

ΤΙΜΗΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΠΡΟΑΓΩΓΗΣ ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΙΑΣ ΑΘ. Β. ΜΠΟΤΣΗ

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 43
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2001
ΤΙΜΗ: € 5,28
1.800 ΔΡΧ.



Η αληθινή στο ΨΕΗ
ας φέρει την αληθινή

Μας αγαπήσατε στην Ελλάδα...
θα μας λατρεύετε στην Ευρώπη!



Aegean

Cronus Airlines.

Μία εταιρία που έχει
κερδίσει την εμπιστοσύνη
και την προτίμησή σας.

Ένα όνομα που σας υπόσχεται μία
πρωτόγνωρη ταξιδιωτική εμπειρία, κάθε φορά
που ταξιδεύετε στην Ελλάδα και στο εξωτερικό.
Απολαύστε τη συνέπεια στις πτήσεις μας, τα ολοκαίνουργια
αεροσκάφη και την εξυπηρέτηση που σας προσφέρει το άρι-
στα εκπαιδευμένο προσωπικό μας και αφεθείτε στη σιγουριά
μιας μεγάλης δύναμης.

Επιλέξτε, λοιπόν, μία από τις 120 καθημερινές μας πτήσεις,
σε 11 μεγάλες πόλεις της Ελλάδας και 7 του εξωτερικού και
ζήστε την πολυτέλεια ενός μοναδικού ταξιδιού!

Σας ταξιδεύουμε σε 11 πόλεις της Ελλάδας και 7 του εξωτερικού
με 120 πτήσεις καθημερινά.



AEGEAN CRONUS AIRLINES

Κρατήσεις εισιτηρίων στο 0801 11 20000, στο (010) 99 88 300 από κινητό ή στα ταξιδιωτικά γραφεία

The art of listening



Geneva
Zurich
London
Amsterdam
Paris
New York
Montreal
Hong Kong
Tokyo

For the virtuoso it is not enough simply to play. Above all, he listens, in order to sense the composer's every intent and discern his most subtle nuances. For he knows that in music, a definitive interpretation does not exist.

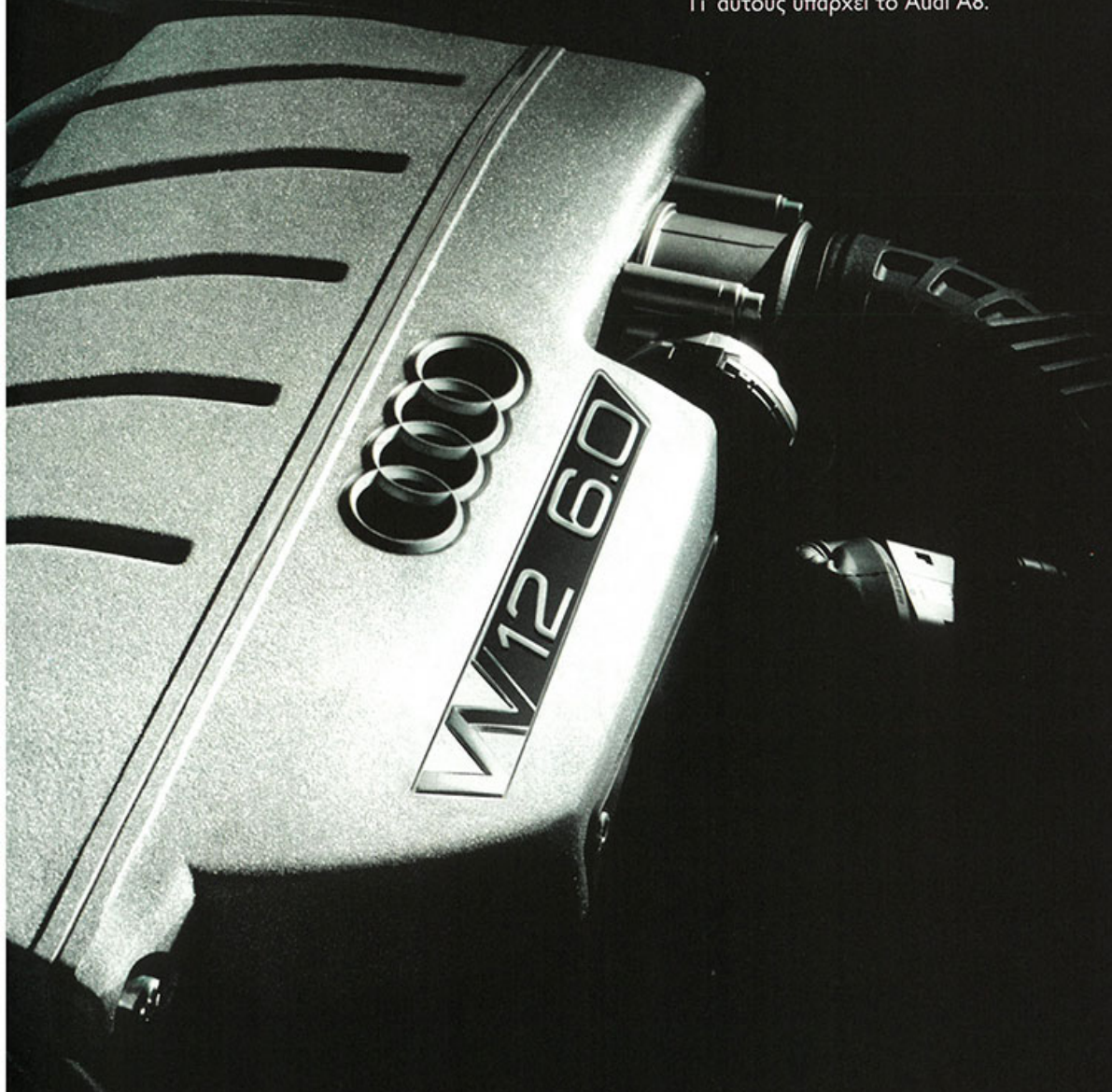
For us, as well, listening is the key to understanding our private and institutional clients. This deep insight enables us to offer you the quintessence of our métier: the creation of a range of services that is in perfect harmony with you alone. A work that is totally new and unique.



TBWA \ ATHENS

**Η αληθινή πολυτέλεια κρύβεται
στο εσωτερικό.**

Όταν ανοίγει η πόρτα μιας λιμουζίνας φαίνονται αμέσως τα δερμάτινα καθίσματα, η άνεση, ο εξοπλισμός. Για κάποιους αυτό είναι πολυτέλεια. Η αληθινή πολυτέλεια όμως, δε μένει στην επιφάνεια. Φτάνει βαθιά, στο εσωτερικό. Σε ένα μοναδικό κινητήρα V12, 6000 κυβικών, με απόδοση 420 ίππων. Στη μόνιμη τετρακίνηση quattro®. Για πολλούς, η πολυτέλεια είναι προϋπόθεση. Το πάθος για οδήγηση όμως, είναι ανάγκη. Γι' αυτούς υπάρχει το Audi A8.



Audi A8, 6.0lt, V12, 420bhp.

Vorsprung durch Technik www.audi.gr



Στο εξώφυλλο,
η άφιξη
του νέου υπουργού
στο YEN.
Φωτ.: Γ. Γιαννακής

- 12.** ΣΧΟΛΙΟΓΡΑΦΙΑ
- 16.** Ο ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΑΠΕΛΘΟΝΤΟΣ ΥΠΟΥΡΓΟΥ
ΚΑΙ ΟΙ ΥΠΟΣΧΕΣΕΙΣ ΤΟΥ ΝΕΟΥ
- 20.** ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΝΕΑ
- 30.** ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ ΝΕΑ: Το πόρισμα
για το ναυάγιο του «Εξπρές Σαμίνα»
- 32.** Ο ΒΑΚΙΛΟΣ ΤΟΥ ΑΝΘΡΑΚΑ ΚΑΙ Η ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ
ΩΣ ΜΕΣΟΝ ΒΙΟΛΟΓΙΚΟΥ ΠΟΛΕΜΟΥ
Άρθρο του Θεόδωρου Δραγάνη, ιατρού

ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ

- 34.** ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ:
ΕΙΜΑΣΤΕ «ΠΤΕΡΟΕΣΣΑ ΠΕΛΑΤΕΙΑ»
Συνέντευξη του Μιχάλη Κ. Περατικού
- 38.** ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΣ: Ο πόλεμος και η αγορά
- 44.** Η ΠΟΙΟΤΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΕΙΝΑΙ
ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟ ΑΠΟ ΕΝΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ
Άρθρο της Κ. Λυριντζή, μηχανολόγου
ναυπηγού- Managing Director
των εταιρειών DMS και Christou
Associates

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

- 46.** ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΠΑΡΑΜΕΝΟΥΝ ΑΛΥΤΑ
Άρθρο του Γιώργου Αλογοσκούφη

ΦΑΚΕΛΟΣ: ΤΡΑΠΕΖΕΣ & ΠΑΥΤΙΛΙΑ

- 47.** Η Ε.Ε. ΔΕΝ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΣΤΗΡΙΖΕΤΑΙ
ΣΤΟΥΣ ΣΤΟΛΟΥΣ ΤΡΙΤΩΝ
Άρθρο του Ελ.Θαλασσινού
- 50.** ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ
ΤΡΑΠΕΖΕΣ, ΔΥΟ ΔΥΣΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕΓΕΘΗ
Συνέντευξη του Σερ. Κριεμπάρδη,
διευθυντή Διεύθυνσης Ναυτιλίας
Εμπορικής Τράπεζας
- 52.** ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ ΙΣΧΥΡΗ ΠΙΣΤΩΤΙΚΗ ΕΠΑΡΚΕΙΑ
Συνέντευξη του Χρ. Κοκκίνη,
διευθυντή Διεύθυνσης Ναυτιλιακών
Εργασιών Alpha Bank
- 54.** ΤΡΑΠΕΖΙΚΟΣ ΜΕΣΟΛΑΒΗΤΗΣ:
Ένας νέος θεσμός
Άρθρο του Φώτη Παναγιωτόπουλου

ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

- 56.** Η ΚΡΙΣΗ ΣΤΙΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΟΙ
ΠΡΟΤΟΒΟΥΛΙΕΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
Άρθρο του Γιώργου Κυριαζή



ΑΕΓΕΑΝ ΒULK Co. Inc.

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

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

Αριθμός φύλλου 43,
Νοέμβριος 2001,
Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωπτόκης,
Έτος Ιδρύσεως: 1931

ΛΙΜΕΝΕΣ

- 60.** ΧΡΕΙΑΖΟΜΑΣΤΕ ΣΥΓΧΡΟΝΑ ΛΙΜΑΝΙΑ
- 64.** ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ:
Ποιος είπε ότι ο Πειραιάς είναι το μόνο
ναυτιλιακό κέντρο στην Ελλάδα;
Άρθρο του Γ. Μπάνου
- 66.** 23 ΕΡΓΑ-ΚΛΕΙΔΙΑ ΘΑ ΑΛΛΑΞΟΥΝ
ΤΗΝ ΕΙΚΟΝΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΟΛΕΜΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ

- 70.** ΥΔΡΟΓΡΑΦΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

ΕΡΕΥΝΑ

- 72.** ΥΠΕΡΠΛΗΡΩΤΕΣ ΑΕΡΟΣ - TURBOCHARGERS
- 78.** ΠΑΡΑΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ
- 82.** MEMORIES
Το φωτογραφικό «χθες» της ναυτιλίας μας
- 84.** ΠΡΙΝ ΑΠΟ 72 ΧΡΟΝΙΑ
Του Ξενοφώντα Αντωνιάδη
- 86.** ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ
- 88.** ΝΗΟΛΟΓΙΑ
- 92.** 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
Διεύθυνση Διαφήμισης: Χρήστος Καπάντας
Υπεύθυνη Διαφήμισης: Βενετία Μελεχέ
Υποδοχή Διαφήμισης: Νικολέτα Μοίρα
Φωτογραφίες: Γιώργος Γιαννακής
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 Κατσάνων 3, Μεταμόρφωση
τηλ. 28.55.067
Πρακτορείο Διανομής Τύπου: ΑΡΓΕΣ Α.Ε.

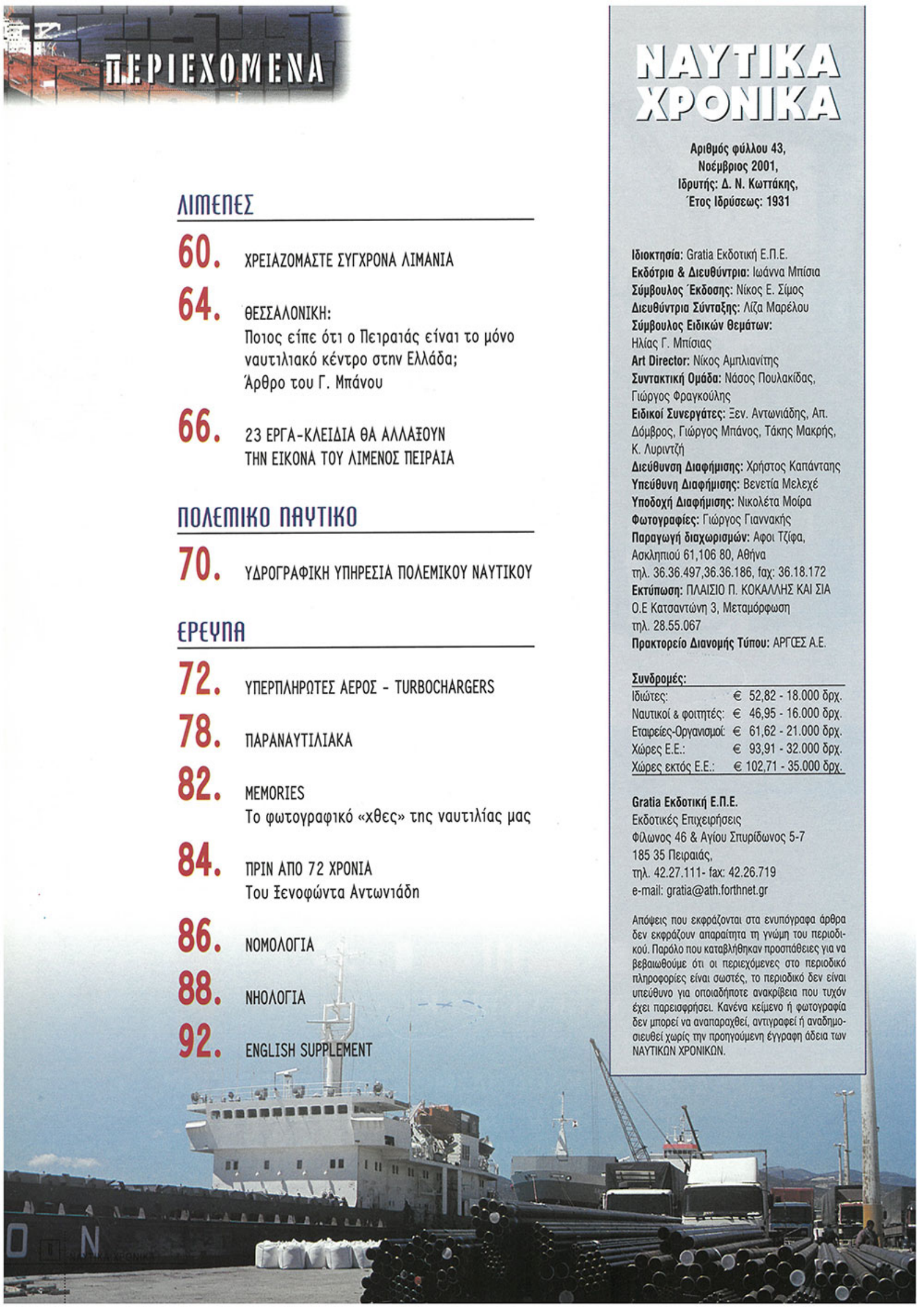
Συνδρομές:

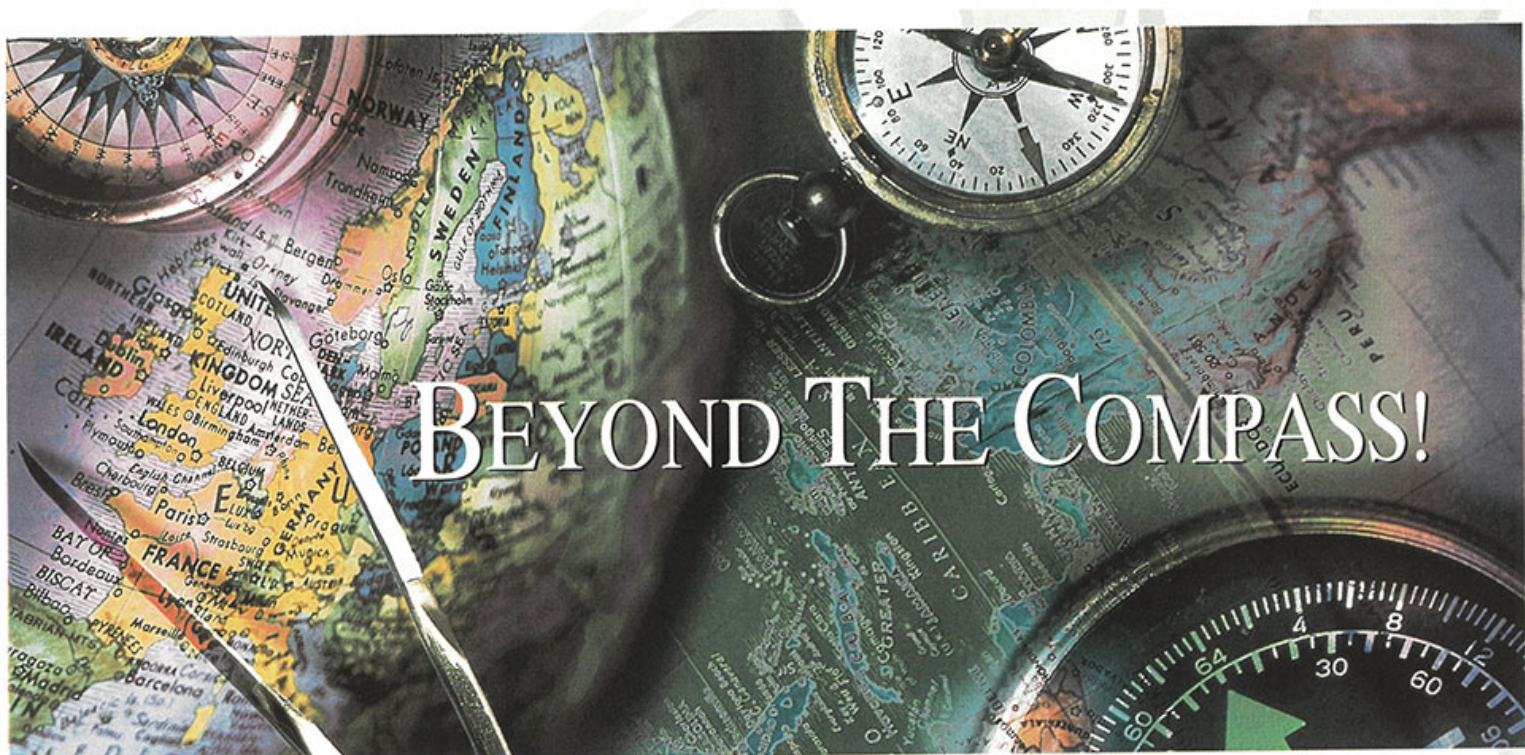
Ιδιώτες:	€ 52,82 - 18.000 δρχ.
Ναυτικοί & φοιτητές:	€ 46,95 - 16.000 δρχ.
Εταιρείες-Οργανισμοί:	€ 61,62 - 21.000 δρχ.
Χώρες Ε.Ε.:	€ 93,91 - 32.000 δρχ.
Χώρες εκτός Ε.Ε.:	€ 102,71 - 35.000 δρχ.

Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.

Εκδοτικές Επιχειρήσεις
Φίλωνος 46 & Αγίου Σπυριδωνος 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 αναπαραχθεί, αντιγραφεί ή αναδημο-
σιευθεί χωρίς την προηγούμενη έγγραφη άδεια των
ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ.





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



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

Lavinia fix their course up to your needs!

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

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



LAVINIA corp.

OPERATORS & MANAGERS OF REEFER VESSELS

Head Office:

Laskaridis Shipping Co. Ltd, Athens

Tel : +30-1-6199090/4, 6106759/60/61

Fax : +30-1-6106762/3

e-mail : athens@laskaridis.gr

or

Frigoship Chartering GmbH, Hamburg

Tel : +49-40-3860540

Fax : +49-40-38612870

e-mail : reefers@frigoship.de

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

Η αλλαγή να φέρει αλλαγή

Η αλλαγή που επήλθε στην πολιτική ηγεσία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας πραγματοποιείται σε μία κρίσιμη καμπή. Και είναι κρίσιμη διότι θα πρέπει, η κυβερνητική πολιτική να εγκαταλείψει τους μίζερους αυτοπεριορισμούς της και να προσαρμοσθεί στις απαιτήσεις του διεθνούς ανταγωνισμού. Πράγμα το οποίο



σημαίνει ότι τα μέτρα που θα πρέπει να ληφθούν είναι απαραίτητο να εξασφαλίζουν την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου και της ελληνικής σημαίας διεθνώς, αν δεν θέλουμε να γίνουμε μάρτυρες του παραδόξου σχήματος: να ευημερεί η ελληνόκτητος ναυτιλία και να παρακμάζει η ελληνική σημαία.

Ο κ. Παπουτσής απέρχεται έχοντας αφήσει -τουλάχιστον κατά την εφοπλιστική άποψη- ένα κενό στην ανταγωνιστικότητα αυτή. Δεν είναι τυχαίο ότι, στην τελευταία κοινή σύσκεψη της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών και της Επιτροπής Ναυτιλιακής

Συνεργασίας του Λονδίνου, επισημάνθηκε για πολλοστή φορά η ανεπάρκεια των μέτρων που έχουν ληφθεί, παρά το γεγονός ότι έχει γίνει κάποια προσπάθεια προς την κατεύθυνση της διαμόρφωσης κινήτρων για την επιστροφή του ελληνικού πλοίου στο εθνικό νηολόγιο. Καλώς ή κακώς δεν φεύγει ως επιτυχημένος υπουργός στον συγκεκριμένο τομέα. Διότι δεν είναι επιτυχία το να απέρχεται αφήνοντας πίσω του μια ουδέτερη θητεία και έχοντας απλώς ακούσει τα αιτήματα της ναυτιλίας. Ο καθένας κρίνεται εκ του αποτελέσματος.

Ο νέος υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας είναι τεχνοκράτης και γι' αυτό λιγότερο πολιτικός από τον κ. Παπουτσή, ο οποίος έχει ζυμωθεί με την πολιτική. Το ζήτημα είναι αν οι κυβερνητικοί τομείς που εμφανίζουν προβλήματα προς επίλυση χρειάζονται πολιτικούς που μπορούν απλώς να διαχειρίζονται μια κατάσταση, έχοντας κιόλας τη δυνατότητα των ελιγμών ώστε να μηδενίζουν το πολιτικό κόστος για όσα δεν κάνουν, ή τεχνοκράτες που γνωρίζουν το αντικείμενο ή λόγω της προηγούμενης θητείας τους μπορούν εύκολα να το αφομοιώσουν, έτσι ώστε να δώσουν λύσεις όπου αυτές χρειάζονται. Ασφαλώς και ο κ. Ανωμερίτης θα κριθεί στο τέλος από το έργο του. Διαθέτει όμως όλα τα προσόντα για να είναι επιτυχημένος. Οι άνθρωποι της ναυτιλίας τού το εύχονται, διότι σε τελευταία ανάλυση εκείνος που θα βγει κερδισμένος θα είναι ο κλάδος και, κατ' επέκτασιν, η εθνική οικονομία, στην οποία ο κ. Ανωμερίτης έχει θητεύσει.

Nikos Lymas



ΓΝΩΡΙΖΟΥΜΕ ΣΕ ΒΑΘΟΣ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

ΓΙ' ΑΥΤΟ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΝΟΜΑΣΤΕ ΑΜΕΣΑ

ΣΤΙΣ ΥΨΗΛΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΣΑΣ!

Η πολύχρονη πείρα και η εξειδικευμένη γνώση της **ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ** στον τομέα της ναυτιλίας, σας δίνει τη δυνατότητα να χαράξετε πορεία με προορισμό τους πιο υψηλούς στόχους σας!

Η ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ της **ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ**, μέσα από σχέσεις εμπιστοσύνης και αξιοπιστίας, αποτελεί τον ιδανικό σας συνεργάτη προσφέροντάς σας σύγχρονες ναυτιλιακές υπηρεσίες και πρωτοποριακά προϊόντα, που ανταποκρίνονται απόλυτα και άμεσα σε όλες τις απαιτήσεις σας. Η ολοκληρωμένη σειρά πιστοδοτικών προϊόντων που σας παρέχει, καλύπτει όλες τις επενδυτικές και χρηματοδοτικές σας ανάγκες.

Η ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ της **ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ**, με έδρα το ιδιόκτητο κτίριό της στο κέντρο του Πειραιά, είναι συνεχώς "εντός πορείας" με τη δυναμική ανάπτυξη των επιχειρήσεών σας.

ADEL/SAATCHI & SAATCHI

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ

Μπορεί!

www.combank.gr

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ
SHIPPING

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Κολοκοτρώνη 114, 185 35, Πειραιάς, Τηλ: 4226740, Fax: 4226779

Συγκινήθηκε

Ιδιαίτερα συγκινημένος ήταν ο Χρήστος Παπουτσής κατά τη διάρκεια της ομιλίας του, στην τελετή παράδοσης και παραλαβής του υπουργείου. Είναι χαρακτηριστικό ότι διέκοψε την ομιλία του τουλάχιστον 5 φορές για να πει νερό. Πάντως, ιδιαίτερη εντύπωση προκάλεσε η προτροπή του προς τον νέο υπουργό, να μην υπάρξει πισωγύρισμα σε κανένα θέμα!

Ολιγομελής

Ολιγομελής είναι το... σχήμα των συμβούλων του νέου υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας. Οι περισσότεροι εντυπωσιάστηκαν από τα πολυτελή γραφεία του 4ου ορόφου της Γρ. Λαμπράκη 150. Τα νέα γραφεία του υπουργείου Ναυτιλίας καταγράφονται στα θετικά του κ. Χρ. Παπουτσή.

Απουσίες με νόημα

Μόνον ο βουλευτής της Ν.Δ. Πέτρος Μαντούβαλος έδωσε «το παρών» από τον πολιτικό κόσμο, στην τελετή παράδοσης και παραλαβής στο ΥΕΝ. Έλαμψαν με την απουσία τους Φασούλιας και Μπεντενιώτης. Ιδιαίτερα για τον «Πάνυ» οι πληροφορίες αναφέρουν ότι είναι χοηωμένος από τη μη αξιοποίησή του σε κάποιο κυβερνητικό πόστο.

Αποκάθυνη

Δεν ανήκει, ποδοσφαιρικά, στο «ερυθρόλευκο» στρατόπεδο ο Γιώργος Ανωμερίτης. Ο νέος υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κατοικεί στην οδό Κωνσταντινουπόλεως στη Νέα Σμύρνη και αγωνιά για τον Πανιώνιο. Απ' ό,τι γνωρίζει η στήλη ο κ. Ανωμερίτης, όταν έχει ελεύθερες ώρες, παρακολουθεί από κοντά τις δραστηριότητες του Πανιωνίου.

Πολλά χαμόγελα...

Ε, να την πω την αμαρτία μου. Χαμόγελα, πολλά χαμόγελα την ημέρα που παρέλαβε τα καθήκοντά του ο Γ. Ανωμερίτης. Οι μόνοι που ήταν συνοφρυωμένοι ήταν ο κ. Παπουτσής και οι σύμβουλοί του. Εκείνη την ημέρα «συνελήφθη» και ο πρόεδρος των Μεσογειακών Ν. Βαρβατές να... χαμογελάει μέχρι θανάτου! Περίμενε έξω από το γραφείο του στο ΥΕΝ να του δώσει συγχαρητήρια. Φαίνεται, το γεγονός πως περίμενε 10 μήνες για να τον δεχτεί ο τέως υπουργός τού είχε κοστίσει τόσο πολύ, που το μεσημέρι της 24ης Οκτωβρίου «ξέσπασε». Για όσους δεν ξέρουν, ο Ν. Βαρβατές είναι από τους λίγους στο χώρο της πλοιοκτησίας που στηρίζει, σε μεγάλο βαθμό, τις κυβερνητικές θέσεις.

