

ΤΙΜΗΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΠΡΟΑΓΩΓΗΣ ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΙΑΣ ΑΘ. Β. ΜΠΟΤΣΗ

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 42
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2001
ΤΙΜΗ: 1.500 ΔΡΧ.
4,40 ΕΥΡΩ

ΦΑΚΕΛΟΣ

P & I Clubs

**Η Ελλάδα
κόμβος διεθνούς
διαμετακόμισης**

ΤΟ ΠΑΡΑΣΚΗΝΙΟ

ΤΗΣ ΚΡΙΣΙΜΗΣ ΣΥΝΑΝΤΗΣΗΣ ΤΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ



FRANMAN
LIMITED

YANMAR DIESEL ENGINE CO., LTD

Marine Auxiliary Diesel Engines
Marine Propulsion Diesel Engines



YANMAR DIESEL ENGINE CO., LTD.

NANIWA PUMP MFG. CO., LTD

Marine Pumps, Spare Parts



CONSILIUM US, INC.

Metritape Tank Level Gauging Systems, Spare Parts



CONSILIUM SELESMA S.r.l.

IBS, ARPA Radars & ECDIS, Spare Parts



SMIT GAS SYSTEMS B.V.

Inert Gas Systems, Nitrogen Generators, Spare Parts



COMAR TRADING LTD

Marine Spare Parts, General Ship Supplies



KYMA AS

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



FRIEDRICH KOCKS GMBH

Deck Machinery, Spare Parts



KOCKS

YANMAR ENGINEERING CO., LTD

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



YANMAR ENGINEERING CO., LTD.

TANABE PNEUMATIC MACHINERY CO., LTD

Marine Compressors, Spare Parts



TANABE COMPRESSORS

SUNFLAME CO., LTD

Incinerators, Rotary Cup Burners, Spare Parts



BMT SEATECH LTD

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



GMD - SHIPYARD



**BAYONNE DRY DOCK
& REPAIR CORP.**

Full Service Marine Fabrication and Repair,
Dry Docks, Graving Docks, Cranes, Wet Berth, Machine Shop

EASTMAN SHIPPING AND TECHNICAL SERVICES LTD

Marine Equipment, Genuine Engine Spare Parts
& Service Engineering



TSUJI HEAVY INDUSTRIES CO., LTD

Cranes, Hatch Covers, Boat Davits,
Ro-Ro Equipment, Spare Parts & Service



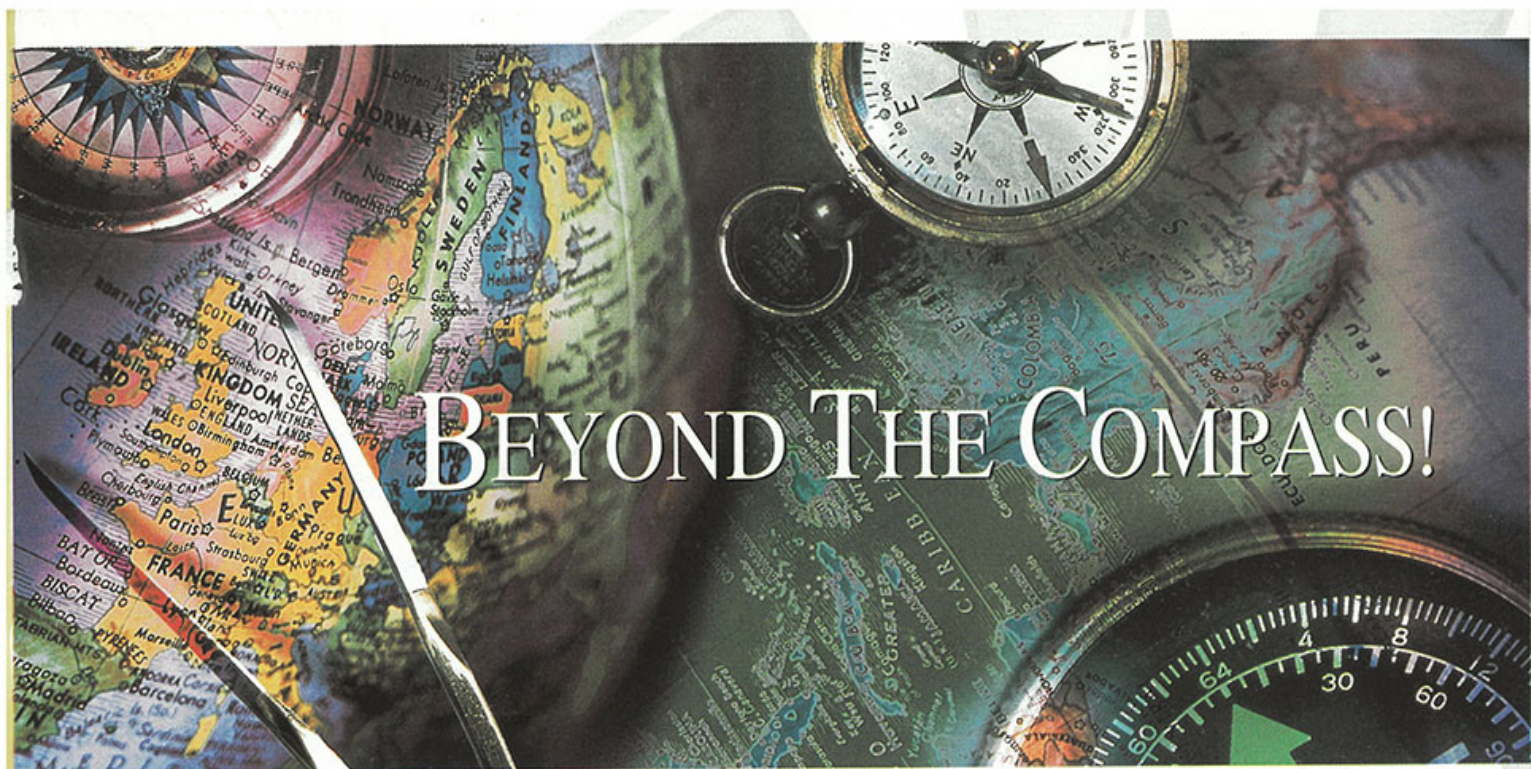
LEADING GREEK AGENTS

ALADANIEA

220 SYNGROU AVENUE, ATHENS 176 72, GREECE. Tel.: (301) 095.32.350, Fax: (301) 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)
FRANGOULIS COMPANY

SPR0202 07.01



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.

TBWA \ ATHENS





Αυδί

**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.

Vorsprung durch Technik www.audi.gr



Στο εξώφυλλο,
το ΑΙΟΛΟΣ ΕΞΠΡΕΣ II
της NEL LINES,
Φωτ. Γιώργος Γιαννακός

- 12. ΣΧΟΛΙΟΓΡΑΦΙΑ
- 14. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΝΕΑ
- 24. ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ ΝΕΑ

ΡΕΠΟΡΤΑΖ

- 22. ΤΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗΣ
ΕΕΕ - COMMITTEE

ΦΑΚΕΛΟΣ: ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

- 26. ΓΙΑ ΜΙΑ ΕΘΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
Άρθρο του Χρ. Βερελή,
υπουργού Μεταφορών & Επικοινωνιών
- 30. ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ ΝΑ ΓΙΝΟΥΝ ΠΟΛΛΑ ΑΚΟΜΗ ...
Άρθρο του Μιθ. Βαρβιτσιώτη,
τομέαρχη Εμπ. Ναυτιλίας
- 32. Η ΕΛΛΑΔΑ ΩΣ ΚΟΜΒΟΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ
ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΗΣ
Άρθρο του Νικ. Κουμρόγλου,
προέδρου ΣΥΝΔΕ
- 34. Η DOOR TO DOOR ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΦΑΚΕΛΟΣ: P & I CLUBS

- 38. ΤΑ P & I ΠΡΟΣΑΡΜΟΖΟΝΤΑΙ ΣΤΙΣ ΑΝΑΓΚΕΣ
ΤΩΝ ΚΑΙΡΩΝ
Συνέντευξη του Σπύρου Ποθέμν
- 40. ΠΡΟΛΑΒΑΙΝΟΝΤΑΣ ΤΗ ΖΗΜΙΑ
Άρθρο του Εμμ. Βορδώνη
- 42. Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΩΝ P & I CLUBS
Άρθρο της Αθηνάς Συρίμν
- 48. STOWAWAYS AND ILLEGAL - TROUBLED TIMES
Του Michael Robertson
- 50. ΕΤΑΙΡΙΚΑ ΠΡΟΦΙΛ

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ

- 52. Η ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΗ ΦΟΡΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ
ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ ΤΗ ΣΥΜΠΑΡΑΣΤΑΣΗ
ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΕΙΑΣ
Συνέντευξη του Ν. Βαρβατέ,
προέδρου της ΕΕΜΦΠ
- 56. ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΣ

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

- 62. Η «ΑΧΙΛΛΕΙΟΣ ΠΤΕΡΝΑ» ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ
ΤΟ ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ
- 66. ΤΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΟΥ ΕΠΙΒΑΤΗ
Του Γιάννη Θεοφλογίτη, προέδρου Πανελληνίου
Συνδέσμου Ναυτικών Πρακτόρων

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.

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

ARGO
FILTER

Luber-finer

MANN

VOKES

PALL

Fleetguard

Hengst

RACOR

Αριθμός φύλλου 42,
Οκτώβριος 2001,
Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωπτάκης,
Έτος ίδρύσεως: 1931

ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

- 68.** ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ:
ΟΙ ΕΠΟΜΕΝΕΣ ΜΕΡΕΣ
- 70.** ΦΑΡΟΙ ΑΚΟΙΜΗΤΟΙ
- 76.** ΤΟ «ΕΞΙΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ» ΚΑΙ ΟΙ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ
ΤΩΝ ΠΝΕΥΣΤΩΝ ΣΩΣΤΙΚΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ
- 80.** MEMORIES
Το φωτογραφικό «χθες» της ναυτιλίας μας
- 82.** ΠΑΡΑΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ
- 86.** ΠΡΙΝ ΑΠΟ 72 ΧΡΟΝΙΑ
Του Ξενοφώντα Αντωνιάδη
- 87.** ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ
- 88.** ΝΗΟΛΟΓΙΑ
- 94.** ΒΙΒΛΙΟΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ
- 96.** ENGLISH SUPPLEMENT

Ιδιοκτησία: Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.
Εκδότρια & Διευθύντρια: Ιωάννα Μπίσια
Σύμβουλος Έκδοσης: Νίκος Ε. Σίμος
Διευθύντρια Σύνταξης: Λίτσα Μαρέλου
Σύμβουλος Ειδικών Θεμάτων:
Ηλίας Γ. Μπίσιας
Art Director: Νίκος Αμπλιανίτης
Συντακτική Ομάδα: Νάσος Πουλακίδας,
Γιώργος Φραγκούλης
Ειδικοί Συνεργάτες: Ξέν. Αντωνιάδης, Απ.
Δόμβρος, Γιώργος Μπάνος, Τάκης Μακρής,
Κ. Λυριντζή
Υπεύθυνοι Διαφήμισης: Χρήστος Καπάντης,
Βενετία Μελεχέ
Φωτογραφίες: Γιώργος Γιαννακής
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 Κατσάντωνη 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
Φιλωνος 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.

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ 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

Όχι όλα μαύρα

Τώρα που η αιχμή της τουριστικής περιόδου είναι παρελθόν και η κίνηση προς και από τα ελληνικά νησιά έχει φυσιολογικά μειωθεί, καλό θα είναι να πούμε και δυο νηφάλιες κουβέντες για τα όσα καταμαρτυρούνται στην ταλαιπωρη ελληνική ακτοπλοία. Όπως και κάθε χρόνο, βρέθηκε και εφέτος στο στόχαστρο, κατηγορούμενη είτε για καθυστερήσεις είτε για βλάβες και για κακή εικόνα που δίνουν προς τα έξω οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες μιας κατά τά άλλα ναυτιλιακής χώρας.



Κανείς δεν υποστηρίζει ότι δεν σημειώθηκαν καθυστερήσεις και βλάβες και ότι δεν ταλαιπωρήθηκε ένας αριθμός ατύχων επιβατών. Όμως υπάρχει και ο αντίλογος, για να αποδώσουμε τα του Καίσαρος τω Καίσαρι. Όταν μία και μόνον εταιρεία, μέσα στη θερινή περίοδο, και για να ανταποκριθεί στις δεσμεύσεις που ανέλαβε αλλά και για να επιζήσει επιχειρηματικά, διότι η λοιπή περίοδος είναι περίπου νεκρή, είναι υποχρεωμένη να διακινεί κάθε μήνα 2.000.000(!) επιβάτες και να πραγματοποιεί, το ίδιο διάστημα, 2.800 δρομολόγια, γιατί θα πρέπει να περιμένει κανείς και βλάβες να μη γίνουν και καθυστερήσεις να μην υπάρχουν; Όταν δεν προλαβαίνουν τα πλοία της ούτε στοιχειώδη συντήρηση να κάνουν; Και τότε άραγε θα αποφασισθεί κάποια πλοία της ακτοπλοΐας να μην ταξιδεύουν όλον το χειμώνα, ώστε να πραγματοποιούν τη συντήρηση και τις επισκευές που χρειάζονται, με αποτέλεσμα την περίοδο της αιχμής να είναι σε θέση να πραγματοποιούν τα ταξίδια τους χωρίς τον κίνδυνο βλαβών;

Αυτή είναι η μία πλευρά του θέματος. Η άλλη βρίσκεται στην αθέατη πραγματικότητα, η οποία δεν τυγχάνει της ίδιας προβολής που τυγχάνουν οι ατυχείς στιγμές της ναυτιλίας. Λ.χ., ποιος έμαθε ότι το High Speed έκανε παράκαμψη, που είχε συνέπεια βεβαίως καθυστέρηση, για να παραλάβει από τη Νάξο έναν ατυχή τον οποίο είχε δαγκώσει οχιά, για να τον μεταφέρει στο νοσοκομείο της Σύρου; Αναφέρεται η καθυστέρηση, συνήθως όχι όμως και η κοινωνική προσφορά της ακτοπλοΐας. Σε μία άλλη περίπτωση, κάποιο άλλο επιβατηγό, ανήμερα της Παναγίας, έκανε παράκαμψη για να μεταφέρει από την Πάρο Ιταλούς τουρίστες που είχαν τραυματισθεί σοβαρά. Στην Ιταλία οι εφημερίδες κυριολεκτικώς οργίασαν για το περιστατικό. Στην Ελλάδα κανείς δεν έμαθε τίποτε. Και ούτε θα μαθαίνει...



AEGEAN BULK Co. Inc.

**ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΚΑΙ ΚΑΘΑΓΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΝΕΟΤΕΥΚΤΟΥ
M/V "EVANTHIA"
(PANAMAX DWT 75.000 MT BULK CARRIER)**

8, Dragatsaniou str., 105 59 Athens, Hellas, Tel.: 3238290, 3234951, 3235079, 3315980-2, Telex: 218657, Fax: 3315983

Κάντε κάτι...

Κάτι πρέπει να γίνει και μάλιστα εντυπωσιακό, ώστε να στραφούν νέοι άνθρωποι στο ναυτικό επάγγελμα. Υπουργείο, πηλοκτήτες και ΠΝΟ πρέπει, επιτέλους, να καταβάλουν προσπάθεια ώστε να αλλιάξει το σημερινό σκηνικό. Προκηρύχθηκαν 1.100 θέσεις για τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού και κατέθεσαν υποψήφιοι σπουδαστές! Ναι, μόνο 514 υποψήφιοι ναυτικοί, στη «ναυτική μας χώρα». Πώς θα προκόψει η ναυτιλία μας; Βρείτε, επιτέλους, τρόπους, κύριοι αρμόδιοι όλων των φορέων, βρείτε!

Δύσκολος χειμώνας!

Ίσως είναι ο πιο δύσκολος (από οικονομικής πλευράς) χειμώνας αυτός που έρχεται για την ελληνική ακτοπλοΐα. Παγκόσμια οικονομική ύφεση, τα καύσιμα τραβάνε την ανηφόρα, όπως και τα ασφάλιστρα, ενώ η αξία των μετοχών βουλιάζει.

Με κιάλι θα δούμε, πλῆθος, νεότευκτο στις θέλασρές μας. Ό,τι είδαμε από το 1998 έως και τον περασμένο Αύγουστο είδαμε... τα κεφάλια -ή μάλλον τα νεότευκτα- μέσα!

Διευθύνοντες σύμβουλοι!

Ανώτατοι αξιωματικοί του Λιμενικού Σώματος το τελευταίο διάστημα δείχνουν διάθεση να υποβάλλουν αιτήσεις αποστρατείας και στη συνέχεια να καταθέτουν δικαιολογητικά για την πρόσληψή τους ως διευθύνοντες σύμβουλοι σε λιμάνια εθνικής σημασίας που θα μετατραπούν σε Α.Ε. Η αρχή έχει γίνει από τον ΟΛΘ με τον Σ. Θεοφάνη και η συνέχεια αναμένεται εντυπωσιακή.

Σπανάως...

Οι εκπρόσωποι της ελληνικής πηλοκτησίας σπανάως απονέμουν εύσημα στους κυβερνήτες. Από τις σπάνιες φορές την τελευταία 20ετία που είπαν καλές κουβέντες για υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, ήταν στα μέσα Σεπτεμβρίου, μετά την κοινή σύσκεψη ΕΕΕ - Committee.

Ο Χρήστος Παπουτσής φαίνεται πως έχει πιάσει τον παλμό των ποντοπόρων, οι οποίοι βεβαίως αναμένουν σύντομα και άλλα «ανοίγματα» από τον 4ο όροφο της Γρ. Λαμπράκη. Εμείς εδώ είμαστε για να διαπιστώσουμε αν θα συνεχιστεί το «ειδύλλιο».

Δώσε μικρόφωνο...

Τι χάλι ήταν αυτό, Αϊ-Νικόλα μου, με το κάθε πιτσιρίκι τηλεοπτικών σταθμών που του είχαν δώσει το καλοκαίρι το μικρόφωνο και δεν ήξερε πώς να το χρησιμοποιήσει... Όλοι αυτοί οι δήθεν δημοσιογράφοι είχαν αράξει στο λιμάνι του Πειραιά, για το μεροκάματο! Αντί να έρθει κάποιο πηλοίο στις 17.00, κατέπληξε στις 17.35 και να το θέμα!.. «Καθυστερήσει και ταλαιπωρία...» οι κραυγαλέοι τίτλοι στα τηλεοπτικά δελτία ειδήσεων. Ο κάθε απίθανος επιβάτης να λείπει, τι ήθελε! Να τα ισοπεδώσει όλα! Αν είναι δυνατόν. Έβλεπαν μικρόφωνο και κάμερα και πάθαιναν ντελρίο.

Όχι βέβαια ότι όλα ήταν τέλεια καμωμένα. Αλλά σε 500 καθημερινά δρομολόγια πηλοίων, αν ένα καθυστερούσε μία ή δύο ώρες δεν ήρθε και η συντέλεια της... ακτοπλοΐας. Είπαμε, η υπερβολή έχει και τα όριά της. Έτσι δεν είναι;

Ελληνικά σκάφη αναγκυής

Η πιο ναυτική (;;;) χώρα του κόσμου έχει ένα τόσο ακριβό και τόσο πολυπληθές σύστημα για τη «μεταχείριση» των σκαφών αναγκυής ώστε κανείς δεν θα διατηρεί σκάφος αναγκυής στην Ελλάδα, ούτε ως ιδιοκτήτης αλλήλα ούτε και για απλή ελλιμενισμό. Εκτός από αυτό ο κατακερματισμός των αρμοδιοτήτων των διαφόρων κρατικών υπηρεσιών καθιστά εξαιρετικά δύσκολη και επισφαλή (και φυσικά και πανάκριβη) κάθε συναλληγή σε σχέση με τα σκάφη αναγκυής.

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 αναγκυής σε κάθε «λιμεναρχείο» (ουσιαστικά σε κάθε λιμάνι) και όχι ένα κεντρικό νηολόγιο, στο οποίο να έχουν πρόσβαση μέσω του 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 ούτω 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 «μπουνταλήδες», που σιγά-σιγά μάς φοράνε τα γυαλιά);

Σ. Ξανθόπουλος

**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®

Αυξήστε: 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®

Απλοποιήστε: Τη λογιστική σας εργασία.

Δώστε εντολή: Για μεταφορά κατευθείαν από το γραφείο σας.

Αποστέλλετε: 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

Είναι μία κάποια αρχή...

Σημαντικό βήμα προς τη δημιουργία κινήτρων για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα πρέπει να θεωρηθεί η πρόβλεψη, στο τελευταίο νομοσχέδιο του υπουργείου Οικονομικών, νέου φορολογικού καθεστώτος για τους Έλληνες ναυτικούς.

Ειδικότερα, με τις προτεινόμενες διατάξεις επέρχεται μείωση των αναλογικών συντελεστών φορολόγησης των αμοιβών που αποκτούν οι αξιωματικοί Εμπορικού Ναυτικού και το κατώτερο πλήρωμα, από την παροχή υπηρεσιών σε εμπορικά πλοία. Η μείωση είναι της τάξεως των 6% και 3% αντιστοίχως.

Η ρύθμιση αυτή κρίθηκε αναγκαία στο πλαίσιο της ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας -αιτιολογεί την πρωτοβουλία του μέτρου το αρμόδιο υπουργείο- πλην όμως, είναι αυτονόητο για τους παροικούντες την Ιερουσαλήμ ότι δεν είναι το μόνο μέτρο για την τόνωση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου, πολλώ μάλλον αφού, όπως προαναφέρθηκε, το μέτρο πρέπει να αξιολογηθεί στο πλαίσιο των κινήτρων προκειμένου να επιλέγουν οι νέοι τη ναυτική σταδιοδρομία. Η ρύθμιση ισχύει για τις αμοιβές που θα αποκτηθούν από το 2001 και μετά. Με τις διατάξεις του νομοσχεδίου και λόγω

της εναρμόνισης της φορολογίας του εισοδήματος μεταξύ του κατώτερου πληρώματος και των αξιωματικών Ε.Ν. από την παροχή υπηρεσιών σε εμπορικά πλοία, εναρμονίζεται και ο τρόπος φορολόγησης αυτών των κατηγοριών φορολογουμένων, όταν αποκτούν και άλλα εισοδήματα, από άλλες πηγές, εκτός από τις αμοιβές τους από την υπηρεσία τους σε εμπορικά πλοία. Συμφώνως προς το υπουργείο Οικονομικών, επιδιώκεται η μείωση της φορολογίας των πλοίων, προκειμένου, αφ' ενός να γίνει ελκυστικότερο το ελληνικό νηολόγιο -δεδομένου ότι η φορολογία των πλοίων είναι υψηλή, λαμβανομένων υπ' όψιν των όσων ισχύουν στην Κοινότητα-, αφ' ετέρου να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα των ελληνικών επιχειρήσεων. Σε σύγκριση δε με τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η φορολογία των πλοίων με ελληνική σημαία είναι υπερβολική, επειδή ο φόρος υπολογίζεται με βάση την ηλικία του πλοίου και τους κόρους ολικής χωρητικότητας.

Η απόσταση παραμένει

Ο ελληνικός εφοπλισμός χαρακτήρισε θετικά τα μέτρα αυτά της κυβέρνησης, ως απόδειξη πολιτικής βούλησης για το ναυτιλιακό κλάδο· όπως επίσης και τη μείωση της στρατιωτικής θητείας των σπουδαστών των Ναυτικών Ακαδημιών.

Παρ' όλα αυτά, φαίνεται ότι η απόσταση που χωρίζει τον ελληνικό εφοπλισμό και το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας παραμένει μεγάλη, διότι οι εκπρόσωποι της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας εξακολουθούν να πιστεύουν ότι η Πολιτεία έχει πολλή ακόμη να κάνει, τόσο για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου όσο και για την προσέλυσή του στην ελληνική σημαία, ώστε να επιτευχθεί η παραδοσιακή κατά τη παρελθόν στενή σύνδεση της ναυτιλίας μας με την εθνική οικονομία.

Εκείνο που είναι ενδιαφέρον είναι ότι ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας επιχειρήσει να δημιουργήσει διαφορετικές εντυπώσεις, έτσι ώστε προφανώς να μη φανεί η διάσταση που εξακολουθεί να υφίσταται μεταξύ υπουργείου και εφοπλισμού. Αυτό προκύπτει από τα ίδια τα γραπτά. Δηλαδή, από την ανακοίνωση που εξέδωσε το υπουργείο, αλλά και από τα συμπεράσματα στα οποία κατέληξαν οι εκπρόσωποι της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών και της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου κατά την κοινή σύσκεψη που είχαν στο πλαίσιο των καθιερωμένων συναντήσεών τους. Ειδικότε-

ρα, μετά τη συνάντηση που είχε ο κ. Παπουτσής με τους εκπροσώπους του Committee, δήλωσε ότι συζητήσαν όλα τα θέματα που μπορούν να βοηθήσουν την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας και παρατήρησε ότι από τη συζήτηση αντελήφθη ότι η πολιτική της κυβέρνησης στον τομέα της ναυτιλίας φέρνει αποτελέσματα και ότι αποκαθιστά το κλίμα εμπιστοσύνης ανάμεσα στον εφοπλιστικό κόσμο με την ελληνική κυβέρνηση. Επισήμανε, δε, ως απόδειξη της έμπρακτης αυτής εμπιστοσύνης, τη συνεχή αύξηση του ελληνικού στόλου. Οι εκτιμήσεις των εφοπλιστών ήταν βεβαίως διαφορετικές. Είναι, άλλωστε, ενδεικτικό ότι κατά τις δηλώσεις του, μετά τη συνάντηση με τον κ. Παπουτσή, ο πρόεδρος του Committee κ. Ε. Εμπειρίκος δεν συμμερίστηκε απολύτως τα περί αποκατάστασης του κλίματος εμπιστοσύνης, αρκεσθείς να εκφράσει το μεγάλο ενδιαφέρον που δείχνει ο κ. Παπουτσής για τη ναυτιλία και αποδεχθεί, εξ όσων των παρατηρήσεων του υπουργού, το ότι πράγματι η ελληνική ναυτιλία είναι η πρώτη ναυτιλία στον κόσμο!

Αποδημία επιβίωσης

Ο δραματικός όρος «αποδημία επιβίωσης», τον οποίον χρησιμοποίησε η κοινή ανακοίνωση της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών και της Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου, δίνει σε όλες του τις διαστάσεις τη διαφορά αντιλήψεων μεταξύ επιχειρηματιών και διοικητικού φορέα της ναυτιλίας.

Διότι, μπορεί η μία όψη του νομίσματος, όπως πολύ σωστά επισήμανε ο εφοπλισμός, να είναι η ελληνική ναυτιλιακή πρωτοκαθεδρία παγκοσμίως, η άλλη όμως όψη είναι ότι ο κλάδος παραμένει στο περιθώριο των εθνικών προτεραιοτήτων, με αποτέλεσμα να μην είναι βέβαιο αν και στο μέλλον, ενώ αυτός θα αναπτύσσεται και θα εξελίσσεται, θα συνεχίσει να προσφέρει, οικονομικά, στον τόπο.

Ως απόδειξη της πραγματικότητας, αυτής οι Έλληνες εφοπλιστές προβάλλουν την κατά 30% και πλέον, στην τελευταία πενταετία, μείωση του υπό ελληνική σημαία στόλου.

Παρατήρηση που βρίσκεται σε προφανή αντίθεση με την εκτίμηση του αρμοδίου υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, ότι τα πλοία με ελληνικές σημαίες συνεχώς αυξάνονται, όταν μάλιστα ο ελληνικός εφοπλισμός επισημαίνει ότι είναι «παγισμένη, πλην εξαιρέσεων, η τάση αποφυγής της σημαίας από το μεγάλο μέρος του υπό ελληνική διαχείριση στόλου».

Βασική αιτία της σταδιακής αποκοπής της ελληνικής ναυτιλίας από τον εθνικό κορμό δεν είναι μόνον η για λόγους ανταγωνιστικότητας εγκατάλειψη της ελληνικής σημαίας.

Είναι πλέον δραματική η έλλειψη στελεχών για την επάνδρωση των πλοίων και κυρίως των νέων μονάδων που συνεχώς προστίθενται στον ελληνόκτητο στόλο.

Το ζήτημα για την κυβέρνηση, και την Πολιτεία γενικότερα, είναι αν θα μπορέσει να αντιληφθεί τη σημασία της παραγωγικής σύνδεσης της ναυτιλίας με την εθνική οικονομία.

Διότι όσο οι κυβερνώντες παραβλέπουν τη σημασία αυτή τόσο θα καθυστερούν τη λήψη μέτρων, τη στιγμή μάλιστα που οι Ευρωπαίοι ανταγωνιστές μας λαμβάνουν αποφασιστικές πρωτοβουλίες για τη ναυτιλιακή βιομηχανία τους.

Τα έμπρακτα αποτελέσματα της έλλειψης πλέον της σύνδεσης αυτής, ναυτιλίας και εθνικής οικονομίας, είναι ορατά στην απορρόφηση της συναλλαγματικής προσόδου από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα.

Συμφώνως προς στοιχεία του εφοπλισμού, από τα 7,85 δισεκατομμύρια δολάρια που εισήχθησαν στη χώρα μας από ναυτιλιακές δραστηριότητες, απορροφήθηκαν λίγο περισσότερα από τα μισά από την εγχώρια οικονομία.

Διάψευση ελπίδων

Σημειωτέον ότι προτού οι εκπρόσωποι του Committee έλθουν στην Αθήνα, διατηρούσαν τις ελπίδες τους, τις οποίες μάλιστα τις διατύπωναν και στο επίσημο μηνιαίο δελτίο τους, για τη λήψη των από μακρού χρόνου αναμενομένων, από τη ναυτιλία, μέτρων που θα ενίσχυαν την ανταγωνιστικότητα των υπό ελληνική σημαία πλοίων.

Αυτά τα μέτρα, ετόνιζε το Committee, θεωρούνται απαραίτητα, καθώς οι άλλες ευρωπαϊκές χώρες, συμμορφούμενες προς τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη λήψη θετικών υπέρ της ναυτιλίας μέτρων, έχουν φροντίσει να λάβουν εδώ και αρκετό καιρό μέτρα για να ενισχύσουν τα εθνικά νηολόγια τους, με αποτέλεσμα να έχουν αφήσει πίσω την ελληνική σημαία, να βρίσκεται σε μη ανταγωνιστικά επίπεδα.

Με άλλα λόγια, το ελληνικό υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας παρακούει τις εντολές της Ευρωπαϊκής Ένωσης και κωλύει στην εφαρμογή μιας οδηγίας από την οποία όλα τα άλλα ευρωπαϊκά κράτη φρόντισαν να επωφεληθούν.

Εδώ και ένα χρόνο το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας είχε συστήσει μία ad hoc επιτρο-

πή προκειμένου να εξετάσει τα μέτρα, και πριν από επτά μήνες, όταν ο κ. Παπουτσής επισκέφθηκε το Λονδίνο, είχε αποκαλύψει την πρόθεση της κυβέρνησης, ως μέτρο πρώτης προτεραιότητας, να προωθήσει ρυθμίσεις για την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας.

Ο κ. Παπουτσής είχε ιδιαίτερος επισημάνει τη σημασία που αποδίδει η κυβέρνηση στην ελληνική εμπορική ναυτιλία στο πλαίσιο της εθνικής οικονομίας αλλά και του εθνικού γοήτρου.

Το συμπέρασμα που προκύπτει εξ όλων αυτών είναι ότι, μέχρι να ολοκληρωθεί η εφαρμογή των μέτρων που έχει υποσχεθεί η κυβέρνηση και που η ναυτιλία είναι εκείνη που θα κρίνει αν πράγματι έχουν ληφθεί, οι κυβερνητικές εξαγγελίες παραμένουν απλώς λόγια, που ευχόμαστε να μην είναι μεγάλα και ψεύτικα.

Πλήττονται οι κρουαζιέρες

**Το τρομοκρατικό χτύπημα κατά των
Ηνωμένων Πολιτειών είχε σαφέστα-
τους οικονομικούς στόχους,
μεταξύ άλλων.**

**Δεν ήταν τυχαίο ότι εβλήθη
το σύμβολο της παγκόσμιας
οικονομικής κυριαρχίας,
οι «δίδυμοι πύργοι» του Παγκόσμιου
Εμπορικού Κέντρου.**

**Ούτε βεβαίως ότι οι οικονομικές
συνέπειες του χτυπήματος
ήσαν άμεσες.**

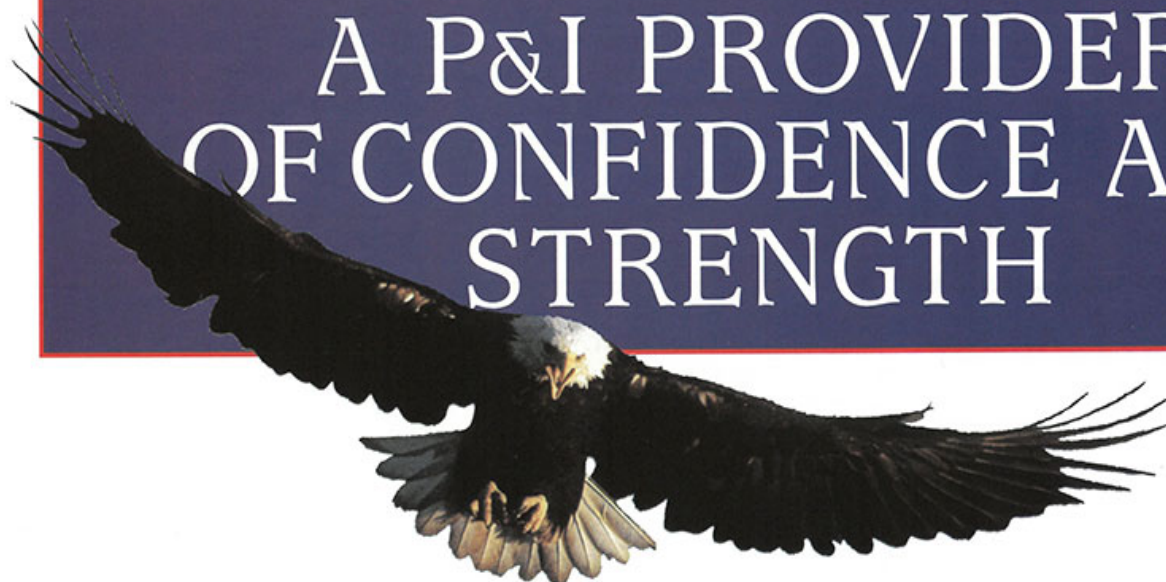
Η απότομη πτώση των αγορών πιστοποιεί την αποτελεσματικότητα του χτυπήματος, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι η αμερικανική οικονομία, που είναι το βαρόμετρο και για την παγκόσμια, δεν θα ανακάμψει σύντομα. Όπως άηλωσε έλεγε και ο «γκουρού» της αμερικανικής οικονομίας, ο Άλαν Γκρίνσπαν, «στην οικονομία, το μακροπρόθεσμο υπερσχύει του βραχυπρόθεσμου».

Η ελληνική οικονομία δεν έμεινε αλώβητη από τις επιπτώσεις, παγκοσμίως, της τρομοκρατικής επίθεσης. Ήταν φυσικό και αναμενόμενο. Από την άλλη πλευρά όμως, υπήρξαν και ειδικότερες επιπτώσεις, οι οποίες μπορεί τώρα να μην είναι άμεσα εμφανείς, διότι η επίθεση έγινε προς το τέλος της τουριστικής περιόδου, όμως οι συνέπειες θα είναι ορατές το επόμενο διάστημα. Το μεγάλο θύμα είναι, εκτός από τον ελληνικό τουρισμό, όσον αφορά

στους Αμερικανούς περιηγητές, και οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες που ασχολούνται με τις κρουαζιέρες. Είναι οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται, κατά τη διάρκεια του χειμώνα, σε ήπια κλίματα, τα οποία είναι κοντά/ή στην αμερικανική ήπειρο. Στις περιπτώσεις αυτές η κάμψη της κίνησης αναμένεται να είναι σημαντική, καθώς οι Αμερικανοί τουρίστες είναι η συντριπτική πλειονότητα των επιβατών, και μετά αυτό που υπέστησαν μέσα στην ίδια τους τη χώρα, είναι λογικό να ζουν με το φόβο να εκτεθούν σε κινδύνους τρομοκρατικών επιθέσεων, τουλάχιστον για ένα διάστημα. Είναι άλλη μία δύσκολη περίοδος για την ελληνική επιβατηγό ναυτιλία, η οποία όμως ευχόμαστε να ξεπεράσει και αυτή την στυχή συγκυρία, όπως άηλωσε έχει επιτύχει και στο παρελθόν κάθε φορά που χειμαζόταν.

THE AMERICAN CLUB

A P&I PROVIDER OF CONFIDENCE AND STRENGTH



AN EXCLUSIVE INTERNATIONAL MEMBERSHIP
AN UNQUALIFIED COMMITMENT TO SERVICE
AN UNRIVALED DEDICATION TO FINANCIAL SECURITY

SHIPOWNERS CLAIMS BUREAU, INC., MANAGER

60 BROAD STREET, NEW YORK NEW YORK 10004 USA

PHONE +1 212-847-4500 FAX +1 212-847-4599

E-MAIL info@american-club.net

WEBSITE www.american-club.com

LONDON LIAISON OFFICE

SHIPOWNERS CLAIMS BUREAU, INC.

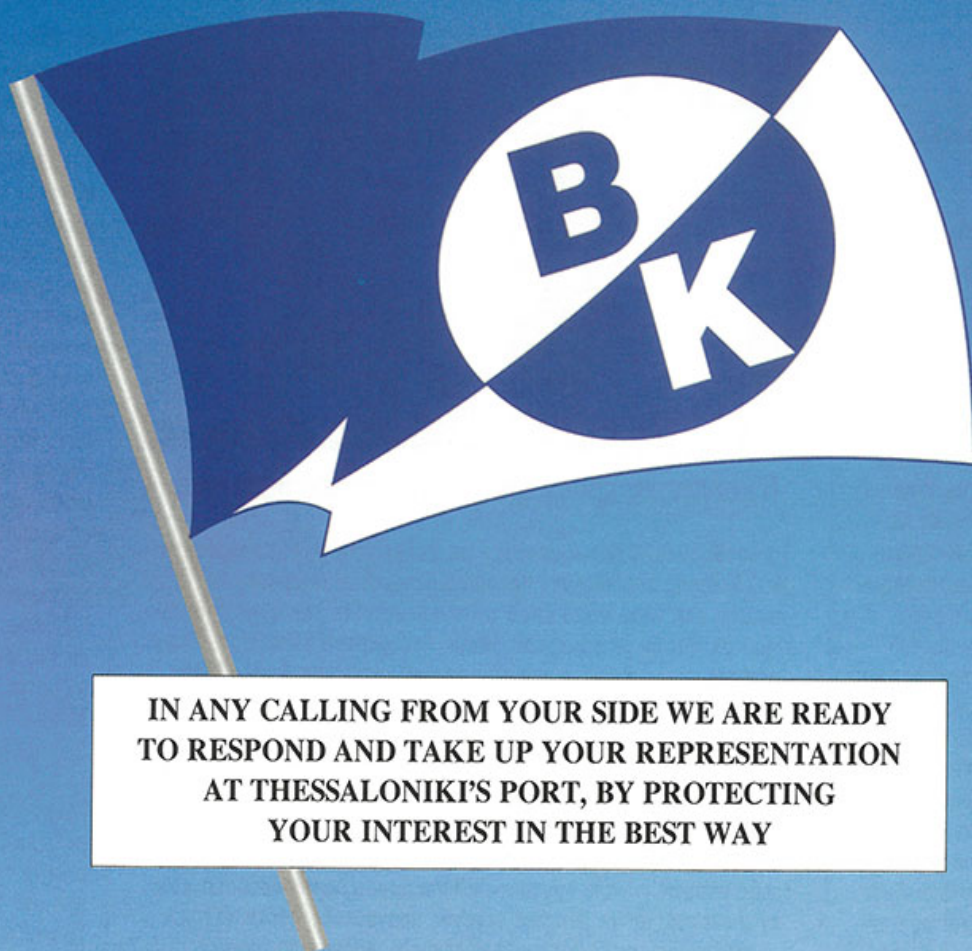
LATHAM HOUSE, 16 MINORIES, LONDON EC3N 1AX, UK

PHONE +44 20 7709 1390 FAX +44 20 7709 1399



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 VLSL
5. Reefer VLSL Agency
6. Transportation (Local - International - Heavy)
7. Agency of VLSL 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/)

Χρ. Αγραπίδης: «Διαφανείς διαδικασίες στον ΟΛΠ»

Μερίδιο από τη μετοχοποίηση του ΟΛΠ θα διεκδικήσει ο δήμος Πειραιά, όπως υποστηρίζει ο δήμαρχος κ. Χρ. Αγραπίδης. «Στα τρία τελευταία Δ.Σ. του ΟΛΠ, παρατηρήθηκε το φαινόμενο να μας δίνονται εισηγήσεις για θέματα μείζονος σημασίας, για τα οποία έπρεπε να αποφασίζουμε έπειτα από πέντε λεπτά. Μένουμε με την εντύπωση ότι επιχειρείται να μετοχοποιηθεί ο ΟΛΠ μέσα σε μιάμιση ώρα. Εκφράζουμε την απογοήτευσή μας προς τον πρόεδρο και τον διευθύνοντα σύμβουλο του ΟΛΠ για τις μεθοδεύσεις αυτές και καταψηφίζουμε τις εισηγήσεις», τόνισε ο κ. Χρήστος Αγραπίδης σε συνέντευξή του σε τηλεοπτικό σταθμό και κατέληξε: «Ο δήμος Πειραιά δεν μετέχει στο Δ.Σ. του ΟΛΠ ως διακοσμητικό στοιχείο. Το λιμάνι είναι η καρδιά της πόλης. Δεν θέλω να πω περισσότερα, σημειώστε όμως ότι θα διεκδικήσουμε το μερίδιό μας στη μετοχοποίηση του Οργανισμού. Λέμε "ναι" στην Α.Ε., λέμε "ναι" στην ιδιωτικοποίηση, με διαφανείς όμως διαδικασίες».



Η κοινωνική προσφορά του Πολεμικού Ναυτικού

Το υποβρύχιο (Υ/Β) «Οκεανός» με κυβερνήτη τον υποπλοίαρχο Β. Κάτσικα, στο πλαίσιο προγραμματισμένης άσκησης, κατέπλευσε στη νήσο Ψαρά όπου το πλήρωμα είχε την ευκαιρία να έρθει σε επαφή με τους κατοίκους του ακριτικού νησιού. Προσέφερε σειρά βιβλίων για τον εμπλουτισμό της βιβλιοθήκης τους και ενίσχυσε το ιατρείο του νησιού με όργανα και φάρμακα, ενώ ειδικευμένοι γιατροί του Ναυτικού εξέτασαν προληπτικά τους κατοίκους.

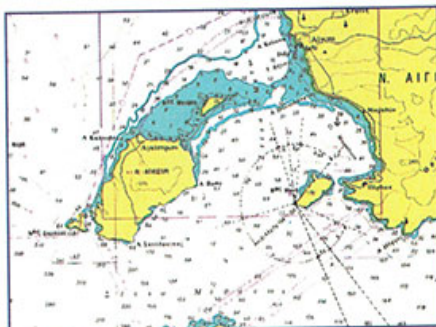
Παράλληλα και στο πλαίσιο της κοινωνικής προσφοράς του Πολεμικού Ναυτικού προς τους κατοίκους των ακριτικών νησιών, η κανονιοφόρος (Κ/Φ) «Αγών» μετέφερε, στις 22 Σεπτεμβρίου, πολυμελή ομάδα ατόμων για την πραγματοποίηση μουσικής παράστασης στον Άγιο Ευστράτιο. Το μουσικό γεγονός πραγματοποιήθηκε κατόπιν αιτήματος του δημάρχου Μυτιλήνης κ. Αθανασίου Γιακαλή.

Ο Ηλεκτρονικός Χάρτης

Ο Διεθνής Υδρογραφικός Οργανισμός (ΙΗΟ), ως αρμόδιος φορέας για το συντονισμό της παραγωγής ναυτιλιακών χαρτών και βοηθημάτων από τα κράτη-μέλη του, σε συνεργασία με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ), που είναι αρμόδιος για θέματα ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, έχει αναπτύξει από δεκαετίας προδιαγραφές για την κατασκευή ενός νέου τύπου χάρτη, του Ηλεκτρονικού Χάρτη. Ο Ηλεκτρονικός Χάρ-

της, αξιοποιώντας πλήρως τη νέα τεχνολογία, τόσο από πλευράς ηλεκτρονικών συστημάτων πλοήγησης όσο και συστημάτων ηλεκτρονικών υπολογιστών, υπερέρχει σημαντικά ως προς τον παραδοσιακό έντυπο χάρτη και σε θέματα ασφάλειας της ναυσιπλοΐας αλλά και σε θέματα διαδικασιών που απαιτούνται κατά τη διάρκεια του πλου.

Για την ανάπτυξη και διαρκή

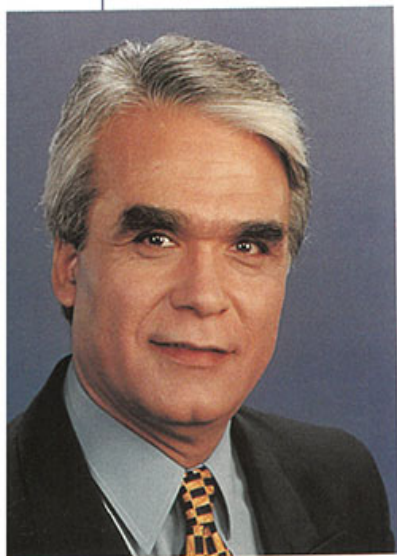


βελτίωση των τεχνικών προδιαγραφών με βάση τις οποίες κατασκευάζονται οι Ηλεκτρονικοί Χάρτες, αλλά και την αντιμετώπιση διαδικαστικών θεμάτων που αφορούν στη διάθεση των χαρτών στους ναυτιλλομένους, τη μετάδοση των αγγελιών κ.λπ., έχουν δημιουργηθεί στο πλαίσιο του Διεθνούς Υδρογραφικού Οργανισμού επιτροπές που μελετούν και διευθετούν τα παραπάνω θέματα.

Τέτοιες επιτροπές είναι η CHRIS και η Συμβουλευτική Επιτροπή του Συντονιστικού Κέντρου της Ευρώπης για τους Ηλεκτρονικούς Χάρτες. Η Ελλάδα, χώρα με ακτογραμμή που φτάνει τα 18.000 χιλιόμετρα και αριθμεί πάνω από 9.000 νησιά, βραχονησίδες και βράχους, γνωστή για τη μεγάλη ναυτική της παράδοση, είναι από τα ιδρυτικά μέλη και εκπροσωπείται στον Διεθνή Υδρογραφικό Οργανισμό από την Υδρογραφική Υπηρεσία του Πολεμικού Ναυτικού. Η τελευταία παρακολουθεί όλες τις εξελίξεις στα θέματα του Ηλεκτρονικού Χάρτη, συμμετέχοντας στις σχετικές επιτροπές.

Η Υδρογραφική Υπηρεσία διοργάνωσε στην Αθήνα, από 17 έως 22 Σεπτεμβρίου, ετήσιες συνδιασκέψεις των δυο παραπάνω επιτροπών στις οποίες συμμετείχαν περίπου 70 εκπρόσωποι από διάφορες χώρες και οργανισμούς. Τα θέματα που συζητήθηκαν ήταν, μεταξύ άλλων, τα εξής:

- Η πρόοδος κατασκευής των Ηλεκτρονικών Χαρτών από τα κράτη-μέλη του Διεθνούς Υδρογραφικού Οργανισμού.
- Τα τεχνικά προβλήματα που παρουσιάζονται στην κατασκευή των Ηλεκτρονικών Χαρτών και οι τρόποι επίλυσής τους.
- Οι μέθοδοι κρυπτογράφησης δεδομένων για αποφυγή υποκλοπών κ.ά.





Άσκηση βολής

Από το Γενικό Επιτελείο Ναυτικού ανακοινώθηκε ότι στις 11 Σεπτεμβρίου διεξήχθη με απόλυτη επιτυχία, στην περιοχή του Κρητικού Πελάγους, άσκηση βολής ηλεκτρονικής τορπίλης μάχης από το υποβρύχιο «Νηρέυς» (κυβερνήτης, πλωτάρχης Ι. Αγγελόπουλος).

Ως στόχος στην άσκηση χρησιμοποιήθηκε το παλιό αντιτορπιλικό (Α/Τ) «Θεμιστοκλής» (D-210) το οποίο μετά τη βολή βυθίστηκε σε βάθος μεγαλύτερο των 1.200 μέτρων.

Το πλοίο-στόχος, πρώην Α/Τ «Θεμιστοκλής» παρελήφθη το 1971 από τις ΗΠΑ και τέθηκε εκτός ενεργείας το 1992.



«Βραβεία Θάλασσα 2001»

Ιδρύματα και προσωπικότητες που έκαναν έργο ζωής την προσφορά προς τον άνθρωπο, τον πολιτισμό, το περιβάλλον και τη ναυτιλία, τιμάει για τέταρτη συνεχόμενη χρονιά η Επιτροπή Προσωπικότητας, απονέμοντας τα «Βραβεία Θάλασσα 2001». Πιο συγκεκριμένα, το βραβείο Ανθρωπιστικής Προσφοράς για τη φετινή χρονιά θα απονεμηθεί στους: Οργανισμό Action Aid, Ίδρυμα Λίλιαν Βουδούρη, Χαμόγελο του Παιδιού, Γιατρούς του Κόσμου, θεραπευτικό πρόγραμμα «Στροφή», ΕΚΑΒ, πλήρωμα ελικοπτερίου ΕΚΑΒ, ΕΡΤ Α.Ε., Αίθρα, Antenna, Mega, ψαράδες Πάρου-Αντιπάρου, νεκρό λιμενάρχη Πάρου. Το βραβείο προσφοράς στον πολιτισμό θα απονεμηθεί στον Graham

Birns, στο Ελληνικό Λογοτεχνικό Ιστορικό Αρχείο και στο Ναυτικό Μουσείο Ελλάδος. Το βραβείο προσφοράς στο περιβάλλον θα απονεμηθεί στην Ιερά Μονή Χρυσοπηγής Χαλκίδας, ενώ το βραβείο προσφοράς στη ναυτιλία θα απονεμηθεί στον πλοίαρχο Ζ.Ν. Σδούγκο Α.Σ., στον καπετάν Βασίλη Κωνσταντακόπουλο και στο Ναυτικό Όμιλο Ελλάδος.

