕ και επομένως του κοινού στρέφεται στις συνέπειες αυτού του συγκεκριμένου περιστατικού. Τότε, η ναυτιλία χαρακτηρίζεται συλλήβδην από την Πολιτεία και τους νομοθέτες ως υποβαθμισμένη, απαξιώνοντας όλους τους μηχανισμούς λειτουργίας και ελέγχου της, ενώ πλοιοκτήτες και ναυτικοί αντιμετωπίζονται σχεδόν ως κοινοί εγκληματίες.

Αυξήσεις αποζημιώσεων για ρύπανση

Με εγκύκλιο της ΕΕΕ προς τα μέλη της, γνωστοποιείται ότι κατά την 82η Σύνοδο της Νομικής Επιτροπής του IMO ψηφίστηκε η αύξηση των ορίων αποζημιώσεων της Διεθνούς Σύμβασης για την Αστική Ευθύνη από ζημιές ρύπανσης πετρελαίου.

Η αύξηση θα ισχύει από την 1η Νοεμβρίου του 2003.

Ανάλογη αύξηση ψηφίστηκε και για τα όρια αποζημιώσεων της Διεθνούς Σύμβασης για την ίδρυση Διεθνούς Κεφαλαίου Αποζημίωσης Ζημιών ρύπανσης από πετρέλαιο.



Αντίθετα, όταν γίνονται ατυχήματα σε άλλα μεταφορικά μέσα, όπως π.χ. αεροπλάνα, τρένα ή τροχοφόρα, η αντιμετώπιση είναι πολύ διαφορετική, αγγίζοντας πολλές φορές και τα όρια της αδιαφορίας. Η απαξίωση αυτή ολόκληρου του ναυτιλιακού κλάδου έχει zoφερές συνέπειες για το μέλλον του, ιδίως στις ανεπτυγμένες οικονομικά χώρες. Μια από αυτές, που στη χώρα μας έχει πάρει ανησυχητικές διαστάσεις, είναι η δυσκολία προσέλκυσης νέων στα ναυτικά επαγγέλματα».

Ο πρόεδρος της ΕΕΕ, καταλήγοντας, τόνισε:

«Θέλω να εκφράσω την πεποίθηση ότι παρ' όλα τα προβλήματα που καλείται να αντιμετωπίσει η ναυτιλία στην αυγή του 21ου αιώνα, θα συνεχίσει θετικά την προσφορά της στο κοινωνικό σύνολο και στην οικονομική ευμάρεια του πλανήτη. Ως ανταμοιβή όμως θα επιθυμούσε την κατανόηση, την αντικειμενικότητα και τη θετική αντιμετώπιση των προβλημάτων της».



Ισορροπία μέτρων ανταγωνιστικότητας

Την παραμονή της συνόδου του διοικητικού συμβουλίου της Ένωσης Ευρωπαίων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) στη Ρώμη, στις 14 Ιουνίου, πραγματοποιήθηκε ευρωπαϊκό συνέδριο για τη ναυτιλία της Ιταλίας και της Ευρώπης. Κατά τη διάρκεια του συνεδρίου μίλησε ο πρόεδρος της ΕΕΕ Γιάννης Λύρας, με θέμα «Διαχρονική ναυτιλιακή πολιτική στην Ευρωπαϊκή Ένωση». Τα κύρια σημεία της ομιλίας του προέδρου ήταν τα εξής:

- Επιβάλλεται να αποκατασταθεί η ισορροπία μεταξύ των μέτρων για την ανταγωνιστικότητα των πλοίων και των μέτρων για την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος.
- Επιβάλλεται να γίνουν ευρύτερα γνωστές στο κοινό οι ευεργετικές συνέπειες του θαλάσσιου μεταφορικού έργου.
- Επιβάλλεται να βελτιωθεί η εικόνα της διεθνούς ναυτιλίας.

Επίσης, ο κ. Λύρας τόνισε ότι πρέπει να υπάρχει ανάληψη ευθυνών από όλα τα εμπλεκόμενα μέρη στη διαδικασία της θαλάσσιας μεταφοράς αγαθών ανά τον κόσμο και ότι ο πλοιοκτήτης του ποιοτικού πλοίου πρέπει να ενθαρρύνεται και να ανταμείβεται. Τέλος, επισήμανε τη σημασία του ανθρώπινου παράγοντα στη διατήρηση του επιπέδου της ναυτικής τεχνολογίας.

Ποιοτικό σύστημα και για τις ναυλώσεις

Κατά τη διάρκεια των εργασιών του 1ου Διεθνούς Συνεδρίου Ναυλομεσιτών «Πειραιάς 2001», που πραγματοποιήθηκε στις 21 Ιουνίου στην Αθήνα, ο κ. Λύρας στην ενδιαφέρουσα ομιλία του εξήρε τις υπηρεσίες του κλάδου των ναυλομεσιτών στη ναυτιλία και υπογράμμισε μεταξύ των άλλων:

- Την αναγκαιότητα να αναληφθούν ευθύνες και από τους ναυλομεσιτές, για την εξάλειψη του «μη ποιοτικού πλοιοκτήτη» από το στίβο των θαλάσσιων μεταφορών καθώς και για την ενθάρρυνση και την ανταμοιβή στην πράξη του «καλού πλοιοκτήτη».

- Την παροχή υπηρεσιών από τον κλάδο των ναυλομεσιτών στη βάση ποιοτικού συστήματος, σύμφωνα με τις ανάγκες της σύγχρονης και ποιοτικής ναυτιλίας.

Ο ελληνόκτητος στόλος, όπως τόνισε ο κ. Λύρας, με 3.618 πλοία, είναι βασικός πελάτης του κλάδου των ναυλώσεων, ενώ ο μεγάλος αριθμός των μικρών οικογενειακών εταιρειών, που δραστηριοποιούνται στη ναυτιλία των χύδην μεταφορών, ενισχύοντας τον υγιή



και θεμιτό ανταγωνισμό, πρέπει να υποστηρίζονται αποτελεσματικά στη διεθνή ναυτιλιακή αγορά.

Οι συναγερμοί κινδύνου

Η ΕΕΕ, με εγκύκλιο προς τα μέλη της, κοινοποίησε τα αναθεωρημένα διαγράμματα τα οποία παρέχουν οδηγίες για την ορθή αντιμετώπιση των συναγερμών κινδύνου που λαμβάνονται από τα πλοία στα μεσαία, βραχεία και τα υπερβραχεία κύματα.

Η εκπόνηση των διαγραμμάτων αυτών, όπως διευκρινίζεται στην εγκύκλιο, έχει σκοπό την εξάλειψη του φαινομένου της σύγχυσης που προκαλείται από τα πλοία, κατά τις λειτουργικές διαδικασίες των επικοινωνιών κινδύνου και ιδιαίτερα κατά τις αναμεταβιβάσεις των συναγερμών κινδύνου στην ψηφιακή επιλογική κλήση (DSC distress alert relays) που εκπέμπονται από τα πλοία και οι οποίες σε πολλές περιπτώσεις προκαλούν σύγχυση στη λειτουργία των Κέντρων Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (RCCs) με δυσμενείς επιπτώσεις στις επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης.

Το νέο Δ.Σ. των ναυτικών πρακτόρων

Νέο διοικητικό συμβούλιο εξέλεξε το Σωματείο Ναυτικών Πρακτόρων Αττικής - Πειραιά. Ειδικότερα εκλέχθηκαν οι: Πρόεδρος Αλογάκος Γεώργιος, αντιπρόεδρος Α' Αδαμόπουλος Κωνσταντίνος, αντιπρόεδρος Β' και Δημόσιες Σχέσεις Τριαντάφυλλος Παναγιώτης, γενικός γραμματέας Βλάσης Γεώργιος, ειδικός γραμματέας Μιχαλάκης Αντώνιος, τμήμα Καρακαλάς Απόλλωνας, σύμβουλοι Σπυρίδης Στυλιανός, Φριππής Νικόλαος, Μπακιρτζής Χαράλαμπος, αναπληρωματικά μέλη Δεσπύρης Γεώργιος και Παπαμιχαλόπουλος Γεώργιος.

Για την Ομοσπονδία εκλέχθηκαν οι: Τριαντάφυλλος Παναγιώτης, Αλογάκος Γεώργιος, Αδαμόπουλος Κωνσταντίνος, Βλάσης Γεώργιος, Μιχαλάκης Αντώνιος, Φριππής Νικόλαος.



Η ΔΥΝΑΜΗ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΣΤΗ ΔΙΑΘΕΣΗ ΣΑΣ

ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΠΟΥ ΦΤΑΝΕΙ ΤΑ **350 ΔΙΣ. ΔΡΧ.**

ΣΤΟΛΟΣ ΑΠΟ **11 ΥΠΕΡΣΥΓΧΡΟΝΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ ΠΛΟΙΑ**

ΣΤΙΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΚΑΙ ΙΤΑΛΙΑΣ

ΠΟΛΥΤΕΛΕΙΑ ΚΑΙ ΑΝΕΣΕΙΣ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ

Η **MINOAN LINES** ΕΧΕΙ ΤΗ ΔΥΝΑΜΗ ΝΑ ΒΡΙΣΚΕΤΑΙ

ΠΑΝΤΑ ΚΟΝΤΑ ΣΕ ΚΑΘΕ ΣΑΣ ΕΠΙΘΥΜΙΑ.

ΜΟΝΑΔΙΚΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ... ΕΙΣΤΕ **ΕΞΕΙΣ**.



Αύξηση του εφάπαξ των ναυτικών

Αυξάνεται αναδρομικά από την 1η Ιανουαρίου 2001 το εφάπαξ που θα λάβουν οι ναυτικοί που συνταξιοδοτούνται από το Ταμείο Πρόνοιας Αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού (ΤΠΑΕΝ) και από το Ταμείο Πρόνοιας Κατωτέρων Πληρωμάτων Εμπορικού Ναυτικού (ΤΠΚΠΕΝ). Επίσης, προβλέπεται αναδρομική αύξηση 5% στο εφάπαξ, που έλαβαν οι συνταξιούχοι του 2000 και των δύο ταμείων.

Συγκεκριμένα, σύμφωνα με απόφαση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Χρήστου Παπουτσά αυξάνεται κατά 5% το εφάπαξ που καταβάλλεται από το Ταμείο Πρόνοιας Αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού (ΤΠΑΕΝ) και κατά 8% το εφάπαξ που καταβάλλεται από το Ταμείο Πρόνοιας Κατωτέρων Πληρωμάτων Εμπορικού Ναυτικού (ΤΠΚΠΕΝ).

Σύμφωνα με τα στοιχεία των παραπάνω ταμείων, οι αυξήσεις για το 2000 αφορούν συνολικά 2.271 ναυτικούς και η συνολική δαπάνη ανέρχεται στα 7 δισ. δρχ., ενώ μέχρι τις αρχές Ιουλίου είχαν υποβληθεί 1.175 αιτήσεις δικαιούχων για συνταξιοδότηση με συνολικό κόστος 4 δισ. δρχ.

Παράλληλα, αυξάνονται κατά 5% και οι εισφορές που καταβάλ-

λουν οι εν ενεργεία ασφαλισμένοι των ταμείων.

Η αύξηση στο εφάπαξ των ναυτικών αποτελούσε πάγιο αίτημα της ΠΝΟ.

Τομέαρχης Ναυτιλίας ο Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης

Στη Β' Περιφέρεια Αθηνών θα πολιτευτεί στις επόμενες εκλογές ο πρώην τομέαρχης Ναυτιλίας της Νέας Δημοκρατίας Γιάννης Παπαθανασίου, ενώ την άσκηση της αντιπολιτευτικής πολιτικής σε αυτά τα θέματα αναλαμβάνει πλέον πλήρως ο Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης, μέχρι πρότινος υπεύθυνος Ακτοπλοίας.

Ο κ. Παπαθανασίου σε επιστολή του αναφέρει μεταξύ άλλων ότι προσπάθησε με όλες του τις δυνάμεις να ασκήσει εποικοδομητική αντιπολίτευση όχι μόνο κριτικάροντας την κυβέρνηση, αλλά και «καταθέτοντας θετικές προτάσεις ουσιαστικών αλλαγών που θα ενίσχυαν την ανταγωνιστικότητα αυτών των δυναμικών κλάδων της εθνικής οικονομίας». Σημειώνεται ότι ο κ. Παπαθανασίου δεν διεκδίκησε στις εσωκομματικές εκλογές τον τομέα της Ναυτιλίας ή οποιοδήποτε άλλον τομέα.

Οι ΕΕΠΝ απαλλάσσονται φόρων

Τα εισοδήματα που αποκτούν οι εταιρείες επενδύσεων στην ποντοπόρο ναυτιλία από μερίσματα μετοχών εταιρειών, οι οποίες διαθέτουν ιδιότητα πλοία με ελληνική ή ξένη σημαία, από τόκους τραπεζικών καταθέσεων και πιστωτικούς τίτλους ισοδύναμης ρευστότητας καθώς και από κέρδη που προκύπτουν από αμοιβαία κεφάλαια ή από πώληση μετοχών, απαλλάσσονται φόρων. Αυτά επισημαίνονται μεταξύ άλλων στην υπ' αριθμ.

1061803/10156/Β0012/ΠΟΛ 1164/27.6.2001 εγκύκλιο του υπουργείου Οικονομικών, με την οποία καθορίζεται η φορολογική μεταχείριση των ΕΕΠΝ.

Ειδικότερα, στην εν λόγω εγκύκλιο διευκρινίζεται ότι το εισόδημα που αποκτάται από την ΕΕΠΝ καθώς και το εισόδημα που αποκτούν από αυτήν οι μέτοχοι, είτε υπό τη μορφή μερισμάτων είτε υπό τη μορφή διανομών του κεφαλαίου και της υπεραξίας αυτού, απαλλάσσεται από κάθε άμεσο ή έμμεσο φόρο, εισφορά ή κράτηση, σύμφωνα με τις διατάξεις των παραγράφων 1 και 5 του άρθρου 23 του ν.2843/2000.

Με βάση τα ανωτέρω προκύπτει ότι το εισόδημα που αποκτούν οι ΕΕΠΝ, ανεξαρτήτως της πηγής από την οποία προέρχεται, απαλλάσσεται από το φόρο εισοδήματος. Έτσι, οι εταιρείες

επενδύσεων στην ποντοπόρο ναυτιλία μπορούν να αποκτούν εισόδημα, χωρίς φορολογική υποχρέωση εισοδήματος, που προέρχεται από:

- Μερίσματα από μετοχές εταιρειών οι οποίες διαθέτουν ιδιότητα πλοία με ελληνική ή ξένη σημαία καθώς και μερίσματα από μετοχές εταιρειών χαρτοφυλακίου πλοιοκτητών εταιρειών ποντοπόρων πλοίων, δηλαδή εταιρειών οι οποίες κατέχουν μετοχές των πρώτων εταιρειών.

- Μερίσματα από μετοχές εταιρειών οι οποίες διαχειρίζονται τα πλοία των πρώτων εταιρειών της προηγούμενης περίπτωσης.

- Τόκους από τραπεζικές καταθέσεις και πιστωτικούς τίτλους ισοδύναμης ρευστότητας καθώς και κέρδη από αμοιβαία κεφάλαια, από πώληση μετοχών κ.λπ.

Επίσης και τα μερίσματα που αποκτούν από τις ΕΕΠΝ οι μέτοχοι αυτών απαλλάσσονται από το φόρο εισοδήματος, όπως άλλωστε ισχύει και για το ποσό που λαμβάνουν κατά τη λύση της εταιρείας οι μέτοχοι πέραν του καταβληθέντος μετοχικού κεφαλαίου. Αντίθετα, αν οι ΕΕΠΝ διανείμουν κέρδη στα μέλη του διοικητικού συμβουλίου τους, με οποιαδήποτε μορφή, αυτά, αφού προηγουμένως αναχθούν σε μεικτό ποσοστό με την προσθήκη του φόρου εισοδήματος που αναλογεί επ' αυτών, υπόκεινται σε φορολογία στο όνομα των ΕΕΠΝ. Στην περίπτωση εξάλλου που οι ΕΕΠΝ καταβάλλουν στα μέλη του διοικητικού συμβουλίου τους αμοιβές και αποζημιώσεις που βαρύνουν τις ίδιες (παρ. 2 του άρθρου 24 του κ.ν. 2190/1920) τότε υποχρεούνται να διενεργούν παρακράτηση φόρου εισοδήματος, με την οποία και εξαντλείται η φορολογική υποχρέωση των μελών για τα συγκεκριμένα εισοδήματα.



GENERAL SHIPS' REPAIRS

PANAGIOTIS P. LIAKOS



ΣΤΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΑΠΟ ΤΟ 1970

10 Dervenakion Str, 185 45 Piraeus

Tel: (301) 4630126 - 4630823

Telex: 21-3546 LIAK. GR.

Fax: (301) 4619583

E-mail: liakos@otenet.gr





Δεν μειώνονται οι συνθέσεις των πλοίων

Με αφορμή ερώτηση για τα μέτρα ανταγωνιστικότητας της ποντοπόρου ναυτιλίας, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Χρήστος Παπουτσής δήλωσε: «Ολοένα και περισσότεροι εφοπλιστές υψώνουν την ελληνική σημαία σε πλοία τους και τα εντάσσουν στο ελληνικό νηολόγιο. Η ελληνική σημαία είναι μια σημαία κύρους. Ο ελληνικός στόλος συνεχώς αυξάνεται. Το YEN προχωρά τα μέτρα ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας και απομένει το ίδιο να γίνει και από τα υπόλοιπα ελληνικά υπουργεία. Πάντως, μέτρο δεν είναι η μείωση των συνθέσεων. Η κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ δεν πρόκειται να υιοθετήσει μέτρα για απολύσεις ναυτικών».

Νέο πολυιατρείο του Οίκου Ναύτου

Ακίνητο του NAT στην οδό Γλαδ-στώνος, στο κέντρο της Αθήνας, επισκευάζεται αυτή την περίοδο ώστε, από τον προσεχή Νοέμβριο, να λειτουργήσει ως πολυιατρείο του Οίκου Ναύτου. Όπως δήλωσε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Χρήστος Παπουτσής, με τη λειτουργία του

συγκεκριμένου πολυιατρείου θα εξυπηρετούνται από το χειμώνα εκατοντάδες ασφαλισμένοι του NAT, οι οποίοι κατοικούν στην Αθήνα και για τους οποίους είναι δύσκολη η μετακίνηση στα κεντρικά ιατρεία του Οίκου Ναύτου στον Πειραιά. Ο κ. Παπουτσής ανέφερε ακόμα ότι ο Οίκος Ναύτου κινείται σε σωστά βήματα, αφού πρόσφατα εκπλήρωσε το χρέος του, συνολικού ύψους 8 δισ. δρχ., προς τα διάφορα δημόσια νοσοκομεία.

Αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας του NAT

Τροπολογία ενδέχεται να καταθέσει τις προσεχείς ημέρες ο

υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Χρήστος Παπουτσής, για την αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας του NAT. Όπως δήλωσε κατά τη διάρκεια συνέντευξης Τύπου έχει ζητήσει από τη διοίκηση του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου να του υποδείξουν τρόπους αξιοποίησης της περιουσίας του Ταμείου. «Αφού κάθε χρόνο ο κρατικός προϋπολογισμός επιχορηγεί το NAT με 150 δισ. δρχ. δεν είναι δυνατόν το Δημόσιο να δώσει και άλλα χρήματα, για την αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας του Ταμείου. Θα πρέπει να βρεθούν άλλοι τρόποι αξιοποίησης αυτής της περιουσίας» είπε χαρακτηριστικά ο κ. Παπουτσής.

Δωρεά του Ιδρύματος Ωνάση

Το διοικητικό συμβούλιο του Ιδρύματος Ωνάση προέβη σε δωρεά ύψους 100.000 δολαρίων ΗΠΑ προς τον Ερυθρό Σταυρό του Περού, σε εκδήλωση αλληλεγγύης προς τα θύματα του καταστροφικού σεισμού της 23ης Ιουνίου 2001.



Σκέψεις για νέες Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού

Δύο Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού στον Βόλο και στα Καρδάμυλα Χίου σκέφτεται να ιδρύσει το προσεχές διάστημα ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Χρήστος Παπουτσής. Όπως ανέφερε ο υπουργός, στον Βόλο υπάρχει ήδη έκταση στην οποία έχουν γίνει έργα συνολικού ύψους 2,5 δισ. δρχ. Σύντομα, σε σύσκεψη με τη συμμετοχή του γενικού γραμματέα του YEN Γ. Χαλβατζόγλου και του γενικού γραμματέα της Περιφέρειας Θεσσαλίας θα καθοριστούν οι παράμετροι για την ίδρυση της σχολής. Εξάλλου, ο δήμος Καρδαμύλων Χίου παραχώρησε έκταση στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας για να κατασκευαστεί σχολή μηχανικών στην περιοχή. Το YEN αποδέχτηκε την έκταση και απομένουν οι λεπτομέρειες για το πότε θα ξεκινήσουν οι σχετικές διαδικασίες.



Νέα τροπή παίρνει η υπόθεση του ναυαγίου
μετά την άσκηση αναίρεσης της Εισαγγελίας



Στο εδώλιο του κατηγορούμενου είναι πιθανόν να καθίσει ο εφοπλιστής Α. Ηλιόπουλος, αντιμετωπίζοντας εκ νέου την κατηγορία της ανθρωποκτονίας από αμέλεια 24 ανθρώπων, σχετικά με την υπόθεση του τραγικού ναυαγίου του πλοίου «Άιρον Αντώνης», τον Σεπτέμβριο του 1994, κοντά στο Κέιπ Τάουν.

Η Εισαγγελία του Αρείου Πάγου άσκησε αναίρεση κατά της απόφασης του Εφετείου Πειραιά, η οποία δέχτηκε ότι παρεγρέφη το εν λόγω αδίκημα. Υπενθυμίζεται ότι ο ιδιοκτήτης του «Άιρον Αντώνης» είχε καταδικαστεί πρωτοδίκως σε φυλάκιση πέντε ετών για πρόκληση ναυαγίου και ανθρωποκτονία από αμέλεια, αλλά στη συνέχεια το Εφετείο έκανε δεκτή την ένστασή του για παραγραφή των κατηγοριών, καθώς το κλητήριο θέσπισμα του επιδόθηκε έξι χρόνια και δύο μήνες μετά την άσκηση της σχετικής ποινικής δίωξης. Όμως ο αντιεισαγγελέας του Αρείου Πάγου έκρινε ότι η επίμαχη απόφαση «στερείται ειδικής και εμπεριστατωμένης αιτιολογίας», υπογραμμίζοντας μάλιστα ότι ο εφοπλιστής «ενήργησε δολίως», αφού τρεις ημέρες μετά την αποστολή της κλήτευσης έκανε δήλωση μεταβολής κατοικίας.

Συγκεκριμένα, στο σκεπτικό της αναίρεσης υπογραμμίζονται τα εξής:

- Η κλήτευση έγινε στις 15.12.1998, στην αρχική διεύθυνση που είχε δηλώσει και αποτελούσε διεύθυνση επαγγελματικής στέγης.

Τρεις ημέρες μετά την αποστολή των κλήσεων έκανε δήλωση μεταβολής κατοικίας.

Το κλητήριο θέσπισμα επιδόθηκε εγκύρως στην αρχική διεύθυνση και από τη δήλωση μεταβολής τρεις ημέρες μετά φαίνεται η δολιότητα της ενέργειας και πού επέβλεπε αυτή, εφόσον επίκειτο η παραγραφή των πράξεων, λόγω πενταετίας και μη αναστολής της ποινικής διαδικασίας για τριετία.

- Η εισαγγελική ενέργεια για τις κλητεύσεις ήταν απολύτως εντάξει και δεν υπάρχει στην απόφαση καμιά σκέψη για το τι μπορούσε ή έπρεπε να πράξει ο εισαγγελέας, δεδομένου ότι με τον τρόπο αυτό θα μπορούσε ένας κατηγορούμενος να δολιεύεται τις ορθές κλητεύσεις, να τις ανατρέπεται ασφαλώς, πετυχαίνοντας ματαίωση δικών κ.λπ.

Στην εφετειακή απόφαση δεν ελήφθησαν και άλλα έγγραφα πέραν αυτών που θα έπρεπε να αναγνωσθούν στη δίκη και να προσδιοριστούν κατά ταυτότητα.



University of
Leicester

Το κορυφαίο αυθεντικό βρετανικό Πανεπιστήμιο προγραμμάτων MBA στην Ελλάδα (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
Δημητρακοπούλου 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»



ΤΟ ΕΝΑ ΑΠΟ ΤΑ ΔΥΟ BULK CARRIERS χωρητικότητας 48.000 τόνων που κατασκευάζονται για λογαριασμό της στα ναυπηγεία Shanghai Shipyard, παρέλαβε πρόσφατα η εταιρεία Chartworld Shipping. Πρόκειται για το πλοίο «Αϊ Γιώργης», το οποίο είναι το πρώτο από μία σειρά ναυπηγήσεων που έχει παραγγείλει η εταιρεία του Έλληνα πλοιοκτήτη Κολλάκη στην εν λόγω ναυπηγική μονάδα.

Συνολικά οι παραγγελίες αφορούν την κατασκευή τεσσάρων πλοίων, δύο εκ των οποίων φέρεται από ναυτιλιακούς κύκλους ότι θα τεθούν υπό τη διαχείριση της εταιρείας Seven Seas Maritime.

Επιπλέον, μέσα στο 2002 η Chartworld αναμένεται να παραλάβει και τέσσερα Aframax tankers, που κατασκευάζονται για λογαριασμό της στα Samho Shipyards, καθώς επίσης και ένα bulk carrier από τα ιαπωνικά ναυπηγεία Namura.

Με την ολοκλήρωση του επενδυτικού της προγράμματος η Chartworld κάνει μία δυναμική επανένταξη στην αγορά των δεξαμενόπλοιων, προωθώντας παράλληλα και τον υπόλοιπο στόλο της, που αποτελείται από πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου.

Αυτή τη στιγμή η εταιρεία διαχειρίζεται 24 συνολικά πλοία στα οποία περιλαμβάνονται εννέα reefers, πέντε chemical carriers και 10 bulkers κατασκευής μεταξύ 1975 και 1990.



ΣΤΗ ΝΑΥΛΩΣΗ δύο εκ των τεσσάρων νεότευκτων bulkers της στην κινεζική εταιρεία Cosco, προχώρησε η ελληνικών συμφερόντων Target Marine. Σύμφωνα με υψηλόβαθμο στέλεχος της εταιρείας, τα χωρητικότητας 75.000 τόνων dw πλοία «Leto» και «Leda» ναυλώθηκαν για περίοδο 11-13 μηνών αμέσως μετά την παράδοσή τους από τα ναυπηγεία Samho.

Όπως αναφέρουν έγκυροι ναυλομεσιτικοί κύκλοι, οι ημερήσιες απολαβές θα φθάνουν τα 10.250 δολ. για καθένα από τα δύο rapamax και η συμφωνία δεν ενδείκνυται για πιο αδύναμη ναυλαγορά. Ωστόσο, η spot αγορά βρίσκεται σε φθίνουσα πορεία και δεν είναι λίγοι οι πλοιοκτήτες που «κλείνουν» τα πλοία τους σε συμφωνίες χροναύλωσης.

ΤΟ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ 357.000 ΤΟΝΩΝ DW VLCC «STAVROS GL»

ναύλωσε για μία ακόμη φορά η National Iranian Tanker Co (NITC). Η συμφωνία αφορά περίοδο τριών μηνών και ο ημερήσιος ναύλος του πλοίου -το οποίο ελέγχεται από τον όμιλο Λιβανού- έχει καθοριστεί στις 21.000 δολ.

Παράλληλα, η NITC προχώρησε και σε μία ακόμη ναύλωση πλοίου από Έλληνα πλοιοκτήτη για περίοδο έξι μηνών και με εμπιστευτικούς όρους. Πρόκειται για το δεξαμενόπλοιο «Enalios Aroñon» της εταιρείας Ermis Maritime, ναυπήγησης 1978 και χωρητικότητας 88.000 τόνων dw.



ΜΙΑ ΝΕΑ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ που αφορά την κατασκευή δύο containerships μεταφορικής ικανότητας 3.600 - Τεு το καθένα, για λογαριασμό του πλοιοκτήτη Claus-Peter Offen, πέτυχαν τα ναυπηγεία Flender Werft. Με τη συγκεκριμένη παραγγελία ο Γερμανός πλοιοκτήτης, ο οποίος είναι και ένας από τους κύριους μετόχους των ναυπηγείων, φτάνει τα τέσσερα πλοία υπό κατασκευή όλα του ίδιου τύπου, ενώ διατηρεί και μία option. Τα νεότευκτα -που στο σύνολό τους θα ενταχθούν στο γερμανικό νηολόγιο- θα έχουν χωρητικότητα 44.000 dwt, το μήκος τους θα φτάνει τα 245 μέτρα και το βύθισμά τους τα 12,5 μ. Στο μηχανοστάσιό τους θα βρίσκεται μία μηχανή 32.500 kW MAN, που θα δίνει τη δυνατότητα να αναπτύσσεται ταχύτητα μέχρι 24 κόμβων.





Towage & Marine Assistance



MARINE SERVICES

SHIP ASSISTANCE IN THE PORT OF KLAIPEDA
COASTAL TOWAGE
TOWING OF FLOATING CRANES AND BARGES
SHIP ESCORT FOR SAFE PASSAGE
STAND BY AT DISABLED VESSELS
SHIFTING OF IMMOBILIZED SHIPS AT ANCHORAGE
SALVAGE AND WRECK REMOVAL
SINGLE BUOY MOORING ASSISTANCE
TOW OUT OF OFFSHORE STRUCTURES
CREW CHANGE ON ANCHORAGE
SHIP SUPPLY SERVICE ON ANCHORAGE
FRESHWATER SUPPLY
UNDERWATER REPAIRS

KLAIPEDA LITHUANIA



Towage & Marine Assistance S.Neries 12, LT-5800 Klaipėda, Lithuania
Tel.: +370 6 310644, Fax: +370 6 311155
E-mail: towage_marine@klaipeda.omnitel.net
www.towage.lt





Κοινοπρακτικό δάνειο 270 εκατ. ευρώ από τις Μινωικές

Κοινοπρακτικό δάνειο ύψους 270 εκατ. ευρώ συνήψαν οι Μινωικές Γραμμές με τις τράπεζες Alpha Bank, ANB Amro Bank και Citibank. Το ποσό αυτό προορίζεται για την κάλυψη του κόστους κατασκευής των τεσσάρων επιβατηγών-οχηματογών πλοίων που έχει προγραμματίσει να παραλάβει η εταιρεία έως το 2002. Το σύνολο της επένδυσης ανέρχεται σε 375 εκατ. ευρώ και το υπόλοιπο θα καλυφθεί από την ίδια την εταιρεία, με την πώληση παλαιών πλοίων της καθώς και την πώληση ενός μέρους των συμμετοχών της σε άλλες εκτός ναυτιλίας-επιχειρήσεις. Στο μεταξύ ανακοινώθηκε ότι η εταιρεία θα προχωρήσει στην αγορά μέχρι 7.092.600 ιδίων μετοχών της έως τις 24 Ιουνίου 2002. Η ανώτατη τιμή αγοράς κάθε μετοχής ορίστηκε στις 4.000 δρχ. και η κατώτατη στις 1.200 δρχ. Εξάλλου, το συνολικό ποσό του μερίσματος που θα διανεμίει η εταιρεία για τη χρήση του 2000 στους μετόχους της ανέρχεται στα

2.127.780.000 δρχ. και αντιστοιχεί σε 30 δρχ. ανά μετοχή. Ο χρόνος καταβολής του μερίσματος θα ανακοινωθεί από τις Μινωικές Γραμμές. Όπως ανακοινώθηκε κατά τη διάρκεια της γενικής συνέλευσης της εταιρείας στο Ηράκλειο εξελέγησαν τέσσερα μέλη του

διοικητικού της συμβουλίου μετά τη λήξη της τριετούς τους θητείας.

Πρόκειται για τους Μιχαήλ Βαβουράκη, Θεόφιλο Κουμαντάκη, Σταύρο Μακρυδάκη και Κωνσταντίνο Μαμαλάκη.

Το νέο ΔΣ συγκροτήθηκε ήδη σε σώμα, ενώ τις θέσεις του προέδρου και του αντιπροέδρου κατέλαβαν εκ νέου οι Κώστας Κληρονόμος και Μανώλης Κουλεντάκης.

Στην Ευρωπαϊκή Ένωση προσφεύγει η ΕΕΑ

Τις διαδικασίες για την προετοιμασία προσφυγής στην Ευρωπαϊκή Ένωση, σχετικά με το νέο θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοΐας, επιταχύνουν οι ακτοπλοΐοι. Κατά τη διάρκεια συνεδρίασης του διοικητικού συμβουλίου της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας ανατέθηκε σε νομικούς η διατύπωση της προσφυγής, η οποία θα αφορά όλα τα επίμαχα

ζητήματα, όπως το όριο ηλικίας για την απόσυρση των πλοίων και οι όροι δρομολόγησης τους.

Εξάλλου, τοποθετήθηκε στη θέση του γενικού γραμματέα της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας ο Αντώνης Αγαπητός μετά την αποχώρηση του Γιάννη Λεφάκη από τη ΜΕΔ.

Από 5 Ιουλίου Hellas F.D.

Και το όνομα αυτής επίσημα πλέον Hellas Flying Dolphins. Όπως ανακοινώθηκε από την εταιρεία, υλοποιώντας την απόφαση της τακτικής γενικής συνέλευσης των μετόχων της, η οποία πραγματοποιήθηκε στις 14 Ιουνίου 2001, για την αλλαγή της επωνυμίας της, από τις 5/7/2001, για την επικοινωνία της με το επιβατικό κοινό, τα ταξιδιωτικά γραφεία και τις Αρχές, θα χρησιμοποιεί τη νέα της εταιρική επωνυμία Hellas Flying Dolphins.

Ταυτόχρονα, θα αρχίσει το λανσάρισμα του νέου της λογότυπου με την αποτύπωσή του στα ταχύπλοα πλοία της εταιρείας και σταδιακά σε όλες τις διαφημιστικές επιγραφές και εικαστικές απεικονίσεις (πάσης φύσεως έντυπα, προωθητικό υλικό κ.λπ.).

Τα χρώματα του νέου λογότυπου είναι το μπλε (Hellas Flying) και το κόκκινο (Dolphins). Κυρίαρχη θέση στη νέα εικαστική απεικόνιση κατέχει το δελφίνι, ένα θαλάσσιο θηλαστικό ιδιαίτερα φιλικό και παιχνιδιάρικο με τους ανθρώπους, το οποίο ταυτόχρονα είναι ένα από τα ταχύτερα θαλάσσια θηλαστικά. Το νέο λογότυπο αντανάκλα το δυναμισμό της εταιρείας, αλλά και τη φιλική και εξυπηρετική διάθεσή της προς το επιβατικό της κοινό.



Αύξηση Μ.Κ. της Στρίντζης

Σε αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου κατά 1,1 δισ. δραχμές, με κεφαλαιοποίηση αποθεματικού από την έκδοση μετοχών υπέρ το άρτιο, για στρογγυλοποίηση της ονομαστικής αξίας της μετοχής σε ευρώ, προχωρά η εταιρεία Γραμμές Στρίντζη-Ναυτιλιακή Α.Ε., σύμφωνα με απόφαση που ελήφθη στη γενική συνέλευση των μετόχων. Αναφερόμενος στα οικονομικά αποτελέσματα χρήσης 2000, ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας Γεράσιμος Στρίντζης τόνισε ότι η υπερβολική αύξηση του κόστους καυσίμων είχε άμεσο αντίκτυπο στα αποτε-

λέσματα των εταιρειών του κλάδου. «Το κόστος του καυσίμου δεν μας επέτρεψε να παρουσιάσουμε τα κέρδη που αναμέναμε, δυστυχώς πληρώσαμε 11 δισ. σε καύσιμα, 5,7 δισ. περισσότερα από το 1999» επισήμανε ο κ. Γερ. Στρίντζης και πρόσθεσε: «Οι αυξημέ-

νες τιμές στα καύσιμα δυστυχώς εξακολουθούν και ισχύουν και, παρά το γεγονός ότι έχουν μειωθεί από τη μέγιστη τιμή τους, σήμερα έχουμε τιμές που αντιστοιχούν στον ίδιο μέσο όρο του έτους 2000. Για την κάλυψη της διαφοράς της τιμής του καυσίμου

και της αύξησης σε άλλα λειτουργικά έξοδα, αναπροσαρμόσαμε τα τιμολόγια μας-επιβατών και οχημάτων-της Αδριατικής (αύξηση 15%-20%) και τα τιμολόγια του εσωτερικού (αύξηση 7%), σύμφωνα με το κρατικό ναυολόγιο».



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

Αυξάνεται ο στόλος των Superfast

Θετικό βήμα προς τη σωστή κατεύθυνση χαρακτήρισε ο πρόεδρος των Επιχειρήσεων Αττικής Περ. Παναγόπουλος το νομοσχέδιο για την απελευθέρωση της ακτοπλοΐας, στη γενική συνέλευση των μετόχων της εταιρείας. Όπως τονίστηκε, αυξάνεται εντός του 2002 ο στόλος των Superfast, ενώ στη γενική συνέλευση ενεκρίθησαν τα θέματα της ημερήσιας διάταξης:

- Αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου με κεφαλαιοποίηση αποθεματικών και αύξηση της ονομαστικής αξίας των υφιστάμενων μετοχών.

- Μετατροπή σε ευρώ του μετοχικού κεφαλαίου και της ονομαστικής αξίας της μετοχής της εταιρείας.
- Τροποποίηση του Άρθρου 5 του Καταστατικού περί μετοχικού κεφαλαίου.

Το θέμα της έκδοσης ομολογιακού δανείου μετατρέψιμου σε μετοχές, με ιδιωτική τοποθέτηση και κατάργηση του δικαιώματος προτίμησης των παλαιών μετόχων, θα συζητηθεί σε επόμενη συνέλευση, λόγω έλλειψης της απαιτούμενης απαρτίας.

Στην ομιλία του ο πρόεδρος των Επιχειρήσεων Αττικής Περ. Παναγόπουλος ενημέρωσε τους μετόχους για τις τελευταίες εξελίξεις στην πορεία του ομίλου ανα-



φέροντας την παραλαβή και δρομολόγηση δύο νέων Superfast, του «Superfast V» και του «Superfast VI», που δρομολογήθηκαν εντός του πρώτου τριμήνου του 2001 στις γραμμές της Αδριατικής και του «Superfast VII» που ξεκίνησε τα δρομολόγια του στις 17 Μαΐου 2001 στη γραμμή Γερμανία-Φιλανδία, εγκαινιάζοντας την είσοδο των Superfast στη Βαλτική. Τον Ιούλιο ακολούθησε το «Superfast VIII» και έτσι τα δύο νέα Superfast προσφέρουν καθημερινές αναχωρήσεις μεταξύ των χωρών Γερμανίας και Φιλανδίας.

Σύμφωνα με το επενδυτικό πρόγραμμα της εταιρείας, ο στόλος των Superfast θα αριθμεί δώδεκα πλοία μέχρι το 2002, τα οποία βρίσκονται ήδη υπό κατασκευή σε ναυπηγεία της Γερμανίας.

Ο πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου Περ. Παναγόπουλος αναφέρθηκε επίσης στην επιτυχία της Superfast Ferries, η οποία επελέγη από τον κρατικό

οργανισμό Scottish Enterprise τον Σεπτέμβριο του 2000 ως η πλέον ικανή και ειδικευμένη εταιρεία για τη δρομολόγηση επιβατηγών-οχηματαγωγών πλοίων στη γραμμή Σκωτία-Ηπειρωτική Ευρώπη, μεταξύ 42 εταιρειών που συνολικά εξεδήλωσαν ενδιαφέρον. Η γραμμή αυτή αναμένεται να ξεκινήσει τον Μάιο του 2002, προσφέροντας καθημερινές αναχωρήσεις μεταξύ του λιμένα Rosyth, στην περιοχή του Εδιμβούργου και του Zeebrugge στο Βέλγιο. Το διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας εξέφρασε επίσης την ικανοποίησή του για την εξελικτική πορεία της θυγατρικής της εταιρείας Γραμμές Στρίντζη-Ναυτιλιακή Α.Ε., στην οποία οι Επιχειρήσεις Αττικής κατέχουν το 48,57%. Τα νεότευκτα «Blue Star 1» και «Blue Star 2» δρομολογήθηκαν εντός του 2000

στις γραμμές της Αδριατικής, ενώ το «Blue Star Ithaki» είναι το πρώτο πλοίο συμβατικής τε-

χνολογίας, υψηλών ταχυτήτων, που δρομολογήθηκε στην ελληνική ακτοπλοΐα, γνωρίζοντας μεγάλη επιτυχία. Τέλος ο πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου Περ. Παναγόπουλος αναφέρθηκε στην επικείμενη απελευθέρωση της ακτοπλοΐας, και εξέφρασε την ικανοποίησή του για το σχετικό νομοσχέδιο της κυβέρνησης, το οποίο χαρακτήρισε ως ένα θετικό βήμα προς τη σωστή κατεύθυνση.