Αγωνιούν...

Η αλληγή φρουράς στην πολιτική ηγεσία του ΥΕΝ έχει κάνει πολλούς ανώτατους και ανώτερους αξιωματικούς του Λιμενικού Σώματος να αγωνιούν.

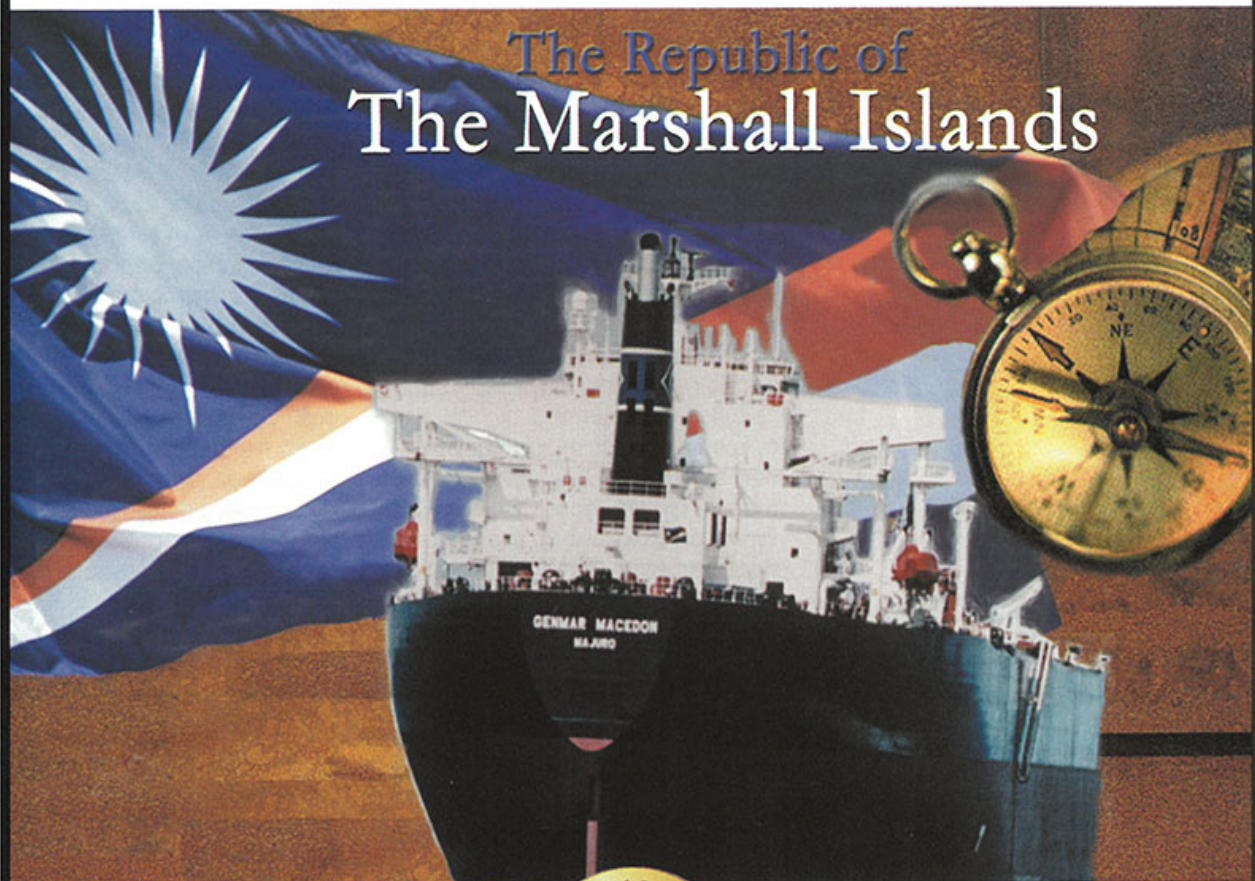
Αγωνιούν βέβαια για τις προαγωγές και τις αποστρατείες. Τους πληροφορούν, πάντως, ότι ο Γ. Ανωμερίτης είναι προσεκτικός και δεν παίρνει βιαστικές αποφάσεις. Ας μην ανησυχούν για φέτος. Οι μεγάλες αποφάσεις θα ληφθούν στις αρχές του 2002.

Ο Γιάννης...

FLY THE FLAG...

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

The Republic of The Marshall Islands



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

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

Ο ανθρώπινος παράγων (1)

Στη συντριπτική πλειοψηφία των ατυχημάτων, ο ανθρώπινος παράγων φέρει τη μεγίστη, αν όχι και τη μοναδική ευθύνη, όπως και να δει κανείς το ζήτημα.

Και είναι απλό. Ακόμη και στην περίπτωση που ένα μεταφορικό μέσο, αυτοκίνητο, αεροπλάνο ή πλοίο υποστεί κάποια βλάβη και προξενηθεί το ατύχημα, και πάλι έχει μεσοπαθήσει ο ανθρώπινος παράγων, υπό την έννοια πως ο έλεγχος που θα έπρεπε να είχε προηγηθεί είτε δεν έγινε είτε, αν έγινε, δεν έγινε σωστά. Σε τελευταία ανάληψη τα μέσα δεν κατασκευάζονται και δεν επισκευάζονται από μόνα τους, αλλά το ανθρώπινο χέρι έχει την αποκλειστική ευθύνη.

Υπ' αυτήν την έννοια, δεν υπήρχε ευθύνες εξαρχής καμία αμφιβολία για το ότι το τραγικό δυστύχημα του επιβατηγού-οχηματογώγυ «Σαμίνα», το οποίο είχε θύματα όχι μόνο στη θάλασσα αλλά και στη στεριά, οφειλόταν σε ανθρώπινα λάθη και παραλείψεις. Αυτό άλλωστε έδειξε και το πόρισμα των πραγματογνωμόνων για την υπόθεση, το οποίο παραδόθηκε στον εφέτη-ανακριτή κ. Νικόλαο Καραδημητρίου.

Την τραγικότητα του ατυχήματος στο οποίο έχασαν 80 ζωές συν αυτή του ατόχειρος Παντελή Σφηνιά, προσδιορίζει το γεγονός ότι το ναυάγιο θα μπορούσε να αποφευχθεί έστω και ένα λεπτό πριν από την πρόσκρουση στα βράχια. «Οι χειρισμοί

του αξιωματικού φυλακής (σ.σ. του υποπλοίαρχου Ψυχογιού)», αναφέρει το πόρισμα, «τα τελευταία λεπτά προ της προσκρούσεως ήσαν τελείως ανεπαρκείς, ενώ με καταλήληλους χειρισμούς, έστω και ΕΝΑ λεπτό(!) προ της προσκρούσεως, θα μπορούσε να είχε αποφευχθεί, έστω και την τελευταία στιγμή το μοιραίο». Συνυπεύθυνος είναι και ο πλοίαρχος αλλά και με σοβαρές ευθύνες και ο α' μηχανικός. Πράγματι, το πόρισμα κάνει ειδική αναφορά στην απουσία του, τελικώς, υπευθύνου πλοίαρχου από τη γέφυρα, έστω και για το διάστημα μετά τις 22.00, οπότε ο πλοίαρχος θα έπρεπε να ευρίσκεται ούτως ή άλλως στη γέφυρα, διότι το πλοίο έπρεπε να προσεγγίσει στο λιμένα της Πάρου με βάση το τακτικό δρομολόγιό του. Ευθύνη έχει ακόμη ο πλοίαρχος για την έλλειψη σήμανσης γενικού συναγερμού, από τη γέφυρα για την εγκατάλειψή του πλοίου, μετά την πρόσκρουση, ενώ επισημαίνεται και η παράλειψη, με ευθύνη του πλοίαρχου και του ασυρματιστού του πλοίου, διαβίβασης του ακριβούς στίγματος του ναυαγίου, με συνέπεια τη δυσχέρεια των ενεργειών έρευνας και διάσωσης.

Ο ανθρώπινος παράγων (2)

Το ίδιο πόρισμα καταγράφει μια σειρά άλλων παραλείψεων, με ευθύνη του πλοίαρχου, του αξιωματικού φυλακής, του μηχανικού και του πληρώματος του μηχανοστασίου.

Όπως, για παράδειγμα, ότι ο πλοίαρχος και ο αξιωματικός φυλακής είχαν αφήσει ανοικτές τις στεγανές θύρες, κατά παράβαση του πιστοποιητικού ασφαλείας· ότι το πλήρωμα μηχανοστασίου είχε παραλείψει επίσης να κλείσει τις στεγανές θύρες του κυρίως μηχανοστασίου· ότι το ίδιο πλήρωμα παρέλειψε να πληροφορήσει αμέσως τη γέφυρα για την ύπαρξη ρηγμάτων στο μηχανοστάσιο· ότι ο α' μηχανικός και ο αξιωματικός φυλακής του μηχανοστασίου δεν ανέλαβαν πρωτοβουλία για την απάντηση των υδάτων, ενώ η παύση λειτουργίας της ηλεκτρογεννήτριας ανάγκης, εντός ολίγων λεπτών μετά την πρόσκρουση, αποδίδεται στην έλλειψη ετοιμότητας, με ευθύνη του α' μηχανικού και του ηλεκτρολόγου, με αποτέλεσμα να καταστεί αδύνατος ο έλεγχος βασικών λειτουργιών ανάγκης του πλοίου, όπως ο έλεγχος και το κλείσιμο των στεγανών θυρών.

Βεβαίως δεν είναι μόνον αυτά που διαπιστώνει το πόρισμα.

Η συντριπτική πλειονότητα των επισημάν-

σεων αποδίδει ευθύνη στο πλήρωμα, αρχής γενομένης από τους αξιωματικούς καταστρώματος και μηχανής.

Και επιβεβαιώνει αυτό το οποίο πολλοί υποστηρίζουν, αλλά πάντοτε καταγγέλλονται ως θέλοντες να εξυπηρετήσουν τα συμφέροντα της πλοιοκτησίας.

Ότι, δηλαδή, δεν διαθέτουμε πληρώματα πλέον με τη ναυτοσύνη και τη γνώση του παρελθόντος.

Και ότι όλες οι προσπάθειες που γίνονται από δήθεν ειδικούς -τους οποίους είχε η Ελληνίδα την ατυχία να τους γνωρίσει στα τηλεοπτικά παράθυρα την περίοδο που είχε συμβεί το ναυάγιο-, για να αποδώσουν όλους τους κινδύνους και τις ευθύνες για τα ατυχήματα στα «σαπιοκάραβα» και στα υπερήλικα σκάφη, είναι μία φθηνή προπαγάνδα.

Αν συνέβαινε έτσι, οι Ευρωπαίοι που έχουν αποδείξει ότι είναι πιο υπεύθυνοι από μας και οπωσδήποτε λιγότερο επιπόλαιοι, θα είχαν προ πολλού απαγορεύσει να κυκλοφορούν επιβατηγά σκάφη ανεξαρτήτως ηλικίας.

Τι δηλοί ο μύθος

Εκείνο που μένει από το τραγικό ναυάγιο, υπό καιρικές συνθήκες, μάλιστα, που ουδόλως δικαιολογούσαν ένα ατύχημα, δεν είναι μόνον η ανάμνηση των αδικοχαμένων επιβατών.

Αλλά αυτό το οποίο ματαίως όλοι φωνάζουμε αλήθεια η Πολιτεία κωφεύει.

Ότι η ελληνική ναυτιλία έχει απολέσει το βασικό όπλο της, που δεν ήταν άλλο από τον πραγματικό Έλληνα ναυτικό.

Αυτόν πάνω στον οποίον, όπως ομοιογούν όλοι οι πλοιοκτήτες και κυρίως οι παραδοσιακοί, βασίστηκε η γιγάντωση της ελληνικής ναυτιλίας.

Το ελληνικό ναυτιλιακό θαύμα.

Οι λόγοι είναι γνωστοί στους παροικούντες την Ιερουσαλήμ.

Η διάλυση της δομής των Σχολών Εμπορικού Ναυτικού, από τη δεκαετία, ήδη, του '80, και η εγκατάλειψη κάθε κινήτρου αλήθειας και επικοινωνιακής πολιτικής για την προσέγκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα βρίσκονται πίσω από τον πυρήνα των αιτίων της παρακμής του ναυτικού επαγγέλματος.

Με άλλα λόγια, το ναυτικό επάγγελμα αποξιώθηκε με ευθύνη και της Πολιτείας.

Από την άλλη πλευρά, η δημιουργία αντικινήτρων για τη μεγαλύτερη σύνδεση του ελληνικού πλοίου με την πατρίδα του, και κυρίως οι γραφειοκρατικές δυσκολίες που αντιμετώπιζε και αντιμετωπίζει στη χώρα μας η ναυτιλιακή επιχείρηση, ήταν φυσικό να οδηγήσει τον ελληνικό εφοπλισμό σε άλλες σημαίες και κατ'επέκτασιν και σε άλλα πηλώματα, αφού ούτως ή άλλως δεν μπορούσε πλέον να βρει στη χώρα μας τα πηλώματα που ήθελε.

Και φτάσαμε τελικώς στο σημερινό σημείο, οπότε οι ναυτικοί που χρησιμοποιούνται δεν γνωρίζουν να στέλνουν ούτε το ακριβές στίγμα της θέσης του πλοίου!

Δεν το ήλμε εμείς αλήθεια οι πραγματογνώμονες που συνέταξαν το πόρισμα για το «Σαμίνα»!

Νέα θεώρηση

Εξ όλων αυτών προκύπτει ότι είναι ανάγκη για μία νέα θεώρηση τόσο του συστήματος της ναυτικής εκπαίδευσης στη χώρα μας όσο και του εμπλουτισμού του ανθρώπινου δυναμικού της ελληνικής ναυτιλίας με νέα μέλη.