Η λαμπρή τελετή θα πραγματοποιηθεί στις 24 Οκτωβρίου στο περιστύλιο του Ζαπτείου Μεγά-

ρου και τις βραβεύσεις θα παρουσιάσει η κ. Ρούλα Κορομηλά. Χορηγός επικοινωνίας, μεταξύ άλλων, τα «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

Η τεχνολογία στην υπηρεσία του περιβάλλοντος

Τριήμερο διεθνές συνέδριο με θέμα «Ναυτιλία: Τεχνολογία και

Περιβάλλον» πραγματοποιήθηκε πρόσφατα από το Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

Τις εργασίες του συνεδρίου, χορηγοί του οποίου ήταν τα υπουργεία Περιβάλλοντος, Εμπορικής Ναυτιλίας και Ανάπτυξης, απασχόλησε η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος με τη συνδρομή της νέας τεχνολογίας και ομιλητές ήταν διακεκριμένα στελέχη της διεθνούς επιστημονικής κοινότητας.



Άμεση Αποστολή Τηλεφωνικών Παραγγελιών



ΒΙΒΛΙΟΧΑΡΤΟΠΩΛΕΙΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΝΤΥΠΑ

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

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

ΑΜΕΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗ

ΖΩΝΑ & ΟΛΜΑ 42.27.300



Νέος γενικός γραμματέας Λιμένων

Η ορκωμοσία του γενικού γραμματέα της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής κ. Νικόλαου Θωμόπουλου πραγματοποιήθηκε πριν από λίγες ημέρες στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Με τη θέσπιση της νέας Γραμματείας, το ΥΕΝ στοχεύει στην αναβάθμιση των λιμενικών εγκαταστάσεων όλης της ελλη-

νικής επικράτειας και ειδικά εκείνων που παρουσιάζουν αυξημένη κίνηση κατά τους μήνες του καλοκαιριού. Η αποκατάσταση των προβλημάτων στα ελληνικά λιμάνια, αποτελεί εδώ και χρόνια πάγιο αίτημα τόσο των ακτοπλοϊκών εταιρειών όσο και των καπεταναίων, αφού με την υφιστάμενη κατάσταση κάθε προσέγγιση πλοίου εγκυμονεί σοβαρότατους κινδύνους για τη ναυσιπλοΐα και το επιβατηγό κοινό.

Ο κ. Θωμόπουλος είναι μηχανολόγος-μηχανικός, με εμπειρία στους δημόσιους οργανισμούς, τη διοίκηση και τον ιδιωτικό τομέα, ιδιαίτερα στον αναπτυξιακό σχεδιασμό και την προώθηση έργων υποδομής.

Διαγωνισμός πρωτότυπου μελέτης και φωτογραφίας

Σε προκήρυξη διαγωνισμού προχώρησε το περιοδικό «Ναυτική Επιθεώρηση» που αφορά τη συγγραφή πρωτότυπης διατριβής-μελέτης και φωτογραφίας για το έτος 2001.

Τα θέματα τα οποία ενδιαφέρουν το εν λόγω περιοδικό είναι: Εθνική πολιτική και στρατηγική, εθνική άμυνα, ναυτική ιστορία, ναυτική στρατηγική και τακτική, οργάνωση - διοίκηση, εξελίξεις πλοίων, διοικητική μέριμνα, ναυτική ορολογία.

Ενώ για το διαγωνισμό φωτογραφίας τα θέματα που ενδιαφέρουν είναι δραστηριότητες του Πολεμικού Ναυτικού και θέματα που προβάλλουν τη θάλασ-

σα και τη ναυτική ιστορία. Οι μελέτες-διατριβές μετά την αξιολόγησή τους θα βραβεуютούν, εκτός των άλλων, με χρηματικά ποσά. Η λήξη προθεσμίας υποβολής μελετών και φωτογραφιών είναι μέχρι τις 15 Οκτωβρίου και οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να απευθυνθούν στο γραφείο ενημέρωσης κοινού - Πανεπιστημίου 9Α- τηλ.: 33.11.218 ή από τα γραφεία του περιοδικού «Ναυτική Επιθεώρηση» Μαρκόνη 20 Τ.Κ. 104 47 τηλ.: 34.84.233.

Αφίχθη το «Ζάκυνθος»

Αφίχθη στο λιμάνι Κεραιτσινίου το πλοίο ταχείας μεταφοράς (ΠΤΜ) «Ζάκυνθος».

Το ΠΤΜ είναι ρωσικής κατασκευής και είναι το τρίτο πλοίο τύπου ZUBR που εντάσσεται στη δύναμη του Πολεμικού Ναυτικού.



EXCLUSIVE AGENTS FRANMAN LIMITED
TEL.: +30-1-9532 350
FAX: +30-1-9532 354-5
e-mail: info@franman.gr

**GENUINE
YANMAR
PARTS
SUPPLIERS**



YANMAR ENGINEERING CO., LTD.

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





ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ για τα επόμενα δέκα χρόνια υπέγραψαν πρόσφατα ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς και η εταιρεία Mediterranean Shipping Company S.A. Με τη συμφωνία αυτή, η MSC δεσμεύεται να αυξήσει κατά 50% την ελάχιστη ετήσια κίνησή της σε φορτίο in transit, ενώ από την πλευρά της η ΟΛΠ Α.Ε. παρέχει επαρκείς εγγυήσεις για την εξυπηρέτηση των πλοίων - των οποίων η μεταφορική ικανότητα αυξάνεται σε 7.000

Από αριστερά, ο πρόεδρος της MSC Ελλάς κ. Δημ. Θεοδωρίδης, ο δ/ων σύμβουλος του ΟΛΠ κ. Χαρ. Ψαραύτης, ο δ/ντής της MSC Geneva κ. P. Formisano και ο σύμβουλος της MSC Ελλάς κ. Περ. Κατσίνης

Τευσ- χωρίς καθυστερήσεις. Η νέα σύμβαση μεταξύ των δύο πλευρών θεωρείται σημαντική επιτυχία της διοίκησης του ΟΛΠ, η οποία στο κρίσιμο διάστημα πριν από τη μετοχοποίηση του Οργανισμού εξασφάλισε μια μακροπρόθεσμη συμφωνία, που διατηρεί τον Πειραιά μεταξύ των μεγαλύτερων λιμανιών διακίνησης containers στον κόσμο.

ΑΥΞΗΜΕΝΟΣ ΠΕΡΙΠΟΥ ΚΑΤΑ 100% παρουσιάστηκε ο κύκλος εργασιών της πλοιοκτήτριας εταιρείας Jinhui Shipping κατά το α' εξάμηνο του 2001 και από 21,48 εκατομμύρια δολάρια, που ήταν το περασμένο έτος, διαμορφώθηκε στα 43,89 εκατ. δολ. Όσον αφορά στα καθαρά κέρδη της εταιρείας, η οποία επεκτείνει διαρκώς τις δραστηριότητές της αλλά και τον αριθμό των πλοίων που ελέγχει, έφτασαν τα 9,9 εκατ. δολ. έναντι 2,13 εκατ. δολ. που ήταν το αντίστοιχο περσινό διάστημα.

ΤΙΣ «ΕΥΘΥΝΕΣ» ΤΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΣΥΡΣΗ ΤΩΝ ΠΑΛΑΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ καλείται πλέον να αναλογιστεί η παγκόσμια εφοπιστική κοινότητα, μετά τη θέσπιση ενός νέου Κώδικα Ανακύκλωσης Πλοίων που αποφασίστηκε από το Διεθνές Ναυτικό Επιμελητήριο και τους οργανισμούς BIMCO, Intercargo, Intertanko, ITOPF, ITF και OCIMF. Πιο συγκεκριμένα, ο εν λόγω Κώδικας αφορά τη διαχείριση των γερασμένων πλοίων και σκοπός του είναι να περιορίσει τις πιθανότητες μόλυνσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος, κυρίως στις χώρες οι οποίες διαθέτουν διαλυτήρια.



ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΛΑΒΗ ΤΟΥ ΝΕΟΤΕΥΚΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ «ΑΦΟΝΟΣ», από τα ναυπηγεία της Hyundai, προχώρησε πρόσφατα η εταιρεία Poseidon P Inc. Πρόκειται για ένα σύγχρονο φορτηγό πλοίο χωρητικότητας 75.000 dwt, που η διαχείρισή του έχει ανατεθεί από την πλοιοκτήτρια εταιρεία στην Aegean Bulk Co. Inc, η σύσταση της οποίας υπαγορεύθηκε από τις ανάγκες της αγοράς για υψηλή ποιότητα και ασφάλεια των μεταφορών. Η βάφτιση του «Αφονος» πραγματοποιήθηκε σε μία λαμπρή τελετή, παρουσία εκπροσώπων των ναυπηγείων και της πλοιοκτήτριας εταιρείας, ανάδοχός του ήταν η κ. Κατερίνα Βαρναβίδη, ενώ ο καθάρισμός του τελέστηκε από τον σεβασμιότατο Αλέξανδρο της Ορθόδοξης Ελληνικής Εκκλησίας της Σεούλ. Το πλοίο απέπλευσε αυθημερόν για το παρθενικό του ταξίδι με προορισμό την Αυστραλία. Όσον αφορά στα υπόλοιπα δύο πλοία που κατασκευάζονται για λογαριασμό της ίδιας πλοιοκτήτριας στα Hyundai, έχουν προγραμματιστεί για παράδοση τον Οκτώβριο του 2001 και τον Ιανουάριο του 2002 αντίστοιχα.

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

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

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

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

NORWEGIAN

MARITIME EQUIPMENT

Agent in Greece:
MARINE CONSULT INTERNATIONAL LTD.

Tel.: 01 42 85960/61
Fax.: 01 42 85962

Hatzikyriakou Av. 15-17, Piraeus 185 35
E-mail: maricons@comlink.gr



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



ΤΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗΣ ΕΕΕ - COMMITTEE



Ο υπουργός Χρ. Παπουτσής χαιρετά τον αντιπρόεδρο του Greek Shipping Co-operation Committee κ. Στάθη Κουλουκουνητή υπό το βλέμμα του προέδρου κ. Ε.Γ.Ε. Εμπειρίκου

Εφαρμογή της πολιτικής Κίνουκ προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα

του Νάσου Πουλακίδα



Εφαρμογή και στη χώρα μας της κοινοτικής ναυτιλιακής πολιτικής βάσει των οδηγιών Κίνουκ, προσπάθεια προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα και να κατανοηθεί από το σύνολο της πολιτικής ηγεσίας ο ρόλος της ναυτιλίας στη ζωή και στην ανάπτυξη του τόπου στη νέα εποχή του ευρώ. Αυτές είναι οι τρεις θέσεις-κλειδιά των διοικήσεων της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και του Committee για τη λήψη γενναίων μέτρων από την Πολιτεία υπέρ της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου. «Δεν είναι κατανοητό η Ελλάδα, ηγετίδα ναυτιλιακή δύναμη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, να ακολουθεί διαφορετική από την Κοινότητα πορεία που, τελικώς, καταλήγει εις βάρος του εθνικού συμφέροντος εφόσον έτσι ενισχύονται οι ανταγωνιστές της», τονίζεται στην κοινή ανακοίνωση των εκπροσώπων των διοικητικών συμβουλίων που συνεδρίασαν στον Πειραιά στα μέσα της εβδομάδας. Το προεδρείο των Ελλήνων Εφοπλιστών του Λονδίνου, υπό τον κ. Επαμ. Εμπειρίκο, συναντήθηκε σε ιδιαίτερα θερμό κλίμα και με τον

υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Χρ. Παπουτσή και συζητήθηκε η πρώτη δέσμη μέτρων για ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας.

Ακόμη, κατά τη διάρκεια της συνάντησης συζητήθηκαν διάφορα θέματα τα οποία απασχολούν τους Έλληνες εφοπλιστές όπως:

- Η παγκόσμια οικονομική και ναυτιλιακή συγκυρία.
- Η ενίσχυση της λειτουργίας του NAT.
- Η διαμόρφωση των συνθέσεων των πληρωμάτων -ιδίως των κατωτέρων- των ελληνικών πλοίων.
- Η διαμόρφωση θέσεων για την προστασία του ελληνικού πλοίου στους διεθνείς οργανισμούς σε θέματα που αφορούν την εφαρμογή της Δ.Σ. STCW, για την πιστοποίηση των ναυτικών τρίτων χωρών, την εφαρμογή του ISM Code και άλλα θέματα που ενδιαφέρουν την ελληνική ναυτιλία.

Ο υπουργός άκουσε με προσοχή τους εκπροσώπους του Committee και τόνισε ότι το πακέτο των μέτρων για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας δεν έχει κλείσει.

Ιδιαίτερη έμφαση θα δοθεί κατά την επόμενη τριετία και σε ετήσια βάση στην οργάνωση της ναυτικής εκπαίδευσης στη χώρα μας και στη μελέτη των προβλημάτων του ΝΑΤ και της ασφάλισης των Ελλήνων ναυτικών, που αποτελούν πρώτη προτεραιότητα για την ελληνική κυβέρνηση.

«Το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας εργάζεται για τη διευκόλυνση του ελληνικού πλοίου, την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας και στην κατεύθυνση αυτή ελήφθησαν τα μέτρα που εξαγγέλλθηκαν και όσα πρόκειται να ληφθούν στο μέλλον», σημείωσε ο υπουργός. Τόνισε επίσης το ιδιαίτερο συμφέρον του πρωθυπουργού και της κυβέρνησης της χώρας για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου, επισημαίνοντας ότι ισχυρή ναυτιλία σημαίνει ισχυρή Ελλάδα.

Συμπεράσματα ΕΕΕ - Committee

Τα συμπεράσματα από τη συνεδρίαση ΕΕΕ - Committee (η επόμενη κοινή συνεδρίαση θα πραγματοποιηθεί στο Λονδίνο το Μάρτιο του 2002) είναι μεταξύ άλλων και τα εξής:

1. Η σταθερή πρωτοπορία, διεθνώς, του ελληνικής διαχειρίσεως στόλου διατηρείται και κατά το πρώτο έτος του 21ου αιώνα και το σημαντικότερο, συνοδευόμενη από ένα, χωρίς προηγούμενο εγχείρημα εκσυγχρονισμού και ανανέωσής του. Όπως ήδη είναι γνωστό, περισσότερες από 270 νέες μονάδες χωρητικότητας 14 εκατομμυρίων τόνων, το 21% της υπό ναυπήγηση χωρητικότητας παγκοσμίως, παρελήφθησαν ή κατασκευάζονται στις διεθνείς εσχάρες τα δύο τελευταία χρόνια, αντιπροσωπεύουσες την τελευταία βήξη της ναυτικής τεχνολογίας με πλήρη προσαρμογή στις αυστηρές διεθνείς απαιτήσεις για την προστασία της ανθρώπινης ζωής και του θαλασσιού περιβάλλοντος.

2. Αυτή είναι η μία όψη του νομίσματος της ναυτιλίας της ελληνικής διαχειρίσεως, που έχει αποσπάσει την ανεπιφύλακτη διεθνή αναγνώριση και πιστεύουμε ότι δικαιολογεί εθνική υπερφάνεια. Γιατί η άλλη όψη εμνείει ανησυχίες για το κατά πόσον ο μεγάλος αυτός κλάδος της οικονομίας, σταθερής και αυτόνομης ανάπτυξης, θα συνεχίσει να αποδίδει στον τόπο εάν παραμένει στο περιθώριο των εθνικών προτεραιοτήτων. Η διαρροή του νηολογίου σε ποσοστό 30% και πλέον την τελευταία πενταετία, η παγιωμένη, πλην εξαιρέσεων, τάση αποφυγής της σημαίας από το μεγάλο μέρος του υπό ελληνική διαχείριση στόλου, η δραματική έλλειψη στελεχών για την επάνδρωση των πλοίων, και κυρίως των νέων μονάδων, είναι αρνητικοί παράγοντες που αποκόπτουν βαθμιαία τη ναυτιλία από τον εθνικό κορμό και την εξαναγκάζουν σε αποδυνάμωση.

3. Πρόσφατα έγιναν τα πρώτα βήματα θετικής πολιτικής βούλησης για τον κλάδο, που τα δύο συμβούλια επισημαίνουν με αισιοδοξία. Πρό-



Ο υπουργός Ε.Ν. υποδέχεται τον πρόεδρο του Committee κ. Ε. Εμπειρίκο

κειται για τη μείωση της στρατιωτικής θητείας των σπουδαστών των Ναυτικών Ακαδημιών. Τη μείωση της φορολογίας του εισοδήματος των ναυτικών ως αναγνώριση των υπηρεσιών που προσφέρουν στη ναυτιλία και στον τόπο. Και τέλος, υιοθετώντας μία από τις πολλές επιτρεπόμενες κοινοτικές ενισχύσεις προς τη ναυτιλία, τη μείωση των φορολογικών συντελεστών των ελληνικών πλοίων, που θα περιορίσει την κατά πολύ υψηλότερη φορολογική τους επιβάρυνση, σε σχέση με τα ισχύοντα στις ναυτιλίες των εταίρων μας. Ο παράγων του χρόνου, όμως, παίζει κρίσιμο ρόλο στην παραγωγική σύνδεση ναυτιλίας και εθνικής οικονομίας και η δυστοκία στη λήψη αναγκαίων μέτρων, σε ένα μόλις ευρωπαϊκό περιβάλλον αποφασιστικών πρωτοβουλιών για τη ναυτιλία, δημιουργεί μείζον πρόβλημα που μία από τις ορατές συνέπειές του είναι αυτή της αδυναμίας απορροφήσεως της συναθροιστικής προσόδου της ελληνικής διαχειρίσεως ναυτιλίας (ως γνωστόν, από τα εισαχθέντα 7,858 δις. δολάρια το 2000, απορροφήθηκαν από την εγχώρια οικονομία τα 3,858 δις.).

Δηλώσεις Παπουτσά - Εμπειρίκου

Οι κ. Χρ. Παπουτσάς και Επ. Εμπειρίκος, μετά τη συνάντησή τους στο ΥΕΝ, προέβησαν σε δηλώσεις προς τους δημοσιογράφους. Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας τόνισε:

«Είχαμε σήμερα την ευκαιρία να υποδεχθούμε εδώ, στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, το προεδρείο του Committee που εδρεύει στο Λονδίνο και να συζητήσουμε θέματα που αφορούν την ελληνική ναυτιλία αλλά και την ευρωπαϊκή.

Τα θέα αυτά γιατί χρειάζεται να υπενθυμίσω ότι η ελληνική ναυτιλία, που διαθέτει το 50% της μεταφορικής ικανότητας του ευρωπαϊκού στόλου, είναι η πρώτη δύναμη στον τομέα της ναυτιλίας σε ευρωπαϊκό επίπεδο και ταυτοχρόνως μια παγκόσμια υπερδύναμη.

Έτσι οι ευθύνες όλων μας, της κυβέρνησης, του εφοπλισμού, όπως επίσης και του κόσμου της ναυτεργασίας, είναι πάρα πολύ μεγάλες, μιας και η πρόοδος, η εξέλιξη και η ενδυνάμωση της ναυτιλίας ουσιαστικά λειτούργει στην υλοποίηση του μεγάλου κοινού πατριωτικού στόχου, που είναι η δημιουργία της ισχυρής Ελλάδας. Η ισχυρή εμπορική ναυτιλία δίνει ουσία και περιεχόμενο και στην ισχυρή Ελλάδα, την οποία όλοι επιθυμούμε.

Συζητήσαμε όλα αυτά τα θέματα τα οποία μπορούν να βοηθήσουν την ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας μας. Αυτός άλλωστε είναι και ο στόχος μας, γιατί δεν αρκεί να είμαστε μία παγκόσμια υπερδύναμη, πρέπει να δημιουργούμε συνεχώς τις προϋποθέσεις εκείνες που θα μας διατηρήσουν σ' αυτήν τη θέση και στο μέλλον. Μέσα σε ένα πάρα πολύ καλό και εποικοδομητικό κλίμα συζητήσαμε θέματα που αφορούν σήμερα τη ναυτιλία και θα μας απασχολήσουν στο μέλλον στους ευρωπαϊκούς οργανισμούς, στο πλαίσιο του Διεθνούς Οργανι-



Ο υπουργός με τον κ. Κ. Καρούση, στο μέσον ο αντιπρόεδρος του Committee κ. Σπύρος Πολέμης

σμού Ναυτιλίας (IMO), καθώς επίσης και στις διακρατικές σχέσεις με άλλα κράτη με τα οποία η Ελλάδα συναρτίζεται και συνδιαλέγεται για τα θέματα της ναυτιλίας.

Χαίρομαι ιδιαίτερα γιατί αντελήφθη από τη συζήτηση ότι η πολιτική της κυβέρνησης στον τομέα της ναυτιλίας φέρνει αποτελέσματα, αποκαθιστά το κλίμα εμπιστοσύνης ανάμεσα στον εφοπλιστικό κόσμο με την ελληνική κυβέρνηση. Αυτό αποδεικνύεται εμπράκτως και θέλω να συγχαρώ και να ευχαριστήσω τον εφοπλιστικό κόσμο γιατί τον τελευταίο χρόνο έχουμε μια συνεχή αύξηση του ελληνικού στόλου. Τα πλοία με ελληνικές σημαίες συνεχώς αυξάνονται. Από την άλλη πλευρά, η κυβέρνηση είναι πάρα πολύ συνεπής στις δικές της υποσχέσεις, ενισχύοντας τον τομέα της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας. Ήδη, τα τελευταία μέτρα που εξήγγειλε ο πρωθυπουργός στη Θεσσαλονίκη, και μαζί με τον υπουργό Εθνικής Οικονομίας αποφασίσαμε τη μείωση της φορολογίας για τα πλοία και για τους ναυτικούς, και τα μέτρα για τα κατώτερα πληρώματα δίνουν μια νέα, μεγάλη ώθηση.

Πέραν αυτών ο μεγάλος μας στόχος είναι η εκπαίδευση των πληρωμάτων, του ανθρώπινου δυναμικού, γιατί πέρα από τον εφοπλισμό υπάρχει και η ελληνική ναυτοσύνη. Μαζί οι δύο παράγοντες, χέρι-χέρι, εγγυώνται την ελληνική ναυτιλία στην Ελλάδα του μέλλοντος.

Θέλω να ευχαριστήσω το προεδρείο του Committee για την ουσιαστική συνεργασία την οποία έχουμε από την πρώτη στιγμή που ανέλαβα την ευθύνη του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Με

πολλές δημιουργικές προτάσεις μός τροφοδότησαν με ιδέες, με σκέψεις, με απόψεις, δίνοντάς μας πολλά επιχειρήματα για τις συζητήσεις που είχα στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ένα από τα μεγάλα επιτεύγματα θα ήθελα ότι είναι πως οι τελευταίες συμφωνίες του IMO βασίστηκαν στο υπόμνημα το οποίο υπέβαλε η ελληνική κυβέρνηση και αυτό σε μεγάλο βαθμό κάλυψε τις ανάγκες και τις ιδιαιτερότητες της ελληνικής ναυτιλίας. Η ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας και η ενίσχυση της ελληνικής σημαίας στην πραγματικότητα ενισχύουν και τον πολιτικό ρόλο της Ελλάδας στην Ε.Ε., στα θεσμικά της όργανα, αλλά και σε παγκόσμιο επίπεδο. Και αυτή είναι μια διαφορά από το παρελθόν. Είναι ένα καινούργιο στοιχείο το οποίο όλοι μας, και ο εφοπλιστικός κόσμος και η κυβέρνηση, το λαμβάνουμε πάρα πολύ σοβαρά υπ' όψιν μας για τους σχεδιασμούς του μέλλοντος».

Επίσης, ο πρόεδρος της επιτροπής της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου κ. Επαμεινώνδας Εμπειρικός μετά το πέρας της συνάντησης τόνισε:

«Θέλω να ευχαριστήσω τον κύριο υπουργό για το πάρα πολύ μεγάλο ενδιαφέρον που δείχνει για τη ναυτιλία. Όντως η ελληνική ναυτιλία είναι η πρώτη ναυτιλία του κόσμου. Είναι ένα μεγάλο κατόρθωμα της Ελλάδας, να έχει την πρώτη ναυτιλία στον κόσμο, και είναι καθήκον μας να βλέπουμε και να εξετάσουμε πώς μπορούμε να υποστηρίξουμε την ελληνική ναυτιλία για να παραμείνει και στο μέλλον πάντοτε η πρώτη ναυτιλιακή δύναμη στον κόσμο».

TWO COMPANIES, ONE AIM: QUALITY

QMS provides:

- Maritime Training
- Consultancy on management systems



Christou Associates provides:

- Technical and Naval Architect Services
- Survey Activities
- Consultancy on environmental control

QMS
QUALITY MARITIME SERVICES S.A.

139, Doiranis Str. & Skra Str. - 176 73 Kallithea - Greece
Tel. (Switchboard): (301) 95 30 680 - Fax: (301) 95 31 120, 121
e-mail: qms@qms-christou.gr

CHRISTOU
ASSOCIATES S.A.

Managing Director : Kalliope C. Lyrantzis - Eur. Ing., CH. Eng. MRINA



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 —

A portrait of a middle-aged man with dark hair and glasses, wearing a dark suit, a light blue striped shirt, and a dark patterned tie. He is looking directly at the camera with a serious expression. The background is a plain, light-colored wall.

Το υπουργείο Μεταφορών
και Επικοινωνιών έχει μετεξελιχθεί

τα τελευταία χρόνια
σε σημαντικό μοχλό ανάπτυξης
των μεταφορών στη χώρα μας.

Σήμερα, μέσα από ένα πλέγμα
δράσεων που προωθούνται
συμπληρωματικά, υλοποιούμε

ένα σύστημα μεταφορών
που εξυπηρετεί τον πολίτη,

παρέχει ασφάλεια
και σέβεται το περιβάλλον.

Για μια εθνική πολιτική μεταφορών

Οι πολιτικοί στόχοι του Χρήστου Βερελή, υπουργού Μεταφορών & Επικοινωνιών



Η αποστολή του ΥΜΕ εξειδικεύεται με τη χάραξη εθνικής πολιτικής μεταφορών και τη βελτίωση των υποδομών σε όλη την ελληνική επικράτεια στους τομείς αρμοδιότητάς του - σιδηρόδρομοι, αεροδρόμια, αστικές συγκοινωνίες. Παράλληλα δημιουργείται και εκσυγχρο-

νίζεται το θεσμικό πλαίσιο που εξασφαλίζει την ανάπτυξη υπηρεσιών υψηλής ποιότητας σε συνθήκες υγιούς ανταγωνισμού. Σήμερα, το ΥΜΕ ασκεί ουσιαστική διοικητική και επιχειρησιακή εποπτεία σε μια σειρά κρίσιμων για την ανάπτυξη της χώρας ΔΕΚΟ, που σχετίζονται άμεσα με την ποιότητα ζωής των πολιτών.

Οι στόχοι της πολιτικής των μεταφορών

- Η βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τον πολίτη, τόσο για τις επιβατικές όσο και για τις εμπορευματικές μεταφορές.
- Η βελτίωση της ασφάλειας.
- Η αλλαγή του προτύπου κινητικότητας των πολιτών με ταυτόχρονη αύξηση της χρησιμοποίησης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ).
- Η μείωση των επιπτώσεων στο περιβάλλον και η εξοικονόμηση ενέργειας.
- Η ανάδειξη του κυρίαρχου γεωπολιτικού ρόλου της χώρας στη νοτιοανατολική Ευρώπη.
- Η ανάδειξη της ταυτότητας των μεγάλων αστικών κέντρων.
- Η προώθηση και ενίσχυση των συνδυασμένων μεταφορών, των εμπορευματικών κέντρων και των σύγχρονων μεθόδων οργάνωσης και διακίνησης εμπορευμάτων.
- Η οικονομική εξυγίανση και ο εκσυγχρονισμός των φορέων στον τομέα των μεταφορών.

Οι σιδηροδρομικές συνδέσεις

Τα έργα των σιδηροδρομικών μεταφορών συνιστούν ένα από τα μεγαλύτερα προγράμματα έργων που υλοποιείται στη χώρα μας. Τα νέα σιδηροδρομικά έργα έχουν επιλεγεί έτσι ώστε να συμβάλουν γενικότερα στην αναβάθμιση του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου και αποσκοπούν στην ενίσχυση της διεθνούς εμπορικής ανταγωνιστικότητας της χώρας. Τα κυριότερα έργα είναι:

- Ολοκλήρωση του εκσυγχρονισμού και της ηλεκτροκίνησης του άξονα Πειραιά-Αθήνας-Θεσσαλονίκης-Ειδομένης.
- Αναβάθμιση και εκσυγχρονισμός του άξονα Αθήνας-Κορίνθου-Πατρών.
- Κατασκευή συγκροτήματος εγκαταστάσεων συνδυασμένων μεταφορών στο Θριάσιο Πεδίο - Σύνδεση με το λιμάνι του Ν. Ικονίου.
- Αναβαθμίζεται η γραμμή Θεσσαλονίκης-Αλεξανδρούπολης-Ορμενίου.
- Βελτίωση περιφερειακών γραμμών του δικτύου.
- Δημιουργία από τον ΟΣΕ εναλλακτικού δικτύου τηλεπικοινωνιών και εμπορική εκμετάλλευσή του.
- Αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας του ΟΣΕ σε όλη τη χώρα.
- Ανάπτυξη, στη θέση των σταθμών Λαρίσης και Πελοποννήσου, ενός Μείζονος Μητροπολιτικού Σταθμού που θα αποτελέσει ταυτόχρονα σιδηροδρομικό, εμπορικό και πολιτιστικό κέντρο και θα αναβαθμίζει, αισθητικά και ποιοτικά, την περιοχή.

Προαστιακός σιδηρόδρομος

Ο προαστιακός με χρήση σύγχρονου τροχαίου υλικού θα συνδέει την Αθήνα με τις πόλεις δορυφόρους και το αεροδρόμιο των Σπάτων και αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα αναπτυξιακά έργα της Αττικής. Ήδη: Ανακατασκευάζεται πλήρως η γραμμή Δυτικής Αττικής που θα συνδέει την Αθήνα με την Κόρινθο και όλες τις ενδιάμεσες πόλεις. Αξιοποιείται η υφιστάμενη γραμμή που συνδέει την Αθήνα με την Ελευσίνα και τα Μέγαρα. Αναβαθμίζεται η γραμμή της βόρειας Αττικής που συνδέει την Αθήνα με Χαλκίδα, Θήβα, Λιβαδειά και με τις ενδιάμεσες πόλεις. Προωθείται ταχύτητα η σιδηροδρομική σύνδεση της Αθήνας με το νέο διεθνές αεροδρόμιο των Σπάτων.

Τα αεροδρόμια

Το συνολικό πρόγραμμα εκσυγχρονισμού των αεροδρομίων ανέρχεται στο ύψος των 250 δις. δρχ., από τα οποία τα 90 δις. δρχ. καλύπτονται από το Γ' ΚΠΣ. Κατασκευή εκτεταμένων έργων αναβάθμισης των αεροδρομίων Θεσσαλονίκης «Μακεδονία» και Ηρακλείου «Ν. Καζαντζάκης».



Σε όλο το δίκτυο των 40 πολιτικών αεροδρομίων της χώρας, εκτέλεση σειράς έργων εκσυγχρονισμού και βελτίωσης των εγκαταστάσεών τους.

Ανάδειξη των αεροδρομίων ως κέντρων οικονομικών δραστηριοτήτων και δημιουργίας αγοράς νέων ανταγωνιστικών αεροπορικών εργασιών, όπως η εξυπηρέτηση εδάφους, η τροφοδοσία κ.λπ.

Η λειτουργία του νέου διεθνούς αερολιμένα των Σπένων με στόχο να αναδειχθεί ως ο κυριότερος κόμβος (hub) αερομεταφορών στη μεζο-να περιοχή της νοτιοανατολικής Μεσογείου.

Οι αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας

Ολοκληρώνεται η εξυγίανση του ΟΑΣΑ και των θυγατρικών του, ενώ παράλληλα εντατικοποιείται η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός του εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004. Οι δράσεις που έχουν δρο-μοποιηθεί για τις αστικές συγκοινωνίες περιλαμβάνουν:

Ανανέωση του τροχαίου υλικού (λεωφορεία και τρόλεϊ)· εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεων (αμαξοστασίων, σταθμών ΗΣΑΠ)· διαχείριση του στόλου των λεωφορείων και των τρόλεϊ με χρήση τηλεματικής· ανάπτυξη δικτύου λεωφορειοδρομίων· κατασκευή τραμ· επέκταση των λεωφορειακών γραμμών· περαιτέρω προώθηση των δημοτικών και διαδημοτικών συγκοινωνιών.

Οι αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης

Δημιουργήθηκε Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών - ΣΑΣΘ (μοναδικός φορέας συντονισμού-ευθύνης)· δυνατότητα στους ΟΤΑ να παρέχουν συμπληρωματικό έργο· πρόβλεψη διαδικασίας επέκτασης περιοχής εξυπηρέτησης· μείωση ποσοστού επιχειρηματικού κέρδους και υποβιγισμός του στη βάση του παραγόμενου έργου και των επενδύσεων εξοπλισμού.

Κίνητρα προς μετόχους και εργαζομένους για αύξηση επιβατικής κίνησης· εφαρμογή δεικτών απασχόλησης και παραγωγικότητας· επιβολή ποινών για μη ικανοποίησή τους.

Λοιπές αστικές και υπεραστικές συγκοινωνίες

Μετατροπή των ΚΤΕΛ σε Ανώνυμες Εταιρείες.

Εφαρμογή ενιαίου λογιστικού συστήματος.

Εφαρμογή νέων τεχνολογιών για κράτηση θέσεων σε πανελλαδικό επίπεδο.

Έκδοση Χάρτη Υποχρεώσεων προς τον Καταναλωτή.

Ελάχιστο όριο ηλικίας των λεωφορείων.

Πύκνωση των διανομαρχιακών συνδέσεων και αύξηση των συχνοτήτων εξυπηρέτησης των μετακινούμενων.

Κατασκευή σύγχρονων Σταθμών Υπεραστικών Συγκοινωνιών. Στη Θεσσαλονίκη ήδη κατασκευάζεται. Στην Αθήνα έχει γίνει η χωροθέτησή του. Σε κάθε νομό επιδιώκεται να κατασκευασθεί ένα σύγχρονο Κέντρο Υπεραστικών Συγκοινωνιών.

Οδική ασφάλεια και περιβάλλον

Τα τελευταία χρόνια η οδική ασφάλεια αποτελεί για τη χώρα μας ένα θέμα μείζονος σημασίας, με ιδιαίτερες επιπτώσεις τόσο στην οικονομική όσο και στην κοινωνική ζωή του τόπου. Η διαρκώς αυξανόμενη ζήτηση για μετακινήσεις, την οποία επιβάλλει πλέον ο σύγχρονος τρόπος ζωής και οι ανάγκες που διαμορφώνει η κοινή ευρωπαϊκή και παγκόσμια αγορά, συνοδεύεται δυστυχώς και από βαρύτερες κοινωνικές συνέπειες οι οποίες εκφράζονται με την απώλεια πολλών συνανθρώπων και το βαρύντο τραυματισμό άλλων. Το υπουργείο Μεταφορών & Επικοινωνιών έχει δρομολογήσει μια σειρά από δράσεις, οι οποίες αφορούν τόσο τον οδηγό όσο και το όχημα. Τέτοιες δράσεις είναι:

- Κατασκευή 120 Πάρκων Κυκλοφοριακής Αγωγής σε όλες τις πρωτεύουσες των νομών και σε άλλους δήμους με πληθυσμό άνω των 30.000 κατοίκων.
- Κατασκευή Κέντρων Εκπαίδευσης και Εξέτασης Υποψηφίων και Τακτικών Οδηγών.
- Εφαρμογή του προγράμματος «Οδική Ασφάλεια» από την Εθνική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας.
- Προώθηση διαφανούς και αντικειμενικού μηχανογραφικού συστήματος εξέτασης υποψηφίων οδηγών. Ολοκλήρωση των θεσμικών παρεμβάσεων για εκπαιδευτές, σχολές οδηγών και Κέντρα Θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψηφίων Οδηγών.
- Παραγωγή εγχειριδίων κατάρτισης υποψηφίων οδηγών και ενημερωτικά προγράμματα εκπαιδευτών και εξεταστών οδηγών.
- Μηχανοργάνωση και αυτοματοποίηση διαδικασιών ΚΤΕΟ.
- Δημιουργία σύγχρονων, διαπιστευμένων ιδιωτικών ΚΤΕΟ.

Επικοινωνίες

Η πολιτική μας στις τηλεπικοινωνίες έχει να κάνει με την παροχή υπηρεσιών ποιότητας και ποσότητας στο χρήστη, σε προσιτές τιμές. Ο στόχος θα επιτευχθεί μέσω της ανάπτυξης υγιούς ανταγωνισμού, στον οποίο αποσκοπεί η απελευθέρωση του τομέα των τηλεπικοινωνιών στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής πολιτικής για τις τηλεπικοινωνίες. Η είσοδος πολλών ανταγωνιστικών επιχειρήσεων στον τομέα των τηλεπικοινωνιών θα ωφεληήσει τελικά το χρήστη και εκεί αποσκοπούν οι προσπάθειές μας.

Ο σχεδιασμός της πολιτικής μας λαμβάνει υπ' όψιν του, αφενός, τη δεδομένη σύγκλιση τηλεπικοινωνιών, πληροφορικής, οπτικοακουστικών μέσων και, αφετέρου, την ανάγκη παροχής των υπηρεσιών της Κοινωνίας της Πληροφορίας στον πολίτη.

Στο πλαίσιο αυτό επιδιώκουμε τη μεγιστοποίηση των ωφελημάτων, αλλ' όχι και την ελαχιστοποίηση των κινδύνων που αναδύονται από την ανάπτυξη των τηλεπικοινωνιών· κινδύνων όπως είναι η νέα μορφή αναλφabetισμού, οι περιωρισμοί, η διάφραση της κοινωνίας σ' αυτούς

που έχουν τις δυνατότητες πρόσβασης και σ' αυτούς που δεν έχουν. Για την εφαρμογή των σύγχρονων τρόπων επικοινωνίας απαιτείται η ανάπτυξη επικοινωνιακών υποδομών και εναλλακτικών δικτύων που να επιτρέπουν την ισότιμη συμμετοχή της χώρας μας στις εξελίξεις. Επίσης, η ανάπτυξη επικοινωνιακών υπηρεσιών ποιότητας για όλους τους πολίτες όλης της χώρας. Στρατηγικός στόχος είναι η ανάδειξη μας σε τηλεπικοινωνιακό κόμβο της νοτιοανατολικής Ευρώπης. Ο σχεδιασμός για τις τηλεπικοινωνίες αποτυπώθηκε σ' ένα σημαντικό νομοθέτημα που φέραμε στη Βουλή: το νόμο 2867/2000. Με το νόμο αυτόν προστατεύεται η ασφάλεια και το απόρρητο των τηλεπικοινωνιών, διασφαλίζονται τα δικαιώματα του χρήστη, καταργούνται τα μονοπώλια, ενισχύεται ο υγιής ανταγωνισμός και απλοποιούνται όλες οι διαδικασίες που αφορούν τη δραστηριοποίηση στις τηλεπικοινωνίες.

Στο εξής, το υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών χαράζει την πολιτική του απελευθερωμένου τομέα των τηλεπικοινωνιών. Η ρύθμιση και ο έλεγχος της αγοράς θα γίνεται από την Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων. Ξεκάρθω διαχωρισμός ώστε να διευκολύνονται η ανάπτυξη και οι επενδύσεις.

Ένα θέμα ιδιαίτερου ενδιαφέροντος του τομέα των τηλεπικοινωνιών είναι το Διαδίκτυο, το Ίντερνέτ. Το ενδιαφέρον δεν είναι μόνον ελληνικό. Είναι και ευρωπαϊκό και παγκόσμιο. Η διείσδυση του Ίντερνέτ στην κοινωνία, στον τρόπο διακυβέρνησης και στις καθημερινές δραστηριότητες, αποτελεί για όλους αισιόδοξη προοπτική και για όλους απειλή. Το υπουργείο μας συμμετέχει ενεργά στις ομάδες δράσης του Ίντερνέτ που λειτουργούν στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ακολουθεί πολιτική μείωσης του κόστους της σύνδεσης σε αυτό, δεδομένης της ανάγκης εξάπλωσής του.

Σε εξέλιξη βρίσκεται μεγάλη προσπάθειά μας για τον έλεγχο και την επωφελή για το κράτος εκμετάλλευση του φάσματος των ραδιοσυχνότητων. Το φάσμα είναι ένας σπάνιος εθνικός πόρος που αξιοποιείται στα ασύρματα τηλεπικοινωνιακά δίκτυα και στα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης.

Ήδη ολοκληρώθηκε τον Φεβρουάριο, με απόλυτη επιτυχία, η δημοπρασία για τη χορήγηση έξι (6) αδειών χρήσης φάσματος για την ασύρματη πρόσβαση στο σταθερό δίκτυο. Το Δημόσιο εισέπραξε περίπου 20 δισεκατομμύρια δραχμές από τη δημοπρασία αυτή. Ήταν η πρώτη φορά που έγινε τέτοια δημοπρασία στην Ελλάδα. Θα ακολουθήσει τον Ιούνιο ή Ιούλιο η δημοπρασία για τις άδειες κινητής τηλεφωνίας τρίτης γενιάς και για το υπόλοιπο φάσμα της κινητής τηλεφωνίας δεύτερης γενιάς.

ΟΤΕ

Ο ΟΤΕ προχωρεί σε οργανωτική αναδιάρθρωση, σε επιχειρησιακό σχεδιασμό των επενδύσεων του εξωτερικού και σε αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας του.

Στόχος του ΟΤΕ για το άμεσο μέλλον είναι οι νέες επενδύσεις στην ευρύτερη περιοχή, ο συντονισμός των επενδύσεων του εξωτερικού που έχουν ήδη γίνει (Αρμενία, Ουκρανία, Ρουμανία, Γιουγκοσλαβία, Αλβανία, Βουλγαρία) και η εύρεση στρατηγικού συμμάχου. Ο τελευταίος αυτός στόχος καθυστερεί λόγω της αρνητικής χρηματοπιστηριακής συγκυρίας σε παγκόσμιο επίπεδο για τις τηλεπικοινωνίες, όπως προανέφερα.

Ο ΟΤΕ είναι ο μεγαλύτερος τηλεπικοινωνιακός οργανισμός της νοτιοανατολικής Ευρώπης με παροχές, δράσεις και προϊόντα στους τομείς της σταθερής, κινητής και ασύρματης τηλεφωνίας, του Ίντερνέτ, των δορυφορικών συστημάτων, των συμβουλευτικών υπηρεσιών και γενικά σε όλους τους συναφείς τομείς.



CHRIS MARINE SA

(Est. in 1986)

42c Tzavella str., 154 51 N. Psychico, Athens
Tel: 6773446, Fax: 6773444, Tlx: 210330CRIS GR
repairs@chrismarine.gr, sales@chrismarine.gr
www.chrismarine.com

Shipbrokers

Sale + Purchase,

Newbuildings,

Repairs + Conversions

青岛北海船厂修船分厂

QINGDAO BEIHAI
SHIPYARD

上海立新船厂

GAO QIAO SHIPYARD
SHANGHAI LIXIN S/Y

菠萝庙船厂

GUANGZHOU
BOLUOMIAO SHIPYARD



HITACHI ZOSEN
JAPAN



HITACHI ZOSEN
SINGAPORE



COLOMBO DOCKYARD
SRI LANKA



DORBYL MARINE
DURBAN



EAST LONDON S/Y
SOUTH AFRICA



DORBYL MARINE
CAPE TOWN



NAVITEC MARINE
SERVICES LTD,
ANTWERP



D. VAN DE WETERING
ROTTERDAM



BARTHEL & LUEDERS
BLOHM + VOSS
HAMBURG



TRIDENT B.V.
HOLLAND



ILYICHEVSK
SHIPYARD UKRAINE



MHI SHIPREPAIR
AND SERVICES,
NORFOLK



IRVING
SHIPBUILDING
CANADA



HALIFAX SHIPYARD
CANADA



TRINIDAD



**Άρθρο του Μιλτιάδη Βαρβιτσιώτη,
τομεάρχη Εμπορικής Ναυτιλίας
της Νέας Δημοκρατίας
και βουλευτή Β' Αθηνών**

Χρειάζεται να γίνουν πολλά ακόμα...

ξης είναι εξαιρετικά μικρές, όπως ομολογούν όλοι οι έγκριτοι οικονομολόγοι, λόγω των πολλών δομικών προβλημάτων που αντιμετωπίζει η χώρα μας.

Για το λόγο αυτόν τα αμέσως επόμενα χρόνια θα είναι για την Ελλάδα αποφασιστικής σημασίας για μια ευρύτατη μεταρρύθμιση, ώστε να ανατραπούν οι στρεβλώσεις και αγκυλώσεις που εξακολουθούν να ταλανίζουν την ελληνική κοινωνία.

Είναι αλήθεια ότι στον τομέα των υποδομών έχει συντελεσθεί ουσιαστική πρόοδος τα τελευταία χρόνια, και κυρίως στις μεταφορές, στην ενέργεια και στις τηλεπικοινωνίες. Η πρόοδος αυτή οφείλεται στις κοινοτικές χρηματοδοτήσεις και για το λόγο αυτόν θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή και στο Γ' ΚΠΣ, το οποίο παρέχει τις χρηματοδοτικές δυνατότητες για περαιτέρω βελτίωση της ποιότητας των υποδομών της χώρας.

Το δυστύχημα είναι ότι αυτή η πρόοδος δεν εξυπηρετεί το στόχο της ανάπτυξης καθώς οι σχεδιασμοί που έγιναν για την κατασκευή

των μεγάλων έργων χαρακτηρίζονται από μια κοντόφθαλμη λογική. Ακόμα και σήμερα τα οφέλη από την κατασκευή ενός έργου περιορίζονται από τους υπευθύνους στις θέσεις εργασίας που θα δημιουργηθούν για την εκτέλεσή του, αλλά και στα προβλήματα που θα επιλυθούν για μερικά μόνο χρόνια. Αποτέλεσμα αυτών είναι να δημιουργούνται πρόσκαιρα οφέλη, και τα δομικά προβλήματα με την πάροδο του χρόνου να πολλαπλασιάζονται. Χωρίς καμία διάθεση καταστροφολογίας, είναι πασιφανές ότι στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών η χώρα μας υστερεί σημαντικά. Κανένα έργο δεν υποστηρίζεται πλήρως, με αποτέλεσμα και το κόστος των μεταφορών να παραμένει σε υψηλά επίπεδα και οι προσβάσεις να συναντούν σημαντικά εμπόδια. Μπορώ να αναφέρω πλήεστα παραδείγματα, αλλά θα σταθώ σε μερικά που αξίζουν της προσοχής μας επειδή οι υπεύθυνοι αξιωματούχοι τα παρουσίασαν ως έργα που θα αληθύνουν την προνοή της χώρας.



Σήμερα, με όσα συνετελέσθησαν στον επιστημονικό τομέα, στο παγκόσμιο σκηνικό, στις επαναστατικά μεταβληθείσες συνθήκες στην οικονομία, στην ταχύτατη διακίνηση κεφαλαίων, στις μεταφορές, στην επικοινωνία, στο εμπόριο, στην άρση των δασμών, στην υγεία και σε τόσα άλλα, η Ελλάδα είναι η 15η και τελευταία χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης από άποψη προόδου και ανάπτυξης. Οι διαφαινόμενες προοπτικές ανάπτυ-

Το νέο αεροδρόμιο της Αθήνας υποστηρίζεται μόνο από οδικούς άξονες. Ο προστασιακός σιδηρόδρομος είναι άγνωστο πότε θα κατασκευαστεί, ενώ το Μετρό προβλέπεται, όπως έχουμε αντιληφθεί, να σταματήσει στον Σταυρό της Αγίας Παρασκευής. Ένα άλλο σημαντικό στοιχείο που δεν έχει επισημανθεί είναι ότι οι θέσεις για τα αεροπλάνα τύπου Cargo που έχουν κατασκευαστεί είναι μόνο τέσσερις, όσες δηλαδή υπήρχαν και στο Ελληνικό!!! Λίγα χιλιόμετρα πιο πέρα από το αεροδρόμιο, η κυβέρνηση ανακατασκευάζει το λιμάνι του Λαυρίου προκειμένου να διοχετεύσει σε αυτό ένα σημαντικό μέρος των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Κανείς όμως από τους αρμοδίους δεν σχεδιάζει τη σιδηροδρομική του σύνδεση με το αεροδρόμιο και την πόλη των Αθηνών. Αυτού του είδους τα προβλήματα είναι ακόμη πιο έντονα στην περιφέρεια. Στη Θεσσαλονίκη, το αεροδρόμιο θα συνεχίσει να είναι αποκομμένο τόσο από το Μετρό που σχεδιάζεται ακόμα όσο και από το λιμάνι. Όλα αυτά στο μόνο που συμβάλλουν είναι να χάνει η χώρα μας το στρατηγικό πλεο-

νέκτημα που έχει λόγω της σπουδαίας γεωγραφικής της θέσης. Ο τόπος, λοιπόν, χρειάζεται ένα πρόγραμμα και εκεί πρέπει να επικεντρωθεί η προσοχή του κράτους. Σήμερα βρισκόμαστε μπροστά σε ένα κενό και σε μια ολίσχερη σύγχυση, όταν θεωρούμε τη δημιουργία υποδομής ως ανάπτυξη. Τα έργα, εάν δεν συνδυαστούν με συγκεκριμένες πολιτικές που θα καταστήσουν τη χώρα ένα σημαντικό διαμετακομικό κέντρο, τότε το μόνο που θα έχουμε επιτύχει είναι να διαθέσουμε εκατοντάδες δισεκατομμύρια για την εξυπηρέτηση πρόσκαιρων αναγκών. Αυτό που δεν πρέπει να παραλείψουμε είναι τα θετικά επακόλουθα από την εφαρμογή των συνδυασμένων μεταφορών στο περιβάλλον. Οι πολιτικές για τις μεταφορές έχουν γενικά εστιαστεί στην επέκταση της οδικής υποδομής ως απάντηση στις αυξημένες απαιτήσεις. Το μήκος των οδικών αρτηριών έχει αυξηθεί (κατά 50% από το 1970 ως σήμερα) εις βάρος των σιδηροδρόμων. Σύμφωνα με στοιχεία της Ε.Ε. οι οδικές μεταφορές αναμένεται ότι έως

το 2010 θα αποτελούν τον κύριο παράγοντα εκπομπής των αερίων που προκαλούν το φαινόμενο του θερμοκηπίου στην Ευρώπη. Μάλιστα, υπολογίζεται ότι κατά το τέλος της δεκαετίας οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα θα αυξηθούν 40% σε σχέση με το 1985. Και μόνο με αυτό το στοιχείο, εάν πράγματι επιθυμούμε να βελτιώσουμε την ποιότητα ζωής και να προστατεύσουμε το περιβάλλον, τότε θα πρέπει χωρίς κανέναν ενδοιασμό να κάνουμε στροφή 180 μοιρών όπως έκαναν εδώ και αρκετά χρόνια οι σκανδιναβικές χώρες. Συνοψίζοντας όλα τα παραπάνω, γίνεται εμφανές ότι η ανάπτυξη των σιδηροδρόμων και η διασύνδεσή τους με τα λιμάνια και τα αεροδρόμια είναι η μόνη λύση για την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών στη χώρα μας. Ένα ολοκληρωμένο σχέδιο και πρόγραμμα προς αυτή την κατεύθυνση θα λειτουργήσει καταλυτικά για φθηνές και αποτελεσματικές μεταφορές και θα καλύψει πολύ πιο σύντομα το χάσμα που χωρίζει τη χώρα μας από τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές στον τομέα των υποδομών.