Προειδοποίηση Παπουτσά

Αυστηρή προειδοποίηση προς τις ακτοπλοϊκές εταιρείες απύθυγε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Χρήστος Παπουτσάς σχετικά με την ασφάλεια των πλοίων. Ο υπουργός ανέφερε ότι το τελευταίο χρονικό διάστημα πραγματοποιήθηκαν 60 έκτακτοι έλεγχοι κατά τους οποίους διαπιστώθηκαν 8 παραβάσεις σε πλοία της ακτοπλοΐας και συμπλήρωσε: «Το λιμενικό βρίσκεται σε πλήρη επιφυλακή και προειδοποιώ ότι οι έλεγχοι τον Αύγουστο θα είναι ακόμα πιο αυστηροί. Το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας εγγυάται την ασφάλεια και την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών και πιστεύω ότι αυτή η προσπάθειά μας αποδίδει».

COMAR TRADING

L I M I T E D

Your Reliable Supplier Of Spare Parts

COMPETITIVE
PRICES

EFFICIENT
SERVICE

WIDE
RANGE

PROMPT
DELIVERY



NIKOLAOS ZOUROS

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

42, 26th Octovriou str * 546 27 * Thessaloniki - Greece

Tel.: +30 31 555500, FAX: +30 31 555506,

TLX. 410354, 418558 ZOUN GR

www.zouros.gr * e mail: nezouros@the.forthnet.gr

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



CHROMOTYP THESSALONIKI S.A.





MFD: 21 Σεπτεμβρίου η υπόθεση

Διεκόπη για τις 21 Σεπτεμβρίου από την Επιτροπή Ανταγωνισμού η εξέταση της υπόθεσης που αφορά τη Minoan Flying Dolphins. Κατά τη συνεδρίαση τα μέλη της ανεξάρτητης αρχής ασχολήθηκαν με ζητήματα διαδικασίας, οπότε η υπόθεση αναμένεται να περάσει στην ουσία της μετά το πέρας των καλοκαιρινών διακοπών της Επιτροπής Ανταγωνισμού. Η Γραμματεία της Επιτροπής Ανταγωνισμού με τις δύο εισηγήσεις της έχει προτείνει προς τα μέλη της ανεξάρτητης αρχής την επιβολή προστίμου συνολι-

κού ύψους 3,7 δισ. δρχ. για 42 παραβάσεις, ενώ δεν θέτει, άμεσα τουλάχιστον, θέμα διάσπασης της εταιρείας. Το πρόστιμο προκύπτει μετά τη συγχώνευση 42 ποινών που αφορούν σε ισάριθμες παραβάσεις του ν. 703/77, όπως ισχύει.

Οι δύο διαφορετικές εισηγήσεις αφορούν την αγορά του Αργοσαρωνικού και το Αιγαίο, στις οποίες αναφέρεται ότι το συνολικό πρόστιμο, μετά το συμπληρωματικό των ποινών, φθάνει τα 3,7 δισ. δρχ.

Για την έκβαση της υπόθεσης οι νομικοί κύκλοι της εταιρείας είναι αισιόδοξοι, τονίζοντας ότι το επιχειρηματικό περιβάλλον της ελληνικής ακτοπλοΐας επιβάλλει

όπως τα δρομολόγια και τα εισιτήρια καθορίζονται από το κράτος. Η πρώτη εισήγηση της Γραμματείας πραγματοποιείται την εξαγορά της εταιρείας Ceres με τα υδροπτερυγία, από τις Μινωικές Γραμμές, εξαγορά η οποία δεν γνωστοποιήθηκε στην Επιτροπή Ανταγωνισμού, αλλά και δεν έλαβε την έγκριση της αρμόδιας αρχής για την εκτέλεσή της. Για τις δύο αυτές παραβάσεις η Γραμματεία της Επιτροπής πρότεινε την επιβολή προστίμου συνολικού ύψους 1,2 δισ. δραχμών. Η δεύτερη εισήγηση της Γραμματείας είχε μεγαλύτερο βαθμό δυσκολίας από την πρώτη, αφού απαιτήσε τη διενέργεια έρευνας για την εξαγορά 20 πλοίων που εκτελούσαν δρομολόγια στο Αιγαίο. Οι συνολικές παραβάσεις που διαπιστώθηκαν ήταν 40 και είχαν να κάνουν με τη μη γνωστοποίηση των ανωτέρω εξαγορών και την εκτέλεσή τους χωρίς προηγούμενη έγκριση από την αρμόδια αρχή. Το πρόστιμο για τις παραβάσεις αυτές, μετά από συγχώνευση των ποινών, προτάθηκε να είναι 2,5 δισ. δραχμές.



Συνεχίζεται η ανάκριση για το «Εξπρές Σαμίνα»

Στα μέσα φθινοπώρου, σύμφωνα με δημοσιογραφικές πληροφορίες, θα έχει ολοκληρώσει ο εφέτης-ανακριτής Ν. Καραδημητρίου την ανάκριση για το ναυάγιο του «Εξπρές Σαμίνα». Στο μεταξύ, ελλείψεις στα σωστικά μέσα του «Εξπρές Σαμίνα» διαπιστώνει, σύμφωνα με πληροφορίες, η δικαστική έρευνα που βρίσκεται σε εξέλιξη, για να εντοπιστούν τα αίτια τα οποία οδήγησαν στη βύθισή του τον Σεπτέμβριο του 2000 και στην απώλεια 81 ανθρώπων ζωών.

Οι ίδιες πληροφορίες αναφέρουν ότι σε ένα μεγάλο αριθμό σωσίβιων, τα οποία είτε χρησιμοποιήθηκαν από τους επιβάτες είτε παρέμειναν μέσα στο πλοίο, διαπιστώθηκαν ελλείψεις στον εξοπλισμό τους, ελλείψεις συντήρησης, και παλαιότητα. Επίσης, μελετάται από τους πραγματογνώμονες για ποιο λόγο δεν κατέστη δυνατό να χρησιμοποιηθούν για τη διάσωση των επιβατών οι τρεις σωστικές λέμβοι που διέθετε το πλοίο.

Η κατάσταση των σωστικών μέσων αναμένεται να αποτελέσει σημαντικό στοιχείο για το σκέλος της έρευνας που αφορά τις ευθύνες της πλοιοκτήτριας εταιρείας Minoan Flying Dolphins.

GREECE ↔ **ROMANIA**

EUROPE

TRANSPORT

✓ DRY CARGO

✓ FROZEN FOOD

✓ ADR

GROUPAGE

FULL TRUCK

OUR PRICES MAKE THE DIFFERENCE

✓ TRANSPORT

✓ DOMESTIC TRANSPORT IN ROMANIA (1-20 t)

✓ STORAGE

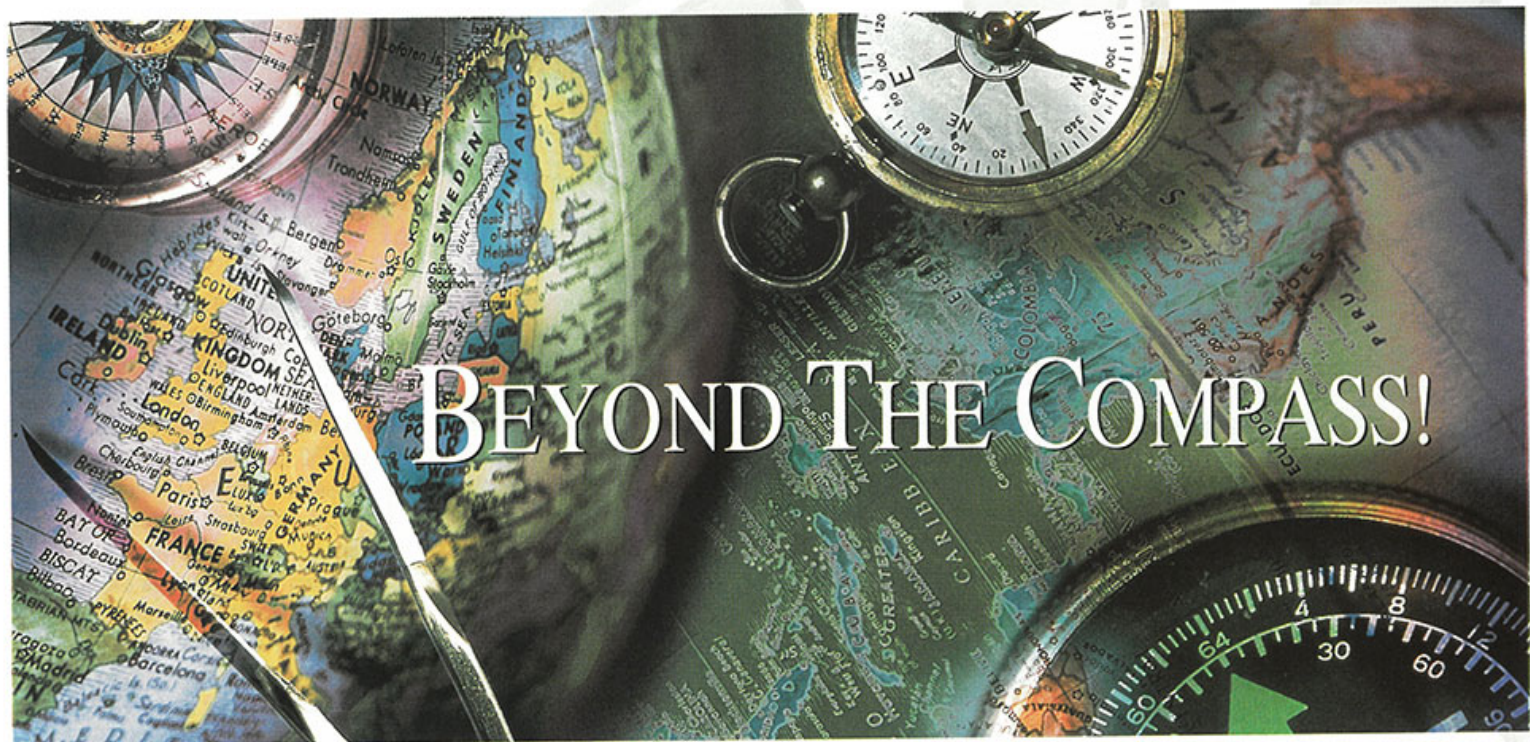
✓ CUSTOMS

D.C. MAIOR
CIVIL ENGINEER

MANAGER - CONSULTANT INT'L TRANSPORT

61-63 LOUKA RALLI, 18534 PIRAEUS, GREECE

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



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.



Το «Αγ. Νεκτάριος Αίγινας» στη γραμμή του Αργοσαρωνικού

Το επιβατηγό-οχηματαγωγό «Αγ. Νεκτάριος Αίγινας» δρομολογήθηκε στη γραμμή του Αργοσαρωνικού. Το πλοίο σηματοδοτεί μια νέα εποχή τεχνολογίας με την πολυτέλεια, τη σύγχρονη κατασκευή του και την ασφαλή πλεύση, αποτέλεσμα εντατικής εργασίας της ναυπηγικής ομάδας που επιβεβαιώθηκε έπειτα από πολλές δοκιμές. Το «Αγ. Νεκτάριος Αίγινας» είναι κατασκευασμένο

σύμφωνα με τους κανονισμούς της κλάσης BV και του Κλάδου Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων και πληροί τις διατάξεις της διεθνούς σύμβασης πυρασφάλειας Eurosolas. Κύριο χαρακτηριστικό του είναι οι ιδιαίτερα προσεγγμένοι εσωτερικοί χώροι, που διακρίνονται για τον εργονομικό σχεδιασμό. Και αυτό όχι τυχαία, αφού η πλοιοκτήτρια «Ναυτική Εταιρεία Β. Σποράδων και Εύβοιας» αποδίδει ιδιαίτερη σημασία στην άνετη παραμονή των επιβατών στο πλοίο. Ακριβώς αυτός είναι και ο λόγος που, και στα δύο καταστρώματα, τα άνετα και πολυτελή σαλόνια είναι πλήρως κλιματιζόμενα. Επί πλέον έχει προβλεφθεί οι 600 επιβάτες να κινούνται άνετα στα μεγάλα καταστρώματα του πλοίου και να απολαμβάνουν το ταξίδι από τα αναπαυτικά καθίσματα. Το επιβατηγό-οχηματαγωγό «Αγ.

Νεκτάριος Αίγινας», του οποίου η ναυπήγηση ολοκληρώθηκε το 1999, έχει μήκος 77,75 μέτρα, πλάτος 14,40 μέτρα και ολική χωρητικότητα 1.089,35 κόρους. Διαθέτει γκαράζ 110 θέσεων Ι.Χ. αυτοκινήτων, μηχανές Manheim, ιπποδύναμης 2x1.620 BHP.

Έφθασε το νέο ταχύ-πλοο της NEL Lines «Αίολος Εξπρές II»

Η διοίκηση της NEL Lines υποδέχτηκε, στις 20 Ιουλίου, στο λιμάνι του Πειραιά, το νεότευκτο υπερσύγχρονο πλοίο της «Αίολος Εξπρές II». Το «Αίολος Εξπρές II» -High Speed Craft- που είναι το δεύτερο από τη σειρά των τριών νεότευκτων πλοίων που δρομολογεί η NEL Lines, τύ-

που Μονοθυλί, κατασκευάστηκε στα γαλλικά ναυπηγεία Alstrom Leroux Naval, είναι 103 μέτρα και έχει ταχύτητα 36 κόμβους. Η χωρητικότητα επιβατών είναι 782 και οχημάτων 190. Δρομολογώντας το «Αίολος Εξπρές II», το ταχύτερο τύπου Μονοθυλί πλοίο στο Αιγαίο, η NEL Lines τάραξε τα νερά της ακτοπλοΐας πέρυσι το καλοκαίρι. Φέτος, με την παραλαβή των δύο ακόμη ίδιου τύπου πλοίων, το «Αίολος Εξπρές II» και το «Εξπρές Κεντέρης» το οποίο θα παραλάβει στις αρχές Αυγούστου, η NEL Lines δημιουργεί έναν από τους ταχύτερους στόλους στο Αιγαίο. Αξίζει να σημειωθεί ότι το «Αίολος Εξπρές II» αναμένεται άμεσα να δρομολογηθεί στη γραμμή Πειραιάς-Πάρος-Νάξος-Σαντορίνη και Πειραιάς-Μύκονος.



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

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

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

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

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

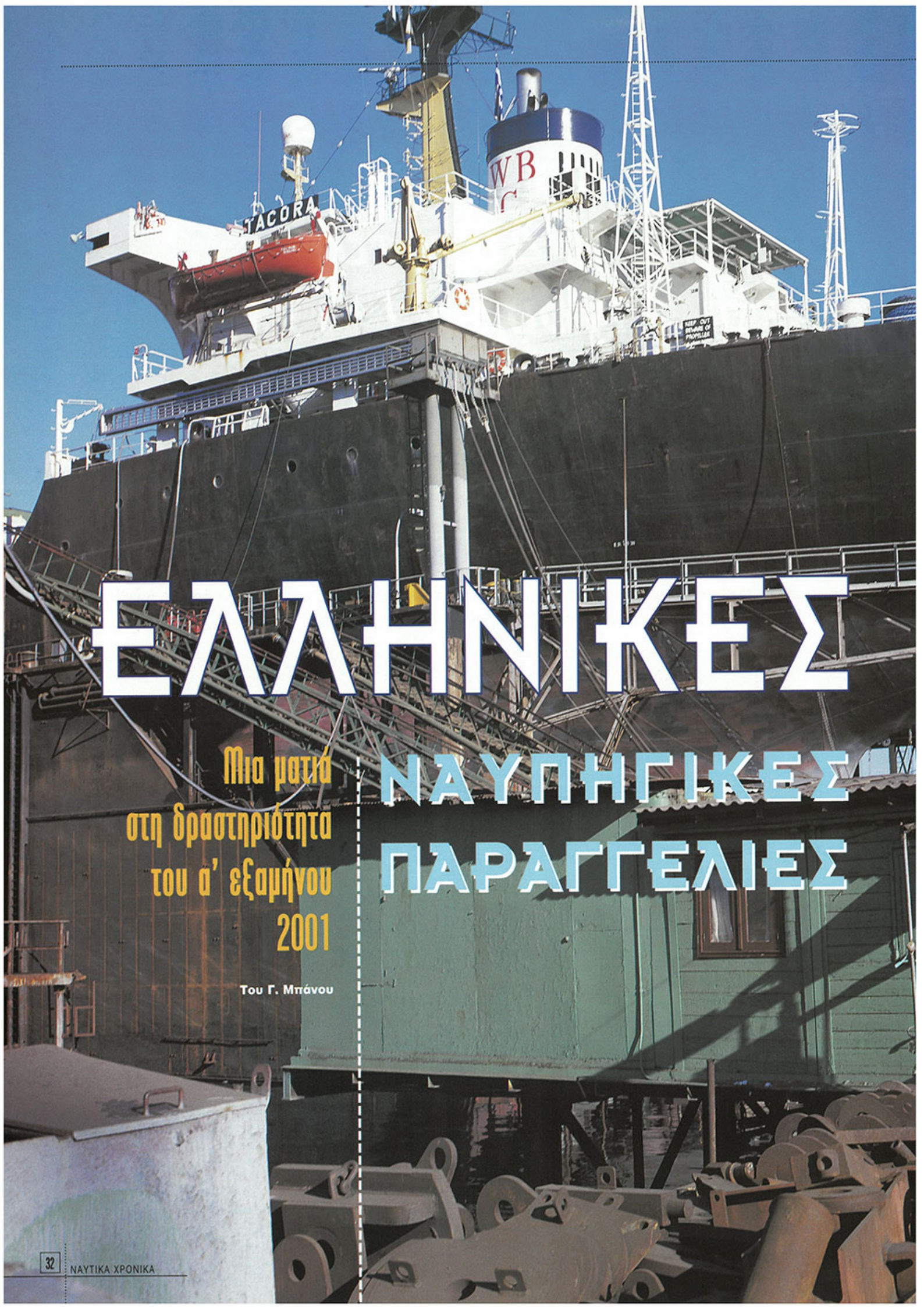
Κώστας Κεντέρης
Χρυσός Ολυμπιονίκης,
Ανάδοχος του "Αίολος Εξπρές"



* ΤΥΠΟΥ MONOHULL



NEL LINES



ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ

Μια ματιά
στη δραστηριότητα
του α' εξαμήνου
2001

Του Γ. Μπάνου

ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ



πρακτική της ανανέωσης και της επέκτασης του ελληνικού εμπορικού στόλου μέσω ναυπηγικών παραγγελιών - πρακτική που σε διάφορους βαθμούς έντασης ευρίσκεται στο προσκήνιο από οκταετίας ήδη - αποτέλεσε βασικό χαρακτηριστικό του α' εξαμήνου του τρέχοντος έτους. Επειδή όμως οι αριθμοί πολλές φορές αξίζουν περισσότερο από τα λόγια, ας ρίξουμε μια ματιά στο σχετικό πίνακα από τα αρχεία της George Moundreas & Co:

Type	Units No.	Deadweight	Options No.	Deadweight
Bulkcarriers	4	260,000	2	110,000
Tankers (Crude)	23	2,987,000	6	950,000
Product tankers	21	1,390,000	6	421,000
Containerships	5	137,500		
Total dwt vessels	53	4,719,500	14	1,481,000
Plus, other types	4			

Grand Total 57 vessels

Πριν από κάθε παραπέρα σχολιασμό είναι σκόπιμη και απαραίτητη μια σύγκριση με τα αντίστοιχα δεδομένα του 2000, που θα μας βοηθήσουν να διακρίνουμε τυχόν διαφορές και τάσεις. Από τα δεδομένα αυτά προκύπτει και ο επόμενος πίνακας που αναφέρεται στα πεπραγμένα του 2000, με αναγωγή σε εξάμηνη βάση:

Bulkcarriers	20	1,415,370	
Tankers (all types)	35	4,954,500	
Containerships	7	409,000	(31,428 TEU)

Total deadweight ships	62	6,778,870
Other types	5	

Grand Total 67 vessels

Οι αριθμοί ομιλούν αφ' εαυτών και σαφώς δηλώνουν τη συνέπεια με την οποία ο ελληνικός εφοπλισμός ενεργεί για την ανανέωση και την ανάπτυξη του στόλου του. Εκείνο όμως που έχει ιδιαίτερη σημασία και που «σημαδεύει» τις τρέχουσες εξελίξεις είναι η σχεδόν πλήρης εγκατάλειψη του πλοίου χύδην ξηρού φορτίου και η σαφής στρόφη προς τα δεξαμενόπλοια. Ήδη, και ενώ για τον τρέχοντα χρόνο και το 2002 αναμένεται η είσοδος στην παγκόσμια αγορά (βλέπε επόμενο πίνακα) σημαντικού αριθμού πλοίων του εν λόγω τύπου, μόλις λίγες δεκάδες όλων των μεγεθών απομένουν για το 2003. Και είναι κάπως αργά για να αληθιάξει αυτή η εικόνα!

BULKCARRIERS FOR DELIVERY IN THE NEXT 3 YEARS

Size	Orderbook	2001	2002	2003
Cape size	58	22	20	16
Panamax	144	86	50	8
Handymax	183	90	70	23
Handy size*	80	40	30	10
Total Bulkcarriers	465	238	170	57

* Τα υπάρχοντα στοιχεία είναι κατά προσέγγιση

Η εν προκειμένω συμπεριφορά του ελληνικού εφοπλισμού υποδηλώνει, κατά τη γνώμη του γράφοντος, μια λογική βραχυ-μεσοπρόθεσμης θεώρησης των τρεχουσών εξελίξεων, όχι όμως και κάλυψη των μακρο-πρόθεσμων προοπτικών που, με ορίζοντα το 2004 και επέκεινα, προδιαγράφουν ελπιδοφόρο μέλλον για τα bulkcarriers που θα έχουν κτηθεί στα σημερινά (κατώτερα των ιστορικών) επίπεδα τιμών. Και δεν είναι πολύ τοίχημο να προβλέψει κανείς την επανάκαμψη σε αυτά μέσα στα επόμενα δύο-τρία χρόνια. Με μία μόνο διαφορά: Ότι τότε η εξεύρεση κατάλληλου ναυπηγείου θα είναι ένα δυσκολότερο πρόβλημα.

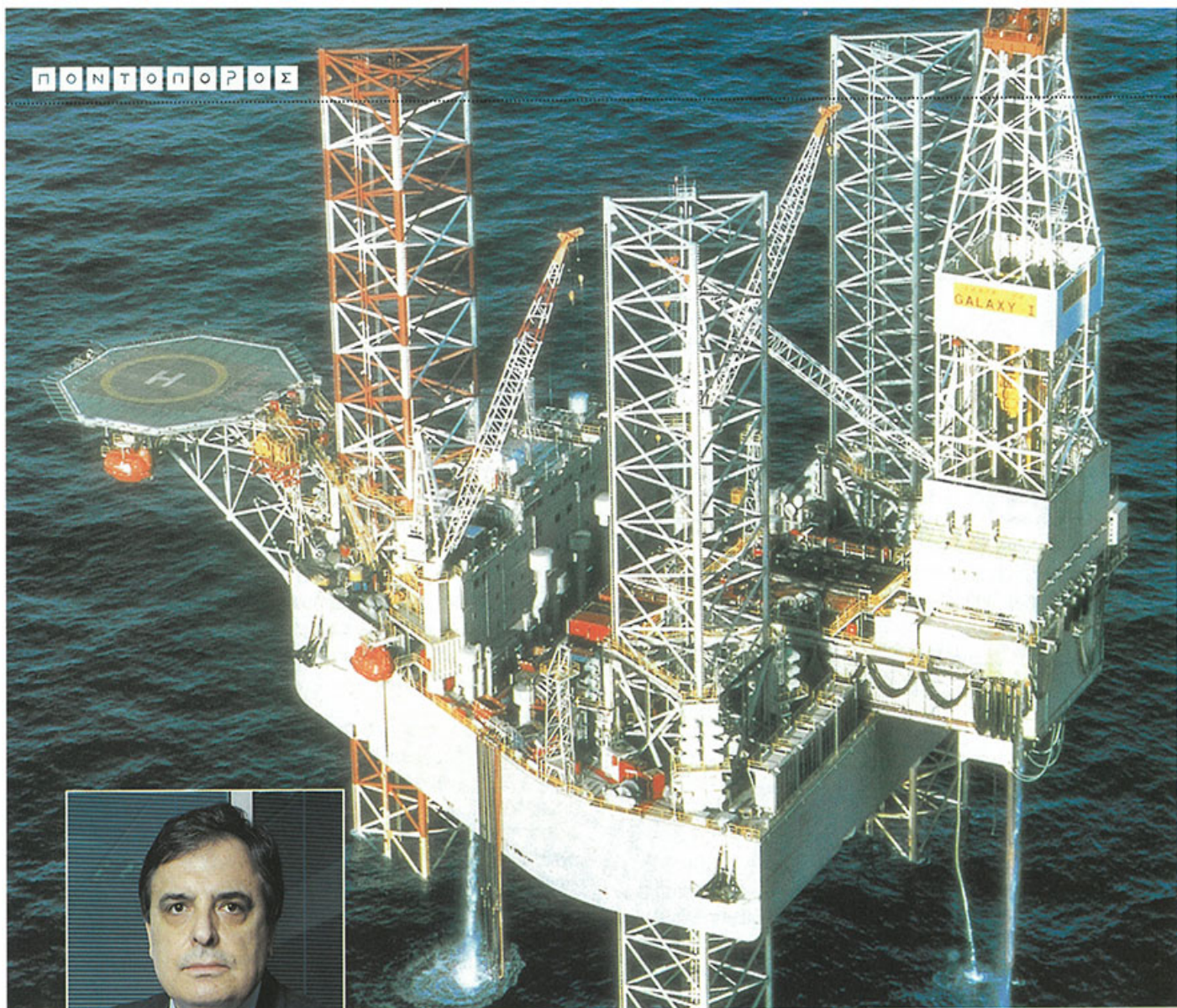
Αν ο σχολιασμός περί τα bulkcarriers εδράζεται κυρίως επί των προοπτικών προσφοράς και ζήτησης, άλλη είναι η λογική που κινεί τις περί τα δεξαμενόπλοια κινήσεις. Και ενώ η μέχρι και προσφάτως απροσδόκητα υψηλή ναυλαγορά, τόσο σαν παράγων δραστήριας βελτίωσης της κερδοφορίας και ρευστότητας όσο και σαν καθηλουργητής εντυπώσεων, δεν μπορεί παρά να έχει συμμετοχή στις σχετικές αποφάσεις και ενέργειες, ο αποφασιστικός παράγων φαίνεται μάλλον να είναι ο διαφαίνόμενος αποκλεισμός των παιδιών πλοίων, ιδίως σε ό,τι αφορά σε θέματα ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος. Αλλιώς, ουδόλως είναι βέβαιον ότι τα υπό παραγγελία δεξαμενόπλοια δεν θα αντιμετωπίσουν στο προσεχές μέλλον πρόβλημα εμπορικής εκμετάλλευσης και απόσβεσης, πρόβλημα που απαιτείται κυρίως από το τεκμαιρόμενο ισχυρό (solid) οικονομικό υπόβαθρο των εμπλεκόμενων πλοιοκτητών.

Επιπροσθέτως, οι προοπτικές της ναυλαγοράς πετρελαίου, ιδίως μετά την εμφάνιση του LNG ως εναλλακτικής μορφής ενέργειας, καθίστανται και πάλι αβέβαιες σε βαθμό που ουδείς σοβαρός αναλυτής τοιμά τώρα τη διατύπωση σχετικών προβλέψεων. Και εδώ θα αποτομήσουμε μίαν άλλη πρόβλεψη: Ο απόμακρος για τον Έλληνα τύπος του πλοίου μεταφοράς LNG, η έκφραση της ιδιαιτερότητας και του ολιγοπωλιακού πνεύματος, της υψηλής τεχνολογίας και του υψηλού κόστους, συντόμως θα αποτελέσει αντικείμενο ενδιαφέροντος και του Έλληνα εφοπλιστή! Οι διαβουλεύσεις έχουν ήδη αρχίσει!..

Παρά τη σχετικά ισχνή παρουσία του πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στις πρόσφατες λίστες των ελληνικών παραγγελιών, η αναφορά σε αυτά είναι επιβεβλημένη, δεδομένης της ευρύτερης σημασίας του containership και της άμεσης σύνδεσής του με την πορεία της παγκόσμιας οικονομίας.

Φαίνεται, λοιπόν, ότι οι παραγγελίες των τελευταίων ετών έχουν ήδη ουσιαστικά προεξοφλήσει την εν δυνάμει ζήτηση και, ακόμη περισσότερο, δεν έχουν λάβει υπόψη τις οικονομικές εξελίξεις σε ΗΠΑ και Ιαπωνία και, γενικότερα, παγκοσμίως. Ήδη κυκλοφορεί σκεπτικισμός ως προς τις παραγγελίες για «πλοία-γίγαντες» (9,000 TEU). Στο πλαίσιο των ήδη διαφαινόμενων προοπτικών μπορούμε να προβλέψουμε σχετική ανάπαυλα σε ελληνικές παραγγελίες.

Σε όλες τις επόμενες κινήσεις, ένας παράγων ιδιαίτερης σημασίας θα είναι η προσφορά ναυπηγικών κληνών, που ήδη έχουν αρχίσει να σπνίζονται... Αλλά αυτό είναι θέμα για άλλο άρθρο...



Άρθρο του Ιωάννη Δαμιλάτη, υποναύρχου Π.Ν. (ε.α.), διευθυντού Ασφαλείας και DPA της εταιρείας Kyklades Maritime Corporation, συμβούλου της INTERTANKO, Ελληνικού Forum-Committee, Communication και PR Committee



ο παρόν άρθρο σκοπό έχει τη συνοπτική παρουσίαση της INTERTANKO (International Association of Independent Tanker Owners) ή, σε ελεύθερη μετάφραση στα ελληνικά, Διεθνής Ένωση Ανεξάρτητων Πλοιοκτητών Τάνκερ.

Η INTERTANKO ιδρύθηκε το 1970 για να εκπροσωπεί τα συμφέροντα των ανεξάρτητων πλοιοκτητών τάνκερ παγκοσμίως. Πλήρη μέλη της μπορούν να γίνουν οι ναυτιλιακές εταιρείες τάνκερ πλιν των κρατικών και των πετρελαιοειδών εταιρειών.

Η ένωση σήμερα αντιπροσωπεύει περί τις 256 εταιρείες-μέλη με 2.102 τάνκερ χωρητικότητας

170 εκατ. Dwt από 45 κράτη (Πίνακας 1). Εκτός από τα πλήρη μέλη, η INTERTANKO έχει σήμερα περισσότερα από 300 συνδεδεμένα (associate) μέλη, που καλύπτουν σχεδόν ολόκληρο το φάσμα της πετρελαιοειδούς βιομηχανίας, όπως πετρελαιοειδείς εταιρείες, νηογνώμονες, ναυπηγεία, εφοπλιστικές ενώσεις, τράπεζες, χρηματοδοτικοί οργανισμοί, κρατικές ναυτιλιακές εταιρείες, P & I Clubs, ασφαλιστές, ναυλομεσίτες, πανεπιστήμια, ναυτικά κολλέγια, ναυτικά επιμελητήρια, ναυτικές ακαδημίες, ινστιτούτα, δικηγορικές εταιρείες, σύνδεσμοι πλοηγών, ναυτιλιακοί πράκτορες, προμηθευτές, λιμενικές αρχές, οργανισμοί αντιμετώπισης ρύπανσης, περιβαλλοντικοί οργανισμοί κ.λπ.

Η INTERTANKO, όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται στο έμβλημά της (Πίνακας 2), είναι αφοσιωμένη (committed) να εργάζεται για ασφαλείς θαλάσσιες μεταφορές, καθαρές θάλασσες και ελεύθερο ανταγωνισμό, με σκοπό την ενίσχυση της θέσης των μελών της στη βιομηχανία, αλλά και στην κοινωνία γενικότερα. Η ένωση πρωτοστατεί στην ανάπτυξη και εφαρμογή κανονισμών και κανόνων της βιομηχανίας που να είναι τεχνικά ορθοί και οικονομικά αποτελεσματικοί, όπου αυτό είναι απαραίτητο για τη ναυτική ασφάλεια και την

προστασία του περιβάλλοντος.

Η INTERTANKO, αναγνωρίζοντας ότι η ευθύνη για την εφαρμογή των αρχών της ναυτικής ασφάλειας της διατήρησης καθαρών θαλασσών, με ελεύθερο ανταγωνισμό, εξαρτάται από πολλούς συμμετέχοντες στην πετρελαιοειδή βιομηχανία, που αναγκαστικά είναι στενά συνδεδεμένοι μεταξύ τους, ανέπτυξε και παρουσίασε την αντίληψη (concept) της αλυσίδας υπευθυνότητας (chain of Responsibility), που βλέπουμε στον πίνακα 3. Η προσπάθεια της INTERTANKO είναι οι πλοιοκτήτες πετρελαιοφόρων να αποτελούν έναν ισχυρό κρίκο στην αλυσίδα αυτή, ενώ παράλληλα να ενθαρρυνθούν και οι άλλοι να διατηρήσουν και να αναπτύξουν περαιτέρω τα ίδια υψηλών προδιαγραφών πρότυπα (standards). Ήδη τα τελευταία χρόνια γίνεται όλο και περισσότερο εμφανής η υιοθέτηση της αντίληψης αυτής και από τους άλλους «κρίκους» της αλυσίδας. Η INTERTANKO προσπαθεί να επιτύχει τους στόχους της με την ενεργό συμμετοχή των μελών της και με την αναζήτηση υποστήριξης και συνεργασίας από κρατικές αρχές, άλλους ναυτιλιακούς οργανισμούς, τα συνδεδεμένα μέλη της, τη διεθνή κοινή γνώμη και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη.

Τα μέλη της INTERTANKO απασχολούν υψη-

INTERTANKO

Μία δυναμική διεθνής ένωση με παγκόσμια απήχηση

λής ποιότητας ανθρώπινο δυναμικό, συμπεριλαμβανομένων φυσικά και των ναυτικών, η αφοσίωση και ο επαγγελματισμός των οποίων αποτελεί τη βάση για την ασφαλή διαχείριση των πλοίων.

Η αποτελεσματική εφαρμογή του κώδικα ασφαλούς διαχείρισης (ISM Code) απαιτεί ανοικτή επικοινωνία και εμπιστοσύνη μεταξύ των ναυτικών και των στελεχών της εταιρείας στην ξηρά.

ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

Τα κριτήρια για να γίνει μία πλοιοκτήτρια εταιρεία μέλος της INTERTANKO είναι:-

- 1) Πιστοποιημένο σύστημα ασφαλούς διαχείρισης.
- 2) Όλα τα τάνκερ της να είναι νηολογημένα σε νηογνώμονα εγκεκριμένο από τον IACS.
- 3) Όλα τα τάνκερ της να είναι ασφαλισμένα σε P & I Club.

4) Να υπάρχουν ικανοποιητικά σχέδια αντιμετώπισης ρύπανσης και ασφαλιστική κάλυψη.

Ένα πέμπτο κριτήριο το οποίο έχει εγκριθεί σχετικά προσφάτως από το συμβούλιο της INTERTANKO, είναι αυτό της επανειλημμένης κράτησης (detention) των πλοίων μιας εταιρείας. Δηλαδή, εάν μία εταιρεία έχει πολλή detentions δεν θα γίνεται δεκτή ή θα αποβάλλεται από την ένωση.

Ήδη το κριτήριο αυτό είχε εφαρμογή σε κάποιες μεμονωμένες περιπτώσεις παρ' όλο ότι ο προσδιορισμός του detention δεν έχει ακόμη απόλυτα προσδιοριστεί.

Το «όραμα» της INTERTANKO είναι μία ανταγωνιστική αγορά, στην οποία οι ανεξάρτητοι πλοιοκτήτες τάνκερ να παρέχουν και οι ναυλωτές να χρησιμοποιούν ασφαλή πλοία, που θα εγγυώνται το μεγαλύτερο βαθμό ναυτικής ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας ώστε να ανταποκριθούν στη διεθνή απαίτηση για ασφαλή και αποτελεσματική διακίνηση του πετρελαίου.

ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ INTERTANKO

Η πολιτική της ένωσης αποφασίζεται από ένα εκλεγμένο συμβούλιο (Council) που συνέρχεται

δύο φορές το χρόνο (εαρινή και φθινοπωρινή σύνοδος). Το συμβούλιο, στο οποίο προεδρεύει ο πρόεδρος (Chairman) της INTERTANKO που σήμερα είναι ο Σουηδός Lars Carlsson, είναι το κορυφαίο όργανο της ένωσης.

Η ελληνική συμμετοχή στο Council είναι ένας αντιπρόεδρος και 8 μέλη, ενώ συμμετέχουν και 5 μέλη από την Κύπρο.

Η Εκτελεστική Επιτροπή (Executive Committee) της INTERTANKO, τηρώντας πάντα ενήμερο το συμβούλιο, διαχειρίζεται τις υποθέσεις της ένωσης και εποπτεύει τη διεύθυνση της μόνιμης γραμματείας (Secretariat) της INTERTANKO.

Η Εκτελεστική Επιτροπή στην οποία επίσης προεδρεύει ο Chairman της INTERTANKO έχει 12 εκλεγμένα μέλη (3 από Ελλάδα).

Η μόνιμη γραμματεία της INTERTANKO, στην οποία προϊστάται ο γενικός διευθυντής (Managing Director), ο Doctor Peter Swift, αποτελείται από 30 στελέχη και έχει έδρα το

ρεισκά panels (Πίνακας 4).

Οι επιτροπές εργασίας και τα περιφερειακά panels επεξεργάζονται διάφορα θέματα και προάγουν τα συμφέροντα των μελών σε συνεργασία με διεθνείς οργανισμούς κυβερνητικούς οργανισμούς, οργανισμούς της βιομηχανίας και άλλες ενώσεις του ναυτιλιακού χώρου καθώς και με περιβαλλοντικές οργανώσεις αλλιά και την «κοινή γνώμη».

Μέσω των επιτροπών εργασίας η INTERTANKO παρέχει πληροφορίες, συμβουλές και αντιπροσωπεία στα εξής θέματα:

- Ναυτιλιακή πολιτική.
- Έρευνα της αγοράς και στατιστική.
- Ναυτιλία και περιβάλλον.
- Επικοινωνίες.
- Τεχνικά ζητήματα.
- Νομικά θέματα.
- Λιμάνια και τερματικοί σταθμοί.

Οι συμμετέχοντες στις επιτροπές εργασίας αντιπρόσωποι των μελών ανέρχονται σε περίπου 200, εκ των οποίων τουλάχιστον 40 είναι πλοιοκτήτες ή στελέχη ελληνόκτητων εταιρειών.

Τα θέματα που βρίσκονται στο πρόγραμμα εργασίας της INTERTANKO και απασχολούν το συμβούλιο και τις επιτροπές εργασίας υπερβαίνουν τα 50. Η ανάπτυξη όλων αυτών ασφαλώς και δεν μπορεί να γίνει στο πλαίσιο ενός άρθρου, ενώ κάποια από αυτά μπορεί να αναπτυχθούν σε προσεχή άρθρα. Κατωτέρω παρατίθενται ενδεικτικά μερικά από τα κυριότερα:

- Προτάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης για βελτίωση της ασφάλειας των τάνκερ (Πακέτο «Erika I», «Erika II»).
- Απόσυρση δεξαμενόπλοιοι μονού τοιχώματος (Single Hull).
- Διαφάνεια (transparency).
- Θέματα νηογνώμωνων.
- Λιμένες καταφυγής (Ports of refuge).
- Έλεγχοι Αρχών Λιμένος (PSC) / Κρατήσεις (detentions).
- Θέματα Vetting και ISM.
- Απορροδοσιμότητα γυμνάσια.
- Πειρατεία.