Είναι η ποληροστή φορά που ο ελληνικός εφοπλισμός κρούει τον κώδωνα του κινδύνου. Κάτι που δεν παρέλειψε να κάνει και στην τελευταία κοινή σύσκεψη της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών και της Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου. Και τα δύο Σώματα θεωρούν επιβεβλημένο, να γίνει μια συντονισμένη προσπάθεια -στην οποία βεβαίως πρέπει να συμμετάσχει και η Πολιτεία- προκειμένου να ενθαρρυνθούν περισσότεροι νέοι να ακολουθήσουν τη ναυτική σταδιοδρομία. Και τα απογοητευτικά αποτελέσματα της τρέχουσας χρονιάς στην προσέγκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα αναδεικνύουν την ανάγκη να γίνει περισσότερο προσπελάσιμο το σύστημα της ναυτικής εκπαίδευσης στη χώρα μας σε μεγαλύτερο αριθμό υποψηφίων.

Βεβαίως, ανακοινώθηκαν κάποια μέτρα, διά των οποίων μειώνεται η φορολογία πλοίων

και ναυτικών και παρέχονται κίνητρα για την προσέγκυση υποψηφίων αξιωματικών στις Ναυτικές Ακαδημίες. Και αυτό είναι ένα πρώτο θετικό δείγμα από την πλευρά της Πολιτείας έναντι της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι έχουν εκλείψει οι λόγοι που συνδέονται με την έλλειψη πηλωμάτων και έχουν οδηγήσει τα ελληνικά πλοία στο να εγκαταλείπουν την ελληνική σημαία. Εφέτος είχαμε μόλις 500 αιτήσεις για 1.105 θέσεις στις Ναυτικές Ακαδημίες. Αν, δε, συνεχισθεί η εξαιρετικά απογοητευτική αυτή κατάσταση της πλήρωσης μόνο των μισών θέσεων, το αποτέλεσμα θα είναι να φύγουν από την Ελλήδα πλοία και ναυτιλιακά γραφεία σε περίοδο υψηλής ζήτησης, όταν δεν θα υπάρχει κατάλληλο και με προσόντα προσωπικό, για να χρησιμοποιηθεί επί των ελληνικών πλοίων.

Η δημόσια εικόνα της ναυτιλίας

Δεν είναι μικρότερης σημασίας η αδικώς αρνητική, δημόσια εικόνα της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, διεθνώς αλλά κυρίως στο εσωτερικό, γεγονός που λειτουργεί ως αντικίνητρο στην προσέγκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

Η πολλή φορές εκθρική δημοσιότητα την οποία υφίσταται η ελληνική ναυτιλία, στις περιπτώσεις των ναυτικών ατυχημάτων, είναι φυσικό να διαμορφώνει μια αρνητική δημόσια αντίληψη για τη ναυτιλία.

Και η αντίληψη αυτή επηρεάζει ασφαλώς τους νέους και τους καθιστά ακόμη περισσότερο απρόθυμους να ακολουθήσουν τη ναυτική σταδιοδρομία.

Αυτό βεβαίως δεν σημαίνει ότι θα πρέπει να παρουσιάζονται ρόδινα όλα όσα έχουν

σχέση με τη ναυτιλία και τη ναυτική σταδιοδρομία, η οποία είναι ένα σκληρό επάγγελμα.

Όμως, από την άλλη πλευρά μπορούν να τονισθούν τα οικονομικά οφέλη τα οποία μπορεί να αποκτήσει από μια σταδιοδρομία στη θάλασσα, οι ευρύτερες προοπτικές που διανοίγονται για μια επιχειρηματική, ακόμη, εξέλιξη στο συγκεκριμένο χώρο και βεβαίως η ανυπαρξία επαγγελματικής μονοτονίας.

Το νέο thinking tank του YEN

Ο τελευταίος νόμος 2932/2001
φαίνεται να αλλάζει ριζικά,
στο YEN, τον τομέα
της λιμενικής πολιτικής.

Ο δημοσιονομικά λιπώδης τρόπος λειτουργίας της κεντρικής υπηρεσίας, σε επίπεδο διεύθυνσης και στελέχωσης, φαίνεται ότι δεν μπορεί πλέον να ξεπεράσει τον τυπολατρικό χαρακτήρα της απλώς καθημερινής διαχείρισης και να παράγει τελικό έργο.

Και πάνω σ' αυτό το θέμα δεν μπορεί παρά να αναγνωρίσει στον τέως υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Χρ. Παπουτσή την πρωτοβουλία για την ίδρυση της Γενικής Γραμματείας Λιμένων, που σύμφωνα με το νόμο θα στελεχώνονται με μόνιμο πολιτικό προσωπικό προαιρετικό 40 θέσεων και με ειδικό επιστημονικό προσωπικό 10 θέσεων.

Πρόκειται για μια εσωτερική επανάσταση από το YEN και η φιλοσοφία της κινείται προς δύο κατευθύνσεις.

Η πρώτη είναι ότι επικεφαλής της ορίζεται τεχνοκράτης με ευρεία πολιτική στήριξη, που σημαίνει πρόσωπο με αυξημέ-

νο κύρος και διεισδυτικότητα σε αρμόδιους φορείς και υπηρεσίες, στοιχεία ιδιαίτερα αμυντικά για την προσπάθεια του έργου (τις δυνατότητες αυτές δεν έχει ο από την ιεραρχία τοποθετούμενος προϊστάμενος).

Η δεύτερη είναι ότι η στελέχωση της Γραμματείας με μόνιμο πολιτικό προσωπικό με αποκλειστική απασχόληση στο χώρο της λιμενικής λειτουργίας αποτελεί πολύ σημαντικό παράγοντα επιτυχίας, αφού τα μόνιμα στελέχη θα συνδέσουν την προαγωγή του έργου της Γραμματείας με τη δική εξειδίκευση, τον επαγγελματισμό και την προσωπική τους σταδιοδρομία και προοπτική.

Υπό αυτό το πρίσμα, το YEN θα ανακοινώσει ένα επιτελικό όργανο thinking tank που θα παρακολουθεί τις διεθνείς εξελίξεις στο χώρο της λειτουργίας των λιμένων και θα σχεδιάζει παράγοντες λιμενικής πολιτικής και όχι διεκπεραιωτικό έργο.

COMAR TRADING

L I M I T E D

**COMPETITIVE
PRICES**

**Your Reliable
Supplier Of
Spare Parts**

**EFFICIENT
SERVICE**

**WIDE
RANGE**

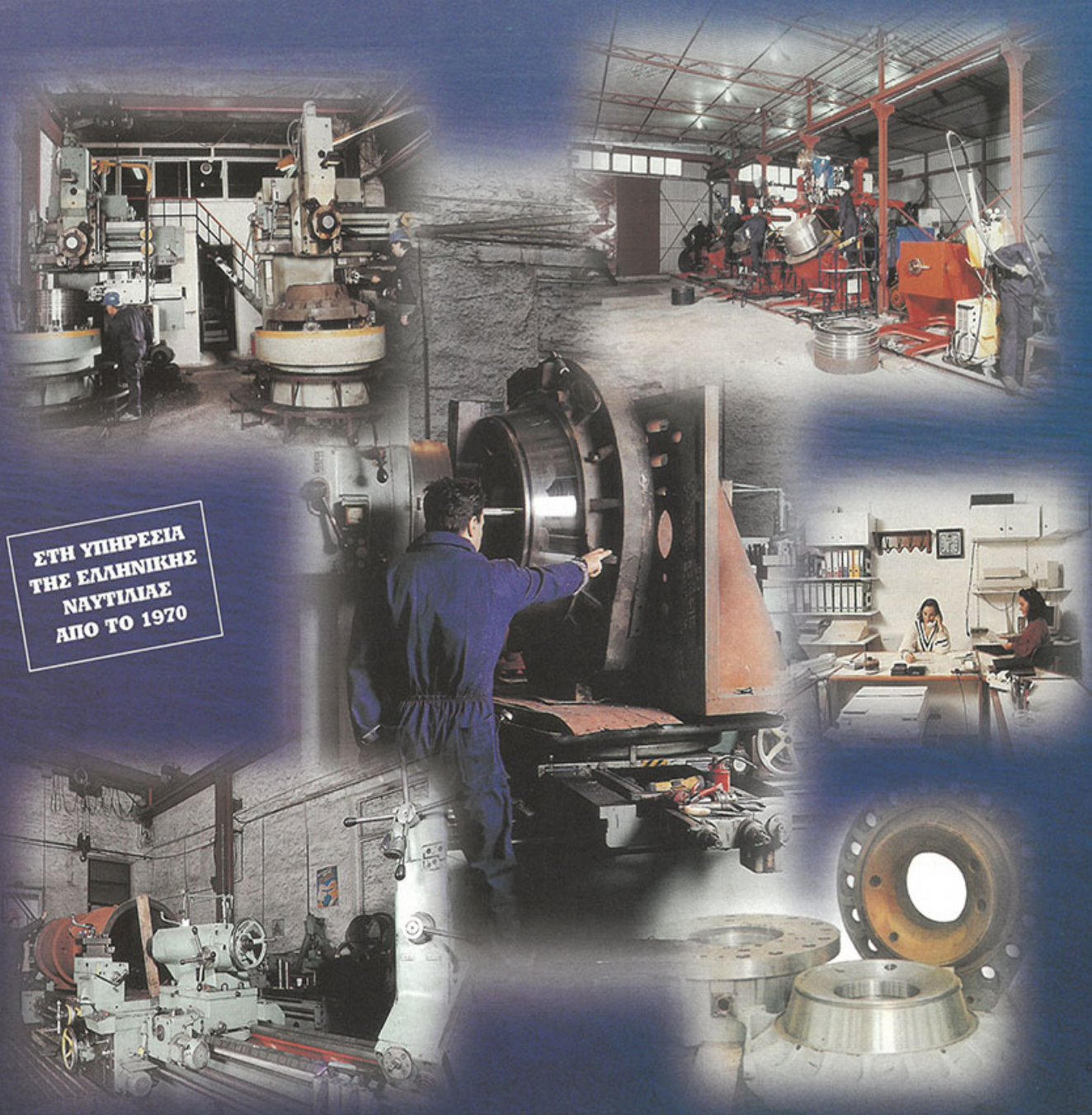
**PROMPT
DELIVERY**

EXCLUSIVELY REPRESENTED IN GREECE BY FRANMAN LIMITED

TEL.: (301) 095.32.350, FAX: (301) 095.32.354-5, e-mail: info@franman.gr

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



Ο απολογισμός του απελθόντος και οι υποσχέσεις του νέου

του Νάσου Πουλακίδα



Έσα σε ένα ιδιαίτερα φορτισμένο συγκινησιακό κλίμα έγινε η τελετή παράδοσης και παραλαβής του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Ο κ. Γιώργος Ανωμερίτης, ο νέος υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, έδειξε από την πρώτη στιγμή να έχει γνώση του αντικείμενου. Μίλησε για τη μεγάλη ελληνική εμπορική ναυτιλία τονίζοντας ότι «στηρίζει έναν βασικό οικονομικό τομέα και δεν μπορεί κανείς ούτε να προχειρολογεί ούτε να παίρνει βιαστικές αποφάσεις ούτε να παίζει με τα συμφέροντα των επιχειρήσεων, των ναυτεργατών, των εργαζομένων».

Ο κ. Ανωμερίτης υπουργοποιείται για τέταρτη φορά. Υποστήριξε ότι με την ίδια ευθύνη θα εφαρμόσει το κυβερνητικό πρόγραμμα, που έχει εισηγηθεί ο απερχόμενος υπουργός και έχει συναποφασιστεί.

Ήταν μια αναφορά σε όσα είχε τονίσει ο κ. Παπουτσής, ο οποίος προέτρεψε τον κ. Ανωμερίτη να μην υπάρξει πισωγύρισμα σε κανένα θέμα.

«Κανόνες διεθνούς δικαίου»

Στη σύντομη ομιλία του, κατά την τελετή -στην οποία έδωσαν «το παρών» μεταξύ άλλων ο δήμαρχος Πειραιά Χρ. Αγραπίδης, ο βουλευτής Π. Μαντούβαλος, η ηγεσία του Λ.Σ., εκπρόσωποι των εφοπλιστικών ενώσεων και ναυτεργατικών σωμάτων- ο κ. Γ. Ανωμερίτης ανέφερε: «Ξέρω ότι έρχομαι σ' ένα υπουργείο, ένα παραγωγικό υπουργείο, ένα υπουργείο του οικονομικού κύκλου της κυβέρνησης με πολύ σημαντικό έργο αληθώς και μεγάλη σημασία».



Είναι ένας βασικός τομέας της εθνικής οικονομίας, τον οποίο πολλές φορές παραγνωρίζουν πάρα πολλοί, ίσως γιατί αγνοούν τη μεγάλη προσφορά του στη συνολική οικονομία. Ξέρω ότι έρχομαι σ' ένα υπουργείο μέσα στο οποίο ζει και κινείται ένας ολόκληρος κόσμος. Ένας κόσμος που ξεκινά από τις μεγάλες στιγμές των ανοιγμάτων -παγκοσμιοποίηση το λέμε σήμερα- του οικουμενισμού των Ελλήνων, ένας χώρος που ξεκινά από πολύ μακριά και καταλήγει στο νησί των δέκα οικογενειών. Ξέρω ότι έρχομαι σ' ένα χώρο, που κατεχοχρή λειτουργεί μέσα σε κανόνες διεθνούς δικαίου, στους οποίους η χώρα μας έχει προσαρμοστεί και έχει προσαρμόσει όλες εκείνες τις διατάξεις τις οποίες μια μεγάλη ναυτική δύναμη πρέπει να σέβεται και να εφαρμόζει. Ταυτόχρονα ξέρω ότι έρχομαι σ' ένα υπουργείο που έχει πάρα πολλή αντικείμενα. Όπως είπε προηγουμένως και ο κ. Παπουτσής, όπως είπε και ο αρχηγός από την ανθρώπινη ζωή του κάθε πολίτη που κινείται σ' αυτή τη μεγάλη χώρα, που όλοι τη θυμούνται για τα βουνά της και τα δάση της, ως έρχομαι από εκείνο το υπουργείο, αληθώς λίγοι τη θυμούνται για τη θάλασσά της.