COMAR TRADING

L I M I T E D

**COMPETITIVE
PRICES**

**Your Reliable
Supplier Of
Spare Parts**

**EFFICIENT
SERVICE**

**WIDE
RANGE**

**PROMPT
DELIVERY**

EXCLUSIVELY REPRESENTED IN GREECE BY FRANMAN LIMITED
TEL.: (301) 095.32.350, FAX: (301) 095.32.354-5, e-mail: info@franman.gr



**του Ν. Κουμρούγλου,
προέδρου Δ.Σ.
Συνδέσμου Διεθνών
Διαμεταφορέων
Ελλάδος (ΣΥΝΑΔΕ)**

Η Ελλάδα ως κόμβος διεθνούς διαμετακόμισης

Διεθνής διαμετακόμιση: όρος και ενέργεια απαραίτητα για την ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου, στη σημασία του οποίου η Πολιτεία δεν φαίνεται να έχει ανταποκριθεί όπως θα έπρεπε.

Η διαμετακόμιση που εξασφαλίζει μια ομαλή ροή εμπορευμάτων μέχρι τον τελικό προορισμό τους, μπορεί να πραγματοποιηθεί μόνο και εφόσον υποστηρίζεται από άρτια τεχνική και διοικητική υποδομή.

Και ενώ για τις δυτικές χώρες η διαμετακόμιση των εμπορευμάτων ήταν απρόσκοπτη λόγω άψογης υλικοτεχνικής υποδομής και με την κατάργηση των συνόρων στην Ευρωπαϊκή Ένωση έχουν λυθεί πολλά προβλήματα, στις ανατολικές χώρες παρουσιάζεται το φαινόμενο της δυσχερείας προσπελάσεως κυρίως λόγω έλλειψης της τεχνικής και διοικητικής υποδομής.

Επειδή όμως η διαμετακόμιση είναι απαραίτητη για την προσέλαση της Δύσης στην Ανατολή, στα Βαλκάνια, στην Ασία, στη Μέση Ανατολή και αλλιώς, οι διαμεταφορές οφείλουν να αναζητούν τρόπους που θα διευκολύνουν το έργο αυτό και είναι στις υποχρεώσεις της Πολιτείας να βοηθήσει. Είναι σαφές, λοιπόν, ότι οι χώρες οι οποίες παρέχουν καλές συνθήκες διαμετακόμισης, ενισχύουν πολιτικά το κύρος τους και την οικονομία τους με τα πρόσθετα οφέλη που αποκομίζουν.

Για το λόγο αυτόν υπάρχει ένας συνεχής ανταγωνισμός στις χώρες

των Βαλκανίων και της Ανατολικής Μεσογείου για να προσελκύσουν το έργο χωρών που χρήζουν ξένης βοήθειας προκειμένου να ολοκληρώσουν το μεταφορικό τους κύκλο.

Είναι γνωστό ότι η Ελλάδα συγκεντρώνει πλεονεκτήματα από τη γεωγραφική της θέση για την ανάπτυξη της διαμετακόμισης.

Πλεονεκτήματα που ενισχύθηκαν ακόμη περισσότερο μετά τις εξελίξεις στις γειτονικές μας χώρες.

Όπως είναι γνωστό, αναπτύχθηκε με ραγδαίους ρυθμούς η θαλάσσια σύνδεση της χώρας μας με την Ιταλία, η χρησιμότητα της οποίας είχε αμφίδρομη σημασία αφού μέσω ημών συνδέεται η Ευρώπη με τις όμορες με την Ελλάδα βαλκανικές χώρες.

Έτσι, τα λιμάνια της Θεσσαλονίκης και του Πειραιά εξυπηρετούν τις εισαγωγές και εξαγωγές των βαλκανικών χωρών, όχι μόνο προς τις χώρες της Ευρώπης, της Εγγύς και Μέσης Ανατολής, αλλά και για υπερωκεανίους προορισμούς ή προεξέδσεις.

Όμως και το έργο στις σιδηροδρομικές μεταφορές αυξάνεται διαρκώς, αφού ο ρόλος για την τροφοδοσία χωρών, μέσω των λιμένων και ιδιαίτερα της FYROM που στερείται θαλάσσιας πρόσβασης, είναι ιδιαίτερα σημαντικός.

Για παράδειγμα αναφέρω την τροφοδοσία της FYROM σε καύσιμα και πρώτες ύλες, πέραν του γενικού ξηρού φορτίου, που πραγματοποιείται αποκλειστικά σχεδόν από το λιμένα της Θεσσαλονίκης, από όπου

λόγω της μαζικότητας των φορτίων καλείται ο σιδηρόδρομος να συνεχίσει τη μεταφορά.

Τέλος, και το αεροπορικό δίκτυο έχει να προσφέρει στην εξέλιξη της χώρας μας ως διαμετακομιστικό κέντρο, αφού είναι αξιοσημείωτος ο όγκος των φορτίων που διαμετακομίζονται αεροπορικά, μέσω της Ελλάδος από την Τουρκία, τη FYROM και τη Βουλγαρία για υπερωκεάνιους προορισμούς και κυρίως τις ΗΠΑ.

Εξίσου σημαντική είναι και η συμβολή των Ελλήνων αυτοκινητιστών οι οποίοι, παρά τα μεγάλα προβλήματα που αντιμετωπίζουν με τις νέες συνθήκες ανταγωνισμού στην Ευρωπαϊκή Ένωση, εξυπηρετούν όχι μόνο τη διεθνή οδική μεταφορά από και προς την Ελλάδα αλλά και τη διαμετακόμιση, όπου τους επιτρέπεται ή τους δίνεται η δυνατότητα. Αντιλαμβανόμεθα, λοιπόν, ότι η διαμετακόμιση αποφέρει πέραν των εθνικών και ουσιαστικά οικονομικά οφέλη με την εισροή συναλλαγματός, με τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας -σε μια εποχή που η ανεργία είναι ένα παγκόσμιο πρόβλημα- αλλά και με τη διευκόλυνση των εξαγωγών μας αφού με τη χάρση νέων δρόμων για την εξυπηρέτηση της διαμετακόμισης μπορούν να εξυπηρετηθούν και τα εξαγωγικά προϊόντα της χώρας μας με φθηνότερο κόστος λόγω της μαζικότητας της χρήσεως.

Πάντως, πάνω από όλα αυτά είναι η βασική προϋπόθεση για την ανάπτυξη της διαμετακόμισης, η οποία σημαίνει ικανή, τεχνική και διοικητική υποδομή της χώρας που όμως αντιμετωπίζει σοβαρά εμπόδια αφού σημαντικές είναι ακόμη οι ελλείψεις στον τομέα των terminals και των διαμετακομιστικών κέντρων.

Η ιδιωτική πρωτοβουλία προσπαθεί να λειτουργήσει και να ανταποκρι-

θεί στις συνεχώς διευρυνόμενες ανάγκες, αλλά δύσκολα μπορεί να προχωρήσει αυτοδύναμα.

Η δημιουργία του ελεύθερου ανταγωνισμού στις μεταφορές με την κατάργηση των προστατευτικών ρυθμίσεων, το άνοιγμα των συνόρων, η υποχρέωση των κρατικών φορέων να καταστούν ανταγωνιστικοί για να μην κλείσουν, η απελευθέρωση της εμπορικής εκμετάλλευσής από την υποδομή των σιδηροδρόμων, ο ανταγωνισμός μεταξύ των κρατικών και ιδιωτικών αεροπορικών εταιρειών, η λειτουργία των ΔΕΚΟ με κριτήρια ιδιωτικής πρωτοβουλίας, με επιστέγασμα την πολυσυζητημένη νομισματική ένωση, είναι μέτρα που αναπόφευκτα θα μας σπρώξουν προς την πρόοδο.

Όσον αφορά στον ευρωπαϊκό και διεθνή χώρο, ο ΣΥΝΔΕ συμμετέχει στις συσκέψεις που γίνονται στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας SECI, όπου η υιοθέτηση μεθόδων συμβατών σε όλες τις όμορες βαλκανικές χώρες σε ό,τι αφορά τις συνοριακές διατυπώσεις, τις τελωνειακές διαδικασίες, τα επιτρεπτά βάρη κατ' όζονα στην οδική μεταφορά κ.ά., είναι παράγοντες που θα επιτρέψουν τη δυναμική ανάπτυξη του διαμετακομιστικού εμπορίου.

Δεν νομίζω ότι θα είμαι υποκειμενικός αν αναφέρω ότι καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη αυτή παίζουν οι Έλληνες διαμεταφορείς, αφού το έργο που σήμερα εκτελείται στη χώρα είναι αποκλειστικά και μόνον επίτευγμα των Ελλήνων διαμεταφορέων με τους ξένους ανταποκριτές τους και όχι αποτέλεσμα κάποιας διακρατικής συνεργασίας σε επίπεδο Πολιτείας. Και αυτά ακριβώς τα επιτεύγματα είναι που στηρίζουν την οικονομία της χώρας χωρίς καμία συνδρομή του κράτους ή κρατικών φορέων.

MARINE CLAIMS

Practical issues including loss prevention

A seminar

hosted by

The Standard P&I Club and
Richards Hogg Lindley
at the

Yacht Club of Greece, Piraeus
on 23rd/24th October 2001

Contact Thalia Grigorakaki
+30 (1) 429 1300

The Standard



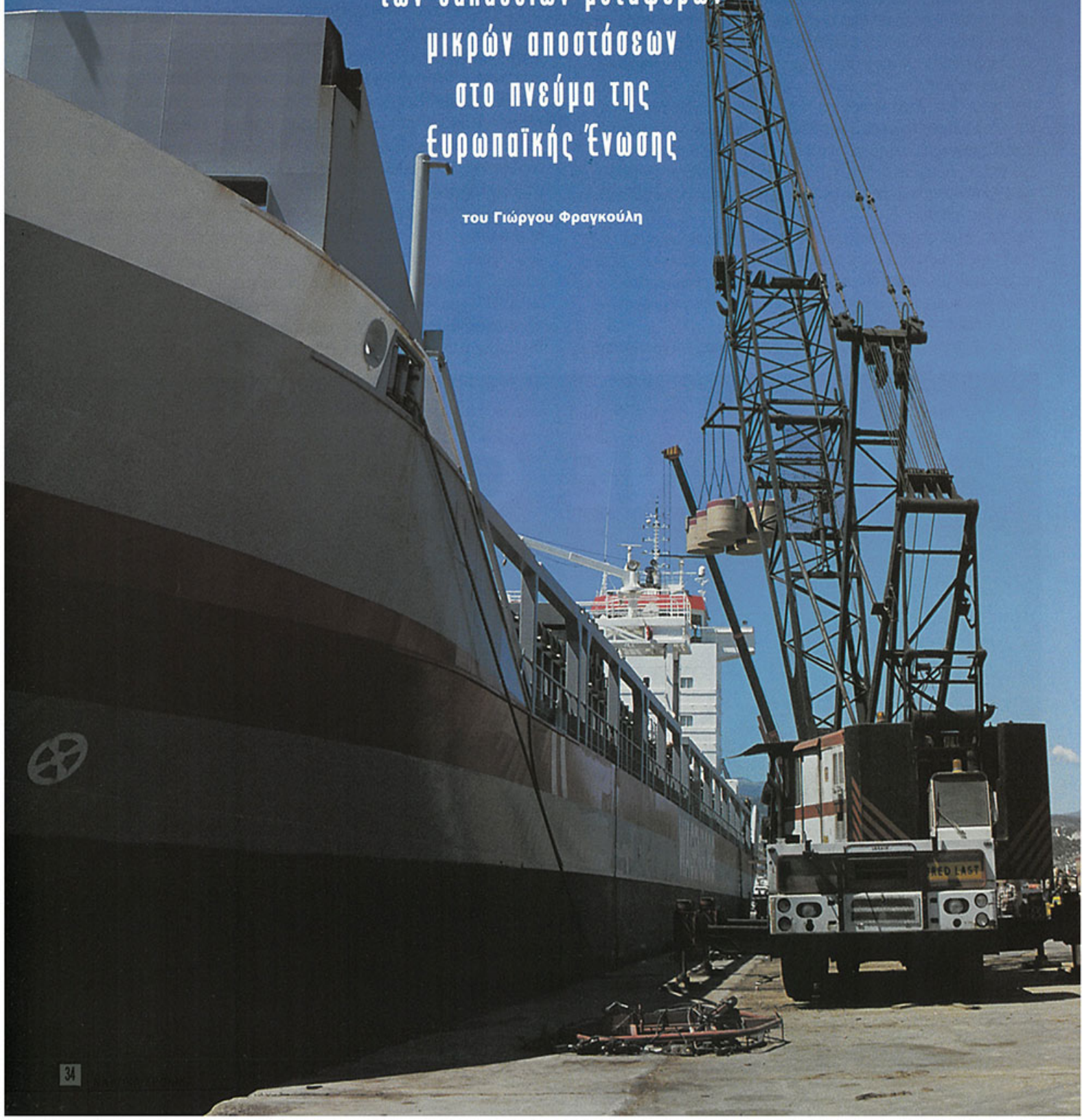
RICHARDS HOGG LINDLEY

CTC
CHARLES TAYLOR
CONSULTING

Η door to door Ναυτιλία

Η ανάπτυξη
των θαλασσίων μεταφορών
μικρών αποστάσεων
στο πνεύμα της
Ευρωπαϊκής Ένωσης

του Γιώργου Φραγκούλη





Ις δυνατότητες των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων στο πλαίσιο της βιώσιμης και ασφαλούς κινητικότητας,

την ενσωμάτωσή τους στις ευρωπαϊκές οργανωτικές αλυσίδες μεταφορών, την εικόνα τους και τα εμπόδια που υπάρχουν στο Short Sea Shipping (SSS), όπως έχει καθιερωθεί ως διεθνής όρος, καθώς και τη σύσταση περαιτέρω δράσης, εξετάζει η τελική ανακοίνωση για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Η εν λόγω ανακοίνωση είναι η τρίτη που υπεβλήθη από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Η πρώτη εξεδόθη το 1995 και εξέτασε την πιθανή συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων στην επίτευξη της βιώσιμης κινητικότητας, όπως σκιαγραφείται στη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής για τη μελλοντική ανάπτυξη της κοινής πολιτικής μεταφορών του 1992. Η ανταπόκριση στην ανακοίνωση αυτή ήταν θετική, τόσο από πλευράς Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, Συμβουλίου, Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής και Επιτροπής των Περιφερειών όσο και των ναυτιλιακών βιομηχανιών. Δύο χρόνια αργότερα, το 1997, υποβλήθηκε και μια έκθεση προόδου πάνω στο συγκεκριμένο θέμα, ενώ η Επιτροπή εξακολουθεί να εξετάζει τις εξελίξεις και σκοπεύει να υποβάλει μία ακόμη έκθεση προόδου μέσα στο 2001. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, με αφορμή την ανακοίνωση του 1995 και προκειμένου να εξυπηρετήσει τους σκοπούς της, πρότεινε έναν ορισμό εργασίας των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων. Ωστόσο, θεώρησε ότι θα είναι χρήσιμος ένας πιο ακριβής ορισμός που θα επικεντρώνεται στον ευρωπαϊκό χώρο. Ύστερα από αυτό συντάχθηκε ο παρακάτω ορισμός εργασίας, ο οποίος αναφέρει αναλυτικά:

«Ο όρος (θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων) σημαίνει τη διακίνηση φορτίου και επιβατών μέσω θαλάσσης, μεταξύ λιμένων που βρίσκονται στα γεωγραφικά όρια της Ευρώπης ή μεταξύ αυτών των λιμένων και των λιμένων που βρίσκονται σε μη ευρωπαϊκές χώρες, με οκτές στις μεσόγειες θάλασσες στα σύνορα της Ευρώπης».

Οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων περιλαμβάνουν τις εσωτερικές και διεθνείς ναυτιλιακές υπηρεσίες, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών συλλογής κατά μήκος των ακτών καθώς και από και προς τα νησιά, τους ποταμούς και τις λίμνες. Η έννοια της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων εκτείνεται επίσης στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ των κρατών-μελών της Ε.Ε. και της Νορβηγίας, της Ισπανίας και άλλων κρατών της

Η εικόνα των θαλάσσιων μεταφορών

μικρών αποστάσεων πρέπει

να αλλάξει και από πεπαλαιωμένο,

αργό και πολύπλοκο μέσο

μεταφοράς να μετατραπεί

σε ένα σύγχρονο, δυναμικό στοιχείο

της οργανωτικής αλυσίδας

μεταφορών, πόρτα-πόρτα

Βαλτικής Θάλασσας, της Μαύρης Θάλασσας και της Μεσογείου.

Λόγοι προώθησης του Short Sea Shipping

Οι κύριοι λόγοι που καθιστούν αναγκαία την προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων στην Κοινότητα, σύμφωνα με την Κομισιόν, είναι οι εξής τρεις:

α) Πρέπει να δοθεί έμφαση στη ναυτιλία μικρών αποστάσεων ως μία εναλλακτική λύση η οποία είναι φιλική προς το περιβάλλον, ιδιαίτερα σε σχέση με τον τομέα των ειδικών μεταφορών και τη συμφόρηση που τον χαρακτηρίζει.

β) Η ενίσχυση της συνοχής στην Κοινότητα, η διευκόλυνση των συνδέσεων μεταξύ των κρατών-μελών και μεταξύ των περιφερειών στην Ευρώπη και η αναζωογόνηση των περιφερειακών περιοχών.

γ) Η βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μεταφορών προκειμένου να ικανοποιηθούν οι τρέχουσες και μελλοντικές απαιτήσεις που θα προκύψουν από την οικονομική ανάπτυξη. Για το σκοπό αυτόν, οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων θα πρέπει να αποτελέσουν αναπόσπαστο μέρος της οργανωτικής αλυσίδας μεταφορών και μια πραγματική υπηρεσία πόρτα-πόρτα. Είναι σκόπιμο να επισημανθεί ότι η προώθηση αυτού του είδους των μεταφορών είναι μακροχρόνια δραστηριότητα και ο αντίκτυπος του εν εξελίξει έργου μπορεί να αξιολογηθεί σωστά σε ευρωπαϊκή κλίμακα μόνο στο πλαίσιο μιας εξαιρετικά μακροπρόθεσμης προοπτικής.

Ανάπτυξη του SSS

Παρά την τρέχουσα έλλειψη αρκετά αξιόπι-

στων και λεπτομερών στατιστικών στοιχείων για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων σε ευρωπαϊκό επίπεδο, τα διαθέσιμα στοιχεία δείχνουν ότι οι μεταφορές αυτές αναπτύχθηκαν σημαντικά μεταξύ 1990 και 1997, και πιο συγκεκριμένα κατά 23% σε τονοχιλιομετρική κλίμακα. Ωστόσο, οι οδικές μεταφορές αυξήθηκαν ακόμη περισσότερο το ίδιο διάστημα, κατά 26% σε τονοχιλιόμετρα. Ιδιαίτερα σημαντική ήταν η ανάπτυξη στη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων μέσω της ακτοπλοΐας. Παρόλο που ενδέχεται η συγκεκριμένη ανάπτυξη να οφείλεται κυρίως στην αύξηση των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών συλλογής, η τάση φαίνεται να είναι θετική και για περιπτώσεις μεταφοράς μέσω θαλάσσης και άλλου είδους φορτίων.

Φιλικές προς το περιβάλλον

Οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων μπορούν να θεωρηθούν ένα μέσο μεταφοράς που είναι ιδιαίτερα φιλικό προς το περιβάλλον, κυρίως λόγω των εξωτερικά χαμηλών δαπανών και της υψηλής ενεργειακής απόδοσης. Η μεγαλύτερη αξιοποίησή τους θα βοηθούσε την Ευρωπαϊκή Ένωση να επιτύχει το στόχο που αφορά τα επίπεδα διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) στο πλαίσιο του πρωτοκόλλου του Κιότο. Παρ' όσα αυτά υπάρχουν περιθώρια βελτίωσης της επίδοσης του SSS όσον αφορά το περιβάλλον. Για την ακρίβεια, οι εκπομπές του οξειδίου του αζώτου των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων είναι χαμηλότερες ανά τονοχιλιόμετρο από αυτές των άλλων μέσων μεταφοράς, αλλά θα μπορούσαν να μειωθούν ακόμη περισσότερο. Ωστόσο, οι εκπομπές διοξειδίου του θείου από τις θαλάσσιες μεταφορές γενικότερα είναι υπερβολικά υψηλές και, σύμφωνα με την Κομισιόν, θα πρέπει να μειωθούν επείγοντως. Η χρήση περισσότερων οικολογικών ρύσεων στις μεταφορές θα βοηθούσε στην περαιτέρω βελτίωση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και θα μπορούσε επίσης να αυξήσει τη χρήση του μέσου αυτού, καθώς οι πελάτες ευαισθητοποιούνται όλο και περισσότερο σε περιβαλλοντικά θέματα. Οι μεταφορές μέσω θαλάσσης, εκτός από τα πλεονεκτήματα που διαθέτουν όσον αφορά το περιβάλλον, αποτελούν επίσης και ένα συγκριτικά ασφαλές μέσο μεταφοράς.

Εξάριψη εμποδίων

Σύμφωνα με την εν λόγω ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η εικόνα των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων πρέπει να αλλάξει και από πεπαλαιωμένο, αργό και πολύπλοκο μέσο μεταφοράς να μετατραπεί σε

ένα σύγχρονο, δυναμικό στοιχείο της οργανωτικής αλυσίδας μεταφορών, πόρτα-πόρτα. Οι θαλάσσιες μεταφορές θα πρέπει να προσφέρουν ταχύτητα, αξιοπιστία, ευελιξία, τακτικά και συχνά δρομολόγια και ασφάλεια φορτίου στο μέγιστο βαθμό. Τα κράτη-μέλη, οι ναυτιλιακές βιομηχανίες και η Κομισιόν μπορούν να συμβάλουν στην αύξηση της ευαισθητοποίησης σε θέματα θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, με τη διατήρηση του θέματος στο πολιτικό πρόγραμμα και την παροχή και διάδοση πληροφοριών για τις δυνατότητές τους. Οι διαδικασίες τεκμηρίωσης και οι διοικητικές διαδικασίες στο SSS έχουν προκαλέσει ανησυχία στους ευρωπαϊκούς κύκλους και θεωρούνται από πολλούς εμπόδιο για την περαιτέρω ανάπτυξη του μέσου. Για την εξέταση του συγκεκριμένου ζητήματος πραγματοποιήθηκε συγκριτική μελέτη των διαδικασιών αυτών στις ακτοπλοϊκές και οδικές μεταφορές έπειτα από πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Η μελέτη προσδιόρισε τις ροές της τεκμηρίωσης και τις διαδικασίες σε ορισμένους εμπορικούς διαδρόμους στην Ευρώπη. Καταλήγει, δε, ότι η τεκμηρίωση που απαιτείται

στις οδικές μεταφορές ήταν σε όλες τις περιπτώσεις μικρότερη απ' ό,τι στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων. Η μελέτη αναγνωρίζει ότι οι απαιτήσεις δεν μπορεί να είναι ίδιες για τα δύο μέσα και ότι ορισμένα έγγραφα στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων έχουν τόσο διοικητικό όσο και εμπορικό ρόλο. Βάσει των διαθέσιμων στοιχείων της μελέτης, οι διαδικασίες τεκμηρίωσης και οι διοικητικές διαδικασίες δεν φαίνεται να επηρεάζουν την επιλογή του μέσου ή να προκαλούν συχνές καθυστερήσεις. Το SSS είναι ένα πολύπλοκο μέσο από διοικητική άποψη, αλλά οι απαιτούμενες διαδικασίες και η τεκμηρίωση φαίνεται να αποτελούν μέρος μιας σειράς συνήθων διατυπώσεων, που συνεπάγονται περιορισμένες δαπάνες και που συνήθως αναλαμβάνονται από ένα μεσάζοντα, συχνά τον πράκτορα του πλοίου, προκειμένου να διασφαλιστεί η απρόσκοπτη λειτουργία του πλοίου.

Σχέδια

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει στηρίξει ένα σημαντικό αριθμό σχεδίων που αφορούν τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων και

τα λιμάνια, εντός του 4ου Προγράμματος Πλαισίου για την Έρευνα και την Ανάπτυξη. Από τα σχέδια αυτά, η συνδυασμένη δράση για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων είναι ιδιαίτερα σημαντική, αφού στοχεύει στο συντονισμό του έργου αυτού και στη διάθεση των αποτελεσμάτων των μεμονωμένων σχεδίων σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη. Τα σχέδια περί ναυτιλίας μικρών αποστάσεων στηρίζονται στο πλαίσιο των κοινοτικών περιφερειακών δράσεων, στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών PACT, ενώ καταρτίζονται σχέδια που αφορούν τους λιμένες, στο πλαίσιο της χρηματοδότησης του διευρωπαϊκού δικτύου. Η Επιτροπή έχει επίσης συγχρηματοδοτήσει μελέτες σκοπιμότητας στο πλαίσιο των γενικότερων κονδυλίων του προϋπολογισμού για τις μεταφορές. Μέσα στα όρια του MEDA, του κοινοτικού χρηματοδοτικού οργάνου για την περιοχή της Μεσογείου, έχει επιλεγεί για χρηματοδότηση ένα πακέτο περιφερειακών σχεδίων που αφορούν τη ναυτιλία. Επίσης, υπάρχει η δυνατότητα να χρηματοδοτηθούν ειδικά σχέδια για το SSS από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης.

WE'LL BE THERE!

*Protecting and serving
shipowners since 1872.*



the swedish club
SVERIGES ANFARTYGS ASSURANS FÖRENING

with you all the time

GÖTEBORG

+46 31 638 400

swedish.club@swedishclub.com

PIRAEUS

+30 1 452 2397

mail.piraeus@swedishclub.com

HONG KONG

+852 2598 6238

mail.hongkong@swedishclub.com

TOKYO

+81 3 5442 5466

mail.tokyo@swedishclub.com

LONDON

+44 20 7397 4950

mail.london@swedishclub.com



www.swedishclub.com

**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:

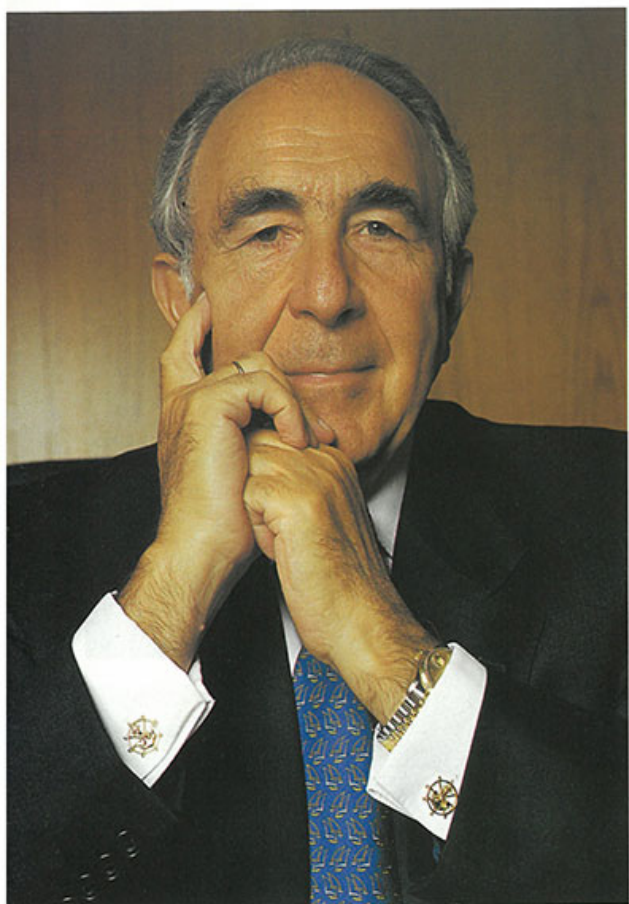
D. KORONAKIS Special Wire Ropes product family combine proven Koronakis technologies with new product

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.



Τα P & I προσαρμόζονται στις ανάγκες των καιρών

Συνέντευξη του Σπύρου Μ. Πολέμη, αντιπροέδρου Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας Λονδίνου, προέδρου North of England P & I Club

Πώς βλέπετε το μέλλον των P & I Clubs; Τι νέα προϊόντα έχουν να προτείνουν στους πλοιοκτήτες;

Τα P&I Clubs είναι ένα Institution με ιστορία άνω των 150 ετών με τεράστια πείρα και απaráμιλλη τεχνογνωσία εις όλη τα θέματα τα οποία έχουν σχέση με τις αλληλοασφαλίσεις των πλοίων. Είναι επομένως εύλογο ότι η παγκόσμιος ναυτιλία τα έχει ανάγκη και η υπηρεσία την οποία προσφέρουν είναι απαραίτητη. Βεβαίως, η ναυτιλία δεν είναι σήμερα αυτή που ήταν και η αλληλοασφάλισή της έχει γίνει πολύ πιο δύσκολη λόγω του διαφορετικού τύπου πλοίων, διαφορετικού μεγέθους και διαφορετικών κινδύνων, ως και των τεραστίων πλέον πιθανών claims. Για τους λόγους αυτούς, τα Clubs προσαρμόζονται και θα συνεχίσουν να προσαρμόζονται στο μέλλον στη νέα διαμορφωθείσα κατάσταση. Επίσης εκσυγχρονίζουν τις μεθόδους αντιμετώπισης των αντιξοοτήτων που αντιμετωπίζουν οι εφοπλιστές και αυξάνουν τη συνεργασία μεταξύ τους για να καταπολεμήσουν τις θανασιμμένα υπέρογκες ως και ψεύτικες απαιτήσεις τρίτων. Ο κόσμος γενικά νομίζει ότι το πλοίο είναι εύκολη λεία, και ότι πληρώνει, διότι είναι ίσως πιο ακριβό το να αντισταθεί. Εις το μέλλον, όμως, τα Clubs είναι αποφασισμένα, μεταξύ άλλων, να σταματήσουν αυτές τις ατασθαλίες. Όσο για τα νέα προϊόντα, ήδη πολλὰ Clubs έχουν δημιουργήσει οργανισμούς ασφαλίσεως της αξίας των πλοίων, δηλαδή Hull & Machinery insurance, προσφέρουν τρόπους προστασίας των premiums έτσι ώστε να επέλθει μια ισορροπία στο ετήσιο κόστος των αλληλοασφαλίσεων και ερευνούν τις πιθανότητες διαφοροποίησης των διαφόρων κατηγοριών των πλοίων λόγω πλέον της επεξεργασίας μεγάλης διαφοράς των κινδύνων μεταξύ τους, και επομένως του εξ αυτής δημιουργηθέντος προβλήματος να επιβαρυνθεί ανισομερώς ο ένας τύπος πλοίου λόγω

ατυχήματος εις έναν άλλον τύπο πλοίου.

Λόγω της μεγάλης αύξησης των απαιτήσεων (claims) που παρατηρείται τα τελευταία χρόνια, τι πιστεύετε ότι πρέπει να γίνει για να αποφύγουν οι πλοιοκτήτες την πληρωμή μεγάλων supplementary calls;

Ήδη ανεφέρθη ανωτέρω ότι λόγω της μεγάλης αυξήσεως των claims τα Clubs έχουν αποφασίσει να συνεργασθούν πιο στενά για την καταπολέμηση των απαιτήσεων. Οι διευθυντές των Clubs θα δώσουν εντολή να γίνει σύντομα ένας κατάλογος με τα λιμάνια, τις χώρες και τις περιοχές του κόσμου όπου υπάρχουν αυξημένα ή και ψεύτικα claims, ως και το είδος των συνήθων απαιτήσεων, ώστε να εξερευνηθούν τρόποι αντιμετώπισης του προβλήματος. Το πρόβλημα βεβαίως δεν είναι καινούργιο, αλλά παρουσιάζεται συνεχώς αύξησης η οποία πρέπει να σταματήσει. Το φαινόμενο δεν καταπολεμάται από ένα Club μόνο του, χρειάζεται μία κοινή προσπάθεια. Επίσης συζητείται η εξερεύνηση τρόπων σθεναροτέρας αντίστασης στα «δίκαια» claims, τα οποία όμως και αυτά είναι διογκωμένα.

Γενικά, τα P & I Clubs πώς αντιμετωπίζουν τα θέματα της μόλυνσης του περιβάλλοντος (pollution);

Τα Clubs είναι πολύ αυστηρά στα θέματα μόλυνσεως του περιβάλλοντος και πολλὰ από αυτά διαθέτουν μεγάλια τμήματα για pollution prevention έως και για claims prevention measures. Επιθεωρούν τα περισσότερα πλοία πριν δεχθούν να τα ασφαλίσουν και παρατηρούν ιδιαίτερα την κατάσταση του πλοίου σχετικά με τις πιθανότητες διαρροής πετρελίου. Τέλος, αποστέλλουν αφίσες, έντυπα και συχνές εγκυκλίους για τα μέτρα τα οποία πρέπει να λαμβάνουν τα πλοία για την προστασία του περιβάλλοντος.

Ο θεσμός των P&I Clubs έχει αποτελέσει, διαχρονικά, ένα πολύτιμο εργαλείο για την παγκόσμιο ναυτιλία. Η συμβολή τους στην κάλυψη ζημιών αλλά, κυρίως, στη δημιουργία της κατάλληλης τεχνογνωσίας για την πρόληψη των ατυχημάτων είναι σημαντική και ως αναγνώριση των υπηρεσιών τους αυτών, τα «Ναυτικά Χρονικά» δημοσιεύουν ένα μικρό αφιέρωμα στο θεσμό, για τον οποίο εκθέτουν τις βαρύνουσες απόψεις τους δύο εκ των σημαντικών εκπροσώπων της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας: Ο κ. Σπύρος Πολέμης, αντιπρόεδρος Committee, και ο κ. Εμμανουήλ Βορδώνης, executive director της Thenamaris.



We'll escort her around the world & safely bring her home.

For 20 years we've been offering our services with precision, to meet your highest expectations.

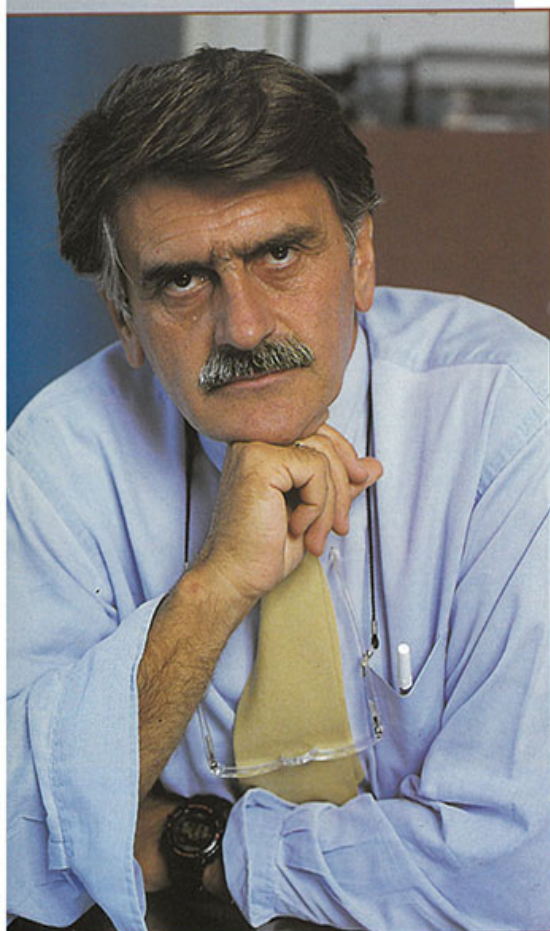
Our diverse expertise allows us to make your task less precarious. Being particularly strict to safety

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



INTERORIENT NAVIGATION CO LTD
SHIPMANAGERS

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



του Εμμανουήλ Α. Βορðwnh,
Executive Director της Thenamaris

Το κάλεσμά σας να συμβάλω με σκέψεις στο συγκεκριμένο αφιέρωμα, με έφερε κατ' αρχήν σε δύσκολη θέση. Δεν αισθάνομαι ότι τα P & I Clubs και η εξασφάλιση του κινδύνου είναι τόσο κοντά στα άμεσα ενδιαφέροντα και στην καθημερινή μου δουλειά, ώστε οι όποιες ιδέες μου στον τομέα αυτό να αξίζει πράγματι να δημοσιευτούν σε ένα εξειδικευμένο και σοβαρό περιοδικό.

Άλλωστε, η παρουσία στις σελίδες του κ. Σπύρου Πολέμη, με την πλατιά ωριμότητα και τις βαθιές γνώσεις του, είμαι σίγουρος ότι θα υπερκαλύψει το θέμα.

Προλαβαίνοντας τη ζημιά



την επιθυμία μου, όμως, να ανταποκριθώ θετικά, καταγράφω μερικές σκέψεις, που δεν αφορούν τα άμεσα και σοβαρά λειτουργικά θέματα της κάλυψης ζημιών, των Premiums και των Calls, της αντασφάλισης ή των ευθυνών προς τους τρίτους. Αφορούν τομείς που αγγίζουν τον πλησιέστερο στρατηγικό ρόλο που τα Clubs παίζουν, ή θα μπορούσαν να έχουν, συμβάλλοντας ακόμη θετικότερα στον ευρύτερο χώρο της ναυτιλίας.

Είναι δύο ομάδες σκέψεων, που απόλυτα ταυτίζονται με το ρόλο των Οργανισμών αυτών, τόσο στην κάλυψη της ευθύνης και την αποζημίωση της ζημιάς όσο και στην εσωτερική τους δομή που εδραιώνεται στην αμοιβαιότητα μεταξύ ανεξάρτητων συνεργατών που αποφασίζουν να συγκλίνουν και να στηρίξουν ο ένας τον άλλον σε περιπτώσεις απρόβλεπτης ευθύνης προς τρίτους, και τους συνεργάτες τους ναυτικούς. Λογικό είναι κατ' αρχήν και χρήσιμο, σε μία τέτοια παρέα, όλοι ταυτόχρονα να επιδιώκουν να ανεβάσουν το επίπεδο και την ποιότητα των συναδέλφων τους, ώστε να αποφεύγουν, οι πολλοί, να βυθίζονται από τις συνέπειες της αμέλειας και κακής λειτουργίας μερικών από την ομάδα. Και στον τομέα αυτόν της πρόληψης και αποφυγής, τα περισσότερα Clubs, άλλα λίγα, όλη τη ζωή, έχουν πάρει αξιοσημείωτες πρωτοβουλίες, λειτουργώντας συμβουλευτικά και εκπαιδευτικά προς τα μέλη τους. Συμβάλλουν έτσι ουσιαστικά στη μείωση των ατυχημάτων και στην προστασία της θάλασσας.

Οι πρωτοβουλίες αυτές είναι πάρα πολύ εποικοδομητικές. Άλλωστε, οι Ασφαλιστικοί Οργανισμοί, μέσα από την εμπειρία της ανάπτυξης σωρείας ατυχημάτων και ζημιών, έχουν αναπτύξει τη γνώση και συσσωρεύσει τα βιώματα που επιτρέπουν την αξιολόγηση των κινδύνων, την εύστοχη διάγνωση των αιτιών και τα συμπεράσματά για το τι θα έπρεπε ή θα μπορούσε να έχει γίνει, για να μη συμβεί η αναποδιά. Αντλώνοντας από την τεχνογνωσία άλλων τομέων, με περισσότερο ανεπτυγμένες τις αναλυτικές μεθόδους στην αξιολόγηση και το management, τα P & I Clubs σταδιακά

αναπτύσσουν τη δική τους πιο πρακτική στον κρίσιμο αυτόν τομέα «της επιστήμης και τέχνης» που αφορά το risk assessment και το risk management. Έτσι, η εμπειρία και οι μέθοδοι που ενεργοποιούν την ετοιμότητα για την αντιμετώπιση των μικρών και μεγάλων προβλημάτων, εισάγονται σταδιακά και στη ναυτιλία, αυξάνοντας την εγρήγορση, την αυτογνωσία και τη νοοτροπία της πρόληψης για αποφυγή του κακού. Η εμπειρία από τους σεισμούς, η πυρηνική τεχνολογία, ο χώρος του Διαστήματος, των αεροπλάνων και των πετροχημικών, δανείζουν πιο τις μεθόδους τους, με τη συνειδημένη για τη ναυτιλία υστέρηση(!) και υποστηρίζουν την εύστοχη αξιολόγηση των δομικών στοιχείων που προκαλούν τον κίνδυνο.

Έχουν κατ' αυτόν τον τρόπο, τα P & I Clubs στα χέρια τους αναλυτικά εργαλεία και μεθόδους για να συμβάλλουν συμβουλευτικά και να αφυπνίσουν με οργάνωση, διαδικασίες και εκπαίδευση, τόσο τις εταιρείες-μέλη τους, όσο και καθένα ναυτικό και συνεργάτη στο καράβι και στην ξηρά. Όλους εκείνους, που κρατάνε στα χέρια τους την τύχη του πλοίου, των ανθρώπων και της καθαρής θάλασσας.

Οι πρωτοβουλίες τους στην κατεύθυνση αυτή γίνονται ολοένα περισσότερες και πιο ουσιαστικές. Είναι άλλωστε άμεσα τα ωφέλη που έτσι αποκομίζουν, μία και όχι μόνο οι εκροές τους για ζημιές μειώνονται από την αποφυγή προβλημάτων, αλλά και η θέση τους στην αγορά ισχυροποιείται, καθώς εμπλουτίζουν το πλέγμα των υπηρεσιών που προσφέρουν.

Βεβαίως τελειωμός δεν υπάρχει και ο δρόμος μπροστά είναι μεγάλος. Στο θέμα της εκπαίδευσης, το ζητούμενο δεν είναι απλώς η μεταφορά των γνώσεων και η ανάπτυξη δεξιοτήτων, μα η αλλαγή νοοτροπίας, η κατανόηση της κρισιμότητας και το «αφούγκρασμα» του κακού, πριν ακόμα αυτό πλησιάσει κοντά.

Και εδώ, επειδή οι άνθρωποι που θα διδαχτούν είναι πολυσάσχολοι, κουρασμένοι και φορτωμένοι επαγγελματίες, για να ανταποκριθούν χρειάζονται ζωντανές παρουσιάσεις που τους αγγίζουν. Οι συνειδημένες διαφάνειες στα αγγλικά και οι μονόλογι των καθηγητών σπάνια ξυπνούν το ενδιαφέρον και ενισχύουν την αποτελεσματικότητα του χρόνου και των επενδύσεων που δαπανώνται για την εκπαίδευση. Η φαντασία, η δημιουργικότητα και η αγάπη στο αποτέλεσμα, μαζί με τα καινούργια εργαλεία επικοινωνίας που δίνουν οι

υπολογιστές, σίγουρα θα συμβάλουν. Είναι χρήσιμο όμως και τα Clubs να στηρίζουν την προσπάθεια ακόμα περισσότερο. Να μας βοηθήσουν με τη δικιά τους εμπειρία να θερμάνουμε, να ζωντανέψουμε και να δώσουμε μεγαλύτερο περιεχόμενο στα συνηθισμένα προγράμματα εκπαίδευσης που στην πλειονότητά τους είναι στεγνά, άψυχα και ανιαρά. Οι ναυτικοί έχουν ανάγκη από μία γλώσσα εξανθρωπισμένη που θα τους βοηθήσει να καταλάβουν πως στο καράβι δεν μπορούν να αδιαφορούν, να χαλαρώνουν, να γίνονται επιπόλαιοι, να είναι «ξερόλιες», να τσακώνονται και να μην κοιτούν την ουσία. Χρειάζονται μία γλώσσα που θα αφυπνίζει τη ναυτοσύνη που γεννιέται από την πείρα, τα ζωντανά παραδείγματα και την αγάπη της θάλασσας.

Ο δεύτερος μεγάλος τομέας που έχει ανάγκη, και θα μπορούσε να βοηθηθεί από τις βιομηχανικές εμπειρίες των ατυχημάτων και την ανεπτυγμένη πια, «επιστήμη και τέχνη» της αξιολόγησης, της βαθιάς διερεύνησης, τον εντοπισμό των αιτιών, των προληπτικών μέτρων αποφυγής και της ετοιμότητας (risk assessment και risk management), είναι ο τομέας της δημιουργίας των καινούργιων κανονισμών και της νομοθεσίας που θα διέπει την κατασκευή και λειτουργία των πλοίων, την προστασία της θάλασσας και τις ευθύνες από τα ατυχήματα.

Έχουμε πολύ ακριβά όλοι βιώσει τις συνέπειες του πανικού και του τρόμου για την οργανωμένη κοινή γνώμη, το political correctness και τη φοβία για την ανάληψη προσωπικών ευθυνών. Κάθε φορά, στο μεγάλο ατύχημα, οι κοινωνίες, οι πολιτικοί, οι νομοθέτες, αλλιά και «οι επαίοντες ειδικοί» συμπεριφέρονται απλοϊκά, ψάχνοντας να εντοπίσουν έναν παράγοντα εύκολη αντιληπτό, θεαματικό στις τηλεοράσεις για να τον κάνουν το εξιλαστήριο θύμα που θα εκτονώσει την ένταση. Συχνά, μάλλον πάντοτε, οι φορείς που οδηγούν στις εξελίξεις, οδοντούν να συζητάσουν τη συνθετικότητα της ναυτιλίας μέσα στο αντιξοό φυσικό της περιβάλλον. Η θάλασσα και οι καιροί όμως δεν αστειεύονται! Αντίθετα, μία πολυμορφία συνθέτει ταυτόχρονα τις ανεξέλεγκτες συνθήκες στη θάλασσα με το σχεδιασμό και την κατασκευή των καραβιών, τα όρια αντοχής των υλικών τους και κύρια με τις αντιδράσεις μιας ομάδας ανθρώπων, που αν δεν λειτουργεί άρτια, μπορεί να γκρεμίσει το σύστημα.

Μετά την περιβαλλοντική καταστροφή του «Erika» στη Γαλλία, είδαμε τη ναυτιλία να οπισθοδρομεί και να ξαναρχίνει τα φώτα της αποκλειστικά και μόνο στο hardware: στο πάχος της λαμαρίνας και στη λειτουργία του βοηθητικού εξοπλισμού!!! Πίσω και πάλι στη

MARPOL. Είδαμε την ώριμη και εξελιγμένη Διεθνή Ναυτιλία να αντιδρά βεβιασμένα, οδηγώντας πρώιμα αξιόπλοα βαπόρια στο διαλυτήριο, την είδαμε να παραγνωρίζει και να ξεχνά τις δικές της επιτυχίες που γεννήθηκαν μέσα από την εξέλιξη του management και τη βελτίωση του ανθρώπινου δυναμικού. Όσα είχαμε μέχρι τώρα πετύχει με το ISM, την STCW, το ENHANCED SPECIAL SURVEY, την τυποποίηση της ποιότητας και περιβαλλοντικής προστασίας που φέρνουν οι οδηγίες του ISO 9002 και 14000..., όλα αυτά διαγράφηκαν, και η ηλικία του πλοίου μαζί με το double-double technology έγιναν το καθοριστικό στοιχείο της ναύλησης!!!

Και έτσι, τα ναύλια τινάχτηκαν στον αέρα, τραβώντας μαζί τους και την τιμή του τελικού χρήστη. Ο απλός καταναλωτής σε έναν σταθμό βενζίνης κάπου στη Νεβάδα, το Βερολίνο, την Αίγυπτο και τη Γλυφάδα, κλήθηκε προσωπικά, και όχι κάποιες εταιρείες πετρελίων ή πλοιοίιοι εφοπλιστές, ο ίδιος να πληρώσει, συμβάλλοντας έτσι υποχρεωτικά στα μέτρα και τους κανονισμούς που θεσπίστηκαν για να τον «προστατέψουν»! Κανονισμούς όμως και μέτρα με αβέβαιη χρηστικότητα, με τεράστιο κόστος και αναμενόμενη αποτελεσματικότητα, που βάσιμα αμφισβητείται.