ΠΙΝΑΚΑΣ 1

Όσο, ενώ γραφεία της ένωσης υπάρχουν και στο Λονδίνο, στην Ουάσιγκτον και στη Σιγκαπούρη.

Η Εκτελεστική Επιτροπή αναθέτει λειτουργίες στο γενικό διευθυντή της INTERTANKO, ο οποίος συντονίζει τις επιτροπές εργασίας που επεξεργάζονται θέματα σχετικά με τις ανάγκες της βιομηχανίας και των μελών.

Η INTERTANKO έχει οργανώσει 14 επιτροπές εργασίας (Working Committees) και 3 περιφε-

ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΦΟΡΟΥΜ (HELLENIC FORUM)

Το Ελληνικό Φόρουμ ιδρύθηκε το 1997 με πρωτοβουλία αλλιά και με συνεχείς και επίμονες προσπάθειες του νυν προέδρου Ερρίκου Κέρταϊκοφ (Eletson Holdings), που ευτυχώς βρήκαν θετική ανταπόκριση και υποστήριξη από ένα μεγάλο αριθμό ελληνικών εταιρειών. Στο Φόρουμ συμμετέχουν περί τις 75 εταιρείες στη συντριπτική πλειοψηφία τους ελληνόκλητες, αλλιά και από άλλες χώρες της νοτιοανατολικής Ευρώπης και της Μεσογείου, όπως Ιταλία, Κύπρος, Τουρκία και Ρουμανία. Το Φόρουμ διαθέτει μία 12μελή επιτροπή (Hellenic Committee) η οποία επεξεργάζεται και προετοιμάζει τα προς συζήτηση θέματα. Το Ελληνικό Φόρουμ συνεδριάζει δύο φορές το χρόνο (εαρινή και φθινοπωρινή συνεδρίαση), που χρονικά συνήθως προηγείται της συνάντησης του Council της INTERTANKO.

Οι σκοποί του Ελληνικού Φόρουμ είναι οι εξής:

- Η δημιουργία ενός πλαισίου για τα μέλη της νοτιοανατολικής Ευρώπης και της Μεσογείου που να διευκολύνει την καλύτερη επικοινωνία και ανταλλαγή εμπειριών.
- Να παρέχει ένα σχήμα που θα προαγάγει την πολιτική και τη στρατηγική της INTERTANKO, που αφορά τον ελεύθερο ανταγωνισμό, την ασφάλεια στη θάλασσα και την προστασία του περιβάλλοντος.
- Να τροφοδοτεί με πληροφορίες και απόψεις για περαιτέρω επεξεργασία τις επιτροπές της INTERTANKO.
- Να τροφοδοτεί τα διάφορα όργανα της INTERTANKO, θέτοντας προτεραιότητες για θέματα που ενδιαφέρουν τα μέλη της περιοχής.



ΠΙΝΑΚΑΣ 2

- Να εξετάζει και να αναζητεί εθνικές και τοπικές προτάσεις οι οποίες αφορούν νομοθεσία και δραστηριότητες που ενδιαφέρουν τα μέλη.
 - Να συνεργάζεται με την τοπική βιομηχανία, με κυβερνητικούς και περιβαλλοντικούς φορείς για επίτευξη αρμονικών και των καλύτερων δυνατών συνθηκών λειτουργίας της αγοράς, για τα μέλη της.
 - Να αξιοποιεί τις υποβαλλόμενες για ένταξη στην ένωση αιτήσεις από εταιρείες της περιοχής.
- Η δημιουργία του Ελληνικού Φόρουμ ήταν

ένα πραγματικά μεγάλο επίτευγμα με πολλή πηλή οφέλη για τις ελληνικές εταιρείες, που έδειξαν μία ασυνήθιστη για τα ελληνικά δεδομένα διάθεση συνεργασίας σε θέματα κοινού ενδιαφέροντος.

Είναι χαρακτηριστικό ότι στην τελευταία συνεδρίαση του Φόρουμ, τον Απρίλιο του 2001, παρευρέθηκαν περισσότεροι από 75 εκπρόσωποι των εταιρειών-μελών. Το γεγονός αυτό δείχνει όχι μόνο την ισχύ των Ελλήνων πλοιοκτητών τάνκερ, που άλλωστε υπερβαίνουν το 20% σε εταιρείες και πλοία στο σύνοδο της INTERTANKO, αλλιά και τη θέλησή τους για παραγωγική συνεργασία σε ένα τεχνοκρατικό επίπεδο. Η συνεργασία αυτή, κατά την άποψή μου, θα είναι πολύτιμη επωφελής για όλους, αλλιά και την Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία γενικότερα.

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΕΣ

Η INTERTANKO πάντα επεδίωκε διεθνείς συνεργασίες αλλιά ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια έχει επιτύχει να δημιουργήσει πολίτες που θα αναφερθούν παρακάτω, με αποτέλεσμα οι απόψεις της να έχουν αποκτήσει μια ευρύτατη παγκόσμια απήχηση.

Η INTERTANKO ευρίσκεται σε στενή συνεργασία με το Διεθνή Οργανισμό Ναυτιλίας (IMO), διαδραματίζοντας έναν πολύ σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση των διεθνών κανονισμών και κανόνων, μέσω συμμετοχής της στο πρόγραμμα εργασίας του οργανισμού.

Η συμμετοχή σε συσκέψεις με διευθυντικά στελέχη και τις επιτροπές του IMO, αλλιά και η συνεχής υποβολή εγγράφων απόψεων για όλα τα θέματα που αφορούν τη βιομηχανία, ασφαλώς προάγουν αυτή τη συνεργασία.

Η INTERTANKO είναι άλωστε θερμός υποστηρικτής του IMO, πιστεύοντας ότι με δεδομένη την παγκόσμια φύση της βιομηχανίας οι κανόνες, κανονισμοί και τα διάφορα μέτρα θα πρέπει να εφαρμόζονται ομοιόμορφα διεθνώς. Ιδιαίτερα σημαντική είναι και η συνεργασία που η INTERTANKO ανέπτυξε τα τελευταία χρόνια με την Ευρωπαϊκή Ένωση. Η συνεργασία αυτή ενισχύθηκε σημαντικά τον Οκτώβριο του 1998, όταν στη φθινοπωρινή σύνοδο του συμβουλίου της INTERTANKO, στις Βρυξέλλες, παρέστη και μίλησε ο τότε επίτροπος της Ευρωπαϊκής Ένωσης για θέματα Συγκοινωνιών Neil Kinnock, ενώ παρευρέθηκαν και αλλιά υψηλόβαθμα στελέχη μεταξύ των οποίων και η κ. Ζ. Λάλη, διευθύντρια της Γενικής Διεύθυνσης Θαλάσσιων Μεταφορών.

Μετά το στύχημα του πετρελαιοφόρου «Erika» τον Δεκέμβριο του 1999, που προκάλεσε σοβαρή ρύπανση στις ακτές της Βρετανίας, και παρ' όλο ότι το πλοίο αυτό δεν ανήκε σε μέλος της INTERTANKO, η ένωση με προτάσεις της, συνέβαλε ουσιαστικά στην αποφυγή ή-



ΠΙΝΑΚΑΣ 3

ψης μονομερών, σπασμωδικών και αποσπασματικών μέτρων, ενώ επηρέασε τη διαμόρφωση των πακέτων «Erika I» και «Erika II». Η πρόσφατη συνάντηση (7/6/2001) στις Βρυξέλλες του προέδρου και 3μελούς αντιπροσωπείας της INTERTANKO με τη νυν επιτροπή για θέματα Συγκοινωνιών Loyola de Palacio συνείχε ασφαλή στην περαιτέρω σύσφιξη των σχέσεων με την Ευρωπαϊκή Ένωση. Κατά τη συνάντηση αυτή συζητήθηκαν πολλή και ενδιαφέροντα θέματα που απασχολούν τη βιομηχανία και υπήρξε σύμπτωση απόψεων σε πολλή από αυτά. Η INTERTANKO, μέσω της συμμετοχής της σε πολίτες ομάδες εργασίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλιά και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, συμμετέχει ενεργά στη διαμόρφωση της Ναυτιλιακής Πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Την άνοιξη του 1998 η INTERTANKO υπέγραψε μία συμφωνία συνεργασίας (Partnership Agreement) με την Ακτοφυλακή των Ηνωμένων Πολιτειών, η οποία δεσμεύει τα δύο μέλη να συνεργάζονται για τον εντοπισμό και την εξάλειψη επικίνδυνων συνθηκών στη ναυσιπλοία στις θάλασσες των ΗΠΑ.

Η συμφωνία αυτή είναι η πρώτη που συνάπτει η Ακτοφυλακή των ΗΠΑ με μία ένωση της οποίας τα μέλη της αποτελούν εταιρείες που βρίσκονται και εκτός ΗΠΑ. Η συμφωνία αυτή είναι ιδιαίτερα σημαντική εάν ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι τα μέλη της INTERTANKO προμηθεύουν περισσότερο από το 60% του πετρελαιοίου και προϊόντων του που εισάγουν οι ΗΠΑ ετησίως.

Στο πλαίσιο των διεθνών συνεργασιών της η INTERTANKO έχει αναπτύξει στενή συνεργασία με δύο ακόμη διεθνείς ενώσεις, τον IACS (International Association of Classification Societies) και τον OCIMF (Oil Companies International Marine Forum).

Επίσης συνεργασίες έχουν αναπτυχθεί και με άλλους διεθνείς φορείς της Εμπορικής Ναυτιλίας, όπως BIMCO (Baltic and International Maritime Council), InterCargo, Διεθνές Ναυτικό Επιμελητήριο, Διεθνής Ένωση Εφοπιστών κ.λπ.

ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΡΟΣ ΤΑ ΜΕΛΗ

Η συμμετοχή μιας εταιρείας στην INTERTANKO είναι πολύτιμη χρήσιμη διότι:



Ένα νόμισμα...



Μία θάλασσα...



Μία εκπαίδευση.

Γιατί η εμπορική ναυτιλία έχει απόλυτα διεθνή χαρακτήρα.

Γιατί ο καλύτερος τρόπος να κατακτήσεις τη θάλασσα είναι από τον τόπο σου, με διεθνείς σπουδές.

Γιατί το **BCA**, με 30 χρόνια παράδοση, είναι ένα από τα μεγαλύτερα ιδρύματα ναυτιλιακών σπουδών στην Ευρώπη.

Γιατί σε συνεργασία με τα μεγαλύτερα Βρετανικά Πανεπιστήμια, προσφέρει διεθνώς αναγνωρισμένα πτυχία **Bachelor** και **Master**.

Σπουδάστε **Shipping** στο **BCA**.

Γιατί η ναυτιλία προσφέρει τεράστιες επαγγελματικές ευκαιρίες.

Γιατί σήμερα υπάρχει ένας κόσμος, μία εκπαίδευση.



Πιστοποιημένο και αναγνωρισμένο από το Βρετανικό Συμβούλιο Πιστοποίησης ως ίδρυμα που παρέχει ανώτατη εκπαίδευση.

Shipping & Transport

Bachelor's Degrees in:

- Shipping & Transport Management
- Shipping Investment & Finance
- Insurance & Maritime Law

Master's Degree in:

- MSc in International Trade & Transport

Τηλ.: 1177

BUSINESS STUDIES

www.bca.gr e-mail: info@bca.gr

ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑ ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΑΘΗΝΑ (ΧΙΛΤΟΝ): Δημητρώσσα 4, 115 28 Αθήνα, Τηλ.: 72.53.783 ΚΗΦΙΣΙΑ: Αρτέμιδος & Ξενίας, 145 62 Κηφισιά, Τηλ.: 80.18.479
ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Γούναρη 47, 185 31 Πειραιάς, Τηλ.: 41.18.877

- Αποτελεί μέλος μιας υψηλού επιπέδου ένωσης με διεθνές κύρος και απήχηση.
- Δίνεται η ευκαιρία ανταλλαγής και διατύπωσης προτάσεων για το κοινό συμφέρον.
- Επιτυγχάνεται τακτική προσωπική επαφή με διευθυντικά στελέχη των όλλων άμεσα εμπλεκόμενων στην πετρελαιοική βιομηχανία όπως, π.χ., πετρελαιοικές εταιρείες, ναυλωτές, τράπεζες, ασφαλιστές, πράκτορες κ.ά.
- Υποστήριξη σε περίπτωση όδικης ή αυθαίρετης συμπεριφοράς κάποιου κράτους. Είναι η σημαντικότερη ίσως υπηρεσία που η INTERTANKO προσφέρει στα μέλη της. Δυστυχώς η εμπειρία του παρελθόντος έχει δείξει ότι σε αρκετές περιπτώσεις κρατικές αρχές ενεργούν αυθαίρετα και κατά παράβαση του διεθνούς νομικού πλαισίου. Στις περιπτώσεις αυτές η «φωνή» μιας εταιρείας, ανεξαρτήτως μεγέθους, είναι μικρή και ανίσχυρη, ενώ αυτή της INTERTANKO έχει ασφαλή πολυηπλήσιο κύρος και βαρύτητα.
- Συνεχής ενημέρωση για τις εξελίξεις στους τομείς που ήδη αναφέρθηκαν μέσω:
 - Εβδομαδιαίου Δελτίου (Weekly News).
 - Πολυών εκδόσεων (News Letter, Annual Report, Publications κ.λπ.).
 - Πρόσβασης σε ειδικές ιστοσελίδες της

INTERTANKO στο Διαδίκτυο (με χρήση κωδικού).
 - Προφορικής επίλυσης Ζητημάτων, παροχής πληροφοριών με τηλεφωνική επαφή με τα στελέχη του επιτελείου.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Η INTERTANKO είναι μία δυναμική διεθνής ένωση που επηρεάζει σε σημαντικό βαθμό τα γεγονότα στην πετρελαιοική βιομηχανία, με σκοπό την ασφαλή μεταφορά του πολυτιμότερου ίσως αγαθού της εποχής μας, του πετρελαίου και των προϊόντων του. Η συμμετοχή στην ένωση είναι εξαιρετικά χρήσιμη και σε κάποιες περιπτώσεις μπορεί να αποδειχθεί καθοριστικής σημασίας για κάποιο μέλος της. Η ελληνική συμμετοχή στην INTERTANKO είναι μεγάλη, όχι μόνο ποσοτικά (άνω του 20%) αλλά και ποιοτικά, καθώς πολλοί ηπιοκτήτες ή αντιπρόσωποι τους βοηθούν ουσιαστικά τις εργασίες και την παραγωγή έργου για επίτευξη της αποστολής της ένωσης. Η δημιουργία του Ελληνικού Φόρουμ, με τη μαζική και ένθερμη συμμετοχή τόσο πολλών ελληνικών εταιρειών, ασφαλή ισχυροποιεί την ελληνική φωνή μέσα στην INTERTANKO, ενώ παράλληλα καταδεικνύει με έναν ακόμη τρόπο την ισχύ της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας, που όπως είναι

(ISTEC) Committee
 Environmental Committee
 Bunker Sub-committee
 Ship Vetting Inspection Committee
 Shuttle Tanker Committee
 Chemical Tanker Owners Advisory Group (CTOAG)
 Insurance Committee
 Documentary Committee
 IT Committee
 Market Research Group
 Short Sea Tanker Group
 Communications & Public Relations Committee
 Associate Members Committee
 Worldscale Committee
 Asian Regional Panel
 INTERTANKO Hellenic Forum
 North American Panel

ΠΙΝΑΚΑΣ 4

γνωστό κατέχει μία εξέχουσα θέση στην παγκόσμια Ναυτιλία και πάντα αποτελεί έναν μεγάλο παράγοντα ισχύος του έθνους μας.

Πηγές:

- Intertanko Website: www.intertanko.com
- Intertanko Annual Report and Review 2000

OLYMPIC Fornecedores de Navios Ltd. Since 1972

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

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

Head Office Santos

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

Branch office S. Sesebastião

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

Branch Office Vitoria

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

Piraeus Office:

Tel: 4286.953

E-mail: tsagari@otenet.gr

Fax: 4286.344

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



CANNIBAL CREATIVE LTD



ISO 9002

Certificate Number: 36 335



Accredited by the RYA

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΟΥ 13

54625 • ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

ΤΗΛ.: 031 530 017 (4 ΓΡΑΜΜΕΣ)

FAX : 031 540 646

TELEX: 412117 MIGI GR / 410220 DIGI GR

www.gigilinis.gr

e-mail: gigilinis.shpn@axiom.gr



ΚΑΒΑΛΑ

ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ 2

65302 ΚΑΒΑΛΑ

ΤΗΛ.: 051 831 130

FAX : 051 835 287

TELEX: 452146 MIGI GR

ΑΘΗΝΑ / ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΛΑΡΝΑΚΑ, ΑΜΜΑΝ, ΒΗΡΥΤΤΟΣ, ΔΑΜΑΣΚΟΣ, ΚΑΪΡΟ, ΤΕΛ ΑΒΙΒ, ΜΠΑΧΡΕΪΝ, ΝΤΟΥΜΠΑΪ, ΡΙΑΝΤ, ΤΖΕΝΤΑ



CYPRUS AIRWAYS

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



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

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



Cyprus Airways, www.cyprusair.com.cy

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



α «Ναυτικά Χρονικά», αξιολογώντας τη σημασία της Θεσσαλονίκης και του λιμανιού της ως κέντρου διαμετακομιστικού εμπορίου για τη Βαλκανική αλλά και για τη νότια Ευρώπη, επιχειρούν στο παρόν τεύχος να ανιχνεύσουν τις σημερινές δυνατότητες της συμπρωτεύουσας, μέσα από τις απόψεις των πιο αρμοδίων προσώπων.

Στο σχετικό αφιέρωμα καταγράφονται τα σημερινά προβλήματα αλλά και οι προοπτικές που διανοίγονται για τη Θεσσαλονίκη και το λιμάνι της.

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ Η ΒΟΡΕΙΑ ΠΥΛΗ ΜΑΣ

* Τα «Ναυτικά Χρονικά» οφείλουν να επισημάνουν την απροθυμία του υπουργού Βορείου Ελλάδος κ. Γ. Πασχάλιδη να συμμετάσχει στο αφιέρωμα για τη Θεσσαλονίκη με μία συνέντευξή του, προφανώς διότι δεν έκρινε σκόπιμη την προβολή της συμπρωτεύουσας ως ελληνικής πύλης προς Βορράν.

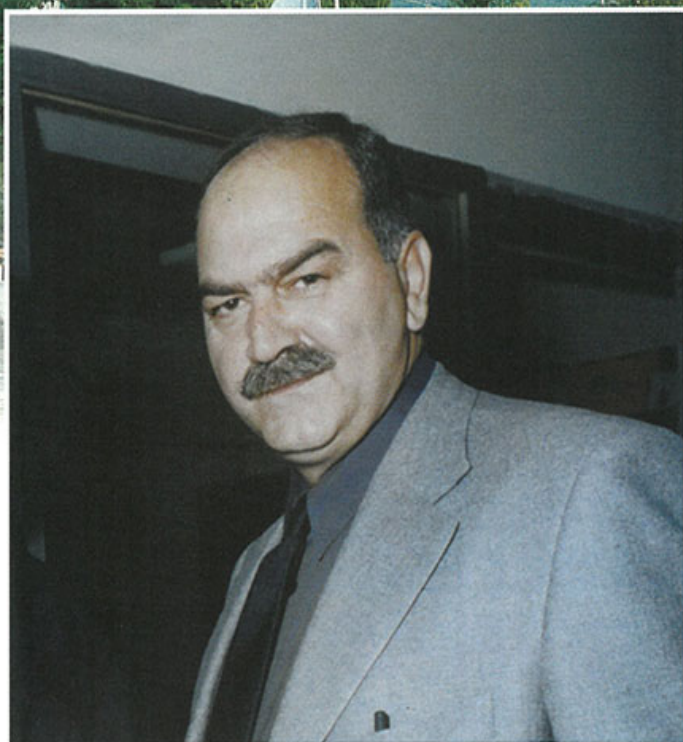
Όταν ο αρμόδιος υπουργός περιφρονεί μίαν ελάχιστη έστω προσπάθεια για την προβολή της Θεσσαλονίκης και της Βορείου Ελλάδος, υπονομεύονται τα επιχειρήματα ότι το Κέντρο εγκαταλείπει την Περιφέρεια και ότι η Θεσσαλονίκη αξίζει καλύτερη τύχη.

Υπερέχει η Θεσσαλονίκη των άλλων λιμανιών

Συνέντευξη του Δημήτρη Τσολάκη,
προέδρου της Ένωσης Πλοιοκτητών Βόρειας Ελλάδας

«Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης υπερέχει σημαντικά σε προοπτικές έναντι των υπολοίπων ελληνικών λιμανιών». Αυτό υποστηρίζει μεταξύ άλλων ο πρόεδρος της Ένωσης Πλοιοκτητών Βόρειας Ελλάδας Δημήτρης Τσολάκης σε συνέντευξή του στα «Ν.Χ.» και προσθέτει: «Αυτό οφείλεται στο μεγάλο φυσικό λιμάνι της, αλλά κυρίως στη γεωγραφική της θέση». Ο κ. Τσολάκης αναφέρεται, επίσης, στα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι πλοιοκτήτες της Βόρειας Ελλάδας, τα οποία επικεντρώνονται στη στελέχωση των ναυτιλιακών εταιρειών της συμπρωτεύουσας καθώς και στην έλλειψη τραπεζικών τμημάτων εξειδικευμένων σε θέματα ναυτιλίας.

Παράλληλα, ο πρόεδρος της Ένωσης Πλοιοκτητών Βόρειας Ελλάδας δεν παραλείπει να αναφερθεί στην πολιτική που θα έπρεπε να ακολουθήσει η Πολιτεία προκειμένου να καταστεί το λιμάνι της Θεσσαλονίκης εμπορική πύλη των Βαλκανίων, αλλά και ολόκληρης της Ευρώπης.



Ποιες οι βασικές διαφορές μεταξύ των πλοιοκτητών της Βόρειας Ελλάδας με αυτούς που χρησιμοποιούν τον Πειραιά ως κέντρο των επιχειρηματικών τους δραστηριοτήτων;

Κατ' αρχάς θα έλεγα ότι δεν έχουμε την ποικιλομορφία των εταιρειών που εδρεύουν στον Πειραιά. Αυτό βέβαια σημαίνει ότι μέχρι πρόσφατα δεν μπορούσαμε να απολαμβάνουμε και τις παροχές που απολαμβάνει ένας πλοιοκτήτης του Πειραιά. Ευτυχώς η ραγδαία εξέλιξη και βελτίωση των τηλεπικοινωνιών έχει συμβάλει τα μέγιστα στο να εξαλειφθούν τέτοιου είδους προβλήματα. Μοναδική εκκρεμότητα αποτελεί η έλλειψη τραπεζικών τμημάτων εξειδικευμένων στη ναυτιλία, τα οποία θα μπορούσαν να καταθαβαίνουν έγκαιρα και να ανταποκρίνονται στις ιδιαιτερότητες του κλάδου μας. Επίσης η μη διοργάνωση ναυτιλιακών σεμιναρίων στη Θεσσαλονίκη μας αναγκάζει να στέλνουμε τα στελέχη μας στον Πειραιά και στο εξωτερικό προκειμένου να ενημερώνονται για τις εξελίξεις στον κλάδο μας.

Επίσης θα έλεγα ότι αντιμετωπίζουμε κάποια προβλήματα στη στελέχωση των επιχειρήσεών μας από έμπειρα και ήδη καταξιωμένα στο χώρο άτο-

μα. Προκειμένου να προσεγγίσουμε τέτοιου είδους άτομα από τον Πειραιά θα πρέπει να τους προσφέρουμε οικονομικά και άλλα κίνητρα που θα έχουν ως αποτέλεσμα να αυξηθούν τα λειτουργικά μας έξοδα και μακροπρόθεσμα να καταστούμε μη ανταγωνιστικοί. Γι' αυτόν ακριβώς το λόγο αναγκάζομαστε να επενδύσουμε οι ίδιοι στην εκπαίδευση των στελεχών των επιχειρήσεών μας. Η εταιρεία μας, συγκεκριμένα, ενθαρρύνει την εκπαίδευση των στελεχών μας, καλύπτοντας ποσά από τα έξοδα σχετικά με την παρακολούθηση σεμιναρίων και μεταπτυχιακών σπουδών. Αυτός είναι και ένας από τους λόγους που δεν πιστεύω ότι υστερούμε σε θέματα τεχνολογίας σε σχέση με τους συναδέλφους μας του Πειραιά. Αυτό αποδεικνύεται από το γεγονός ότι όλες οι εταιρείες που αποτελούν μέλη της ένωσής μας έχουν ιστορία τουλάχιστον είκοσι ετών. Πολλοί από τους συναδέλφους μου, συμπεριλαμβανομένου και του εαυτού μου, είναι πλοιοκτήτες τρίτης ή ακόμη και τέταρτης γενιάς. Τούτο σημαίνει ότι οι πλοιοκτήτες της Θεσσαλονίκης διαθέτουν την τεχνολογία και τη διορατικότητα που χρειάζεται για να επιβιώσει στο χώρο της ναυτιλίας.

Όμως το πιο σημαντικό πλεονέκτημα τού να ζεις και να εργάζεσαι στη Θεσσαλονίκη είναι η ποιότητα ζωής που απολαμβάνεις συγκριτικά με την Αθήνα. Η Θεσσαλονίκη είναι μια πόλη ανθρώπινη, όπου μπορείς να απολαύσεις με ηρεμία τα καλά της ζωής. Βρίσκεσαι στο γραφείο σου από οποιοδήποτε σημείο της πόλης μέσα σε μισή ώρα, δίχως το άγχος, την κίνηση, το καυσάριο, τη φασαρία και τον εκνευρισμό που σου δημιουργεί η καθημερινή 'Οδύσσεια' προς το γραφείο σου στον Πειραιά. Αυτό και μόνο έχει ευεργετικά αποτελέσματα στην εργασιακή σου απόδοση και στην ψυχική σου ηρεμία. Και φυσικά, όποτε θέλεις να ξεφύγεις από τους έντονους εργασιακούς ρυθμούς της δουλειάς μας, μερικά τηλεφωνήματα και πέντε λεπτά αρκούν για να βρεθείς με φίλους σε κάποιο από τα ξακουστά μεζεδοπωλεία των Λαδάδικων.

Θεωρείτε ότι η Βόρεια Ελλάδα και η Θεσσαλονίκη έχουν τις ίδιες ή και περισσότερες επιχειρηματικές ευκαιρίες με τις υπόλοιπες ελληνικές πόλεις που διαθέτουν λιμάνι;

Θα ήθελα ότι η Θεσσαλονίκη υπερέχει σημαντικά σε προοπτικές έναντι των υπόλοιπων ελληνικών λιμανιών. Αυτό οφείλεται στο μεγάλο φυσικό της λιμάνι, αλλά κυρίως στη γεωγραφική της θέση. Από τη μια βρίσκεται στην καρδιά της πιο πλούσιας περιοχής της Ελλάδας, όπου παράγεται ένα σημαντικό ποσοστό του ΑΕΠ. Αυτό σημαίνει ότι όσο η Ελλάδα αναπτύσσεται, τόσο αναπτύσσεται και η Βόρεια Ελλάδα και ανάλογα εδραιώνεται και η θέση της Θεσσαλονίκης ως σημαντικό εμπορικό κέντρο, αυξάνοντας βέβαια τις επιχειρηματικές ευκαιρίες. Κάτι που δεν είναι ευρέως γνωστό είναι ότι η Θεσσαλονίκη είναι μακράν το πρώτο εξαγωγικό λιμάνι της χώρας (περίπου το 70% των εξαγωγών μας περνάει από εδώ).

Παρόλα αυτά το πιο σημαντικό πλεονέκτημα της γεωγραφικής της θέσης είναι ότι αποτελεί το φυσικό δίαυλο μεταφοράς αγαθών από και προς τη βαλκανική ενδοχώρα, μια αγορά 50 εκατομμυρίων κατοίκων, που αργά ή γρήγορα θα αρχίσει να αναπτύσσεται ραγδαία. Όπως εύκολα μπορεί να διανοηθεί κάποιος, οι επιχειρηματικές ευκαιρίες που υπάρχουν και θα υπάρξουν σε αυτήν την παρθένα αγορά είναι τεράστιες.

Πιστεύω ότι με τη σωστή και συνεχή υποστήριξη της Πολιτείας και με σοβαρές επιχειρηματικές κινήσεις όπως η βελτίωση των οδικών και σιδηροδρομικών δικτύων, η ιδιωτικοποίηση και η βελτίωση της παροχής υπηρεσιών του λιμανιού μέσω των επενδύσεων σε υποδομή και στην αυτοματοποίηση, η δημιουργία βιομηχανικών πάρκων, η ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών και των logistics και η προσέλευση ξένων



εταιρειών μέσω της δημιουργίας κέντρου υπεράκτιων εταιρειών (Offshore companies), η Θεσσαλονίκη δεν θα έχει απλώς ραγδαία εξέλιξη, αλλά ίσως και να αποτελέσει στο μέλλον το Ρότερνταμ, τη φυσική δηλαδή εμπορική πύλη, των Βαλκανίων.

Πώς κρίνετε τις προοπτικές του κλάδου σας στη Βόρεια Ελλάδα και ποια η εμπορική σας σχέση με τα υπόλοιπα μεγάλα λιμάνια της Νότιας Ευρώπης;

Όπως σας είπα και προηγουμένως, οι επιχειρηματικές ευκαιρίες που προσφέρει η Θεσσαλονίκη είναι πάρα πολύ σημαντικές. Η βαλκανική ενδοχώρα και η συνεχής ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών από και προς τις υπόλοιπες βαλκανικές χώρες, με εφοπλήριο τη Θεσσαλονίκη, προσφέρει στους ναυτιλιακούς παράγοντες της πόλης μια μοναδική ευκαιρία. Αυτήν της εξέλιξης από απλούς μεταφορείς αγαθών μέσω θαλάσσης σε εταιρείες που θα προσφέρουν υπηρεσίες door-to-door, και άλλες υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας όπως logistics και διαχείριση αποθηκών. Φυσικά, τέτοιου είδους κινήσεις θα τονώσουν τις ήδη σημαντικές εμπορικές μας σχέσεις με τα υπόλοιπα λιμάνια.

Πόσα χρόνια δραστηριοποιείστε στο χώρο της ναυτιλίας και από πότε αναβάτατε το τιμόνι της Ένωσης Πλοιοκτητών Βόρειας Ελλάδας; Ποιες οι σχέσεις σας με τις υπόλοιπες εφοπλιστικές ενώσεις;

Η σχέση της οικογένειάς μου με τη ναυτιλία και την πλοιοκτησία ιδιαίτερα είναι πολύ παλιά και ξεκινά στις αρχές του περασμένου αιώνα. Προσωπικά άρχισα να δραστηριοποιούμαι στη ναυτιλία το 1977 σαν πράκτορας, ναυτομεσίτης και πλοιοκτήτης μεσογειακών φορτηγών πλοίων. Σταθμό της καριέρας μου θεωρώ το 1994 όταν άρχισε η ενασχόλησή μου με την παντοπόρο ναυτιλία. Αποτελεσμα, σήμερα η εταιρεία μας είναι η μοναδική στον τομέα της στη Βόρεια Ελλάδα, αντιπροσωπεύοντας περίπου το 85% της χωρτικότητας των πλοίων που είναι γραμμένα στην ένωσή μας. Στόχος μου είναι οι δραστηριότητες των επιχειρήσεών μου να αποδείξουν ότι η Θεσσαλονίκη μπορεί και πρέπει να αποτελέσει πόλο έλξης και άλλων ναυτιλιακών εταιρειών. Αυτός είναι και ο κύριος λόγος, πέραν των συναισθηματικών δεσμών και του τοπικισμού, που διατηρώ την έδρα μου εδώ. Πρόεδρος της ένωσης ανέλαβα πρόσφατα και άμεσος στόχος μου είναι η σύσφιξη των σχέσεών μας με την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και τους διεθνείς οργανισμούς, κάτι που δυστυχώς αμελήθηκε από τις προηγούμενες διοικήσεις. Επίσης, φιλόδοξία μου αποτελεί η δραστηριοποίηση του κλημακίου Βορείου Ελλάδος του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος, το οποίο, δυστυχώς, παραμένει ανενεργό εδώ και πολλά χρόνια.



Ας φροντίσουν το πρώτο λιμάνι της χώρας...

Άρθρο του Δημ. Θεοδωρίκα,
προέδρου της MSC Ελλάς



Το ίδιο άρθρο είχα εκφράσει τις αμφιβολίες μου για το κατά πόσο το λιμάνι της Θεσσαλονίκης θα μπορούσε να διεκδικήσει με επιτυχία μερίδιο από τη διεθνή μεταφόρτωση, αφού η γεωγραφική του θέση παρουσιάζει συγκριτικά μειονεκτήματα λόγω της μεγάλης απόστασής του από τον άξονα της Μεσογείου, που συνδέει την Ανατολή με τη Δύση. Δέκα χρόνια αργότερα, οι προβλέψεις αυτές φαίνεται να επιβεβαιώνονται σε μεγάλο βαθμό, αφού η σύνθεση του φορτίου αποδεικνύει το διαμετακομιστικό ρόλο του λιμανιού, ενώ παράλληλα καταδεικνύει την αδυναμία του να ξεπεράσει το μειονέκτημα της γεωγραφικής θέσης και να εξασφαλίσει μερίδιο από τη διεθνή μεταφόρτωση.

Σήμερα, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης εξυπηρετεί με επιτυχία τις ανάγκες του εξαγωγικού και εισαγωγικού εμπορίου της Βόρειας αθήας και μέρους της Κεντρικής Ελλάδας και βρίσκεται κυριολεκτικά στην καρδιά των ελληνικών εξαγωγών, που τόσο σκληρά δοκιμάζονται τα τελευταία χρόνια.

Παράλληλα, ενισχύει συνεχώς τη διεθνή του θέση, εξυπηρετώντας τις ανάγκες γειτονικών κρατών παρά τα προβλήματα υποδομής στο οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο.

Η ανάπτυξη του λιμανιού της Θεσσαλονίκης ακολουθούσε τη λογική που χαρακτηρίζει γενικότερα την ανάπτυξη της χώρας μας.

Το λιμάνι αναπτύχθηκε χωρίς να είναι ενταγμένο σε ένα ενιαίο σχέδιο λιμενικής πολιτικής και απλώς οι πρωτοβουλίες κάποιων επιτυχημένων διοικήσεων είχαν αποτέλεσμα να ορ-

γανωθεί επαρκώς το λιμάνι και με σταδιακό εκσυγχρονισμό να ανταποκρίνεται τουλάχιστον στις βασικές ανάγκες της ευρύτερης γεωγραφικής ζώνης, την οποία εξυπηρετεί.

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης παρουσιάζει πάντως μια πιο ισορροπη ανάπτυξη στις διάφορες δραστηριότητές του, με αποτέλεσμα να μην εξαρτώνται τα οικονομικά του αποτελέσματα αποκλειστικά και μόνον από μια πηγή εσόδων. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η κίνηση των εμπορευματοκιβωτίων αποτελεί και για τον ΟΛΘ Α.Ε. βασική πηγή εσόδων χωρίς όμως να παρατηρείται και εδώ το φαινόμενο του Πειραιά και του ΟΛΠ, που εξαρτά την οικονομική του επιβίωση αποκλειστικά από τη λειτουργία του container terminal.

Χωρίς σημαντική ακτοποικική κίνηση και αξιόλογο αριθμό προσεγγίσεων κρουαζιερόπλοιων, αλλήλ με έντονα τα χαρακτηριστικά του παραδοσιακού λιμανιού, η Θεσσαλονίκη κατάφερε να διατηρήσει σημαντικό όγκο συμβατικά διακινούμενων γενικών και χύδην φορτίων. Κατάφερε επίσης να ανταποκριθεί κατά τρόπο ικανοποιητικότερο από τον Πειραιά στις απαιτήσεις των συνδυασμένων μεταφορών, αξιοποιώντας τη σιδηροδρομική σύνδεση του λιμανιού με την ενδοχώρα.

Όλα τα παραπάνω συνθέτουν μια εικόνα που δικαιολογεί μια συγκρατημένη αισιοδοξία για το μέλλον, αν βέβαια η ανάπτυξη των ελληνικών λιμένων ενταχθεί στη λογική της ανάπτυξης που επιβάλλει ένα ενιαίο σύστημα λιμενικής πολιτικής.

Δυστυχώς, όμως, κάτι παρόμοιο δεν φαίνεται να υπάρχει τουλάχιστον μέχρι και σήμερα ή,

εάν υπάρχει, σίγουρα δεν βασίζεται σε στοιχεία που να επιτρέπουν την ασφαλή εκτίμηση και πρόβλεψη για το μέλλον.

Αναφέρομαι ιδιαίτερα στις σημαντικές ελλείψεις που υπάρχουν πάνω στη στατιστική έρευνα και κατά συνέπεια στα διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία για τη δυναμικότητα εξαγωγής και απορρόφησης προϊόντων ανά γεωγραφική ζώνη, το σημαντικό προσδιορισμό των εμπορευματικών ροών, την ανάληψη των ανά λιμάνι διακινούμενων φορτίων κ.λπ. Παρόμοια στοιχεία δυστυχώς δεν υπάρχουν και τα όσα υπάρχουν είναι ανεπαρκή και σε μεγάλο βαθμό δεν ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα. Διερωτώμαι, λοιπόν, πώς είναι δυνατό να αξιοηγοείται και να θεωρείται αναγκαία η ανάπτυξη, π.χ., ενός νέου λιμένα, με εξαίρεση εθνικούς λόγους, χωρίς να υπάρχουν μελέτες που να βασίζονται σε επαρκή και ολοκληρωμένα στοιχεία, τα οποία να αφορούν τις θαλάσσιες, τις σιδηροδρομικές, αλλήλ και στις οδικές μεταφορές.

Είναι γνωστή η απόφαση της κυβέρνησης να γίνουν το ταχύτερο ανώνυμες εταιρείες κάποια περιφερειακά λιμάνια και στη συνέχεια να ενισχυθούν οι υποδομές τους προκειμένου να διεκδικήσουν ρόλο στο λιμενικό σύστημα της χώρας.

Το ερώτημα είναι εάν έχουν εκτιμηθεί οι δυνατότητες των λιμένων αυτών να διεκδικήσουν ρόλο στο διεθνές σύστημα μεταφορών ή οι ελλείψεις υποδομών που έχουν κυρίως σχέση με το οδικό και το σιδηροδρομικό δίκτυο, αλλήλ και την οργάνωση των υπηρεσιών υποστήριξης, καθιστούν ανέφικτο το όνειρο



να διαδραματίσουν κάποτε τα λιμάνια αυτό σημαντικό ρόλο.

Ερώτημα είναι επίσης εάν το potential της ελληνικής αγοράς αλλιά και η εξυπηρέτηση του υπάρχοντος έργου της διεθνούς μεταφοράς και διαμετακόμισης είναι αρκετά για να δικαιολογήσουν την ανάπτυξη πολλών περιφερειακών λιμένων σε επίπεδο πρωταγωνιστικού ρόλου ή τυχόν κρίνεται σκοπιμότερη μια ήπια ανάπτυξη στο πλαίσιο προσφοράς υπηρεσιών σε potential αγοράς, που θα έχει με προσοχή και ακρίβεια εκ των προτέρων εκτιμηθεί.

Θα πρέπει, τέλος, να υπάρξει προβληματισμός για τις επιπτώσεις που τυχόν θα υπάρξουν στα δύο μεγάλα λιμάνια της χώρας από μια υπεραιολόγηση αναβάθμιση της υποδομής των περιφερειακών λιμένων.

Η ανάληψη των οικονομικών στοιχείων από τους πρώτους ισολογισμούς των Οργανισμών Λιμένων Πειραιώς και Θεσσαλονίκης ως ανωνύμων εταιρειών εμφανίζουν μια ιδιαίτερα ανησυχητική εικόνα σε σχέση με τη δυνατότητα των δύο εταιρειών να συνεχίζουν να καταρτίζουν κερδοφόρους ισολογισμούς.