Η θάλασσα είναι το μεγάλο κομμάτι αυτού του έθνους, αυτού του λαού, αυτών των εργαζομένων, αυτής της μεγάλης οικονομικής δραστηριότητας. Και με αυτές τις πεποιθήσεις, που ξεκινούν από το οικοσύστημα, την ανθρώπινη ζωή, τη ναυτιλία μας, σ' όλην τον κόσμο, μέχρι και την τελευταία, μειονεκτική περιοχή της Ελλάδας, αυτό το εύρος των αρμοδιοτήτων έρχομαι κι εγώ να υπηρετήσω, μετά μια πολύ πετυχημένη και σημαντική πορεία ενός φίλου, όπως είπα πάνω απ' όλα, υπουργού, του κ. Χρ. Παπουτσή».

Λιμενικό Σώμα

Ο κ. Ανωμερίτης αναφέρθηκε στην ομιλία του και στο Λιμενικό Σώμα τονίζοντας:





Παπουτσή: «Μικρή κυβέρνηση το ΥΕΝ»

Ιδιαίτερα συγκινημένος ήταν ο απερχόμενος υπουργός Χρ. Παπουτσή. Αναφέρθηκε ονομαστικά στους συνεργάτες και τους ευχαρίστησε για τις ώρες που του αφιέρωσαν στην προσωπική προσπάθεια.

Ο κ. Παπουτσή, μεταξύ άλλων, ανέφερε:

«Κυρίες και κύριοι, όταν πριν από ενάμιση χρόνο είχα την τιμή να αναλάβω την ευθύνη του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, είχα πλήρη συναίσθηση της σημασίας της ελληνικής ναυτιλίας. Τη σημασία, το κύρος και τη διεθνή αναγνώριση την οποία διαπίστωσα στους ευρωπαϊκούς θεσμούς, που υπηρέτησα τα προηγούμενα 16 χρόνια.

Οφείλω όμως να πω ότι τότε, τη 10η Απριλίου, δεν γνώριζα το πραγματικό εύρος και τη σπουδαιότητα των αρμοδιοτήτων και των πολιτικών του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Γιατί πραγματικά είναι ένα υπουργείο, μια μικρή κυβέρνηση με πολλές και διαφορετικές αρμοδιότητες, που αφορούν άμεσα την ασφάλεια, την οικονομία, τον τουρισμό, την οικονομική και κοινωνική συνοχή της πατρίδας μας.

Ένα υπουργείο που έχει την ευθύνη για τον πιο διεθνοποιημένο κλάδο της ελληνικής οικονομίας, τη ναυτιλία. Έναν τομέα στον οποίο η Ελλάδα είναι υπερδύναμη σε παγκόσμιο επίπεδο. Ένα υπουργείο που είναι το σπίτι των ναυτικών μας, αλλά ταυτόχρονα με τις πολιτικές του, επηρεάζει τη ζωή εκατομμυρίων Ελλήνων.

Παρέλαβα το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας μετά τις εκλογές του Απριλίου του 2000, σε μια περίοδο κρίσιμη και μεταβατική. Η ακτοπλοΐα αντιμετώπιζε πολλά προβλήματα και πολλές δυσκολίες. Το θεσμικό της πλαίσιο έπρεπε να εξελιχθεί για να ανταποκριθεί στα νέα οικονομικά δεδομένα και στην πρόκληση της απελευθέρωσης.

Η εμπορική ναυτιλία έπρεπε να αντεπεξέλθει σ' ένα νέο ανταγωνιστικό περιβάλλον, αλλά και στις σύγχρονες απαιτήσεις της ασφάλειας και της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Σε αυτό ακριβώς το πλαίσιο έπρεπε να αντιμετωπίσουμε το μέλλον και την προοπτική της ναυτιλίας μας, το μέλλον και την προοπτική των ναυτικών μας.

Οι εξελίξεις στη ναυτιλία και ιδιαίτερα στην ακτοπλοΐα καθιστούσαν επιτακτική μια νέα πολιτική αντίληψη, για τη λειτουργία και την ανάπτυξη των λιμανιών, ενώ τα νέα δεδομένα ασφάλειας, στην ευρύτερη περιοχή μας, καθιστούσαν αναγκαία την ενίσχυση και τον εκσυγχρονισμό του Λιμενικού Σώματος, ενός ιστορικού σώματος, με πολύχρονη προσφορά στον τόπο και στην ελληνική κοινωνία.

«Ξέρω ότι έρχομαι σ' ένα υπουργείο το οποίο έχει και το στρατιωτικό του κομμάτι. Και το ξέρω, είτε από εμπειρίες είτε από γονίδια, θαλασσινά και νησιωτικά, ξέρω όμως την ιστορία του. Την ιστορία από τον Σακαλή και από τον Κωστούλα και από τον Αραβαντάκη, τις θυσίες αυτών των ανθρώπων στις δύσκολες εποχές και όχι μόνο στις καλές εποχές. Ξέρω τους ανθρώπους γιατί τους έχω ζήσει και ξέρω πόσο δύσκολη είναι η δουλειά τους.

Παρ' όλα αυτά, έρχομαι, τέλειος, σ' ένα υπουργείο που έχει γίνει ένα συγκεκριμένο κυβερνητικό έργο. Και ως μέλος της κυβέρνησης, έχω στηρίξει αυτό το κυβερνητικό έργο. Και ως μέλος της κυβέρνησης, έχω ζήσει τις δυσκολίες της τελευταίας περιόδου και έχω στηρίξει, από δηλώσεις μέχρι και ψηφοφορίες, τη σημαντική δουλειά αυτού του υπουργείου. Είμαι σ' ένα υπουργείο όπου συνεντρώνονται πολλές παραγωγικές τάξεις και που φιλοδοξώ, όπως και στο προηγούμενο υπουργείο, απ' το οποίο πριν από λίγο αποχώρησα, να δώ μια άλλη συνεργασία μέσα από τα διαφορετικά συμφέροντα, διεπαγγελματική συνέλευση, γιατί ακριβώς τώρα που είμαστε μπροστά στις μεγάλες και ανοιχτές αγορές, δεν υπάρχουν περιθώρια κλειστών συμφερόντων. Θα πάμε όλοι μαζί μπροστά.

Σεβασμιώτατε, κυρίες και κύριοι, ξέρω επίσης ότι είμαι σ' ένα υπουργείο που έχει άμεση σχέση με τον Πειραιά. Έχει άμεση σχέση στην κοινή γνώμη με τον νησιωτικό χώρο, με τα λιμάνια μας, με τη θάλασσα. Αλλά ακριβώς για τους λόγους που είπα προηγουμένως, ξέρω ότι είμαι σ' ένα υπουργείο που αρχίζει από τα πέρατα του κόσμου, έχει ευθύνη, στηρίζει έναν μεγάλο οικονομικό τομέα και δεν μπορεί κανείς ούτε να προχειρολογεί ούτε να παίρνει βιαστικές αποφάσεις ούτε να παίζει με τα συμφέροντα των επιχειρήσεων, των ναυτεργατών, των εργαζομένων».

Η ισχυρή ναυτιλία είναι βασική παράμετρος της ισχυρής Ελλάδας. Γι' αυτό και από τις προγραμματικές μας δηλώσεις θέσαμε 4 μεγάλους στόχους, τους οποίους υπηρετήσαμε με συνέπεια. Την απειλευθέρωση της ακτοπλοΐας και την κατοχύρωση του δημοσίου συμφέροντος. Την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας, κατοχυρώνοντας παράλληλα τα δικαιώματα και την προοπτική των ναυτικών μας. Την ανάπτυξη μιας εθνικής λιμενικής πολιτικής και τον εκσυγχρονισμό των λιμένων της χώρας. Τη μετεξέλιξη του Λιμενικού Σώματος σε ένα σύγχρονο, δυναμικό και αποτελεσματικό Λιμενικό Σώμα του 21ου αιώνα.

Και είμαι περήφανος γιατί πετύχαμε πολλά. Με τη βοήθεια όλων σας, με τη στενή συνεργασία όλων των φορέων της ναυτιλιακής κοινότητας, των εφοπλιστικών ενώσεων, των οργανώσεων των εργαζομένων και τη συμπαράσταση της τοπικής κοινωνίας, γυρίσαμε πολλές νέες σελίδες και θέσαμε τα θεμέλια για μια νέα εποχή στη ναυτιλία και στο Λιμενικό Σώμα».

«Καλή επιτυχία»

Στον επίλογο της παρουσίας του στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ο απερχόμενος κ. Χρ. Παπουτσής είπε:

«Αγαπητέ κ. Ανωμερίτη, σας εύχομαι ολόψυχα καλή δουλειά. Σας εύχομαι κάθε επιτυχία. Και θέλω να γνωρίζετε ότι στην προσπάθειά σας, θα έχετε την απόλυτη στήριξη των πραγματικά εξαιρετικών στελεχών του Λιμενικού Σώματος και του πολιτικού προσωπικού του υπουργείου. Και όταν βλέω εξαιρετική προσφορά, εννοώ με τα δικά μου κριτήρια, με τα κριτήρια της διοίκησης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, γιατί όπως γνωρίζετε, το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ήταν το πρώτο

υπουργείο το οποίο ανέλαβα ερχόμενος στην Ελλάδα».

Κυρίες και κύριοι, όπως γνωρίζετε, η πολιτική είναι μια συνεχής προσπάθεια. Είναι μια διαρκής πορεία μπροστά. Μια σταθερή επιλογή προσφοράς, στο λαό και τον τόπο. Κάθε φορά, από διαφορετική θέση, κάθε φορά από διαφορετικό μετερίζι. Και εσείς έχετε τη δυνατότητα να κρίνετε, για τις ιδέες σας, για τις απόψεις σας, μα πάνω από όλα έχει τη δυνατότητα να θέτετε στη δημόσια κριτική, τη συνέπεια των λόγων και των έργων σας.

Και εγώ επέλεξα στην πολιτική μου διαδρομή, να κρατώ αυτή τη συνέπεια στις αρχές μου και στις αξίες που πιστεύω. Και έτσι ποτέ δεν διαπραγματεύθηκα μια θέση εξουσίας ή τη θαληπωρή του απυρόβλητου με αντάλλαγμα τη σιωπή.

Σ' αυτή τη νέα φάση, που ξεκινά για μένα, θέλω να σας διαβεβαιώσω ότι θα συνεχίσω να είμαι παρών στις πολιτικές εξελίξεις, στη Βουλή και στο ΠΑΣΟΚ, πάντοτε στην πρώτη γραμμή, πάντα με την ίδια συνέπεια, με την ίδια αποφασιστικότητα, πάντα με την ίδια θέληση προσφοράς. Θα είμαι πάντα στην πρώτη γραμμή του αγώνα, για την υποστήριξη του κυβερνητικού έργου, στο πλαίσιο του προγράμματος που δεσμευθήκαμε προς τον ελληνικό λαό και κερδίσαμε την εμπιστοσύνη του.

Και θέλω επίσης να σας διαβεβαιώσω ότι σ' αυτή την πορεία θα κουβαλώ πάντα μαζί μου τις εμπειρίες από το χώρο της ναυτιλίας, αλήθεια και τη δύναμη που άντλησα από εσάς, από τους ανθρώπους της θάλασσας. Θα έχω πάντα στην καρδιά μου τον Πειραιά, τα νησιά μας, όσα ζήσαμε και όσα πετύχαμε μαζί. Ένα μεγάλο ευχαριστώ από τα βάθη της καρδιάς μου προς όλους σας. Κύριε υπουργέ, σας εύχομαι καλή επιτυχία και ένα έργο πλούσιο και δημιουργικό».

ΚΥΡΙΑΡΧΟΥΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ, 35ΕΤΙΑ, ΠΛΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ, ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ, ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ

Επειδή ο δρόμος δεν θα είναι στρωμένος με ρουλούδια, ο νέος υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γ. Ανωμερίτης ευελπιστεί ότι με τη συνεργασία των εκπροσώπων όλων των φορέων θα λύσει τα προβλήματα που απασχολούν σήμερα τη ναυτιλιακή κοινότητα. «Θα επιδιώξω τη συνεργασία όλων σας και θα ανταποκριθώ στις προσδοκίες για την εκπλήρωση των στόχων μας στο ΥΕΝ», τόνισε ο κ. Ανωμερίτης στην τελετή παραλαβής του υπουργείου.

Στο ναυτιλιακό χώρο έχουν γίνει κάποιες τομές, όμως, τα περισσότερα θέματα είναι ανοικτά και χρειάζονται περαιτέρω χειρισμοί, στη σημερινή κρίσιμη διεθνή συγκυρία. Ειδικά αυτήν την περίοδο χρειάζονται η χάραξη εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής, η συναίνεση πλοιοκτητών και ναυτικών αλήθ και αποφάσεις για τόνωση της ανταγωνιστικότητας. Αποφάσεις που δεν χρειάζονται περαιτέρω αναβολή θα πρέπει να ληφθούν για την εισαγωγή της ΟΛΠ Α.Ε. στο Χρηματιστήριο, τη ναυτική εκπαίδευση, το νέο θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοΐας, τις συνθήκες και τη φορολογία στα ποντοπόρα, το νέο τοπίο για τις ναυτιλιακές εταιρείες που θέλουν να περάσουν το κατώφλι της Σοφοκλέους, τη μεσογειακή φορτηγό ναυτιλία, τη μετεξέλιξη του Λιμενικού Σώματος, τη Γενική Γραμματεία Λιμένων, τη μεταστέγαση του υπουργείου, τις κρουαζιέρες, τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004.

Ο νέος υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, ο οποίος τόνισε από την πρώτη στιγμή ότι το ΥΕΝ λειτουργεί με κανόνες διεθνούς δικαίου, έχει αρχίσει τις πρώτες επαφές με τους εκπροσώπους των εφοπλιστικών ενώσεων και των ναυτεργατικών σωματείων.