Και αυτό από τη μία μεριά είναι χρήσιμο. Το ότι ο απλός καταναλωτής και ψηφοφόρος των πολιτικών και των κυβερνήσεων συμμετέχει άμεσα και βιώνει τον αντίκτυπο των πολιτικών αποφάσεων, αυτό τον καθιστά κριτή, αυστηρό ως ελπιζούμε, και ελεγκτή των πολιτικών επιλογών. Έτσι, το τι διαλέγει μια διοίκηση μπαίνει άμεσα στον ισολογισμό του πολιτικού κόστους και οφέλους που τόσο πονά τους πολιτικούς, το περιβαλλοντικό κόστος που αφορά τα παιδιά μας, το οικονομικό κόστος που αφορά τους επιχειρηματίες και καθένα από μας.

Όπως και στη Γαλλία, έτσι και στη δική μας τραγική ιστορία του «Σαμίνα», το σύστημα αντέδρασε αναζητώντας κατά πρώτιστο λόγο και κύριως την κάθαρση. Πολύ λιγότερο έμοιαζε να ψάχνουμε για τα πραγματικά αίτια, ορατά και με γυμνό οφθαλμό στην περίπτωση, που θα έπρεπε άμεσα να διορθωθούν. Τα πραγματικά αίτια, που οδηγούν στα μέτρα για

την αποτροπή του κινδύνου και μια ανάλογη τραγωδία στο μέλλον.

Έτσι, και εδώ στην Ελλάδα, παρά τη ναυτική μας παράδοση, παρά τη ναυτοσύνη της θάλασσας, γίναμε και εμείς εύκολη βορά οργισμένων δικηγόρων, κακεντρεχών δημοσιογράφων και των «παράθρυων» που ενίσχυσαν την τύφλωση. Το φανερό σε όλους ναυτικό λάθος, λίγων ή ενός μόνον ανθρώπου, μια κακή στιγμή στη φουρτούνα με τις τραγικές της συνέπειες έφτασε να γκρεμίσει τον ιστό μιας ολόκληρης κοινωνίας, να κλονίσει την εμπιστοσύνη και να καταδικάσει βαπόρια άξια, που χρόνια τώρα με ασφάλεια υπηρετούν το Αιγαίο. Τα καράβια που στο Αρχιπέλαγος γεφυρώνουν τα νησιά και με κόστος αφομοίωσιμο φέρνουν το γάλα στη Λήμνο και το νέο ζευγάρι σε κληνική της Αθήνας, που μέσα στον χειμώνα, θα αποκτήσει το πρώτο του παιδί.

Οι συνέπειες των υπερβολών μπορεί και να είναι οδυνηρές. Να πληρωθούν από τον κάτοικο της Ασυτιάδας, τη νοικοκυρά της Κάσου και το φαντάρο που θα πληρώσει τρεις φορές το ναύλο για να γυρίσει στην αγαπημένη του από το απομακρυσμένο φυλάκιο της Χίου.

Και εδώ τα Clubs θα μπορούσαν να είχαν παίξει σημαντικό ρόλο. Θα μπορούσαν να είχαν συμβάλει στο να ανα-

δειχτεί το αυτονόητο, το τόσο γνωστό σε όλους ακόμα και λίγα ξέρουν για τη θάλασσα.

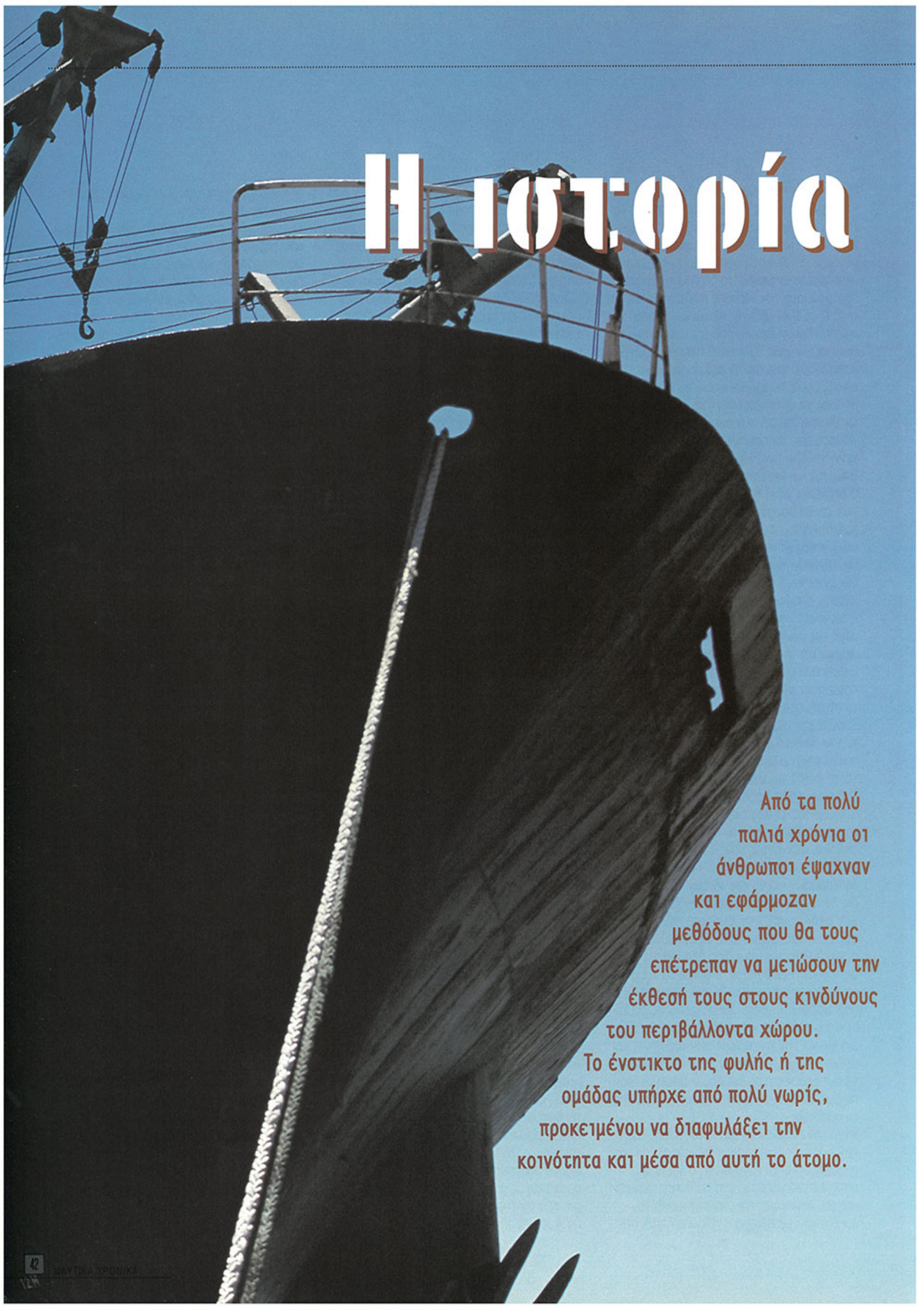
Πως είναι και η λαμαρίνα, και τα στεγανά, και τα μηχανήματα, αλλιά είναι κύρια, η επιδεξιότητα, η επιπολαιότητα, η χαλαρότητα, η πατογνωσία, το χάσιμο της ναυτοσύνης αυτά που γεννάνε το ατύχημα.

Μα δεν το έκαναν. Τουλάχιστον δεν το έκαναν όσο μπορούσαν, ή όσο

θα είχαν καθήκον να κάνουν. Καθήκον που όλοι μαζί οι άνθρωποι της θάλασσας φαίνεται να αμελήσαμε τις μέρες εκείνες.

Και έτσι αντί τα μάτια μας και οι προσπάθειες να είναι στραμμένα στην οργάνωση, στα συστήματα και στους καθούς μας ανθρώπους που καθημερινά πρέπει να γίνονται καλύτεροι, εξαντληθήκαμε και εδώ, στη μανία των πλοίων της «νέας τεχνολογίας» και στη διοχέτευση δισεκατομμυρίων σε επενδύσεις αβέβαιης βιωσιμότητας.





Η ιστορία

Από τα πολύ
παλιά χρόνια οι
άνθρωποι έψαχναν
και εφάρμοζαν
μεθόδους που θα τους
επέτρεπαν να μειώσουν την
έκθεσή τους στους κινδύνους
του περιβάλλοντα χώρου.
Το ένστικτο της φυλής ή της
ομάδας υπήρχε από πολύ νωρίς,
προκειμένου να διαφυλάξει την
κοινότητα και μέσα από αυτή το άτομο.

των P&I Clubs

της Αθηνάς Συρίμη
Broker μεσιτικής εταιρείας Britannia Insurance Brokers Ltd Corp.



Μέσα από διάφορα εξελικτικά στάδια, ο 18ος και ο 19ος αιώνας βρίσκουν τη διαμορφωμένη ασφαλιστική αγορά με πολλή κενά στη λειτουργία και τις υπηρεσίες που παρείχε.

Τα βασικά σημεία κριτικής της παραδοσιακής ασφαλιστικής αγοράς του 18ου αιώνα ήταν τα εξής:

1. Η έλλειψη επαρκών κεφαλαίων για πληρωμή αποζημιώσεων σε περιπτώσεις που αφορούσαν αβάρειες (averages).

Δεν ήταν λίγες οι φορές που η ασφαλιστική αγορά δεν ανταποκρίθηκε, αφήνοντας χωρίς αποζημίωση πλοιοκτήτες που είχαν υποστεί σοβαρές ζημιές. Ο αριθμός και το μέγεθος των ζημιών τη συγκεκριμένη περίοδο ήταν τέτοια, που πολλοί ασφαλιστές δεν διέθεταν τα απαραίτητα κεφάλαια για να καλύψουν τις απαιτούμενες αποζημιώσεις, οδηγούμενοι σε χρεοκοπία.

2. Η μονοπωλιακή λειτουργία της αγοράς.

Τον Ιούνιο του 1720, το περίφημο Bubble Act έθεσε τη βάση δημιουργίας δύο ασφαλιστικών εταιρειών, της Royal Exchange Assurance και της London Assurance, με αντικείμενο της ούστασής τους τη διενέργεια ασφαλίσεων. Η δυνατότητα σε ιδιωτικές εταιρείες ή άτομα να διενεργούν ανταγωνιστικά ασφαλίσεις πλοίων εμποδίζονταν σημαντικά από αυτόν το νόμο. Μετά όμως τον πρώτο αιώνα λειτουργίας των δύο εταιρειών, έγινε κοινά αποδεκτό ότι η συνεισφορά τους στην ουσιαστική διενέργεια ναυτικών ασφαλίσεων ήταν ασήμαντη. Η διαπίστωση αυτή οδήγησε στον απεμπολισμό του μονοπωλίου.

3. Οι κατηγορίες ότι η παραδοσιακή αγορά, μέσω φυσικά των ασφαλιστών, έδειχνε φιλόδοξες διαθέσεις, με συνέπεια να προκαλούνται μεγάλες καθυστερήσεις στις πληρωμές απαιτήσεων.

4. Η τάση των ασφαλιστών (Underwriters) να εγκαταλείπουν την αγορά, αρνούνται να ασφαλίσουν σε περιόδους κατά τις οποίες έκριναν ότι αντιμετώπιζαν αυξημένους κινδύνους.

5. Η μεγάλη απόσταση που χώριζε πολλούς πλοιοκτήτες από το Λονδίνο, που ήταν το κέντρο της ασφαλιστικής αγοράς.

Οι πλοιοκτήτες συναντούσαν δυσκολίες στο να επιβεβαιώσουν την επαγγελματική ακεραιότητα των ασφαλιστών με τους οποίους καλούνταν να συνεργαστούν. Επίσης, εξαιτίας της απόστασης, αναγκάζονταν να χρησιμοποιούν μεσίτες (brokers), οι οποίοι αποτελούσαν για τους πλοιοκτήτες «αναγκαίο κακό», αφού τους κατηγορούσαν πολλές φορές για έλλειψη ακεραιότητας και υπερβολικές προμήθειες για τις προσφερόμενες υπηρεσίες.

6. Η μεγάλη επιφυλακτικότητα και η μικρή ποικιλία των προς ανάληψη ασφαλιστικών κινδύνων.

Τα hull clubs

Για την κάλυψη των δυσλειτουργιών και των ελλείψεων, οι πλοιοκτήτες αποφάσισαν να συνεργαστούν, ώστε να ασφαλίσουν τους

κινδύνους που αντιμετώπιζαν σε αμοιβαία (mutual) βάση, φτιάχνοντας τους δικούς τους ασφαλιστικούς οργανισμούς: τα hull clubs. Έως το τέλος του 18ου αιώνα ένας μεγάλος αριθμός τέτοιων ομάδων πλοιοκτητών είχε δημιουργηθεί.

Η διοίκηση των hull clubs γινόταν συνήθως από έναν γραμματέα και έναν διευθυντή ή από μια μικρή διευθυντική ομάδα (committee), ενώ σημαντικό τους πλεονέκτημα ήταν ότι τα μέλη γνωρίζονταν μεταξύ τους. Τα ασφάλιστρα που πληρώνονταν είχαν προηγουμένως εγκριθεί από τους ίδιους τους πλοιοκτήτες, ενώ παρέχονταν και η δυνατότητα πληρωμής ασφαλιστρών σε δόσεις ή σε προκαθορισμένες ημερομηνίες, ανάλογα με τις ανάγκες του κάθε πλοιοκτήτη-μέλους. Τα clubs αυτά ήταν απλά στη διοίκησή τους και κατά συνέπεια οικονομικά, ενώ ο αμοιβαίος χαρακτήρας τους, που εξαιρούσε τη δημιουργία κερδών από τους στόχους τους, συνιστούσε βασική αιτία των φθηνότερων ασφαλιστρών που απαιτούσαν συγκριτικά με τις άλλες παραδοσιακές πηγές ασφάλισης.

Στην αρχή, τα hull clubs ασφάλιζαν πλοία τα οποία ανήκαν σε πλοιοκτήτες που βρίσκονταν εγκατεστημένοι κοντά σε αυτά. Μερικά hull clubs, όμως, άρχισαν σιγά-σιγά να δέχονται ως μέλη και πλοία πλοιοκτητών από πιο μακρινές περιοχές, με κύριες αιτίες ή το ότι τα πλοία των πλοιοκτητών κοντά σε κάποια clubs δεν ήταν αρκετά για να στηρίξουν την επιβίωση του club ή το ότι περισσότερα μέλη σήμαινε και καλύτερη αναλογία αποζημιώσεων σε σχέση με το ποσοστό των συνεισφορών στο club. Όμως, όσο πιο πολλοί «ξένοι» πλοιοκτήτες γίνονταν δεκτοί ως μέλη σ' ένα club, τόσο χανόταν ο έλεγχος στην ποιότητα των πλοίων που ασφαλιζόνταν. Επίσης, όσο τα clubs μεγάλωναν, οι μέθοδοι υπολογισμού των ασφαλιστρών φάνηκαν ανεπαρκείς, καθώς πλοιοκτήτες καλύτερων ποιοτικών πλοίων βρίσκονταν να πληρώνουν ζημιές λιγότερο ποιοτικών πλοίων τη στιγμή που η συνεισφορά στις πληρωμές των ασφαλιστρών ήταν ίδια για όλους.

Με το πέρασμα των χρόνων, πολλές και σημαντικές αδυναμίες των hull clubs άρχισαν να γίνονται αντιληπτές, με αποτέλεσμα στις αρχές του 19ου αιώνα τα hull clubs να μπουν σε περίοδο μαρasmus. Αυτός ο μαρasmus επιταχύνθηκε και από την κατάρρευση του μονοπωλίου, το 1824, που έδωσε το πράσινο φως στη δημιουργία νέων ασφαλιστικών εταιρειών. Αυτές οι νέες ασφαλιστικές εταιρείες προσέφεραν πιο αποτελεσματική και πιο φθηνή ασφάλιση στους ενδιαφερομένους. Τώρα, οι ιδιοκτήτες καλύτερων ποιοτικών πλοίων είχαν τη δυνατότητα να βρουν σε αυτές τις εταιρείες καλύτερες υπηρεσίες και φθηνότερες τιμές, αφήνοντας τα hull clubs, τα οποία ασφάλιζαν πια τα παλιά και κακοσυντηρημένα πλοία που κανείς άλλος ασφαλιστής δεν θα δέχονταν να ασφαλίσει. Έτσι, πολλὰ clubs έκλεισαν κατά την περίοδο από τις αρχές έως τα μέσα του 19ου αιώνα.

Ta P&I Clubs

Η περίοδος του πρώτου μισού του 19ου αιώνα, που όπως είπαμε ήταν περίοδος που σηματοδεύτηκε από τη συρρίκνωση των hull clubs, έφερε ταυτόχρονα και αυξημένες ευθύνες για τους πλοιοκτήτες. Αυτή ήταν μια περίοδος μεγάλων οικονομικών, κοινωνικών και τεχνολογικών αλλαγών, με αύξηση στα μεγέθη, στην πολυπλοκότητα και στις αξίες των πλοίων αλλά και των φορτίων τους. Όλα αυτά έγιναν αιτία να αυξηθούν και οι πιθανές ευθύνες των πλοιοκτητών σε πιθανά ατυχήματα. Τι ακριβώς εννοούμε όταν αναφερόμαστε σε μεγαλύτερες ευθύνες;

Τα πλοία έως τότε ασφαλιζόνταν για τις περιπτώσεις των συγκρούσεων, για τα 3/4 του ύψους των ζημιών που είχαν προκληθεί, ενώ το υπόλοιπο 1/4 καλύπτονταν από τον ίδιο τον πλοιοκτήτη. Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι ο πλοιοκτήτης μπορούσε να εισπράξει τα 3/4 των ζημιών μόνον εάν αυτά δεν ξεπερνούσαν την αξία του πλοίου. Έτσι, το 1/4 της αξίας των ζημιών αλλά και η αξία των ζημιών που ξεπερνούσαν την αξία του πλοίου, βάραιναν αποκλειστικά και μόνο τον πλοιοκτήτη.

Το 1855, ο νόμος του Λόρδου Cambell (Lord Cambell's Act) έδωσε για πρώτη φορά το δικαίωμα στους συγγενείς, αλλά και στους ίδιους τους εμπλεκόμενους σε ατύχημα, να μηνύουν τους πλοιοκτήτες ζητώντας αποζημίωση σε περιπτώσεις κατά τις οποίες οι πλοιοκτήτες κρίνονταν ότι προκάλεσαν, εξαιτίας της αμέλειάς τους, τον τραυματισμό ή το θάνατο μελών του πληρώματος ή κάποιου που απλώς βρισκόταν στο πλοίο. Εδώ να σημειωθεί ότι τότε τα βρετανικά πλοία ήταν γεμάτα, πέραν του φορτίου τους, με μετανάστες που είχαν προορισμό την Αμερική ή την Αυστραλία.

Λίγο αργότερα, ένας άλλος νόμος έδωσε τη δυνατότητα στις λιμενικές αρχές να μπορούν να ζητούν αποζημίωση για ζημιές που είχαν προκληθεί στις εγκαταστάσεις του λιμανιού ή σε άλλες πηλές ή μόνιμες εγκαταστάσεις, άσχετα από το αν οι ζημιές αυτές είχαν προκληθεί από αμέλεια του πλοιοκτήτη ή όχι.

Τα ασφαλιστρα που πληρώνονταν

είχαν προηγουμένως εγκριθεί

από τους ίδιους τους πλοιοκτήτες

ενώ παρέχονταν και η δυνατότητα

πληρωμής ασφαλιστρών

σε δόσεις ή σε προκαθορισμένες

ημερομηνίες

Η απειλή, λοιπόν, καταλογισμού τεράστιων ευθυνών στους πλοιοκτήτες τούς οδήγησε στο να στραφούν στην υπάρχουσα λύση των hull clubs, αφού με κάποιες αλλαγές στις καλύψεις που προσέφεραν, θα μπορούσαν να αποτελέσουν το καταφύγιο όπου οι πλοιοκτήτες επιθυμούσαν. Μέσα από αυτές τις αλλαγές, τα παλιά hull clubs μετατράπηκαν σε clubs προστασίας ή protection clubs.

Ως τα τέλη του 19ου αιώνα, αυτές που αναφέραμε ήταν οι κύριες πη-

γές ευθύνης των πλοιοκτητών, ενώ οι απαιτήσεις για ζημιές που προκαλούνταν στα φορτία δεν είχαν ακόμα πάρει ανησυχητικές για τους ίδιους διαστάσεις. Αλλά το 1870, το πλοίο Western Hope, που χάθηκε έξω από τις ακτές της Νότιας Αφρικής, ήρθε να αλλάξει τα δεδομένα. Το πλοίο ήταν φορτωμένο με φορτίο που είχε προορισμό το Cape Town. Όμως, πριν φθάσει εκεί απόκλινε της πορείας του, προκειμένου να πάει στο παρακείμενο Port Elisabeth. Πλοίο και φορτίο χάθηκαν στη διάρκεια αυτής της παρέκκλισης. Η απόφαση του δικαστηρίου, όταν η υπόθεση έφτασε εκεί από τους ιδιοκτήτες του φορτίου που διεκδικούσαν αποζημίωση από τον πλοιοκτήτη, ήταν ότι ο πλοιοκτήτης δεν καλυπτόταν από τις εξαιρέσεις που του παρείχε το συμβόλαιο της μεταφοράς (contract of carriage), αφού δεν υπήρχε ουσιαστικός λόγος που να επιβάλλει την παρέκκλιση. Έτσι, ο πλοιοκτήτης κρίθηκε υπεύθυνος για την απώλεια και κατά συνέπεια την αξία του φορτίου έναντι των παραληπτών.

Όμως, τα ως τότε συμβόλαια μεταφοράς απήλλεθσαν τους πλοιοκτήτες σε πολλές περιπτώσεις ζημιών στα φορτία που μετέφεραν με τα πλοία τους και γι' αυτόν ακριβώς το λόγο ούτε τα protection clubs είχαν προβλέψει την κάλυψη τέτοιων ευθυνών. Χρειάστηκε άρα ένα ατύχημα, η προσάραξη του πλοίου Emily που κατέληξε ξανά στην καταστροφή πλοίου και φορτίου, για να βρεθεί λύση και σε αυτό το πρόβλημα. Στο ατύχημα αυτό, πάλι ο πλοιοκτήτης θεωρήθηκε υπεύθυνος για την απώλεια του φορτίου, αφού βρέθηκε ότι η προσάραξη δεν οφειλόταν στους απειλησόμενους από το συμβόλαιο κινδύνους της θάλασσας αλλά σε αμέλεια κατά τη ναυσιπλοΐα, η οποία βάρυνε τον πλοιοκτήτη.

Προβληματισμένοι από τις επιπλοκές αυτών των ατυχημάτων και από τις πιθανές ευθύνες έναντι των ιδιοκτητών των μεταφερόμενων φορτίων, έτσι όπως αυτές τώρα διαμορφώνονταν υπό το φως των νέων δεδομένων, δηλαδή των ευθυνών για ζημιές στο φορτίο από

αμέλειες στη ναυσιπλοΐα, από παρέκκλιση στην προκαθορισμένη πορεία του πλοίου και άλλων, οι πλοιοκτήτες κατέληξαν να προτείνουν τη δημιουργία εντός των protection clubs μιας νέας ασφαλιστικής τάξης, αυτής που θα αποζημιώνει (indemnify) σε περιπτώσεις τέτοιων ζημιών. Αυτή η νέα τάξη ασφάλισης, η αποζημίωση (indemnity), προστέθηκε στο όνομα των protection clubs. Το νέο όνομα πια ήταν Protection and Indemnity Clubs ή όπως είναι ευρέως γνωστό και σήμερα P&I Clubs.

Τώρα πια οι πλοιοκτήτες μπορούσαν να αποζημιώνονται για τις ευθύνες τους σε περιπτώσεις απώλειας, ζημιών ή ελλιπούς παράδοσης φορτίου.

Με το πέρασμα των χρόνων οι ασφαλιστικές καλύψεις που προσφέρονται από τα P&I Clubs έχουν επεκταθεί και συστηματικοποιηθεί, ώστε ελάχιστες από τις ευθύνες των πλοιοκτητών να μην μπορούν να ενταχθούν σε κάποιες από τις περιπτώσεις που ασφαλιζονται από τα P&I Clubs.

Οι καλύψεις των P&I Clubs περιληπτικά

Ας δούμε τώρα επιγραμματικά ποιες είναι οι καλύψεις που προσφέρει στα μέλη του ένα σύγχρονο P&I Club:

1. Ευθύνες και αποζημιώσεις, περιλαμβανομένων νοσοκομειακών, ια-





MAERSK AIR

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

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



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

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

τρικών και εξόδων κηδείας, για θάνατο ή τραυματισμό ή ασθένεια μελών του πληρώματος, στοιβαδούρου (όχι πάντα), επιβάτες και άλλα μέρη, όπως πιλότους, ανεξάρτητα από το αν βρίσκονται πάνω στο πλοίο ή όχι.

2. Θεσμικές ή άλλες ευθύνες για νοσοκομειακά, ιατρικά και έξοδα κηδείας ή επαναπατρισμού των μελών του πληρώματος προς και από το ασφαλισμένο πλοίο περιλαμβανομένων μισθών ασθενείας.

3. Έξοδα συντήρησης, επαναπατρισμού και απέλασης θαθρεπιβατών ή λιποτακτών.

4. Έξοδα αντικατάστασης οποιουδήποτε μέλους του πληρώματος εξαιτίας θανάτου, τραυματισμού,

δεν καλύπτονται από την ασφάλεια hull & machinery. Είναι στη διακριτική ευχέρεια του ασφαλιζόμενου να αποφασίσει αν θα ασφαλίσει πλήρως την ευθύνη του από συγκρούσεις στο club (4/4) ή αν θα ασφαλίσει μόνο το 1/4 ενώ τα υπόλοιπα 3/4 θα καλύπτονται από την ασφάλεια hull & machinery

11. Καλύπτονται επίσης έξοδα για ζημιές από σύγκρουση με πλωτές ή μόνιμες εγκαταστάσεις, όπως με προβλήτες, αποβάθρες, σηματοδότες, καλώδια και άλλα.

12. Ευθύνες από πρόκληση πετρελαιοειδούς ρύπανσης ή από ρύπανση που προκλήθηκε από άλλα επικίνδυνα υλικά.

Στην κάλυψη περιλαμβάνονται έξοδα καθαρισμού, προστατευτικά μέτρα και πρόστιμα. Σε περιπτώσεις που περιλαμβάνουν διάσωση από ρυμουλκικό, οι διασώστες μπορούν να αποζημιωθούν για έξοδα που έκαναν προκειμένου να εμποδίσουν ή να περιορίσουν πιθανή ρύπανση. Οι ιδιοκτήτες πλοίων μεταφοράς πετρελαιοειδών ή προϊόντων του αποζημιώνονται και για τις αυξημένες ευθύνες τους κάτω από τις διεθνείς συνθήκες που αφορούν τη ρύπανση από πετρέλαιο ή άλλα επικίνδυνα υλικά.

13. Ευθύνες από ζημιές που προκαλούνται από συμβόλαιο για ρυμουλκισμό, είτε πρόκειται για απλή παροχή βοήθειας στο πλοίο προκειμένου να πραγματοποιήσει ελιγμούς στο λιμάνι είτε βρίσκεται σε κατάσταση ανάγκης.

14. Ευθύνες που μπορεί να προκληθούν από ανέλικυση, απομάκρυνση, καταστροφή, φωτισμό και σημάδεμα ναυαγίου του ασφαλιζόμενου πλοίου ή του φορτίου του.

15. Καραντίνες και έκτακτα έξοδα συνεπεία επιδημίας που μπορεί να ξεσπάσει στο πλοίο ή άλλης μεταδοτικής ασθένειας που περιλαμβάνει απολύμανση του ασφαλισμένου πλοίου ή του φορτίου του.

16. Απώλεια ή ζημία σε ή ευθύνη σχετικά με φορτίο που πρόκειται να μεταφερθεί από ασφαλισμένο πλοίο, περιλαμβανομένων απαιτήσεων για ελλιπή ή λάθος παράδοση φορτίου (υπό προϋποθέσεις) ή απαιτήσεων λόγω ανεπαρκών υλικών στοιβαδών, εξοπλισμού, θέρμανσης, κλιματισμού ή ζημιών από μόλυνση ή διαρροή από άλλα φορτία.

Εδώ επίσης περιλαμβάνονται και κόστη για την εκφόρτωση ή την καταστροφή φορτίου που όταν φορτώθηκε ήταν σε καλή κατάσταση, αλλά μόνο στο βαθμό που αυτά τα έξοδα είναι απαραίτητα για να ολοκληρωθεί το πλοίο-μέλος την εκφόρτωση ή να μπορέσει να συνεχίσει το ταξίδι του. Επίσης και έξοδα για την εκφόρτωση και επαναστοιβάση φορτίου απαραίτητη για την ασφαλή εκτέλεση της μεταφοράς και μόνον αν αυτά τα έξοδα δεν θα πληρωθούν από άλλο μέρος ενδιαφερόμενο για τη μεταφορά.

Δεν θα επεκταθώ άλλο γιατί πρόκειται για ένα πολύπλοκο θέμα, αλλά αρκεί να θυμόμαστε ότι όλα αυτά ισχύουν πάντα υπό προϋποθέσεις.

17. Αποζημιώσεις που έχουν να κάνουν με το μερίδιο του πλοίου σε περιπτώσεις αβारीών, όπως και εξόδων των σχετικών με διάσωση τα οποία δεν είναι δυνατό να εισπραχθούν από την ασφάλεια του πλοίου για το σκελετό και τα μηχανήματα (hull & machinery).

18. Αποζημιώσεις σχετικές με τη συνεισφορά του φορτίου σε περιπτώσεις αβारीών τις οποίες ο πλοιοκτήτης δεν μπορεί να εισπράξει από το φορτίο, γιατί έχει παραβιάσει βασική προϋπόθεση του συμβολαίου,

Με το πέρασμα των χρόνων.

πολλές και σημαντικές αδυναμίες

των hull clubs άρχισαν να γίνονται

αντιληπτές, με αποτέλεσμα

στις αρχές του 19ου αιώνα

τα hull clubs να μπουν

σε περίοδο μαρσαμού.

ασθενείας ή λιποταξίας ή οποιουδήποτε άλλων εξόδων που το club θα κρίνει ως λογικά.

5. Έξοδα και χρεώσεις λιμανιού (περιλαμβανομένου κόστους για καύσιμα, ασφάλεια, μισθούς πληρώματος, εφόδια και προμήθειες) ως αποτέλεσμα της αποβίβασης θαθρεπιβατών ή ατόμων σε κίνδυνο ή ατόμων τραυματισμένων ή άρρωστων.

6. Θεσμικές ή άλλες ευθύνες από απώλεια αντικειμένων που ανήκουν στο πλοίο εξαιτίας κάποιου κινδύνου της θάλασσας ή έπειτα από ναυάγιο ή άλλου είδους ναυτικό ατύχημα.

7. Ευθύνες και έξοδα που προκύπτουν από τη μεταφορά, από το ασφαλισμένο πλοίο, των γυναικών ή και των παιδιών των μελών του πληρώματος σχετικών με θάνατο, τραυματισμό, ασθένεια απώλεια ή ζημία προσωπικών αντικειμένων και επαναπατρισμό.

8. Ευθύνες και έξοδα ή αποζημίωση σε περίπτωση τραυματισμού, ασθένειας ή θανάτου, οποιουδήποτε ατόμου εμπεριλαμβανομένου στη φορτοεκφόρτωση φορτίου. Βέβαια, με την προϋπόθεση ότι αυτές οι ευθύνες προέρχονται από αμέλεια ή παράληψη από την πλευρά των υπευθύνων του πλοίου ή είναι σχετικές με τη διαχείριση του φορτίου, αλλά μόνο από τη στιγμή που αυτό έρχεται στην ευθύνη του φορτωτή στο λιμάνι φόρτωσης μέχρι την παράδοση του φορτίου στον παραλήπτη στο λιμάνι εκφόρτωσης.

9. Διάσωση ζωής στη θάλασσα. Εδώ αποζημιώνονται τρίτα μέρη που έσωσαν ή επιχειρήσαν να σώσουν τη ζωή οποιουδήποτε ατόμου που επιβαίνει στο πλοίο-μέλος, αλλά μόνο στο βαθμό που αυτό δεν θα πληρωθούν από την ασφάλεια για το σκελετό και τα μηχανήματα του πλοίου (hull & machinery) ή από τους ασφαλιστές του φορτίου (περιπτώσεις γενικής αβαρίας - general average).

10. Απώλεια ή ζημία (περιλαμβανομένης καθυστέρησης και διάσωσης) εξαιτίας σύγκρουσης με οποιοδήποτε άλλο πλοίο, εάν βέβαια αυτές



όπως ότι το πλοίο δεν ήταν αξιόηθο κατά την έναρξη του ταξιδιού.
19. Πρόστιμα που μπορεί να επιβληθούν στο πλοίο από οποιαδήποτε Αρχή εξαιτίας διαφόρων παραβιάσεων, όπως ελλιπή ή πλεονασματική παράδοση φορτίου, που δεν δικαιολογείται από τα έγγραφα μεταφοράς, θαρρεμπόριο ή παραβίαση τελωνιακών κανονισμών, κανονισμών που έχουν να κάνουν με τη θαρρεμπόριο και άλλα.

20. Απώλεια ναύτου που έχει να κάνει με την παρέκκλιση του πλοίου από την προκαθορισμένη από το συμβόλαιο μεταφοράς πορεία του. Βέβαια, το club πληρώνει μόνον όταν αυτή η παρέκκλιση έχει να κάνει με τη σωτηρία ή την απόπειρα σωτηρίας ανθρώπινης ζωής ή με κάποιον άλλο λόγο ανθρωπιστικού περιεχομένου.

21. Sue and Labor. Το club επιστρέφει στους ασφαλισμένους έξοδα που έχουν πραγματοποιήσει ύστερα από κάποιο ατύχημα με στόχο να μειώσουν περαιτέρω ευθύνες.

22. The Omnibus Rule. Ο κανόνας αυτός προβλέπει ότι ένα μέλος μπορεί να απαιτήσει από το club κάποιες αποζημιώσεις ακόμα και αν αυτές δεν μπορούν να δικαιολογηθούν από κάποιον κανόνα του club. Η απόφαση για το αν θα πληρωθούν ή όχι αυτές οι αποζημιώσεις ανήκει στους διευθυντές του club.

Για να κλείσουμε το θέμα των καλύψεων που προσφέρουν τα P&I Clubs, θα αναφέρουμε απλώς ότι αυτές υπόκεινται σε κάποιους περιορισμούς. Αυτοί είναι οι απαλλογές (deductibles) οι οποίες είναι το αρ-

χικό ποσό κάθε απώλειας ή εξόδου με το οποίο βαρύνεται το ασφαλισμένο μέλος. Αυτές δεν είναι σταθερές αλλά διαπραγματεύσιμες για κάθε μέλος. Αντί των απαλλογών μπορεί να οριστεί το λεγόμενο πρόνομιό ή franchise, το οποίο είναι το ποσό από το οποίο και μετά το club αποζημιώνει όλο το ποσό μιας απαίτησης. Κάποιοι πιο εξειδικευμένοι περιορισμοί δεν θα μας απασχολήσουν εδώ.

Με το πέρασμα των χρόνων τώρα, τα P&I Clubs μεταμορφώθηκαν, από χαλαρές ενώσεις πλοιοκτητών σε ενώσεις με εταιρικό χαρακτήρα. Ο λόγος γι' αυτή την κατά κάποιον τρόπο επιβεβλημένη αλλαγή, ήταν ότι το club μπορούσε πολύ δύσκολα να ξεκινήσει δικαστικό αγώνα εναντίον κάποιου μέλους του για τον οποιονδήποτε λόγο, ενώ κατά τον ίδιο τρόπο τα μέλη του club αντιμετώπιζαν δυσκολίες να διεκδικήσουν δικαστικά οφειλόμενες αποζημιώσεις από τα clubs, αφού ήταν υποχρεωμένοι να μηνύουν κάθε μέλος του club ξεχωριστά.

Ένα μέλος του club που ήθελε να εισπράξει αποζημίωση, έπρεπε να αποδείξει την ευθύνη όλων των μελών προσωπικά, αφού τα διατιθέμενα κεφάλαια θεωρούνταν περιουσία όλων των υπαρχουσών μελών. Αυτή η δυσκολία γινόταν πιο έντονη από τις διακυμάνσεις και τις αλλαγές στα, χρόνο με το χρόνο, μέλη του club. Επειδή λοιπόν αυτή η κατάσταση δεν ήταν εφικτό να διακινείται, αφού τα clubs έπρεπε να μηνύουν και να μηνύονται, αυτά απέκτησαν εταιρική μορφή χωρίς όμως εταιρικό κεφάλαιο, αφού σκοπός της ύπαρξής τους δεν ήταν η δημιουργία κερδών.

OLYMPIC Fornecedores de Navios Ltd. Since 1973

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. S. Sebastião

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

STOWAWAYS AND ILLEGAL IMMIGRANTS- TROUBLED TIMES

By Michael Robertson,
Robmarine Shipping
Consultants Ltd.



he problems relating to stowaways at sea and, indeed, the global issues relating to illegal immigrants and refugees have escalated to enormous proportions as we have seen over recent times. Anyone in the shipping industry who has

knowledge of stowaways on their ships will know very well indeed that they are desperate people who will go to great lengths to escape from their own countries to seek a better life elsewhere. An increasing number of people are seeking asylum or a better life in the west. The reasons for this are obviously historical in that, following the end of the cold war, it has become increasingly easy for those who wish to escape from poverty and the consequences of war, not to mention religious and political persecution, to do so by secreting themselves on board an appropriate vessel.

A further problem besetting the shipping industry is that the whole issue of stowaways has become a global illegal business in that we are finding stowaways hidden inside containers, even before those containers are loaded on board the ship. These stowaways in a lot of cases are assisted by gangs of criminals who exploit the stowaways for money to become illegal immigrants with the possibilities of a better life in a foreign country.

The enormous problem facing the European Community with the movement of illegal immigrants and refugees through European countries will not have escaped anyone's attention over recent times. This has been highlighted recently with the problems of illegal immigrants in France trying to access the rail network to escape through the tunnel to the United Kingdom.

As those in the shipping industry know full well, and in particular in the P&I Associations, stowaways and illegal immigrants are becoming increasingly more expensive with regard to the costs incurred by a Ship Owner to care for the stowaways whilst in their custody and in respect of detention charges as well as the cost of repatriation.

It is somewhat difficult to obtain sound statistics as to the global cost to Ship Owners and their insurers but it must at least be somewhere near US \$10 million and is probably increasing.

It must be remembered that this estimate would only include the costs of caring for the stowaway whilst on board the ship and his subsequent repatriation costs. However, the figure must be much more than we have indicated if we take the m.v. «Tampa» situation into consideration where the vessel was delayed for weeks, which must have cost the Owner a considerable amount of money in lost business. Therefore, taking that aspect into consideration, the loss to the industry must be enormous. Recent events in Australia have highlighted the problem once again.

Global attention was brought to the situation on the Norwegian vessel «Tampa», which deviated, we understand at the request of the Australian government, to rescue some 433 Afghan refugees, who were then taken to Christmas Island. As we are all aware, the Australian government refused to allow those illegal immigrants to land in Australian territory, which caused a passionate debate on a global basis over migration policy in a nation that was founded on immigration.

It also threw into confusion the vagaries of international law. The international fraternity would no doubt take the view that the refugees should be landed at the nearest port of call and the authorities there should assist in the disembarkation of those refugees. Of course, as we know, the Australian authorities refused to accept the refugees and have continued to do so. Any Ship Owner faced with such an unfortunate dilemma should, of course, take appropriate action by involving the authorities in the flag state of the ship, the flag state embassies and the United Nations High Commission for Refugees, as well as other refugee organisations, to assist in the safe disembarkation of those refugees.



IMO regulations appear to support the fact that signatory states should be obliged to go to the assistance of a person or persons who may be in distress and the Master of a ship is under a clear obligation to assist if life is at risk, as occurred in the case of the «Tampa».

Unfortunately, international law, and the role of governments, is very unclear. The status of refugees is set out in the 1951 Convention, of which, in the case of the «Tampa», both Australia and Norway are signatories, including the subsequent 1967 Protocol.

It leaves the shipping industry, however, in a situation that is very unclear and gives no assistance to any Master of a ship who may find himself in similar circumstances. Indeed, many will remember the Vietnamese boatpeople in the 1970s through to the early 1990s, where states around the world largely declined to accept such migrants who appear to be taking to the sea in ever increasing numbers.

We may ask ourselves, who is a refugee? This aspect has been dealt with recently by the North of England P&I Association in their "Signals" publication, where it is explained that most people around the world expect their safety and human rights to be looked after by their own country. It is apparent, however, that those rights may not be protected in some countries and, even worse, the state may persecute individuals or groups of people in some way. The result is to create an environment from which they want to escape and so become refugees.

We have referred to the 1951 Convention relating to the status of refugees that has the following definition:

«Owing to a well founded fear of being persecuted for reasons of race, religion, nationality, membership in a particular social group, or political opinion, is outside the country of his nationality, and is unable to or, owing to such fear, is unwilling to avail himself of the protection of that country.»

We, in the shipping industry, must ask ourselves some very serious questions, particularly in the light of the tragic events that have taken place in the United States, as to how the movement of these illegal immigrants and refugees can be stopped. If we knew the answer to that question, no doubt we would not be writing this article. However, it is a problem for all countries of the world to deal with in a sensible and professional way but, at the present moment of time and in the current climate, no end can be seen to the movement of these refugees around the world.

We have referred to the «terrorism» in the United States and the uncertainty that now lies ahead when the world attempts to deal with the problems of terrorism. What does seem apparent from an historical perspective, is that any wars that occur from time to time have the effect of increasing the number of refugees who wish to escape from conflict and persecution and, at the current time, we can only look gloomily upon a world where it could be anticipated that the movement of refugees will increase as people try to escape to obtain what they assume will be a better life elsewhere.

*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



NORTH OF ENGLAND

The North of England is one of the principal providers of P&I Insurance to the Greek Market insuring some of the most respected names in Greek shipping. Formed in 1860, the Association's development has been based upon prudent financial management and its reputation as a skilled service provider. The North of England boasts net assets of \$321million, free reserves of \$78.9 million and provides P&I cover to 395 Members and 2300 ships worldwide. Dynamic management and selective underwriting have enabled the Association to grow considerably in recent years so that the membership now stands at 35 million gt. The Club has achieved its ninth consecutive year of accurate call predictions and recently concluded multi-year comprehensive reinsurance arrangements that will further enhance financial stability.

Specific Characteristics:

- * Financial Security. The Association is rated A- on an interactive basis by the credit agency Standard & Poor.
- * Strong Management. The existing management team has successfully grown the Association over the last fifteen years through a combination of the development of the existing membership and the assimilation of the former Newcastle P&I and Liverpool & London P&I Club Members.
- * Claims Handling. The managers' innovative approach to claims handling has allowed the Association to recruit and retain one of the most professional and experienced claims teams in the International Group. The Association takes care to ensure that it achieves a good balance between practical experience and technical expertise.
- * Loss Prevention. Loss prevention is integrated into all aspects of the

Associations work. The specialist loss prevention department was the first of its kind within the International Group and continues to lead the way in education and practical assistance with every day issues. The Association has also developed specific products for its Members such as

free access to the IMB database and more recently the Maritime Lien Insurance and Writ Search programme, available to purchasers of second hand tonnage. Additional products will be made available to the Membership shortly.

The Future: The Association and its managers are committed to the International Group of P&I Clubs and believe that the mutual system of P&I will continue to offer its shipowner and charterer Members the most cost effective means by which to insure against their third party liabilities. It is the intention of the Association to continue to grow at a rate at which it can sustain and improve its current service levels whilst enhancing financial strength.

Contact names:

Greece
MJC Salthouse
Associate Director
(Greek Office Manager)

JD Owen
Deputy Manager (Greece)

Newcastle
Paul Jennings / Stephen Purvis
Directors

Rodney Eccleston / Peter Crichton
Joint Managing Directors

STANDARD CLUB

An interactive CD-ROM 'Collision Avoidance' was published recently to help seafarers avoid collisions at sea. The Windows-based package tests their knowledge of the collision avoidance regulations, and simulates real traffic situations. Eric Murdoch of The Standard P&I Club, which commissioned the CD, explains the thinking behind it.

Safety at sea is of paramount concern to all P&I Clubs. It is part of our responsibility to our members, their crews and their families, and a reflection of our long-term commitment to the maritime industry. In hard economic terms, it determines the level of our losses, and ultimately the premiums that our members have to pay for their insurance. Navigational errors are one of the biggest causes of accidents at sea, accounting for 17% of Standard Club claims annually for 8 years. The other big causes were inadequate safety, 17%, and damage to cargo 30%. The Club has a policy of focusing on each of these key areas, developing individual strategies to reduce the level of claims. P&I Clubs have a duty, and are in a unique position, to provide this kind of 'added value' to their members. It is part of our never-ending campaign to encourage continuous improvement, in which fewer losses mean lower costs, so releasing more money for improved safety measures. The Standard Club has already done much to encourage good practice in the area of navigation, producing for example a bridge team video in three different languages. Produced in association with Videotel Interactive, our CD 'Collision Avoidance' is, however, potentially one of our biggest contributions to ship safety to date.

The CD is designed primarily for use by the following groups:

- * trainee navigating cadets with 1 year's sea time - learning the basic skills;
- * qualified navigating officers and experienced masters - practice and revision;
- * marine superintendents - recruitment and training.

The first section, Rules of the Road at Sea, tests basic knowledge of international regulations. A qualified navigator should have little difficulty in answering all the questions, but that does not always turn out to be the case. Rules change, and anyone who has sampled a car driving test years after passing their own will know how easy it is to become rusty and lose touch.

The second section, Guided Simulation, which describes real life situations and asks the user to recommend one of four possible courses of action, is genuinely quite demanding. As well as telling you whether you answered correctly, it provides brief explanations.

The most ambitious part of the project is the Full Simulation, which requires the Sindel ship simulator (Shipsim). This is the part that most resembles actual navigation, reproducing the view from the ship's bridge (either through the naked eye or binoculars) as it navigates a congested seaway or port approach. Using radar information and other data that would normally be available, the user has to manoeuvre the ship in a variety of potential collision situations.

Eric Murdoch is head of loss prevention at The Standard P&I Club, which insures more than 50 million gross tonnes of shipping worldwide. It has a dedicated safety and loss advisory committee, supported by a loss prevention team, and has made reducing the number of accidents at sea a top priority. Partly as a result, the number of claims received has reduced by 50% in the past five years, despite increased tonnage insured.

For further information about the CD, contact eric.murdoch@ctcplc.com



THE AMERICAN CLUB

Headquartered in New York, with offices in London and San Francisco, the American Club is the only mutual P & I provider domiciled in the Americas.

Established in 1917, the Club is a member of the International Group of P & I Clubs and offers a full range of P & I, F D and D and ancillary covers to shipowners and charterers.

The American Club prides itself on its ability to supply the highest levels of truly personal service to its Members among whom are counted many of the leading shipowners and charterers from around the globe.

The financial integrity of the Club, as well as its unsurpassed operational transparency, derive from its regulation by the New York State Insurance Department whose systems of overview are among

the most demanding in the world. Accordingly, American Club Members can feel comfortable that their P & I and F D and D affairs are in safe, secure and sympathetic hands.

The American Club's success in attracting many new Members from traditional centres of maritime enterprise such as Greece - where levels of professional excellence and customer expectation are second to none - is proof of its ability to perform in every environment.

The Club's commitment to the Greek market has recently been

underlined by its recruitment of Stuart Todd, one of the best-known underwriters in the London market. His many years of experience both within the International Group and at Lloyd's provide a firm footing for the further development of the American Club's presence in Greece, which forms an important part of its future plans.



THE SWEDISH CLUB

The Swedish Club is a leading marine mutual insurer, headquartered in Göteborg, Sweden, and with offices in some of the world's strategic shipping centres.

The Swedish Club is a true mutual, a non-profit-making organisation.

Established in 1872, it is owned and self-managed and under the direct control of its members.

All strategic decisions are taken by a Board of Directors drawn from the members.

Our members make up an international community of front rank shipowners, who believe that quality comes first. Every member has met our demanding conditions of entry.

These standards cannot be met without total commitment to quality.

In return we provide insurance services of the highest quality; our members' premiums do not subsidise owners operating to lesser standards.

Mutuality means that the Club's interests are identical to the interests of the members. Our mutual aims include the safe and pollution-free operation of vessels.

Naturally, given the nature of shipping, it is impossible to eradicate all accidents. That is why we place such emphasis on service excellence in casualty situations. Our priority is to help the member solve the problem at hand as quickly as possible, so ensuring the vessel's swift return to trade.

The membership of The Swedish Club is a real community, actively engaged in sharing operational experience in the crucial areas of safety and loss prevention. In these and other areas, the Club acts as a facilitator, co-ordinating initiatives that benefit all members.

In a commercial world riddled with uncertainty, mutuality is the beacon of certainty. Our members are guaranteed fair and equitable treatment. This is The Swedish Club's guiding principle in all things - from the assessment of risks to the setting of premiums and the settling of claims.



D.C. MAIOR

Η D.C. Maior δραστηριοποιείται στα τελευταία 5 χρόνια με επιτυχία και στο χώρο των διεθνών διαμεταφορών με επίκεντρο τη Ρουμανία.

Πραγματοποιεί τη γέφυρα δραστηρικής οδικής μεταφοράς (Αθή-Ρετούρ) μεταξύ όλων των χωρών της Ε.Ε. προς Ρουμανία, δίνοντας το μεγαλύτερο βάρος στη γραμμή Ελλάδα- Ρουμανία- Ελλάδα. Επίσης οι μελλοντικές γραμμές θα είναι από & προς: Βουλγαρία, Πολωνία, Τσεχία, Σλοβενία, Ουγγαρία, Μολδαβία, Ρωσία.

Ειδικότητά μας: πλήρες & τμηματικά φορτία.

Μπορούμε να ενώσουμε οδικά σε σύντομο χρονικό διάστημα τα πιο σημαντικά λιμάνια της Ευρώπης και της Ρουμανίας.