Περισσότερο στον Πειραιά και σαφώς λιγότερο στη Θεσσαλονίκη τα οικονομικά στοιχεία αποδεικνύουν ότι οι ανελαστικές δαπάνες είναι ιδιαίτερα υψηλές, ενώ τα έσοδα υπόκεινται στις επιπτώσεις του έντονου ανταγωνισμού, αλλιά και των εξελίξεων στο πνεύμα της ελεύθερης προσφοράς υπηρεσιών.

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι σίγουρο ότι δεν απειλείται σημαντικά από την ανάπτυξη

περιφερειακών λιμένων προς Βορρά και προς Νότο, η διοίκηση όμως του ΟΛΘ δεν μπορεί να αγνοήσει και οφείλει να λάβει σοβαρά υπόψη του το ενδεχόμενο αυτό σε κάθε μελλοντικό του προγραμματισμό.

Τα μεγέθη της κίνησης στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι σχετικά μικρά και μια μείωση του φορτίου σε μικρό ποσοστό είναι δυνατό να δημιουργήσει σοβαρό πρόβλημα στα οικονομικά της επιχείρησης.

Οι προσπάθειες της διοίκησης καλώς εστιάζονται στην αξιοποίηση περισσότερων πηγών εσόδων και στην εξασφάλιση σταθερών εσόδων σε βάθος χρόνου που θα επιτρέψουν στο λιμάνι να προγραμματίσει εκ του ασφαλούς το μέλλον του.

Η συνεχής διερεύνηση νέων αγορών και συνεργασιών με χώρες της Βαλκανικής αλλιά και της νοτιοανατολικής Ευρώπης είναι επιβεβλημένη στο πλαίσιο της αύξησης του όγκου της διαμετακόμισης και της αξιοποίησης των γεωγραφικών συγκριτικών πλεονεκτημάτων του λιμανιού στον τομέα αυτόν.

Η μετοχοποίηση του ΟΛΘ μέσω του Χρηματιστηρίου Αξιών Αθηνών γίνεται σε μια ιδιαίτερα ευαίσθητη περίοδο και κατ' αυτήν την έννοια και μόνο δεν δημιουργεί ιδιαίτερα αισθήματα αισιοδοξίας.

Θα έλεγα μάλιστα πως ειδικά την περίοδο που η μετοχή του ΟΛΘ θα εισαχθεί για διαπραγμάτευση στο ΧΑΑ, θα ήταν σοφό να είχαν αποφευχθεί κάθε είδους βαρύγδουπες δηλώσεις για την ταχύτητα και έντονη ανάπτυξη αλλιών περιφερειακών λιμένων, σε μεγάλο βαθμό ανταγωνιστικών με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

Οι ναυτιλιακές εταιρείες, πάντως, από την πλευρά τους θεωρούν ότι το λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι ιδιαίτερα σημαντικό, αφού μάλιστα εκεί υπήρχε μέχρι τελευταία ισορροπία μεταξύ των εισαγωγών και των εξαγωγών, κάτι που ενδιαφέρει ιδιαίτερα κυρίως τις ναυτιλιακές εταιρείες που μεταφέρουν εμπορεύματα.

Δυστυχώς και αυτή η ισορροπία τελευταία ανατράπηκε φυσικά υπέρ των εισαγωγών, αφού ούτε και το πρώτο εξαγωγικό λιμάνι της χώρας κατάφερε να διατηρήσει τον τίτλο αυτό συνεπεία της αύξησης του όγκου των εισαγωγών σε σχέση πάντοτε με τις συρρικνούμενες εξαγωγές.

Το αμέσως επόμενο χρόνια θα είναι χρήσιμα για το μέλλον του λιμανιού της Θεσσαλονίκης και θα προσδιορίσουν σε μεγάλο βαθμό το ρόλο του για τις επόμενες δεκαετίες.

Η Θεσσαλονίκη ανταγωνίζεται σκληρά εναλλακτικούς τρόπους εξυπηρέτησης της βαλκανικής ενδοχώρας μέσω αλλιών λιμένων και, για να αντεπεξέλθει με επιτυχία στον ανταγωνισμό αυτό, θα πρέπει να τύχει αμέριστη συμπαράστασης και κυρίως να προχωρήσει το ταχύτερο σε επιλογές στρατηγικής σημασίας.

Η ανάδειξη του λιμένα της Θεσσαλονίκης σε μείζον διαμετακομιστικό κέντρο της περιοχής δεν μπορεί να συνιστά απλή αναφορά σε ευκαιριακούς λόγους γενικής κατανάλωσης, αλλιά θα πρέπει να αποτελέσει κύριο μέλημα αυτών που σήμερα έχουν την ευθύνη για την τύχη και το μέλλον του πρώτου λιμανιού της Βόρειας Ελλάδας.

Συνέντευξη του
Απ. Γενίτσαρη,
προέδρου Δ.Σ. Οργανισμού
Λιμένος Θεσσαλονίκης



Σκληρός ο ανταγωνισμός μεταξύ των Λιμένων

Πώς θα χαρακτηρίζατε την πορεία του Οργανισμού Λιμένα Θεσσαλονίκης από τη στιγμή που μετατράπηκε σε ανώνυμη εταιρεία μέχρι σήμερα; Θεωρείτε ότι πλέον έχουν ξεπεραστεί κάποιες διοικητικές δυσχερείες που ίσως υπήρχαν στο παρελθόν;

Η μετατροπή του Οργανισμού σε ανώνυμη εταιρεία μετέβαλε τους στρατηγικούς στόχους του, καθώς ανάγκασε την εταιρεία να καθορίσει τους στόχους και τη στρατηγική της βάσει ιδιωτικοοικονομικών κριτηρίων εξασφάλισης ικανοποίησης απόδοσης των επενδεδυμένων κεφαλαίων, παρουσιάζοντας έτσι για πρώτη φορά την καθαρή θέση της, η οποία είναι απολύτως ικανοποιητική. Παράλληλα, ο Οργανισμός θα προχωρήσει σε μια σειρά επενδύσεων που θα βελτιώσουν τις υποδομές του λιμένα και θα συνδράμουν στην καλύτερη και αποδοτικότερη εξυπηρέτηση των πελατών του. Οι επενδύσεις αυτές αφορούν:

- Την ίδρυση εμπορευματοκέντρου μεταφορών και διανομής αγαθών, το οποίο με υπηρεσίες υψηλής προστιθέμενης αξίας θα αποτελέσει άξονα ανάπτυξης για τις επιχειρήσεις.
- Την ανάπτυξη κατάλληλης υποδομής σύγχρονου λιμενικού Επιβατικού Σταθμού με όλες

τις παράλληλες δραστηριότητες, που θα παρέχει υψηλού επιπέδου υπηρεσίες στους επιβάτες που διακινούνται μέσω του λιμένα.

— Την επέκταση του 6ου προβλήτα που θα αποσυμφορήσει τους χώρους του λιμένα και θα βοηθήσει στην ταχύτερη εξυπηρέτηση των πλοίων.

— Την προμήθεια νέου, σύγχρονου εξοπλισμού φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων, το πρώτο μέρος του οποίου, ένα υπεράσύγχρονος harbour crane ανυψωτικής ικανότητας, έχει ήδη εγκατασταθεί.

— Την αξιοποίηση της Ελεύθερης Ζώνης με παράλληλη ανάπτυξη υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας, με την εγκατάσταση επιχειρήσεων ελληνικών και ξένων του ιδιωτικού τομέα.

— Την αξιοποίηση της χερσαίας λιμενικής ζώνης που δεν εντάσσεται λειτουργικά στις αμιγώς λιμενικές εργασίες. Η αξιοποίηση αυτή θα επιτευχθεί με την ανάπτυξη και άλλων δραστηριοτήτων (κυρίως real estate), έτσι όπως αυτές προβλέπονται από το καταστατικό της εταιρείας και οι οποίες θα αποτελέσουν σημαντική πηγή εσόδων.

Από τα ανωτέρω αναφερθέντα γίνεται αντιληπτό πιστεύουμε ότι το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, ανταποκρινόμενο στις απαιτήσεις

της κοινωνίας που εξυπηρετεί αλλά και στις σύγχρονες τάσεις στο λιμενικό χώρο, προχωρεί σε μια σειρά έργων που θα το καταστήσουν ικανό να διαδραματίσει το ρόλο του μοχλού ανάπτυξης όχι μόνο της Θεσσαλονίκης, αλλά και της ευρύτερης περιοχής της νοτιοανατολικής Ευρώπης. Η πορεία της εταιρείας σήμερα είναι απολύτως θετική, δεδομένου ότι ο κύκλος εργασιών της τελευταίας υπερδωδεκάμηνης χρήσης ανήλθε στα 23,5 δισ. δρχ. και τα καθαρά κέρδη διαμορφώθηκαν στα 7,23 δισ. δρχ.

Ποιες παρεμβάσεις θεωρείτε πως είναι απαραίτητες προκειμένου το λιμάνι της Θεσσαλονίκης να αυξήσει την ανταγωνιστικότητά του έναντι του Πειραιά, που σήμερα κατέχει τη μερίδα του λέοντος;

Θα πρέπει να υπογραμμισθεί ότι το λιμάνι της Θεσσαλονίκης δεν είναι και δεν μπορεί να είναι ανταγωνιστικό του Πειραιά, καθώς τα δύο λιμάνια έχουν άλλη ενδοχώρα, στοχεύουν σε διαφορετικές αγορές και εξυπηρετούν διαφορετικά φορτία. Έτσι, το λιμάνι του Πειραιά εξυπηρετεί κυρίως την ευρύτερη περιοχή του λεκανοπεδίου της Αττικής και είναι διαμετακομιστικό κέντρο πρώτων υλών και ετοι-

μων προϊόντων, κυρίως βιομηχανικών της ευρύτερης περιοχής της Βαλκανικής, η οποία περιλαμβάνει τη FYROM, τη Δυτική Βουλγαρία, την Ο.Δ. της Γιουγκοσλαβίας.

Η επιλογή του λιμένα της Θεσσαλονίκης από τις βαλκανικές χώρες για διακίνηση των προϊόντων τους οφείλεται στο γεγονός ότι συγκεντρώνει ορισμένα μοναδικά χαρακτηριστικά, όπως καθιερωμένο όνομα ως ευρωπαϊκό λιμάνι, με φυσική, εθνική και βαλκανική ενδοχώρα, καθιερωμένο θεσμό Ελεύθερης Ζώνης, τερματικό σταθμό εμπορευματοκιβωτίων που λειτουργεί σε 24ωρη βάση με τιμολόγηση flat rates, συμβατικό λιμάνι με υψηλής ποιότητας εξοπλισμό, ο οποίος διαρκώς αναμένεται και λειτουργεί σε δύο βάρδιες.

Ποιο είναι το πρόγραμμα του ΟΛΘ εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004; Τι θα κάνετε προκειμένου να προσελκύσετε όσο το δυνατόν περισσότερα πλοία-επισκέπτες;

Όπως γνωρίζετε, οι μόνοι αγώνες που θα διεξαχθούν στη Θεσσαλονίκη στο πλαίσιο των Ολυμπιακών Αγώνων είναι οι προκριματικοί ποδοσφαίρου, ενώ όλο το πρόγραμμα των Αγώνων θα γίνει στην Αθήνα. Συνεπώς, μάλλον δεν τίθεται θέμα προσέλκυσης πλοίων-επισκεπτών στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Εν πάση περιπτώσει, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης δεν θα είχε κανένα πρόβλημα στον κατάλληλο οιοδήποτε τύπου πλοίου.

Ποια είναι τα χαρακτηριστικά που θα πρέπει να συνδυάζει το λιμάνι της Θεσσαλονίκης για τον 21ο αιώνα;

Η συνεχής βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του λιμένα στην παροχή καλύτερων και φθηνότερων - ανταγωνιστικών λιμενικών υπηρεσιών θα πρέπει να είναι το κύριο χαρακτηριστικό του. Προς την κατεύθυνση αυτή οδηγεί η εκπόνηση, τόσο του στρατηγικού όσο και του επιχειρησιακού σχεδίου, τα οποία άρχισαν ήδη να εφαρμόζονται. Στο πλαίσιο αυτό ακολουθείται μια επιθετική εμπορική και τιμολογιακή πολιτική που στόχο έχει τη διεύρυνση των σχέσεων με τους υφιστάμενους πελάτες, την ανεύρεση νέων πελατών και την αύξηση της ζήτησης επιρροής στις γειτονικές χώρες. Εξάλλου, η μετοχοποίηση της ΟΛΘ Α.Ε. μόνο θετικές επιδράσεις μπορεί να έχει στην εξελικτική πορεία του λιμένα. Εκτιμάται ότι η μετοχοποίηση της ΟΛΘ Α.Ε. θα δώσει τη δυνατότητα στη διοίκηση του λιμένα να είναι πιο ευέλικτη σε όλα τα επίπεδα: ευελιξία η οποία άρχισε με τη μετατροπή του Οργανισμού σε Α.Ε. και τη λειτουργία του με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια. Δεν πρέπει να αγνοείται το νέο ναυτιλιακό

περιβάλλον που διαμορφώνεται σήμερα, μέσα στο οποίο οι λιμένες από απλές μονάδες παροχής κλασικών λιμενικών διευκολύνσεων εξελίσσονται σε πολυσύνθετες μονάδες, οι οποίες εξασφαλίζουν τη διακίνηση εμπορευμάτων από τα χερσαία (οδικά και σιδηροδρομικά δίκτυα) ή τα εναέρια στα θαλάσσια μέσα μεταφοράς και αντίστροφα για την προσέλευση διεθνούς μεταφορικού έργου. Είναι πλέον η εποχή των συνδυασμένων μεταφορών και στη συγκεκριμένη περίπτωση η γεωγραφική θέση του λιμένα της Θεσσαλονίκης αποκτά βαρύνουσα σημασία.

Ο ανταγωνισμός των λιμένων είναι ήδη σκλη-

ρός και ο όρος «αποδοτικό λιμάνι» σημαίνει λιμάνι που μπορεί να εξασφαλίσει στους πελάτες του υψηλό επίπεδο υπηρεσιών, στο συντομότερο δυνατό χρόνο και με το ανταγωνιστικότερο κόστος. Από την άποψη αυτή πιστεύουμε ότι με το εν εξελίξει επενδυτικό πρόγραμμα σε υποδομή και ανωδομή, αλλά και σε ανθρώπινο δυναμικό, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης θα επεκτείνει τις δραστηριότητές του ώστε να καταστεί περισσότερο σημαντικός διαμετακομιστικός κόμβος με επέκταση της ενδοχώρας του. Είμαστε αισιόδοξοι ότι βαδίζουμε σταθερά στο δρόμο της επιτυχίας και της προόδου.

Άμεση Αποστολή Τηλεφωνικών Παραγγελιών



ΒΙΒΛΙΟΧΑΡΤΟΠΩΛΕΙΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΝΤΥΠΑ

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

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

ΑΜΕΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗ

ΖΩΝΑ & ΟΛΘ 44-42 37 300

Συνέντευξη του Παρ. Ευαγγελινού,
προέδρου Συλλόγου
Ναυτικών Πρακτόρων
Θεσσαλονίκης

Ζητούμε επίλυση των προβλημάτων μας



Ποια είναι τα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο κλάδος σας στη Βόρεια Ελλάδα και ποιες οι προτεινόμενες λύσεις;

Η ιδιαιτερότητα του λιμανιού της Θεσσαλονίκης σε σχέση με τα άλλα λιμάνια της χώρας είναι η μεγάλη διαμετακομιστική δραστηριότητα. Είναι ευνόητο ότι τα ναυτικά πρακτορεία που μεσοβαρούν για την προώθηση των φορτίων σε εμπορευματοκιβώτια, από και προς τη βαλκανική ενδοχώρα, δεν είναι σε θέση να γνωρίζουν το ακριβές περιεχόμενο του φορτίου το οποίο δηλώνεται βάσει των στοιχείων των φορτωτικών εγγράφων. Δυστυχώς, σε περίπτωση που διαπιστωθεί οποιαδήποτε τελεωνειακή παράβαση, το τελεωνείο θεωρεί το ναυτικό πρακτορείο κύριο του εμπορεύματος και κινεί ποινικές και αστικές διώξεις, που μπορεί να καταλήξουν σε ηθικό διασυρμό και οικονομικό αφανισμό των γραφείων μας. Παρά τις επανειλημμένες διαμαρτυρίες προς το υπουργείο Οικονομικών, δεν

έχει διαπιστωθεί κάποια διάθεση επίλυσης του θέματος, γεγονός που προβληματίζει έντονα τον κλάδο μας για τις περαιτέρω ενέργειές του.

Πιστεύετε ότι η επικείμενη απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών θα επηρεάσει τη σύνδεση της Θεσσαλονίκης με τα νησιά του Αιγαίου, με δεδομένο ότι οι ακτοπλοίοι θα προτιμούν τη δρομολόγηση των πλοίων τους στις γραμμές «φιλέτο»;

Η διαρκώς αυξανόμενη επιβατική κίνηση κατά τα τελευταία χρόνια πιστεύουμε ότι θα διασφαλίσει την ακτοπλοϊκή σύνδεση της Θεσσαλονίκης με τα σημαντικότερα από τα νησιά του Αιγαίου. Εφόσον ομαλοποιηθεί η οικονομική και πολιτική κατάσταση στις βαλκανικές χώρες, πιστεύουμε ότι η ζήτηση θα αυξηθεί ακόμη περισσότερο. Βέβαια, η σύνδεση δεν θα γίνει πλήρως ικανοποιητική αν δεν επιλυ-

θεί το πρόβλημα των ανταποκρίσεων μέσω των βασικών λιμανιών με άλλους, μικρότερης οικονομικής σημασίας νησιωτικούς προορισμούς.

Είσατε ικανοποιημένος από τη λειτουργία του λιμανιού και από τη συνεργασία σας με τον ΟΛΘ Α.Ε.;

Μπορούμε να πούμε ότι σε γενικές γραμμές γίνονται σοβαρές προσπάθειες για μια διαρκώς βελτιούμενη λειτουργία του λιμανιού. Έχουμε τακτικές συναντήσεις με τη διοίκηση του ΟΛΘ Α.Ε. κατά τις οποίες ανταλλάσσουμε απόψεις για την καθημερινή λειτουργία και τις προοπτικές του λιμανιού. Βεβαίως, υπάρχουν εκκρεμής ζητήματα που απαιτούν λύσεις, όπως η έλλειψη προσωπικού, ο συντονισμός με τις τελεωνειακές υπηρεσίες κ.λπ., που δεν μπορούν να λυθούν τοπικά και για τα οποία απαιτείται κυβερνητική παρέμβαση.

Τα κατωτέρω στοιχεία τα απέστειλε ο κεντρικός λιμενάρχης Θεσσαλονίκης, πλοίαρχος Λ.Σ. Θεόδωρος Ρεντζεπέρης.

Ο Λιμένας Θεσσαλονίκης αποτελεί το δεύτερο μεγαλύτερο λιμένα της ελληνικής επικράτειας και θεωρείται ο μεγαλύτερος λιμενικός κόμβος, όσον αφορά τη διακίνηση των εμπορευμάτων προς τις γειτονικές βαλκανικές χώρες.

Πέραν της αυξημένης διακίνησης εμπορευμάτων, σχετική αύξηση παρουσιάζει και η διακίνηση επιβατών προς τη νησιωτική Ελλάδα. Υπάρχουν δρομολόγια επιβατηγών πλοίων με τους ακόλουθους προορισμούς:

1. Για Κυκλάδες - Κρήτη (επτά δρομολόγια εβδομαδιαίως).
2. Για Σάμο - Δωδεκάνησα (ένα δρομολόγιο εβδομαδιαίως).
3. Για νήσους Ανατολικού Αιγαίου (τρία δρομολόγια εβδομαδιαίως).
4. Για νήσους Σποράδων (καθημερινά).

Στο λιμένα Θεσσαλονίκης εδρεύει το Κεντρικό Λιμεναρχείο Θεσσαλονίκης, το οποίο συστάθηκε το 1919, χρονιά που ιδρύθηκε το Λιμενικό Σώμα.

Στο Κεντρικό Λιμεναρχείο Θεσσαλονίκης ανήκουν και τα Λιμενικά Τμήμα-

τα Ν. Μηχανιών, Ν. Μουδωνιών, Σκάλας Κατερίνης και Ν. Μαρμαρά καθώς και ο Λιμενικός Σταθμός Πλαταμών.

Η δικαιοδοσία του ΚΛΘ περιλαμβάνει το θαλάσσιο χώρο από τον κόβο Δερματά Θεσσαλίας έως το Πόρτο Κουφού Χαλκιδικής.

Καθήκοντα - αρμοδιότητες του ΚΛΘ καθώς και των λοιπών λιμενικών αρχών είναι:

1. Η γενική αστυνόμευση των λιμένων των χωρικών υδάτων και των πλοίων που καταπλέουν στην περιοχή ευθύνης του.
2. Να εξασφαλίζει την υγιεινή και την τάξη στους χώρους δικαιοδοσίας του.
3. Να λαμβάνει μέτρα για την καταπολέμηση της λαθρεμπορίας-αρχαιοκαπηλίας, λαθρομεταναστευσης και διακίνησης των ναρκωτικών.
4. Να ελέγχει την εφαρμογή των κανονισμών ασφαλείας ναυσιπλοΐας και να μεριμνά για την προστασία της ζωής στη θάλασσα.
5. Να εφαρμόζει τις κείμενες διατάξεις για το θαλάσσιο τουρισμό, την αστυνόμευση της θαλάσσιας αλιείας, να εξασφαλίζει την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος του αιγιαλού, της παραλίας και της θάλασσας από την εκτέλεση κάθε είδους έργων που αλλοιώνουν τον κοινόχρηστο χαρακτήρα τους.

J. E. COSMATOS & Co

SHIP AGENTS - BROKERS - FORWARDERS

experienced ' dedicated

- * Shipping Agency
- * Multi-modal Transport
- * Chartering
- * Project Cargoes
- * Forwarding
- * Containers

Official Agents of **P&O Nedlloyd**

Regular Service from Thessaloniki to
Cyprus
Lebanon
Syria
Egypt

5, KOLETI St
54627 THESSALONIKI GREECE
PHN: +30 31 550950 (PBX)
FAX: +30 31 540435
TLX: 412300 JOCO
E-mail: joco@otenet.gr
URL: <http://www.cosmatos.gr>



since 1972





Η Θεσσαλονίκη ανοίγει τα φτερά της...

Τα σχέδια ανάπτυξης και οι προοπτικές για το αεροδρόμιο «Μακεδονία»

Η αεροπορική πύλη της Βόρειας Ελλάδας, το αεροδρόμιο «Μακεδονία» της Θεσσαλονίκης, εκσυγχρονίζεται και είναι πλέον στην τελική τροχιά για να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις της ραγδαία ανερχόμενης ελληνικής αεροπορικής αγοράς.

του Ηλία Μπίσια



ργα βελτίωσης των εγκαταστάσεων του αεροδρομίου, εκσυγχρονισμός του υφιστάμενου αεροσταθμού, αλλαγή και κατασκευή νέου πύργου Radar και συστημάτων φωτισήμανσης των διαδρόμων αποτελούν μερικά από τα προγράμματα βελτίωσης της λειτουργικότητας του «Μακεδονία».

Εμπορική κίνηση

Κατά την περίοδο από 1η Ιανουαρίου έως 30 Ιουνίου 2001 το αεροδρόμιο «Μακεδονία» φιλοξένησε 11.007 κινήσεις αεροσκαφών με προορισμούς του εσωτερικού και 9.052 κινήσεις αεροσκαφών με προορισμούς του εξωτερικού. Από το ίδιο αεροδρόμιο η κίνηση των επιβατών διαμορφώθηκε σε 346.512 αφίξεις επιβατών εσωτερικού και 424.8931 επιβατών εξωτερικού. Η συνολική κίνηση επιβατών εσωτερικού και εξωτερικού για το 2001 ήταν 1.582.878, αριθμός αρκετά σημαντικός, αλλά ελαφρά μειωμένος σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2000 (-3,9%). Η συνολική κίνηση ήταν σαφώς συρρικνωμένη λόγω της εξαιρετικά μειωμένης αεροπορικής κίνησης στις γραμμές εσωτερικού. Συγκεκριμένα, οι αφίξεις επιβατών εσωτερικού μειώθηκαν κατά 8%, ενώ οι αναχωρήσεις κατά 7,5%. Στο ίδιο σχεδόν πλαίσιο μειώθηκε και η κίνηση των αεροσκαφών από και προς εσωτερικούς προορισμούς κατά 8,4%. Η μείωση της αεροπορικής κίνησης, σύμφωνα με έγκυρες πληροφορίες, οφείλεται τόσο στη λειτουργία του νέου αεροδρομίου της Αθήνας, που «κλήνισε» στην αρχή της λειτουργίας του την επιπλοκή του επιβατικού κοινού όσο και στην

υπερβολική αύξηση των ναύλων στις πτήσεις εσωτερικού. Από την άλλη πλευρά είναι ενθαρρυντικά τα στοιχεία για τις αφίξεις και τις αναχωρήσεις επιβατών εξωτερικού, που κινήθηκαν στο +2,7% και στο +2,3% αντίστοιχα. Ο λόγος της αύξησης αυτής είναι σαφής: Τόσο η Ο.Α. όσο και οι άλλες αεροπορικές εταιρείες, ελληνικές και αλλοδαπές, εγκαινίασαν αρκετά νέα δρομολόγια απευθείας από τη Θεσσαλονίκη χωρίς να είναι απαραίτητη η ανταπόκριση των επιβατών μέσω Αθηνών. Εξαιρετικά αυξημένη είναι και η επιβατική κίνηση από τις χώρες της ανατολικής Ευρώπης, που αυξήθηκε κατά 10%, ενώ η κίνηση των εμπορευμάτων από τις ίδιες χώρες αυξήθηκε κατά 124,4%. Κατά τον περασμένο Ιούνιο η επιβατική κίνηση από και προς προορισμούς του εσωτερικού ήταν εξαιρετικά πεσμένη κατά 13,2% και 11,2% αντίστοιχα, ενώ προς προορισμούς του εξωτερικού παρατηρείται η ακόλουθη αυξητική τάση: Αφίξεις επιβατών εξωτερικού +2,9% ενώ αναχωρήσεις επιβατών εξωτερικού +7,5%. Εξαιρετικά αυξημένη είναι επίσης η κίνηση επιβατών, από και προς προορισμούς της ανατολικής Ευρώπης κατά τον Ιούνιο, που διαμορφώθηκε στο +13,4% για τις αφίξεις και στο +19,3% για τις αναχωρήσεις.

Η Θεσσαλονίκη, κόμβος αερομεταφορών

Η εξαιρετική ανάπτυξη της κίνησης προς προορισμούς του εξωτερικού επέτρεψε στην Ολυμπιακή Αεροπορία να δημιουργήσει ένα μικρό αεροπορικό κόμβο στη συμπρωτεύουσα. Με ένα στόλο 3 αεροσκαφών Boeing 717

η Ολυμπιακή Αεροπορία συνδέει πλέον απευθείας, χωρίς ανταπόκριση μέσω Αθηνών, τη Θεσσαλονίκη με τους ακόλουθους προορισμούς: Άμστερνταμ, Βερολίνο, Βρυξέλλες, Κωνσταντινούπολη, Λάρνακα, Λονδίνο, Παρίσι, Στουτγάρδη, Τίρανα, Βουκουρέστι. Η Cronus συνδέει τη Θεσσαλονίκη με αρκετούς προορισμούς της Γερμανίας, ενώ η Ολυμπιακή Αεροπορία δρομολογεί επίσης καθημερινές πτήσεις προς Φρανκφούρτη, Μόναχο και Ντίσελντορφ.

Ιδιαίτερα ενθαρρυντική είναι και η αεροπορική κίνηση των αλλοδαπών αερομεταφορέων από τη Θεσσαλονίκη. Από αυτό το καλοκαίρι η Cyprus Airways συνδέει πλέον καθημερινά τη Θεσσαλονίκη με τη Λάρνακα, ενώ η Transavia εκτελεί καθημερινά δρομολόγια προς Άμστερνταμ. Η CSA συνδέει επίσης με τέσσερις πτήσεις την εβδομάδα τη Θεσσαλονίκη με την Πράγα. Η μεγαλύτερη βέβαια αλλοδαπή αεροπορική εταιρεία για το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης παραμένει η Alitalia, με δύο καθημερινές πτήσεις προς Μιλάνο, ενώ η Lufthansa εκτελεί επίσης καθημερινά πτήσεις προς Μόναχο και Φρανκφούρτη.

Στη λίστα των αλλοδαπών εταιρειών που εκτελούν τακτικές πτήσεις από Θεσσαλονίκη συμπεριλαμβάνονται:

- Malev (προς Βουδαπέστη)
- Aeroflot (προς Μόσχα)
- Tarom (προς Βουκουρέστι)
- Balkan (προς Σόφια)
- Turkish Airlines (προς Κωνσταντινούπολη)
- Finnair (προς Ελσίνκι)
- Air Malta (προς Βαλέτα)

- Cross Air (προς Ζυρίχη)
- Austrian Airlines (προς Βιέννη)
- JAT (προς Βελιγράδι)

Έργα εκσυγχρονισμού (τα ακόλουθα στοιχεία μάς εδόθησαν από την ΥΠΑ (ΚΑΘΜ- Αερολιμενικό Τμήμα)

Το πρόγραμμα εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης του αεροδρομίου υλοποιείται σε δύο στάδια.

Στο πρώτο στάδιο υλοποιούνται τα επείγοντα έργα προκειμένου να βελτιωθούν οι συνθήκες λειτουργίας του αερολιμένα και να αναβαθμιστεί το επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Αυτό σημαίνει ότι γίνονται έργα, όπως επεκτάσεις του υφιστάμενου αεροσταθμού, προσαρμογή στη συνθήκη Schengen, δάπεδα στάθμευσης αεροσκαφών, εξοπλισμοί, που βελτιώνουν το επίπεδο εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού καθώς και την ασφάλεια των πτήσεων (ραδιοβοήθημα, Radar κ.λπ.). Τα έργα αυτά εξασφαλίζουν μια ικανοποιητική λειτουργία του αεροδρομίου «Μακεδονία» μέχρι την ολοκλήρωση των έργων στρατηγικού χαρακτήρα, το 2006.

Στο δεύτερο στάδιο υλοποιούνται έργα αναπτυξιακά, στρατηγικού χαρακτήρα, όπως η επέκταση του διαδρόμου 10/28 (χερσαίο τμήμα), ο νέος αεροσταθμός και τα νέα δάπεδα στάθμευσης, το νέο οδικό δίκτυο πρόσβασης κ.λπ., που ουσιαστικά αναβαθμίζουν το «Μακεδονία» σε σημαντικό διεθνές αεροπορικό κόμβο, που θα μπορεί να εξυπηρετεί απευθείας υπερατλαντικές πτήσεις και να διασυνδέει τη νοτιοανατολική Ευρώπη με τις άλλες ηπείρους.

Υλοποίηση προγράμματος

Έργα πρώτου σταδίου:

Έχουν ολοκληρωθεί:

- Οι εργασίες εκσυγχρονισμού και βελτίωσης της λειτουργικότητας του υφιστάμενου αεροσταθμού δαπάνης 4,4 δισ. δρχ.
- Η ανατολική επέκταση του αεροσταθμού (α' φάση). Αφορά την προσαρμογή του αεροσταθμού κ.λπ. στις απαιτήσεις της συνθήκης Schengen, επέκταση των περιοχών αφίξεων, αναχωρήσεων και διοίκησης, δαπάνης 2 δισ. δρχ.
- Τα νέα δάπεδα στάθμευσης αεροσκαφών (α' φάση - 4 νέες θέσεις) δαπάνης 1,35 δισ. δρχ.
- Τα παρακάτω έργα, συνολικής αξίας 2,8 δισ. δρχ.:
Νέος αντιβιοθνητικός ασφαλιστικός στο

διάδρομο 16/34, μεταλλικά στέγαστρα, βιολογικός καθαρισμός, μεταφορικές ταινίες κ.λπ.

ε. Η κατασκευή πύργου Radar στην Περαία και η εγκατάσταση ηλεκτρονικού εξοπλισμού, δαπάνης 2 δισ. δρχ.

στ. Η ολοκλήρωση της ανατολικής επέκτασης του αεροσταθμού (β' φάση) προϋπολογισμού 1,6 δισ. δρχ. (Ιούλιος 2000).



Σχέδιο από τη μελέτη που αφορά στην κατασκευή του νέου αεροσταθμού και των διαδρόμων που επεκτείνονται προς τη θάλασσα, δυναμικότητας εξυπηρέτησης 8 εκατ. επιβατών ετησίως

ζ. Τα νέα δάπεδα στάθμευσης αεροσκαφών (β' φάση - 4-5 νέες θέσεις) προϋπολογισμού 1,5 δισ. δρχ. (Ιούνιος 2000).

Βρίσκονται στην τελική φάση τα έργα

(ολοκληρώνονται εντός του 2001):

- Η αναβάθμιση της φωτισμένης και του ILS του διαδρόμου 16/34 στην κατηγορία II, για την καλύτερη αντιμετώπιση των προβλημάτων σε περιόδους χαμηλής νέφωσης και ομίχλης, προϋπολογισμού 3,5 δισ. δρχ.
- Η εγκατάσταση του ILS CAT I στο διάδρομο 10/28, δαπάνης 0,5 δισ. δρχ.

Δημοπρατούνται εντός του 2001:

- Η δυτική επέκταση του αεροσταθμού μέχρι τον Πύργο Ελέγχου προϋπολογισμού 9,6 δισ. δρχ. Δημοπρατήθηκε και αναμένεται η εγκατάσταση του εργολάβου.
- Ολοκλήρωση των εργασιών περιοχής αφίξεων εξωτερικού και η ένταξη των υφιστάμενων χώρων διοίκησης στην αίθουσα αναχωρήσεων. Έχει ολοκληρωθεί η μελέτη, ενώ η δημοπράτηση του έργου θα γίνει εντός του 2001, προϋπολογισμού 2,66 δισ. δρχ. Εκδό-

θηκε ήδη η σχετική απόφαση χρηματοδότησης από τον υπουργό ΠΕΧΩΔΕ.

γ. Η νέα κυκλοφοριακή ρύθμιση και επαναστάση - επέκταση των χώρων στάθμευσης. Έχει ολοκληρωθεί η μελέτη και το έργο θα δημοπρατηθεί εντός του 2001. Προϋπολογισμός 3 δισ. δρχ.

δ. Η κατασκευή του υπόγειου τμήματος της οδού Θεσσαλονίκης-Πειραιάς στην περιοχή διαδρόμου 28. Συντάσσεται μελέτη, προϋπολογισμού 215 εκατ. δρχ.

Έργα στρατηγικού χαρακτήρα:

Επέκταση του διαδρόμου 10/28 κατά 1.000 μέτρα. Έχει ολοκληρωθεί η οριστική μελέτη. Αναμένεται η έκδοση της κοινής υπουργικής απόφασης έγκρισης των περιβαλλοντικών όρων προκειμένου να δημοπρατηθεί το έργο.

Προϋπολογισμός:

α. Μελέτης 1,4 δισ. δρχ.

β. Έργου 60 δισ. δρχ.

Η κατασκευή παράλληλου τροχόδρομου του διαδρόμου 10/28 (χερσαίο τμήμα).

Προϋπολογισμός 9 δισ. δρχ.

Η βελτίωση και επέκταση του εμπο-

ρευματικού σταθμού. Η μελέτη βρίσκεται στην τελική φάση.

Προϋπολογισμός 3,2 δισ. δρχ.

Η κατασκευή του νέου επιβατικού αεροσταθμού δυναμικότητας εξυπηρέτησης 8 εκατ. επιβατών ετησίως, νέων δαπέδων στάθμευσης αεροσκαφών και νέου οδικού δικτύου πρόσβασης. Έχει γίνει διεθνής διαγωνισμός για τη σύνταξη της μελέτης.

Προϋπολογισμός:

α. Μελέτης 1,75 δισ. δρχ.

β. Έργου περί τα 60 δισ. δρχ.

Η σύνδεση του αεροδρομίου «Μακεδονία» με τη νέα οδό Θεσσαλονίκης - Ν. Μουδωνιών, που συντάσσεται μελέτη, με εκτιμώμενο προϋπολογισμό 5 δισ. δρχ.

Κέντρο Ελέγχου Περιοχής Αεροδρομίου «Μακεδονία». Υπό ανάθεση η μελέτη με προϋπολογισμό μελέτης 248 εκατ. δρχ.

Συμπερασματικά, μέχρι το τέλος του 2001

θα έχουν ολοκληρωθεί έργα ύψους 20,55 δισ. δρχ., δημοπρατήθηκαν ή δημοπρατούνται τους προσεχείς μήνες έργα προϋπολογισμού 87,35 δισ. δρχ., ενώ σε εξέλιξη βρίσκονται μελέτες προϋπολογισμού 3,61 δισ. δρχ.

Ευχαριστούμε τη διοίκηση του ΚΑΘΜ και ιδιαίτερα τον αερολιμενάρχη Θεσσαλονίκης κ. Ι. Καναβάκη για την πολύτιμη παροχή στοιχείων και απόψεων για τη συγγραφή του άρθρου.

ΖΟΥΡΟΣ ΠΑΥΤΙΛΙΑΚΗ



Στη ναυτική Ελλάδα με ιστορία 3.000 χρόνων, τα τελευταία είκοσι (20) χρόνια ήρθε να προστεθεί για να ξεχωρίσει η οικογένεια της «Ζούρος Ναυτιλιακή». Με έδρα τη Θεσσαλονίκη, διατηρώντας ιδιόκτητα γραφεία επί της οδού 26ης Οκτωβρίου 42, καθώς και γραφείο στον επιβατικό σταθμό Ημιόνος, κυριαρχεί στο θερμαϊκό κόλπο, ενώ προ-

σφέρει με συνέπεια και δυναμισμό, ζήλο και υπευθυνότητα τις υπηρεσίες της σε ολόκληρη τη Μεσόγειο.

Με 12 σκάφη (ρουμουλκά, λάντζες-πλωτά μέσα μεταφοράς προσωπικού και εφοδίων στα πλοία, ναυαγοσωστικά) και 62 ανθρώπους στο δυναμικό της, η επιχείρησή μας έχει ειδικότητα στην πρακτόρευση πλοίων, ρυμούλκηση, επιβαλλασία αρωγή - ναυαγοίρεση, αντιρρύπανση και κατασκευή λιμενικών έργων. Στόχος μας είναι η ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής και η προστασία του περιβάλλοντος. Πυξίδα στην πορεία μας η εμπειρία, το μεράκι, το εξειδικευμένο προσωπικό, πρωταρχική κινητήρια δύναμη, ωστόσο, η αγάπη για τη θάλασσα. Η προσπάθεια διεύρυνσης των οριζόντων μας οδήγησε σε επενδυτικές κινήσεις όπως η κατασκευή και αγορά νέων σκαφών, με προοπτική κατάκτησης των μεγάλων θαλάσσιων και ωκεανών ανά τον κόσμο, συμβάλλοντας με τον τρόπο αυτό στην υποστήριξη και ανάπτυξη ενός από τους σημαντικότερους τομείς της ελληνικής οικονομίας, της Εμπορικής Ναυτιλίας, δημιουργώντας αντίστοιχα θέσεις εργασίας.

Η επιχείρηση «Ζούρος Ναυτιλιακή» με κύριο χαρακτηριστικό της γνώριμα τη διορατικότητα, αναπτύσσεται με σταθερά γοργούς ρυθμούς. Οι δυσκολίες του επαγγέλματος, ωστόσο, για μας είναι προκλήσεις που μας ενδυναμώνουν και μας παρακινούν για το καλύτερο αποτέλεσμα. Με οδηγό τον ιδρυτή της εταιρείας μας, έναν πρώην εργαζόμενο σε ρυμουλκά και αυτοδημιούργητο επιχειρηματία, τον κύριο Νικόλαο Ζούρο, η δική μας ομάδα τοίμα προς την επιτυχία.

VASILIOS CH. KAMPAKIS



Η εταιρεία ιδρύθηκε το έτος 1987 από τον κ. Β. Καμπάκη ο οποίος βρίσκεται εις τον επαγγελματικό χώρο από το έτος 1972.