Οι ποντοπόροι θα θέσουν επί τάπητος όλα τα μεγάλα προβλήματα γύρω από τη ναυτική εκπαίδευση, το NAT, τη φορολογία, την ανταγωνιστικότητα. Η ναυτική εκπαίδευση αποτελεί μεγάλο «αγκάθι», αφού από τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού δεν εξέρχεται πλέον ικανός αριθμός προσόντούχων πλοίαρχων και μηχανικών. Εφέτος, προκηρύχθηκαν 1.100 θέσεις σπουδαστών και ανταποκρίθηκαν μόλις 514 υποψήφιοι! Όταν πλοίαρχοι ή δόκιμοι σύρονται με χειροπέδες στα εισαγωγικά γραφεία για την οποιαδήποτε μικρή παράβαση, πώς να στραφούν οι νέοι μας στο ναυτικό επάγγελμα; Η μη ύπαρξη Ελλήνων ναυτικών αποτρέπει πλοιοκτήτες να επιστρέψουν στο ελληνικό νηολόγιο. Οι ακτοπλοϊκοί-εφοπλιστές θα επιμένουν να μη μειωθεί το όριο ηλικίας των πλοίων από τα 35 στα 30 χρόνια, να μην ισχύει το 10μηνιο λειτούργια για τα ταχύπλοα, να υπάρξουν κάποιες τροποποιήσεις στο νόμο περί απειλευθέρωσης, που θα ισχύσει από τον Νοέμβριο του 2002. Ιδιαίτερη προσοχή απαιτείται στο χειρισμό ιδιωτικοποίησης της ΟΛΠ Α.Ε., αφού υπάρχει ήδη σημαντική καθυστέρηση και οι εργαζόμενοι αλήθ και οι χρήστες εκφράζουν ζωηρότατες επιφυλάξεις.

Η μετεξέλιξη του Λιμενικού Σώματος πρέπει να γίνει με πιο γρήγορους ρυθμούς, αφού τα χρονικά περιθώρια για τους Ολυμπιακούς του 2004 στενεύουν, ενώ απαιτούνται μέτρα για την κρουαζιέρα, η οποία αναμένεται να περάσει το 2002 δύσκολες ημέρες, ιδιαίτερα τώρα που κυριαρχεί ο φόβος μετά το τρομοκρατικό χτύπημα της 11ης Σεπτεμβρίου.

Γενναίες αποφάσεις πρέπει να λάβει σύντομα ο κ. Ανωμερίτης και στο τεράστιο πρόβλημα της λιμενικής υποδομής, αφού η πλειονότητα των λιμανιών ανταποκρίνεται σε... διευκολύνσεις του 1960 και όχι του νέου αιώνα με τα δεκάδες νεότευκτα πλοία.

Ο κ. Ανωμερίτης, πάντως, τις πρώτες ημέρες παρουσίας του στο ΥΕΝ δείχνει να έχει λάβει τα μηνύματα των καιρών. Η ναυτιλία, άλλωστε, εκτός από τα οφέλη που προσφέρει στην οικονομία του τόπου, προσδίδει στην Ελλάδα μόνιμη αίσθηση και διακεκριμένη θέση στην υφήλιο.

Enter the World of VeriSTAR

VeriSTAR

INFO

CHEMICALS

MACHINERY

HULL

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

Head Office:

17, bis, Place des Reflets
92077 Paris La Défense Cedex,
Tel: + 33 1 42 91 52 91
Fax: + 33 1 42 91 54 47
Web Site: <http://www.bureauveritas.com>
Email: info@bureauveritas.com

Greek Central Office:

26-28Akti Kondyli
185 45 Piraeus
Tel: + 30 (01) 422 09 42
Fax: + 30 (01) 422 15 55
Web Site: <http://www.bureauveritas.gr>
Email: office@gr.bureauveritas.com



**BUREAU
VERITAS**



Προκήρυξη διαγωνισμού

Την προκήρυξη διαγωνισμού για την πρόσληψη συνολικά 5.150 ανδρών επαγγελματιών οπλιτών ανακοίνωσαν τα Γενικά Επιτελεία Στρατού και Ναυτικού, στο πλαίσιο διεύρυνσης των Ενόπλων Δυνάμεων.

Σύμφωνα με την προκήρυξη, διακάτω υποβολής αιτήσεων έχουν ιδιώτες με εκπληρωμένες τις στρατιωτικές τους υποχρεώσεις, καθώς και υπηρετούντες και στους τρεις κλάδους των Ενόπλων Δυνάμεων που διανύουν το τελευταίο εξάμηνο της θητείας τους.

Οι ενδιαφερόμενοι θα πρέπει να έχουν συμπληρώσει το 18ο έτος της ηλικίας τους και να μην έχουν υπερβεί το 26ο. Για το Στρατό Ήφρας θα πρέπει να έχουν καταθέσει τα απαραίτητα δικαιολογητικά μέχρι τις 20 Νοεμβρίου 2001 στα στρατολογικά γραφεία του τόπου διαμονής τους, ενώ για το Ναυτικό θα πρέπει να κατατεθούν τα απαραίτητα έγγραφα μέχρι τις 14 Δεκεμβρίου 2001 στο Γραφείο Ενημέρωσης Κοινού του ΓΕΝ, Πανεπιστημίου 9Α, Αθήνα (τηλ. 33.11.217, 33.11.218).

Στρατός Ήφρας: Ειδικότερα, με βάση το νόμο 2936/2001, στο Στρατό Ήφρας πρόκειται να προσληφθούν 4.550 άνδρες, οι οποίοι θα φέρουν το βαθμό του στρατιώτη και θα αμείβονται με

το μισθό του λοχία μη παραγωγικών σχολών. Όσοι απολύονται με την ευδόκιμη συμπλήρωση της αρχικής αναληφθείσας δεκαετούς υποχρέωσης, λαμβάνουν εφάπαξ αποζημίωση, ίση με το διπλάσιο των ετών υπηρεσίας επί τις αντίστοιχες μηνιαίες αποδοχές που λαμβάνουν κατά την απόλυσή τους.

Μετά τη συμπλήρωση της δεκαετούς υπηρεσίας, όσοι από τους επαγγελματίες οπλίτες επιθυμούν, μπορούν να μονιμοποιηθούν με το βαθμό που φέρουν, εξελισσόμενοι μέχρι το βαθμό του αρχιλοχία και μισθολογικά μέχρι τα 2/3 της διαφοράς του βασικού μισθού του αντισυνταγματάρχη και του ταγματάρχη, με τη συμπλήρωση 31ετών συνολικής πραγματικής υπηρεσίας.

Ναυτικό: Οι 600 που θα γίνουν δεκτοί, κατατάσσονται με το βαθμό του ναύτη και το μισθό του κελευστή μη παραγωγικών σχολών. Μετά την εκπλήρωση δεκαετούς υπηρεσίας, απολύονται λαμβάνοντας εφάπαξ αποζημίωση, ίση με το διπλάσιο των ετών υπηρεσίας επί τις αντίστοιχες μηνιαίες αποδοχές που λαμβάνουν κατά την απόλυσή τους. Ωστόσο, έχουν τη δυνατότητα να δηλώσουν ότι επιθυμούν να παραμείνουν στο Π.Ν. μέχρι να συμπληρώσουν 35ετή συντάξιμη υπηρεσία, εξελισσόμενοι βαθμολογικά μέχρι το βαθμό του αρχικελευστή και μισθολογικά μέχρι το βαθμό του αντιπλοίαρχου.

Καίριες παρατηρήσεις

Με αφορμή τη σχετική ημερίδα, ο πρόεδρος του Πανελληνίου Συνδέσμου (Ένωσης) Ναυτικών Πρακτόρων Ιωάννης Θεολογίτης κατέθεσε οκτώ ουσιαστικές παρατηρήσεις στο υπό επεξεργασία Προεδρικό Διάταγμα, που αφορούν το ηλεκτρονικό σύστημα κράτησης θέσεων και έκδοσης εισιτηρίων και αποδείξεων (ΗΣΚΘΕΕΑ) οι οποίες έχουν ως εξής:

1. Θα πρέπει να επισημάνουμε τη διαπιστούμενη de facto συγκρουόμενη διαρχία των εποπτευουσών αρχών (ΥΕΝ-ΕΟΤ) και την κατ' επέκτασιν δημιουργούμενη διάκριση εις βάρος των τουριστικών γραφείων σε αντίθεση με τους υπόλοιπους επαγγελματίες τους έχοντες το δικαίωμα της έκδοσης των εισιτηρίων.
2. Δεν υπάρχουν διατάξεις που να εξασφαλίζουν τον έλεγχο και την ασφάλεια των επιβαίνοντων, ενώ δεν κατοχυρώνεται (εφαρμόζεται) το προσωποπαγές και αμεταβίβαστο του ακτοπλοϊκού εισιτηρίου.
3. Παρά το γεγονός ότι απαγορεύονται ρητά τα χειρόγραφα εισιτήρια, εντούτοις γίνεται αναφορά στη χρήση τους και μάλιστα μέσω ΗΣΚΘΕΕΑ χωρίς να καθορίζονται σαφείς κανόνες. Επίσης, δεν γίνεται η παραμικρή προσπάθεια να αντιμετωπισθεί

ουσιαστικά το θέμα της έκδοσης εισιτηρίων offline.

4. Επί πλέον δεν μνημονεύεται η νομιμοποίηση-εξουσιοδότηση για την έκδοση του σχολιαζόμενου Προεδρικού Διατάγματος με την αναφορά ειδικότερα και των κειμένων που ελήφθησαν υπ' όψιν για την έκδοσή του. Θα έπρεπε να γίνει εννοιολογικός ορισμός όρων-κλειδιών που χρησιμοποιούνται στο παρόν Π.Δ. Ακόμη θα έπρεπε το Π.Δ. να συνδυαστεί με τη γνώμη και την ψήφιση του κώδικα δεοντολογίας για το ΗΣΚΘΕΕΑ καθώς και κάθε άλλο κείμενο που αναφέρεται στη λειτουργία του.

5. Εξακολουθεί να γίνεται αναφορά στον αριθμό θεώρησης σύμφωνα με το ΚΒΣ, μολονότι το υπουργείο Οικονομικών έχει διευκρινίσει ότι δεν απαιτείται θεώρηση σε όλες τις περιπτώσεις.

6. Μεταξύ των υποχρεώσεων των «προσώπων» που διενεργούν κρατήσεις θέσεων και εκδόσεις «εισιτηρίων», περιλαμβάνεται και η απόδοση των υπέρ τρίτων επιβαρύνσεων. Αυτό προϋποθέτει εργασία και ευθύνες στον κλάδο των πρακτόρων, χωρίς να δημιουργεί ουσιαστικό όφελος για κανέναν, δεδομένου ότι δυσχεραίνει τον έλεγχο και αυξάνει το κόστος για όλους τους εμπλεκόμενους.

7. Δεν ξεκαθαρίζεται στο Π.Δ.



Ο κ. Ιω. Θεολογίτης

ότι οι πράκτορες διαθέτουν απλώς εξοπλισμό πρόσβασης στο ΗΕΚΘΕΕΑ, ενώ οι περισσότεροι από αυτούς δεν έχουν ευθεία σύνδεση αλλά πρόσβαση μέσω τρίτων. Η επιβολή ποινών πρέπει να γίνεται από μικτή επιτροπή (με δικαίωμα εφέσεως), στην ουσία θα πρέπει να υπάρχει συμμετοχή: τεχνοκρατών, κρατικών λειτουργών, επαγγελματιών του κλάδου.

8. Είμαστε αντίθετοι στην ποινικοποίηση παραβάσεων διοικητικής μέριμνας. Οι γενικές διατάξεις του ποινικού κώδικα καλύπτουν κάθε θιγόμενο από δόλιες και απαράδεκτες για τη νομική ποινική τάξη ενέργειες στο πλαίσιο των νομοθετικών ορίων που υφίστανται για την έκδοση των εισιτηρίων ακτοπλοίας.

Τι ζητούν οι Ευρωπαίοι εφοπλιστές

Οι Ευρωπαίοι εφοπλιστές ζήτησαν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή καθεστώς οικονομικής ενίσχυσης, στην περίπτωση που υποστούν πλήγμα ανάλογο με τις αεροπορικές εταιρείες, ως συνέπεια των τρομοκρατικών επιθέσεων στις ΗΠΑ.

Ήδη οι ασφαλιστές έχουν αυξήσει τα ασφάλιστρα σε περίπου είκοσι προορισμούς, στους οποίους περιλαμβάνονται το Ισραήλ, το Πακιστάν και ο Περσικός, αλλά και χώρες χωρίς ασφαλιστικές εγγυήσεις όπως η Αλγερία, η Ανγκόλα, η Λιβερία, η Σομαλία, η Σρι Λάνκα και η Αίγυπτος. Αξίζει να σημειωθεί ότι τα ασφάλιστρα σε ορισμένες περιοχές αυξήθηκαν έως και 10.000%.

Για το γεγονός αυτό, πρόσφατα ο πρόεδρος της Ευρωπαϊκής Ένωσης Εφοπλιστών (ECSA), Εμανουέλ Γκριμάλντι, δήλωσε τα εξής: «Πρόκειται σίγουρα για κατάχρηση. Στο πλαίσιο του διαλόγου με τις ασφαλιστικές εταιρείες, οι εφοπλιστές ζήτη-

σαν να μην επιβαρυνθούν με απαράδεκτες αυξήσεις που δεν μπορούν να αντέξουν, αφού οι προοπτικές ανάπτυξης του κλάδου ήταν ήδη προβληματικές για τα πετρελαιοφόρα και πριν από τις τρομοκρατικές επιθέσεις, ενώ τώρα έγιναν ιδιαίτερα δύ-

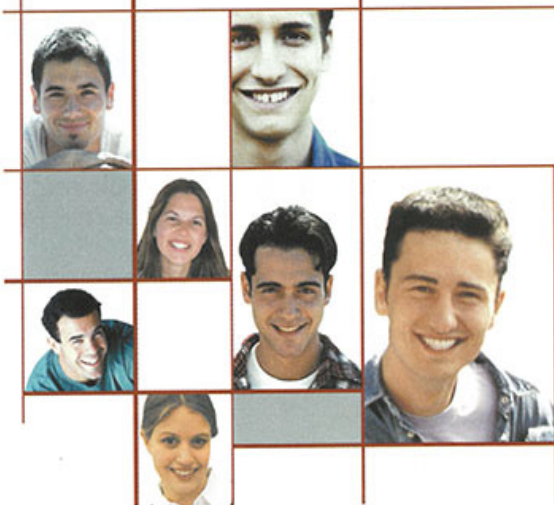
σκολες και για τα κρουαζιερό-πλοια και τα επιβατηγά».