Προσφέρουμε μια ποικιλόμορφη κλίμακα services: οδική μεταφορά, αποθήκευση, εκτελωνισμό, μετατρέποντας τον πιο καλό μας πελάτη στον πιο σημαντικό μέτοχό μας.

D.C. MAIOR, Civil Engineer, Manager & Consultant Int'l Trans.
61-63 Lyca Ralli, 185 34 Piraeus-Greece, E-mail: dmaio@tee.gr



«Η μεσογειακή φορτηγός ναυτιλία χρειάζεται τη συμπαράσταση της Πολιτείας»

Συνέντευξη του προέδρου της ΕΕΜΦΠ Νίκου Βαρβατέ
στον Νάσο Πουλακίδα



N

αυτιλιία δεν είναι μόνον η ακτοπλοία και η ποντοπόρος. Μία από τις πηλόν σημαντικές παραμέτρους της είναι και η ναυτιλία μικρών αποστάσεων, ένας κλάδος που προσφέρει

αρκετά σε ετήσια βάση στην εθνική οικονομία. Τον συγκεκριμένο κλάδο της ναυτιλίας εκπροσωπεί η Ένωση Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων, στη δύναμη της οποίας το 80% των πλοίων έχουν υψωμένη την ελληνική σημαία, ενώ απασχολούνται σε όλο το φάσμα της περίπου 5.000 Έλληνες ναυτικοί.

Η μεσογειακή φορτηγός ναυτιλία, όπως υποστηρίζει με δηλώσεις του ο πρόεδρος της Ένωσης κ. Νίκος Βαρβατές, δεν έχει τύχει της προσοχής της Πολιτείας τα τελευταία 15 χρόνια! «Υστερα από 15 χρόνια, δηλαδή από το 1987 οπότε ελήφθησαν για τελευταία φορά μέτρα για τη μεσογειακή ναυτιλία, μπορούμε βάσιμα να υποστηρίξουμε ότι ο κλάδος μας έχει αφεθεί στην τύχη του. Δεν υπάρχει εδώ και χρόνια, όχι συγκεκριμένη πολιτική από πλευράς της Πολιτείας, αλλά ούτε πλαίσιο πολιτικής ή αρχών», αναφέρει ο κ. Βαρβατές και συμπληρώνει:

«Ενώ οι απαιτήσεις των Port state control, των φορτωτών, των ασφαλιστών και γενικά όλων των εμπλεκόμενων με τη θαλάσσια μεταφορά γίνονται ολοένα και πιο συχνές, πολύπλοκες και αυστηρές, η ανταγωνιστικότητα του μεσογειακού φορτηγού πλοίου εξακολουθεί να βρίσκεται στο ναδίρ. Είναι άδικο να εξαντλείται η αυστηρότητα της Πολιτείας και των κοινωνικών εταίρων στον κλάδο μας ως προς την επάνδρωση των πλοίων, όταν όλες οι κοινωνικές ανταγωνίστριες ναυτιλίες αλλά και τρίτες κοινωνικές σημαίες επιδεικνύουν μεγάλη ευελιξία, έως πλήρη ελευθερία, ως προς τη σύνθεση των πληρωμάτων, στο πλαίσιο πάντοτε της ασφαλούς επάνδρωσης.

Είναι σίγουρο ότι η Πολιτεία αντιλαμβάνεται το μέγεθος των προβλημάτων που αντιμετωπίζει ο κλάδος καθώς και τις επιπτώσεις από τη συρρίκνυσή του. Και αυτό το απέδειξε με τη στάση που κράτησε κατά τις συζητήσεις στην Ευ. Ένωση για την απόσυρση των μικρών δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος. Παραμένει όμως το ερώτημα γιατί εξακολουθεί να μην τοιμά να πάρει συγκεκριμένα θεσμικά μέτρα για την ενίσχυση του κλάδου.

Παρά την υποβολή σχετικού υπομνήματος με τα προβλήματα της Ένωσης, προς τους καθ' ύλην αρμοδούς και την προφορική ανάπτυξή τους τόσο στον κ. υπουργό όσο και στον κ. γ. γραμματέα του ΥΕΝ, σχεδόν ευθύς αμέσως μετά την εκλογή της νέας κυβέρνησης, περιμένουμε ακό-

μη να κληθούμε σε διάλογο, προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα χρόνια και συσσωρευμένα προβλήματα των μεσογειακών φορτηγών πλοίων, τα οποία δυσχεραίνουν εδώ και χρόνια την ίδια την επιβίωση του κλάδου μας.

Και έχει η Πολιτεία μία επί πλέον υποχρέωση να ασχοληθεί με τη μεσογειακή ναυτιλία, λόγω της κοινοτικής πρωτοβουλίας για την ανάπτυξη της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων, για την οποία έχει δεσμευτεί ότι θα συμπαρασταθεί στον κλάδο των μεσογειακών φορτηγών πλοίων».

Ανανέωση στόλου - ΧΑΑ και εκπαίδευση

Από τις προτεραιότητες της Ένωσης Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων είναι η ανανέωση του στόλου και η θεσμοθέτηση της εισόδου και των μεσογειακών εταιρειών στο Χρηματιστήριο.

Ο πρόεδρος της ΕΕΜΦΠ τονίζει:

«Δίνουμε μεγάλη σημασία και προτεραιότητα ιδιαίτερα στην κατασκευή πλοίων που θα ανταποκρίνονται στα σημερινά δεδομένα, δηλαδή πλοία νέας τεχνολογίας και εξειδικευμένα. Προσπαθούμε να βρούμε τρόπους ώστε να μπορέσουμε να ανταποκριθούμε στις σύγχρονες απαιτήσεις, τόσο της αγοράς όσο και των δ. οργανισμών και των κυβερνήσεων, μέσα από συγκεκριμένες ευέλικτες διαδικασίες, οι οποίες θα ανταποκρίνονται στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του κλάδου. Σ' αυτή μας την προσπάθεια, απαιτείται και η συμπαράσταση της Πολιτείας. Επίσης, πιστεύουμε ότι και η Ευ. Ένωση θα μπορούσε να επεξεργαστεί προτάσεις για την ανανέωση του στόλου. Σ' αυτό το πλαίσιο, υποβάλλουμε, τόσο στον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας όσο και στον υπουργό Εθνικής Οικονομίας, τις απόψεις μας για τη θεσμοθέτηση της εισόδου και των μεσογειακών εταιρειών στο Χρηματιστήριο. Έχοντας επίγνωση της ορθής συμβολής του θεσμού στην οικονομία και στη ναυτιλία, προτείναμε συγκεκριμένο πλαίσιο λειτουργίας του θεσμού για τις εταιρείες που διαχειρίζονται μεσογειακά φορτηγά πλοία».

Για τον τομέα της ναυτικής εκπαίδευσης, ο κ. Ν. Βαρβατές υποστηρίζει:

«Ο κλάδος μας αντιμετωπίζει περισσότερο από τους κλάδους έντονα προβλήματα από την έλλειψη κατάλληλων αξιωματικών. Το πρόβλημα μιας ναυτικής εκπαίδευσης που να ανταποκρίνεται ουσιαστικά, δηλαδή και ποσοτικά και ποιοτικά, στις ανάγκες της μεσογειακής ναυτιλίας συνεχίζει να διαιωνίζεται. Πιστεύουμε περισσότερο από ποτέ, ότι θα πρέπει να εκπαιδευτούν εκείνοι που κατά τεκμήριο θα παραμείνουν στο ναυτικό επάγγελμα

για να κάνουν καριέρα σ' αυτό και οι οποίοι θα είναι επαρκείς σε αριθμό ώστε να καλύψουν τις ανάγκες των ελληνόκτητων πλοίων. Σύμφωνα με διάφορες μελέτες που εκπονούνται κατά καιρούς, οι ανάγκες σε Έλληνες αξιωματικούς οθονά και θα αυξάνονται, ενώ η χορήγηση διπλωμάτων σήμερα κινείται σε αντίστροφη κατεύθυνση.

Ξεκινώντας από τις χαμηλότερες βαθμίδες, εξακολουθούμε να πιστεύουμε, και η πράξη να αποδεικνύει καθημερινά, ότι τα ναυτικά ΤΕΕ, όπως έχουν ονομαστεί τα ναυτικά λύκεια, δεν έχουν μέλλον αν οι σπουδαστές τους δεν μπορούν να εξελισσονται μέχρι το βαθμό Α' πλοίαρχου και Α' μηχανικού. Ακόμη και σαν δεξαμενή τροφοδότησης των ΑΕΝ, υπό την παρούσα μορφή, δεν μπορούν να λειτουργήσουν ικανοποιητικά.

Και είδαμε πέρυσι το φαινόμενο, να μη συμπληρώνεται τελικά ο αριθμός των εισακτέων στις ΑΕΝ, παρά την παράταση του χρόνου υποβολής των αιτήσεων. Θα πρέπει, λοιπόν, να ληφθεί μέριμνα ώστε να εξασφαλιστεί η δημιουργία ικανού αριθμού αξιωματικών

Εμπορικού Ναυτικού για τις εκάστοτε ανάγκες της ελληνικής ναυτιλίας».

Λιμενική υποδομή

Χρονιές χαμένων ευκαιριών στον τομέα της λιμενικής πολιτικής χαρακτηρίζει ο κ. Βαρβατές τα προηγούμενα χρόνια. Υποστηρίζει ότι για τα μεσογειακά πλοία τίποτε δεν έχει αλλάξει στα δύο μεγάλα λιμάνια της χώρας. Στο θέμα της έλλειψης ευκολιών υποδοχής καταβλήτων, η ΕΕΜΦΠ ελπίζει ότι μετά την έκδοση κοινοτικής οδηγίας, τόσο ο Πειραιάς όσο και η Ελευσίνα, αλλά και άλλα μεγάλα λιμάνια της χώρας, θα δημιουργήσουν την κατάλληλη υποδομή σύμφωνα με τις σύγχρονες ανάγκες των πλοίων.

Η Ένωση απαιτεί να δοθεί λύση και στο πρόβλημα με τα υπέρβαρα φορτηγά αυτοκίνητα καθώς και σε αυτό με τη μεταφορά, από τα επιβατηγά-οχηματογώγα πλοία, των επικινδύνων και εύφλεκτων εμπορευμάτων. Ζητείται η εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας, που προβλέπει δειγματοληπτικό έλεγχο μέχρι και του 10% των αυτοκινήτων ΤΙΡ τα οποία διακινούνται με τα πλοία από και προς Ιταλία.

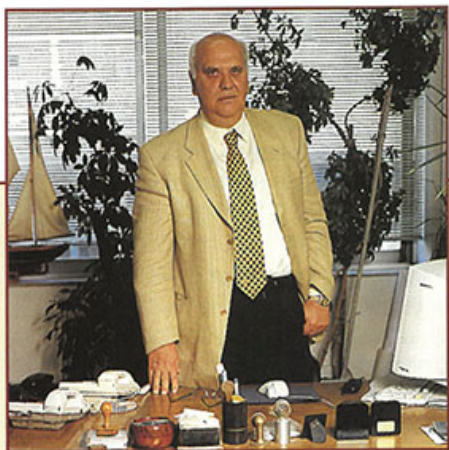
Για τον ΟΛΠ και τα τιμολόγιά του, ο πρόεδρος της ΕΕΜΦΠ ισχυρίζεται ότι τα τιμολόγια κάθε άλλο παρά ενισχύουν την ανάπτυξη της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων, ενώ για τις συν-

θήσεις πληρωμάτων δηλώνει:

«Η συμβολή μας στην εθνική οικονομία είναι μεγάλη, αν αναλογιστούμε ότι απασχολούμε σχεδόν αποκλειστικά Έλληνες ναυτικούς και μάλιστα αναλογικά περισσότερους από άλλους κλάδους της ναυτιλίας. Οι συνθήσεις μας είναι μεγαλύτερες από τα ποντοπόρα πλοία. Οι προσεγγίσεις μας στα ελληνικά λιμάνια είναι συχνότερες με πολλαπλάσια οφέλη για τις τοπικές οικονομίες. Είμαστε ο καλύτερος πελάτης της ναυπηγοεπισκευαστικής βάσης του Περάματος και εξυπηρετούμε σχεδόν αποκλειστικά την τροφοδοσία των νησιών αλλά και της ηπειρωτικής χώρας με πετρελαιοειδή.

Παρ' όλη αυτή τη σημαντική προσφορά, έχουμε αφαιρεθεί από την Πολιτεία και προσπαθούμε μόνοι μας να ανταποκριθούμε στις σύγχρονες κοσμογονικές οικονομικές μεταβολές. Ειδικότερα μετά την ένταξή μας στην ΟΝΕ και την πλήρη απελευθέρωση της εσωτερικής αγοράς της Ευρώπης, όπου μπορούμε να πρωταγωνιστήσουμε.

Λυπούμαι που το λέω, αλλά δεν υπάρχει πολιτική για τη μεσογειακή ναυτιλία και ακόμα και η απλή διαχείριση των πραγμάτων χρειάζεται ως βάση ένα minimum κάποιας συγκεκριμένης πολιτικής. Στην περίπτωσή μας όλα έχουν αφαιρεθεί στην τύχη τους».



Αντίθετοι σε προτάσεις για απόσυρση δεξαμενόπλοιων

Ένα θέμα που απασχολεί τον κλάδο της μεσογειακής φορτηγού ναυτιλίας είναι και αυτό της απόσυρσης των μικρών δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος, σύμφωνα με τις προτάσεις της Ευ. Επιτροπής και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

«Αν και κατανοούμε την αγωνία και τους προβληματισμούς που έχουν προκύψει σε ευρωπαϊκό επίπεδο, σε σχέση με την αποφυγή θαλασσίων ατυχημάτων και περιβαλλοντικών καταστροφών, εντούτοις

δεν μπορούμε να συμμεριστούμε απόλυτα τις απόψεις για μονομερείς ρυθμίσεις σε επίπεδο Ευ. Ένωσης και μάλιστα ρυθμίσεις, οι οποίες δεν είναι σύμφωνες με αυτές που υιοθετεί ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ)», υποστηρίζει ο κ. Βαρβατές και συμπληρώνει:

«Είμαστε αντίθετοι στις μονομερείς προτάσεις της Ευ. Επιτροπής και του Ευ. Κοινοβουλίου για απόσυρση όλων των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος από το όριο των 600 dwt όπως προτείνει η Ευ. Επιτροπή ή των 3.000 dwt όπως πρότείνει το Ευ. Κοινοβούλιο.

Η Ένωση Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων, από την πρώτη στιγμή που προέκυψε το πρόβλημα, με συνεχείς και συντονισμένες ενέργειες, ανέδειξε τις πραγματικές του διαστάσεις, σύμφωνα με τις τεχνικές παραμέτρους του, ώστε να αποφευχθούν μέτρα που θα ικανοποιούν μεν την κοινή γνώμη, πλην όμως δεν θα είναι απαραίτητα για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και θα επιβαρύνουν υπέρμετρα τον κλάδο.

Αποδείξαμε ότι το μέγεθος της ζημιάς που θα προκληθεί, όχι μόνο για τον κλάδο των μεσογειακών δεξαμενόπλοιων, αλλά και για την απασχόληση και για την ίδια την εθνική μας οικονομία, θα είναι καταστροφικό και όχι απλώς δυσβάστακτο. Τα κυριότερα επιχειρήματά μας ήταν τα ακόλουθα:

- Παρ' όλη τη μεγάλη ηλικία των μικρών δεξαμενόπλοιων, είναι και στατιστικά αποδεδειγμένη η μηδαμινή έως ανύπαρκτη πρόκληση ατυχημάτων και θαλάσσιας ρύπανσης από αυτά.

- Οι σχετικές προτάσεις βασίστηκαν σε πολιτικά κυρίως κριτήρια και όχι σε τεχνικά.

- Υπάρχει έλλειψη επεξεργασίας και μελέτης των απαραίτητων στοιχείων πριν υποβληθούν οι σχετικές προτάσεις.

- Υπάρχει αντικειμενική δυσκολία, από τεχνικής πλευράς, στην εφαρμογή διπλών τοιχωμάτων στα μικρά πλοία.

- Σύμφωνα με μελέτη που έγινε για λογαριασμό της ίδιας της Ευ. Επιτροπής, υπάρχει ήδη έλλειψη δεξαμενόπλοιων για τις σημερινές ανάγκες της Ευ. Ένωσης στο πλαίσιο των 3.000-5.000 τόνων dwt.

- Οι επιπτώσεις που θα υπάρξουν τόσο στην τροφοδοσία του νησιωτικού συμπλέγματος της χώρας όσο και στην εθνική οικονομία γενικότερα.

- Οι άμεσες επιπτώσεις στην απασχόληση των Ελλήνων ναυτικών και

- Οι ήδη γνωστές δυσκολίες που αντιμετωπίζει ο κλάδος των μεσογειακών φορτηγών πλοίων για την ανανέωσή του.

Intra - Mediterranean Services

connecting

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



DIOPTRA



Sarlis Container Services S.A.

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

Επιφυλακτικότητα μετά το «κτύπημα»

Ετοιμάζοντας την πρώτη ανασκόπηση μετά τους καλοκαιρινούς μήνες θα θέλαμε, εάν ήταν δυνατόν, να είχαμε απλώς να αναφερθούμε στη γενικότερα κακή πορεία της αγοράς κατά τη διάρκεια των τελευταίων μηνών και στις πιθανές μελλοντικές εξελίξεις. Δυστυχώς όμως, τα γεγονότα της τρομοκρατικής επίθεσης κατά των Ηνωμένων Πολιτειών, μία μόλις εβδομάδα πριν συνταχθεί το κείμενο αυτό, ήρθαν να ανατρέψουν τόσο την επιθυμία μας αυτή όσο και οποιαδήποτε προσπάθεια διατύπωσης κάποιας άποψης για το μέλλον, αφού η επίδραση των γεγονότων αυτών στην αγορά δεν είναι δυνατόν να προσδιοριστεί, με αποτέλεσμα το μέλλον να εμφανίζεται εξαιρετικά ρευστό.

Μέχρι και την πρώτη εβδομάδα του Σεπτεμβρίου, η ναυλαγορά έδειχνε να διατηρεί τις πτωτικές τάσεις που τη χαρακτήριζαν τους τελευταίους μήνες. Πιο συγκεκριμένα, αξίζει να σημειώσουμε ότι κατά τα τέλη Ιουνίου, οι δείκτες για πλοία ξηρού φορτίου ήταν γύρω στις 1.400 ο BDI, και 9.000, 1.400, 1.770 αυτοί των Handymax, Panamax και Capes αντίστοιχα. Την πρώτη εβδομάδα του Σεπτεμβρίου οι δείκτες κινήθηκαν κάτω από τις 900 ο BDI (πτώση 35,5%), γύρω στις 7.700 αυτός των Handymax (πτώση 41,5%), στις 930 αυτός των Panamax (πτώση 33,5%) και γύρω στις 900 αυτός των Capes (πτώση 49%). Η πτώση αυτή παρουσιαζόταν γενικευμένη σε όλο το φάσμα της ναυτιλίας, επηρεάζοντας τόσο το χώρο των ναυλώσεων όσο και τις παραγγελίες για νεότευκτα, καθώς επίσης και την αγορά των διαλύσεων πλοίων.

Καθυστερημένη προσαρμοστικότητα παρουσίαζε, όπως συνήθως, ο χώρος των αγοραπωλησιών, καθώς η σχετικά περιορισμένη πτωτική διόρθωση των τιμών μετά το τέλος της καλοκαιρινής περιόδου δεν αντικατόπτριζε ούτε τη γενικότερη πορεία της αγοράς ούτε και τα επικρατούντα συναισθήματα.

Στην εικόνα αυτή ήρθαν να προστεθούν τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου που σοκάρισαν τον κόσμο και κλόνισαν τις αγορές παγκοσμίως και ως λογικό, η ναυτιλία δεν μπορούσε να μείνει ανεπηρέαστη.

Η αβεβαιότητα που επικρατεί στο χώρο, σε συνδυασμό με την αδυναμία πρόβλεψης ακόμη και των άμεσων μελλοντικών εξελίξεων, έχει περιορίσει τις αγοραπωλησίες σε ιδιαίτερα μειωμένο αριθμό πράξεων. Οι πλοιοκτήτες, είτε βρίσκονται από την πλευρά του αγοραστή είτε από την πλευρά του πωλητή, εμφανίζονται επιφυλακτικοί και κρατούν στάση αναμονής.

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

BULKCARRIERS

NAME	D.W.T.	DATE BUILT	PLACE BUILT	GEAR	PRICE SOLD US\$	BUYERS
IRONBRIDGE	172,810	1987	U.K	-	10,600,000	MARMARAS
SISHEN	170,000	1977	JAPAN	-	Region 3,500,000	CHINESE
STELLAR ERA	149,321	1994	KOREA	-	Region 19,000,000	ANGELIKOUSIS
AMAZON	140,832	1981	KOREA	-	Region 3,750,000	UNDISCLOSED
JASMIN (ORE CARRIER)	131,987	1981	JAPAN	-	Region 3,000,000	GREEK BUYERS
WORLD RAVEN	72,394	1996	JAPAN	-	Region 14,350,000	UNDISCLOSED
EAST FORTUNE	69,153	1993	JAPAN	-	Region 10,750,000	VITA MANAGEMENT
SANMAR PIONEER	40,836	1986	JAPAN	CR 4 X 25 TS	Region 6,000,000	UNDISCLOSED
CAPE CORNWALL	38,450	1984	BULGARIA	CR 4 X 25 TS	EN BLOC	CHINESE
YORKGATE	38,337	1984	BULGARIA	CR 5 X 25 TS	Region 8,000,000	CHINESE
J.JESSICA	35,689	1986	JAPAN	CR 4 X 25 TS	Region 5,800,000	UNDISCLOSED
AMALFI	34,005	1976	JAPAN	CR 2 X 25 TS	PRIVATE TERMS	UNDISCLOSED
				CR 2 X 10 TS		
WHITE OPAL	23,651	1977	JAPAN	CR 3 X 25 TS	1,200,000	INDIAN
				DR 1 X 25 TS		
PROSPERITY	17,626	1977	JAPAN	DR 4 X 25 TS	Region 1,000,000	KOREAN
MC SAPPHIRE	14,101	1987	GERMANY	TEU 1020	Region 7,000,000	VIETNAMESE
				CR 1 X 40 TS		
				CR 2 X 25 TS		
OMER	12,005	1975	JAPAN	DR 4 X 20 TS	750,000	SYRIAN
WOLF	11,845	1974	JAPAN	DR 2 X 30 TS	770,000	BULGARIANS
				DR 10 X 10 TS		
GEORGIOS	10,162	1975	JAPAN	DR 4 X 20 TS	Region 750,000	SYRIAN
SEA PASTRALE	8,049	1991	JAPAN	DR 2 X 25 TS	2,500,000	FAR EASTERN
				DR 2 X 20 TS		
ISLA BOHOL	6,623	1982	JAPAN	DR 4 X 15 TS	Region 850,000	UNDISCLOSED
KISAN MARU NO. 5	6,621	1979	JAPAN	-	Region 1,300,000	UNDISCLOSED
(CEMENT CARRIER)					ON PRIVATE TERMS	
MERRY OCEAN	5,880	1984	JAPAN	-	Region 2,800,000	UNDISCLOSED



TANKERS

NAME	D.W.T.	DATE BUILT	PLACE BUILT	FEATURES	PRICE SOLD US\$	BUYERS
EDOARDO D' ALESIO	97,070	1981	JAPAN	-	8,600,000	STYGA
BENETNASCH	9,202	1992	JAPAN	Chemical	8,100,000	BERLIAN LAJU
ORIENTAL GARLAND	7,623	1989	JAPAN	Chemical	Region 6,400,000	NEPLINE
ATLANTIC SUN	68,538	1978	JAPAN	-	Region 3,800,000	ESTORIL
CERVIN	6,930	1982	NETHERLAND	Chemical	Region 2,400,000	EUROPEAN BUYERS
SIOUX	6,400	1981	GERMANY	Chemical	Region 3,000,000	DANISH BUYERS
KAPITAN E. EGOROV	54,500	1982	SWEDEN	OBO	3,000,000	UNDISCLOSED
LA FORGE	45,587	1981	JAPAN	LPG	Region 18,000,000	MC SHIPPING
WITH 5 YRS T/C BACK AT USD 600,000 PER MONTH						
MONTREAL	44,360	1982	JAPAN	-	Region 5,500,000 ON "AS IS" BSS	ANCORA
MONTREAL	44,360	1982	JAPAN	-	Region 5,500,000	ANCORA
TAISEI MARU	4,920	1992	JAPAN	-	Region 3,200,000	EUROPEAN BUYERS
AIN TAURGA	30,672	1977	YUGOSLAVIA	-	UNDISCLOSED	EUROTANKERS
IRATI	15,673	1970	YUGOSLAVIA	-	Region 450,000 ON "AS IS" BSS	GREEK BUYERS
JIPRO SKY	13,600	1993	JAPAN	Chemical	13,000,000	BERIAN LAGAN TANKERS
BAURU	116,620	1976	BRAZIL	-	Region 2,200,000 ON "AS IS" BSS WITH DELIVERY BRAZIL	UNDISCLOSED

DEMOLITION

NAME	TYPE	D.W.T.	DATE BUILT	PLACE BUILT	PRICE US\$/LDT	BUYERS
FLAG ZANNIS	BULKER	64,435	1973	JAPAN	140 AS IS DELIVERY GREECE WITH 1300 TS BUNKERS INCLUDED	
SEA MUSE	BULKER	36,122	1976	JAPAN	148	BANGLADESH
POWSTANIEC						
WIELKOPOLSKI	BULKER	33,450	1974	POLAND	160	INDIA
RAYNA	BULKER	31,923	1973	POLAND	152 - 155	CHINA
BLUEBILL	BULKER	30,242	1977	SPAIN	143,5	CHINA
SUNSEA	BULKER	28,100	1977	JAPAN	Region 165 A VAST QUANTITY OF BUNKERS IS INCLUDED	INDIA
GRECIAN STAR	BULKER	27,580	1977	JAPAN	169	INDIA
TROLL	BULKER	26,703	1973	POLAND	151	INDIA
RWALA	SINGLE	3,579	1968	FINLAND	154	INDIA
PIONEER EXPRESS	TWEEN	21,121	1980	JAPAN	171	INDIA
PHOENIX TRANSPORT	TWEEN	18,972	1976	JAPAN	166	INDIA
IRAN KOLAHDOOZ	TWEEN	16,641	1977	POLAND	157	INDIA
TREASURE ISLAND	FORTUNE	22,647	1974	JAPAN	146	CHINA
GEMINI I	FREEDOM	14,883	1975	SINGAPORE	159	INDIA
MORNING BRIGHT	CAR CARRIER	5,949	1977	JAPAN	159	CHINA
LONDON	CONTAINER	49,590	1972	GERMANY	145	CHINA
MSC ELIANA	CONTAINER	14,258	1970	JAPAN	158	INDIA
BOGA I	OBO	105,016	1980	ITALY	150	BANGLADESH
KOOHRANG	TANKER	284,632	1975	JAPAN	152	PAKISTAN
MESSINIAKOS	TANKER	135,075	1976	JAPAN	UNDISCLOSED	BANGLADESH
LMZ DIMITRA	TANKER	89,583	1976	JAPAN	158	BANGLADESH
CAYOLARGO	TANKER	59,486	1976	JAPAN	153	CHINA
AGAPI	TANKER	29,687	1974	JAPAN	158	INDIA



TWEENDECKERS/MPPs/CONTAINERS

NAME	TYPE	D.W.T.	DATE BUILT	PLACE BUILT	GEAR/T.E.U.	PRICE SOLD US\$	BUYERS
SAUDI MAKKAH	CONTAINER	22,639	1981	FRANCE	TEU: 1417	11,000,000	MESSINA
SAUDI RIYADH	CONTAINER	22,619	1981	FRANCE	TEU: 1417	EN BLOC	MESSINA
SIGGA SIF	CONTAINER	14,332	1998	CHINA	TEU: 1,104 CR 2 X 40 TS	15,000,000	GERMAN BUYERS
ADCL SHAMSHA	CONTAINER	14,310	1998	GERMANY	TEU: 1,388	18,200,000 AT AUCTION	UNDISCLOSED
SELANDIA	CONTAINER	12,340	1997	POLAND	TEU: 1012 CR 2 X 40 TS	Region 13,500,000	KOMROWSKI
SUN PEGASUS	CONTAINER	8,435	1989	RUMANIA	TEU: 430	507,000 AT AUCTION	SYRIAN BUYERS
OBOD	TWEEN	18,235	1988	GERMANY	TEU 930 CR 1 X 40 TS CR 2 X 25 TS CR 1 X 5 TS	2,850,000 AT AUCTION	KOREAN BUYERS
WINDSONG	TWEEN	17,524	1978	CANADA	TEU:396 CR 2 X 20 TS CR 4 X 13 TS CR 1 X 5 TS	Region 1,350,000	KOREAN BUYERS
EAST STAR	TWEEN	12,665	1979	GERMANY	TEU: 428 DR 4 X 40 TS DR 1 X 25 TS	UNDISCLOSED	UNDISCLOSED
SINAR SUKIM	TWEEN	7,594	1986	JAPAN	DR 4 X 20 TS	Region 1,700,000	CHINESE BYERS
ULTRA BREMER	TWEEN	3,487	1990	AUSTRALIA	TEU: 270 CR 2 X 35 TS	2,600,000	UNDISCLOSED
MULTIFLEX QUICK	TWEEN	3,168	1990	CHINA	TEU: 256 CR 2 X 50 TS	2,000,000 AT AUCTION	ITALIAN BUYERS



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



Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις πριν από 1 χρόνο - Σεπτέμβριος 2000

1. BULKCARRIERS NAME	D.W.T	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
CAPE ASIA	149,500	1990	CHINA	19,600,000	CLIENTS OF COECLERICI
OCEANUS	73,670	1993	KOREA	15,000,000	GREEK BUYERS
KIYOH	71,900	1994	JAPAN	14,900,000	UNDISCLOSED BUYERS
OCEANIC EAGLE	69,760	1988	JAPAN	Region 10,600,000	CLIENTS OF ENTRUST
THEMIS PETRAKIS	61,190	1981	JAPAN	Region 5,500,000	UNDISCLOSED BUYERS
KYVERNITIS	35,112	1978	JAPAN	Region 2,725,000	TATOS INTERESTS
KALINDA	23,542	1985	JAPAN	Region 5,000,000	UNDISCLOSED BUYERS
OCEAN FOREST	6,265	1984	JAPAN	Region 1,200,000	CHINESE BUYER

2. TANKERS NAME	D.W.T	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
ORIENT TIGER	273,941	1976	JAPAN	Region 8,900,000	TANKER PACIFIC
STENA CONCORDIA	273,000	1973	JAPAN	16,000,000	BROWN & ROOT
STERNA CONTINENT	273,000	1975	JAPAN	17,000,000	BROWN & ROOT
COSMO PLEIADES	243,870	1992	JAPAN	Region 40,000,000	ANGELIKOISSIS INTERESTS
TORUNGEN	95,621	1993	JAPAN	Region 32,750,000	THENAMARIS
CABO DE HERNOS	67,208	1982	JAPAN	Region 7,200,000	UNDISCLOSED BUYERS
ACCORD EXPRESS	19,991	1985	JAPAN	Region 4,000,000	FLORIDA FUEL

3. DEMOLITION NAME	TYPE	D.W.T.	DATE & PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$/LDT	BUYERS
APPA	BULKER	54,200	1980	167	INDIA
RAFAEL	BULKER	34,186	1973 / JAPAN	Region 164	UNDISCLOSED BREAKERS
IRAN FAKORI	BULKER	27,359	1971 / JAPAN	Region 171,5	UNDISCLOSED BREAKERS
ALEXANDROS	TANKER	81,552	1975 / JAPAN	182	SINGAPORE
RITAS	PRODUCT	32,135	1979 / U.K.	180	INDIA

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις πριν από 10 χρόνια - Σεπτέμβριος 1991

1. BULKCARRIERS NAME	D.W.T	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
BLUE IRIS	139,584	1971	GERMANY	Region 5,500,000 on "as is" basis.	STRAVELAKIS
BERICA	63,880	1982	CHINA	Excess 17,500,000	P.L.M. - USA
MARILLOULA	53,161	1974	DENMARK	7,395,000	KAPPA SHIPPING - GREECE
WESTERN TRIAL	38,500	1974	NORWAY	6,300,000	SAINT NAVIGATION - GREECE
AZUR	35,136	1983	JAPAN	15,700,000	CLIENTS OF OCEAN FREIGHTERS
TRANSOCEAN MERCHANT	32,096	1972	JAPAN	4,250,000	GREEK BUYERS
PHILIPPINE VICTORY	29,496	1970	IRELAND	2,500,000	GREEK BUYERS
NOPAL CHERRY	18,863	1977	JAPAN	4,300,000	GREEK BUYERS
C.S. OCEAN	18,317	1977	JAPAN	4,900,000	TURKISH BUYERS

2. TANKERS NAME	D.W.T	DATE OF BUILT	PLACE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
JARABELLA	269,995	1975	JAPAN	Region 25,000,000 WITH T/C ATTACHED	AMBRA
HELLESPONT TATINA	95,000	1976	JAPAN	15,600,000	NICOR PETROLEUM
OSCO SAILOR	31,594	1976	SWEDEN	8,250,000	GREEK BUYERS
TOROCOBA	15,767	1975	JAPAN	Excess 7,000,000	BAKRI NAVIGATION

3. DEMOLITION NAME	TYPE	D.W.T.	DATE OF BUILT	PRICE SOLD US\$	BUYERS
ALYN	BULKER	19,111	1969	175	BANGLADESH
FAIR RUNNER	BULKER	12,000	1966	176	BANGLADESH
ABULFEDA	BULKER	8,266	1960	175	INDIA
VORKUTA	BULKER	6,436	1965	178	INDIA

INDICATIVE DEMO PRICES: PAKISTAN REGION: USD 175,55 / LDT
INDIA REGION: USD 176,5 / LDT

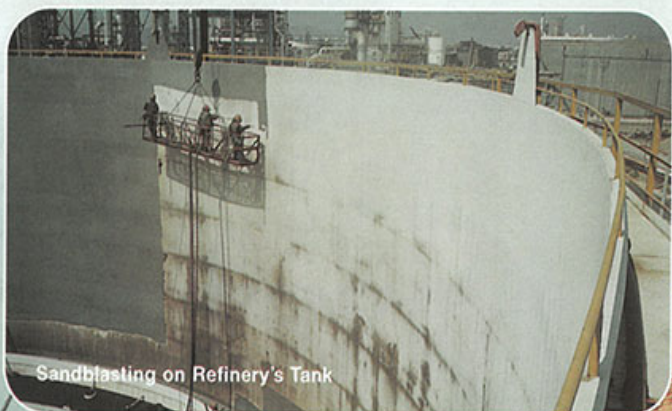
A Zisimopoulos & CO.

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 RvA

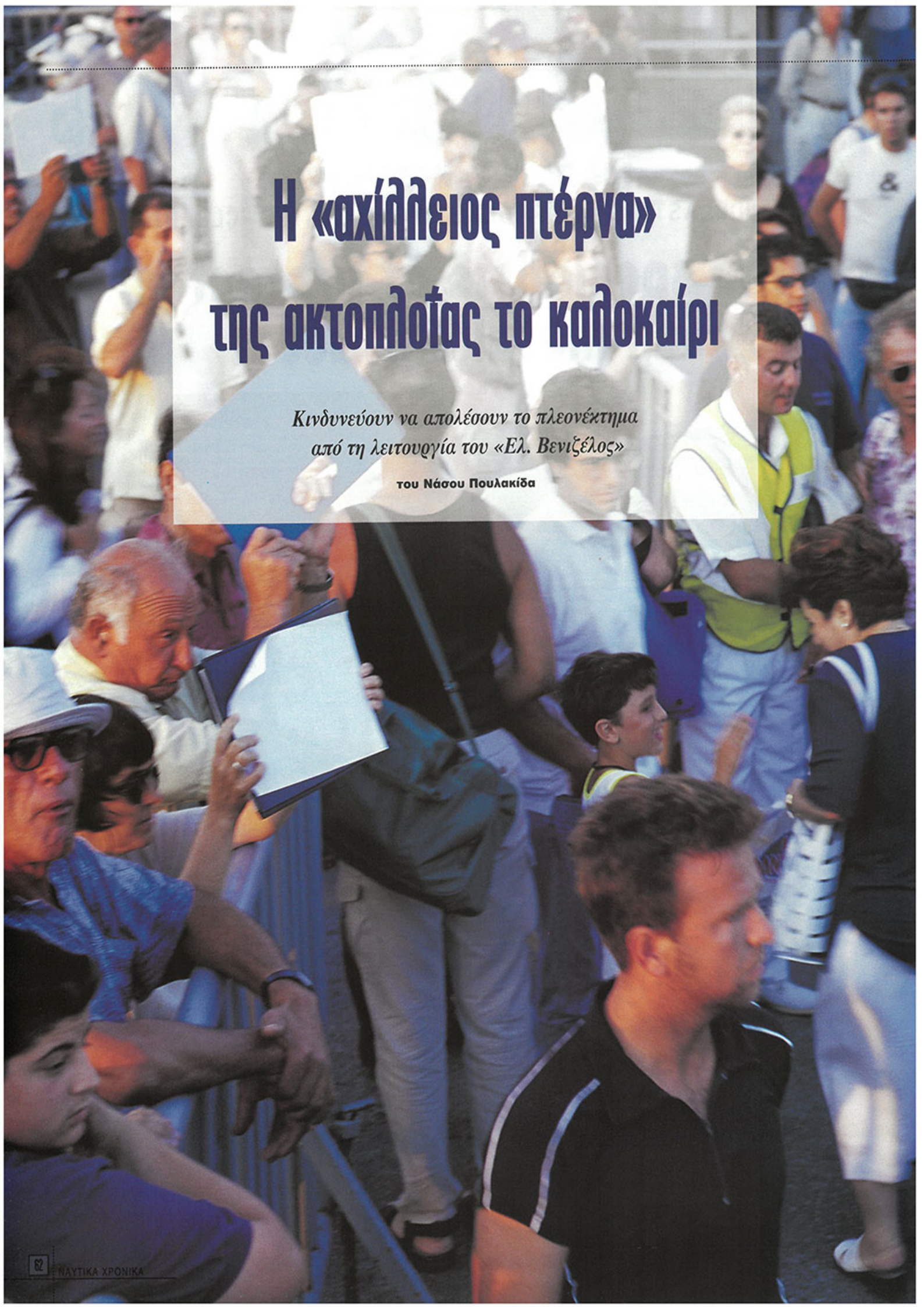


CERTIFICATE NUMBER 55376

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

Tel: +301 4412004, Fax: +301 4416524

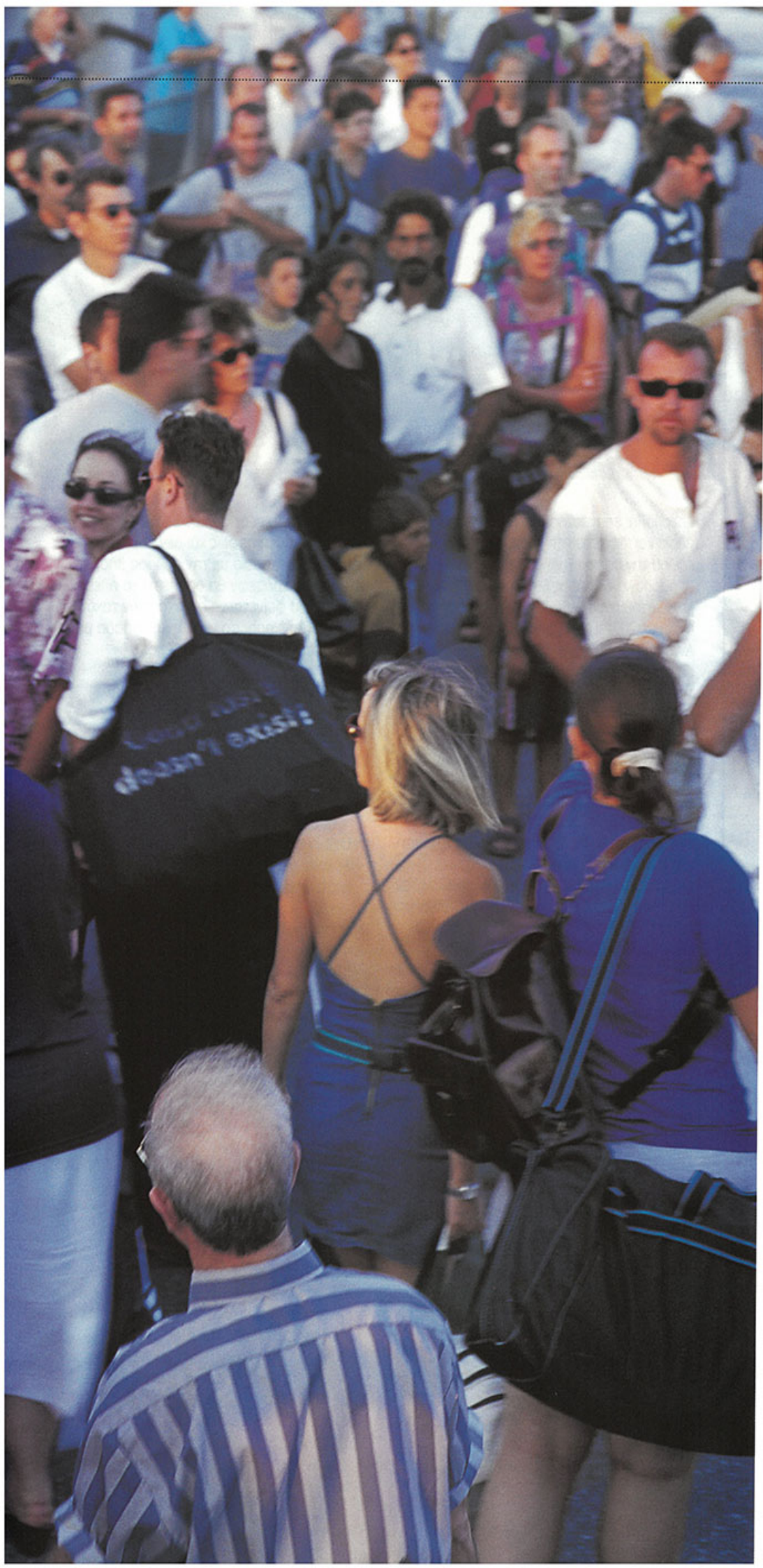
Web Site: www.zisimopoulos.gr, E-Mail: zisim@aias.gr



Η «αχίλλειος πτέρνα» της ακτοπλοΐας το καλοκαίρι

*Κινδυνεύουν να απολέσουν το πλεονέκτημα
από τη λειτουργία του «Ελ. Βενιζέλος»*

του Νάσου Πουλακίδα



ημαντικό «όπλο» για την ακτοπλοΐα, όσο περίεργο κι αν ακούγεται, μπορεί να απο-

τελέσει το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος». Κατά την καλοκαιρινή περίοδο, όμως, οι συνεχείς βλάβες αλλιά και οι καθυστερήσεις που παρατηρήθηκαν στα δρομολόγια των πλοίων ίσως στερήσουν αυτό το πλεονέκτημα από τις ακτοπλοϊκές εταιρείες.

Από την άνοιξη του 2000 μέχρι και σήμερα, δεκάδες νέα πλοία -ταχύπλοα και συμβατικά- έχουν ενισχύσει τον ακτοπλοϊκό στόλο. Πλοία που φέρνουν μια «ανάσα» τα λιμάνια του Πειραιά και της Ραφήνας από τη Μύκονο, τη Σύρο, την Πάρο, τη Σίφνο, τη Μήλο, τη Νάξο και τη Σαντορίνη. Το δρομολόγιο Πειραιά-Ηρακλείου με τα νεότευκτα των Μινωικών Γραμμών εκτελείται πλέον σε 6 ώρες! Τα πλοία-βοηίδες, σιγά αλλιά σταθερά, ανατρέπουν το άσχημο κλίμα που έχει δημιουργηθεί μετά το περσινό τραγικό ναυάγιο στις Πόρτες της Πάρου.

Η «αχιλλέως πτέρνα», όμως, της ακτοπλοΐας ήταν τους καλοκαιρινούς μήνες οι βλάβες που παρατηρούνταν σε καθημερινή βάση! Ακόμα, οι καθυστερήσεις στην εκτέλεση των δρομολογίων, που ανάγκασαν τους επιβάτες να περιμένουν ώρες ατέλειωτες στα λιμάνια της αγωνίας... Λιμάνια με υποδομές της δεκαετίας του 1960, τα οποία αδυνατούν βεβαίως να εξυπηρετήσουν τα σύγχρονα πλοία της ακτοπλοΐας.

Ταχύτερα από το αεροπλάνο

Οι Μινωικές Γραμμές, η ANEK, η NEA, η Strintzis, η Hellas F.D. αλλιά ακόμα και οι Επιχειρήσεις Αττικής, που δρομολόγησαν τα νέα πλοία τους σε Αδριατική και Βαλτική, έχουν αναστρέ-

ΟΙ ΚΥΡΙΟΤΕΡΕΣ ΒΛΑΒΕΣ ΜΕΧΡΙ ΤΑ ΜΕΣΑ ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ

Ημερομηνία	Πηλοίο
23-1-2001	«ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ»
04-2-2001	«HIGHSPEED 3»
09-2-2001	«ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ 2»
15-2-2001	«ΕΞΠΡΕΣ ΑΘΗΝΑ»
27-2-2001	«ΣΟΦ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ»
04-3-2001	«ΔΑΙΔΑΛΟΣ»
04-3-2002	«ΕΞΠΡΕΣ ΑΔΩΝΙΣ»
18-3-2001	«ΕΞΠΡΕΣ ΑΡΗΣ»
26-3-2001	«SEA FALCON»
07-4-2001	«ΣΑΜΟΣ Φ.Ν. IV»
16-4-2001	«ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α»
03-5-2001	«ΑΙΓΙΝΑ»
05-5-2001	«ΑΙΟΛΟΣ ΕΞΠΡΕΣ»
24-5-2001	«ΡΟΔΟΣ»
28-5-2001	«ΕΛΒΙΡΑ»
31-5-2001	«FLYING DOLPHINS 24»
05-6-2001	«ΕΡΩΤΟΚΡΙΤΟΣ»
06-6-2001	«ΑΡΕΤΟΥΣΑ»
07-6-2001	«ΤΖΕΤ ΦΕΡΙ 1»
10-6-2001	«ΑΙΟΛΟΣ ΕΞΠΡΕΣ»
18-6-2001	«ΣΑΜΟΣ 1»
22-6-2001	«FLYING DOLPHINS XVII»
26-6-2001	«ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ»
01-7-2001	«ΧΑΪΣΠΙΝΤ 1»
01-7-2001	«MEGA DOLPHIN 32»
02-7-2001	«SUPERFAST V»
03-7-2001	«ΡΟΔΟΣ»
04-7-2001	«ΣΑΠΦΩ»
10-7-2001	«FLYING CAT 1»
10-7-2001	«Ε/Γ Υ/Γ 19»
10-7-2001	«ΜΑΡΙΛΕΝΑ»
14-7-2001	«ΑΙΟΛΟΣ ΕΞΠΡΕΣ»
18-7-2001	«ΣΑΜΟΣ Φ.Ν. IV»

ψει το αρνητικό κλίμα και συναγωνίζονται τις... αεροπορικές εταιρείες.

Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες είναι πλέον αποφασισμένες μπροστά στα νέα δεδομένα να παράσχουν καλύτερες υπηρεσίες στον επιβάτη. Με τα νέα συστήματα ηλεκτρονικής κράτησης θέσεων, με την εξάδειψη του φαινομένου των υπερπληθυσμών και με γρήγορα πλοία προσπαθούν να αποσπάσουν εισιτήρια από τις αεροπορικές εταιρείες. Το «Ελευθέριος Βενιζέλος» είναι ένα «όπλο» στα χέρια της ακτοπλοΐας.

Ο πρόεδρος των Μινωικών Γραμμών κ. Κώστας Κληρονόμος, με αφορμή τη δρομολόγηση των «Κνωσός Παλάς» και «Φαιστός Παλάς», υποστηρίζει:

«Τα δίδυμα πλοία, το «Φαιστός Παλάς» και το «Κνωσός Παλάς», έχουν ήδη φέρει, χωρίς

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

Για να γίνουμε πιο σαφείς: Με τα ταχύπλοα η διαδρομή Πειραιά-Πάρου ή Μυκόνου καλύπτεται σε περίπου 3 ώρες και το απλό εισιτήριο τιμάται 9.800 δρχ. για την Πάρο και 10.100 δρχ. για τη Μύκονο. Αεροπορικώς, αν υπολογιστούν ο χρόνος μετάβασης αλλή και αναμονής στο «Ελ. Βενιζέλος» και το ταξίδι που διαρκεί 45', τότε το τρίωρο είναι σίγουρο. Με το αεροπλάνο η τιμή εισιτηρίου είναι 25.186 δρχ. για Πάρο και 26.786 για Μύκονο. Για το Ηράκλειο της Κρήτης με τα πλοία-βολίδες των Μινωικών Γραμμών, που καλύπτουν τη διαδρομή σε 6 ώρες, το εισιτήριο της οικονομικής θέσης στοιχίζει 6.700 δρχ. και η καμπίνα β' θέσης 10.000 δρχ. Η τιμή του αεροπορικού εισιτηρίου ξεκινά από 22.300 και αυξάνεται έως 29.000 και οι ώρες αναμονής και ταξιδιού πλησιάζουν τις 3 ώρες.

Οι βλάβες

Παρά τις συνεχείς επιθεωρήσεις από τους αρμόδιους της Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων, οι βλάβες εφέτος παρατηρήθηκαν σχεδόν σε ημερήσια βάση. Οι βλάβες, όπως είναι φυσικό, έφεραν ιδιαίτερα κατά την κρίσιμη καλοκαιρινή περίοδο αναστάτωση στα δρομολόγια, με αποτέλεσμα η ταλαιπωρία του επιβατικού κοινού να είναι μεγάλη. Βάσει των στοιχείων του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, κατά το 2000 καταγράφηκαν 30 βλάβες σε ακτοπλοϊκά σκάφη. Από την αρχή του 2001 έως και τα μέσα Σεπτεμβρίου, οι λιμενικές αρχές κατέγρα-

ψαν περισσότερες από 180 βλάβες!