Οι δραστηριότητες της εταιρείας επεκτείνονται σε διάφορους τομείς / τμήματα όπως:

1. Shipping Section (πρακτόρευση πλοίων - ναυλώσεις).
2. Forwarding Section (προώθηση - διαμεταφορά).
3. Custom Broker - Formalities Section (τελών. διατυπώσεις - Transit).
4. Cargo's Operation Section.

5. Transportation Section (Trucks Intern. - Heavy - Wagons).

Το κάθε τμήμα απαρτίζεται από εξειδικευμένο προσωπικό.

Σκοπός της εταιρείας είναι η προσφορά των υπηρεσιών της σε υψηλά επίπεδα και ο απόλυτος σεβασμός και προστασία των συμφερόντων των πελατών - συνεργατών της.

Εξαιτίας αυτού του λόγου μας εμπιστεύονται τη διαχείριση των φορτίων τους και των πλοίων τους μεγάλες πολυεθνικές εταιρείες κατ' αποκλειστικότητα και σε κάθετη συνεργασία.

Εκτός της πρακτορεύσεως των πλοίων διαχειριζόμαστε μεγάλες ποσότητες φορτίων όπως: Προϊόντα σιδήρου (Slabs, Plates, Coils, Scrap), βαρέα μπχ/τα, κύδην (Coke, Sugar, Ferro, Corn etc.), Containers, ελαστικά, πρώτες ύλες ελαστικών, καύσιμα (Diesel, Kerosene).

Είναι ιδιαίτερα ανεπτυγμένες οι σχέσεις με εμπορικούς οίκους, εργοστάσια και κρατικές επιχειρήσεις των Βαλκανίων με τη μορφή αποκλειστικών συνεργασιών.

Όλες οι δραστηριότητες παρακολουθούνται με μηχανογραφικό σύστημα και προγράμματα διά το κάθε τμήμα.

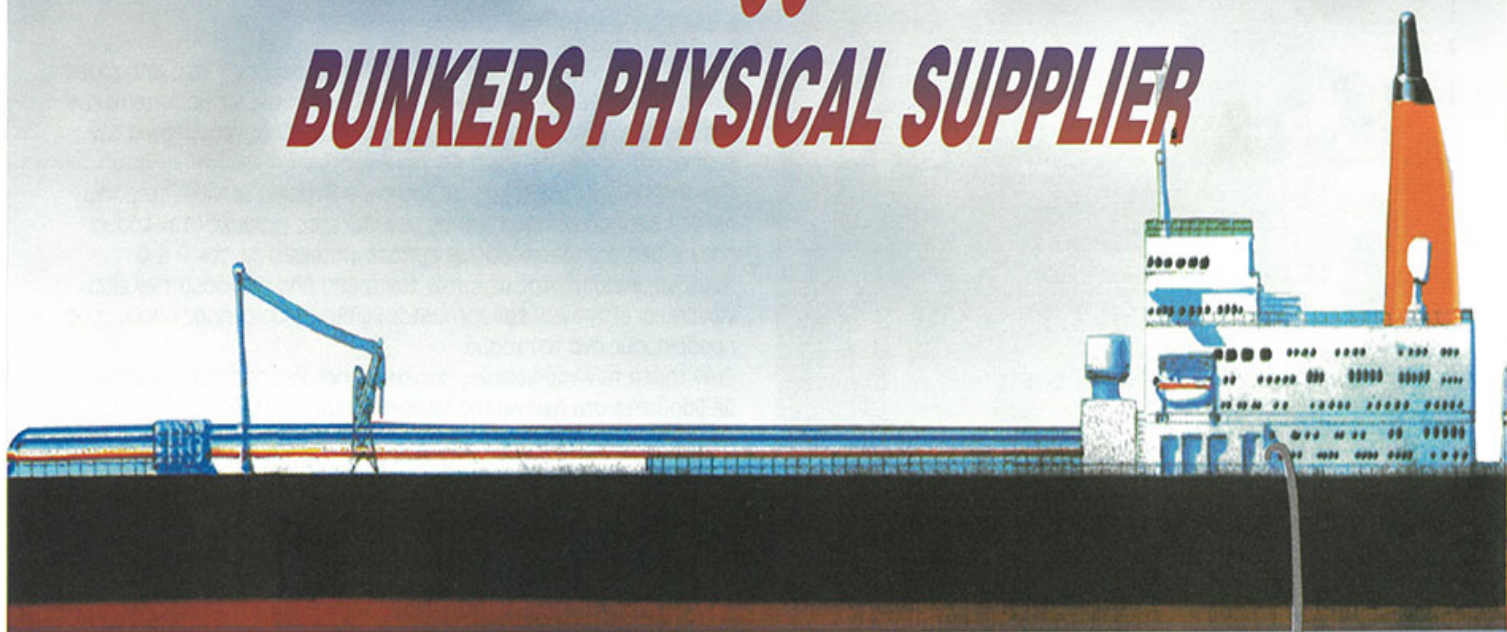
Οι σιδηροδρομικές μεταφορές καλύπτονται με ετήσια συμβόλαια με τον ΟΣΕ όπου παρέχουν τη δυνατότητα φθηνών μεταφορών, ειδικά προς τις βαλκανικές χώρες.

Σκοπός της εταιρείας η τελειοποίηση των υπηρεσιών της.

Διεύθυνση: Γ.Φασσιανού 2 / 54625 Θεσσαλονίκη, τηλ.: (031) 550 090, 541 266, 521 629, 542 847, Fax: (031) 545 422

E-mail: VCHKampakis-agency@kampakis.gr, Site: www.kampakis.gr

OVER 30 YEARS
BUNKERS PHYSICAL SUPPLIER



SUPERIOR QUALITY - COMPETITIVE PRICES - EXCELLENT SERVICE

Ι. Ε. ΚΟΣΜΑΤΟΣ & ΣΙΑ ΕΠΕ



Η ναυτιλιακή εταιρεία Ι. Ε. Κοσμάτος & ΣΙΑ ΕΠΕ ιδρύθηκε το 1972 και από τότε έως σήμερα μετρά 27 χρόνια παρουσίας στο ναυτιλιακό χώρο, έχοντας καθιερωθεί ως μία από τις βασικές εταιρείες στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

Η αξιοπιστία και η εξυπηρέτηση αποτελούν τα κύρια χαρακτηριστικά της εταιρείας, που εκπροσωπεί πλέον δυναμικά το χώρο της ναυτιλίας στους παρακάτω κλάδους:

Πρακτορεύσεις πλοίων, ναυλώσεις πλοίων και φορτίων, διαμετακόμιση φορτίων με συνδυασμό μεταφορικών μέσων.

Μέσα από τη συνεχή εξειδίκευση και την προσαρμογή στις απαιτήσεις και τις προκλήσεις των καιρών, η εταιρεία, έχοντας ως βάση το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, εκτελεί δρομολόγια με τακτικές γραμμές για την Κύπρο, τον Λίβανο, τη Συρία και την Αίγυπτο.

Παράλληλα, ως πράκτορας της Inchcape Shipping Services εκπροσωπεί στη Θεσσαλονίκη μια από τις μεγαλύτερες γραμμές στον κόσμο στον τομέα της μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια, την P & O Nedlloyd, καλύπτοντας με αυτόν τον τρόπο όλο το φάσμα των εισαγωγών και εξαγωγών εμπορευματοκιβωτίων από και προς όλους τους προορισμούς ανά τον κόσμο.

Στον τομέα των ναυλώσεων, παρέχει υπηρεσίες σε όλη τον κόσμο με βαρύτητα στα λιμάνια της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας, ενώ σε ό,τι αφορά τον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών, έχει αναπτύξει σημαντικές συνεργασίες με μεγάλες εταιρείες στο χώρο των Βαλκανίων.

Η Ι. Ε. Κοσμάτος & ΣΙΑ ΕΠΕ διατηρεί άριστες σχέσεις με τις Αρχές του λιμένα της Θεσ/νίκης, καθώς ο πρόεδρος και ιδρυτής της κ. Ιωάννης Κοσμάτος, διετέλεσε επί σειρά ετών πρόεδρος του Συλλόγου Ναυτικών Πρακτόρων Θεσσαλονίκης.

Ο στόχος της εταιρείας είναι να υπάρχει ένα γρήγορο, ασφαλές και οικονομικό αποτέλεσμα για τον πελάτη. Η Ι. Ε. Κοσμάτος & ΣΙΑ ΕΠΕ έχει αναπτύξει σημαντικές συνεργασίες με αντίστοιχες εταιρείες στο χώρο των Βαλκανίων, πιστοποιώντας έτσι και τη θέση της μεταξύ των εξεχουσών για αξιόπιστη διεκπεραίωση συνδυασμένων μεταφορών.

ΚΑΡΤΑ ΕΓΓΡΑΦΗΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΗ

SUBSCRIPTION APPLICATION FORM

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

I wish to subscribe to **NAFTIKA CHRONIKA** for one year (11 issues)

Εσωτερικό ☐ Ιδιώτες: 17.000 δρχ. (49,88 Ευρώ) ☐ Εταιρείες: 20.000 δρχ. (58,70 Ευρώ) ☐ Ναυτικοί/Φοιτητές: 15.000 δρχ. (44,02 Ευρώ)
GREECE ☐ Individuals: Drs.17.000 (49,88 Ευρώ) ☐ Companies: Drs.20.000 (58,70 Ευρώ) ☐ Seafarers/Students: Drs.15.000 (44,02 Ευρώ)

Εξωτερικό ☐ Ευρώπη: US\$110 ☐ Λοιπά κράτη: US\$120
☐ Europe: US\$110 ☐ All other countries: US\$120

ΤΡΟΠΟΣ ΠΛΗΡΩΜΗΣ / METHOD OF PAYMENT

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

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ/NAME:(Mr/Mrs/Miss/Ms)

ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ/COMPANY:

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ: ΔΟΥ: ΑΦΜ:

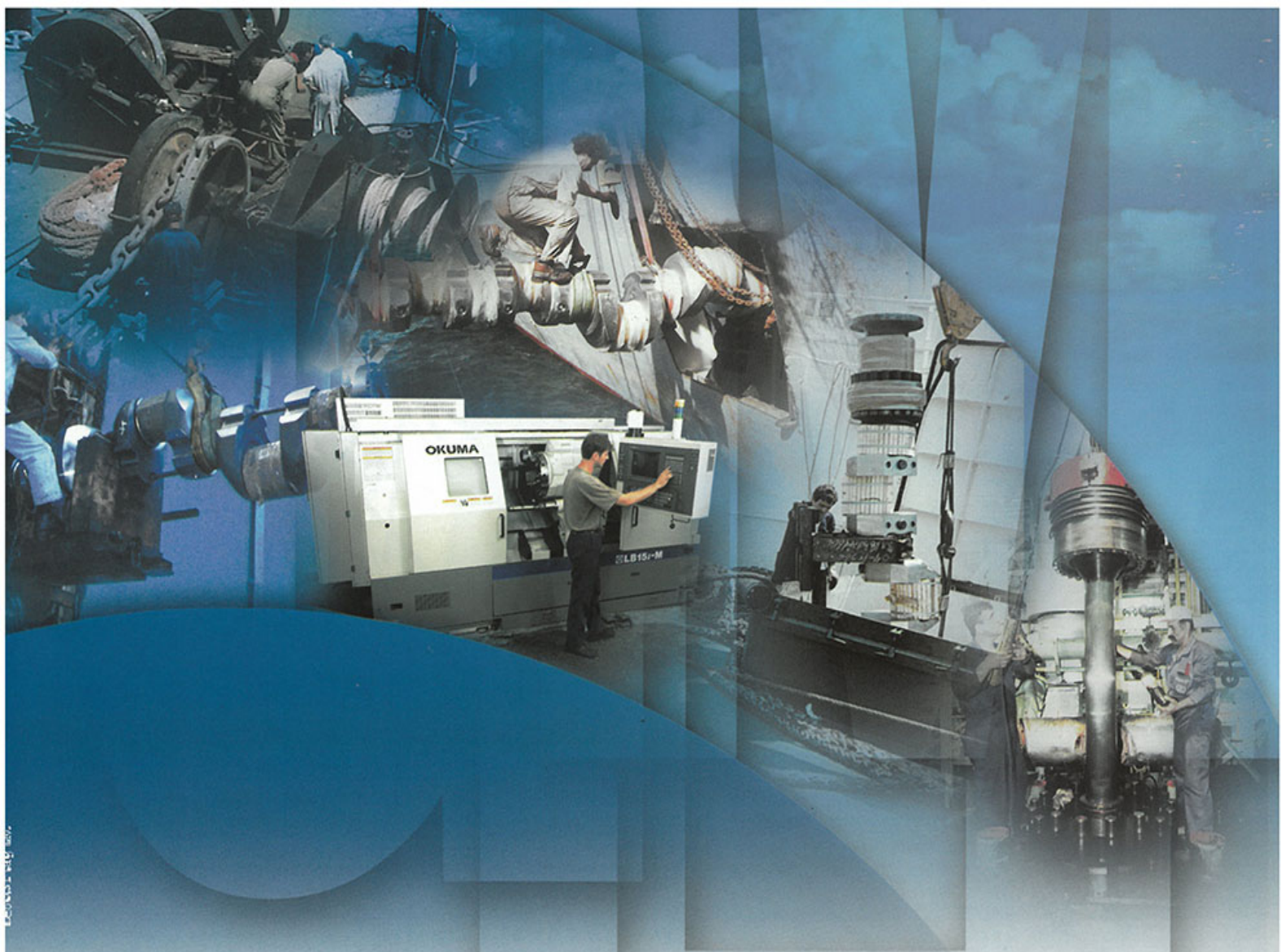
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ/ADDRESS: Τ.Κ./POST CODE:

..... ΤΗΛΕΦΩΝΟ/TELEPHONE: FAX:

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

Ημερομηνία/Date .../.../...

Υπογραφή/Signature



One **step** ahead



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

SHIP REPAIR SERVICES
WORKSHOPS/SPARES MANUFACTURING



Δρομολόγια πλοίων πλήττονται από τη σπογγώδη εγκεφαλοπάθεια...

Η σπογγώδης
εγκεφαλοπάθεια είναι
η βασική αιτία
για τη μείωση της κίνησης
στη γραμμή
της Αδριατικής,
αφού μειώθηκε η μεταφορά
φορτηγών αυτοκινήτων-
ψυγείων.



Κατά το πρώτο τρίμηνο του τρέχοντος έτους παρατηρήθηκε μείωση της κίνησης περίπου κατά 3.000 φορτηγά αυτοκίνητα στα λιμάνια της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας, από και προς την Ιταλία. Επίσης στο δεύτερο τρίμηνο (ακόμα δεν υπάρχουν επίσημα στοιχεία) παρατηρείται μεγαλύτερη μείωση μεταφοράς φορτηγών-ψυγείων.

Το τρίμηνο Ιανουάριος-Μάρτιος του 2001 διακινήθηκαν 245.000 περίπου επιβάτες, με όλα τα πλοία και σε όλες τις γραμμές, 99.766 φορτηγά αυτοκίνητα και 47.071 Ι.Χ. αυτοκίνητα. Στο αντίστοιχο περσινό χρονικό διάστημα διακινήθηκαν 250.000 επιβάτες, 102.300 φορτηγά αυτοκίνητα και 51.800 Ι.Χ. αυτοκίνητα.

Από την επεξεργασία των στοιχείων προκύπτει ότι εκτός από τη μείωση της κίνησης

στα φορτηγά, αισθητή είναι και η μείωση του αριθμού των επιβατών και των Ι.Χ. Ως εκ τούτου, τις τελευταίες εβδομάδες αναπτύσσεται ένας «πόλεμος» τιμών μεταξύ των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στην Αδριατική για την προσέλευση των εταιρειών φορτηγών αυτοκινήτων και των μεμονωμένων αυτοκινητιστών. Μάλιστα, λέγεται ότι οι εκπτώσεις σε ορισμένες περιπτώσεις ξεπερνούν το 30% στη διπλή διαδρομή, γεγονός που προεξοφλεί περιορισμένα κέρδη από την εκμετάλλευση των πλοίων της γραμμής της Ιταλίας.

Επιπλέον, να αναφερθεί ότι από την αρχή του έτους μόνο οι μεγάλες ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες έχουν δρομολογήσει πέντε νεότευκτα πλοία που αναπτύσσουν υψηλές ταχύτητες.

Τα πλοία αυτά είναι το «Προμηθέας» των Μινωικών Γραμμών, το «Olympic Champion» και το «Hellenic Spirit» της ANEK και τα «Superfast V» και «Superfast VI» των Επιχειρήσεων Αττικής.

Κατά την περσινή χρονιά ήταν δρομολογημένα 45 πλοία, ενώ εφέτος αναμένεται να φθάσουν τα 55 σε όλες τις γραμμές. Η πιο δημοφιλής γραμμή είναι η απευθείας γραμμή Πάτρα-Αγκόνα και το λιμάνι το οποίο συγκεντρώνει τη μεγαλύτερη προτίμηση των επιβατών είναι η Αγκόνα.

Συνολικά προς και από το λιμάνι αυτό διακινήθηκαν το 2000, 882.000 επιβάτες, που αντιπροσωπεύουν το 35% της συνολικής κίνησης της Αδριατικής. Εξάλλου, από το λιμάνι αυτό μεταφέρθηκαν 171.000 φορτηγά αυτοκίνητα -ποσοστό 40% επί της συνολικής κίνησης και 215.000 Ι.Χ. αυτοκίνητα.

Από και προς το λιμάνι της Βενετίας- αγα-

πημένος τόπος προσέγγισης των οργανωμένων εκδρομικών- διακινήθηκαν 375.000 επιβάτες, 62.000 φορτηγά και 105.000 Ι.Χ. Από το λιμάνι του Μπάρι διακινήθηκαν 475.000 επιβάτες, 78.000 φορτηγά και 87.827 Ι.Χ.

Ιδιαίτερα ελκυστικό για τους επιβάτες λόγω του φθηνού εισιτηρίου παραμένει το λιμάνι του Μπρίντζι, απ' όπου διακινήθηκαν 608.444 επιβάτες, 83.800 φορτηγά και 110.000 Ι.Χ. αυτοκίνητα.

Τέλος, το λιμάνι της Τεργέστης προτιμήθηκε από 165.000 επιβάτες, ενώ διακινήθηκαν 27.000 φορτηγά και 46.000 Ι.Χ. αυτοκίνητα. Το 2000 διακινήθηκαν συνολικά στη γραμμή της Αδριατικής 2.502.314 επιβάτες, 422.596 φορτηγά και 563.309 Ι.Χ. αυτοκίνητα.

Η Superfast Ferries με τέσσερα πλοία -εφέτος διαθέτει έξι- έχει κατακτήσει υψηλά μερίδια στην αγορά της Αδριατικής, αφού έχει εξασφαλίσει το 25,7% των επιβατών στη συνολική κίνηση της γραμμής, το 25% στη διακίνηση των φορτηγών και το 21,7% στη διακίνηση των Ι.Χ. αυτοκινήτων.

Οι Μινωικές Γραμμές με εννέα πλοία έρχονται πρώτες στη μεταφορά Ι.Χ. αυτοκινήτων, αφού κατέχουν το 30,4% της κίνησης. Επίσης, διακίνησαν το 24,1% των επιβατών και το 20,7% των φορτηγών αυτοκινήτων. Η Blue Star Ferries με επτά πλοία κατέχει το 15,5% της κίνησης των επιβατών, το 17,99% των φορτηγών και το 15,5% των Ι.Χ. αυτοκινήτων.

Η ANEK με πέντε πλοία -τώρα διαθέτει έξι- διακίνησε το 11,6% των επιβατών, το 16,5% των φορτηγών και το 13,3% των Ι.Χ. αυτοκινήτων.

Τέλος, οι διάφοροι με 20 πλοία κατέχουν το 22% των επιβατών, το 20% των φορτηγών αυτοκινήτων και το 19% των Ι.Χ. αυτοκινήτων.

Το «Προσωπικό του Λιμενικού Σώματος και άλλες διατάξεις»



Ο

νέος νόμος «Προσωπικό του Λιμενικού Σώματος και άλλες διατάξεις» ρυθμίζει ένα πλήθος θεμάτων που αφορούν τα της ένταξης στις τάξεις του Λιμενικού Σώματος, της προαγωγής και της αποστρατείας του προσωπικού. Πολλά θέματα μέχρι την έκδοση του νέου νόμου ρυθμιζόνταν διαφορετικά από τις ισχύουσες διατάξεις ενώ άλλες διατάξεις του νέου νόμου καλύπτουν κενά που στην πορεία εφαρμογής τους επισημάνθηκαν η ανάγκη της νομοθετικής ρύθμισης. Με άλλα λόγια, ο νόμος αυτός είναι ένας «τακτοποιητικός» για τα του οίκου των Λιμενικών νόμος.

Και ακόμη περισσότερο, δίνει την εντύπωση ενός νόμου που περνά μία αντίληψη ξεκαθαρίσματος εσωτερικών λογαριασμών, αφού ανέτρεψε την υφιστάμενη ρύθμιση που προέβλεπε το 40% των εισακτέων στη Σχολή Δοκίμων Σημαιοφόρων να προέρχεται από αποφοίτους της Ακαδημίας Ε.Ν. και το μείωσε στο 20%. Και δημιουργούνται βεβαίως ερωτήματα όταν προ 70 ετών το ποσοστό των εισαγομένων προελεύσεως Ε.Ν. ήταν 25%, σήμερα με τις τεράστιες ευθύνες που έχει επιβληθεί στο Σώμα, στις επιθεωρήσεις και την αξιοποίηση των πλοίων, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, την έρευνα και τη διάσωση στη θάλασσα, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, τη φύλαξη των θαλασσίων συνόρων, τους λαθρομετανάστες

και σε ό,τι έχει σχέση με την επιχειρησιακή παρουσία στη θάλασσα αλλά και με θέματα εσωτερικών κανονισμών λειτουργίας των πλοίων καθώς και τη ναυτική εκπαίδευση, το ποσοστό αυτό να μειώνεται στο 20%. Πρόκειται για παράλογη και θα μπορούσε να χαρακτηριστεί μάλλον εχθρική ρύθμιση εις βάρος ολοκλήρου της ναυτικής οικογένειας, για την οποία την ευθύνη δεν φέρει ο υπουργός Ε.Ν. Χρήστος Παπουτσής αλλά το ίδιο το Σώμα με τις μικρότητές του. Είναι λοιπόν το φαινόμενο, η σχέση του Σώματος με τη θάλασσα, τη ναυτικότητα, τη ναυτική του παρουσία αλλά και το ουσιαστικό, επαγγελματικό και ηθικό δικαίωμά του να φέρει ναυτική στολή, και όχι αλλήλου χρώματος, μειώνεται στο απειληστικό φτωχό ποσοστό

Πρόκειται για παράλογη
και θα μπορούσε να χαρακτηριστεί
μόλλον εχθρική ρύθμιση
εις βάρος ολοκλήρου
της ναυτικής οικογένειας,
για την οποία την ευθύνη
δεν φέρει ο υπουργός Ε.Ν.
Χρήστος Παπουτσής

του 20% της δημόσιας εικόνας του. Είναι βέβαιον ότι ο υπουργός Χρήστος Παπουτσής θα θελήσει να αποκαταστήσει τα πράγματα. Αλλά ακόμα βέβαιο είναι ότι και το όραμα του κυρίου υπουργού για ίδρυση Ακαδημίας του Λιμενικού Σώματος, όπως ο ίδιος είχε εξαγγείλει, δεν καρποφόρησε γιατί το ίδιο το Σώμα δεν τη δέχεται ως φυτώριο των αξιωματικών του Σώματος αυτού, που καλείται να υπηρετήσει ισόρροπα και τη ναυτιλία αλλά και την κοινωνία στη νέα χιλιετία. Η απειληστικά ασθενής διάταξη της παραγράφου 3 του άρθρου 6 για μελλοντική ίδρυσή της με Προεδρικό Διάταγμα δείχνει και την ελλειμματική βούληση του ίδιου του Σώματος να δημιουργήσει στέρεες δομές στο χώρο των αρμοδιοτήτων του.



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

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

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

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

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



D. KORONAKIS S.A.

ΜΥΑ: Η «μυώδης»



Η παροχή βοήθειας σε κινδυνεύοντα άτομα και πλοία στη θάλασσα αποτελεί ένα έργο που μόνο λίγοι, ειδικά εκπαιδευμένοι και ψυχικά δυνατοί, μπορούν να ολοκληρώσουν με επιτυχία. Το καλοκαίρι του 2000 η ελληνική κοινή γνώμη γνώρισε από κοντά τις δραστηριότητες των αξιωματικών του Λιμενικού Σώματος που έχουν ως αποστολή τους τη διενέργεια ειδικών, εξαιρετικά δύσκολων επιχειρήσεων στον ελληνικό θαλάσσιο χώρο.

task force του Λ.Σ.

Του Ηλία Μπίσια



Στιγμιότυπο από
την εκπαίδευση
Πιμενοφιλάκων
στο Σχοδείο
Ειδικών Αποστολών
Λ.Σ., (ΣΕΑΛΣ)
από αξιωματικούς
της ΜΥΑ.

Το ναυάγιο του «Εξπρές Σαμίνα» και η αντιμετώπιση του Τσέχου τρομοκράτη ανοιχτά του Ναυπλίου, το καλοκαίρι του 2000, υποστηρίχθηκαν από τη Μονάδα Υποβρύχιων Αποστολών με περίσσιο ψυχικό σθένος και επιχειρησιακή επάρκεια.

Η Μονάδα Υποβρύχιων Αποστολών, κοντά στο Ελληνικό, εκπαιδεύεται καθημερινά για να αντιμετωπίσει τις «δύσκολες ώρες» της ελληνικής ναυτιλίας, τέτοιες ώρες που συνήθως το ανθρώπινο δράμα παραλύει τις σκέψεις και τις ενέργειες του κάθε απλού πολίτη. Ο διοικητής της ΜΥΑ, πλοίαρχος Γιώργος Κολιτσόπουλος, μας παρουσιάζει το έργο της Μονάδας του και πιστεύει ότι η ηγεσία του ΥΕΝ θα υποστηρίξει πάντα, τόσο διοικητικά όσο και οικονομικά, το δύσκολο έργο που πρέπει καθημερινά να φέρει σε πέρας.

Αξίζει μάλιστα επαινέσει η σημαντική βοήθεια ορισμένων επιφανών Ελλήνων εφοπλιστών, οι οποίοι έχουν υποστηρίξει, με διάφορες μορφές, το έργο της Μονάδας αυτής.

Η διεύθυνση των «Ν.Χ.» θεωρεί απαραίτητη την άμεση υποστήριξη όλων αυτών των Ειδικών Υπηρεσιών (από τους αρμόδιους φορείς και εμπλεκόμενους) οι οποίες καθημερινά έχουν ως στόχο τη διάσωση των ανθρώπινων ζωών, την προστασία της δημόσιας τάξης και τον έλεγχο της ασφάλειας της χώρας.

Ο διοικητής
της ΜΥΑ
πλοίαρχος Α.Σ.
Γ. Κολιτσόπουλος



Ποιο είναι το σημερινό έργο και η αποστολή της Μονάδας σας;

Αρμοδιότητες - Αποστολές

1. Η διενέργεια ειδικών επιχειρήσεων προς προστασία της δημόσιας τάξης και ασφάλειας της χώρας:

α. Στο θαλάσσιο, υποθαλάσσιο, χερσαίο, εμπορικά πλοία και πλωτά ναυπηγήματα εν γένει και λοιπούς χώρους αρμοδιότητας Α.Σ.

β. Εκτός των χώρων αρμοδιότητας Α.Σ. κατόπιν εκδόσεως ειδικών διαταγών και όταν τούτο ζητηθεί από άλλες κρατικές υπηρεσίες ή αρχές.

2. Αντιμετώπιση των κινδύνων από κάθε είδους εκρηκτικούς μηχανισμούς και βομβιστικές απειλές, εφόσον λαμβάνουν χώρα στους χώρους αρμοδιότητας Α.Σ., που αναφέρονται στην παράγραφο 1α.

3. Παροχή βοήθειας σε κινδυνεύοντα πρόσωπα και πλοία στη θάλασσα.

4. Παντός είδους υποθαλάσσια δραστηριότητα.

5. Λήψη μέτρων ασφαλείας υψηλών προσώπων και επισήμων Ελλήνων και ξένων που διακινούνται ή κοιμούνται στις ελληνικές ακτές και θάλασσες.

6. Χρηματοποστολές.

7. Συνδρομές σε άλλες αποστολές του ΥΕΝ και των λιμενικών αρχών της χώρας, σε εκτέλεση ειδικών διαταγών του Α/Λ.Σ.

8. Υποβοήθηση του έργου των ανακριτικών και εισαγγελικών αρχών με τη διενέργεια υποθαλάσσιας έρευνας, αυτοψίας, πραγματογνωμοσύνης.

9. Παροχή κάθε δυνατής συνδρομής στις

Ένοπλες Δυνάμεις, Σώματα Ασφαλείας και Κρατικές Υπηρεσίες ύστερα από ειδικές διαταγές του Α/Λ.Σ.

10. Συμμετοχή σε ειδικές επιχειρήσεις δίωξης ναρκωτικών, λαθρομεταναστών, αρχαϊοκαπηλίας, παράνομης διακίνησης απαγορευμένων ειδών ως και προστασία των θαλάσσιων και υποθαλάσσιων πλουτοπαραγωγικών πηγών του κράτους.

11. Λήψη των ενδεδειγμένων προληπτικών και κατασταθμικών μέτρων προς αποτροπή έκνομης ή τρομοκρατικής ενέργειας στους χώρους αρμοδιότητας Α.Σ.

12. Εκτέλεση υποθαλάσσιων ελέγχων και εργασιών σε πλωτά μέσα του Α.Σ.

13. Η ΜΥΑ/Λ.Σ. συνεργάζεται με τις αντίστοιχες Ειδικές Μονάδες και τμήματα των Ενόπλων Δυνάμεων και της ΕΛ.ΑΣ. σε θέματα εκπαίδευσης, οργάνωσης, εξοπλισμού και επιχειρήσεων.

14. Η παροχή διά του σχολείου ειδικών αποστολών βασικής εκπαίδευσης και γνώσεων στο προσωπικό του Α.Σ., αλλήλ και άλλων φορέων σε θέματα ναυτικής ασφάλειας και τάξης.

15. Η διάθεση ανδρών της Μονάδας Υποβρύχιων Αποστολών για εργασίες ή επιχειρήσεις πέραν των αναφερομένων στο παρόν άρθρο είναι δυνατή μόνο με απόφαση του υπουργού στο πλαίσιο των καθηκόντων τους.

Ποιες είναι οι κυριότερες δυσκολίες που αντιμετωπίζετε κατά την εκτέλεση των καθηκόντων σας;

Η λειτουργία μιας ειδικής και επίθεκτης



Αξιωματικοί της ΜΥΑ περιπολούν τις ελληνικές βραχονησίδες κοντά στα Ίμια κατά την ελληνο-τουρκική κρίση. Στο μέσον της φωτογραφίας διακρίνεται ο υποπλοίαρχος του Λ.Σ. Ι. Παπαδάκης, επικεφαλής ομάδας συνεχούς περιπολίας, 25 βατραχανθρώπων. Ο Ι. Παπαδάκης, επίσης ήταν επικεφαλής της ομάδας έρευνας και απεγκλωβισμού στο τραγικό ναυάγιο του «Εξηρές Σαμίνα».

μονάδας σαν τη ΜΥΑ, αλλά και η διοίκηση της παρουσιάζουν κάποιες «διατερότητες» που δεν συναντώνται σε άλλες υπηρεσίες. Ο διοικητής οφείλει και πρέπει να διατηρεί σε πολύ υψηλό επίπεδο το ηθικό των ανδρών, το επίπεδο εκπαίδευσής τους, την επιχειρησιακή τους επάρκεια και κυρίως το «δέσιμο» και το ομαδικό πνεύμα της Μονάδας. Το μυστικό της επιτυχίας είναι ότι σε κάθε επιχείρηση τα μέλη της ομάδας πρέπει να δρουν σαν ένα άτομο.

Πόσο άμεση και ουσιαστική είναι η υποστήριξη -διοικητική, οικονομική κλπ.- που σας παρέχεται από το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και από την ηγεσία του Λιμενικού Σώματος; Η υποστήριξη θεωρείται επαρκής από τους αξιωματικούς της Μονάδας σας;

Η υποστήριξη από πλευράς υπηρεσιών ΥΕΝ είναι ικανοποιητική, χρήζει όμως (σε ορισμένους τομείς) βελτιώσεως. Θα πρέπει να γίνει κατανοητό από όλους ότι η ΜΥΑ είναι μονάδα «ταχείας αντίδρασης» και ότι οι επιχειρήσεις της «παίζουν με το χρόνο». Καυστέρηση σημαίνει αποτυχία με ό,τι αυτό συνεπάγεται. Άρα, η ΜΥΑ θα πρέπει να αντιμετωπίζεται από τις υπηρεσίες του ΥΕΝ σαν «άμεσος προτεραιότητας».

Σε σύγκριση με τις αντίστοιχες υπηρεσίες του εξωτερικού, η Μονάδα σας σε ποια κατάσταση βρίσκεται;

Από πλευράς έμπειρου υλικού δεν έχουμε να ζητήσουμε τίποτα σε σχέση με τις αντίστοιχες ξένες μονάδες. Όταν δε, ολοκληρωθεί (εντός έτους περίπου) το ήδη εγκεκριμένο πρόγραμμα εξοπλισμού της, η αποπεράτωση των νέων σύγχρονων εγκαταστάσεών της και η νέα της οργάνωση, η ΜΥΑ θα αποτελέσει μια από τις καλύτερες στην κατηγορία της μονά-

δες στον κόσμο. Για τα παραπάνω προγράμματα οι βατραχανθρώποι της Μονάδας εκφράζουμε την ευγνωμοσύνη μας στον υπουργό μας Χρ. Παπουτσή και στη στρατιωτική μας ηγεσία.

Η Μονάδα Υποβρύχιων Αποστολών του Λιμενικού Σώματος, είναι επαρκώς εκπαιδευμένη και στελεχωμένη για να ανταπεξέλθει ικανοποιητικά σε καταστάσεις εκτάκτου ανάγκης όπως του τραγικού ναυαγίου του «Εξηρές Σαμίνα»;

Όπως ανέφερα και προηγουμένως το προσωπικό της Μονάδας είναι άριστο ποιοτικά, η δε εκπαίδευσή του πολύ υψηλή. Για να τεθεί κάποιος σε επιχειρησιακή ενέργεια θα πρέπει πρώτα να εκπαιδευθεί με επιτυχία στα παρακάτω σχολεία:

- α. Σχολείο υποβρύχιου καταστροφής της ΜΥΚ/Π.Ν.
- β. Σχολείο Ειδικών Αποστολών του Λ.Σ.

γ. Σχολείο Αλεξιπτωτιστών του Ε.Σ.
δ. Σχολείο Ανορθόδοξου Πολέμου του Ε.Σ.
Επίσης υπάρχουν άνδρες εκπαιδευμένοι πυροτεχνουργοί, χειριστές ταχύπλων σκαφών κλπ.
Μέχρι σήμερα η Μονάδα έχει αποδείξει ότι μπορεί να ανταποκρίνεται με επιτυχία σε σοβαρές καταστάσεις όπως η καταστολή της πρόσφατης ηλαιοπειρατείας στο Ε/Γ-Τ/Ρ «Ερωτώ». Θα ήθελα εδώ να τονίσω ότι η ΜΥΑ αποτελεί «σημαντικό» όπλο για την ηγεσία του ΥΕΝ και του Λ.Σ. για την προστασία και ασφάλεια των θαλασσών μας και της μεγάλης ελληνικής ναυτιλίας μας.

Ποια εφόδια και ικανότητες -σωματικές, πνευματικές κ.ά.- κρίνονται απαραίτητες για την κατάταξη νέων στη Μονάδα σας; Ποιες είναι οι προοπτικές υποστήριξης και εξέλιξής τους;

Το προσωπικό της ΜΥΑ αποτελείται από αξιωματικούς, υπαξιωματικούς και λιμενοφύλακες, οι οποίοι είναι όλοι εθελοντές. Για να επιλεγεί κάποιος θα πρέπει να είναι υγιής και να διακρίνεται για την ψυχική και σωματική του αντοχή. Ακόμη πρέπει να διαθέτει οξυδέρκεια και ομαδικό πνεύμα. Όλα αυτά είναι απαραίτητα για την εκπαίδευσή του στα σχολεία που σας προανέφερα. Ακόμη πρέπει να διακρίνεται για το ήθος του και την πίστη του σε ορισμένα ιδανικά.

Η εξέλιξη του προσωπικού της ΜΥΑ κατά κατηγορία είναι ίδια με του υπόλοιπου προσωπικού του Λ.Σ.

Τελειώνοντας, κ. Μπίσια, θα ήθελα να σας ευχαριστήσω για την παρουσίαση της Μονάδας μας. Πιστεύω ότι με την παρουσίαση αυτή η ΜΥΑ θα γίνει ευρύτερα γνωστή στη «ναυτική μας οικογένεια» με ό,τι αυτό συνεπάγεται.

Ο διοικητής της ΜΥΑ παραλαμβάνει ειδικό βραβείο για την επιτυχή αποστολή της Μονάδας του κατά την επέμβαση εναντίον του Τσέχου απαγωγού ανοιχτά του Ναυπλίου το καλοκαίρι του 2000. Αξίζει να σημειώσουμε ότι η Μονάδα αγωνίστηκε πλήρως για την αποστολή της στο «Εξηρές Σαμίνα», τόσο από τους αρμόδιους φορείς και τα ΜΜΕ, όσο και από την ηλιοκτέλεια εταιρεία.





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

YOUR LEADING GREEK AGENTS

EQUIPMENT FOR NEWBUILDINGS

RETROFIT EQUIPMENT

SERVICE & TECHNICAL SUPPORT

SPARE PARTS

PROVISIONS & STORES

SHIPYARDS

FRANMAN LTD
220 SYNGROU AVENUE, ATHENS 176 72, GREECE
TEL.: +30-1-095 32 350, FAX: +30-1-095 32 355,
TLX: 21.40.92 FRAN GR,
e-mail: info@franman.gr <http://www.franman.gr>

ISO 9002 CERTIFIED BY ABS (RAB) AND DNV (RvA)

ADV0101 04.01

Πριν από 40 χρόνια.
Ο τότε πρόεδρος της ΕΡΕ
και πρωθυπουργός Κωνσταντίνος
Καραμανλής με τη Μαριάνθη Σίμου,
αδελφή του Έλληνα εφοπλιστή και
ευεργέτη Ευγένιου Ευγενίδη, στην είσοδο
του υπό κατασκευήν Πλανητάριου.
Μαζί τους στη φωτογραφία μέλη του
υπουργικού συμβουλίου, δημοσιογράφοι
και ναυτιλιακοί παράγοντες.
Ένα μεγάλο και μοναδικό έργο,
με τη συνεισφορά ενός σημαντικού
εκπροσώπου της ελληνικής ναυτιλίας.



Το στιγμιότυπο είναι από εκδήλωση που έλαβε χώρα πριν από
μισό αιώνα περίπου.

Στις 6 Απριλίου του 1952. Εγκαινιάζεται ένα μεγάλο αλιευτικό σκάφος,
το οποίο άφησε ιστορία στον κλάδο του, το «Ευρυδίκη». Τα εγκαίνια
έγιναν εν όψει της εξόρμησής του στον Ατλαντικό και το γεγονός ήταν
πολύ σημαντικό για την εποχή εκείνη, με αποτέλεσμα να συρρεύσει στην
εκδήλωση η αφρόκρεμα του τότε ναυτιλιακού κόσμου του Πειραιά.

Αρχές Δεκεμβρίου του 1976.

Ο αείμνηστος Αντώνης
Χανδρής επανεκλέγεται
πρόεδρος της Ένωσης
Ελλήνων Εφοπλιστών.
Μαζί του στη φωτογραφία
τα μέλη του τότε Δ.Σ. της
ΕΕΕ. Από αριστερά οι
Γιώργος Παπαλιός, Κώστας
Καρράς, Γιώργος Λαναράς,
Γιώργος Βαρθολομιανός,
Σταύρος Νταϊφάς, Μένης
Καραγεώργης (μετέπειτα
πρόεδρος της ένωσης)
Αντώνης Χανδρής, Νότης
Παναγιωτόπουλος,
Στάθης Γουρδομιχάλης
και Νίκος Νομικός.