Σύμφωνα με την ετήσια έκθεση της ECSA, τα πλοία με ευρωπαϊκή σημαία έφταναν τον Απρίλιο του 2001 τα 6.900 σκάφη, δηλαδή το 17,2% του παγκόσμιου στόλου. Εάν όμως υπολογιστούν

και τα πλοία που είναι ευρωπαϊκής ιδιοκτησίας αλλά έχουν σημαίες τρίτων κρατών, τότε το ποσοστό φτάνει το 40%.

Επί πλέον, ο μέσος όρος ηλικίας των ευρωπαϊκών πλοίων είναι στα 12,3 χρόνια έναντι 13,8 ετών του παγκόσμιου στόλου.

6000 θέσεις εργασίας σε ένα στρατό που αλλάζει!



Το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας απαντώντας στις προκλήσεις της εποχής μας καθιέρωσε το θεσμό του Επαγγελματία Οπλίτη. Μία σίγουρη καριέρα στις Ένοπλες Δυνάμεις περιμένει 6.000 νέους και νέες 18-26 ετών, με εξέλιξη & εξαιρετικές παροχές.

- Μισθός αντίστοιχος με αυτόν των Μονίμων Υπαξιωματικών
- Ασφάλεια δημοσίου
- Προοπτικές εξέλιξης
- Άρτια εκπαίδευση και εξειδίκευση σε υψηλή τεχνολογία
- Δυνατότητα συμμετοχής σε ειδικές αποστολές, αποστολές ανθρωπιστικής βοήθειας, ειρηνευτικές αποστολές

Γίνε κι εσύ Επαγγελματίας Οπλίτης



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ

Πληροφορίες:

Στα κατά τόπους Στρατολογικά Γραφεία
Στα Γραφεία Ενήμερωσης Κοινού
του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας
Αθήνα: Κολοκοτρώνη 13, [01]32 40 306 (10 γραμμές)
Θεσσαλονίκη: Βοα. Γεωργίου 1,
[031]89 33 78, [031]85 00 60
Για όλη την Ελλάδα: 0800 40306
www.mod.gr

Τα νέα του Πολεμικού Ναυτικού

— Στη σχολή ναυτικών δοκιμών πραγματοποιήθηκε παρουσία του αρχηγού του Γεν. Επιτ. Ναυτικού, αντιναυάρχου Γ. Θεοδωρουλάκη Π.Ν., η ορκωμοσία των εβδομήντα έξι νέων ναυτικών δοκιμών, εκ των οποίων πέντε ήταν Κύπριοι, δύο Αλβανοί, ένας Γεωργιανός, ένας Σύρος, ένας Ιορδανός και ένας Καμερουνέζος.

Στην τελετή παρέστησαν ο σεβασμιώτατος μητροπολίτης Πειραιώς κ.κ. Καλλίνικος, ο δήμαρχος Πειραιώς κ. Αγραπίδης, καθώς και εκπρόσωπος της νομαρχιακής αυτοδιοίκησης.

— Στην περιοχή του Κρητικού Πελάγους διεξήχθη άσκηση βολής των παρακάτω όπλων από τους αντίστοιχους φορείς: α. Ηλεκτρονικής τορπίλης μάχης MK 37 από το υποβρύχιο (Υ/Β) «Γλαύκος».

β. Κατευθυνόμενου βλήματος Exocet από το ταχύ περιπολικό κατευθυνόμενων βλημάτων (ΤΠΚ) «Λάσκαρος».

γ. Τορπίλης ατμού MK8 από την τορπιλάκατο (Τ/Α) «Λαίλαψ». Ως στόχος στην άσκηση χρησιμοποιήθηκε το παλαιό αντιτορπιλικό (Α/Τ) «Μισαούλης» (D-211) το οποίο με την ολοκλήρωση των βολών βυθίστηκε σε βάθος περίπου 1.150 μέτρων. Το πλοίο-στόχος, πρώην Α/Τ «Μισαούλης» (USS INGRAHA DD9/694), ναυπηγήθηκε το 1944, παρελήφθη από τις ΗΠΑ το 1971 και τέθηκε εκτός ενεργείας το 1992.



Ειδικό μητρώο «μαθητευόμενων ναυτικών»

Το ΥΕΝ με Προεδρικό Διάταγμα καθιέρωσε ειδικό μητρώο «μαθητευόμενων ναυτικών». Σε αυτό απογράφονται άτομα ηλικίας 16-40 ετών, που δεν έχουν αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας αλλά είναι κάτοχοι αποδεικτικού τουλάχιστον δημοτικού σχολείου. Δύνανται, δε, να ναυτολογούνται επί πλοίων όλων των κατηγοριών.

Οι «μαθητευόμενοι ναυτικοί» εφοδιάζονται με ειδικό τύπο ναυτικού φυλλαδίου (κόκκινο) και εργαζόμενοι στα πλοία έχουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που καθορίζει η νομοθεσία, όσον αφορά ασφάλιση, υγειονομική προστασία, εύρεση ναυτικής εργασίας και επιδότηση σε περίπτωση ανεργίας. Η θαλάσσια υπηρεσία τους προσμετράται για την απόκτηση αποδεικτικού ναυτικής ικανότητας και μπορούν να ναυτολογηθούν και χωρίς το πιστοποιητικό σωστικών και πυροσβεστικών μέσων, το οποίο όμως θα πρέπει να υποβάλουν εντός 9 μηνών από την απογραφή τους, επί ποινή διαγραφής τους από το ειδικό μητρώο.

Μετά την απόκτηση αποδεικτικού ναυτικής ικανότητας μπορούν να απογραφούν ως ναυτικοί, σύμφωνα με σχετικές διατάξεις που εξακολουθούν να ισχύουν.

Κατάργηση διπλώματος

Με Προεδρικό Διάταγμα καταργήθηκε το πιστοποιητικό εκπαίδευσης στο ηλεκτρονικό σύστημα ναυσιπλοΐας Decca για τους αξιωματικούς καταστρώματος. Επίσης, μόνο για τους αξιωματικούς παράκτιων πλόων καταργήθηκαν και τα διπλώματα Logan και ραδιογωνιόμετρα.

Επίσης με το ίδιο διάταγμα παρέχεται το δικαίωμα σε πρακτικούς πλοίαρχους και πρακτικούς μηχανικούς Ε.Ν. να φοιτήσουν στα αντίστοιχα ειδικά τμήματα εκπαίδευσης, στα οποία θα πρέπει να έχουν εγγραφεί και αρχίσει τη

φοίτησή τους μέχρι 31.1.2001, προκειμένου να αποκτήσουν δίπλωμα πλοίαρχου ή μηχανικού Γ' τάξης μη προαγωγικό, εφόσον έχουν θαλάσσια υπηρεσία ενός έτους με ειδικότητα αξιωματικού φυλακής από την απόκτηση του αντίστοιχου διπλώματος. Η εν λόγω υπηρεσία μειώνεται κατά έξι μήνες για όσους έλαβαν μέρος σε εξετάσεις για την απόκτηση του διπλώματός τους από 1.1.1996 και μετέπειτα.

Πώληση των Ναυπηγείων Σκαρμαγκά

Η πώληση των Ναυπηγείων Σκαρμαγκά, είναι πλέον γεγονός.

Ύστερα από πολύμηνες διαπραγματεύσεις, τα ναυπηγεία αγοράστηκαν από τη γερμανική εταιρεία HDW Ferrostaal έναντι 2,1 δισ. δρχ., ενώ η αρχική προσφορά ήταν 1,5 δισ. δρχ.

Η μεταβίβαση των μετοχών - το 51% των οποίων διαθέτει η ΕΤΒΑ και το 49% οι εργαζόμενοι - θα πραγματοποιηθεί μόλις διευθετηθούν οι τελευταίες λεπτομέρειες και δοθεί η έγκριση από τις αρμόδιες αρχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Όσον αφορά τα βασικά σημεία της σύμβασης, έχουν ως εξής:

— Αύξηση μετοχικού κεφαλαίου κατά 14 δισ. δρχ.

— Ανάληψη από τους αγοραστές όλων των υποχρεώσεων του ναυπηγείου.

— Υποχρέωση για τη λειτουργία της επιχείρησης ως ναυπηγείο για 10 χρόνια.

— Υποχρέωση διατήρησης 1.400 θέσεων εργασίας για έξι χρόνια.

Ωστόσο, στη σχετική ανακοίνωση της Ελληνικής Τράπεζας Βιομηχανικής Αναπτύξεως, η οποία κατέχει το πλειοψηφικό πακέτο μετοχών των Ναυπηγείων Σκαρμαγκά, αναφέρεται ότι το συνολικό ύψος του τιμήματος της Ferrostaal, δηλαδή τα 16,1 δισ. δρχ. (2,1 δισ. η αγορά του μετοχικού πακέτου και 14 δισ. η αύξηση μ/κ), αντιστοιχούν στο αρχικό ύψος της συνολικής προσφοράς, που περιελάμβανε 1,5 δισ. δρχ. για την αγορά των μετοχών, αύξηση μ/κ κατά 3 δισ. δρχ. και κάλυψη ζημιών για το 2001 έως 11,6 δισ. δρχ.

Αξίζει να αναφερθεί ότι οι συσσωρευμένες ζημιές των Ναυπηγείων Σκαρμαγκά ανέρχονται σε περίπου 70 δισ. δρχ., ενώ μέχρι τώρα οι παραγγελίες του Πολεμικού Ναυτικού προς τα ναυπηγεία φτάνουν τα 540 δισ. δρχ.





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 —



Διεθνές Ναυτιλιακό Συνέδριο Economist

Ολοκληρώθηκε με επιτυχία το 3ο Διεθνές Ναυτιλιακό Συνέδριο Economist, στο οποίο έδωσαν το παρών σύσσωμη η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα, κορυφαία στελέχη της παγκόσμιας ναυτιλίας αλλά και εκπρόσωποι του πολιτικού κόσμου.

Στις ομιλίες των εισηγητών της πρώτης ημέρας αναπτύχθηκαν ζητήματα που αφορούσαν την παγκόσμια ναυτιλία, όπως το διεθνές εμπόριο, ο τομέας των κρουαζιέρων, οι νέοι κανονισμοί ναυπήγησης πλοίων καθώς και οι προβλέψεις για το μέλλον του τραπεζικού συστήματος σε σχέση με τη ναυτιλία.

Κατά τη διάρκεια της πρώτης μέρας επίσημος καλεσμένος ήταν ο τώως υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Χρήστος Παπουτσής, ο οποίος στην ομιλία του έκανε λόγο για τις ευνοϊκές τροποποιήσεις στο νόμο για την είσοδο των ποντοπόρων ναυτιλιακών εταιρειών στο ΧΑΑ, ενώ τη δεύτερη μέρα επίσημος ομιλητής ήταν ο πρόεδρος της αξιωματικής αντιπολίτευσης Κωνσταντίνος Καραμανλής, ο οποίος τόνισε τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η ελληνική ναυτιλία.

Οι εισηγητές της δεύτερης μέρας του συνεδρίου αναφέρθηκαν σε ζητήματα τα οποία αφορούν την προστασία περιβάλλοντος και την

ασφάλεια των πλοίων, τα λιμάνια, τις ναυτιλιακές ασφαλίσεις, τη διεθνή ναυτιλιακή πολιτική και τις προοπτικές του e-shipping και το ρόλο των ναυλομεσιτών.



Ο κ. Ηλίας Μπίσιος, συντονιστής της συζήτησης, σύμβουλος ειδικών θεμάτων των «Ναυτικών Χρονικών»

Η έκθεση «Λιμένες Ports 2001»

Ολοκληρώθηκαν στο Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας η Διεθνής Έκθεση «Λιμένες Ports 2001» και το συνέδριο EuroMare 2001, στα οποία τα «Ναυτικά Χρονικά» ήταν χορηγός εσωτερικής επικοινωνίας. Κατά τη διάρκεια της πρώτης ημέρας του συνεδρίου EuroMare συζητήθηκε η πρώτη ενότητα με θέμα «Ο σύγχρονος ευρωπαϊκός λιμένας» με ομιλητές τους κ. Γ. Χαλβατζόγλου, γενικό γραμματέα YEN, Patrik Verhoeven, διευθυντή Ευρωπαϊκού Οργανισμού Λιμένων (ESPO), Απόστολο Καμαρινάκη, πλοίαρχο Α.Σ. -διευθυντή Λιμένων και Λιμενικών Έργων YEN, Ευάγγελο Κούζιλο, πρόεδρο της Πανελλήνιας Ένωσης Πλοιαρχών Εμπορικού Ναυτικού, και Βασίλη Τσελέντη, αν. καθηγητή Πανεπιστημίου Πειραιά. Τη δεύτερη ημέρα του συνεδρίου συζητήθηκε η δεύτερη ενότητα «Αναβάθμιση Αερολιμένων: Προοπτικές μετά το Ελευθέριος Βενιζέλος» με ομιλητές τους κ. Γιώργο Καραμάνο, υπεύθυνο Marketing Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, Αντώνη Στιμυδαλά, Chief Operation Officer, Aegean/Cronus Airlines, Ιωάννη Ευαγγέλου, πρόεδρο Συνδέσμου των εν Ελλάδι Τουριστικών και Ταξιδιωτικών Γραφείων, και Στέλιο Στυπιδή, εμπορικό διευθυντή Axima Services A.E. Συντονιστής της συζήτησης ήταν ο σύμβουλος ειδικών θεμάτων των «Ναυτικών Χρονικών» κ. Ηλίας Μπίσιος.

Το 3ο Ship Finance Forum

Ο πόλεμος κατά της τρομοκρατίας και οι επιπτώσεις που θα έχει στη ναυτιλία ήταν το βασικό θέμα συζήτησης του 3ου ετήσιου συνεδρίου Ship Finance Forum Greece, που διεξήχθη σε κεντρικό αθηναϊκό ξενοδοχείο υπό την αιγίδα της Fortis Bank and Marine Money International. Τις συνέπειες της παρούσης κρίσης για τη ναυτιλία ανέλυσαν οι κ. Frank Dunne και Tony Rooth, βασικοί συνεργάτες της Watson Farley & Williams με έδρα το Λονδίνο, οι οποίοι και πρότειναν τρόπους στους εμπλεκόμενους φορείς προκει-

μένου να μπορέσουν να χειριστούν καλύτερα τις διαφαινόμενες αλλαγές στο χώρο. Οι υπόλοιποι ομιλητές, ανώτατα στελέχη τραπεζών και ναυτιλιακών εταιρειών, αναφέρθηκαν σε εξειδικευμένα θέματα τα οποία ενδιαφέρουν άμεσα την εφοπλιστική κοινότητα όπως: Οι κυρώσεις των ΗΠΑ και των Ηνωμένων Εθνών και ο αντίκτυπος στη ναυτιλία, ανάλυση για το ποιες τράπεζες και εφοπλιστές θα επηρεαστούν περισσότερο από την παρούσα κατάσταση, ανάλυση για το αν μπορούν οι πλοιοκτήτες να ακυρώσουν παραγγελίες για νέα πλοία, τις νέες συνθήκες τραπεζών και δανειοληπτών, στρατηγικές για τους εφοπλιστές προκειμένου να αντιμετωπίσουν την αύξηση των ναυτιλιακών ασφαλειών κ.ά.