Η εξέλιξη αυτή σαφώς και δεν ευνοεί την ακτοπλοΐα, η οποία με την πρόοδο βλαβών και καθυστερήσεων θα απολέσει το πλεονέκτημα που φαίνεται να αποκτά στην ταχύτητα μετακίνησης προς τη νησιωτική Ελλάδα μετά τη λειτουργία του «Ελ. Βενιζέλος».

Οι καιρικές συνθήκες έφταγαν για την ταλαιπωρία στα λιμάνια

Στις κακές καιρικές συνθήκες απέδωσε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Χρήστος Παπουτσής την ταλαιπωρία του επιβατικού κοινού στα λιμάνια κατά τη θερινή περίοδο. Ο υπουργός μεταξύ άλλων τόνισε: «Καθημερινά πλέουν στις ελληνικές θάλασσες περίπου 500 επιβατηγά πλοία. Δεν νομίζω ότι υπάρχει πρόβλημα αν ένα πλοίο έχει υποστεί βλάβη ή έχει μικρή καθυστέρηση στο δρομολόγιό του. Σιγά-σιγά η γκρίζα νομιμότητα του λιμανιού θα ξεκαθαρίσει και οι νόμοι θα ισχύουν! Εμείς εγγυηθήκαμε την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας με τη λειτουργία του Traffic System. Για τα δρομολόγια έφταγαν τα μποφόρ και ότι τα πλοία δεν πήγαιναν με τις ταχύτητες που είχαν υπολογίσει. Υπήρχε ταλαιπωρία στα λιμάνια». Ο κ. Παπουτσής τόνισε ότι από τον χρόνο θα λειτουργήσει και το λιμάνι του Λαυρίου, αφού στο σχεδιασμό τόσο του ΥΕΝ όσο και των ακτοπλοϊκών εταιρειών το λιμάνι του Λαυρίου αποτελεί πρώτη προτεραιότητα. Ο υπουργός τόνισε ότι το υπουργείο είναι έτοιμο για την εφαρμογή του νέου θεσμικού πλαισίου της ακτοπλοΐας. Ο κ. Παπουτσής δήλωσε επίσης ότι είναι αισιόδοξος αφού οι περισσότεροι γνωρίζουν τις απαιτήσεις του νέου θεσμικού πλαισίου και μάλιστα σκέφτονται νέες γραμμές στο Αιγαίο με αφετήριο λιμάνι το Λαύριο. Τέλος, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, αναφερόμενος στο Λιμενικό Σώμα, υποστήριξε ότι γεννιέται ένα νέο Λιμενικό Σώμα, τώρα που συγκροτούνται οι περιφερειακές διοικήσεις και στελεχώνεται το Σώμα με τεχνικούς αξιωματικούς και νέους λιμενοφύλακες.

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

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

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

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

ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ 2001

Τα δικαιώματα του επιβάτη

του Γιάννη Θεολογίτη,
προέδρου Πανελληνίου Συνδέσμου (Ένωση) Ναυτικών Πρακτόρων



συχνές βλάβες. Αυτά όσον αφορά στα παιδιατρικά τεχνολογία πλοία.

Δηλαδή, αιτίες βλαβών η καταπόνηση των πλοίων με συχνά δρομολόγια, όπως και των ναυτικών με πολλή ώρα απασχόλησης, το υψηλό κόστος αποκατάστασης των βλαβών από τα διάφορα συνεργεία και η δύσκολη εξεύρεση των ανταλλακτικών σε μια περίοδο που η αποκατάσταση έπρεπε να είχε γίνει... χθες.

Τα νέα τεχνολογία πλοία, όμως, κατά τη γνώμη μας παρουσίασαν διάφορες βλάβες που, όπως φαίνεται από τα στοιχεία της ΔΕ-ΕΠ, οι περισσότερες οφείγονταν σε υπερθερμάνσεις των μηχανών.

Προφανώς λόγω της πυκνότητας των δρομολογίων με συχνές αφίξεις/αναχωρήσεις στα διάφορα λιμάνια, που είναι ακατάλληλα τα περισσότερα για να δεχθούν αυτά τα υπερμεγέθη πλοία. Οι ναυτικοί που υπηρετούν σε αυτά καταβάλλουν υπεράνθρωπες προσπάθειες για να προσεγγίσουν με ασφάλεια το πλοίο σε κάθε λιμάνι προορισμού.

Ορισμένες βλάβες πιθανώς να οφείλονται και σε τυχαία γεγονότα, πιθανότατα στην ποιότητα των καυσίμων ή των υλικών κατασκευής, ακόμη και στην υψηλή θερμοκρασία των ελληνικών θαλάσσιων.

Γι' αυτά, όμως, υπήρχαν οι άνθρωποι των ναυπηγείων, οι οποίοι τα κατασκεύαζαν και τα παρακολουθούσαν, και όλα ήταν σε περίοδο εγγυήσεων έτσι οι βλάβες αποκαθίσταντο έγκαιρα και χωρίς μεγάλο κόστος για τον πλοιοκτήτη.

Ο επιβάτης βεβαίως ταλαιπωρήθηκε πολύ αυτό το καλοκαίρι, γι' αυτό πρέπει να γίνει σε όλους γνωστό πως το εισιτήριο που εφοδιάστηκε από τον πλοιοκτήτη μέσω οποιουδήποτε αντιπροσώπου του (ταξιδιωτικού ή ναυτιλιακού πράκτορα), είναι στην ουσία μια σύμβαση, ένα συμβόλαιο μεταφοράς, και υπάρχουν υποχρεώσεις και δικαιώματα και από τις δύο πλευρές.

Ο επιβάτης πρέπει να ενημερωθεί από το ΥΕΝ και το υπουργείο Μεταφορών για τα δικαιώματά του στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (θαλάσσια, αεροπορικά και χερσαία - τρένο, λεωφορεία), για να μπορέσει να δικαιωθεί. Η δικαίωση του επιβάτη είναι σίγουρη εάν δεν οφείλονται οι καθυστερήσεις ή οι μεταιώσεις δρομολογίων σε λόγους ανωτέρας βίας.

Και πάντα πρέπει να γνωρίζει ο επιβάτης ότι ο ταξιδιωτικός ή ναυτιλιακός πράκτορας είναι εκείνος που βρίσκεται στη μέση, μεταξύ του πλοιοκτήτη και του επιβάτη, και ότι ο πράκτορας είναι περισσότερο επιβάτης και καθόλου πλοιοκτήτης.

Η

νσιωτική Ελλάδα την τελευταία δεκαετία άρχισε να αναπτύσσεται με ρυθμούς που οι πλοιοκτήτες της ακτοπλοΐας, λόγω του έντονου ανταγωνισμού μεταξύ τους, δεν μπόρεσαν να ακολουθήσουν.

Κυνηγώντας το κέρδος, με τη συμμετοχή τους και σε ξενοδοχειακές επιχειρήσεις στα διάφορα νησιά, διεκδικώντας όλο και μεγαλύτερο κομμάτι από την πίτα, όμως με τα περισσότερα πλοία παλαιάς τεχνολογίας, έμειναν με πλοία υπερήλικα εκτός μικρών εξαιρέσεων.

Η αλληγογή των συσχετισμών των δυνάμεων στην ακτοπλοΐα και η μονοπωλίωση των γραμμών από μία γιγάντια εταιρεία που ήταν σχεδόν αδύνατον να παρακολουθηθεί τα προβλήματα του κάθε υπερήλικου πλοίου, το

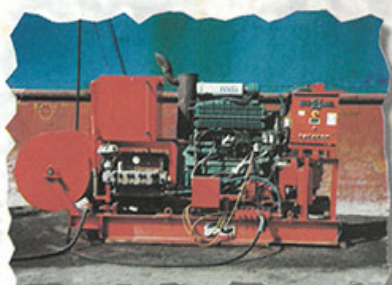
ναύαγιο σε μια περίοδο που όλα άλλαζαν, επιδείνωσαν την κατάσταση.

Διεθνείς κανονισμοί υποχρέωσαν τη ναυτιλία της χώρας μας να συμμορφωθεί σύμφωνα με τις οδηγίες τους, με αποτέλεσμα την προσαρμογή των υπερήλικων πλοίων της ακτοπλοΐας μας σε αυτά των ανταγωνιστών τους. Η συνεχής αύξηση του κόστους εκμετάλλευσής του πλοίου, οι συχνότεροι έλλοχοι των λιμενικών αρχών στα πλοία και ο έγκαιρος εντοπισμός πιθανών βλαβών περιόρισαν το κέρδος.

Η στροφή των Ελλήνων ναυτικών σε άλλα επαγγέλματα εκτός της θάλασσας και η απασχόληση εποχικών ναυτικών (κατά τους καλοκαιρινούς μήνες μόνο), η ασυνήθιστη μεγάλη πύκνωση των δρομολογίων μαζί με την παιδιότητα των πλοίων δημιούργησαν τις

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

Διεθνείς αερομεταφορές: οι επόμενες μέρες

Ο φετινός Σεπτέμβριος θα παραμείνει για την ιστορία των διεθνών αερομεταφορών ως ο πιο σκοτεινός και δυσοίωνος. Οι τρομοκρατικές ενέργειες που έπληξαν τις ΗΠΑ τάρaxαν την ηρεμία των επιβατών, κλόνισαν την εμπιστοσύνη της κοινής γνώμης προς το πιο ασφαλές μέσο μεταφοράς, αλλά και ζημίωσαν ανεπανόρθωτα τα οικονομικά αποτελέσματα όλων ανεξαιρέτως των διεθνών αερομεταφορέων.



Οι σκηνές των συγκρούσεων των τριών αμερικανικών αεροσκαφών στη Νέα Υόρκη και στην Ουάσιγκτον καθώς και η ολέθρια πτώση του τέταρτου αεροσκάφους κοντά στο Πίτσμπουργκ, την Τρίτη 11 Σεπτεμβρίου, διατάραξαν όσο ποτέ την ηρεμία των αερομεταφορών στις ΗΠΑ. Η αμερικανική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (FAA), για πρώτη φορά στην ιστορία του παντοδύναμου έθνους, ακύρωσε εκείνη τη μέρα, όλες τις πτήσεις και ανάγκασε σε προσγείωση το πλήθος των αεροσκαφών που βρίσκονταν στους αμερικανικούς αιθέρες. Οι αρμόδιοι με την προσπάθειά τους αυτή προσπάθησαν, την ύστατη ώρα, να αποτρέψουν το ασφαλέστερο μέσο μεταφοράς να αποτελέσει ανεξέλεγκτο φονικό όπλο στα χέρια εχθρικών συμφερόντων. Το αμερικανικό FAA διέταξε το κλείσιμο όλων των αεροδρομίων στις 9.49 ETC, μία ώρα μετά τη συντριβή του αεροσκάφους της American Airlines (πτήση AA11) στον πρώτο πύργο του WTC. Εκείνη τη στιγμή πάνω από 3.600 αεροσκάφη βρίσκονταν ήδη στους αμερικανικούς ουρανούς, ενώ και η καναδική ΥΠΑ διέταξε επίσης την αναγκαστική προσγείωση όλων των αεροσκαφών που εκτελούσαν πτήσεις στον εναέριο χώρο της. Αναμενόμενο αυτών των ενεργειών ήταν το απόλυτο πάγωμα -για εκείνη τη μέρα- όλων των αεροπορικών δραστηριοτήτων στη Βόρεια Αμερική. Ενδεικτικό είναι εξάλλου -όσο και τρομακτικό- ότι αερο-

σκάφος της Thai Airways, που εκτελούσε εκείνη την ώρα την πτήση Μπανγκόκ - Λος Άντζελες, αναγκάστηκε να προσγειωθεί στο αεροδρόμιο του Σαν Φρανσίσκο με συνοδεία (για προληπτικούς λόγους) δύο αεροσκαφών F-16. Εκείνη τη «μαύρη Τρίτη» περισσότεροι από 30.000 επιβάτες έμειναν... αποκλεισμένοι στα αεροδρόμια της Ατλάντας και άνω των 20.000 στα αεροδρόμια των Νέας Υόρκης, Σικάγου, Ουάσιγκτον και Λος Άντζελες.

Οι αμερικανικές... αντιδράσεις

Οι τρομοκρατικές επιθέσεις κατά αμερικανικών αεροσκαφών ανάγκασαν την αμερικανική διοίκηση να αντιδράσει αμέσως με σκοπό να προλάβει και άλλα χτυπήματα πίσω από την πλάτη στους «γαλήνιους» ουρανούς της. Η FAA εξέδωσε αμέσως ανακοινώσεις απαγορεύοντας τη μεταφορά οποιουδήποτε αιχμηρού αντικειμένου σε αεροσκάφη. Παράλληλα, αυξήθηκαν τα μέτρα ασφαλείας στα αεροδρόμια των ΗΠΑ και διεξήχθησαν αυστηρότατοι έλεγχοι ως προς τον «έντιμο βίο» όλων των αεροπορικών υπαλλήλων που έρχονται σε επαφή με αεροσκάφη πριν από τις πτήσεις. Επίσης οι δημοτικές αστυνομίες όλων των πόλεων μετέτρεψαν τα αεροδρόμια σε απόρρητα φρούρια. Στις αμέσως επόμενες ημέρες η αμερικανική υπηρεσία εξετάζει σοβαρά το ενδεχόμενο για απαγόρευση μεταφοράς χειραποσκευών από τους επιβάτες, τον αποκλεισμό του θαλάμου

διακυβέρνησης από την καμπίνα επιβατών, αλλά και την εισαγωγή ειδικών φρουρών-μυστικών πρακτόρων σε όλα τα αεροσκάφη. Αξίζει να σημειώσουμε ότι πληθώρα αερομεταφορέων της Μέσης Ανατολής ήδη επιστρατεύουν αξιωματικούς ειδικών δυνάμεων για την προστασία των αεροσκαφών και επιβατών τους κατά τη διάρκεια της πτήσης.

Η πορεία προς τον όλεθρο των διεθνών αερομεταφορέων

Οι τρομοκρατικές ενέργειες πάντα επηρέαζαν την επιβατική κίνηση των διεθνών αερομεταφορέων. Ο τουριστικός, κυρίως, επιβάτης αισθάνεται εύκολα ανασφαλή σε περίοδο παγκοσμίων κρίσεων και ακυρώνει οποιαδήποτε μορφή μεταφοράς του για ψυχολογικούς λόγους. Η περίοδος του Σεπτεμβρίου θεωρείται εξαιρετική για τους επιβάτες τουριστικής θέσης και τα τρομοκρατικά αυτά χτυπήματα επηρέασαν ανέλπιστα την πορεία των ταραγμένων ήδη οικονομικά αερομεταφορέων. Αμέσως μετά τα χτυπήματα αυτά εικάζεται ότι η επιβατική κίνηση στις ΗΠΑ έπεσε κατά 35%, στις υπερατλαντικές πτήσεις κατά 25% και στις διεθνείς -γενικά- πτήσεις κατά 10-15% (ανάλογα με την ήπειρο). Οι αερομεταφορείς, ήδη κλονισμένοι από την κακή διεθνή οικονομική κατάσταση και την ξέφρενη πορεία των τιμών στα καύσιμα, αναγκάστηκαν να απολύσουν άνω των 100.000 υπαλλήλων και να περιορίσουν τα λειτουργικά τους έξοδα, με σκοπό να παραμείνουν σε πορεία οικονομικής βιωσιμότητας. Στους αμέσους επόμενους μήνες, γιγαντιαίοι αερομεταφορείς όπως η Northwest, η Continental, η Frontier, η Delta, αλλά και οι American και United θα περικόψουν τις πτήσεις τους από 10 έως 20% και θα αναγκαστούν να απολύσουν συνολικά το 20% των μέχρι χθες υπαλλήλων τους. Σε μια ρύση ανάγκης, η αμερικανική κυβέρνηση αποφάσισε την επιχορήγηση των Αμερικανών αερομεταφορέων με σκοπό την οικονομική υποστήριξή τους σε αυτές τις μελανές μέρες. Οι αερομεταφορείς θα εισπράξουν συνολικά \$5 δισ. δολάρια σε μετρητά ενώ 10 δισ. θα χορηγηθούν επί πλέον για πληρωτέα χρέη τους -κυρίως σε ασφαλιστικές εταιρείες. Παράλληλα, η αμερικανική κυβέρνηση ανέλαβε την υποχρέωση να καλύψει το κόστος της ασφάλισης των αεροπορικών εταιρειών έναντι απαιτήσεων για καταστροφές που προκύπτουν από τρομοκρατικές ή πολεμικές ενέργειες. Η επιχορήγηση, κατά τους εκπροσώπους της Continental Airlines, θα σώσει από βέβαιη οικονομική καταστροφή τις περισσότερες αμερικανικές εταιρείες που αναγκάστηκαν να ακυρώσουν πτήσεις την πρώτη εβδομάδα της κρίσης αλλά και να περιορίσουν τις δαπάνες τους τις αμέσως επόμενες.

Η κρίση στην Ευρώπη

Η αναστάτωση στους αμερικανικούς ουρανούς δεν άφησε ανεπηρέαστους τους Ευρωπαίους αερομεταφορείς. Εταιρείες με σημαντικό αριθμό επιβατών σε υπερατλαντικές πτήσεις, όπως η British Airways, η Virgin Atlantic, η Air France, η KLM, η Lufthansa και η Swissair, αναγκάστηκαν να επαναπροσδιορίσουν τις στρατηγικές τους πορείες. Σε ανακοινώσεις τους οι σημαντικότεροι αερομεταφορείς κρούουν τον κώδωνα του κινδύνου και ζητούν τη συμπράταση των αρμοδίων οργάνων, τόσο σε εθνικό όσο και κοινοτικό επίπεδο. Ήδη οι διοικήσεις των British Airways και Virgin Atlantic συναντήθηκαν με τον Βρετανό υπουργό Μεταφορών για να εξετάσουν πιθανή υποστήριξη -κυρίως οικονομική- της βρετανικής διοίκησης προς την προβληματική αγγλική αεροπορική βιομηχανία. Η KLM, σε πρόσφατη ανακοίνωσή της, εξέφρασε την απαισιοδοξία της για το μέλλον των αερομεταφορέων και γνωστοποίησε ότι τα οικονομικά της αποτελέσματα για το τρέχον έτος θα είναι καταστροφικά. Σε κινήσεις απειλησίας έχουν ήδη στραφεί τόσο η Alitalia όσο και η Swissair, που αποφάσισαν την απόλυση άνω των 2.500 εργαζομένων η κάθε μία.

Ήδη οι διοικήσεις των κυριότερων αεροπορικών ενώσεων και διοική-



σεων σημαντικών ευρωπαϊκών αερομεταφορέων έχουν ζητήσει την άμεση και δραστική παρέμβαση της επιτροπής Μεταφορών στις Βρυξέλλες, Loyola de Palacio.

Η αντανάκλαση της διεθνούς τραγωδίας στην ελληνική αγορά

Αμέσως μετά τα τραγικά χτυπήματα στην καρδιά της αμερικανικής οικονομίας, η ελληνική ΥΠΑ αναγκάστηκε να αυξήσει τα μέτρα ασφαλείας σε όλα τα ελληνικά αεροδρόμια. Άμεση συνέπεια αυτών των ενεργειών είναι οι πολύωρες καθυστερήσεις αεροσκαφών στα μεγάλα αεροδρόμια της Ελλάδας.

Η επιβατική κίνηση των ελληνικών αερομεταφορέων έχει σαφώς επηρεαστεί από τη διεθνή αυτή κρίση, αλλά όχι τόσο όσο στις υπόλοιπες χώρες της Ευρώπης. Η μεγαλύτερη μείωση της επιβατικής κίνησης παρατηρείται στα δρομολόγια της Ολυμπιακής και της Delta από την Αθήνα προς προορισμούς της Β. Αμερικής. Επίσης μεγάλος αριθμός επιβατών τουριστικών ναύλων ακύρωσε τις προγραμματισμένες διακοπές του σε ελληνικούς προορισμούς. Από αυτόν το χειμώνα η Ολυμπιακή Αεροπορία, προκειμένου να αντεπεξέλθει στα αυξανόμενα προβλήματα, θα μειώσει τον αριθμό των πτήσεων της προς προορισμούς του εξωτερικού κατά 10 έως 15%, ενώ η Virgin Atlantic ήδη ανακοίνωσε την κατάργηση του δρομολογίου της από την Αθήνα προς το Λονδίνο. Η Cronus επίσης εξετάζει το ενδεχόμενο κατάργησης της πτήσης από την Αθήνα προς το Παρίσι. Η British Airways ανακοίνωσε επίσης τη διακοπή των καθημερινών πτήσεων από Αθήνα προς Ρώμη.

Το μέλλον των αερομεταφορών

Το αεροπορικό ταξίδι, μέχρι τις 10 Σεπτεμβρίου, αποτελούσε το ασφαλέστερο και ταχύτερο μέσο μεταφοράς. Σήμερα οι επιβάτες των αεροπορικών εταιρειών αναγκάζονται να αντιμετωπίσουν πρόσθετες οικονομικές επιβαρύνσεις που αντανάκλουν τα αυξημένα μέτρα ασφαλείας, πολύωρες καθυστερήσεις στα μεγάλα αεροδρόμια και εξονυχιστικούς ελέγχους από εξειδικευμένο προσωπικό ασφαλείας κατά τη διάρκεια του ελέγχου των εισιτηρίων. Το μέλλον των αερομεταφορέων παραμένει αβέβαιο και η οικονομική τους βιωσιμότητα αμφίβολη. Οι επιβάτες πιθανολογείται να ηθμονήσουν γρήγορα τις παλιές καλές μέρες των ήσυχων και ξεκούραστων αεροπορικών ταξιδιών.

Υπηρεσία Φάρων

Φάροι ακοίμητοι



Σαπινέντζα (Μεθώνη)



Φισκάρδο (Κεφαλονιά)



Κερί (Ζάκυνθος)



Υπηρεσία Φάρων έχει αποστολή την ίδρυση, συντήρηση και λειτουργία των αναγκαίων φάρων, φανών και φωτιστηρίων, για την ασφαλή ναυσιπλοΐα στον ελληνικό θαλάσσιο χώρο, καθώς και την ενημέρωση της Υδρογραφικής Υπηρεσίας του Πολεμικού Ναυτικού ως προς τις θέσεις, επαναλειτουργία και νέες τοποθετήσεις πυρών για την έκδοση στη συνέχεια αγγελιών από αυτήν προς ενημέρωση των ναυτιλλομένων. Επιπροσθέτως, σε συνεργασία με την Υδρογραφική Υπηρεσία εκδίδει τον Φαροδείκτη των ελληνικών ακτών.

Η σπουδαιότητα της Υπηρεσίας Φάρων για τη ναυσιπλοΐα γίνεται φανερά αν λάβουμε υπ' όψιν:

— Το μήκος των ακτών της Ελλάδος που ανέρχεται σε 15.000 χλμ., ήτοι 5,5 φορές μεγαλύτερο από της Γαλλίας (2.700 χλμ.) και περίπου 2 φορές μεγαλύτερο από το μήκος των ακτών της Ιταλίας (7.000 χλμ.) και αντιστοιχεί στα έξι δέκατα (6/10) του μήκους της αφρικανικής ηπείρου.

— Ότι η χώρα μας εκ της γεωγραφικής της θέσεως ευρίσκεται στο σταυροδρόμι από όπου αναγκαστικά διέρχεται πολύ μεγάλος αριθμός πλοίων.

— Τον εξαιρετικά μεγάλο αριθμό νήσων και βραχονησίδων καθώς και τον αριθμό λιμένων, επιπέδων, κόλπων, όρμων και αγκυροβολίων καταφυγής της πατρίδας μας.

Από όλα αυτά, συνάγεται αβίαστα το συμπέρασμα ότι, παρά τον εκσυγχρονισμό των μέσων ναυσιπλοΐας, οι φάροι εξακολουθούν να παραμένουν σημαντικά ναυτιλιακά βοηθήματα και κατ' επέκτασιν, η αποστολή της Υπηρεσίας Φάρων στο να διατηρεί σε λειτουργία 1.308 πυρσούς του Φαρικού Δικτύου, είναι εξαιρετικά σημαντική και πολυδάπανη.

Αναλυτικά το Ελληνικό Φαρικό Δίκτυο σήμερα αποτελούν:

Σταθεροί φανοί	243
Αναλμποντες πυρσού	852
Επιτηρούμενοι φάροι	57
Φωτιστηριές	150
Σχεδίες - Πλωτοί στόχοι	2
Ραδιοφάροι	2
RAGON	2
Σύνολο	1.308

Οι παραπάνω πυρσού λειτουργούν με τις ακόλουθες πηγές ενέργειας:

Πυρσού με ηλιακή ενέργεια	972
Πυρσού με ασετιλίνη	13
Πυρσού με ηλεκτρικό ρεύμα ΔΕΗ	323
Σύνολο	1.308

Την τελευταία πενταετία και στο πλαίσιο του εκσυγχρονισμού του Φαρικού Δικτύου, υλοποιήθηκε πρόγραμμα για τη μετατροπή όλων των πυρών που μέχρι τότε λειτουργούσαν με ασετιλίνη, και αποτελούσαν την πλειονότητα του Φαρικού Δικτύου, σε ηλιακούς / ηλεκτρικούς. Στο διάστημα αυτό μετατράπηκε, όπως φαίνεται από τον παραπάνω πίνακα, σχεδόν το σύνολο αυτών. Απομένουν δεκατρείς πυρσού με ασετιλίνη, οι οποίοι μέχρι το τέλος του 2001 θα μετατραπούν σε ηλιακούς.

Η προγραμματισμένη συντήρηση όλων των πυρών (επιτηρουμένων και αυτομάτων) και των φωτιστηρίων εκτελείται μία φορά το χρόνο με προκαθορισμένους ηλιές των δύο (2) ημερών φάρων, από Μάρτιο έως Νοέμβριο.

Η ομαλή λειτουργία των αυτομάτων φάρων

ελέγχεται από τα σκάφη που εκτελούν ναυσιπλοΐα στην περιοχή και αναφέρουν τυχόν ανωμαλίες στις ημενικές αρχές, οι οποίες στη συνέχεια αναφέρουν τη βλάβη στην Υπηρεσία Φάρων, για να επιληφθεί της αποκατάστασης. Ανωμαλίες ή σβέσεις πυρών αντιμετωπίζονται αμέσως με επείγουσα αποστολή ειδικού συνεργείου τεχνιτών.

Η λειτουργία των επιτηρουμένων φάρων ελέγχεται και ρυθμίζεται από τους Φαροφύλακες που υπηρετούν σε κάθε φάρο. Οι Φαροφύλακες αποτελούν ίδιο σώμα μονίμων στελεχών Π.Ν. «Το Σώμα των Φαροφυλάκων». Ένεκα της προαναφερθείσας πολυπλοκότητας και ιδιορρυθμίας του Φαρικού Δικτύου, απαιτείται η προσοδευτική βελτίωση και ανάπτυξη αυτού, η οποία γίνεται πλέον επιτακτική με τη συνεχή ανάπτυξη, ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια, του θαλάσσιου τουρισμού (δημιουργία λιμενίσκων κ.λπ.). Οι εν λόγω στόχοι απαιτούν αύξηση της οικονομικής υποστήριξης και βελτίωση της ποιοτικής στάθμης του τεχνικού προσωπικού και των διατιθεμένων μέσων.

ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΕΡΓΟ

Από την προαναφερθείσα αποστολή της Υπηρεσίας Φάρων απορρέει άμεσα το μεγάλο κοινωνικό της έργο που θα μπορούσε να υποψιαστεί στα εξής:

α) Συντελεί αποφασιστικά στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας προφυλάσσοντας ανθρώπινες ζωές και πλωτά μέσα, με το να κατευθύνει τα πλοία σε σωστές πορείες και με ασφαλή προσέγγιση στα λιμάνια. Για κάθε ναυτικό, «φάρος» σημαίνει ελπίδα, αισιοδοξία και ασφάλεια της ρότας του.

β) Συντελεί στην αποφυγή οποιασδήποτε ατυχηματικής καταστροφής ή ρύπανσης του θαλάσσιου οικοσυστήματος που ως γνωστόν έχουν ολέθριες συνέπειες στις παράκτιες πε-



Μούρτος (Ήπειρος)



Καλόλυμνος



Ζούρβα (Ύδρα)

Υπηρεσία Φάρων

ριοχές, στον τουρισμό, στην αλιεία και στην εν γένει οικονομική δραστηριότητα των περιοχών.

γ) Οι φαροφύλακες και τα φαρόπλοια, ως εκ της αποστολής τους και στο μέτρο των δυνατοτήτων τους, περισυνέλεξαν ναυαγούς ή ρυμούλκησαν ακυβέρνητα σκάφη ενημερώνοντας και συνδράμοντας τις αρμόδιες αρχές.

δ) Τέλος, η σημασία της παρουσίας του φαροφύλακα σε παραμεθόριες περιοχές ήταν και παραμένει εξαιρετικά σημαντική. Η καθημερινή έπαρση της σημαίας και ο έλεγχος του χώρου που επιτηρεί, αποτελούν εθνική υπηρεσία υψηλής σημασίας.

ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΟΙ ΦΑΡΟΙ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Στο Φαρικό Δίκτυο ανήκουν 120 πέτρινοι παραδοσιακοί φάροι.

Η κατασκευή των 120 παραδοσιακών πέτρινων φάρων χρονολογείται μετά την Επανάσταση του 1821. Οι εν λόγω φάροι ήταν κατασκευασμένοι κατά τέτοιον τρόπο ώστε, πέραν της φωτιστικής πηγής, διέθεταν και ανάλογες ενδιαιτήσεις για τη διαμονή φαροφύλακα (οικία) καθώς και αποθηκευτικούς χώρους, αφού λειτουργούσαν με πετρέλαιο. Διέθεταν από έναν (1) μέχρι έξι (6) φαροφύλακες, οι οποίοι κάθε βράδυ άναβαν το φωτιστικό μηχανήμα και το παρακολουθούσαν ώστε να λειτουργεί κανονικά μέχρι την ανατολή του ηλίου. Το 1829 κατασκευάστηκε στο στόμιο του λιμανιού της Αίγινας ο πρώτος πέτρινος φάρος (σήμερα δεν υφίσταται), ενώ το 1831 ο φάρος των Σπετσών, που λειτουργήσε το 1837, και μέχρι τον Οκτώβριο του 1940 το φαρικό δίκτυο διέθετε 206 πέτρινους φάρους. Στο τέλος του Β' Παγκόσμιου Πολέμου διασώθηκαν μόνο δεκαεννιά (19) επιτηρούμενοι πέτρινοι φάροι.

Στη συνέχεια άρχισε μια προσπάθεια

ανασυγκρότησης του Φαρικού Δικτύου, με αποτέλεσμα, το 1955, να έχουν επισκευασθεί και να λειτουργούν 82 επιτηρούμενοι πέτρινοι φάροι.

Ακολουθώντας, και στο πλαίσιο εκσυγχρονισμού του δικτύου και περιστολής δαπανών, πολλοί φάροι μετετράπησαν από πλευράς πηγής ενέργειας ώστε να λειτουργούν με ασετιλίνη αυτόματα (δεν ήταν επανδρωμένοι πλέον), με αποτέλεσμα σταδιακά τα κτίρια των φάρων, λόγω της απουσίας του ανθρώπινου παράγοντα, να φθείρονται και να καταστρέφονται. Έτσι, το 1980, το Φαρικό Δίκτυο διέθετε μόνο 69 πέτρινους φάρους επιτηρούμενους από 320 συνολικά φαροφύλακες.

Σήμερα, λόγω της μη προσλήψεως φαροφύλακων, αλλά και της αυτοματοποίησης των φάρων, υπηρετούν στο Πολεμικό Ναυτικό μόνο 75 φαροφύλακες. Συνέπεια αυτών είναι σήμερα, από τους 120 πέτρινους φάρους, η κατάσταση του 50% περίπου να χαρακτηρίζεται από μέτρια έως κακή.

Η Υπηρεσία Φάρων, διαβλέποντας το πρόβλημα αυτό, έκανε προσπάθειες για την εξεύρεση πόρων ώστε να συντηρηθούν οι φάροι αυτοί, που αποτελούν μνημεία πολιτιστικής και ναυτικής παράδοσης. Έτσι, το 1994 το ΓΕΝ αποφάσισε τη σταδιακή διάθεση του ποσού των τετρακοσίων εκατομμυρίων (400.000.000) δρχ. ώστε να αρχίσει η αναπαλαίωση των κτιρίων των φάρων. Από τότε και μέχρι σήμερα, έχει γίνει επισκευή σε 13 φάρους (Σπέτσες, Βρυακί Λαυρίου, Μεθαγκάβι Κορινθιακού, Ψαρομύτα Ερατεινής, Οθωνοί Κέρκυρας, Πρασονήσι Ρόδου, Υψηλή Καστελλορίζου, Παράδειση Οινουσσών, Φάσσα Άνδρου, Λιθάρι Σκύρου, Ακρωτήρι Σαντορίνης, Σουακί Αργοσαρωνικού). Παράλληλα, το Γενικό Επιτελείο Ναυτικού (ΓΕΝ) έδωσε την άδεια στην Αναπτυξιακή Εταιρεία Αμβρακικού για την

επισκευή και αναπαλαίωση του φάρου Κόφρινας Άρτας, η οποία και ολοκληρώθηκε και ο φάρος του λειτουργεί ως ναυτιλιακό βοήθημα και ως μουσείο. Επιπροσθέτως, από το ΓΕΝ έχει παραχωρηθεί στον ΕΟΤ το κτίριο του φάρου Κρανός Γυθείου ώστε, αφού αναπαλαίωθεί, να λειτουργήσει ως Ναυτικό Μουσείο Μάνης και παράλληλα ως ναυτιλιακό βοήθημα.

Παράλληλα, η Υπηρεσία μας, σε συνεργασία με το ΓΕΝ, εξετάζει περιπτώσεις, που φορείς της Τοπικής Αυτοδιοίκησης υποβάλλουν αιτήσεις για επισκευή και αναπαλαίωση παλαιών κτιρίων φάρων και τους οποίους η Υπηρεσία Φάρων λόγω έλλειψης πιστώσεων δεν μπορεί να συντηρήσει (Φανάρι Ίου κ.λπ.), όπου ενεκρίθη η αναπαλαίωση με την προϋπόθεση η μελέτη να έχει τη σύμφωνη γνώμη της Εφορείας Νεωτέρων Μνημείων Κυκλάδων.

Το 1998, και στο πλαίσιο της ένταξης έργων του ΥΕΘΑ στο Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, η Υπηρεσία Φάρων υπέβαλε πρόγραμμα για τη συντήρηση και την αναπαλαίωση των πέτρινων φάρων, προϋπολογισμού ενός διακετομμυρίου πεντακοσίων εκατομμυρίων (1.500.000.000) δρχ. Στο πλαίσιο του προγράμματος αυτού, δρομολογήθηκε, σε συνεργασία ΓΕΝ και υπουργείου Πολιτισμού, η διενέργεια αυτοψίας από τις κατά τόπους Εφορείες Νεωτέρων Μνημείων στους φάρους περιοχής τους ώστε να ανακηρυχθούν νεότερα μνημεία. Ήδη μέχρι σήμερα, έχουν χαρακτηριστεί 19 φάροι ως διατηρητέα μνημεία, μεταξύ των οποίων το Μεθαγκάβι Κορινθιακού, το Σίγρι Λέσβου, η Πλάκα Λήμνου κ.ά. Το Π.Ν. βρίσκεται σε ετοιμότητα να ξεκινήσει την αναπαλαίωση των φάρων εφόσον οι αναγκαίες πιστώσεις διατεθούν από το Γ' ΚΠΣ. Εκτός από τα παραπάνω η Υπηρεσία Φάρων ως μέλος του Διεθνούς Οργανι-

Υπηρεσία Φάρων

υπάρχει και λειτουργεί από το 1837 παραδοσιακός φάρος, από τις δύο ομάδες εργασίας μεταξύ των όλλων:

- Αποφασίστηκε η εντατικοποίηση της προβολής των παραδοσιακών φάρων μέσω του Διαδικτύου, προκειμένου να γίνουν γνωστοί στο κοινό.

- Καθορίστηκαν κριτήρια και τρόποι αξιοποίησης των φάρων, προκειμένου να επιλεγούν οι κατάλληλοι για περαιτέρω αξιοποίηση των, π.χ. ασφάλεια

επισκεπτών, πρόσβαση χώρου κ.λπ.

- Προτάθηκαν τρόποι εναλλακτικής χρήσης των, εν όψει της ανάπτυξης των νέων τεχνολογιών, προκειμένου αυτοί να μην εγκαταλειφθούν. Για παράδειγμα, η παράλληλη λειτουργία

ενός φάρου ως μουσείου, σε συνδυασμό με την τουριστική ανάπτυξη της περιοχής όπου βρίσκεται. Έτσι θα μπορούν οι φάροι να αποκτούν οικονομική αυτοτέλεια ως ένα βαθμό και να μειώνουν το κόστος συντήρησης και λειτουργίας τους.

- Διαμορφώθηκε αρχικό σχέδιο επιχειρησιακής πρότασης για την εν συνεχεία υποβολή του σε διεθνείς χρηματοδοτικούς οργανισμούς πολιτιστικού ενδιαφέροντος όπως η UNESCO και όλλοι, προκειμένου να βρεθούν οι αναγκαίοι πόροι για τη συντήρηση και προβολή των φάρων.

Στη σύνοδο προήδρευσε ο κ. David Brewer, αναπληρωτής γραμματέας της Φαρκικής Υπηρεσίας Αγγλίας (Trinity House), και συμμετείχαν εκπρόσωποι από τις χώρες Αγγλία, Νορβηγία, Μπενίν, Γαλλία, Ιταλία, ΗΠΑ, Καναδά, Αίγυπτο, Σκωτία, Εσθονία, Σενεγάλη, Σουηδία και Ισπανία. Η χώρα μας εκπροσωπήθηκε από τους: Αρχιπλοίαρχο (Μ) Σ. Κοκκίνη Π.Ν., διευθυντή Υπηρεσίας Φάρων, πλοίαρχο (Μ) Γ. Κουτσούκο Π.Ν., διοικητή Φαρκικής Βάσης Υ.Φ., αντιπλοίαρχο Δ. Πορόγλου Π.Ν., Υ.Υ., ανθυποπλοίαρχο (ΠΤ) Δ. Πατσόπουλο, Υπηρεσία Φάρων, Σ. Λαρόπουλο, αρχιτέκτονα, ΓΕΝ/Γ2, Σ. Σακελλάρου, αρχιτέκτονα, ΓΕΝ/Γ4, Π. Χιώτη, μηχανολόγο, Υπηρεσία Φάρων Ελλήδας.

ΠΙΛΟΤΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΤΗΛΕΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΛΕΕΛΓΧΟΥ ΤΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΦΑΡΩΝ

Στο πλαίσιο της προσπάθειας εκσυγχρονισμού των παρεχομένων υπηρεσιών της, η Υπηρεσία Φάρων σε συνεργασία με το ερευνητικό Πανεπιστημιακό Ινστιτούτο Συστημάτων Επικοινωνιών και

Υπολογιστών (ΕΠΙΣΕΥ) του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, εκπόνησε μελέτη και υπέβαλε πρόταση για πιλοτική εγκατάσταση ενός συστήματος τηλεπαρακολούθησης και τηλεελέγχου της λειτουργίας των ελληνικών φάρων.

Στη μελέτη που υπέβαλαν η Υπηρεσία Φάρων και το ΕΜΠ, προτείνεται η πιλοτική εγκατάσταση του συστήματος σε 5 φάρους και η μελέτη της λειτουργίας του με σκοπό να εκτιμηθεί η αποτελεσματικότητα του συστήματος σε δυσμενείς συνθήκες, να διερευνηθούν αναλυτικά δυνατότες επεκτάσεις του συστήματος και να εξαχθούν συμπεράσματα για τη λειτουργικότητά του, ώστε μελλοντικά να υλοποιηθεί η διασύνδεση όλων των ελληνικών φάρων σε ένα ενοποιημένο δίκτυο ελέγχου της λειτουργίας τους. Για τη χρηματοδότηση του πιλοτικού προγράμματος ζητήθηκαν να χρησιμοποιηθούν πόροι αρμοδιότητας της ΓΔΑΒΕΤ/ΥΕΘΑ που υπάρχουν διαθέσιμοι προς εκμετάλλευση.

Η λειτουργία και εκμετάλλευση ενός συστήματος παρακολούθησης και ελέγχου των φάρων θα προσφέρει τη δυνατότητα για άμεσο εντοπισμό βλαβών στους φάρους και την έγκαιρη και ταχεία επισκευή τους. Η εποπτεύουσα αρχή θα είναι σε θέση να γνωρίζει και να καταγράφει την κατάσταση της λειτουργίας των φάρων και των εξοπλισμών του ανά πάσα στιγμή, να ενημερώνεται σε περίπτωση

διακοπής λειτουργίας του φάρου, για την ακριβή αιτία και το είδος της βλάβης. Με τον τρόπο αυτό, μειώνεται δραστικά ο χρόνος απόκρισης (response time) μεταξύ αναφοράς μιας βλάβης και επισκευής της, που με τις σημερινές συνθήκες ο εντοπισμός γίνεται από τα διερχόμενα πλοία μέσω των κατά τόπους λιμενικών αρχών. Η σκοπιμότητα εγκατάστασης ενός τέτοιου συστήματος έχει γίνει αντιληπτή σε πολλές χώρες ανά τον κόσμο, όπως π.χ. ΗΠΑ, Χιλή, Καναδάς, Αγγλία, Ιταλία, Νορβηγία, Εσθονία, Αυστραλία κ.ά., οι οποίες διαθέτουν μεγάλες ακτογραμμές και κατά συνέπεια μεγάλο αριθμό φάρων. Η λειτουργία παρόμοιων συστημάτων που έχουν εγκατασταθεί στις προαναφερθείσες χώρες, έδειξε τα αναμενόμενα αποτελέσματα και έκανε φανερά τα πλεονεκτήματα που προκύπτουν από την εγκατάστασή τους.



Μονή (Αίγινα)

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

σμού Φαρικών Αρχών, IALA, συμμετέχει από το 1996 στις ομάδες εργασίας του εν λόγω οργανισμού που έχουν συσταθεί με σκοπό την καταγραφή - συντήρηση - ανάδειξη - αξιοποίηση και εναλλακτική χρήση των παραδοσιακών φάρων παραμένοντας ως ναυτικά βοηθήματα. Πρόσφατα από τις 21 έως τις 25 Μαΐου, η Υπ. Φάρων φιλοξένησε στις Σπέτσες τη 10η σύνοδο εργασιών των ομάδων αυτών, δείχνοντας το ενδιαφέρον της για τη συντήρηση των παραδοσιακών φάρων. Στη σύνοδο αυτή τονίστηκε το πρόβλημα που υπάρχει παγκοσμίως με τη συντήρηση των παραδοσιακών φάρων, αφού σε όλες σχεδόν τις χώρες του κόσμου καταργούνται οι φανοφύλακες, με συνέπεια τη σταδιακή καταστροφή των φάρων. Πλέον των ανωτέρω, το ΓΕΝ σε συνεργασία με την Υπηρεσία Φάρων και με σκοπό την ευαισθητοποίηση του προσωπικού του Π.Ν. στη διατήρηση των παραδοσιακών φάρων, αποφάσισαν τη διάθεση 23 φάρων που ήδη έχουν ανακαινισθεί ως παραθεριστικά κέντρα.

Το πιλοτικό αυτό πρόγραμμα ξεκίνησε το καλοκαίρι του 2000 με περιορισμένη συμμετοχή και με μεγαλύτερη το 2001. Μελλοντικά, όσοι φάροι αναπαλαιώνονται θα προστίθενται στο εν λόγω πρόγραμμα

10η ΣΥΝΟΔΟΣ IALA ΣΤΙΣ ΣΠΕΤΣΕΣ

Από 21 έως 25 Μαΐου έλαβε χώρα στις Σπέτσες η 10η σύνοδος των μελών του Διεθνούς Οργανισμού Φαρικών Αρχών (IALA) με θέμα «Διατήρηση φάρων, βοηθημάτων ναυσιπλοΐας και συναφών μηχανημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος». Στη σύνοδο αυτή, την οποία διοργάνωσε το Π.Ν. διά της Υπηρεσίας Φάρων, συμμετείχαν 27 σύνεδροι από 14 χώρες. Από τις μέχρι τώρα συνόδους έχει συναποφασιστεί ότι οι παραδοσιακοί φάροι της Γης, ως ιστορική κληρονομιά αρχιτεκτονικής και βιομηχανικής τέχνης, θα πρέπει να διατηρηθούν, αναδειχθούν και προβληθούν στο ευρύ κοινό, για να καταστούν παγκοσμίως γνωστά η σημασία και ο ρόλος τους στη ναυσιπλοΐα των παλαιότερων χρόνων.



Ο διευθυντής της Υπηρεσίας Φάρων, αρχιπλοίαρχος (Μ) Σπ. Κοκκίνης Π.Ν. και ο υποδιευθυντής, πλοίαρχος Λ. Ρόκος Π.Ν.

Η χώρα μας με το μεγάλο Φαρικό Δίκτυο, που διαθέτει 1.308 φάρους-φανούς εξών 120 παραδοσιακοί πέτρινοι και ως ένα από τα τακτικά μέλη της IALA, από τις αρχές της δεκαετίας του '70, συμμετέχει ανελλιπώς από το 1996 σ' αυτές τις συνόδους με σκοπό την ένταξη των ελληνικών παραδοσιακών πέτρινων φάρων σε παρόμοια προγράμματα και την παράλληλη προβολή τους. Στη σύνοδο που έγινε στις Σπέτσες, όπου



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



ASTRON MARINE PAINTS

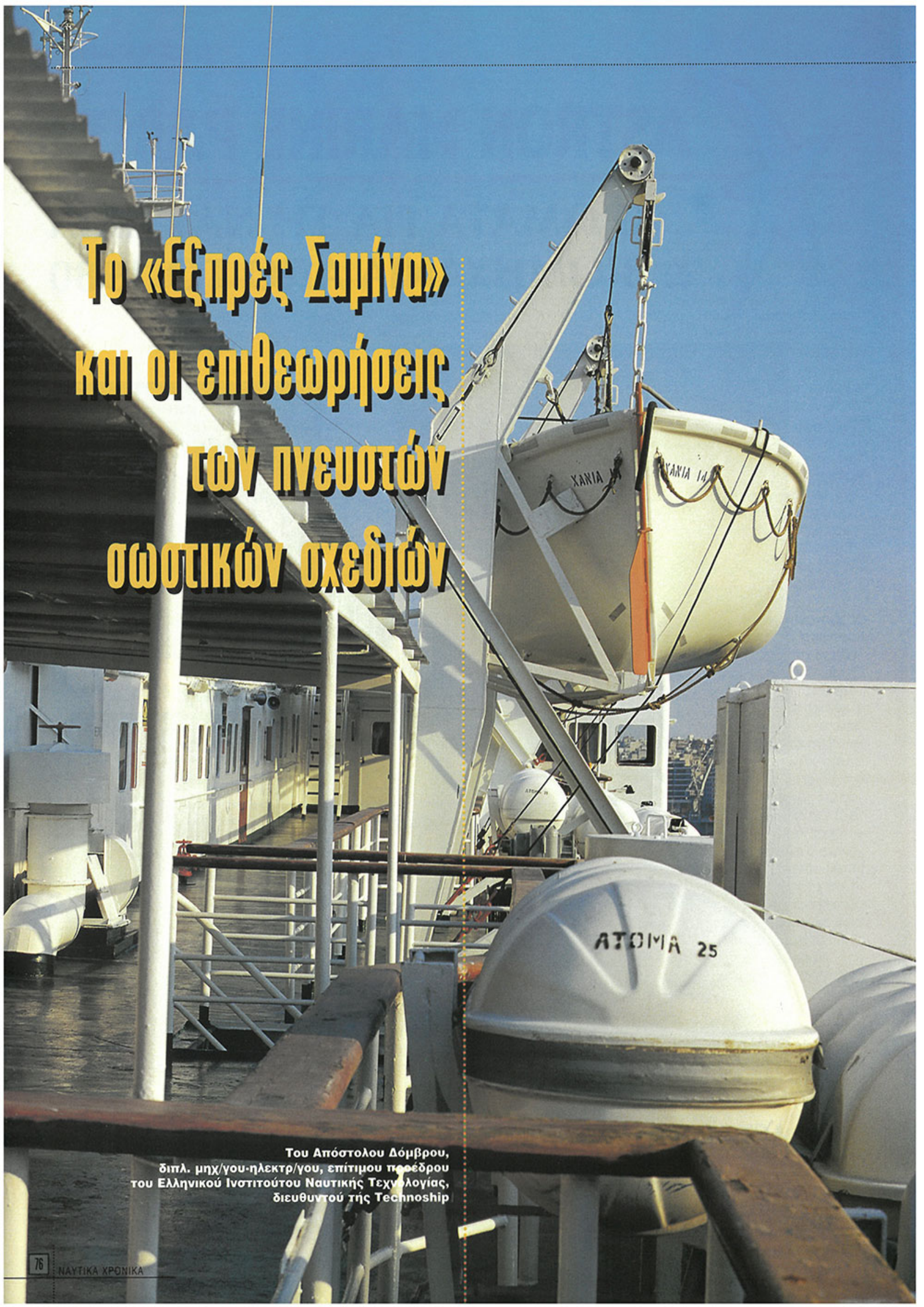
**ΧΡΩΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ
& ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΑΠΟ ΤΟ 1980**



ASTRON MARINE PAINTS

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΛΙΑΡΗΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.

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



Το «Εξπρές Σαμίνα» και οι επιθεωρήσεις των πνευστών σωστικών σχεδίων

Του Απόστολου Δόμβρου,
διπλ. μηχαν/γού-ηλεκτρ/γού, επίτιμου προέδρου
του Ελληνικού Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας,
διευθυντού της Technoship



Το χειμώνα του 1980, το Ελληνικό Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας οργάνωσε επιστημονική αποστολή για να μελετήσει τη διαγωγή της πνευστής σωτικής σχεδίας (ΠΣΣ) και των ναυαγών σε συνθήκες ναυαγίου.