Δεκαετία του '50.

Μικρά παιδιά ορφανοτροφείου
έτοιμα να μεταβούν στην Αγγλία,
όπου επρόκειτο να φιλοξενηθούν
από τη βρετανική κυβέρνηση.
Η μετάβασή τους θα γινόταν
με το υπερωκεάνειο «Κορινθία»,
του οποίου εικονίζεται η πρύμνη.

Κοντά σαράντα χρόνια χωρίζουν
το γεγονός που αποτυπώνει
η φωτογραφία αυτή από το σήμερα.

Τα Ναυπηγεία του Περάματος
έχουν αρχίσει να αναπτύσσονται και το ένα
μετά το άλλο τα ανοικτά φερμιπότης εποχής
εκείνης κατελκύονται.

Το στιγμιότυπο είναι από την κατέλκυση του
οχηματαγωγού «Regium».



Βρισκόμαστε στο 1966.

Ο τότε υπουργός Μαυριδόγλου παραχωρεί
συνέντευξη Τύπου στους δημοσιογράφους.
Δίπλα του διακρίνεται ο αρχηγός του Λιμενικού
Σώματος, την εποχή εκείνη, ναύαρχος Νίκος
Σταμπολής, εξαιρετικός γνώστης των
προβλημάτων της ακτοπλοΐας,
με εντυπωσιακές μελέτες για την αντιμετώπιση
των προβλημάτων της και για τον
τρόπο οργάνωσής της.

Πριν από 72 χρόνια

Ιούλιος 1929

Τα φερόμενα στον κατάλογο του Λόυδ ως υπάρχοντα τον Ιούνιο του 1929 εμπορικά πλοία (άνω των 100 κ.ο.χ.) ανέρχονται σε 32.482 συνολικής χωρητικότητας 68.074.312 τόνων. Από αυτά τα 15.486 πλοία (42.116.071 τόνοι) έχουν επιθεωρηθεί και έχουν πάρει κλάση του Λόυδ. Εξάλλου όλα τα ανωτέρω πλοία έχουν ναυπηγηθεί υπό την επίβλεψη του παγκόσμιας φήμης ανωτέρω Οργανισμού. Έναντι του προηγούμενου έτους η αύξηση της παγκόσμιας χωρητικότητας ανήλθε σε 1.119.653 τόνους. Οι χώρες που εμφάνισαν τη μεγαλύτερη αύξηση είναι κατά σειρά η Γερμανία, η Μ. Βρετανία-Ιρλανδία και η Νορβηγία, ενώ σημαντική ελάττωση παρουσίασαν οι Η.Π.Α. και η Ιταλία.

- Κατά το τελευταίο εξάμηνο η ελληνική σημαία είχε σαν κύρια γραμμή εργασιών τη Νότια Αμερική, όπου μετέφερε κάρβουνο από Αγγλία και Β. Ευρώπη, επιστρέφοντας με φορτία σιτηρών. Αυτό εξηγεί το γεγονός ότι τα τελευταία χρόνια τα αγοραζόμενα ελληνικά πλοία είναι όλα μεγάλα, δηλαδή χωρητικότητας φορτίου άνω των 6 ή και 7 χιλιάδων τόνων, ενώ τα ναυπηγούμενα για λογαριασμό Ελλήνων πλοιοκτητών είναι μεταξύ 7 και 7,5 χιλιάδων τόνων. Η μεγιστοποίηση αυτή θεωρείται λογική και αναγκαία, γιατί η γραμμή της Νότιας Αμερικής, λόγω της μεγάλης απόστασης και των υψηλών εξόδων κίνησης και φορτοεκφορτώσεως, δεν μπορεί να αφήσει αξιόλογο κέρδος παρά μόνο σε μεγάλα πλοία.

- Οι αυξομειώσεις των τιμών των ναύλων είναι φυσικό να επηρεάζουν αναλόγως και τις τιμές των ατμοπλοίων. Σήμερα η τιμή νεότευκτου και έτοιμου προς παράδοση φορτηγού ατμοπλοίου χωρητικότητας 7.500 τ. DW κυμαίνεται μεταξύ 60 και 62 χιλιάδων λιρών Αγγλίας. Η τιμή αυτή που αναφέρεται ως παράδειγμα αφορά πλοίο κοινού τύπου χωρίς έξτρα. Αν ζητηθεί από το ναυπηγείο η οποιαδήποτε βελτίωση των τεχνικών όρων ναυπήγησης, η ανωτέρω ενδεικτική τιμή είναι βέβαιο ότι θα αυξηθεί ανάλογα με τα έξτρα που θα ζητηθούν.

- Οι λιμνές της Σύρου, φυσικός κυρίως λιμνών, προφυλάσσεται ανατολικά με κυματοθραύστη μήκους 370 μέτρων, στο ακρομύλιο του οποίου είναι εγκαταστημένος πράσινος φανός σταθερού φωτός. Τα ακτοπλοϊκά ατμοπλοία πρυμνοδετούν στο βόρειο τμήμα του λιμένος ενώ τα φορτηγά που φθάνουν για ανθράκευση πρυμνοδετούν στο δυτικό τμήμα. Στη Σύρο υπάρχει πάντα επαρκής αριθμός ναυτεργατών προς ναυτολόγηση. Επίσης,

υπάρχουν και διπλωματούχοι πλοίαρχοι και μηχανικοί. Δηλαδή κάθε πλοίο που φθάνει στη Σύρο μπορεί εύκολα να καταρτίσει το πλήρωμά του, αλλά και να εφοδιασθεί ανέτως σε καύσιμα και τρόφιμα. Επίσης, και το σπουδαιότερο, μπορεί να εκτελέσει κάθε είδους επισκευές χάρη στα 4 ναυπηγεία και μηχανουργεία που λειτουργούν στη νήσο.

- Το α/π «Copenhagen», 4.540 κ.ο.χ. 7.600 τ. DW, ναυπηγήσεως 1910, αγοράστηκε από τον κ. Βασ. Σ. Ροσόλυμο αντί 26.250 Λ.Α.

- Το α/π «Stoma», 3.748 κ.ο.χ., 6.390 τ. DW, ναυπηγήσεως 1910, αγοράστηκε από Έλληνες εφοπλιστές αντί 23.750 Λ.Α.

- Το α/π «Ryde», 6.000 τ. DW, ναυπηγήσεως 1907, αγοράστηκε από τον κ. Αχιλλέα Μάντακα αντί 20.400 Λ.Α.

- Το α/π «Ingleby», 3.815 κ.ο.χ. 6.110 τ. DW, ναυπηγήσεως 1907, αγοράστηκε από Έλληνες εφοπλιστές αντί 2.600 Λ.Α.

Εξάλλου τον ίδιο μήνα σημειώθηκαν οι ακόλουθες πωλήσεις ελληνικών πλοίων: 1) Το α/π «Κύδαρις», 2.246 κ.ο.χ. ναυπηγήσεως 1888, πωλήθηκε σε Ιταλούς για διάλυση αντί 2.600 Λ.Α. και 2) Το α/π «Σπάρτη», 967 κ.ο.χ. ναυπηγήσεως 1883, πωλήθηκε σε Τούρκους εφοπλιστές αντί 4.650 Λ.Α.

- Μεταξύ των 31 ναυλωθέντων ελληνικών φορτηγών πλοίων το μήνα Ιούλιο είναι και τα κάτωθι:

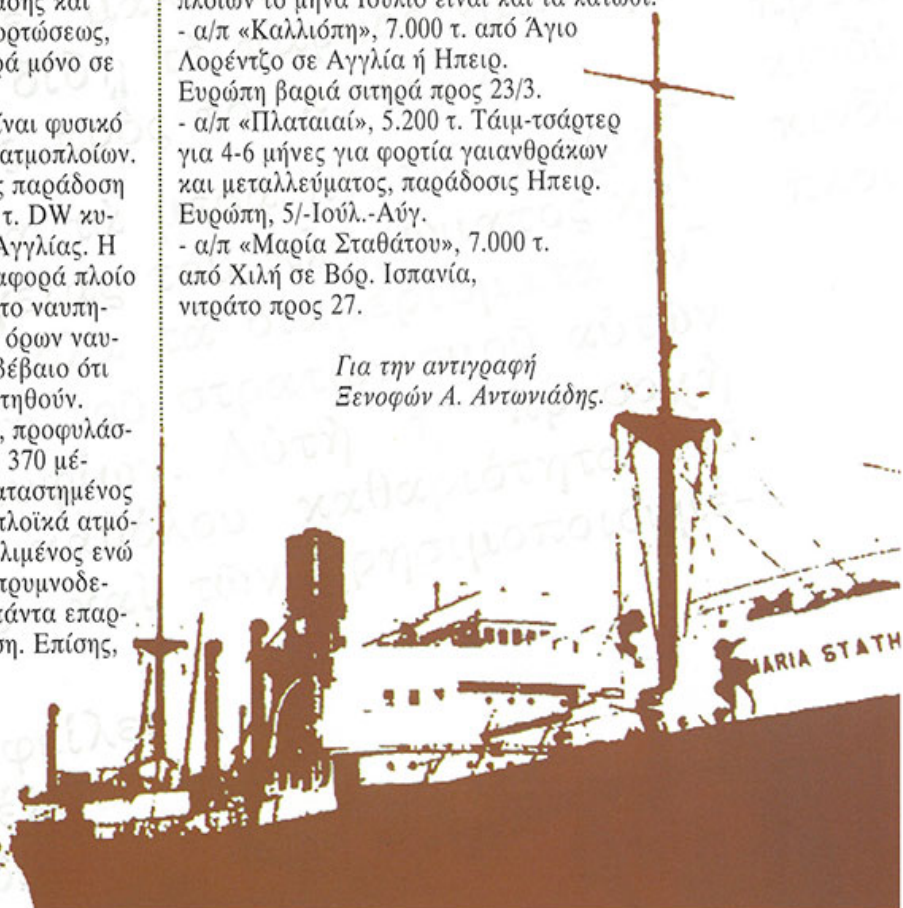
- α/π «Καλλιόπη», 7.000 τ. από Άγιο Λορέντζο σε Αγγλία ή Ηπειρ.

Ευρώπη βαριά σιτηρά προς 23/3.

- α/π «Πλαταιαί», 5.200 τ. Τάιμ-τάρτετ για 4-6 μήνες για φορτία γαιανθράκων και μεταλλεύματος, παράδοσις Ηπειρ. Ευρώπη, 5/-Ιουλ.-Αύγ.

- α/π «Μαρία Σταθάτου», 7.000 τ. από Χιλή σε Βόρ. Ισπανία, νιτρότο προς 27.

Για την αντιγραφή
Ξενοφών Α. Αντωνιάδης.



Safety Pays!

Germanischer Lloyd is your partner for safety and quality in shipping and shipbuilding. Our specialists support you with state-of-the-art-methods, starting at the design stage of your ship. Our rules and guidelines for ship's classification are regarded as recognised rules of technology and find worldwide application.

With an international network of over 400 branches and offices, we're there to help you in more than 120 countries. Protecting people, preserving the environment, securing investments – that's what we are working for.

We're competent, unbiased and independent.

Division Mediterranean / Middle East / Black Sea / Africa
Germanischer Lloyd Hellas Survey E.P.E
85, Akti Miaouli • GR - 18538 Piraeus / Greece
Phone [+30 (0) 1-429 03 73 / 459 / 470]
Fax [+30 (0) 1-429 03 73]

Head Office Hamburg • Vorsetzen 32 • D-20459 Hamburg
Phone [+49 (0) 40 3 61 49-0] Fax [+49 (0) 40 3 61 49-200]
E-mail [headoffice@germanlloyd.org]

www.germanlloyd.org



Germanischer Lloyd

ADVANCED SHIP TECHNOLOGY

Αυξήθηκε ο στόλος και τον Ιούνιο

Το ελληνικό νηολόγιο σημείωσε αύξηση και τον Ιούνιο με βάση στοιχεία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Η δύναμη του ελληνικού στόλου θα μπορούσε να ήταν ακόμα μεγαλύτερη αν είχαν ληφθεί εδώ και μήνες όλα εκείνα τα μέτρα υπέρ της ανταγωνιστικότητας της ποντοπόρου ναυτιλίας. Στο εθνικό νηολόγιο είναι εγγεγραμμένα περίπου 700 πλοία, ενώ υπό ελληνική διαχείριση βρίσκονται περισσότερα από 3.500 πλοία, άνω των 3.000 κόρων. Από την αρχή του 2001 έως και το τέλος Ιουνίου έχουν υψώσει την ελληνική σημαία 75 πλοία και την έχουν υποστείξει 41. Τον Ιούνιο εγγεγράφησαν στο ελληνικό νηολόγιο 13 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 298.525 κόρων και διεγράφησαν 10 πλοία χωρητικότητας 127.335 κόρων.

Εκτός από τη δύναμη των 3 πλοίων ο στόλος αυξήθηκε και κατά 171.190 κόρους. Τον προηγούμενο μήνα, το Μάιο, ύψωσαν την ελληνική σημαία 14 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 552.441 κόρων και την υπέστειξαν 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 τον Ιούνιο ξεχωρίζουν τα νεότευκτα φορτηγά «Αθήκων» και «Αι Γιώργης» και το δεξαμενόπλοιο «Γεώργιος Σ.».

Τα πλοία που διεγράφησαν από το νηολόγιο προτίμησαν σημαίες όπως της Λιβερίας, της Μάλτας και του Παναμά. Ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων που εγγεγράφησαν στο νηολόγιο τον Ιούνιο είναι τα 4 έτη και όσων διεγράφησαν τα 27 έτη.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΦΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΚΟΧ ΜΗΝΟΣ ΙΟΥΝΙΟΥ 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	ΠΡΙΒΙΛΕΤΖ	Ν.Π.10880	1995	Δ/Ε	ΑΙΓΙΑΛΗ	Ν. Π. 10881	1987
Δ/Ε	ΑΙΓΙΝΑ	Ν.Π.10886	1974	Δ/Ε	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ.	Ν. Π. 10885	2001
Δ/Ε	ΣΛΟΠΣ 8	Ν.Π.10887	1971	Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ	ΑΙ ΓΙΩΡΓΗΣ	Ν. Π. 10892	2000
Ε/Γ-Τ/Ρ	ΑΡΖΟΥΝΑ	Ν.Π.10888	1968	Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ	ΑΛΚΥΩΝ	Ν. Χίου 396	2001
Φ/Γ	ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Σ.	Ν.Π.10889	1978				
Φ/Γ	ΜΑΓΔΑΛΙΝΗ (πρώην ΝΤΟΜΝΑ ΜΑΡΙΑ)	Ν.Π.10890	1965				
Ε/Γ-Ο/Γ	ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΣΤΑΡ	Ν.Π.10681	2001				
Ε/Γ-Τ/Ρ	ΑΙΝΟΣ	Ν.Π.10772	2001				
Τ/Ρ	ΡΑΨΟΝΤΗ (πρώην ΝΑΥΠΗΓΗΜΑ Νο 228)	Ν.Π.9631	2001				
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 9 - ΚΟΧ: 5.200 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 17 ΕΤΗ				ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 4 - ΚΟΧ: 293.325 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 4 ΕΤΗ			

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ					ΑΡΘΡΟΥ 13 - ΝΔ 2687/53				
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ
Δ/Ε	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	Ν.Π. 9904	1963	ΠΑ (ΟΡΘΑΝΙΑ)	Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ	ΚΥΜΑ	Ν.Π. 6811	1978	ΠΑ (ΜΑΛΤΑ)
Ε/Γ-Ο/Γ	ΕΓΝΑΤΙΑ	Ν.Π. 1760	1960	ΠΑ (ΛΙΒΕΡΙΑ)	Ε/Γ	ΕΤΖΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	Ν.Π. 10711	1950	ΑΣ (ΠΑΝΑΜΑ)
Φ/Γ-Ο/Γ	ΣΠΥΡΟΣ	Ν. Κέρκ. 243	1965	ΠΑ (ΙΤΑΛΙΑ)	Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ	ΜΑΡΙΑΝΑ	Ν.Π. 9605	1977	ΠΑ (ΛΙΒΕΡΙΑ)
Ε/Γ-Τ/Ρ	ΔΗΜΗΤΡΑΚ	Ν.Π. 9776	1966	ΔΙΑΛΥΣΗ	Φ/Γ	ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	Ν.Π. 7059	1978	ΠΑ (ΛΙΒΕΡΙΑ)
					Φ/Γ-ΕΜΠΤ	ΓΟΥΣΤΙΜΕΝΤ II	Ν.Π. 9329	1978	ΑΣ (ΛΙΒΕΡΙΑΣ)
					Δ/Ε	ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ	Ν.Π. 8718	1983	ΠΑ (ΜΑΛΤΑ)
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 4 - ΚΟΧ: 7.868 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 37 ΕΤΗ					ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 6 - ΚΟΧ: 119.467 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 27 ΕΤΗ				

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Τα πιο πάνω στοιχεία δίδονται σύμφωνα με τις μέχρι 02.07.2001 αναφορές των Λιμενικών Αρχών που τηρούν νηολόγιο.

ΝΗΟΛΟΓΗΣΕΙΣ ΣΗΜΑΤΟΛΟΓΗΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ 100 ΚΟΧ ΚΑΙ ΑΝΩ

REGISTRATIONS OF VESSELS OVER 100 GRT HAVING AN INTERNATIONAL CALL SIGN

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SWLB 7/5/01	ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΛ OCEAN EAGLE	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.866	ΜΕΚ(1) 14.900 BHP	2001	39.973	25.838	USD 22.413.896	INDEPENDENCE SHIPPING AND INVESTMENT LIMITED (LIBERIA) Αντίκλ.: ATLANTIC BULK CARRIERS LIMITED τηλ.: 42.92.070
SWFC 8/5/01	ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ VII SUPERFAST VII	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.867	ΜΕΚ(4) 62.668 BHP	2001	30.285	10.703	DM 198.750.000	ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ ΕΠΤΑ Αντίκλ.: ΚΑΡΥΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ τηλ.: 89.19.000
SX 8963 9/5/01	ΑΛΦΑ ALFA	Ο/Γ YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.868	ΜΕΚ(12) 2x1.575 BHP	2001	668	200	ΕΥΡΩ 23.273.348	ΑΛΦΑ ΠΟΤΙΝΙΚΑΝΩΝ ΕΤ. ΕΚΜΕΤΑΛ. ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ Αντίκλ.: ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ Α. τηλ.: 32.41.943
SVQX 10/5/01	ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ ASTIPALIA	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.869	ΜΕΚ(11) 40.000 BHP	2001	154.250	107.642	USD 69.846.434	ASTIPALIA SHIPPING COMPANY (LIBERIA) Αντίκλ.: AEOLOS MANAGEMENT S.A. τηλ.: 42.83.686
SVEZ 15/5/01	ΑΛΤΣΙ ALTSI	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.871	ΜΕΚ(1) 2.100 HP	1976	1.900	1.060	USD 310.000	ΒΕΝΕΖΑΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ.: ΚΟΥΡΟΥΚΛΗΣ ΑΓΓΕΛΟΣ τηλ.: 41.12.617
SX 9170 15/5/01	ΤΖΕΤ Χ JET X	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.872	ΜΕΚ(11) 750 BHP	1985	410	236	USD 700.000	ΤΖΕΤ ΤΑΝΚ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ.: ΜΑΜΙΔΑΚΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ τηλ.: 42.83.201
SYPF 16/5/01	ΑΝΤΩΝΗΣ ANTONIS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.873	ΜΕΚ(1) 34.650 BHP	2001	160.100	109.604	USD 68.347.990	PARAMOUNT ENTERPRISES INC. (LIBERIA) Αντίκλ.: ΒΑΛΜΑΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ τηλ.: 41.86.276
SX 8928 21/5/01	ΑΤΤΙΚΗ ATTIKI	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.874	ΜΕΚ(1) 1.800 PS	1983	994	524	ΓΙΕΝ ΙΑΠΩΝΙΑΣ 70.000.000	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ.: ΜΟΥΡΑΤΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ τηλ.: 42.25.220
SXTH 21/5/01	ΡΑΒΕΝΝΑ RAVENNA	Φ/Γ-Ο/Γ CARGO FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.875	ΜΕΚ(1) 6.620 KW	1975	7.110	2.133	USD 615.000	NAPLES SHIPPING INC. (LIBERIA) Αντίκλ.: ΤΕΡΙΑΚΙΔΗΣ ΜΙΧΑΗΛ τηλ.: 42.91.400
SX 9176 23/5/01	ΜΙ ΑΛΜΑ MI ALMA	Ε/Γ-Τ/Ρ PASSENGER YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	7.669	ΜΕΚ(12) 660 KW	1976	112	33	ΔΡΧ. 200.000.000	ΜΙΣΤΡΑΛ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΩΝ. ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ.: ΠΙΚΡΙΔΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ τηλ.: 88.83.925
SXEE 24/5/01	ΘΗΡΑ THERA	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.876	ΜΕΚ(1) 16.440 KW	2001	78.845	47.271	USD 44.939.144	LAYHILL SHIPPING CORPORATION (LIBERIA) Αντίκλ.: ΠΕΡΛΟΡΕΝΤΖΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ Φιλελλήνων 5-7, Πειραιάς
SX 9144 24/5/01	ΝΙΤΤΑ ΙΙΙ NITTA III	Ε/Γ-Τ/Ρ PASSENGER YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	7.672	ΜΕΚ(12) 3.916 BHP	1995	131	39	USD 1.650.000	ΚΩΝΤΙ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ Αντίκλ.: ΘΕΟΔΟΣΗΣ ΝΙΚΟΛΕΤΑ τηλ.: 52.35.270
SX 9429 25/5/01	ΝΑΦΟΤΣΙΜΕΝΤ ΙV NAFTOCIMENT IV	Φ/Γ-ΜΕΤ. ΤΣΙΜΕΝΤΟΥ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.877	ΜΕΚ(12) 956 KW	1974	1.446	446	USD 80.000	ΝΑΦΟΤΣΙΜΕΝΤ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ.: ΣΥΚΙΝΙΩΤΗ ΠΗΓΗ τηλ.: 45.32.205
SXCI 29/5/01	ΣΑΜΑΡΙΑ SAMARIA	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.878	ΜΕΚ(11) 14.000 KW	1985	26.959	15.448	USD 12.350.000	STRIKE BUSINESS S.A. (ΠΑΝΑΜΑ) Αντίκλ.: ΠΑΠΑΜΙΧΑΗΛΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ τηλ.: 80.93.091
SVRK 31/5/01	ΠΑΙΝ PINE	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.879	ΜΕΚ(1) 9.044 HP	2000	16.807	7.860	USD 13.821.561	ALMIRANTE COMPANIA ARMADORA S.A. (ΠΑΝΑΜΑ) Αντίκλ.: ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ τηλ.: 94.97.000

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			
SYMV	ΖΑΝΑΝΤΟΥ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10.850	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	28.029	16.731
3/5/01	XANADU	CARGO	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	28.029	16.731
SXLH	ΑΣΤΡΟ ΚΑΣΤΩΡ	Δ/Ξ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10.852	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	153.911	107.642
8/5/01	ASTRO KASTOR	TANKER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	153.911	107.642
SX 8646	ΕΥΒΟΙΑ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10.843	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	1.573	982
22/5/01	EYIA	CARGO	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	1.497	1.121
SVEE	ΜΑΓΙΑ	Δ/Ξ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10.828	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	39.085	19.936
25/5/01	MAYA	TANKER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	39.085	19.936
SUDV	ΙΝΚΑ	Δ/Ξ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10.840	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	39.085	19.936
25/5/01	INCA	TANKER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	39.085	19.936
SZXF	ΑΖΤΕΚ	Δ/Ξ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10.851	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	39.085	19.936
25/5/01	AZTEC	TANKER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	39.085	19.936
SX 8355	ΓΚΟΥΑΠΑ	Ε/Γ-Τ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10.734	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	111	75
28/5/01	GUAPA	PASSENGER YACHT	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	110	6.560
SXWK	ΠΟΛΥΞΕΝΗ Ι	Δ/Ξ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10.693	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	14.716	9.871
29/5/01	POLYXENI I	TANKER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	14.513	9.827

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΕΣ

CHANGES OF NAMES

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 5191	ΣΠΥΡΟΣ Δ	Δ/Ξ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	7.093	MEK(2)	1993	494	374	Μετονομάστηκε σε «ΑΙΓΑΙΟΝ II»
3/5/01	SPIROS D	TANKER	PIRAEUS		2x275=550 BHP				Renamed to «AEGEON II»
SXZY	ΜΑΡΙΑ ΠΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	9.504	MEK (2)	1971	2.227	1.252	Μετονομάστηκε σε «ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ ΣΚΑΙ»
29/5/01	MARIA PA	PASSENGER FERRY BOAT	PIRAEUS		2x3.150=6.300 BHP				Renamed to «SANTORINI SKY»

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΙΝΑΚΑ ΠΡΟΣΩΡΙΝΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΓΓΡΑΦΩΝ

DELETIONS FROM THE PROVISIONAL SHIPPING DOCUMENTS TABLE

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		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SX 8928	ΑΤΤΙΚΗ	Δ/Ξ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10.874	MEK (1)	1983	994	524	Γεν Ιονωνίας	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Ν.959/79
21/5/01	ATTIKI	TANKER	PIRAEUS		1.800 PS				70.000.000	Αντικλ.: ΜΟΥΡΑΤΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ τηλ.: 42.25.220
SX 8963	ΑΛΦΑ	Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10.868	MEK (2)	2001	668	200	ΕΥΡΩ	ΑΛΦΑ ΓΙΩΤΙΝΓΚ ΑΝΩΝ. ΕΤΑΙΡ.
9/5/01	ALFA	YACHT	PIRAEUS		2x1.575 HP				23.273.348	ΕΚΜΕΤΑΛ. ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ Αντικλ.: ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ Α τηλ.: 32.41.943

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

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ
DELETIONS FROM REGISTER BOOKS

Α.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SXJG 3/5/01	ΠΑΞΟΙ PAXI	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.755	ΜΕΚ(1) 8.000 BHP	1978	12.557	7.553	USD 1.000.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SZGC 9/5/01	ZIM ΜΠΡΙΤΑΙΝ ZIM BRITAIN	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.306	ΜΕΚ(1) 12.000 BHP	1978	14.050	5.425	-	Αλλαγή σημαίας Change of flag
SYMM 15/5/01	ΜΣΚ ΓΕΝΟΒΑ MSC GENOVA	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.295	ΜΕΚ(1) 12.000 BHP	1978	16.471	6.895	-	Αλλαγή σημαίας Change of flag
SX 6218 15/5/01	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Δ VASILIOS D	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.519	ΜΕΚ(2) 2x305=610BHP	1972	945	508	USD 100.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SXUF 22/5/01	ΜΣΚ ΒΕΝΙΣ MSC VENICE	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.322	ΜΕΚ(1) 12.000 BHP	1978	16.471	6.895	-	Αλλαγή σημαίας Change of flag
JHNC 22/5/01	ΑΝΕΜΩΝΗ ANEMONE	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	7.303	ΜΕΚ (1) 6.000 BHP	1979	10.274	6.338	USD 117.500	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SYZU 29/5/01	ΑΘΗΝΑΙΣ Π ATHINAISS P	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	5.486	ΜΕΚ (1) 8.000 BHP	1973	13.661	8.636	USD 1.012.680	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SX 4503 29/5/01	ΒΕΡΓΙΝΑ VERGINA	Ρ/Κ TUG	ΘΕΣ/ΝΙΚΗ THES/NIKH	230	ΜΕΚ (1) 3.060 HP	1983	212	63	USD 750.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SWQS 3/5/01	ΜΠΛΟΥ ΓΑΛΑΞΥ BLUE GALAXY	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΠΑΤΡΑ PATRA	43	ΜΕΚ (2) 2x9.400BHP	1972	17.691	6.748	Δοθ. ΗΠΑ 1 και όθρων ποροχών	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SXVQ 3/5/01	ΜΠΛΟΥ ΑΙΛΑΝΤ BLUE ISLAND	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΠΑΤΡΑ PATRA	47	ΜΕΚ (2) 2x9.400BHP	1972	18.858	7.417	Δοθ. ΗΠΑ 1 και όθρων ποροχών	Πώληση σε αλλοδαπούς 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 5324	ΣΥΜΗ Ι	Ε/Γ-Τ/Ρ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	6.768	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακατομέτρησης	ΑΠΟ/FROM	273	122
27/4/01	SIMI I	PASSENGER YACHT	PIRAEUS		Remeasurement figures tonnage	ΣΕ/ΤΟ	247	74
SX 8551	ΑΚΑΖΟΥ	Ε/Γ-Τ/Ρ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10.769	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακατομέτρησης	ΑΠΟ/FROM	243	72
7/5/01	ΑΚΑΖΟΥ	PASSENGER YACHT	PIRAEUS		Remeasurement figures tonnage	ΣΕ/ΤΟ	309	92
SXCA	ΤΟΝΙΑ	Φ/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10.801	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακατομέτρησης	ΑΠΟ/FROM	3.786	1.820
15/5/01	ΤΟΝΙΑ	CARGO FERRY BOAT	PIRAEUS		Remeasurement figures tonnage	ΣΕ/ΤΟ	1.309	699
SYED	ΚΩΣΤΑΚΗΣ	Ε/Γ-Τ/Ρ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	5.560	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακατομέτρησης	ΑΠΟ/FROM	195	113
16/5/01	KOSTAKIS	PASSENGER YACHT	PIRAEUS		Remeasurement figures tonnage	ΣΕ/ΤΟ	145	68

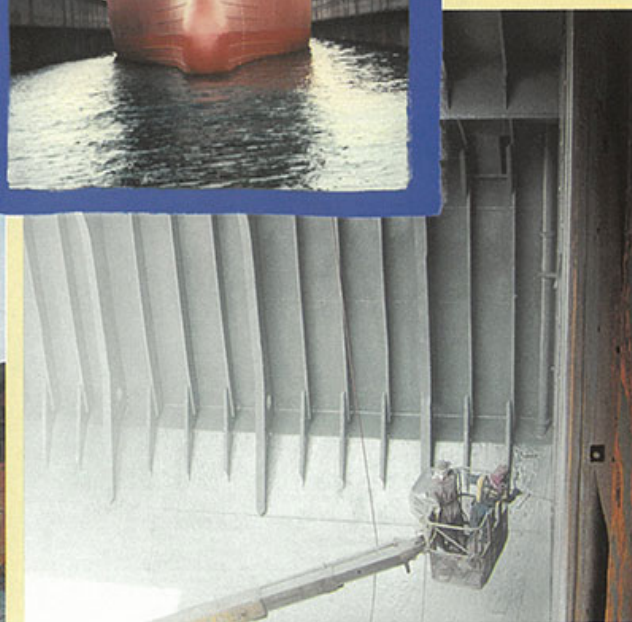
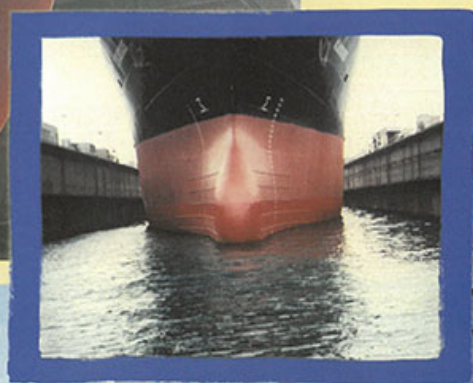
ΜΕΤΕΓΓΡΑΦΕΣ
CHANGES OF PORT REGISTRY

Α.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET	
SYZC 3/5/01	ΑΜΑΖΩΝ ΓΛΑΔΙΑΤΩΡ AMAZON GLADIATOR	Δ/Ε TANKER	ΧΙΟΣ CHIOS	395	ΜΕΚ (1) 15.670 BHP	2001	43.075	21.975	Πρώην Κ/Λ Πειραιά 10.864 Ex K.L. PIRAEUS



ASTRON MARINE PAINTS

ΧΡΩΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ
& ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΑΠΟ ΤΟ 1980



ASTRON MARINE PAINTS

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΛΙΑΡΗΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.

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

ΠΛΕΙΣΤΗΡΙΑΣΜΟΙ

3/09/2001

Ε/Γ-Ο/Γ «ΠΑΝΑΓΙΑ ΠΑΞΩΝ» Ν.Π.
3795, 3977,88 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΣΤΕΦΑΝΟΣ Ν. ΜΑΛΑ-
ΘΟΥΝΗΣ, 45.20.922
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΕΛΠΟΜΕΝΗ ΜΠΑΡ-
ΛΑΜΑ, 38.18.662
ΤΟΠΟΣ: ΑΜΠΕΛΑΚΙΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 600.000 USD

12/09/2001

1) Ρ/Κ «ΚΑΠΠΑ ΓΚΑΡΝΤ» Ν.Π.
2946, 140,19 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΣΤΕΦΑΝΟΣ Ν. ΜΑΛΑ-
ΘΟΥΝΗΣ, 45.20.922
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΕΛΠΟΜΕΝΗ ΜΠΑΡ-
ΛΑΜΑ, 38.18.662
ΤΟΠΟΣ: ΠΕΡΑΜΑ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 8.000 USD

2) Ρ/Κ «ΑΝΤΑΙΟΣ Κ» Ν.Π. 3250,
161,60 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΣΤΕΦΑΝΟΣ Ν. ΜΑΛΑ-
ΘΟΥΝΗΣ, 45.20.922
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΕΛΠΟΜΕΝΗ ΜΠΑΡ-
ΛΑΜΑ, 38.18.662
ΤΟΠΟΣ: ΠΕΡΑΜΑ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 960.000 USD

3) Ρ/Κ «ΚΑΠΠΑ» Ν.Π. 3512,
247,79 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΣΤΕΦΑΝΟΣ Ν. ΜΑΛΑ-
ΘΟΥΝΗΣ, 45.20.922
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΕΛΠΟΜΕΝΗ ΜΠΑΡ-
ΛΑΜΑ, 38.18.662
ΤΟΠΟΣ: ΠΕΡΑΜΑ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 6.000 USD

19/09/2001

1) Ε/Γ-Ο/Γ «ΜΕΝΤΙΤΕΡΑΝΙΑΝ ΣΚΑΪ»
Ν.Π. 4246, 16533 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΣΤΕΦΑ-
ΝΗΣ, 0977 30.94.89
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΓΚΟΡΙ-
ΤΣΑ, ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 275.000.000 δρχ.

2) Ε/Γ-Ο/Γ «ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ»
Ν.Π. 6683, 1354,02 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΣΤΕΦΑΝΟΣ Ν. ΜΑΛΑ-
ΘΟΥΝΗΣ, 45.20.922
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΕΛΠΟΜΕΝΗ ΜΠΑΡ-
ΛΑΜΑ, 38.18.662
ΤΟΠΟΣ: ΠΕΙΡΑΙΑΣ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 400.000.000 δρχ.

26/09/2001

Α/Κ «ΧΡΥΣΟΥΛΑ» Ν.Π. 9346, 516
κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΣΤΕΦΑΝΟΣ Ν. ΜΑΛΑ-
ΘΟΥΝΗΣ, 45.20.922
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΕΛΠΟΜΕΝΗ ΜΠΑΡ-
ΛΑΜΑ, 38.10.449
ΤΟΠΟΣ: ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 25.000.000 δρχ.

5/10/2001

Θ/Γ-Τ/Γ «ΤΑΤΑΜΠΟΥ» Ν.Π. 9501,
180 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΓΚΟΤΣΗΣ,
38.21.153
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΣΤΕΦΑΝΟΣ Κ. ΒΑΣΙΛΑ-
ΚΗΣ
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 20.000.000 δρχ.

Destel

Marine & Industrial Supplies Imports - Exports - Representations

GENERAL SHIP SUPPLIERS YOUR PARTNER TO SUPPLY YOUR VESSEL

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

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

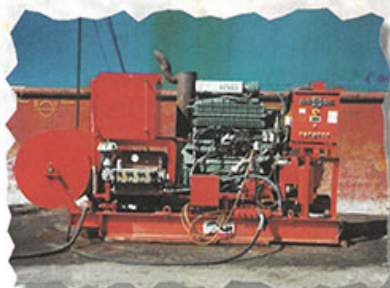
Exclusive Representatives:
SUPERGLUE CORP. - PACER TECHNOLOGY

Destel

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

LET THE EXPERTS DO THE JOB

HYDROBLASTING, SANDBLASTING, CLEANING, PAINTING



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



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



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



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

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



Member of
Marine Services S.A.

CORAL LTD.
GENERAL MARINE REPAIRS

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



Φωτ: Γ. Χασιόπουλος

Το «Πρόσωπο της Χρονιάς»

Δόθηκε ο ετήσιος χορός για την Ημέρα της Ανεξαρτησίας των ΗΠΑ από το Propeller Club of the United States International Port of Piraeus υπό την αιγίδα του Αμερικανού πρεσβευτή Νίκολας Μπερνς. Κατά τη διάρκεια της εκδήλωσης βραβεύτηκε ο πρόεδρος των Επιχειρήσεων Αττικής Περικλής Παναγόπουλος ως το «Πρόσωπο της Χρονιάς», ο οποίος δήλωσε μεταξύ άλλων:

«Η τιμητική διάκριση με κάνει να σκεφτώ τις ευθύνες που

Ο κ. Π. Παναγόπουλος παραλαμβάνει το βραβείο από τον πρέσβη των ΗΠΑ Νίκολας Μπερνς και τον πρόεδρο του Propeller Club κ. Μάριο Κυριάκου

αναλαμβάνω αποδεχόμενος το βραβείο αυτό. Είμαι πολύ χαρούμενος και ταυτόχρονα συγκινημένος. Ο πρόεδρος των Επιχειρήσεων Αττικής στη συνέχεια της ομιλίας του τόνισε τη σημασία της ελληνικής ναυτιλίας, η οποία είναι άρρηκτα συν-

Από αριστερά οι κ. Κ. Ζαλούμης, Τζ. Πουρνάρας, Ηλίας Μπίσιος και Ρενάτα Χατζή



Φωτ: Γ. Χασιόπουλος

δεδεμένη με την Ελλάδα. Είναι η μεγαλύτερη οικονομική δραστηριότητα της χώρας και όμως δεν το έχουν συνειδητοποιήσει εκείνοι που θα έπρεπε. Όλοι συζητάνε για τα εθνικά μας θέματα, κανείς όμως δεν αναφέρεται στη ναυτιλία αν και αντιπροσωπεύει τη μεγαλύτερη βιομηχανία της χώρας μας σε παγκόσμιο επίπεδο». Κατά τη διάρκεια της τελετής ο πρόεδρος του Propeller Club Μάριος Κυριάκου επέδωσε χρηματικό βραβείο στον αναπληρωτή πρόεδρο του τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρήσεων του Πανεπιστημίου Αιγαίου Ευάγγελο Ξυδέα, για την ενίσχυση του θεσμού των υποτροφιών.

Στην εκδήλωση παρευρέθηκαν οι κ.κ. Νίκολας Μπερνς, Μάριος Κυριάκου, πρόεδρος του Propeller Club, Περικλής Παναγόπουλος, Ανδρέας Συρίγος αρχηγός Α.Σ., Ανδρέας Ποταμίανος πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων, Σπύρος Αλεξανδράτος πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, Στέλιος Ζαμπετάκης πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοίας, Νίκος Βαρβατές πρόεδρος της Ένωσης Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων, τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου του Propeller Club, Ευάγγελος Ξυδέας αναπληρωτής πρόεδρος του τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρήσεων του Πανεπιστημίου Αιγαίου, καθώς και πολλοί εκπρόσωποι του ναυτιλιακού και επιχειρηματικού κόσμου.

Νερό έχουμε... Μυαλό έχουμε;

Αυτό είναι το σύνθημα των 1.500 παιδιών - μελών της Παιδικής Ηεμερα που έλαβαν μέρος στο φετινό Πανελλήνιο Διαγωνισμό Αφίσας Παιδικής Ηεμερα, που σημείωσε μεγάλη επιτυχία. Η κριτική επιτροπή του διαγωνισμού, που απαρτιζόταν από παιδιά 10-12 ετών, ανέδειξε από 154 συμμετοχές το έργο της ομάδας 769 (B) από το 15ο Δημοτικό Σχολείο Κερατσινίου ως το καλύτερο για το Α' Βραβείο.

Τα έργα των ομάδων 748 (B) από το 5ο Δημοτικό Σχολείο Αγ. Ιωάννη Ρέντη και 778 (B) από το Δημοτικό Σχολείο Παναγίας θάσου επελέγησαν για το Β' και Γ' Βραβείο αντίστοιχα, που είναι Έπαινοι Συμμετοχής.

Το έργο της νικήτριας ομάδας εκτυπώθηκε σε αφίσα με τα ονόματα των παιδιών και του εκπαιδευτικού τους, στα ελληνικά και στα αγγλικά. Η αφίσα αυτή διανεμήθηκε ευρέως με τη συνδρομή του Λιμενικού Σώματος και των λιμεναρχείων σε όλη τη χώρα, αποτελώντας το μήνυμα της θερινής εκστρατείας της Ηεμερα για καθαρές θάλασσες και ακτές. Επίσης, η αφίσα διανεμήθηκε στα 500 πλοία και τις 200 εταιρείες-μέλη, στα ΜΜΕ καθώς και σε συνεργαζόμενους με τη Ηεμερα φορείς στο εξωτερικό.

Επίσης, στις 4 Ιουνίου στην 74η Σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC 74)

του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) στο Λονδίνο, η ελληνική αντιπροσωπεία παρουσίασε τη βραβευμένη αφίσα και μοίρασε αντίτυπα στις εθνικές αντιπροσωπείες 160 χωρών-μελών του ΙΜΟ.





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



Ο καπετάν Π. Τσάκος
με τη σύζυγό του Ιατρό
Ειρήνη Σαρόγλου-Τσάκου
και την κόρη τους
Μαρία Τσάκου

Μια σπουδαία πρωτιά από την Tsakos Shipping

Η Tsakos Shipping ανήγγειλε με υπερηφάνεια ότι είναι η πρώτη ναυτιλιακή εταιρεία που αποκτά και εγκαθιστά μια μονάδα απινιδωτή, πολύ ευρέως διαδεδομένη στις μεγάλες επιχειρήσεις του εξωτερικού.

Την παρουσίαση της μονάδας, η οποία εγκαταστάθηκε στο «Μέγαρο Μακεδονία», όπου είναι τα ιδιόκτητα γραφεία της εταιρείας, έκανε η Ιατρός Ειρήνη Σαρόγλου-Τσάκου, σύζυγος του καπετάν Παναγιώτη Τσάκου, ενώ επίσημος προσκεκλημένος ήταν ο καθηγητής Καρδιολογίας Παύλος Τούτουζας.

Η Ειρήνη Σαρόγλου-Τσάκου έχει ήδη συστήσει ανά όροφο του κτιρίου ομάδες άμεσης παροχής πρώτων βοηθειών, οι οποίες σε περίπτωση έκτακτου συμβάντος είναι σε θέση να θέσουν σε λειτουργία και να χειριστούν το μηχάνημα, ώστε ο ασθενής να παραδοθεί στην καλύτερη δυνατή κατάσταση στο νοσοκομείο. Από την ημέρα που η Tsakos Shipping εγκαταστάθηκε στο «Μέγαρο Μακεδονία» συνέστησε ένα πλήρες ιατρείο, υλοποιώντας την επιθυμία της Ιατρού Ειρήνης

Σαρόγλου-Τσάκου, στο οποίο όλοι όσοι επιστρέφουν από τα πλοία υποβάλλονται σε πλήρεις ιατρικές εξετάσεις.

Διεθνής διαγωνισμός

Το διοικητικό συμβούλιο του Ιδρύματος Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης ανακοίνωσε τα βραβεία της Επιτροπής Κρίσης του 1ου Διε-

θνούς Διαγωνισμού για Πρωτότυπη Μουσική Σύνθεση για Χορογραφία και Πρωτότυπη Χορογραφία, τα οποία απονέμονται ως εξής:

Πρωτότυπη Μουσική Σύνθεση για Χορογραφία

Το 1ο βραβείο δεν απονέμεται. Το 2ο βραβείο ύψους 75.000 δολ. ΗΠΑ απονέμεται εξ ημισείας στους:

1. Christopher Lyndon-Gee (Μ. Βρετανία) για το έργο του «Chamber Symphony No. 1-II poeta muore» και
2. Ryan Cayabyad (Φιλιππίνες) για το έργο του «Misa 2000». Το 3ο βραβείο ύψους 50.000 δολ. ΗΠΑ απονέμεται εξ ημισείας στους:

1. Pedro Navarrete (Ισπανία) για το έργο του «Αονία» (El Tiempo de un Instante) και
2. Charels Uzor (Ελβετία) για το έργο του «Go».

Πρωτότυπη Χορογραφία

Το 1ο βραβείο δεν απονέμεται. Το 2ο βραβείο ύψους 75.000 δολ. ΗΠΑ απονέμεται στη Margarita Bali (Αργεντινή) για τη χορογραφία της «In Vitro Shipwreck».

Το 3ο βραβείο ύψους 50.000

δολ. ΗΠΑ απονέμεται στην Carmen Werner (Ισπανία) για τη χορογραφία της του «El Tiempo de un Instante».

Η Επιτροπή Κρίσης εισηγήθηκε στο διοικητικό συμβούλιο του Ιδρύματος την απονομή επαίνου μετά χρηματικού βραβείου εις τους: Wendy Joy Morrison (Αυστραλία) για την πρωτότυπη μουσική σύνθεση «Stabat Mater» και Vincente Silva Sanjines (Μεξικό) για την πρωτότυπη χορογραφία «Opus 2000 o La Esperanza». Η τελετή απονομής των βραβείων θα πραγματοποιηθεί στην Αθήνα την Τρίτη 27 Νοεμβρίου 2001.

Το νέο διοικητικό συμβούλιο της Αδελφότητας των Οφφικιάλων

Εισηγουμένου της ΑθΠ του Οικουμενικού Πατριάρχου Βαρθολομαίου με συνοδική απόφαση διορίστηκε το νέο διοικητικό συμβούλιο της Αδελφότητας των Οφφικιάλων του Οικουμενικού Πατριαρχείου «Παναγία η Παμμακάριστος», για την τριετία 2001-2004. Η σύνθεση του νέου διοικητικού συμβουλίου έχει ως ακολούθως: Πρόεδρος Ιωάννης Παπαμιχαλάκης, αντιπρόεδρος Γεώργιος Δαυίδ, γενικός γραμματέας Αθανάσιος Αρβανίτης, ταμίας Ανδρέας Κυρτάς, έφορος δημοσίων σχέσεων Βασίλειος Γιούλτσος, σύμβουλοι Κωνσταντίνος Βλάχος, Ιωάννης Κονιδάρης, Αριστείδης Πανώτης, Ευάγγελος Χρόνης, ελεγκτική επιτροπή Δημήτριος Αναστασιάδης, Βασίλειος Κέκης, Παναγιώτης Τσάκος.



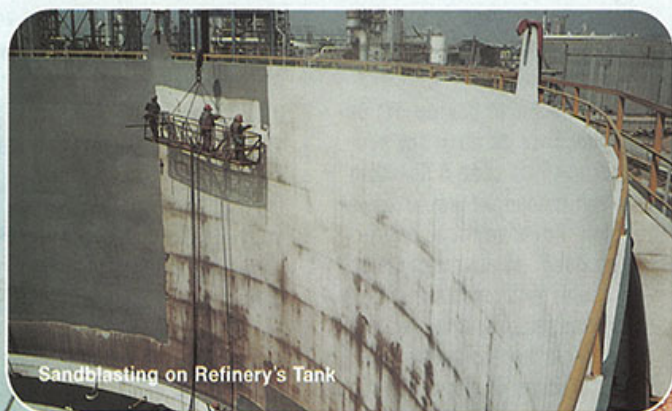
A Zisimopoulos & CO.

MARINE & INDUSTRIAL

Since 1978

SANDBLASTING - HYDROBLASTING - PAINTING - CLEANING

The specialists of protection on Metal Surfaces!



More than 55 operators for Sandblasting & Hydroblasting!



Accredited by the RYA



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

Tel: +301 4412004, Fax: +301 4416524

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



Αριστερά η σημερινή άποψη της μαρίνας και δεξιά όπως θα είναι το 2002

Έργο πνοής για τη Λευκάδα

Τέθηκε πρόσφατα σε λειτουργία, ως προς το τμήμα των λιμενικών εγκαταστάσεων, η μαρίνα Λευκάδας στην οποία συμμετέχει με ποσοστό 25% η εταιρεία Κυριακούλης Μεσογειακά Κρουαζιέρα Ναυτιλιακή Α.Ε. καθώς και οι τεχνικές εταιρείες Γνώμων ΑΤΕ, Αρχιμήδης ΑΤΕ και ΓΕΚΑΤ ΑΤΕ.

Ο χρόνος παραχώρησης-εκμετάλλευσης της μαρίνας είναι 43 χρόνια. Το όλο έργο έχει προϋπολογισμό 9,3 δισ. δρχ. από τα οποία τα περίπου 4,6 δισ. είναι τα λιμενικά έργα που έχουν ήδη ολοκληρωθεί και επιδοτήθηκαν εξ ολοκλήρου από αναπτυξιακά κονδύλια και τα περίπου 4,7 δισ. τα χερσαία έργα, που βρίσκονται σε εξέλιξη και αναμένεται να ολοκληρωθούν έως το τέλος του 2002.

Η μαρίνα Λευκάδας προσφέρει 600 θέσεις ελλιμενισμού σκαφών. Ο θαλάσσιος χώρος καλύπτει 165 στρέμματα με 1.300 μ. κρηπίδωματα και 940 μ. πλωτές προβλήτες. Η μαρίνα έχει τη δυνατότητα παροχής ηλεκτρικού ρεύματος, νερού και τηλεφώνου σε όλα τα ελλιμενισμένα σκάφη. Ανεφοδιασμός καυσίμων, παραλαβή λυμάτων και ακάθαρτων ελαίων, δυνατότητα ανέλκυσης-καθέλ-



Ο πρόεδρος του Ομίλου Κυριακούλη κ. Σταύρος Κυριακούλης κατά τη διάρκεια της ομιλίας του στα εγκαίνια της μαρίνας Λευκάδας

κυσης με τρέιλερ, Travel lift και δύο νηοδόχοι θα είναι υπηρεσίες που θα προσφέρονται σε σύντομο χρονικό διάστημα στους πελάτες της μαρίνας. Στο χερσαίο τμήμα της μαρίνας (έκτασης 72 στρεμμάτων) κατασκευάζονται όλες οι απαραίτητες για την πλήρη λειτουργία της μαρίνας, εγκαταστάσεις συμπεριλαμβανομένου μικρού ξενοδοχείου, επισκευαστικής μονάδας, εστιατορίων, καταστημάτων και χώρου για τη στάθμευση περίπου 500 αυτοκινήτων. Επίσης, στη χερσαία ζώνη προβλέπεται η διαμόρφωση υπαίθριου χώρου συντήρησης και διαχείρισης σκαφών. Στην τελετή των εγκαίνιων, ο ιδρυτής και πρόεδρος του ομί-

λου εταιρειών «Κυριακούλη» κ. Σταύρος Κυριακούλης στην ομιλία του τόνισε μεταξύ άλλων: «Η κατασκευή της μαρίνας στη Λευκάδα, όλοι εμείς στην εταιρεία, πιστεύουμε ότι είναι ένα έργο πνοής για τον τόπο. Ένα έργο που θα δημιουργήσει τις προϋποθέσεις για την προσέλκυση υψηλού επιπέδου τουριστών στο νησί.

Εδώ θα ήθελα να τονίσω ότι συμπαράστατες σε αυτή την προσπάθεια είναι τόσο η Πολιτεία όσο και η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση. Και είναι πολύ σημαντικό αυτό. Να συνεργάζονται δηλαδή οι ιδιωτικοί φορείς με το κράτος προκειμένου να προχωρούν με ταχείς ρυθμούς οι αναπτυξιακές διαδικασίες τόσο σε τοπικό επίπεδο όσο και σε όλη τη χώρα. Όλοι γνωρίζουμε τη σημασία του τουρισμού για τη χώρα μας, τη σημασία που έχει για την εθνική οικονομία, για την απασχόληση και για όλη την παραγωγική διαδικασία. Οι δυνατότητες ανάπτυξης του κλάδου, όμως, είναι ακόμη μεγαλύτερες. Και όλοι πρέπει να δουλέψουμε προς αυτή την κατεύθυνση. Να αναδείξουμε όλες εκείνες τις πλευρές που καθιστούν την Ελλάδα ως ιδανικό τόπο διακοπών.

Ο κλάδος του επαγγελματικού θαλάσσιου τουρισμού αναψυχής έχει παρουσιάσει μία σταθερή πορεία ανάπτυξης την τελευταία δεκαετία.

Συγκεκριμένα, ο συνολικός αριθμός των ναυλώσεων αυξήθηκε μέσα στην περίοδο 1991-1998 κατά 108%. Μπορούμε όμως ακόμη περισσότερο. Ο στόχος μας πρέπει να είναι η επίτευξη υψηλότερων ρυθμών ανάπτυξης. Έχουμε μία μοναδική ευκαιρία με τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004 να το πετύχουμε αυτό. Όλες οι προϋποθέσεις υπάρχουν, αυτό που πρέπει να κάνουμε εμείς είναι να τις αξιοποιήσουμε.

Με την ολοκλήρωση της μαρίνας στα τέλη του 2002, η Λευκάδα θα πάρει τη θέση που της ανήκει διεθνώς στο χώρο του θαλάσσιου τουρισμού. Η ομορφιά του νησιού είναι αδιαμφισβήτητη. Τώρα αποκτά και τις κατάλληλες υποδομές προκειμένου επισκέπτες απ' όλον τον κόσμο να τη θαυμάσουν και αυτοί. Εμείς από τη πλευρά μας, με την εμπειρία που διαθέτουμε, θα εγγυηθούμε για την προσφορά υψηλού επιπέδου υπηρεσιών. Τα οφέλη για την τοπική κοινωνία πιστεύουμε ότι θα είναι μεγάλα, θα δοθεί η ευκαιρία περαιτέρω αύξησης της τουριστικής κίνησης με ό,τι θετικό μπορεί να σημαίνει αυτό για έναν τόπο».

It's All About Shipping!



SKOLARIKOS MARITIME BUREAU

20, Filellinon Str, 185 36 PIRAEUS, Phone: 4180200 -1, Fax: 4286350, skolarikos@mail.gr

Η νέα μαρίνα Κω

Η μαρίνα Κω παραχωρήθηκε στο δήμο της Κω από τη Γραμματεία Στήριξης Τουριστικών Λιμένων (υπουργείο Ανάπτυξης) τον Ιούνιο του 1999.

Αναλαμβάνοντας την υποχρέωση αποπεράτωσης της μαρίνας, ο δήμος της Κω από τότε μέχρι σήμερα έχει επενδύσει 2 δισ. δραχμές σε έργα λιμενικά και χερσαία καθώς επίσης και στον απαιτούμενο εξοπλισμό, εφαρμόζοντας το πιο φιλόδοξο επιχειρηματικό πρόγραμμα για τα ελληνικά δεδομένα στο συγκεκριμένο τομέα, ολοκληρώνοντας το μάλιστα σε χρόνο-ρεκόρ. Για τη διαχείρισή της έχει συστήσει την ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία Κως Επενδυτική Α.Ε.

Η νέα μαρίνα βρίσκεται ένα χιλιόμετρο νοτιοανατολικά του ιστορικού λιμένα Κω, στο κέντρο του ωραιότερου τμήματος των ανατολικών ακτών του νησιού με στίγμα εισόδου: 36° 53' Βόρειο, 27° 18' Ανατολικό.

Σήμερα παρέχει, εκτός της ασφάλειας ελλιμενισμού των σκαφών, τις ακόλουθες υπηρεσίες (τις περισσότερες από τις οποίες δεν συναντά κανείς σε άλλες ελληνικές μαρίνες).

Α. Λιμενικές εγκαταστάσεις
250 θέσεις ελλιμενισμού σκαφών, νηοδόχος ανέλκυσης σκα-



φών (πλάτους έως 9 μέτρων), προβλήτας καυσίμων (μήκους 65 μέτρων).

Β. Παροχές και υπηρεσίες στις θέσεις ελλιμενισμού
Σύστημα μόνιμου αγκυροβολίου των σκαφών (ρεμέντζα), παροχή νερού και ηλεκτρικού ρεύματος (220 V & 380 V – συνδέσεις με ψηφιακούς μετρητές για ηλεκτρονική διαχείριση), τηλεφωνική σύνδεση ενσύρματη και ασύρματη με υπηρεσίες τηλεφωνικού κέντρου, σύνδεση καλωδιακής τηλεόρασης, σύστημα πυρόσβεσης, φορτιστές συσσωρευτών, ταχύπλοο σκάφος συνοδείας (πιλότος).

Ασφάλεια: Σύστημα συναγερμού και μικροφωνική εγκατάσταση, σωστικά μέσα, κλειστό κύκλωμα

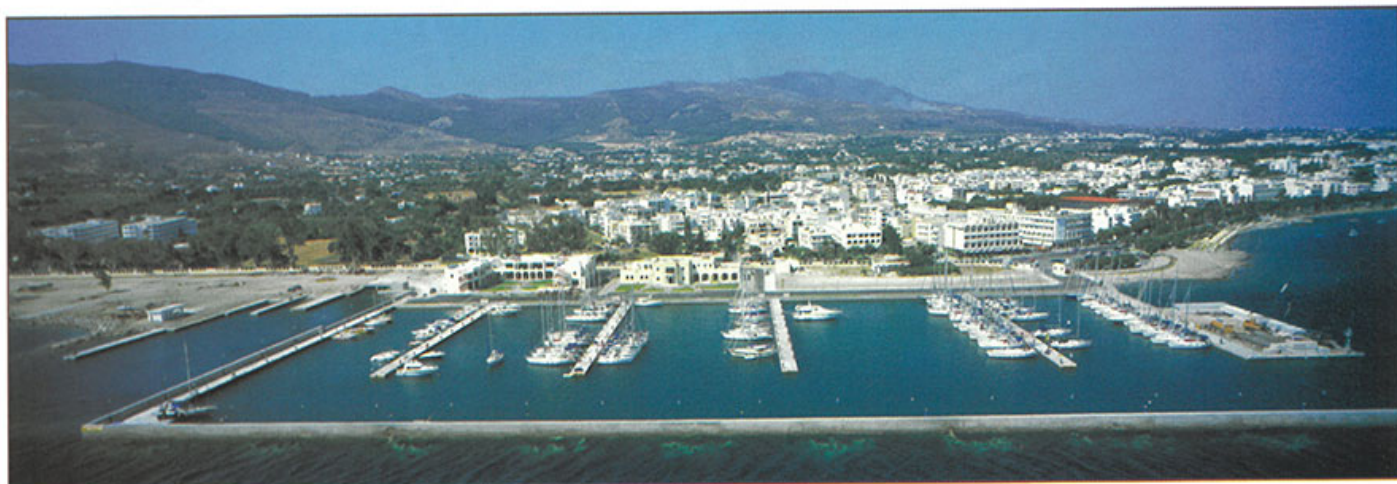
παρακολούθησης, σύστημα πυρόσβεσης, φύλαξη σε εικοσιτετράωρη βάση, επικοινωνία VHF (κανάλι 77).

Γ. Χερσαίες εγκαταστάσεις
Κτιριακές εγκαταστάσεις υπηρεσιών της διοίκησης: Συγκρότημα WC/λουτρά (50 μονάδες), υπηρεσία φύλαξης αποσκευών, υπηρεσίες τηλεφωνικού κέντρου με ενσύρματη και ασύρματη λειτουργία, γραφειακές εγκαταστάσεις για τη λειτουργία λιμενικού φυλακίου, τελωνειακού σταθμού και γραφείου ελέγχου διαβατηρίων, αίθουσα πολλαπλών χρήσεων για τους πελάτες (τηλεφωνικές υπηρεσίες, φαξ, εντευκτήριο, χρήση Η/Υ, υπηρεσίες Ίντερνετ κ.λπ.), σταθ-

μός πρώτων βοηθειών, ξενώνας φιλοξενουμένων, αίθουσα συνεδριάσεων, κτίριο υποσταθμού με ηλεκτροπαραγωγούς ζεύγος 250 ΚW.

Δ. Επισκευαστική ζώνη
Χώρος εναπόθεσης 150 σκαφών στην ξηρά. Τον Οκτώβριο του 2001 παραδίδεται στην εταιρεία ανυψωτικό μηχανήμα τύπου Marine hoist (Travellift), ανυψωτικής ικανότητας 100 τόννων, του οίκου ASCOM (Ιταλία).

Προβλέπονται, επίσης, δεξαμενές καμένων λιπαντικών, σταθμός άντλησης λυμάτων, αντλητικό συγκρότημα, χώρος στάθμευσης 150 αυτοκινήτων, σταθμός καυσίμων.



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: genesis@aotenet.gr

Στην έκθεση θα παρουσιασθούν:

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

9-12/10/2001

ΟΛΠ ΠΕΙΡΑΙΑ

OLP EXHIBITION CENTER





Εικαστικός θεσμός «Πλόες»

Το Ίδρυμα Πέτρου και Μαρίκας Κυδωνιέως της Άνδρου παρουσίασε, σε συνέντευξη Τύπου, τη φετινή διοργάνωση του εικαστικού θεσμού «Πλόες» και παρουσίασε τους δύο κορυφαίους δημιουργούς της έκθεσης Μάριο Πράσινο και Φιλόλαο. Στους παρευρισκόμενους μίλησαν ο γνωστός φιλέλληνας συγγραφέας Jacques Lacarrière και ο κριτικός Τέχνης Gerard Xuriguera, ο πρόεδρος του Ιδρύματος Κυδωνιέως Νίκος Σιγάλας, η κριτικός και ιστορικός Τέχνης Αθηνά Σχινά και ο γλύπτης Φιλόλαος (Τήουπας).

Η έκθεση της συμπράξεως των δύο καλλιτεχνών εγκαινιάστηκε το Σάββατο 21 Ιουλίου στο Ίδρυμα Πέτρου και Μαρίκας Κυδωνιέως της Άνδρου και θα διαρκέσει μέχρι τις 23 Σεπτεμβρίου 2001. Την έκθεση συνοδεύει διγλωσσος κατάλογος (ελληνικά, γαλλικά), στον οποίο εκτός των θεωρητικών κειμένων υπάρχουν κατατεθειμένες και οι σκέψεις των δύο καλλιτεχνών, όπως και αρκετά από τα έργα τους. Η επιμέλεια της έκθεσης ανήκει στην κριτικό και ιστορικό Τέχνης Αθηνά Σχινά, που είναι και η επιμελήτρια του Ιδρύματος Πέτρου και Μαρίκας Κυδωνιέως.

38ο Ράλλυ Αιγαίου

Ολοκληρώθηκε το 38ο Διεθνές Ιστιοπλοϊκό Ράλλυ Αιγαίου που διοργάνωσε ο ΠΟΙΑΘ με τη χορηγία της Teletet.

Ύστερα από έντονο συναγωνισμό 10 ημερών, την πρώτη θέση στα IMS πήρε το σκάφος Okyalos-BMW με κυβερνήτη τον Γ. Έρτσο ενώ στην κατηγορία ORC Club το Zantino-Teletet με κυβερνήτη τον Π. Στρούζα.

Τα αποτελέσματα του 38ου Ράλλυ Αιγαίου αναλυτικά είναι:

Κατηγορία IMS: 1) Optimum Wash & Go, με κυβερνήτες τους Π. Λιβά και Ν. Λάζο, 2) Alpha Private Bank, με κυβερνήτη τον Π. Κούρκουλο, 3) Red Hot, με κυβερνήτες τους Στ. Κούτσο και Γ. Τζάκο.

Κατηγορία ORC: 1) Zantino-Teletet με κυβερνήτη τον Τ. Στρούζα, 2) Albireo, με κυβερνήτη τον Γ. Κουτσούκο, 3) Astarti-Interamerican, με κυβερνήτη τον Κ. Μαρκουλιδάκη.

Τα αποτελέσματα της 4ης ιστιοδρομίας είναι:

Κατηγορία IMS: 1) Okyalos-BMW με κυβερνήτη τον Γ. Έρτσο, 2) Alpha Private Bank, με κυβερνήτη τον Π. Κούρκουλο, 3) Optimum Wash & Go, με κυβερνήτες τους Π. Λιβά και Ν. Λάζο.

Κατηγορία ORC: 1) Zantino-Teletet με κυβερνήτη τον Τ. Στρούζα, 2) Nefeli, με κυβερνήτη τον κ. Κων. Αντωνόπουλο, 3) Κορμورانός II, με κυβερνήτη τον Κων. Μανιουδάκη.



Το Factory Outlet και η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα σας ταξιδεύουν σε έξι νησιά!



Το αγαπημένο σας εκπαιδευτικό πολυκατάστημα Factory Outlet σας «δρασιζει» την περίοδο του καλοκαιριού, προσφέροντάς σας οκτώ διπλά εισιτήρια μετ' επιστροφής της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας, για ξένοιαστες διακοπές στα πανέμορφα ελληνικά νησιά! Όσοι από εσάς επιθυμείτε να πραγματοποιήσετε τις καλοκαιρινές σας αγορές αλλιά και να ζήσετε μία μοναδική εμπειρία κοντά στον ήλιο και τη θάλασσα που έκαναν πασίγνωστη τη χώρα μας σε ολόκληρο τον κόσμο, προτιμήστε για μια ακόμη φορά το Factory Outlet! Από την Παρασκευή 6 Ιουλίου μέχρι και την Πέμπτη 9 Αυγούστου μπορείτε να συμμετέχετε στη μεγάλη κλήρωση που χαρίζει σε οκτώ υπερτυχερούς αεροπορικά εισιτήρια με προορισμό την Κεφαλονιά, τη Σκιάθο, τη Μύκονο, τη Σάμο, τη Σύρο και τη Σαντορίνη. Η κλήρωση των εισιτηρίων πραγματοποιείται την Παρασκευή 10 Αυγούστου στους χώρους του Factory Outlet και ώρα 13:00.

Το Factory Outlet, το πολυκατάστημα της οδού Πειραιώς 76 στο Ν. Φάληρο, σας περιμένει με περισσότερες από 100 επώνυμες μάρκες, όπως πάντα, σε χαμηλές τιμές για να κάνετε τις αγορές σας για το καλοκαίρι και να απολαύσετε μια πραγματικά μοναδική... «αγοραστική» εμπειρία στους άνετους και φιλόξενους χώρους του που ξεπερνούν τα 11.000 τ.μ.

Υπηρεσίες GPRS από την TELESTET

Η TELESTET ανακοίνωσε πρόσφατα το εμπορικό λανσάρισμα της νέας τεχνολογίας GPRS στους συνδρομητές της, βάσει συμβολαίου, και τους εταιρικούς της πελάτες.

Η τεχνολογία GPRS της TELESTET εξασφαλίζει υψηλότερες ταχύτητες σε σύγκριση με τα 9.6 Kbps που ίσχυαν ως τώρα, οι οποίες θα μπορούσαν να ξεπεράσουν και τα 100 kbps, ανάλογα και με τη διαθεσιμότητα των συσκευών GPRS που θα θέτουν σε κυκλοφορία οι κατασκευαστές.

Οι υπηρεσίες GPRS που προσφέρει η TELESTET είναι:

- **WAP μέσω GPRS:** πρόσβαση στις υπηρεσίες WAP που διαθέτει η εταιρεία και οι οποίες περιλαμβάνουν οικονομικά, ειδήσεις, ψυχαγωγική ενημέρωση καθώς και ελεύθερη πρόσβαση σε όλα τα WAP sites
- **Mobile Internet:** οι χρήστες μπορούν να συνδεόνται και να «σερφάρουν» στο Internet, όπου και αν βρίσκονται, με έναν φορητό υπο-

λογιστή και ένα τερματικό GPRS

• **Corporate Access** αποκλειστικά για τους εταιρικούς πελάτες. Η υπηρεσία αυτή εξασφαλίζει την πρόσβαση στα εταιρικά δίκτυα/LANs, δίνοντας στους χρήστες τη δυνατότητα να διαβάζουν τα e-mail τους, να επεξεργάζονται τις βάσεις δεδομένων της εταιρείας ή να χρησιμοποιούν άλλες εταιρικές εφαρμογές, ενώ είναι εκτός γραφείου.

Για τη χρέωση του GPRS -η οποία γίνεται βάσει του όγκου των δεδομένων- η TELESTET έχει διαμορφώσει δύο οικονομικά πακέτα. Το πακέτο για τους μεμονωμένους πελάτες προσφέρει χρήση 1 Mbyte, με μηνιαίο πάγιο 5.000 δραχμές, ενώ το πακέτο για εταιρικούς πελάτες προσφέρει χρήση 20 Mbytes, με μηνιαίο πάγιο 9.000 δραχμές, ενώ μέχρι τις 30 Σεπτεμβρίου 2001 η εταιρεία προσφέρει απεριόριστη χρήση του GPRS με το ίδιο πάγιο.

Η TELESTET, σε δεύτερη φάση, θα προσφέρει υπηρεσίες GPRS και στους χρήστες της καρτο-



κινητής τηλεφωνίας B free, ενώ στα άμεσα σχέδια της εταιρείας για την περαιτέρω ανάπτυξη του GPRS περιλαμβάνονται νέες υπηρεσίες και εφαρμογές καθώς και η δυνατότητα περιπαγωγής (GPRS roaming).



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: yanmar@franman.gr
www.franman.gr

ISO 9002

BY

ABS (RAB)
DNV (RVA)



OUR CUSTOMERS are our **No 1** PRIORITY

▶ **AUXILIARY ENGINES**
(180 - 3200 KWe)

▶ **MAIN ENGINES**
(450 - 4500 HP)

▶ **GENUINE PARTS**

▶ **TECHNICAL SUPPORT & SERVICE**



Συλλεκτικά δώρα με υπογραφή M art



Μια νέα πρωτότυπη συλλεκτική σειρά δώρων δημιούργησε η M art Manolioudakis, για το τμήμα merchandising της NetMed Hellas.

Πρόκειται για χρηστικά αντικείμενα υψηλής αισθητικής, όπως τασάκια, άλμπουμ φωτογραφιών, σημειωματάρια και άλλες προτάσεις που καλύπτουν προσωπικές ανάγκες, αλλήλ και ανάγκες για δώρα με μοναδική ποιότητα.

Όλα τα προϊόντα είναι χειροποίητα, από ανακυκλωμένο αλουμίνιο, χυτευμένα με την παραδοσιακή μέθοδο της άμμου, σε περιορισμένο αριθμό, ειδικά σχεδιασμένα από τη M art Manolioudakis Objects of Arts. Στόχος είναι να επισημοποιείται αυτή η συλλεκτική σειρά με νέα μοναδικά κομμάτια.

Οι συνδρομητές του Film Net μπορούν να τα αποκτήσουν με αντικαταβολή μέσω του TV Magazine ή μέσω internet: www.mshop.gr Επίσης διατίθεται και σε όλα τα καταστήματα ΠΑΛΛΗΣ (Αθήνα, Γλυφάδα, Μαρούσι, Πειραιάς και Πατησίων).



Μέρισμα 14 δρχ. από τη Βερνίκος

Την καταβολή μερίσματος 14 δρχ. ανά μετοχή ενέκρινε η γενική συνέλευση των μετόχων της εταιρείας Βερνίκος Κόττερα-Ναυτιλιακή και Συμμετοχών Α.Ε., η οποία αναμένεται να ξεκινήσει από τη 17η Ιουλίου 2001. Σημειώνεται ότι από την 11η Ιουλίου 2001 η μετοχή θα διαπραγματεύεται χωρίς το δικαίωμα μερίσματος χρήσης 2000. Κάνοντας τον απολογισμό, ο κ. Βερνίκος ανακοίνωσε τα οικονομικά μεγέθη της εταιρείας τα οποία είναι τα εξής:

- Τα κέρδη του 2000 για την εταιρεία διαμορφώθηκαν σε 734.566.770 δρχ. από 582.453.482 το 1999.
- Ο κύκλος εργασιών της εταιρείας διαμορφώθηκε σε 1.076.402.675 δρχ. έναντι 418.534.146 δρχ. το 1999.
- Τα καθαρά ενοποιημένα κέρδη διαμορφώθηκαν σε 1.029.284.400 δρχ. έναντι 526.301.046 δρχ. το 1999.
- Ο τζίρος για τον ενοποιημένο ισολογισμό διαμορφώθηκε σε 3.573.408.795 έναντι 1.076.759.876 δρχ. το 1999.

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



3η Διεθνής Έκθεση για την Κατασκευή, Ανάπτυξη & Διαχείριση Λιμένων & Τουριστικών Λιμένων

27-29 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 2001

ΣΤΑΔΙΟ ΕΙΡΗΝΗΣ ΚΑΙ ΦΙΛΙΑΣ, ΑΘΗΝΑ



Το απαραίτητο **σημείο συνάντησης** για
τους υπεύθυνους χρηματοδότησης, σχεδιασμού, μελέτης,
κατασκευής, περιβάλλοντος, διαχείρισης και λειτουργίας,
από τον **ιδιωτικό και δημόσιο τομέα**

ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΥΝ:

- Τεχνικές και κατασκευαστικές εταιρείες
- Μελετητικά και τεχνικά γραφεία
- Προμηθευτές εξειδικευμένων δομικών υλικών
- Συντήρηση, επεξεργασία, χημικά και επικαλυπτικά
- Εξοπλισμός και υπηρεσίες για λιμάνια και αερολιμένες
- Συστήματα και υπηρεσίες για την προστασία του περιβάλλοντος
- Συστήματα μεταφοράς και αποθήκευσης εμπορευμάτων και container
- Logistics και αποθήκευση
- Οργανισμοί διαχείρισης λιμένων και αερολιμένων
- Λιμενικά ταμεία και Αρχές αερολιμένων
- Αρμόδια Υπουργεία και φορείς
- Συστήματα και υπηρεσίες ασφάλειας, διάσωσης και επιβίωσης
- Τράπεζες και χρηματοπιστωτικοί φορείς
- Ασφαλιστικές εταιρείες
- Εταιρείες Real Estate
- Ναυπηγοεπισκευαστικές υπηρεσίες
- Εταιρείες χονδρικής και λιανικής πώλησης
- Συστήματα επικοινωνίας και ναυσιπλοΐας
- Προμήθειες (catering, καύσιμα κ.λπ.) και αποκομιδή απορριμάτων
- Εταιρείες διαχείρισης πλοίων και αεροσκαφών
- Εταιρείες χρηματοδότησης πλοίων και αεροσκαφών
- Σύμβουλοι επιχειρήσεων και εκπαίδευσης
- Νομικές υπηρεσίες
- Ποιοτικός έλεγχος
- Υπηρεσίες έρευνας και ανάπτυξης
- Εξειδικευμένα έντυπα

ΥΠΟ ΤΗΝ ΑΙΓΙΔΑ:

- Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας
- Ευρωπαϊκού Οργανισμού Λιμένων (ESPO)
- Γραμματείας Στήριξης Τουριστικών Λιμένων
- Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου (Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών - Εργαστήριο Λιμενικών Έργων)

ΔΗΛΩΣΤΕ ΑΜΕΣΑ ΤΗ ΔΙΚΗ ΣΑΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ:

ΧΩΡΙΓΟΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ:

ΧΩΡΙΓΟΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ:

EuroPartners Ltd

Committed to create, organise and promote quality business events

Τηλ.: (01) 92 21 254 - 92 14 335 • Fax: (01) 92 21 589

E-mail: europart@hol.gr • www.europartners.gr



THE WORLD'S DAILY NEWSPAPER



ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ **FORUM**

ΠΟΛΥΜΕΛΕΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Αρ. απόφασης 454/2001

Πρόεδρος: Δημ. Μόκκας

Εισηγήτρια: Μαρία Δημητροπούλου



Τοπική αρμοδιότητα Δικαστηρίου και εντεύθεν θεμελιωμένη διεθνής δικαιοδοσία. Ύπαρξη περιουσιακού στοιχείου. Κρίσιμος ο χρόνος ασκήσεως της αγωγής, έστω και αν μεταγενέστερα τα περιουσιακά στοιχεία απομακρύνθηκαν ή εξαφανίστηκαν από τον τόπο, όπου ασκήθηκε η αγωγή. Ως εκ περισσού, ύπαρξη περιουσιακού στοιχείου κατά το χρόνο συζητήσεως. Η κατατεθειμένη εγγυητική επιστολή, συνιστά περιουσιακό στοιχείο. Η αγωγή δεν είναι αόριστη αν δεν αναφέρονται στο δικόγραφο της στοιχείου που θεμελιώνουν τη διεθνή δικαιοδοσία του Δικαστηρίου. Έρευνα αγωγής κατά το Ελληνικό ουσιαστικό Δίκαιο, σύμφωνα με την Κοινοτική Σύμβαση της Ρώμης (Ν. 1792/88), εφ' όσον αμφότεροι οι διάδικοι επικαλούνται τις διατάξεις του Ελληνικού Δικαίου. Στην αναδοχή χρέους (στερητική ή σωρευτική), το αλλότριον χρέος που ο αναδοχέας υπόσχεται να εκπληρώσει, εν αμφοβηία, μεταβιβάζεται στο νέο οφειλέτη στην έκταση που βρίσκεται κατά το χρόνο κατάρτισης της σύμβασης αναδοχής, μαζί με τις μέχρι τότε παρεπόμενες υποχρεώσεις. Κονδύλια που επιδικάστηκαν σε βάρος του αρχικού οφειλέτου μετά το χρόνο κατάρτισης της σύμβασης αναδοχής (τόκοι, δικαστικά έξοδα κ.λπ.) δεν περιλαμβάνονται στο χρέος που αναλαμβάνει ο αναδοχέας - εκτός ενάντιας συμφωνίας. Νόμιμο το αίτημα της τοκοδοσίας από την επίδοση καταψηφιστικής αγωγής, η οποία μετετράπη με τις προτάσεις σε αναγνωριστική.

Η κρινόμενη αγωγή αρμοδίως και παραδεκτώς εισάγεται προς εκδίκαση, κατά την τακτική διαδικασία, ενώπιον του παρόντος Δικαστηρίου, το οποίο είναι αρμόδιο καθ' ύλην (άρθρ. 12 παρ. 1, 18 παρ. 1 Κ.Πολ.Δ.). Ως προς δε την τοπική αρμοδιότητα και την εντεύθεν θεμελιωμένη διεθνή δικαιοδοσία του παρόντος Δικαστηρίου, αυτή (τοπική αρμοδιότητα) ερείδεται στη διάταξη του άρθρου 40 Κ.Πολ.Δ., δοθέντος ότι σε εκτέλεση της υπ' αριθ. .../1999 αποφάσεως του Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς (διαδικασία ασφαλιστικών μέτρων) επιβλήθηκε συντηρητική κατάσχεση, εις χείρας τρίτου, του μοναδικού περιουσιακού στοιχείου της εναγομένης, που ήταν φορτίο σιταριού, όπως ειδικότερα περιγράφεται και στην υπ' αριθ. .../14-12-1999 έκθεση επιδόσεως του Δικαστικού Επιμελητή στο Πρωτοδικείο Πειραιώς ...μέχρι του ποσού των ...δολ. ΗΠΑ προς εξασφάλιση της κρινόμενης αξιώσεως της ήδη ενάγουσας. Το ως άνω ασφαλιστικό μέτρο της συντηρητικής κατασχεσεως αντικα-

ταστάθηκε, κατ' ευχέρεια που παρέχει η ως άνω απόφαση, με εγγυοδοσία, κατ' άρθρ. 705 παρ. 1 Κ.Πολ.Δ., και σε εκτέλεση αυτής η εναγομένη κατέθεσε την υπ' αριθ. .../21-12-1999 εγγυητική επιστολή της Τράπεζας ..., ποσού ... δραχμών ισοπόσου κατά την ημερομηνία καταθέσεως ... δολ. ΗΠΑ, συνταγείσης της υπ' αριθ. .../21-12-1999 πράξεως καταθέσεως της Γραμματείας του ως άνω Δικαστηρίου. Έτσι, κατά το χρόνο ασκήσεως της αγωγής (14-12-1999) υπήρχε περιουσιακό στοιχείο της εναγομένης στην Ελλάδα (το αυθημερόν συντηρητικώς κατασχεθέν φορτίο σιταριού), αλλή και κατά το χρόνο συζητήσεως υπήρχε αντιστοίχως η παραπάνω εγγυητική επιστολή, η οποία, κατά την κρίση του Δικαστηρίου, συνιστά περιουσιακό στοιχείο (Μητσόπουλος Δ3, 645, Εφ. Ναυπ. 196/1972 Δ3, 642, Εφ. Κρ. 56/1970 Ε. Εμπ. Δ. 21, 488), ανεξάρτητα από το γεγονός ότι κρίσιμος είναι ο χρόνος καταθέσεως της αγωγής στη γραμματεία του Δικαστηρίου, η δε μεταγενέστερη απομάκρυνση των περιουσιακών στοιχείων ή η εξαφάνισή τους από τον τόπο όπου ασκήθηκε η αγωγή δεν ασκεί έννομη επιρροή στην υφιστάμενη, από την κατάθεση της αγωγής, δικαιοδοσία (βλ. Βαθρακοκοίλη Κ.Πολ.Δ. υπ' αριθ. 40 αριθ. 13). Συνακόλουθα το παρόν Δικαστήριο έχει και διεθνή δικαιοδοσία (άρθρ. 3 παρ. 1, 4 Κ.Πολ.Δ.) προς εκδίκαση της παρούσας υποθέσεως, απορριπτομένης ως αβασίμου της αντίστοιχης ενστάσεως της εναγομένης περί ελλείψεως διεθνούς δικαιοδοσίας του Δικαστηρίου. Περαιτέρω προβάλλεται και αντίστοιχος ισχυρισμός της εναγομένης ότι η κρινόμενη αγωγή είναι απορριπτή, ως αόριστη επειδή δεν αναφέρονται στο δικόγραφο της αγωγής στοιχεία που θεμελιώνουν τη διεθνή δικαιοδοσία του παρόντος Δικαστηρίου. Ο ισχυρισμός αυτός είναι ομοίως απορριπτός, αφού τα περιστατικά που προσδιορίζουν την τοπική αρμοδιότητα του Δικαστηρίου (και την εντεύθεν διεθνή δικαιοδοσία του) δεν αποτελούν στοιχεία της με ποινή απαραδέκτου τηρητέας προδικασίας (άρθρ. 111 παρ. 2 Κ.Πολ.Δ.), γι' αυτό και δεν είναι αναγκαία για το ορισμένο της αγωγής, κατά το άρθρο 216 παρ. 1 Κ.Πολ.Δ. (βλ. Α.Π. 265/2000 Ελλ. Δ/ν 41, 1303).