Την αποστολή αυτή έθεσαν υπό την αιγίδα τους το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών.

Το ΥΕΝ κάλυψε την ασφάλεια των «ναυαγών» και η ΕΕΕ τα έξοδά της.

Επικεφαλής της αποστολής αυτής ήταν ο γράφων και τα συμπεράσματά της καταγράφηκαν στο βιβλίο του «Επιβίωση στη θάλασσα».

Τότε, με πέντε άλλους συντρόφους παραμείναμε τρία μερόνυχτα μέσα σε μια ΠΣΣ, παρασυρόμενοι από τον αέρα και τα θαλάσσια ρεύματα στο Αιγαίο.

Φυσικά η ψυχολογία μας ήταν πολύ καλύτερη από αυτή των πραγματικών ναυαγών, αλλά εν τούτοις οι συνθήκες διαβίωσης μέσα στη σχεδία ήταν ίδιες με αυτές ενός πραγματικού ναυαγίου.

Θυμάμαι ότι την πρώτη νύχτα, ξαπλωμένος στο κλυδωνιζόμενο άγρια φουσκωτό πάτωμα της σχεδίας, δεν μπορούσα να διώξω απ' το μυαλό μου τη σκέψη, τι θα γινόταν αν ξαφνικά υποχωρούσε αυτό, επειδή τα συνθετικά υφάσματά του δεν ήταν καλά κολλημένα και συντηρημένα και βρισκόμασταν νυχτιάτικα και χειμώνα καιρό μέσα στη θάλασσα.

Εκεί κατάλαβα τότε τη σπουδαιότητα της σωστής επιθεώρησης και συντήρησης της πνευστής σχεδίας. Η εμπειρία αυτή, από τη μια μεριά, και το γεγονός ότι ο πατέρας μου ως ναυτικός ναυάγησε 4 φορές, από την άλλη, με έκαναν να παροτρύνω συνέχεια τους συνεργάτες μου, που επιθεωρούσαν τις πνευστές σωτικές σχεδίες στην Technoship, να είναι ιδιαίτερα προσεκτικοί και ευσυνειδητοί. «Η σχεδία, συνηθίζω να λέω, μοιάζει με ένα αλεξιπτωτο, που κάποιος το συσκευάζει και το παίρνει ο αλεξιπτωτιστής και πηδάει στο κενό».

Στα 32 χρόνια που η Technoship επιθεωρεί ΠΣΣ πέρασαν απ' τα χέρια μας μερικές δεκάδες χιλιάδες από τις σωτήριες αυτές συσκευές και κάποιες απ' αυτές λειτούργησαν σε αρκετά ναυάγια και έσωσαν ψυχές. Στο διάστημα αυτό έγιναν πολλές βελτιώσεις στις ΠΣΣ και η τεχνολογία τους συνεχώς εξελίσσεται. Πρόσφατα είναι η αυτοανατρεπόμενη σχεδία, παραδείγματος χάριν.

Δυστυχώς, στη χώρα μας, τα τελευταία χρόνια πολλοί παράγοντες συνέτειναν ώστε η στάθμη της επιθεώρησης των ΠΣΣ να κατέβει σε χαμηλά επίπεδα.

Στο γεγονός αυτό «βοήθησε» και ένα Προε-

δρικό Διάταγμα, που επέτρεψε σε κάθε σταθμό επιθεώρησης ΠΣΣ, να επιθεωρεί τις σχεδίες όλην ανεξαρτήτως των κατασκευαστών, φτάνει να ήταν εξουσιοδοτημένος από έναν κατασκευαστή και μόνο.

Αντίθετα, στο εξωτερικό, οι σταθμοί επιθεώρησης των ΠΣΣ επιτρέπεται να επιθεωρούν μόνο τις σχεδίες εκείνων των κατασκευαστών από τους οποίους είναι εξουσιοδοτημένοι.

Εξουσιοδότηση σημαίνει:

1) Οι επιθεωρητές να έχουν εκπαιδευτεί από τον κατασκευαστή και να έχουν λάβει σχετικό δίπλωμα.

2) Ο σταθμός να έχει επιθεωρηθεί από τον κατασκευαστή και να έχει τύχει της εγκρίσής του. Αυτό σημαίνει να έχει τον απαραίτητο εξοπλισμό, τις απαραίτητες διαστάσεις. Επίσης να εξασφαλίζονται σ' αυτόν κατάλληλες συνθήκες κλιματισμού.

3) Ο σταθμός να διαθέτει σε παρακαταθήκη ένα ελάχιστο στοκ ανταλλακτικών, που ο κατασκευαστής κρίνει απαραίτητο.

4) Ο σταθμός να διαθέτει τα απαραίτητα τεχνικά εγχειρίδια οδηγιών για την επιθεώρηση των σχεδίων του κατασκευαστού και να είναι οποδέκτης όλην των μεταβολών και βελτιώσεών του.

Στη χώρα μας μια επιχείρηση για κάποιο μικρό χρονικό διάστημα κατασκεύασε σχεδίες, περίπου 50 τεμάχια, και μετά σταμάτησε. Στο διάστημα αυτό έδωσε μεγάλο αριθμό εξουσιοδοτήσεων σε σταθμούς επιθεώρησης σχεδίων. Έτσι ξεφύτρωσαν σαν μανιτάρια κάπου 20 σταθμοί, οι οποίοι και αναγνωρίστηκαν από το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Μετά το κλείσιμο της επιχείρησης του εργοστασίου αυτού κατασκευαστού, οι εξουσιοδοτημένοι απ' αυτόν σταθμοί, περίπου 15 όπως αναφέραμε, εξακολουθούν να επιθεωρούν όλην των κατασκευαστών του εξωτερικού τις σχεδίες χωρίς να πληρούν τις υποχρεώσεις των παραγράφων 1 έως 4.

Φυσικό επακόλουθο της καταστάσεως αυτής ήταν, λόγω του οξύτατου ανταγωνισμού (στον Πειραιά λειτουργούν περίπου 35 σταθμοί, ενώ στον μεγαλύτερο λιμένα του κόσμου, το Ρότερνταμ, μόνο 3), να κατέβει το επίπεδο της επιθεώρησης των ΠΣΣ πολύ χαμηλά και η αρμόδια υπηρεσία του ΥΕΝ, η Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων, να αδυνατεί να ελέγξει αποτελεσματικά τον μεγάλο αυτό αριθμό σταθμών επιθεώρησης των ΠΣΣ.

Η ύπαρξη του μεγάλου αυτού αριθμού σταθμών επιθεώρησης είχε και αποτέλεσμα οι τιμές επιθεώρησης των ΠΣΣ να πέσουν σε εξαιρετιστικά χαμηλά επίπεδα. Οι περισσότερες επιχειρήσεις επιθεώρησης και κυρίως



Ο ειδικός επιθεωρητής της DSB-Γερμανίας εκπαιδεύει τους Έλληνες επιθεωρητές της Technoship. Δεξιά ο κ. Α. Δόμβρος μεταφράζων

αυτές που δεν ελέγχονται από υπάρχοντα κατασκευαστές, άρχισαν να καταφεύγουν σε ανεπίτρεπτες μεθόδους εξοικονομήσεως χρημάτων εις βάρος φυσικά της ασφαλείας λειτουργίας των σχεδίων σε ώρα ανάγκης. Οι εξαιρετιστικές τιμές της επιθεώρησης των ΠΣΣ έγιναν με ενθουσιασμό αποδεκτές από πολλούς ακτοπλοϊκούς εφοπλιστές, τα πλοία των οποίων διαθέτουν μεγάλο αριθμό ΠΣΣ. Επειδή οι ΠΣΣ από πολλούς πλοιοκτές θεωρούνται ότι είναι «αναγκαίο κακό», χωρίς η ύπαρξή τους να αποφέρει κάτι στην καθημερινή λειτουργία του σκάφους, και η περίπτωση του ναυαγίου είναι γι' αυτούς κάτι το απίθανο, τους έκανε να ικανοποιούνται με την έκδοση του ετήσιου πιστοποιητικού επιθεώρησης των ΠΣΣ των πλοίων τους, αδιαφορώντας για τα περαιτέρω.

Το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας δύο φορές επιχείρησε να επαναφέρει την κατάσταση στα διεθνή κρατούντα. Δηλαδή, κάθε σταθμός να επιθεωρεί μόνο τις ΠΣΣ του κατασκευαστού από τον οποίο είναι εξουσιοδοτημένος και εγκεκριμένος, εξέδωσε μάλιστα και τα σχετικά Προεδρικά Διατάγματα, τα οποία όμως ανεστάλησαν προτού προλάβουν να τεθούν σε κανονική εφαρμογή.

Εύκολο είναι να υποθέσει κανείς ποιες ήταν οι ομάδες συμφερόντων που ανέτρεψαν



Η ιστορική σχεδία «Αιγαίον», με την οποία το 1980 ο κ. Απόστολος Δόμβρος με 5 συντρόφους παρέμεινε 72 ώρες στο ανοιχτό Αιγαίο και συνέγραψε το βιβλίο «Επιβίωση στη θάλασσα», που αποτελεί διδακτικό βιβλίο στις σχολές του Π.Ν. και στις Ναυτικές Ακαδημίες.
Στη φωτογραφία ο εκ των μελών της αποστολής κ. Παντελής Σκλιας, ο οποίος είναι ο αρχαιότερος Έλληνας επιθεωρητής πνευστών σωστικών σχεδίων

πινης ζωής στη θάλασσα και το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας αποφάσισε

αυτή τη φορά. Η άκαμπτη στάση του ως θεωρηθεί μνημόσυνο στα θύματα του «Εξ-πρές Σαμίνα». Ας μην ξεχνάμε ότι είμαστε παράλιος και νησιωτική χώρα, ότι διαθέ-τουμε τη μεγαλύτερη στον κόσμο εμπορική ναυτιλία και ότι το ναυάγιο δεν είναι θεω-ρητική υπόθεση, απόδειξη αυτού είναι ότι ο πατέρας μου, ο Α' μηχανικός Ε.Ν. Κωνστα-ντίνος Δόμβρος, κατά τη διάρκεια της ναυ-τικής του καριέρας, όπως ήδη ανέφερα, ναυάγησε 4 φορές.

την εφαρμογή αυτών των Προεδρικών Δια-ταγμάτων.

Όπως ήταν φυσικό, μετά το ναυάγιο του «Εξ-πρές Σαμίνα», επανεξετάστηκαν όλα τα θέμα-τα κανονισμών για την ασφάλεια της ανθρω-

πρόσφατα να επαναφέρει σε ισχύ το αναστα-λθέν Προεδρικό Διάταγμα, που ρυθμίζει την επιθεώρηση των ΠΠΣ.

Ελπίζουμε και ευχόμαστε ο κ. υπουργός της Εμπορικής Ναυτιλίας να μην καμφθεί



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



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.



Περίπου μισόν αιώνα πριν, το 1956, ένα ζεύγος θαλασσοπόρων αποπειράται να διασχίσει με το μικρό ιστιοφόρο του τον Ατλαντικό.

Είναι ο Έλληνας Σάββας Γεωργίου και η Αμερικανίδα σύζυγός του Σου, που πραγματοποιήσαν με επιτυχία το παράτολμο εγχείρημα.

Στον Πειραιά έφτασαν τον Αύγουστο του 1956, όπου έτυχαν θερμότατης υποδοχής από πλήθος κόσμου, το οποίο δικαιολογημένα εκδήλωσε το θαυμασμό του για το θαρραλέο ζευγάρι.



Δεκαετία του '70.

Στο ελληνικό φορτηγό «Ροδόπη» φορτώνεται υγειονομικό υλικό, καθώς και δύο κινητά νοσοκομεία, προσφορά της ελληνικής κυβέρνησης και του Ελληνικού Ερυθρού Σταυρού, για τη Συρία και την Ιορδανία.



Η γνωστή ηθοποιός Ρίκα Διαλυνά επιστρέφει από την Αμερική, ύστερα από μία επιτυχημένη περιοδεία, με ελληνικό υπερωκεάνιο.

Την υποδέχονται ο τότε υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Βογιατζής και εκπρόσωποι του εφοπλιστικού κόσμου. Ήταν τέλη της δεκαετίας του '50.





6 Μαρτίου του 1969.

Παραδίδεται από τα Ελληνικά Ναυπηγεία του Σκαρμαγιά και έπειτα από επιτυχείς δοκιμές το δεύτερο φορτηγό τύπου SD 14, που κατασκευάζεται στην εν λόγω ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα. Πλοιοκτήτης είναι ο Νίκος Παπαλής. Στη φωτογραφία, στο κέντρο διακρίνεται ο τεχνικός διευθυντής των Ελληνικών Ναυπηγείων Κώστας Καλδής, πλαισιούμενος από τον πατέρα και τον υιό Παπαλή.

Στο άκρο της φωτογραφίας, με τα γυαλιά, ο Κώστας Μπρισιμιτζάκης, διευθυντής Δημοσίων Σχέσεων των Ναυπηγείων.

Τα παλαιότερα χρόνια η ύψωση της ελληνικής σημαίας σε κάποιο πλοίο ή η δρομολόγησή του στην Ακτοπλοΐα αποτελούσε σπουδαίο γεγονός για τη ναυτιλιακή οικογένεια. Γι' αυτό και συχνές ήταν οι εκδηλώσεις, με τις ανάλογες ευκαιρίες. Από μία τέτοια εκδήλωση είναι και το στιγμιότυπο, στον Πειραιά, κυριολεκτικώς μισόν αιώνα πριν: την 6η Απριλίου του 1952.



Ήμαστε στα μέσα της δεκαετίας του '60. Στη Σχολή Λιμενικών Δοξίμων γίνεται η ορκωμοσία των νέων σημαιοφόρων του Λιμενικού Σώματος. Στη φωτογραφία, ο τότε υπουργός κ. Λαμπριανίδης και ο διευθυντής της Σχολής κ. Παγώνης.



Ο κ. Κ. Φραγκούλης,
διευθύνων σύμβουλος της
ΦΡΑΝΜΑΝ ΕΠΕ, με τον πρόεδρο
των ΗΠΑ Νικόλαο Χριστού

Η ΦΡΑΝΜΑΝ εκπροσωπεί στην Ελλάδα ναυπηγεία της Ν. Υόρκης

Η εταιρεία ΦΡΑΝΜΑΝ υπέγραψε συμφωνία αποκλειστικής εκπροσώπησης του ναυπηγείου GMD Shipyard and Bayonne Dry Dock & Repair Corp. της Νέας Υόρκης.

Η σημαντική εμπορική δραστηριότητα της περιοχής της Νέας Υόρκης αναδεικνύει τη στρατηγική τοποθεσία του ναυπηγείου με τις δύο επισκευαστικές μονάδες, η μία στο New Jersey και η άλλη στο Brooklyn.

Το ναυπηγείο GMD, υπό νέο ιδιοκτησιακό καθεστώς, δημιουργήσε μια νέα εταιρεία που σκοπό έχει την επαναλειτούργηση και επαναδραστηριοποίηση του Bayonne Dry Dock, στο Military Ocean Terminal του New Jersey. Οι δύο μονάδες του GMD διαθέτουν τρεις μόνιμες δεξαμενές 320x46 μέτρα, δύο προβλήτες μήκους έως 360 μέτρα, γερανούς, ηλεκτρισμό, παροχή γλυκού και θαλάσσιου ύδατος, σύστημα πυρόσβεσης, υποδοχή λυμάτων, παροχή αέρα και ατμού. Επίσης, το ναυπηγείο και τα μηχανουργεία του αναλαμβάνουν όχι μόνον επισκευές ρουτίνας αλλά και έκτακτης ανάγκης. Στο ναυπηγείο της GMD, τα τελευταία δύο χρόνια, έκαναν

δεξαμενισμό 56 πλοία.

Με την αντιπροσώπευση των ναυπηγείων η εταιρεία ΦΡΑΝΜΑΝ δημιουργεί ένα νέο ξεκίνημα, αφού οι μέχρι τώρα δραστηριότητες της καλύπτουν τομείς εξοπλισμού νέων κατασκευών, τροφοδοσίας και εμπορίας ανταλλακτικών.

Άλλωστε, κατά τη διάρκεια της δεκαετούς παρουσίας της στο ναυτιλιακό χώρο, η ΦΡΑΝΜΑΝ ΕΠΕ κατάφερε να συνάψει και να αναπτύξει συνεργασίες με μεγάλους ναυτιλιακούς οίκους όπως αυτή με το group της YANMAR.

Η ναυτιλιακή εταιρεία ΦΡΑΝΜΑΝ σήμερα εκπροσωπεί στην Ελλάδα και την Κύπρο 15 ναυτιλιακούς οίκους του εξωτερικού και η ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών της συνεχίζει να πιστοποιείται μέσω του συστήματος διασφάλισης ποιότητας ISO 9002 των οργανισμών ABS και DNV.

Christou Associates S.A.: Προληπτική Συντήρηση Πλοίων

Με γνώμονα τις νέες υψηλές απαιτήσεις του IMO και της

Intertanko σχετικά με τη διαχείριση έρματος, η Christou Associates S.A. έχει αναπτύξει και διαθέσει στην αγορά ένα πρόγραμμα Προληπτικής Συντήρησης Πλοίων (Maintenance Plan Software), κύρια χαρακτηριστικά του οποίου είναι τόσο η ευκολία χρήσης όσο και η ανταγωνιστική του τιμή.

Αναλυτικότερα πρόκειται για ένα πρόγραμμα το οποίο καθορίζει την εποπτεία των διαδικασιών συντήρησης συστημάτων και μηχανημάτων του πλοίου (αποτελεσματικός έλεγχος). Τα δε πλεονεκτήματα που προσφέρει είναι πολλαπλά και ποικίλα. Επίσης, υπάρχει η δυνατότητα προσαρμογής του στις ανάγκες της εταιρείας που το χρησιμοποιεί και είναι πολύ φιλικό προς το χρήστη. Έτσι δίνεται η δυνατότητα να το λειτουργήσει ακόμη και κάποιος ο οποίος δεν είναι εξοικειωμένος στη χρήση των ηλεκτρονικών υπολογιστών, ενώ η τεχνική υποστήριξη που παρέχεται από την Christou Associates S.A. είναι διαρκής και πολύπλευρη.

Παράλληλα, από το 1996 η εταιρεία παρέχει ανελλιπώς την υπηρεσία της Άμεσης Ανταπόκρισης σε περίπτωση Ατυχήματος (24 hrs Emergency Response Service), εξυπηρετώντας αυτή τη στιγμή περίπου 50 πλοία και με προοπτική να ξεπεράσει τα 100, μέχρι το τέλος του 2001.

Η Christou Associates S.A. ιδρύθηκε το 1982 και από τότε

προσφέρει στην ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία ναυπηγικές και τεχνικές υπηρεσίες υψηλής ποιότητας, ενώ παράλληλα αντιπροσωπεύει τη σημαία του Παναμά και εκδίδει τα trading certificates των πλοίων που είναι εγγεγραμμένα στο εν λόγω νολόγιο.

Αξίζει δε να σημειωθεί, ότι παράλληλα με την Christou Associates S.A. δραστηριοποιείται με επιτυχία στο χώρο της ναυτικής εκπαίδευσης και η εταιρεία Quality Maritime Services (QMS), η οποία μεταξύ άλλων πραγματοποιεί ενημερωτικά και επιμορφωτικά προγράμματα στους τομείς technology, pollution και safety.

Πιο συγκεκριμένα, τα εκπαιδευτικά προγράμματα που θα πραγματοποιήσει η QMS μέσα στις επόμενες εβδομάδες, έχουν ως εξής:

- Advanced Tanker Safety / Cargo Handling (1-6 Οκτωβρίου),
- Pollution Prevention and Response - Regulations & Responsibilities (2 Οκτωβρίου),
- ISM Implementation / Internal Auditor (11-12 Οκτωβρίου),
- 5 Days BRM with the use of bridge simulator (15-19 Οκτωβρίου),
- Damage Stability and residual strength (18-19 Οκτωβρίου),
- STCW 95 Requirements, Responsibility & Controls (26 Οκτωβρίου).



Χορηγία 55 υποτροφιών και χορηγιών

Το Κοινωνικό Έργο Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης ενέκρινε τη χορήγηση 55 υποτροφιών για το ακαδημαϊκό έτος 2001-2002, οι οποίες κατανομούνται ως εξής: Εννέα χορηγίες σε μέλη Εθνικών Ακαδημιών και τακτικούς καθηγητές, εικοσιμία χορηγίες σε καθηγητές όλων των βαθμίδων, ερευνητές και καλλιτέχνες, επτά υποτροφίες σε δασκάλους της ελληνικής γλώσσας, δημοτικής και μέσης Εκπαίδευσης και δεκαοχτώ υποτροφίες σε μεταπτυχιακούς φοιτητές και υποψήφιους δασκάλους. Συνολικά από το 1995 έως σήμερα έχουν δοθεί συνολικά τριακόσιες δεκαεπτά χορηγίες και υποτροφίες, εκ των οποίων 172 ερευνητικές χορηγίες σε ακαδημαϊκούς, καθηγητές πανεπιστημίων και ερευνητές, 39 εκπαιδευτικές υποτροφίες σε δασκάλους της ελληνικής γλώσσας δημοτικής και μέσης εκπαίδευσης του εξωτερικού και 106 σε μεταπτυχιακούς φοιτητές και υποψήφιους διδάκτορες. Πληροφορίες στο τηλ. (00301) 37.13.000, καθημερινά 10.00-16.00.

Καριέρα στα ναυτιλιακά

Η iCon International Training σε συνεργασία με το University of Leicester προσφέρει σε Ελλάδα και Κύπρο το υψηλού επιπέδου μεταπτυχιακό πρόγραμμα MBA specialisation in Maritime Management, ένα πρόγραμμα που είναι σχεδιασμένο για άτομα εργαζόμενα ή άτομα που δεν έχουν τη δυνατότητα να μεταβούν στο εξωτερικό, αλλά παρ' όλα αυτά θέλουν να αποκτήσουν ένα αναγνωρισμένο μεταπτυχιακό. Το University of Leicester, με



ιστορία 80 ετών, κατατάσσεται στα κορυφαία 20 της Μεγάλης Βρετανίας σύμφωνα με έρευνα των Financial Times (FT) (το Σάββατοκύριακο 7 και 8 Απριλίου 2001), με τίτλο «Αξιολόγηση Βρετανικών Πανεπιστημίων 2001» (The FT 100 league table-UK Universities 2001). Τον τελευταίο χρόνο, μάλιστα, σημείωσε σημαντικότερη άνοδο και ανέβηκε κατά 7 θέσεις. Το Management Centre του Πανεπιστημίου είναι μέλος του επίσημου Association of Business Schools, προσφέρει τα προγράμματά του σε πολλές χώρες εκτός Αγγλίας και κατατάσσεται στα top Business Schools της Ευρώπης. Επίσης το MBA specialisation in Maritime είναι αναγνωρισμένο από το Association Of MBAs (AMBA), έναν εγκυρότατο οργανισμό ο οποίος τοποθετεί πολύ υψηλά ποιοτικά κριτήρια στα οποία μόνον ελάχιστα ευρωπαϊκά πανεπιστήμια μπορούν να ανταποκριθούν. Το Leicester MBA specialisation in Maritime Management ειδικεύει στον τομέα της διοίκησης ναυτιλιακών θεμάτων με ενότητες τόσο στο management όσο και στη ναυτιλία. Ενδεικτικά τα μαθήματα που εμβαθύνουν στο ναυτιλιακό τομέα είναι: Shipping Finance, Shipping Economics, Marketing for Maritime and Port Operations, Dry Cargo Chartering, Tanker Chartering, Marine Insurance. Το πρόγραμμα προσφέρει ολοκληρωμένη κατάρτιση σε όλα τα θέματα διοίκησης και διαχείρισης επιχειρήσεων του ναυτιλιακού τομέα. Σήμερα που το θέμα της χρηματοοικονομικής διαχείρισης (Finance) των τεράστιων επενδύσεων στη ναυτιλία

γίνεται πολύ πιο σημαντικό και από τη λειτουργική διεύθυνση (Operations), το Maritime MBA του Leicester έχει προσαρμοστεί κατάλληλα και ασχολείται ιδιαίτερα

με το ζωτικό θέμα της χρηματοοικονομικής διαχείρισης και της λήψης των σχετικών αποφάσεων. Αποκτάται έτσι μια εποπτική εικόνα της επιχείρησης και του περιβάλλοντος στο οποίο δρα, με στόχο την κατανόηση των αλληλεξαρτήσεων και της συνέργειας των λειτουργικών τμημάτων της. Η iCon International Training έχει στόχο την εκπαίδευση και ανάπτυξη στελεχών σε πανεπιστημιακό και επαγγελματικό επίπεδο. Είναι αποκλειστική

αντιπρόσωπος κορυφαίων βρετανικών πανεπιστημίων όπως τα University of Leicester και University of Surrey. Προσφέρει τα προγράμματα τους στην Ελλάδα και στην Κύπρο σε μορφή ευέλικτης μάθησης με το «σύστημα ολοκληρωμένης υποστήριξης». Το εκπαιδευτικό της κέντρο, το Academic Business Centre, βρίσκεται στην οδό Δημητράκοπούλου 49Α (στάση μετρό Συγγρού-Φιξ).

Για περισσότερες πληροφορίες απευθυνθείτε στην iCon International Training, τηλ. 01-92.48.534, 92.48.065 & Fax 01-92.48.695, <http://www.icon.gr>, e-mail: icon@icon.gr, icon@compulink.gr

SERVING THE
GREEK MARKET WITH

STRENGTH
AND STABILITY

NORTH OF ENGLAND



Greece
Akti Miaouli & Iasonos Street 2 Gr 185 37 Piraeus Greece
Telephone: +3010 4283038 Facsimile: +3010 4280920
E-mail: Piraeus@nepia.com

Newcastle
The Quayside Newcastle upon Tyne NE1 3DU UK
Telephone: +44 191 2325221 Telex: 53634 / 537316
Facsimile: +44 191 2610540 E-mail: general@nepia.com
Internet: www.nepia.com

Hong Kong
2701 Golden Centre 188 Des Voeux Road Central Hong Kong
Telephone: +852 25446813 Facsimile: +852 25424424
E-mail: HongKongOffice@nepia.com

Λιμένες 2001

Η Reliable Communication ανέλαβε την επικοινωνία και τις δημόσιες σχέσεις της διεθνούς έκθεσης «Λιμένες 2001», για την κατασκευή, την ανάπτυξη και διαχείριση λιμένων και τουριστικών λιμένων, που πραγμα-



Τα «Ναυτικά Χρονικά» στη ΔΕΘ

Τα «Ναυτικά Χρονικά» εκπροσωπώντας πάντα με συνέπεια το χώρο της ναυτιλίας, έδωσαν για μία ακόμη χρονιά το παρών στη Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης.

Το πολυπληθές κοινό της έκθεσης ενδιαφέρθηκε και ενημερώθηκε για το περιοδικό και την ύλη του, καθώς και για την ελληνική ναυτιλία γενικότερα.

Κρίνεται σκόπιμο να αναφέρουμε ότι τη φετινή χρονιά δεν συμμετείχαν στη ΔΕΘ οι επίσημες ενώσεις της ποντοπόρου ναυτιλίας και της ακτοπλοΐας, παρά το γεγονός ότι ο πρωθυπουργός, στην πανηγυρική του ομιλία, αναφέρθηκε εκτενώς στην αποστολή και το έργο της μεγαλύτερης ναυτιλίας στον κόσμο.

Ο μεγάλος Έλληνας ευεργέτης

«Το άγαλμα του Ωνάση, που η γενναιοδωρία των Νυδριωτών έστησε, έτσι όπως αγναντεύει το πέλαγος, θα θυμίζει στους περαστικούς όχι μόνο τον Ωνάση

αλλά και τον αγνό ελληνικό λαό που ξέρε να τιμά τα τέκνα του με τρόπο ελληνικό, με το στήσιμο ενός χάλκινου ανδριάντα που θα θυμίζει ότι και η σύγχρονη Ελλάδα έχει τους δικούς της Οδυσσείες που πολλά έπαθαν πριν γείρουν στο ελληνικό χώμα για να ξεποστάσουν από τα πάθη



της ζωής».

Τα παραπάνω τόνισε μεταξύ άλλων ο πρόεδρος του Ιδρύματος Ωνάση, Στέλιος Παπαδημητρίου κατά τη διάρκεια της ομιλίας του με αφορμή τα αποκαλυπτήρια του χάλκινου ανδριάντα του μεγάλου Έλληνα ευεργέτη.

Τα αποκαλυπτήρια του ανδριάντα, τον οποίο φιλοτέχνησε ο γλύπτης Ευθύμιος Καλεβράς, πραγματοποιήθηκαν πριν από λίγες ημέρες στην Ακτή Αριστοτέλη Ωνάση στο Νυδρί Λευκάδας.

Η πρωτοβουλία δημιουργίας του μνημείου ανήκει στον Όμιλο Φίλων Αριστοτέλη Ωνάση σε συνεργασία με το δήμο Ελλομένου και τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Λευκάδας.

Το επόμενο πρωί, ο κ. Παπαδημητρίου εγκαινίασε τη βιβλιοθήκη του Σχολικού Συγκροτήματος Νυδρίου «Αλέξανδρος & Χριστίνα Ωνάση», με αφορμή την πρωτοβουλία του Ιδρύματος να χρηματοδοτήσει την κατασκευή της, καθώς και να πραγματοποιήσει δωρεά βιβλίων.

Δωρεά
Ιδρύματος Ωνάση

Το Ίδρυμα Ωνάση (θυγατρικό ΗΠΑ), πάντα συνεπές προς τις ανθρωπιστικές αρχές του, χορήγησε το ποσό των 500.000 δολ. ΗΠΑ στα ταμεία αρωγής και βοήθειας προς τις χήρες και τα ορφανά των εκατοντάδων πυροσβεστών και αστυνομικών της Νέας Υόρκης που έχασαν τη ζωή τους στη μάχη για τη διάσωση των θυμάτων της τρομοκρατικής επιδρομής κατά του αμάχου πληθυσμού την 11η Σεπτεμβρίου 2001.

τοποιήθηκε στο Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας στις 27-29 Σεπτεμβρίου και οργανώθηκε από τη Euro Partners Ltd.

Η «Λιμένες 2001» είχε τεθεί υπό την αιγίδα του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Λιμένων. Χορηγός διεθνούς επικοινωνίας ήταν η International Herald Tribune-Kathimerini, ενώ χορηγοί εσωτερικής επικοινωνίας ήταν τα περιοδικά «Ναυτικά Χρονικά», Forum και η εφημερίδα «Καθημερινή». Η έκθεση φιλοξένησε πάνω από 50 εκθέτες ενώ παράλληλα πραγματοποιήθηκε το διεθνές συνέδριο EuroMare 2001 με θεματολογία όπως: «Ιδιωτικοποίηση Λιμένων - μια σύγχρονη πρόκληση, «Οι ακτές της Αττικής με την προοπτική του 2004» κ.ά. Επίσης, στον εκθεσιακό χώρο του Σταδίου λειτούργησε έκθεση φωτογραφίας με θέμα την πόλη του Λαυρίου.

Αποκαλυπτήρια της προτομής του Ιω. Χατζηπατέρα

Πραγματοποιήθηκαν, πριν από λίγες μέρες, από το δήμαρχο Αθηναίων Δημ. Αβραμόπουλο, τα αποκαλυπτήρια της προτομής του Ιωάννη Χατζηπατέρα, στη συμβολή των οδών Χατζηγιάννη Μέξη και Σισίνη.

Κατά τη διάρκεια της τελετής ο δήμαρχος Αθηναίων απύθυνε χαιρετισμό, στον οποίο ανέφερε μεταξύ άλλων τα εξής:

«Με ιδιαίτερη συγκίνηση αλλά και χαρά βρισκόμαστε σήμερα εδώ για να τιμήσουμε μια μεγάλη προσωπικότητα του Ελληνισμού, τον Ιωάννη Διαμαντή Χατζηπατέρα. Ο ίδιος εκλεκτός και

διακεκριμένο μέλος της μεγάλης οικογένειας των Ελλήνων εφοπλιστών, στους οποίους τόσα πολλά τους χρωστάει ο τόπος και ολόκληρος ο Ελληνισμός από την επανάσταση του '21 μέχρι σήμερα αλλά και πριν, ο Ιωάννης Χατζηπατέρας κατέλαβε εξέχουσα θέση στην κοινωνία της Μεγάλης Βρετανίας, δίχως να χάσει ούτε στιγμή την επαφή του με τη γενέτειρα, την επαφή του με την Ελλάδα».

«Ο Ιωάννης Χατζηπατέρας ήταν ο ιδρυτής και πρόεδρος επί 23 ολόκληρα χρόνια της ελληνικής εταιρείας Λονδίνου, αλλά και πρωτόπορος εφοπλιστής που πέτυχε στο Baltic Exchange, το μεγαλύτερο κέντρο ναυλώσεων εμπορικών πλοίων στον κόσμο, το απόρρητο μέχρι τότε φρούριο της βρετανικής θαλασσοκρατίας».

Το εκκλησάκι του Αϊ-Νικόλα

Έκκληση προς τις εφοπλιστικές και ναυτεργατικές οργανώσεις απύθυνε ο βουλευτής

Πειραιά και Νήσων του ΠΑΣΟΚ Μανόλης Μπετενιώτης, ζητώντας τη συμβολή τους στην ανοικοδόμηση της ελληνικής εκκλησίας του Αϊ-Νικόλα που βρισκόταν κοντά στους καταρρεύσαντες δίδυμους ουρανοξύστες της Νέας Υόρκης. Αξίζει να σημειωθεί ότι πάνω στην εκκλησία έπεσε η μηχανή του ενός αεροπλάνου-βόμβα!

Η έκκληση βρήκε ήδη άμεση ανταπόκριση από την Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία, η οποία εκφράζοντας το καθολικό αίσθημα των Ελλήνων ναυτεργατών θα φροντίσει με κάθε μέσο να ξαναστηθεί η εκκλησία στη θέση της την 11η Σεπτεμβρίου 2001. Επίσης, το τηλεοπτικό κανάλι TEMPO για τον ίδιο σκοπό συγκέντρωσε σε μία ημέρα το ποσόν (περίπου) των 85.000.000 δρχ.



D Destel

Marine & Industrial Supplies Imports - Exports - Representations

GENERAL SHIP SUPPLIERS

YOUR PARTNER TO SUPPLY YOUR VESSEL

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

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

Exclusive Representatives:
SUPERGLUE CORP. - PACER TECHNOLOGY

D Destel

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

ΕΦΕΤΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΝΑΥΤΙΚΟ ΤΜΗΜΑ

Αρ. απόφασης 1300/2000

Πρόεδρος: ο κ. Ιωάν. Κωστόπουλος

Εισηγητής: ο κ. Βασίλ. Λυκούδης

Δικηγόροι: οι κ. Γεώργιος Τζαγάκης, Γεώργιος Λάτσης, Πάνος Μαυρογιάννης

Εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές κατά τη Σύμβαση της Ρώμης της 19-6-80 (ν. 1792/88) και το άρθρο 25 Α.Κ. Μετασυμβατική συμφωνία για την εφαρμογή του ελληνικού δικαίου, ως εκ της επικλήσεως των διατάξεων του από τους διαδίκους. Εφαρμοστέο δίκαιο επί δικαιοπραξίας κατά το άρθρο 26 Α.Κ. Εφαρμοστέο δίκαιο επί εξωσυμβατικής ενοχής.



Κατά τα άρθρα 3 παρ. 1, 4 και 5 της από 19-6-1980 Σύμβασης της Ρώμης, για το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές που κυρώθηκε με τον ν. 1792/1988, η σύμβαση διέπεται από το δίκαιο που επέλεξαν τα συμβαλλόμενα μέρη. Στην περίπτωση που το δίκαιο αυτό δεν έχει επιλεγεί, η σύμβαση διέπεται από το δίκαιο της χώρας με την οποία συνδέεται στενότερα. Η ρύθμιση αυτή είναι ταυτοσημή με εκείνη του άρθρου 25 Α.Κ., σύμφωνα με το οποίο αν τα μέρη δεν υποβλήθηκαν σε ορισμένο δίκαιο, εφαρμόζεται εκείνο που αρμόζει στη σύμβαση από το σύνολο των ειδικών συνθηκών. Στην προκειμένη περίπτωση, όσον αφορά το δίκαιο που δίδει τις σχέσεις της ενάγουσας κατά της τρίτης εναγομένης, με την οποία κατά τα εκτιθέμενα στην αγωγή καταρτίσθηκε η σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς, και η οποία έχει στοιχεία αλληλοδοπότητας, εφαρμοστέο είναι το ελληνικό ουσιαστικό δίκαιο. Τούτο δε διότι από το σύνολο των περιστάσεων συνάγεται ότι η σύμβαση συνδέεται στενότερα με την Ελλάδα, δεδομένου ότι τόσο η ενάγουσα παραγγελιοδόχος μεταφοράς, όσο και η παραλήπτρια του φορτίου είναι ελληνικές εταιρείες, ενώ στην Ελλάδα βρίσκεται ο τόπος εκφόρτωσης και της εκπλήρωσης της παροχής.

Να σημειωθεί ότι στην προκειμένη περίπτωση δεν ταυτίζεται η χώρα της κύριας εγκατάστασης του μεταφορέα (Ιταλία) με τον τόπο φόρτωσης (Κροατία), έτσι ώστε να εφαρμοστεί το τεκμήριο του άρθρου 4 παρ. 4 της Δ.Σ. (βλ. ΕΝΔ 21.574). Αλλωστε, ως προς τα αναφερόμενα στην έφεση ζητήματα, που έχουν σχέση με την ενάγουσα και την τρίτη εναγομένη, τα οποία θα αναφερθούν στη συνέχεια, και οι δύο διάδικοι επικαλούνται τις διατάξεις του ελληνικού δικαίου προς θεμελίωση των ισχυρισμών τους και συνεπώς, σε κάθε περίπτωση συνάγεται, ως προς τα ζητήματα αυτά, μετασυμβατική συμ-

φωνία για την εφαρμογή του δικαίου αυτού (ΕΠ 10/1996, ΕΠ 166/1997 Νομολογία Ναυτ. Τμήματος Εφ. Πειρ. 1996/97 σελ. 255 και 296. ΕΠ 506/88 ΕΝΔ 17.408). Ειδικά ως προς τη θεμελιούμενη στην αδικοπραξία βάση της αγωγής, αυτή ρυθμίζεται κατά το άρθρο 26 Α.Κ. από το δίκαιο του κράτους όπου αυτή διαπράχθηκε, κατά την κύρια σημασία της, δηλαδή, κατά τα εκτιθέμενα στην αγωγή, της Ελλάδος, σε λιμάνι της οποίας (Πειραιάς) συντελέσθηκαν τα περιστατικά που συνιστούν, κατά την αγωγή, την αδικοπραξία (ΕΠ 980/1995 Νομ. Ναυτ. Τμήματος Εφ. Πειρ. 1994-95, βλ. και ΕΠ 620/1997 Νομ. Ναυτ. Τμήματος Εφ. Πειρ. 1996-1997 σελ. 21).

Επίσης κατά το μέρος που η αγωγή στρέφεται κατά της δεύτερης εναγομένης και επιχειρείται η θεμελίωση της συμβατικής και αδικοπρακτικής ευθύνης της στον εφοπλισμό του πιο πάνω πλοίου, εφαρμοστέο είναι το ελληνικό δίκαιο για τους ίδιους λόγους που αναφέρθηκαν πιο πάνω ως προς τις σχέσεις της ενάγουσας με την γ' εναγομένη. Εξάλλου με τις πιο πάνω διατάξεις της Δ.Σ. Ρώμης, ρυθμίζεται το εφαρμοστέο δίκαιο επί διεθνών συναλλαγών, όταν πρόκειται για ενοχή από σύμβαση και όχι και για εξωσυμβατική ενοχή, όπως είναι η ευθύνη του κυρίου του πλοίου για απαιτήσεις τρίτων που απορρέουν από τον εφοπλισμό του (πρβλ. ΑΠ 669/89 ΝοΒ 38.993, ΑΠ 581/1996 ΕΛΔνη 39.573). Στο πλαίσιο του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου πρόκειται για ενοχή το στήριγμα της οποίας αναζητείται ευθέως στο νόμο και αυτό διότι από το συνδυασμό των περιεχόντων διατάξεις ιδιωτικού διεθνούς δικαίου ορισμών του Α.Κ., προκύπτει ότι επί εξωσυμβατικών ενοχών εφαρμόζεται το δίκαιο που αρμόζει από το σύνολο των ειδικών συνθηκών και εξευρίσκεται με τη στάθμιση των στοιχείων που θεμελιώνουν την ενοχική σχέση και την εκτίμηση των περιστάσεων και συνθηκών (ΑΠ 581/1996 ό.π. ΕΠ 990/1993 ΕΝΔ 22.165, ΕΠ 825/1990 ΕΝΔ 19.128, ΕΠ 22/1990 ΕΝΔ 18.149, ΕΠ 1193/1995 και 1105/95 αδημ. ΕΑ (πληρωψ) 1790/1977 ΕΕμπΔ ΚΗ 455, βλ. και Τούση, Γεν. Αρχαί παρ. 16, εκ. Β', Κρητικός σε Α.Κ. Γεωργιάδη Σταθόπουλου τ. II, άρθρο 479 VIII σελ. 665). Στην προκειμένη υπόθεση και ως προς το εξεταζόμενο ζήτημα, το δίκαιο που αρμόζει, από το σύνολο των περιστάσεων, είναι το ρωσικό δίκαιο, αφού το ένδικο πλοίο φέρει ρωσική σημαία και ανήκει κατά κυριότητα σε ρωσική εταιρεία, όπως άλλωστε κρίθηκε και με την εκκαλούμενη απόφαση, η οποία δεν προσβάλλεται ως προς την παραδοχή της αυτής.

οργανισμός λιμένος πειραιώς α.ε.



**Ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς α.ε.
μπαίνει δυναμικά στο διεθνή ανταγωνισμό**

**Ο Πειραιάς, κατέχει την πρώτη θέση μεταξύ των λιμανιών
της Ανατολικής Μεσογείου στον εμπορικό τομέα
και την τρίτη στην επιβατική κίνηση παγκόσμια**

**Η γεωγραφική του θέση, τα ανταγωνιστικά τιμολόγια,
η υπερσύγχρονη υλικοτεχνική υποδομή
καθώς και το άρτια εξειδικευμένο προσωπικό
καθιστούν το λιμάνι του Πειραιά**

**ένα απο τα σπουδαιότερα διαμετακομιστικά κέντρα
του διεθνούς εμπορίου στην περιοχή**



**Ο.Λ.Π. α.ε.
Ακτή Μιαουλη 10
18538 Πειραιας
www.olp.gr
e-mail: olpdsx@otenet.gr**

Σημαντική αύξηση του εμπορικού στόλου

Νέα εντυπωσιακή αύξηση του εμπορικού μας στόλου σημειώθηκε τους Ιούλιο και Αύγουστο με βάση επίσημα στοιχεία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Όπως προκύπτει, κατά τον περασμένο Ιούλιο ύψωσαν την ελληνική σημαία 21 πλοία και την υπέστειλαν μόλις 5.

Τα πλοία που ενεγράφησαν στο ελληνικό νηολόγιο ήταν συνολικής χωρητικότητας 462.990 κόρων, ενώ αυτά που διεγράφησαν 300.388 κόρων.

Εκτός από την αύξηση σε αριθμό πλοίων, η δύναμη του ελληνικού στόλου αυξήθηκε τον Ιούλιο και κατά 162.602 κόρους. Από τα πλοία που ύψωσαν την ελληνική σημαία ξεχωρίζουν το «Αίοδος Εξπρές 2» της ΝΕΛ, το «Σούπερφαστ VIII», το δεξαμενόπλοιο «Κως» και το φορτηγό «Ευανθία». Όλα είναι ναυπήγησης 2001.