Περαιτέρω η αγωγή πρέπει να ερευνηθεί με βάση το ελληνικό ουσιαστικό δίκαιο, το οποίο είναι εφαρμοστέο στην κρινόμενη υπόθεση σύμφωνα με το άρθρο 3 παρ. 1 της Κοινοτικής Σύμβασης της Ρώμης της 19-6-1980 «για το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές», που κυρώθηκε στην Ελλάδα με το Ν. 1792/1988 δοθέντος ότι αμφότεροι οι διά-

δικοί επικαλούνται τις διατάξεις του ελληνικού δικαίου προς θεμελίωση των ισχυρισμών τους και αντίκρουση αντιστοίχως των ισχυρισμών του αντιδίκου τους. Έτσι, η κρινομένη αγωγή είναι νόμιμη κατά την κυρία αυτής βάση της σωρευτικής αναδοχής χρέους και στην έκταση που αφορά το ποσό των ...δολ. ΗΠΑ με το νόμιμο τόκο από την επίδοση της αγωγής, ερειδομένη στις διατάξεις των άρθρων 477 σε συνδ. με άρθρ. 472-475 Α.Κ., 340, 345, 346 Α.Κ. 70, 176 Κ.Πολ.Δ. Στο σημείο αυτό πρέπει να αναφερθεί ότι στη σωρευτική αναδοχή χρέους (όπως και στη στερεντική τοιαύτη του άρθρου 471 Α.Κ.) το υφιστάμενο (αλλότριον) χρέος, που υπόκειται ο αναδοχέας να εκπληρώσει, μπορεί να αναληφθεί είτε ολόκληρο, είτε κατά τμήμα μόνον.

Μερικές δε φορές είναι δυνατόν να ανακύψουν αμφισβητήσεις σε σχέση με την ακριβή έκταση του αναλαμβανόμενου χρέους. Σε αμφίβολες περιπτώσεις πρέπει να γίνει δεκτό και εφόσον δεν προκύπτει κάτι άλλο από τη συμφωνία των μερών ότι το χρέος μεταβιβάζεται στο νέο οφειλέτη σε όποια έκταση ευρίσκεται κατά το χρόνο καταρτίσεως της συμβάσεως αναδοχής χρέους, μαζί με τις παρεπόμενες μέχρι τότε υποχρεώσεις π.χ. τόκοι και έξοδα (βλ. Γ. Μπαλή Ενοχ. Δ. παρ. 173, Γεωργιάδη - Σταθόπουλου Α.Κ. 477 αριθ. 9). Με δεδομένο δε ότι κατά τα εκτιθέμενα στην αγωγή, η

επίδικη σύμβαση σωρευτικής αναδοχής χρέους έγινε, στις 9-2-1996, δυνάμει της οποίας η εναγομένη ανέλαβε να εκπληρώσει το όποιο χρέος υπήρχε εκ μέρους της ναυιώςτριας από πρόσθετους ναύλους, υπεραναμονές κ.λπ. στο λιμένα εκφορτώσεως, το κονδύλιο της αγωγής των ...λιρών Αγγλίας καθώς και το τοιούτο των τόκων προς 7,1/2 % από 23-4-1996, που αφορούν κονδύλια επιδικασθέντα στην ενάγουσα, σε βάρος της ναυιώςτριας, με την από 3-9-1998 διαιτητική απόφαση και αφορούν δικαστικά έξοδα της διαιτητικής διαδικασίας (1.400 Λ.Α.) και τοκοδοσία από 23-4-1996, γεννήθηκαν μετά το χρόνο καταρτίσεως της επίδικης συμβάσεως αναδοχής χρέους και συνεπώς είναι απορριπτέα ως μη νόμιμα, αφού η ενάγουσα δεν ισχυρίζεται ότι συμφωνήθηκε με την εναγομένη ότι η τελευταία θα αναδεχθεί το χρέος όπως αυτό θα διαμορφωνόταν τελικώς με τη διαιτητική απόφαση. Εξάλλου νόμιμη είναι και η επικουρική βάση της αγωγής η ερειδομένη στη σύμβαση υπέρ τρίτου κατ' άρθρ. 410 Α.Κ. και στην έκταση που αφορά τα κονδύλια όπως λεπτομερώς αναφέρθηκε. Ας σημειωθεί τέλος, ότι είναι νόμιμο το αίτημα της τοκοδοσίας από την επίδοση καταψηφιστικής αγωγής η οποία μετετράπη, με τις προτάσεις, σε αναγνωριστική (βλ. σχετ. Ολ. Α.Π. 13/1994 Ελλ. Δ/ν 35, 1259, Α.Π. 208/1997, Ελλ. Δ/ν 39.86, Α.Π. 1872/1999 Ελλ. Δ/ν 41.1304).

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



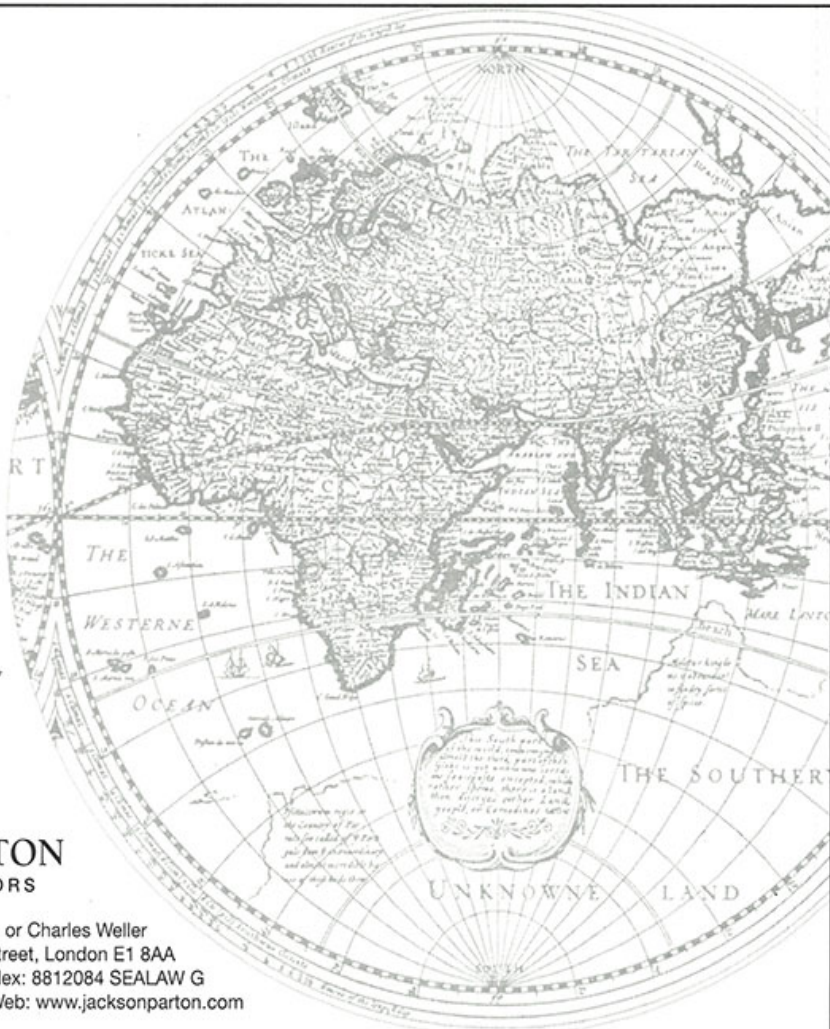
JACKSON PARTON
SHIPPING SOLICITORS

Contact: Nick Parton, Philip Bush or Charles Weller

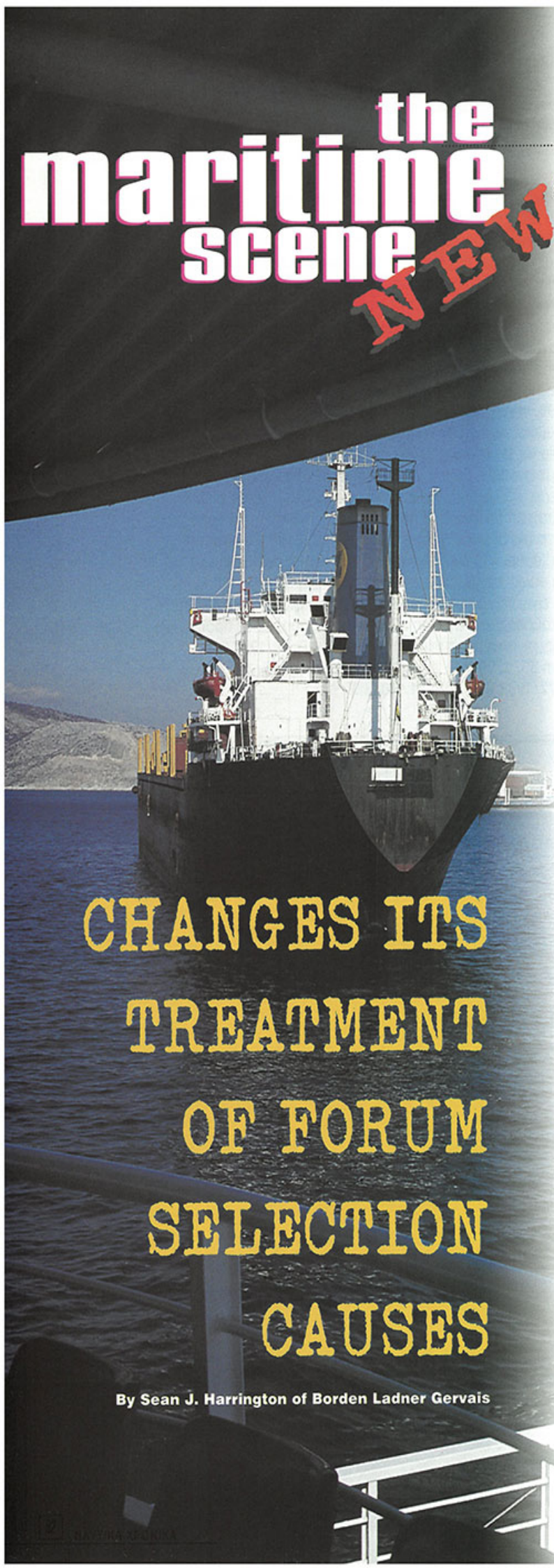
5th Floor, 18 Mansell Street, London E1 8AA

Tel: +44 (0)20 7702 0085 Fax: +44 (0)20 7702 0858 Telex: 8812084 SEALAW G

Email: mail@jacksonparton.com Web: www.jacksonparton.com



the maritime scene NEWS



CHANGES ITS TREATMENT OF FORUM SELECTION CAUSES

By Sean J. Harrington of Borden Ladner Gervais

Canada has been a fairly convenient place for a claimant to obtain security for a claim subject to a foreign jurisdiction or arbitration clause. Canada has been generous in giving recognition to foreign maritime liens and allows sisterships to be arrested. However, Canadian practice is about to change as a result of the enactment of the Marine Liability Act, which came into force this August and as the result of a recent decision of the Federal Court of Appeal on the enforceability of foreign jurisdiction clauses. The general rule in Canada had been that a claimant could take action in Canada notwithstanding a foreign jurisdiction or arbitration clause. It might wish to have the case decided on the merits in Canada or it might merely wish to obtain security and then proceed in the forum specified in the contract. If, notwithstanding the foreign dispute resolution clause, both parties agree that the claim should be dealt with on the merits in Canada, the court will hear the case. If the claimant expressly took the action for the sole purpose of obtaining security, or if the defendant promptly sought a stay, the court in its discretion would usually grant the stay. The case would lie dormant in Canada, but the security would remain in place. If the claimant succeeded before the foreign tribunal and was not paid, it was, and is, a fairly easy matter to have the foreign judgment recognized in Canada and enforced against the security. The philosophy of the court was that it should give effect to the intention of the parties, unless there was evidence before it that the claimant would not get a fair hearing elsewhere, or might lose a significant procedural advantage. For instance, if the action was timely when filed in Canada, but a fresh action would be time barred in the agreed forum, Canadian courts, unlike some others, would only grant the stay if satisfied that the defendant renounced the time bar defence and that the foreign court would not raise it of its own motion. Nevertheless, not all jurisdiction clauses were treated equally. A stay in favour of a specified jurisdiction set out in the contract was one thing, but a stay in favour of the carriers principal place of business (the Conlinebill) was quite another. The carrier had the burden of positively establishing where its principal place of business was. This sometimes proved to be a formidable task, as the carriers' business was often run through managers and agents. Canada's courts have required evidence as to the nationality of the directors, the places where they have held directors meetings, the places in which they do their banking and other matters which a carrier might care to voluntarily divulge. The enforceability of foreign arbitration clauses was even more straightforward. Canada gives effect to the United Nations Model Law. Under that law, a claimant has the express right to sue for the sole purpose of obtaining pre-award security. The Court has no discretion, but must stay the action if it was taken for that purpose, or if the defendant demands a stay as the first step of its defence. Canada has given effect to the New York Convention, so that foreign arbitration awards are readily recognized. For instance, in the MARIANA the buyer of a "Congenbill 1994" bill of lading (all terms and conditions, liberties and exceptions of the Charter Party, dated as overleaf, including the Law and Arbitration Clause, are herewith incorporated) was required to arbitrate in



ENGLISH SUPPLEMENT

London even though no particulars of the Charter Party were typed in the blanks "overleaf". The settled law on foreign jurisdictions clauses (as opposed to foreign arbitration clauses) was dramatically altered earlier this year by the decision of the Federal Court of Appeal in *Eco-Line N.V. v. Z.I. Pompey Industrie*. For all intents and purposes, it reversed its earlier decisions, and held that the test to which the enforceability of a foreign jurisdiction clause was subject was the same test as on the granting of an interlocutory injunction. Under that three-part test, the Court is to consider whether there is a serious issue to be tried, whether the party seeking the stay would suffer irreparable harm if the stay was not granted and which party would suffer the greater relevant harm if the stay were granted or not granted. On this new test, it will be more difficult to obtain a stay. The ocean carrier has sought leave to appeal to the Supreme Court of Canada. The *Eco-Line* case applies to all contracts. The jurisdictional provisions of the Marine Liability Act only apply to contracts of carriage covered by a bill of lading or similar document of title. The Hague-Visby Rules have been in force in Canada since 1993. Those Rules do not deal with jurisdiction. The Marine Liability Act tacks on Hamburg Rule type jurisdiction

provisions to Canada's Hague-Visby Rules, so that a claimant may have the case heard on the merits in Canada if the actual or intended port of loading or discharge is in Canada, if the defendant resides or has a place of business, branch or agency in Canada, or if the contract was made in Canada. Although freedom of contract has thus been reduced, nevertheless the parties can still mutually agree to leave the Canadian action, and the security, in place, and proceed on the merits elsewhere. Pure charterparty disputes subject to foreign arbitration are not affected by the *Eco-Line* case or the Marine Liability Act. The claimant can still seek security in Canada and require the claim to be heard elsewhere. However, if, as in the case of the *MARIANA*, the claimant is not an immediate party to the charterparty, but rather is the holder of a bill of lading thereunder, an action instituted in Canada will be heard on the merits in Canada, unless both parties agree otherwise. In summary, those who wish to proceed in Canada on the merits will have an easier time of it. Those who proceed in Canada solely for the purposes of obtaining security may run the risk that Canada's courts will hear the case on the merits unless a) there is an arbitration clause and b) there is no operative bill of lading or similar document of title.

SHIPPING FLAGS OF CONVENIENCE UNDER FIRE FROM WITHIN

A leading maritime Flag of Convenience (FOC) has welcomed the United Arab Emirates' (UAE) decision to clamp down on the industry and has called for more regular sanctions against widespread corruption and underperformance. Clay Maitland, managing partner of International Registries Inc (IRI), which manages the Marshall Islands FOC and managed the Liberian FOC until last year, said some FOC's habitually ignored their responsibilities for safety and were riddled with corruption. "Is there some way (FOC) registries can be called to book?" asked Maitland. "There should be sanctions against them. It's time for a convention with teeth." Ship operators pay many millions of dollars each year to fly FOC flags such as those of Liberia and Panama over their ships, and in return enjoy a favourable commercial and regulatory environment for shipping. Last week a UAE minister said the cabinet had decided to ban from its territorial waters vessels registered in Albania, Belize, Bolivia, Cambodia, Comoros, Georgia, Honduras, the Maldives, Mauritius and Saint Vincent.

The decision followed one of the worst oil spills to affect the country's coastline in years after a sanctions-busting Iraqi tanker sank in April. The Georgian-registered *Zainab* was carrying 1,300 tonnes of fuel oil. Maitland pointed to a recent scandal of fraudulent certification at the Panamanian Maritime Authority. Nearly all members of one certification division were suspended in March during a government fraud swoop. The International Tanker Owners Federation, Intertanko, also criticised recently the Panamanian FOC for dragging its heels on investigating accidents at sea. Such investigations are as vital to maritime safety as the black-box searches after airline disasters.



FOUR DIE FROM METHANOL DRINKING

Four Ukrainian seamen died and two others were very ill after drinking methanol which they brought aboard the ship illicitly. The men left their vessel at the port of el-Dekhelo in Egypt, having obtained permission from the chief officer to go ashore to buy cigarettes and toiletries. They also purchased a quantity of "white liquid" from a pharmacy and consumed it after returning to the ship. Within 24 hours of the ship's departure for Bilbao, the men concerned were taken seriously ill. The vessel diverted to Tobruk where they were hospitalised. Signum Services investigated the incident on behalf of the owners and the UK P&I Club, with whom the vessel is entered. The master confirmed that the crew were aware that company policy did not permit alcohol consumption on board. Samples of the liquid sent to a UK laboratory were found to be methanol. The owners have circulated the laboratory's report to crew managers with a view to preventing similar incidents.

LARS CARLSSON, PRESIDENT CONCORDIA MARITIME



Mr. Lars Carlsson, president of Concordia Maritime, was born in Stockholm in 1942. He has held senior executive positions in international shipping and trade since 1969. A degree in Business Economy combined with the experience of many years as manager of commercial operations of international shipping pools, offered interesting comparisons of different ways of managing and operating ships. The daily dialogue with the officers on international vessels as well as shipping companies and

charterers in many countries is a basis for Mr. Carlsson's views that shipping quality pays. He frequently participates in shipping conferences and is one of the industry's leading spokesmen for building and maintaining oil tankers to the highest standards and proving that by voluntary quality classification. Lars Carlsson is chairman of the Independent Tanker Owners (INTERTANKO) and American Bureau of Shipping's North Europe Committee, member of the board of American Bureau of Shipping and of the International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF). He is a member of the Massachusetts Academy Council and the Green Award Advisory Council in Rotterdam. Concordia Maritime is a publicly quoted Swedish shipping company listed on the Stockholm Stock Exchange. The Stena Sphere with a fleet of about 100 ships, owns about 59% of the Concordia shares. Concordia owns two ULCCs and four VLCCs. Two new revolutionary designed VLCC of the Stena V-MAX class have been ordered at Hyundai Heavy Industries for delivery in 2001. V-MAX I, the Stena Vision, was delivered on 20 April and V-MAX II, the Stena Victory, will be delivered in the beginning of July. Lars is married to Christina Aasa Carlsson. They have four children aged 20-25

European Union does not have such a law either collectively or unilaterally." "The EU could certainly act and will have to. We'd have no objection," he said. Maitland criticised the European Union's lack of action against the Maltese FOC, which has flown on three of the last four tankers to sink in European waters. "There's a lot of good people in the Maltese Register (FOC), but with all the recent accidents involving the Maltese flag, they should at least get a warning," he said. Gallagher said that while no mechanism existed to control FOCs, it was up to them to police themselves. "We've probably turned down as much tonnage as we took in," he said. "That's what we can do. We have to police ourself and not give a berth to sub-standard tonnage."

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.

SHIPHOLDERS MEETING OF OCEANCONNECT.COM

During the Shareholders Meeting, held in Greece on Tuesday, June 5, 2001 OceanConnect.com President Tom Reilly summarized the development of the successful maritime e-Marketplace, reviewing its movement from concept to early commercial stage. OceanConnect's joint marketing and services agreement with Clarksons Bunker Group, its global coverage on on-line capabilities offer customers the most expansive and superior marine fuels transaction services on the market. During the meeting Tom Reilly outlined the major themes leading to the success of the bunker auction site: Proven Savings - comparisons to daily market indexes

- One Call - buy bunkers online without a computer through Clarksons
- See the Market - transparency- no hidden costs
- Innovation - OceanConnect.com Credit Solutions and more
- Beyond Bunkers - post fixture products and services
- Leading the Way - shareholder support

He reviewed the Company's innovative products such as OceanConnect.com CreditSolutions, which gives suppliers access to up to US\$ 1 million of credit insurance per buyer, presented plans for more scheduling and logistics tools and as well as the Company's vision for the next year and beyond.

OceanConnect.com launched its online bunker auction platform in July 2000. The company offers transaction services in many world ports in North Europe, the Mediterranean, North America, South America, Central America and the Caribbean, the Middle East and the Far East. In addition, OceanConnect.com provides access to online credit insurance through OceanConnect.com CreditSolutions and enhanced personal service and post fixture support through Clarksons Bunker

TO GUERRILLAS

The Liberian FOC, which is commonly regarded as one of the better flags, was recently described by a United Nations (U.N.) report as "lax". "Liberia has lax maritime and aviation laws that provide the owners of ships and aircraft with maximum discretion and cover, and with minimal regulatory interference," said the report by a U.N. panel of experts. It also linked the FOC to Liberian president Charles Taylor and described it as part of his "sanctions-busting apparatus", which is used to fund guerrillas in Sierra Leone. IRI president Bill Gallagher said that sanctions against sub-standard flags were common in the airline industry, and the shipping industry would benefit from the same.

Maitland said: "The Americans have had on their statute books for 25 years a law allowing the transport minister to ban flags, but the

Group. Additionally, users have access to specially developed content including: daily bunker pricing from H. Clarkson & Co. Ltd., bunker pricing from Cockett Marine Oil, commentary from industry expert Michael J. Marco, forward price indications from Semptra Trading and analysis from Petroleum Argus.

OceanConnect.com is the global Internet marketplace for the marine industry offering marine fuels, products and services. Operating as an open, transparent and independent e-commerce marketplace, it is open to all buyers and sellers. Investors include P&O Nedlloyd BV; BP International; Eletson Corporation; Keystone Shipping Company; Shell Internet Ventures (a wholly owned subsidiary of the Royal Dutch / Shell Group of Companies); H. Clarkson & Co., Ltd; Stena Bulk AB; Fuel and Marine Marketing LLC (a joint venture between Texaco and Chevron in the marine fuels and lubricants business); Nippon Mitsubishi Oil Corp; Marubeni International Petroleum (Singapore Pte Ltd); Peninsula Petroleum Ltd; SCAMP Underwater Services Worldwide Network; and Argos Group NL.

IBIA MAPS OUT ITS FUTURE



THE International Bunker Industry Association (IBIA) has set out its agenda for the coming years at its annual conference, held this year from 5-8 June in Athens in conjunction with the marine credit analysis specialist, Infospectrum. In his keynote speech, IBIA chairman Chris Leigh-Jones emphasised the need for the association to

build on its size, stability and standing, and engage with authorities at the highest levels on behalf of its members and the marine fuels industry as a whole. "Bunkering has many issues to address, and IBIA must be the forum in which they are addressed," he told delegates. Leigh-Jones also highlighted IBIA's discussions with Intertanko regarding practical bunkering advice for tanker owners, and the work it is doing with the government in Fujairah to help draw up a local code of bunker practice. The IBIA/Infospectrum conference in Greece was attended by over 250 delegates, including bunker executives from as far afield as Australia and Argentina. "Greece is a key shipping and bunker market. This is reflected in the high turnout," said Panos Panousis, managing director of Infospectrum. "Delegates also expressed their appreciation of a conference programme that incorporated plenty of networking and social opportunities in addition to the working sessions, which included presentations by leading shipping executives." Founded in 1993, IBIA is the trade association of the global bunker industry. Its membership is drawn from bunker buyers, traders, brokers, suppliers and service companies worldwide. IBIA is dedicated to promoting quality and professionalism in international bunkering, and is engaged in a series of long-term initiatives designed to raise standards in the industry.

KELVIN HUGHES LAUNCHES NUCLEUS 3 SERIES RADAR

Kelvin Hughes Ltd, the Naval and Marine Division of Smiths Industries Aerospace has announced the introduction of the Nucleus 3 Series Radar systems.

DR. PETER M. SWIFT MANAGING DIRECTOR INTERTANKO

Dr. Peter Swift took up his position as Intertanko's Managing Director on 1 February 2001. Dr. Swift has an extensive background in the tanker industry and has previously been involved in Intertanko's work as Chairman of the Market Research Group and as a member of the Communications and PR Committee. Until 1999 he worked for the Royal Dutch/Shell Group for 24 years where he held a series of senior positions including: General Manager for Shell International Trading and Shipping Company; Area Coordinator for East and Southern Africa; General Manager of the Australian LNG Ship Operating Company; and Group Naval Architect responsible for oil, gas, coal and offshore shipping. Immediately prior to joining Intertanko he was a Director of Seascope Shipping Limited, a leading London Shipbroker, where he was responsible for Projects and Business Development. Peter Swift graduated as a Naval Architect in the UK and after a brief spell in the shipbuilding industry obtained a doctorate from the University of Michigan where he was a visiting lecturer and Assistant Director for Marine Transport Economics. He is a Chartered Engineer, a Fellow of the Royal Institution of Naval and a Member of the Society of Naval Architects and Marine Engineers. Dr. Swift is 56 years old and is a British citizen. He is married with two children.



The Nucleus 3 Series, developed from on the highly successful Nucleus 2 Series, represents a major advance in marine radar systems. Using the latest technology and with significant design changes, the Nucleus 3 range meets the latest legislative requirements as well as increasing system flexibility and performance.

The design concept of the Nucleus 3 Series has been to provide an extremely effective radar system that uses as many common parts as possible throughout the range. This advanced architecture has allowed the inclusion of additional printed circuit boards or units to widen the number of applications available to the system.

The Nucleus 3 Series comprises 5000, 6000 and 7000 display ranges. The popular 5000 and 6000 displays will include electronic plotting aid (EPA), automatic tracking aid (ATA) and automatic radar plotting aid (ARPA) variants, while the 6000 range will offer both pedestal and split configurations.

The new 7000 range incorporates the Kelvin Hughes advanced flat panel display, currently used in the new Naval Tactical Display (NTD). This display has been developed to provide both high brightness levels for daylight viewing and very low background illumination for night time use. The Nucleus 3 Series 7000 range uses the same radar processor unit as the split 6000 range and offers either trackball or built-in control in the console and desk mounted units respectively. Both console and desk mounted units can be driven from a remote common core processor to provide full ECDIS functionality.

IN NEW BUILDINGS MARKET

SRH Marine Electronics S.A., a leader provider for a wide range of products and service/technical support, has extended now their presence in new buildings market.

They are the first Greek marine electronics company, which is included in the markers' list of Japanese shipyards. They have just finalized their first agreement with Tsuneishi Shipbuilding Co. Ltd. for the supply of full communication/navigation package for four (4) new buildings. (type Aframax 106,000 DWT).

Tsuneishi shipyard, which is one of the major shipyards in Japan both in new buildings and repair market, named SRH Marine Electronics S.A. as the official representative agent for Greece and Cyprus.

"MUTUAL CUP" VICTORY FOR SWEDISH CLUB SIDE

June 6 is "National Day" in Sweden. The Swedes celebrated this year with a crushing 6-0 soccer victory

against Moldova in the World Cup 2002 qualifiers. Another match played that day saw a determined side from The Swedish Club matched against "Greece International" in the annual battle for the "Mutual Cup". Once again, the Swedes emerged as winners, with a 3-2 victory.

During the first half of the match, Greece International - captained by Dileship Marine's Stephanos Lekanidis - played to win. Tord Nilsson, who heads the Club's Hong Kong office, scored twice on their behalf. Sweden fought back and Henrik Lind and Tony Schröder scored in the second half, with Captain Jens Huzell producing the winning goal in the final minutes. Huzell received the Mutual Cup from Claes Lindh, The Swedish Club's Director of Underwriting & Marketing. Sweden also won the match last year, with a 2-1 victory. The Mutual Cup competition is held every year in Gothenburg, in association with The Swedish Club's Annual General Meeting. The competition is sponsored by Hamburg-based reinsurance brokers AON Jauch & Hübener, the Gothenburg brokers Marsh Marine & Energy, London-based Miller Marine and JLT Risk Solutions and Piraeus brokers Arion Enterprises. Commenting on this



year's match, Jens Huzell said: "We were a little surprised at the serious tactics adopted by our opponents, but we had the measure of them in the second half, when stamina began to count."

VIDEOTEL EXPANDS WEB-BASED TRAINING

LEADING maritime training provider Videotel Marine International has appointed Chris Haughton as deputy managing director. Chris will be in charge of research and development into web-based distance learning and computer-based training. He previously worked as a lecturer in maritime operations at Blackpool and The Fylde College, UK and has spent many years in the merchant navy. "This is a great opportunity for me," says Chris, "Videotel has already demonstrated its commitment to providing on-line and computer-based training products, and I am looking forward to developing this area." Videotel is a market leader in the provision of computer and video-based training packages for the maritime industry. The company provides training packages through outright purchase and long-term library rental schemes.

INTERNATIONAL COATINGS IN THE BALKANS AND BLACK SEA AREA

International Coatings, a part of the Akzo Nobel Group of companies, is a major supplier of Marine, Protective and Yacht Coatings within the Balkans and Black Sea area. Over the last few years our staff have increased to over 70 people and offices are now operating in Piraeus & Thessaloniki, Varna, Constanta and Odessa. Combined with three operational warehouses in Piraeus, Varna and Odessa this give us an unsurpassed ability to service our customers throughout the region. This is evidenced by the dramatic growth in contracts secured both in New Construction and Maintenance & Repair. Major contracts are now underway in Greece, Galatz, Tulcea and Mangalia in Romania, Okean in Ukraine, Rousse in Bulgaria and many other locations. All contracts are fully supported by our local Technical Service staff who are fully trained in all aspects of contract management and technical supervision. For further information please contact: International Paint (Hellas) S.A., 41, Akti Miaouli, 185 35 Piraeus, Greece., Tel: +30 1 4295 140 (8 lines), Fax: +30 1 4295 149, Tlx: 213234 IPCC GR, E-mail: ip.hellas@uk.akzonobel.com, www.international-marine.com, www.international-pc.com, www.yachtpaint.com



DIARY OF EVENTS AUGUST - SEPTEMBER 2001

17-18 September 2001
Hague, The Netherlands
Port Risk Management Forum
Organised
by the Mare Forum B.V.
Tel.: + 3110 205 7455 Fax: +
3110 205 5655

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>

10-13 October 2001
Bombay, India
India International Maritime
EXPO 2001
Organised by Pradeep Deviah &
Associates
Tel.: + 9180 5547169, Fax:
+9180 5542258

22-26 October 2001
New York, USA
The Fourteenth International
Congress of Maritime Arbitrators
Organised by the London Maritime
Arbitrators Association
Tel.: +44207 377 5055 Fax.: +
44207 377 0065

30-31 October 2001
Bremen, Germany
Global Automotive Logistics 2001
Organised by Informa Maritime

and Transport
Tel. +44207 553 1439 Fax. +
44207 553 1820

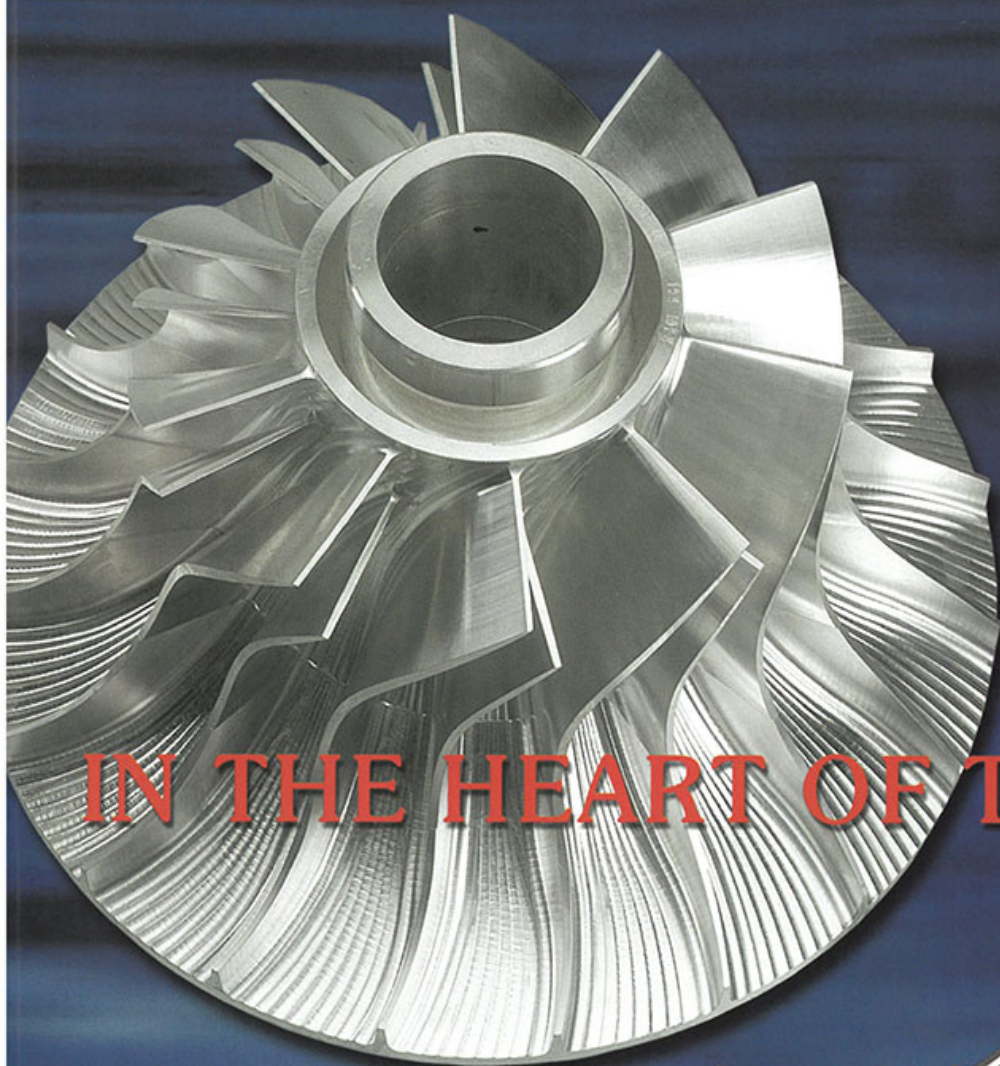
13-17 November 2001
Amsterdam, The Netherlands
Europort 2001
Organised by Seatrade
Tel.: +441206 545 121 Fax.:
+441206 545 190

TURBO TECNICA LTD

D. & Th.

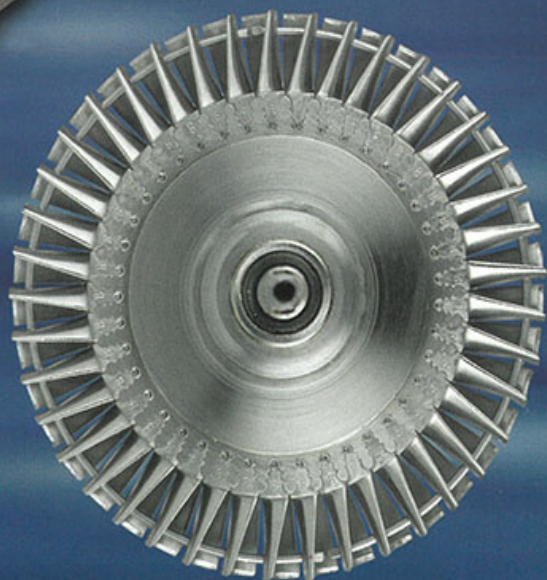
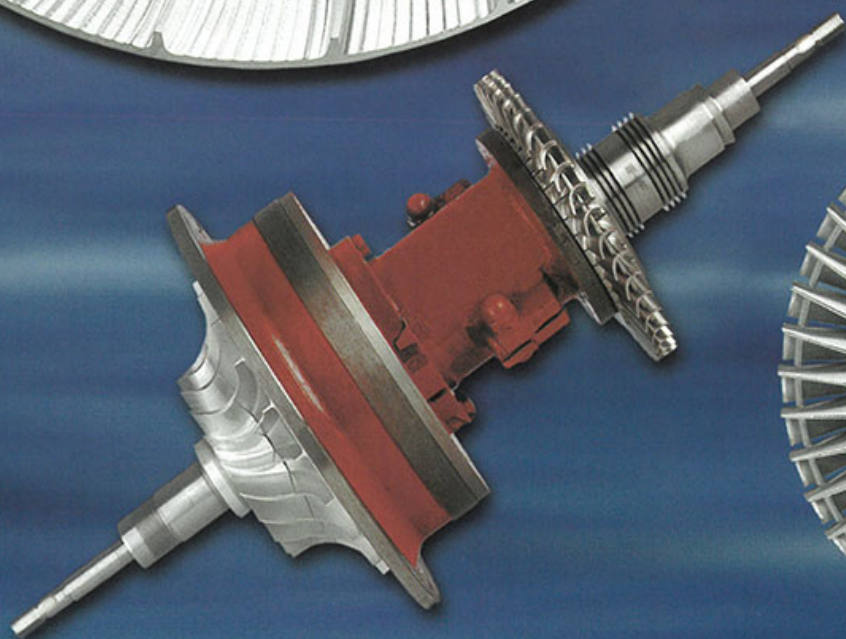


PISTOLIS



SERVICE
PRECISION
SPARE PARTS
TURBOCHARGERS

IN THE HEART OF THE SHIP





CONSTANT REVOLUTION

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

So what's the winning formula?

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

www.international-marine.com

 and International are trademarks of Akzo Nobel

© International Coatings Limited, 2001

 **International.**
Marine Coatings


AKZO NOBEL