Τον Αύγουστο ενεγράφησαν στο νηολόγιο 11 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 378.152 κόρων και διεγράφησαν 7, χωρητικότητας 142.785 κόρων.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΦΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΚΟΧ ΜΗΝΟΣ ΙΟΥΛΙΟΥ 2001

ΕΓΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ				ΑΡΘΡΟΥ 13			
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.
Ε/Γ-Ο/Γ	ΩΚΕΑΝΟΣ	Ν. Π. 10893	2000	Δ/Ε	ΚΩΣ	Ν. Π. 10894	2001
Ε/Γ-Ο/Γ	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π.	Ν.Π. 10730	2001	Φ/Γ-Χύδην	ΔΩΡΙΚ ΠΡΑΪΝΤ	Ν. Λονδ. 3382	2001
Τ/Ρ	ΠΕΡΣΕΥΣ	Ν. Π. 7723	2001	Δ/Ε	ΝΑΡΟΒΑ	Ν.Π. 10895	1992
Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΙΟΛΟΣ ΕΞΠΡΕΣ II	Ν. Μυτλ. 38	2001	Ε/Γ-Ο/Γ	ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ VIII	Ν. Π. 10896	2001
Τ/Ρ	ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ Α.	Ν.Π. 10897	1977	Φ/Γ-Χύδην	ΕΥΑΝΘΙΑ	Ν. Π. 10903	2001
Τ/Ρ	ΡΑΜΑ	Ν.Π. 10898	1968	Φ/Γ-Χύδην	ΜΠΑΛΚ ΕΛΛΑΣ	Ν. Π. 10908	1995
Θ/Γ	ΓΚΡΙΣΚΑ	Ν.Π. 7737	1999	Ε/Γ-Ο/Γ	ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α.	Ν. Π. 10911	1962
Φ/Γ-Ο/Γ	ΜΥΚΟΝΟΣ	Ν. Π. 10899	1971				
Τ/Ρ	ΛΑΟΥΡΑ Ζ.	Ν. Π. 10900	1989				
Δ/Ε	ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ	Ν. Π. 10901	1994				
Δ/Ε	ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	Ν. Π. 10902	1994				
Ε/Γ	ΚΙΟΥΙ V	Ν. Π. 10904	2001				
Φ/Γ-Ο/Γ	ΜΑΡΙΝΟ	Ν. Π. 10909	1997				
Φ/Γ	ΜΙΧΑΗΛ Σ.	Ν. Π. 10910	1974				
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 14 - ΚΟΧ: 45.039				ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 7 - ΚΟΧ: 417.951			
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 10 ΕΤΗ				ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 8 ΕΤΗ			

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ					ΑΡΘΡΟΥ 13				
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ
Δ/Ε	ΒΑΣΙΛΙΚΗ	Ν. Π. 8483	1964	Π. Α. (ΠΑΝΑΜΑΣ)	Δ/Ε	ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ	Ν.Π. 7822	1976	Π. Α. (ΣΑΜΟΑ)
Δ/Ε	ΕΛΕΝΗ Β	Ν. Π. 10477	1964	ΔΙΑΛΥΣΗ	Δ/Ε	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΟΡΦΕΟΥΜ	Ν.Π. 10412	1975	Π. Α. (ΠΟΥΡΚΑ)
					Φ/Γ	ΤΟΜ ΜΠΡΟΥΚΛΙΝ	Ν.Π. 10131	1986	Π. Α. (ΜΑΛΤΑ)
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 2 - ΚΟΧ: 3.153					ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 3 - ΚΟΧ: 297.235				
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 37 ΕΤΗ					ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 22 ΕΤΗ				

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Τα πιο πάνω στοιχεία δίδονται σύμφωνα με τις μέχρι 31.7.2001 αναφορές των Λιμενικών Αρχών που τηρούν νηολόγια.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΦΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΚΟΧ ΜΗΝΟΣ ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 2001 ΕΓΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ				ΑΡΘΡΟΥ 13			
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.
Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ	N. ΜΟΥΛ. 39	2001	Δ/Ε	ΑΣΤΡΟ ΣΙΓΚΝΟΥΣ	N.Π. 10914	2001
Τ/Ρ-Α/Ψ	ΑΛΛΑΧΟΥ	N.Π. 10913	1965	Δ/Ε-ΥΓΡΑΕΡ.	ΕΤΖΙΑΝ ΓΚΑΣ	N.Π. 10915	1978
Δ/Ε	ΕΒΡΟΣ	N. Π. 10912	1993	Φ/Γ-Χύδην	ΙΟΝΙΑΝ ΗΓΚΛ	N.Π. 10916	2001
Φ/Γ-Ο/Γ	ΕΤΖΙΑΝ ΣΤΑΡ	N.Π. 10921	1977	Φ/Γ-Χύδην	ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	N.Π. 10919	2001
				Φ/Γ-Χύδην	ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	N.Π. 10920	1989
				Φ/Γ-Χύδην	ΜΑΧΗΤΗΣ	N.Π. 10922	2001
				Φ/Γ-Χύδην	ΑΜΑΖΩΝ	N. Χίου 397	2001
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 4 - ΚΟΧ: 22.561 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 17 ΕΤΗ				ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 7 - ΚΟΧ: 355.591 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 5 ΕΤΗ			

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ					ΑΡΘΡΟΥ 13				
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ
Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΦΡΩΔΗΤΗ	N.Π. 2588	1965	Π. Α. (ΝΙΒΕΡΙΑ)	Δ/Ε-ΧΗΜ.	ΣΑΝ ΜΑΤΕΟ	N.Π. 10039	1987	Π. Α. (MARSHALL IS)
Δ/Ε	ΕΙΡΗΝΗ	N.Π. 9996	1970	Π. Α. (BRITISH VIRGIN IS)	Δ/Ε	ΑΣΤΡΟ ΜΑΡΙΑ	N.Π. 10604	1998	Π. Α. (ΝΙΒΕΡΙΑ)
Φ/Γ-ΤΣΙΜ.	ΠΡΟΣΕΛΩΝ	N.Π. 9460	1963	Π. Α. (ΝΙΒΕΡΙΑ)	Δ/Ε	ΑΣΤΡΟ ΣΑΤΟΥΡΝ	N.Π. 10634	1999	Π. Α. (ΝΙΒΕΡΙΑ)
					Φ/Γ	ΚΑΘΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	N.Π. 9290	1981	Π. Α. (ΝΙΒΕΡΙΑ)
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 3 - ΚΟΧ: 5.573 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 35 ΕΤΗ					ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 4 - ΚΟΧ: 137.212 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 10 ΕΤΗ				

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΕΣ CHANGES OF NAMES

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET	
SVUX 5/6/01	ΑΠΛ ΣΠΕΗΝ APL SPAIN	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10380	MEK (1) 38.570 BHP	1995	37.518	20.444	Μετονομάστηκε σε «MEK KOREA» Renamed to «MSC KOREA»
SZPI 5/6/01	ΜΕΚ ΠΑΣΦΙΚ MSC PACIFIC	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10514	MEK (1) 32.900 BHP	1987	42.304	14.921	Μετονομάστηκε σε «ΑΠΛ ΚΟΣΤΑ ΡΙΚΑ» Renamed to «APL COSTA RICA»
SW 7493 5/6/01	ΘΑΣΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ II THASSIAN DOLPHIN II	Ε/Γ-Υ/Γ PASSENGER HYDROFOIL	ΘΕΣ/ΝΙΚΗ THESSALONIKI	204	MEK (2) 2x100=2.000 BHP	1966	142	93	Μετονομάστηκε σε «ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Φ» Renamed to «ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ F»
SV 3813 6/6/01	ΙΑΣΩΝ IASON	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10863	MEK (1) 760 BHP	1957	728	245	Μετονομάστηκε σε «TANE» Renamed to «TANE»
SW 7908 13/6/01	ΘΑΣΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ THASSIAN DOLPHIN	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9880	MEK (2) 2x100=2.000 BHP	1980	142	93	Μετονομάστηκε σε «ΜΑΡΙΑ Φ» Renamed to «MARIA F»
SV 3627 14/6/01	ΠΑΝΑΓΙΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ PANAGIA DESPINA	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9186	MEK (1) 1.500 BHP	1969	923	509	Μετονομάστηκε σε «ΑΙΓΕΑΣ» Renamed to «AIGEA»
SX 9430 18/6/01	ΝΤΟΜΝΑ ΜΑΡΙΑ DOMNA MARIA	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10890	MEK (1) 1.400 HP	1965	1.249	771	Μετονομάστηκε σε «ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ» Renamed to «MAGDALINI»
SV 3982 18/6/01	ΚΑΣΤΡΟΛ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ CASTROL PIRAEUS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	5385	MEK (1) 193 BHP	1946	221	154	Μετονομάστηκε σε «ΠΑΝΑΓΙΑ ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ» Renamed to «PANAGIA HRISOVALANTOU»
SX 9487 21/6/01	ΝΑΥΠΗΓΗΜΑ NO 228 ΝΑΥΡΗΓΙΜΑ NO 228	Τ/Ρ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9631	MEK (2) 2.200 BHP	2000	246	73	Μετονομάστηκε σε «ΡΑΨΟΝΤΙ» Renamed to «RHAPSODY»
SWXF 20/6/01	ΕΞΠΡΕΣ ΑΡΤΕΜΙΣ EXPRESS ARTEMIS	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9913	MEK (2) 2x7500=15.000 BHP	1972	5.122	2.610	Μετονομάστηκε σε «ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΚΑΤΟΝΤΑΡΙΛΙΑΝΗ» Renamed to «PANAGIA EKATONTARILIANI»
SX4757 6/7/01	ΤΕΛΩΣ II CHANCE II	Ε/Γ PASSENGER SHIP	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10405	MEK (2) 2x1330=2.660 BHP	1991	139	79	Μετονομάστηκε σε «ΕΛΙΑΣ» Renamed to «ELIAS»
SV 4060 12/7/01	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ GEORGIOS K	Ε/Γ-Ο/Γ ονοκτού τύπου PASSENGER FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	5683	MEK (3) 2x6600=1.320 BHP 4x495 BHP	1997	960	182	Μετονομάστηκε σε «ΚΑΜΠΕΡΟΣ Ι» Renamed to «KAMPEROS I»
SV 9279 25/7/01	ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ TAXIARCHIS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	8678	MEK (1) 745 BHP	1962	776	427	Μετονομάστηκε σε «ΠΑΥΛΙΝΑ» Renamed to «PAVLINA»
SX 7083 26/7/01	ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΚΙΑΘΟΥ PANAGIA SKIATHOU	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10532	MEK (2) 2x1958=3.916 BHP	1998	1.089	769	Μετονομάστηκε σε «ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΑΙΓΙΝΑΣ» Renamed to «AG. NEKTARIOS AEGINAS»

ΟΡΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ
DEFINITE MEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS	ΚΟΧ	ΚΙΟΧ
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SZSJ 1/6/01	ΑΝΑΓΚΕΛ ΑΦΟΒΟΣ ANANGEL AFOVOS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10849	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	39.941 39.941	25.953 25.953
SVEA 8/6/01	ΕΙΡΗΝΗ IRENE	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10836	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	23.991 23.991	13.042 13.042
SURA 8/6/01	ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ AGIOS NIKOLAS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10857	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	34.842 34.850	19.805 19.807
SW 3518 12/6/01	ΓΙΑΝΝΗΣ ΑΙΒΑΖΟΓΛΟΥ GIANNIS AIVAZOGLU	P/K TUG	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	4439	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	119 119	36 43
SZHK 12/6/01	ΧΡΥΣΗ CHRYSSI	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10831	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	15.005 15.000	7.739 10.427
SX 8327 12/6/01	ΔΙΟΓΕΝΗΣ Β DIOGENIS V	E/T-T/P PASSENGER YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10733	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	395 387	118 192
SX 7065 12/6/01	ΚΙΝΓΚ ΣΑΡΟΝ KING SARON	E/T-KATAMAPAN PASSENGER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10630	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	499 499	183 149
SX 8319 12/6/01	ΧΡΗΣΤΟΣ VIII CHRISTOS VIII	P/K TUG	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10807	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	141 164	62 49
SVIV 12/6/01	ΑΜΑΛΙΑ AMALIA	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10810	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	1.773 1.773	1.190 1.190
SVAR 12/6/01	ΕΠΙΣΚΟΠΗ EPISKOPI	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10819	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	17.737 17.777	12.314 12.394
SZRE 12/6/01	ΣΦΑΚΙΑ SFAKIA	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10845	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	62.945 62.526	45.743 45.105
SX 8638 12/6/01	ΤΖΟΑΝΝΑ ΙΙΙ TZOANNA III	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10846	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	499 499	304 332
SX 9095 12/6/01	ΗΒ 1 HB 1	E/T-T/P PASSENGER YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10859	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	289 398	87 313
SWFN 13/6/01	ΜΠΑΛΚΤΖΕΝΟΒΑ BULKGENOVA	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10824	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	73.116 73.116	47.609 47.609
SWFU 14/6/01	ΜΙΛΟ MILO	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10825	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	17.065 17.065	10.334 10.334
SX 9477 18/6/01	ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΣΤΑΡ KATERINA STAR	E/T-O/T PASSENGER FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10681	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	313 313	83 83
SX 9478 20/6/01	ΑΙΝΟΣ ENOS	E/T-O/T PASSENGER FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10722	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	248 315	110 122
SX 9487 20/6/01	ΝΑΥΠΗΓΗΜΑ No 228 NAFPIGIMA No 228	T/P YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9631	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	246 246	73 73
SWLB 26/6/01	ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΛ OCEAN EAGLE	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10866	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	39.973 39.973	25.838 25.838
SX 8225 27/6/01	ΣΗ ΣΤΑΡ SEA STAR	E/T-O/T PASSENGER YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10728	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	271 425	126 265
SX 9078 28/6/01	ΕΛΠΙΔΑ Ι ELPIDA I	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10860	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	1.125 864	550 579
SXIV 28/6/01	ΚΡΟΥΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡ CRUDE TRAVELLER	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10844	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	77.931 77.931	43.735 47.666
SX 7860 20/6/01	ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ARISTIDIS	E/T-O/T PASSENGER FERRY BOAT	ΘΕΣ/ΝΙΚΗ THESSALONIKI	229	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	275 249	88 93
SWST 16/7/01	ΜΥΚΟΝΟΣ MYKONOS	Φ/Γ-O/T CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10899	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	1.518 1.518	543 543
SXEE 17/7/01	ΘΗΡΑ THERA	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10876	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	78.845 78.845	47.271 47.271
SVXD 25/7/01	ΑΙΓΙΑΛΗ AEGIALI	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10881	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	141.181 141.181	71.872 71.872
SX 7764 25/7/01	ΚΑΡΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ CAPETAN NICOLAS	E/T-T/P PASSENGER YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	7247	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	82 129	33 48
SX 8214 31/7/01	ΓΟΛΔΦΙΝΓΚΕΡ GOLDFINGER	T/P-A/Ψ YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10710	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	119 127	74 79
SX 9439 10/7/01	ΑΠΡΙΑ APPIA	Δ/Ε-ΥΔΡΟΦΟΡΟ TANKER-ΥΔΡΟΦ.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10886	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	1.296 996	740 695

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	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SWUD 5/6/01	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ MAKEDONIA	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9904	ΜΕΚ (1) 1.750 BHP	1963	1.709	1.191	USD 210.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SXGI 6/6/01	ΕΓΝΑΤΙΑ EGNATIA	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	1760	ΜΕΚ (2) 6.300 BHP	1960	5.725	2.353	USD 363.379,43	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SWPN 7/6/01	ΚΥΜΑ KIMA	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	6811	ΜΕΚ (1) 11.500 BHP	1978	21.378	12.879	USD 2.300.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SXOA 14/6/01	ΕΤΖΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ AEGEAN SPIRIT	Ε/Γ PASSENGER SHIP	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10711	ΜΕΚ (2) 2x 5.920 KW	1950	16.741	6.859	-	Αλλαγή σημαίας Change of flag
SWAL 15/6/01	ΜΑΡΙΑΝΑ MARIANA	ΜΕΤΑΛΛ/ΡΟ Φ/Γ ΧΥΔΗΝΟΦΟΡΙΟΥ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9065	ΜΕΚ (1) 11.200 BHP	1977	15.976	8.865	USD 1.370.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
JHBK 18/6/01	ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ MARIA ANGELIKOUSI	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	7059	ΜΕΚ (1) 6.000 BHP	1978	10.274	6.338	USD 825.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SW 7208 19/6/01	ΔΗΜΗΤΡΑ Κ DIMITRA K	Ε/Γ-Τ/Ρ PASSENGER YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9776	ΜΕΚ (2) 2x190=380 BHP	1966	272	87	-	Διάλυση Dissolution
SVCQ 21/6/01	ΓΟΥΣΤΜΕΝΤ ΙΙ WESTMENT II	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9329	ΜΕΚ (1) 12.000 BHP	1978	16.471	6.895	-	Αλλαγή σημαίας Change of flag
SYRS 25/6/01	ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ ANDROMEDA	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	8748	ΜΕΚ (1) 12.800 PS	1983	38.627	18.226	USD 14.250.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SV 2708 1/6/01	ΣΠΥΡΟΣ SPIROS	Φ/Γ-Ο/Γ CARGO FERRY BOAT	ΚΕΡΚΥΡΑ KERKYRA	243	ΜΕΚ (1) 440 BHP	1965	162	22	Λίρες Ιταλίας 400.000.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SV 2126 1/6/01	ΔΑΙΔΑΛΟΣ DAIDALOS	Α/Κ FISHING VESSEL	ΓΥΘΕΙΟ GITHIO	9	ΜΕΚ (1) 240 HP	1957	102	41	Διάγραψε λόγω απόσυρσης από την αλιεία και παράδοσης του στον δήμο Περάμυτος προκειμένου να χρησιμοποιηθεί ως μουσειακό έμβλημα	
SWXK 13/7/01	ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ PATRIOTIC	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	7822	Δύο (2) ΑΤΜΟΣΤΡΟΒΙΛΟΙ 36.000 HP	1976	132.590	105.022	USD 6.178.572,55	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SV 7134 16/7/01	ΒΑΣΙΛΙΚΗ V VASILIKI V	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	8483	ΜΕΚ (1) 1.000 BHP	1964	1.226	534	USD 120.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SZGM 20/7/01	ΕΛΕΝΗ Β ELENI B	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10477	ΜΕΚ (1) 1.670 BHP	1964	1.927	1.083	-	Διάλυση Dissolution
SVDU 26/7/01	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΟΡΦΕΟΥΜ HELLESPOINT ORPHEUM	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10412	Δύο (2) ΑΤΜΟΣΤΡΟΒΙΛΟΙ	1975	150.957	120.944	USD 15.000.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SXCX 27/7/01	TORM ΜΠΡΟΥΚΛΥΝ TORM BROOKLYN	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10131	ΜΕΚ (1) 7.600 KW	1986	13.688	7.254	USD 10.000.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners

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	ΠΛΟΙΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SWST 6/7/01	ΜΥΚΟΝΟΣ MYKONOS	Φ/Γ-Ο/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10899	ΜΕΚ (1) 5.888 KW	1971	7.171	2.151	USD 500.000	ΜΥΚΟΝΟΣ ΑΝΩΝ. ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ.: ΜΠΟΥΓΙΟΥΡΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ τηλ.: 83.28.678

ΠΡΟΣΩΡΙΝΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ PROVISIONAL SHIPPING DOCUMENTS

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	ΠΛΟΙΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SX 9497 3/7/01	ΕΒΡΟΣ EVROS	Δ/Ε TANKER	ΠΝΕ ΠΕΙΡΑΙΑ		ΜΕΚ (1) 1.400 PS	1993	956	594	USD 1.200.000	ΕΒΡΟΣ ΤΑΝΚΕΡΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ.: ΚΑΨΩΜΕΝΑΚΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ τηλ.: 42.92.530

ΝΗΟΛΟΓΗΣΕΙΣ ΣΗΜΑΤΟΛΟΓΗΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ 100 ΚΟΧ ΚΑΙ ΑΝΩ

REGISTRATIONS OF VESSELS OVER 100 GRT HAVING AN INTERNATIONAL CALL SIGN

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SX 9118 1/6/01	ΠΡΙΒΙΛΕΤΖ PRIVILEGE	Ε/Γ PASSENGER SHIP	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10880	ΜΕΚ(2) 2x855= 1.710 BHP	1995	496	188	Δολ. ΗΠΑ και όλλες αδρόνητες παρακές	FANTASY CRUISES ΑΝΩΝ. ΝΑΥΤΙΛ. ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ.: ΜΙΧΑΛΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ τηλ.: 80.43.496
SVXD 5/6/01	ΑΙΓΙΑΛΗ AEGIALI	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10881	ΜΕΚ(1) 22.800 BHP	1987	141.181	71.872	USD 28.500.000	ΑΕΓΙΑΛΙ ΜΑΡΙΤΙΜΕ ΚΟΡΠΟΡΕΙΣ (LIBERIA) Αντίκλ.: ΑΕΟΛΟΣ ΜΑΝΑΓΕΜΕΝΤ Σ.Α. τηλ.: 42.83.686
SVQE 8/6/01	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ GEORGIOS S	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10885	ΜΕΚ(1) 16.858 KW 91 RPM	2001	83.693	48.679	USD 45.096.232	THYME INVESTMENTS CORPORATION (LIBERIA) Αντίκλ.: ΓΡΑΝΤΑΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ τηλ.: 89.83.305
SX 9439 8/6/01	ΑΠΠΙΑ APPIA	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10886	ΜΕΚ(1) 2.000 BHP	1974	1.296	740	USD 400.000	ΠΛΟΒΕΡ ΕΛΛΑΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ.: ΚΑΛΟΘΗΡΑΤΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ τηλ.: 41.16.501
SX 8613 12/6/01	ΣΛΟΠΣ 8 SLOPS 8	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10887	ΜΕΚ(1) 800 BHP	1971	684	440	USD 200.000	ΣΛΟΠΣ 8 ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ.: ΠΕΡΙΜΕΝΗ ΔΕΣΠΟΙΝΑ τηλ.: 42.93.450
SX 9455 14/6/01	ΑΡΖΟΥΝΑ ARJUNA	Ε/Γ-Τ/Ρ PASSENGER YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10888	ΜΕΚ(2) 840 KW	1968	373	111	Δολ. 60.000.000	ΜΙΤΟ ΝΑΥΤΙΚΗ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΩΝ. ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ.: ΨΑΡΡΟΣ ΔΗΜ. τηλ.: 45.10.474
SX 9460 14/6/01	ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Σ ATHANASIOS S	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10889	ΜΕΚ(1) 1.200 BHP	1978	295	127	USD 450.000	ΣΚΟΠΕΛΟΣ Ι ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ.: ΣΑΒΒΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ τηλ.: 0421.47.135
SX 9430 18/6/01	ΝΤΟΜΝΑ ΜΑΡΙΑ DOMNA MARIA	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10890	ΜΕΚ(1) 1.400 BHP	1965	1.249	771	USD 52.840	ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΑ Ν.Ε. Αντίκλ.: ΦΑΡΑΚΛΑΣ ΑΝΤΩΝΗΣ τηλ.: 0421.31.993
SVIW 27/6/01	ΑΓΙΟΓΕΩΡΓΗΣ AI GEORGIS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10892	ΜΕΚ(1) 11.669 HP	2000	28.693	16.714	USD 17.600.000	ECLAT NAVIGATION S.A. (LIBERIA) Αντίκλ.: ΖΗΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ τηλ.: 89.12.000
SVHN 28/6/01	ΑΛΚΥΩΝ ALKYON	Φ/Γ CARGO	ΧΙΟΣ CHIOS	396	ΜΕΚ (1) 14.620 BHP	2001	39.758	25.209	USD 24.400.000	PINE CONE INTERNATIONAL CO (LIBERIA) Αντίκλ.: ΦΑΦΑΝΟΣ ΛΟΥΚΑΣ τηλ.: 42.92.268
SXR5 5/7/01	ΩΚΕΑΝΟΣ OCEANUS	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10893	ΜΕΚ (4) 4x12.600= KW/500RM MEK (1) 40.000 BHP	2001	26.995	8.099	USD 71.496.150	ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΩΝ. ΝΑΥΤΙΛ. ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ.: ΠΑΠΑΠΑΝΝΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ τηλ.: 081.33.03.01
SVY0 5/7/01	ΚΟΣ KOS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10894	MEK (1) 40.000 BHP	2001	154.250	107.642	USD 69.378.750	KOS SHIPPING COMPANY (LIBERIA) Αντίκλ.: ΑΕΟΛΟΣ ΜΑΝΑΓΕΜΕΝΤ Σ.Α. (PANAMA) τηλ.: 42.83.686
SX 9501 6/7/01	ΠΕΡΣΕΥΣ PERSEUS	Ε/Γ-Τ/Ρ PASSENGER YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	7723	MEK (2) 2x1800=3.600 BHP 3.600 BHP	2001	146	43	Ισοβλήτες Λοιότες 7.350.000.000	ΠΕΡΙΠΛΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛ. ΚΑΙ ΤΟΥΡ. ΑΝΩΝ. ΕΤ. Αντίκλ.: ΚΑΚΑΝΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ τηλ.: 41.12.951
SYMG 12/7/01	ΝΑΡΟΒΑ NAROVA	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10895	M/A (1) NTIZEL 17.900 PS	1992	81.110	42.484	9.962.727.000	GOLDEN HEIGHTS CORP. (LIBERIA) Αντίκλ.: ΤΣΑΚΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ τηλ.: 42.83.660
SZLO 12/7/01	ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ VIII SUPERFAST VIII	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10896	MEK (4) 4x15.667 BHP	2001	30.285	10.285	DM 198.750.000	ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ ΟΚΤΩ Ν.Ε. Αντίκλ.: ΚΑΡΥΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ τηλ.: 89.19.000
SX 9496 12/7/01	ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ Λ AQUARIUS L	Ε/Γ-Τ/Ρ PASSENGER YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10897	MEK (2) 2x801= 1.602 BHP	1977	217	106	Δολ. 250.000.000	ΓΑΛΑΣΙΑΣ ΝΑΥΤΙΛ. ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ Α.Ε. Αντίκλ.: ΠΑΝΟΠΟΥΛΟΥ ΝΙΚΟΛΕΤΑ τηλ.: 41.34.762
SX 9501 12/7/01	ΡΑΜΑ RAMA	Ε/Γ-Τ/Ρ PASSENGER YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10898	MEK (2) 2.300 BHP	1968	337	101	Δολ. 280.000.000	ΡΑΜΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ ΝΑΥΤ. ΕΤ. Ε.Π.Ε. Αντίκλ.: ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ ΜΑΡΙΑΝΘΗ τηλ.: 67.41.212
SWST 16/7/01	ΜΥΚΟΝΟΣ MYKONOS	Φ/Γ-Ο/Γ CARGO FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10899	MEK (1) 5.888 KW	1971	7.171	2.151	USD 500.000	ΜΥΚΟΝΟΣ ΑΝΩΝ. ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ.: ΜΠΟΥΓΙΟΥΡΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ τηλ.: 83.28.678
SX 9484 6/7/01	ΛΑΟΥΡΑ Ζ LAURA Z	Ε/Γ-Τ/Ρ PASSENGER YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10900	MEK (2) 2x2.610= 5.220 BHP	1989	235	123	Δολ. 200.000.000	ΛΑΟΥΡΑ Ζ ΝΑΥΤΙΛ. ΑΝΩΝ. ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ.: ΦΡΑΓΚΟΠΟΥΛΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ τηλ.: 25.86.022
X 9510 6/7/01	ΓΚΡΙΣΚΑ GRISKA	Ο/Γ YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	7737	MEK (2) 1.680 KW	1990	169	50	Δολ. 600.000.000	ΡΟΣΥ ΝΑΥΤΙΛ. ΑΝΩΝ. ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ.: ΠΑΝΤΑΖΗΣ ΣΑΡΑΝΤΗΣ τηλ.: 42.24.407
SZLN 9/7/01	ΕΥΑΝΘΙΑ EVANTHIA	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10903	MEK (1) 12.900 BHP	2001	39.978	25.468	USD 22.900.000	DELPHI G. INC. (LIBERIA) Αντίκλ.: ΛΟΥΜΑΚΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ τηλ.: 86.55.899
SX 9522 8/7/01	ΚΙΟΥΙ V KIWI V	Ε/Γ PASSENGER SHIP	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10904	MEK (2) 1.343 KW	2001	157	157	USD 1.560.000	ΚΙΟΥΙ ΓΙΣΤΙΝΚ ΝΑΥΤΙΛ. ΕΤΑΙΡΕΙΑ. Ε.Π.Ε. Αντίκλ.: ΓΡΑΒΟΣ ΑΡΜΑΔΙΟΣ τηλ.: 67.26.036

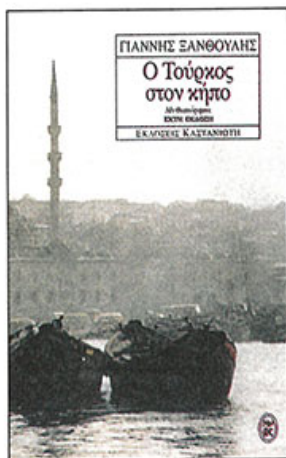
ΝΗΟΛΟΓΗΣΕΙΣ ΣΗΜΑΤΟΛΟΓΗΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ 100 ΚΟΧ ΚΑΙ ΑΝΩ

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		
SZXC 4/7/01	ΜΠΑΛΚ ΕΛΛΑΣ BULK HELLAS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10908	ΜΕΚ (1) NTIZEL 14 710 PS	1995	77.255	48.170	USD 23.750.000	BULK HELLAS CORP. (PANAMA) Αντίκλ.: ΛΙΒΑΝΟΣ Ν. & ΣΧΙΝΙΑΣ Σ. τηλ.: 45.91.00
SVXF 4/7/01	MARINO MARINO	Φ/Γ-Ο/Γ CARGO FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10909	ΜΕΚ (2) 5.002 KW	1977	5.669	1.700	USD 525.000	ΑΙΓΑΙΑΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΝΑΥΤ. ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ.: ΒΟΥΡΑΚΗΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ τηλ.: 25.35.265
X 9503 6/7/01	ΜΙΧΑΗΛ Σ MICHAEL S	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10910	ΜΕΚ (1) 1.545 HP	1974	1.583	388	USD 126.010	ΑΝΤΖΕΛΑ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ.: ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΙΓΝΑΤΙΟΣ τηλ.: 46.20.862
SVRU 6/7/01	ΚΑΡΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α' CAPETAN ALEXANDROS A'	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10911	ΜΕΚ (2) 5.880 BHP	1962	4.909	1.755	USD 800.000	ESSEX MARITIME S.A. (LIBERIA) Αντίκλ.: ΣΥΡΙΑΤΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Κοινοδιστοίου 2, Πειραιάς
SX 9511 7/7/01	ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ AGIOS SIMEON	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10901	ΜΕΚ (1) 1.800 HP	1994	999	591	USD 2.100.000	ΤΡΑΝΣ ΠΕΤΡΟΛ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ.: ΣΑΝΑΚΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ
SX9512 7/7/01	ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ TAXIARCHIS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10902	ΜΕΚ (1) 2.000 HP	1994	989	586	USD 2.000.000	ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ.: ΠΟΔΟΙΑΣ ΚΩΝ. τηλ.: 45.38.402
SXXF 7/7/01	ΑΙΟΛΟΣ ΕΞΠΡΕΣ II AEOLUS EXPRESS II	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΜΥΤΙΛΗΝΗ MITILINI	38	ΜΕΚ (3) 8.100 KW	2001	5.364	1.609	EUR 33.000.000	ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΣΒΟΥ ΑΕΙ ΜΥΤΙΛΗΝΗ
SXIE	ΔΟΡΙΚ ΠΡΑΙΝΤ DORIK PRIDE	Φ/Γ CARGO	Ν.Γ.Π. ΛΟΝΔΙΝΟΥ N.G.P. LONDON	3.382	ΜΕΚ (1) 11.640 BHP	2001	30.174	17.907	USD 19.680.540 & 45 ΣΕΝΤΣ	OCEAN PRIDE NAVIGATION INC (LIBERIA)

ΑΝΑΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ REMEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS	ΚΟΧ	ΚΟΧ
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SX 8182 1/6/01	ΑΡΓΩ ARGO	Δ/Ε-Υ/Φ TANKER-Y/Φ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10699	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακατομέτρησης ΑΠΟ/FROM Remeasurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	906 1.241	409 381
SXZY 5/6/01	ΣΑΝΤΟΡΙΝΙ ΣΚΑΙ SANTORINI SKY	Ε/Γ-Τ/Ρ PASSENGER YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9504	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακατομέτρησης ΑΠΟ/FROM Remeasurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	2.227 3.356	1.252 2.381
SV 4150 15/6/01	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ VIII VASSILIOS VIII	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	8765	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακατομέτρησης ΑΠΟ/FROM Remeasurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	776 916	409 526
SW 5406 20/6/01	ΘΕΟΣΚΕΠΑΤΗ THEOSKEPASTI	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	4896	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακατομέτρησης ΑΠΟ/FROM Remeasurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	98 137	40 35
SW 5602 28/6/01	ΙΟΝΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ IONION PELAGOS	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9344	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακατομέτρησης ΑΠΟ/FROM Remeasurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	492 427	120 236
SV 3402 2/7/01	ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ EVANGELISTRIA	Φ/Γ-Ο/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	2515	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακατομέτρησης ΑΠΟ/FROM Remeasurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	401 347	166 183
SV 7137 12/7/01	ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ PROMITHEUS	Δ/Ε-Υ/Φ TANKER-Y/Φ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	8527	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακατομέτρησης ΑΠΟ/FROM Remeasurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	1.379 1.379	783 783
SW 7961 12/7/01	ΠΑΝΟΡΑΜΑ PANORAMA	Ε/Γ-Τ/Ρ PASSENGER YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9618	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακατομέτρησης ΑΠΟ/FROM Remeasurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	599 674	214 232
SV 4060 12/7/01	ΚΑΜΠΕΡΟΣ Ι KAMPEROS I	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	5683	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακατομέτρησης ΑΠΟ/FROM Remeasurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	980 980	182 182
SW 8242 19/7/01	ΔΕΛΦΙΝΙ XXII DELFINI XXII	Ε/Γ-ΥΔΡΟΠΤΕΡΥΓΟ HYDROFOIL	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10906	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακατομέτρησης ΑΠΟ/FROM Remeasurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	133 162	39 120
SZLM 25/7/01	ΧΑΪΣΠΙΝΤ 1 HIGH SPEED 1	Ε/Γ-Ο/Γ ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ PASSENGER FERRY BOAT-KATAMARAN	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10484	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακατομέτρησης ΑΠΟ/FROM Remeasurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	2.722 2.763	1.724 1.742
SW9852 25/7/01	ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ AGIA VARVARA	Ρ/Κ TUG	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10118	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακατομέτρησης ΑΠΟ/FROM Remeasurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	201 194	62 64

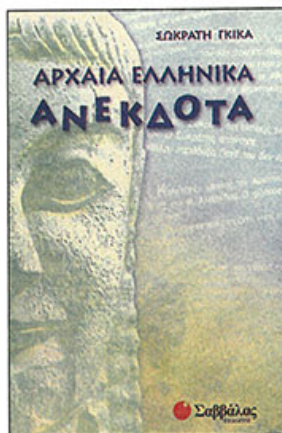


Ο ΤΟΥΡΚΟΣ ΣΤΟΝ ΚΗΠΟ
Του Γιάννη Ξανθοπούλη
Εκδόσεις Καστανιώτη

Τρία χρόνια μετά το τελευταίο του βιβλίο «...ύστερα ήρθαν οι μέλισσες», ο Γιάννης Ξανθοπούλης έρχεται μ' ένα μυστηριώδη «Κήπο», που κρύβει επιμελώς μυστικά και πάθη καλοφυλλωμένα. Να όμως που ένα εντεκάχρονο αγόρι, από τα σπάνια εκείνα πλάσματα που ακόμη φέρουν υπολείμματα χαμένων αι-

σθήσεων -απ' τους ανθρώπους χαμένα- γίνεται αθεξικέραυνο μιας σειράς γεγονότων, που σιγά-σιγά ζωντανεύουν μια ιδιαίτερα σκοτεινή περίοδο των ηρώων.

Δεν είναι και το πιο συννημένο πράγμα, ένα εντεκάχρονο παιδί ξαφνικά ν' αρχίσει να αρθρώνει μια γλώσσα έξω από τη λογική της μητρικής του γλώσσας. Τότε ήταν που κάποιοι τρόμαξαν, αλλ'α μέσα από τις συγκυρίες του φόβου βρήκαν τις σωστές τους διαστάσεις. Όσο για τον «Τούρκο» στον «Κήπο», σε λίγους μόνον εκλεκτούς καταδέχτηκε να φανερώσει τη μεγαλόθυμη απειλή του. Ύστερα πέρασαν πολλή χρόνια και το αγόρι, ώριμος άντρας πια, συνέχισε, άθελά του, να προκαλεί τα επικίνδυνα «χαρίσματά» του στην πολυπάθη Κωνσταντινούπολη. Εκεί που άρχιζαν και τέλειωναν πάντοτε όλα... Φυσικά με τον ιδιόμορφο τρόπο της γραφής του Γιάννη Ξανθοπούλη.



ΑΡΧΑΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΑΝΕΚΔΟΤΑ
Η ευφυΐα και το χιούμορ των αρχαίων Ελλήνων
Εκδόσεις Σαββάντα

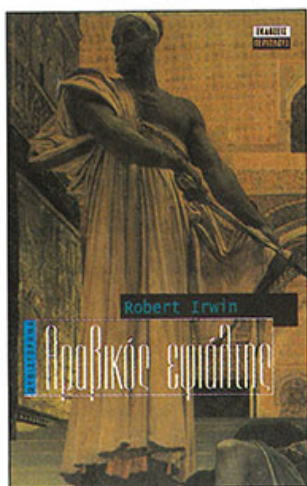
Κάποια στιγμή, που ίσως και χάνεται στη λήθη της ιστορίας, ένας φλύαρος κουρέας ρώτησε τον Αρχέλαο, βασιλιά της Μακεδονίας: «Πώς θέλεις να σε κουρέψω»; Και ο Αρχέλαος απάντησε «σιωπηλός!», ενώ κάποια χρόνια αργότερα ο Διογένης, όταν είδε έναν αδέξιο τοξότη, στάθηκε κοντά στο στόχο, λέγοντας: «Είναι ο μόνος τρόπος για να μη

με χτυπήσει...» Τα παραπάνω περιστατικά αποτελούν δυο τυχαία αποσπάσματα μιας νέας εκδοτικής και συγγραφικής απόπειρας, που όμως αποκαλύπτουν με τον πιο απλό και «αρχαιοελληνικό» τρόπο σημαντικές και αξεπέραστες αλήθειες για τις αξίες της ζωής. Στα «Αρχαία Ελληνικά Ανέκδοτα», όπου πρωταγωνιστούν γνωστά ιστορικά πρόσωπα αλλή και αλλοί και ανώνυμοι άνθρωποι, διακρίνουμε την ευφυΐα που μερικές φορές μεταβάλλεται σε σοφιστική, τη χιουμοριστική αντιμετώπιση των καταστάσεων, τη νοοτροπία και τις ιδέες των αρχαίων Ελλήνων.



ΘΗΣΕΑΣ
Του Αντρέ Ζιντ
Μετάφραση: Διαπανεπιστημιακό Διατμηματικό Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών του Πανεπιστημίου Αθηνών
Εκδόσεις Πατάκη

Ο «Θησέας» δημοσιεύτηκε το 1946 και εκείνη τη χρονιά ο Αντρέ Ζιντ ήταν εβδομήντα επτά ετών. Εξόριστος λόγω της γερμανικής κατοχής και έχοντας ήδη διανύσει την πιο ώριμη περίοδο της λογοτεχνικής του ζωής, ο Γάλλος συγγραφέας ανακεφαλαιώνει τις εμπειρίες του σε ένα κείμενο που ο ίδιος χαρακτήρισε ως το «τελευταίο γραπτό του». Επιθέγει έναν ήρωα, τον Θη-



ΑΡΑΒΙΚΟΣ ΕΦΙΑΛΤΗΣ
Του Robert Irwin
Μετάφραση: Βασίλης Βλάχος
Εκδόσεις Περίηλους

Ο Μπάιαν, ένας νέος Δυτικοευρωπαίος, ταξιδεύει στο Κάιρο το καλοκαίρι του 1486 μαζί με ένα καραβάνι για να επισκεφθεί το μωναστήρι της Αγίας Αικατερίνης στο Σινά· εκεί, ένα μέλος θα απαχθεί από τους μαμελούκους. Η πραγματικότητα αναμειγνύεται με το όνειρο και η περιπέτεια ορθώνει αυξάνεται, αφού ο Μπάιαν θα εμπλακεί σε ένα άγριο κυνηγητό με τον μέγα Δάσκαλο του Ύψνου, ο οποίος θα τον καταδιώκει ακόμα και στα όνειρά του...

Ο Ίρβιν διανθίζει τον κόμβο της ιστορίας με συζητήσεις περί σεξουαλικότητας και θρησκείας. Το αποτέλεσμα είναι μία μοναδική και προκλητική φαντασίωση. Σήμερα πια θεωρείται αριστούργημα κι ένα από τα πιο σημαντικά μυθιστορήματα του 20ού αιώνα. Ο «Αραβικός εφιάλτης» πρωτοεκδόθηκε το 1983 από τον εκδοτικό οίκο Dedalus και συμπεριλήφθηκε στον τιμητικό του κατάλογο. Η φόρμα αυτής της έξυπνης ιστορίας οφείλει κάτι στις «Χίτες και Μία Νύχτες». Το περιεχόμενο αυτό είναι εξωτικό και ανатоήτικο και τα επεισόδια μπλέκονται αλλοιόμορφα το ένα μέσα στο άλλο.

σέα, ο οποίος, έχοντας φτάσει σε βαθιά γεράματα, αναπολεί τις περιπέτειες και τα κατορθώματα της ζωής του και κάνει τον τελικό απολογισμό. Απολογισμό που, εντέλει, αφορά τόσο τη λογοτεχνική προσφορά του ζιντ όσο και τον ίδιο τον άνθρωπο και την εποχή του.



**ΤΟ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ ΩΣ
ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ**
Της Ράνιας Χατζηνικολάου-Αγγελίδου
Εκδόσεις Σάκκουλη

Η πλήρης απελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που ισχύει στην Ελλάδα από το 1998, και η επικράτηση όλων των ελληνικών αεροπορικών εταιρειών στους αιθέρες μετά την κατάργηση του αυστηρού μονοπωλιακού καθεστώτος, δημιουργούν μία νέα απελευθερωμένη αγορά αερομεταφορών, τα προβλήματα της οποίας καλείται να επιλύσει το αεροπορικό δίκαιο αλλιά και να διασφαλίσει υγιείς όρους ανταγωνισμού στην εσωτερική και διεθνή αεροπορική αγορά. Με τα θέματα αυτά κι άλλες σύγχρονες ρυθμίσεις που



ΜΠΑΟΥΝΤΟΛΙΝΟ, του Ουμπέρτο Έκο
Μετάφραση: Έφη Καλλιφατίδη
Εκδόσεις Ελληνικά Γράμματα

Στην περιοχή του νότιου Πεδεμόντιου, όπου μερικά χρόνια αργότερα θα υψωθεί η Αλεξάνδρεια, ο μικρός Μπαουντολινό, ένας ευφάνταστος και ψεύτης χωρικός, κατακτά τον Φρειδερίκο Βαρβαρόσα και γίνεται θετός γιος του. Ο Μπαουντολινό επινοεί και αφηγείται παραμύθια αληθιά, ως εκ θαύματος, όλα όσα φαντάζεται γεννούν ιστορία. Έτσι, μεταξύ άλλων, φτιάχνει τη μυθική επιστολή του Ιωάννη του Πρεσβύτερου, που επαγγέλλεται στη Δύση ένα μυθικό βασίλειο της μακρινής Ανατολής, που είχε στο θρόνο ένα χριστιανό βασιλιά, πράγμα που έμελλε να φλογίσει τη φαντασία πολλών ταξιδιωτών, ακόμα και του Μάρκο Πόλο. Ο Μπαουντολινό μεγαλώνει, η Αλεξάνδρεια γεννιέται, και χρόνια αργότερα, σπρωγμένος από την επινοητικότητα του Μπαουντολινό, ο Φρειδερίκος ξεκινάει, με πρόφαση μια σταυροφορία, για να επιστρέψει στον Ιωάννη τον Πρεσβύτερο το πιο πολύτιμο κειμήλιο της Χριστιανοσύνης. Θα πεθάνει στη διάρκεια του ταξιδιού υπό μυστηριώδεις συνθήκες που μόνον ο Μπαουντολινό μπορεί να αποκαλύψει, αλλ' ο θετός του γιος θα συνεχίσει το ταξίδι προς εκείνο το μακρινό βασίλειο, ανάμεσα στα τέρατα που κατοικούσαν στα ζωοθήγια του Μεσαίωνα, σε θαυμαστές περιπέτειες και σε μια τρυφερή ερωτική ιστορία με την πιο ξεχωριστή θυγατέρα της Εύας.

αφορούν το αεροσκάφος ως αντικείμενο συναλλαγών, είναι εμπλουτισμένη η τρίτη έκδοση της μελέτης.



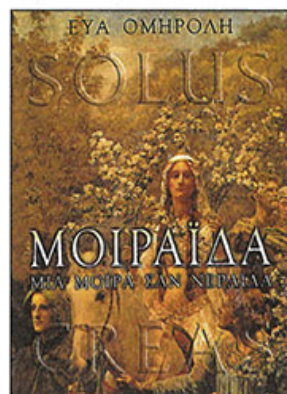
ΕΓΩ, Η ΜΑΡΘΑ ΦΡΟΥΝΤ
Μυθιστόρημα
Της Φωτεινής Τσαλκoglou
Εκδόσεις Καστανιώτη

Η Μάρθα, η γυναίκα του Φρούντ, επιστρέφει, σπάει τη σιωπή και αφηγείται την ιστορία της ζωής της. Είναι μια φανταστική κατάδυση στον ψυχικό κόσμο μιας γυναίκας για την οποία ελάχιστα πράγματα γνωρίζουμε. Πώς είναι η ζωή κοντά σε

έναν άνθρωπο που με το έργο του ανέτρεψε όλα τα δεδομένα της ψυχικής μας ύπαρξης; Η Μάρθα Φρούντ δεν είναι μόνο αφοσιωμένη σύζυγος και μητέρα έξι παιδιών, ζει και μian άλλη ζωή, που συνορεύει με το όνειρο και τα σκοτεινά βάθη της επιθυμίας. «Ο έρωτας θα είναι ακραίος ή δεν θα υπάρξει», δηλώνει. Σκέψεις απαγορευμένες, ανατρεπτικές επιθυμίες, ξεδιάντροπες πράξεις: όλα επιτρέπονται. Είναι η ιστορία μιας παράφορα ερωτευμένης γυναίκας. Ένα βιβλίο για τον έρωτα, την ψυχάνθρωση, τη Βιέννη του fin de siècle, τη γυναίκα σεξουαλικότητα, την τρέλα, το θάνατο.

ΜΟΙΡΑΪΔΑ
Μια μοίρα σαν νεράιδα
Της Εύας Ομπρόδη
Εκδοτικός Οίκος Α.Α. Λιβάνη

Η ζωή είναι πορεία κυκλική - κύκλοι μικροί μέσα σε μεγαλύτερους. Γιατί η Γη είναι μια σφαίρα που γυρίζει κι ό,τι δεν πρόλαβε μπορεί να ξανάρθει.



Η Μάρθα Χατζηνιάννη διανύει τη δική της διαδρομή απ' την παντοδυναμία της παιδικής ηλικίας μέχρι τη διαβρωτική αδυναμία της ωριμότητας. Υπάρχει άραγε προδιαγεγραμμένο πεπρωμένο ή τη μοίρα μας τη φτιάχνουμε εμείς; Για να ολοκληρωθεί ο κύκλος πρέπει να βρει το νήμα απ' την αρχή: μπορεί, όμως, να ξαναγίνει παιδί; Ένα νεορό αγόρι θα της θυμίσει πως αν υπάρχουν Μοίρες, τότε υπάρχουν και νεράιδες. Μαζί του θ' ανακαλύψει πως το πεπρωμένο του καθενός αρμενίζει μέσα σε μια θαλάσσια ψαρόβαρκα που τη λέει «SOLUS CREAS».



ENGLISH SUPPLEMENT

SATIS

Satis is a new scheme offering legal representation and insurance of legal costs to all types of shippers and traders on a worldwide basis. This scheme is the product of a considerable period of thought and planning by its architects Jeremy Davies and Iain Simpson, who have extensive experience in the world of shipping, trading and insurance. Their experience of working in the market place and in depth research revealed a strong need for a product to fill a longstanding void in the market. Shippers and traders, who are not necessarily Shipowners or Charterers, have no access to legal expense cover. Satis provides such cover and levels the playing field.

Shipowners and Charterers have traditionally been able to buy defence cover. However the coverage available to them is limited to disputes arising in connection with the insured ship. No other types of disputes are covered.

The scope of the cover offered by Satis to Shipowners and Charterers is wider than that offered by the defence associations in that it covers any dispute, not just those relating to an entered vessel. These disputes will involve many areas but will typically arise under contracts of affreightment, MOAs or joint venture agreements or they will involve disputes with P&I Clubs, suppliers, intermediaries or other insurers. Also, unlike defence cover offered by mutual insurers, the cover provided by Satis is underwritten, on a fixed premium basis, in the Lloyd's Insurance Market.

A unique feature of the scheme is the retainer arrangement with Lawyers. When the member joins the scheme he will be asked if he would like to have a retainer arrangement with his own nominated Lawyer. Satis will negotiate a retainer agreement with the Lawyer to cover the member for the year for general advice. This means the member has direct access to experienced and knowledgeable advice at any time throughout the year without the added expense of a claims intermediary.

Legal expense insurance is and always has been discretionary. The Satis scheme is no exception. There is no obligation on the underwriter to support a claim unless he feels it is a legitimate claim and that the

member has a reasonable chance of success. If at first the Underwriter supports the claim and subsequently new information comes to light, which is likely to affect the outcome in a negative way, the underwriter is perfectly entitled to withdraw support, but will pay the costs to date. In the case of deliberate non-disclosure or fraud, cover will be withdrawn and there will be no obligation to pay any costs.

The basic level of pre-event cover offered is \$50,000. Market research indicates that the vast majority of disputes of this nature settle for less than \$50,000. By setting the limit at this level members are not paying for cover they are unlikely to use. A deductible of 25%, subject to a minimum of \$2500 will apply.

If higher cover is required because expenses are anticipated to rise above that level, additional cover can be purchased. This is commonly referred to as «after the event» or «post event insurance». The claim will be reviewed and a further assessment made of the chance of success. This process might involve seeking independent Counsel's opinion, the cost of which will be borne by the member. If the decision is to continue supporting the claim the Underwriter will charge the member a further premium to reflect the increased exposure.

If the member loses his case underwriters will pay all costs up to the limit of cover. If he wins, all costs should be recovered from the other side. If, for some reason there is a shortfall, it will be covered by underwriters.

The cover offered is in the form of an indemnity. This requires the member to pay his costs and expenses in the first instance before he can make a recovery. If a member requires assistance in this respect we will be offering interim financing through a well known financial institution. It is not necessary to be a member of the Satis scheme for the underwriter to consider an already existing case. Satis is happy to assist with the submission of the claim and administration afterwards, should terms be agreed with underwriters.

NB The foregoing is not an exhaustive description of the cover and service offered by Satis. Please refer to the website www.satis.ch for more information and the full insurance conditions.

DIARY OF EVENTS

9-10 October 2001, Hamburg
2nd Annual International Multi-Streamed Conference
Organised by the Lloyd's List events
Tel.: +441932 893861

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

17-18 October 2001, Tower Thistle Hotel, London
11th Annual LSM Ship Management 2001
Organised by the Lloyd's List events
Tel.: +441932 893861

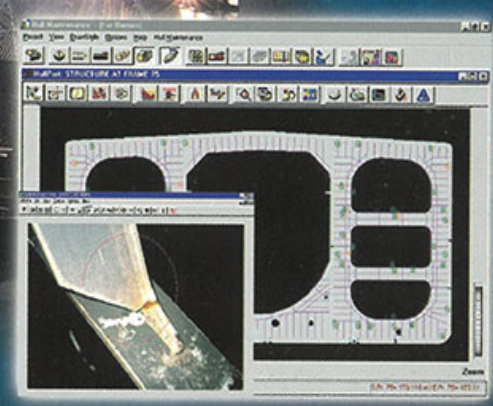
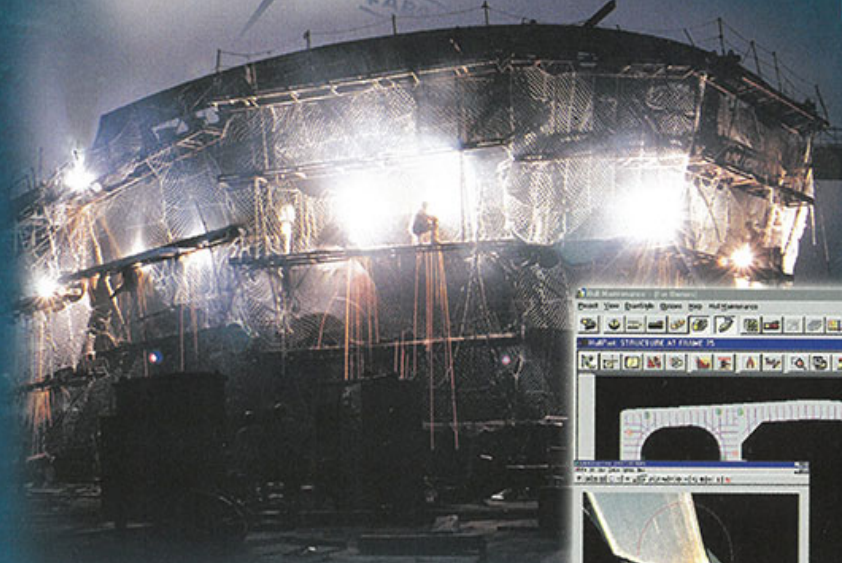
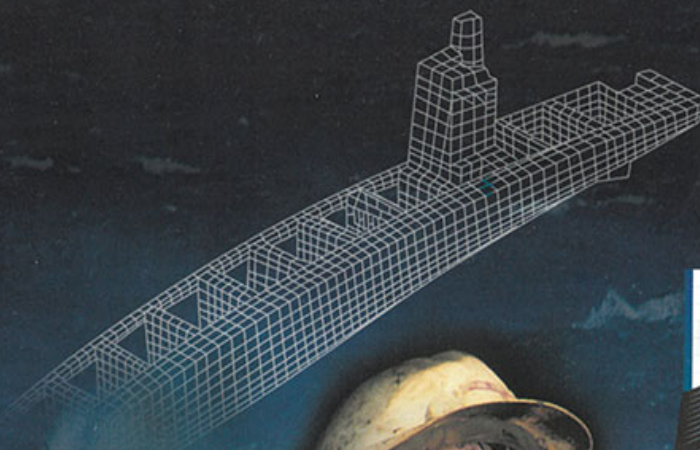
22-26 October 2001, New York, USA
The Fourteenth International Congress of Maritime Arbitrators
Organised by the London Maritime Arbitrators Association

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

9 November 2001, Zurich
13th Annual Conference of the European Air Law Association
Organised by the European Air Law Association
Tel.: +45 3341 4141

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



ABSolutely the Best

Contact Your Local ABS Office
www.eagle.org

Setting Standards of Excellence in Marine Classification

THE LEADING CLUB



SERVICE

We are very excited about our increased technology capability that allows the managers to get closer to the membership – which is what it is all about. We hope to make our service more personal and accessible – at board and management level.

Mr. Aleco Kairis – UK Club Chairman 2001



FINANCIAL SECURITY

The 'AA-' insurer financial strength rating reflects the U.K. Club's extremely strong capitalization, very strong financial flexibility, and strong business position.

Standard and Poor's 2001



LOSS PREVENTION

The Club maintains its commitment to a loss prevention programme as well as ensuring the quality of Members' ships and their operations. Regular online bulletins and news complement major publications and videos.



TANKERS

The leading provider of P&I to the tanker industry, the UK Club insures more tankers for the INTERTANKO membership than any other P&I Club. This unrivalled experience is available through a multimedia portfolio of loss prevention materials.