Για τα λιμάνια

Στο πλαίσιο υλοποίησης των διατάξεων του ν. 2932/2001 που αναφέρονται στη μετατροπή λιμενικών ταμείων σε ανώνυμες εταιρείες, υπεγράψαν από τον τ. υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Χρήστο Παπουτσή οι κανονιστικές πράξεις προσδιορισμού της ζώνης λιμένα των Οργανισμών Λιμένων Α.Ε. που χαρακτηρίστηκαν ως εθνικής σημασίας. Τα λιμάνια αυτά για τα οποία διαπιστώθηκε ότι η προοπτική τους είναι ιδιαίτερα θετική και θα πρέπει να επιχειρηθούν μεταρρυθμίσεις, ώστε να μεγιστοποιηθούν τα οφέλη από τη λειτουργία τους, είναι της Αλεξανδρούπολης, του Βόλου, της Ελευσίνας, της Ηγουμενίτσας, του Ηρακλείου, της Καβάλας, της Κέρκυρας, του Λαυρίου, της Πάτρας και της Ραφίνας, τα οποία ήδη έχουν μετατραπεί και λειτουργούν ως ανώνυμες εταιρείες.



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.



Λιμενική πολιτική

Με σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος που προωθείται για υπογραφή στον Πρόεδρο της Δημοκρατίας, οι επιμέρους αρμοδιότητες του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας που αφορούν το σχεδιασμό της λιμενικής πολιτικής, τον έλεγχο και τη βελτίωση των λιμενικών υποδομών της χώρας και την παρακολούθηση της λειτουργίας και εκμετάλλευσης των λιμένων, μεταφέρονται σε ένα διοικητικό ενοποιημένο οργανωτικό σχήμα με τη μορφή της γενικής γραμματείας λιμένων και λιμενικής πολιτικής.

Ο σκοπός της γενικής γραμματείας λιμένων και λιμενικής πολιτικής είναι ο συνολικός σχεδιασμός και η χάραξη της εθνικής λιμενικής πολιτικής για την ανάπτυξη των λιμένων με σύγχρονη υποδομή, ώστε να ανταποκρίνονται στις σύγχρονες ανάγκες και απαιτήσεις για την εξυπηρέτηση των επιβατών, των πλοίων και των φορτίων.

Η προτεινόμενη οργανωτική δομή περιλαμβάνει:

- Έναν κλάδο λιμένων.
- Τρεις διευθύνσεις που καλύπτουν τους τομείς της λιμενικής πολιτικής, των λιμενικών



Προβληματισμός Μ. Βαρβιτσιώτη για τη λαθρομετανάστευση

Τον προβληματισμό του για το φαινόμενο της παράνομης λαθρομετανάστευσης εξέφρασε ο βουλευτής της Ν.Δ. στη Β' Αθηνών κ. Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης, με επιστολή του προς τον υπουργό Εξωτερικών Γεώργιο Παπανδρέου. Ο κ. Βαρβιτσιώτης επισημαίνει και τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι άνδρες του Λιμενικού:

«Καθημερινά οι άνδρες του Λ.Σ. καταβάλλουν υπεράνθρωπες προσπάθειες προκειμένου να αποτρέψουν την παράνομη λαθρομετανάστευση. Στην προσπάθειά τους, όμως, αυτή δεν έχουν να αντιμετωπίσουν μόνο τους δουλέμπορους, αλλά και τις κρατικές υπηρεσίες της γειτονικής χώρας. Πρόσφατα ο τέως ΥΕΝ απεκάλυψε ότι οι δουλέμποροι προστατεύονται από τις τουρκικές ένοπλες δυνάμεις, ενώ όπως έγινε γνωστό, τουλάχιστον σε μία περίπτωση παρατηρήθηκε και είσοδος τουρκικής ακταιωρού στα ελληνικά χωρικά ύδατα προκειμένου να προστατευθεί η αποστολή των δουλεμπορικών». Και καταλήγοντας τονίζει: «Όλα αυτά θα έπρεπε να είχαν οδηγήσει την ηγεσία του υπουργείου Εξωτερικών στη διενέργεια αυστηρού διαβήματος διαμαρτυρίας προς την τουρκική κυβέρνηση και στην καταγγελία της στάσης της σε όλα τα αρμόδια διεθνή όργανα».

υποδομών, της οργάνωσης-λειτουργίας και εκμετάλλευσης λιμένων και

— Την πλοηγική υπηρεσία.

Επίσης, περιλαμβάνονται οι

αρμοδιότητες όπως κατανέμονται στον κλάδο λιμένων, την πλοηγική υπηρεσία και τις διευθύνσεις και καθορίζεται το προσωπικό και η κατανομή του.

Αρμοδιότητες ανώτατων αξιωματικών του Λ.Σ.

Με Προεδρικό Διάταγμα που απεστάλη για δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, κυρώθηκε το από 8.10.01 πρακτικό του ανώτατου συμβουλίου Λιμενικού Σώματος υπό μεζονα σύνθεση έτους 2001, με το οποίο προήχθησαν: Ο αρχιπλοίαρχος Λ.Σ. Γεώργιος Παπαχριστοδούλου στο βαθμό του υποναυάρχου Λ.Σ. προς πλήρωση κενής οργανι-

κής θέσης υποναυάρχου-γενικού επιθεωρητή Λιμενικού Σώματος.

Επίσης, με απόφαση του τ. υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Χρήστου Παπουτσή, ο ανωτέρω ανώτατος αξιωματικός Λ.Σ. ορίσθηκε ως ολυμπιακός υπεύθυνος του ΥΕΝ για θέματα σχετικά με την αποστολή και αρμοδιότητα του Λιμενικού Σώματος στους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004.

Ο πλοίαρχος Λ.Σ. Χαράλαμπος Δασούσης στο βαθμό του αρχιπλοίαρχου· ο πλοίαρχος Λ.Σ. Ανδρέας Σφονδύλης στο βαθμό του αρχιπλοίαρχου· ο αντιπλοίαρχος Λ.Σ. Βασίλειος Τσετούρας στο βαθμό του πλοίαρχου· ο αντιπλοίαρχος Λ.Σ. Νίκ. Χαμηλάκης στο βαθμό του πλοίαρχου· ο πλωτάρχης Λ.Σ. Νίκ. Αναγνώστου στο βαθμό του αντιπλοίαρχου· ο πλωτάρχης Λ.Σ. Κων. Ροίλης στο βαθμό του αντιπλοίαρχου.

Τέλος, ο αρχιπλοίαρχος Λ.Σ. Παναγιώτης Ιωάννου προήχθη στο βαθμό του υποναυάρχου Λ.Σ. και αποστρατεύεται, ύστερα από αίτησή του, μετά χρονικό διάστημα ενός μηνός. Με απόφαση του τ. υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Χρήστου Παπουτσή καθορίστηκαν οι αρμοδιότητες και τα καθήκοντα των δύο υποναυάρχων-υπαρχηγών Λ.Σ.

Συγκεκριμένα, ο αρχαιότερος υποναύαρχος-υπαρχηγός Λ.Σ. εποπτεύει τον κλάδο Γ' Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης και τον κλάδο Δ' Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων.

Ο νεότερος υποναύαρχος-υπαρχηγός Λ.Σ. εποπτεύει τον κλάδο Α' Προσωπικού Λ.Σ. & Διοικ. Μέριμνας, τον κλάδο Β' Λιμενικής Αστυνομίας, τον κλάδο Ε' Επιχειρήσεων Λ.Σ., τη γενική διεύθυνση διοικητικής υποστήριξης και τις περιφερειακές διοικήσεις Λ.Σ.



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

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

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

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

Κώστας Κεντέρης
Χρυσός Ολυμπιονίκης,
Ανάδοχος του "Αίολος Εξπρές"



* ΤΥΠΟΥ ΜΟΝΟΗΥΛ



NEL LINES

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



ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΠΑΡΑΛΑΒΗ ΚΑΙ ΤΟΥ Μ/Υ ΑΦΟΒΟΣ, του δεύτερου πλοίου που κατασκευάστηκε για λογαριασμό της στα κορεατικά ναυπηγεία Hyundai, η εταιρεία Aegean Bulk Co. Inc. παράλαβε πρόσφατα και το τρίτο αδελφό πλοίο της ίδιας σειράς, το Μ/Υ «Ηφαιστος».

Πρόκειται για ένα σύγχρονο φορτηγό πλοίο χωρητικότητας 75.000 dwt, που η βάρφτισή του πραγματοποιήθηκε σε μία λαμπρή τελετή, παρουσία εκπροσώπων των ναυπηγείων και της πλοιοκτήτρια εταιρείας. Ανάδοχός του ήταν η κ. Han, σύζυγος του αντιπροέδρου των ναυπηγείων, ενώ ο καθαγιασμός του τελέστηκε από τον σεβασμιώτατο ιερέα Αλέξανδρο της Ορθόδοξης Ελληνικής Εκκλησίας του Πουσάν.

Το πλοίο, η κατασκευή του οποίου χρηματοδοτήθηκε από τη Royal Bank of Scotland, απέπλευσε αυθημερόν για το παρθενικό του ταξίδι, ενώ όσον αφορά το τέταρτο πλοίο που κατασκευάζεται στα Hyundai για λογαριασμό της Aegean, έχει προγραμματιστεί για παράδοση τον Ιανουάριο του 2002.

ΜΕ ΑΦΟΡΜΗ ΤΑ ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΑ ΧΤΥΠΗΜΑΤΑ ΣΤΙΣ ΗΠΑ, η Αμερικανική Ακτοφυλακή ανακοίνωσε και έθεσε σε ισχύ έξι νέα μέτρα που αφορούν τη ναυτιλία και πιο συγκεκριμένα:

1. Η ανακοίνωση κατάπλου του πλοίου σε αμερικανικό λιμάνι πρέπει να γνωστοποιείται τουλάχιστον 96 ώρες νωρίτερα έναντι των 24 ωρών που ίσχυαν με βάση προγενέστερες οδηγίες.
2. Για πλοία των οποίων το ταξίδι διαρκεί λιγότερο από 96 ώρες, η ανακοίνωση κατάπλου πρέπει να γνωστοποιείται πριν από τον απόπλου του από το προηγούμενο λιμάνι προεγγίσης. Σε κάθε περίπτωση, όμως, τουλάχιστον 24 ώρες πριν από τον κατάπλου του σε αμερικανικό λιμάνι προορισμού. Επί πλέον, η ανακοίνωση πρέπει να συνοδεύεται από λίστα επιβατών και πληρώματος και να περιέχει πρόσθετες πληροφορίες για το φορτίο.
3. Τα πλοία που πραγματοποιούν διαδοχικές προσεγγίσεις σε αμερικανικά λιμάνια, επιτρέπεται να υποβάλλουν τις πληροφορίες αυτές για το σύνολο του ταξιδιού τους.
4. Οποιαδήποτε αλλαγή στις πληροφορίες που θα έχουν κατατεθεί πρέπει να γνωστοποιείται, εκτός από αλλαγές που αφορούν χρονικούς προσδιορισμούς και εφόσον αυτοί δεν υπερβαίνουν τις έξι ώρες.
5. Οι φορτηγίδες που μεταφέρουν συγκεκριμένα επικίνδυνα φορτία πρέπει να υποβάλλουν τις εν λόγω πληροφορίες δώδεκα ώρες πριν από τον κατάπλου του πλοίου σε αμερικανικό λιμάνι.
6. Οι υφιστάμενες εξαιρέσεις για τα πλοία που συμμετέχουν στο AMVER ή για

πλοία με προγραμματισμένες διαδρομές που τις έχουν δηλώσει στην αρμόδια τοπική λιμενική αρχή, καθώς και για τα υπό αμερικανική και καναδική σημαία που πλέουν μεταξύ των λιμένων των δύο χωρών στις Μεγάλες Λίμνες, αναστέλλονται. Συνεπώς και τα πλοία αυτά υπάγονται στα νέα μέτρα.

«ΕΠΙΦΥΛΑΞΕΙΣ ΦΟΡΤΙΩΝ» ευρείας κλίμακας καθώς και διακρίσεις υπέρ εθνικών φορτίων, οι οποίες θίγουν τη διεθνή ναυτιλία, περιλαμβάνονται σύμφωνα με την Ένωση Ευρωπαίων Εφοπλιστών στο πακέτο μέτρων ναυτιλιακής πολιτικής που ανακοινώθηκε πρόσφατα από το Πακιστάν.

ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΟΣ ΕΙΝΑΙ Ο ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ που κρατήθηκαν από τις ανά τον κόσμο λιμενικές αρχές το 1999, σύμφωνα με τα αποτελέσματα του ελέγχου εμπορικών πλοίων που ανακοινώθηκαν πρόσφατα. Πιο συγκεκριμένα και σύμφωνα με τα εν λόγω αποτελέσματα:

- Τα ελληνικά πλοία δεν αποτελούν στόχο των επιθεωρήσεων αυτών.
- Στους λιμένες της περιοχής, η οποία περιλαμβάνεται στο PARIS MOU, το ποσοστό κρατήσεων ελληνικών πλοίων ανήλθε σε 5,8% έναντι 6,99% που ήταν το 1998.
- Στην περιοχή αμερικανικών λιμένων το ποσοστό κρατήσεων ελληνικών πλοίων ανήλθε σε 1,07% έναντι 1,38% το 1998.

ΤΗΝ ΑΠΕΥΘΕΙΑΣ ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΑ ΣΥΝΔΕΣΗ με το λιμάνι του Βόλου εγκαίνιασε πρόσφατα η εταιρεία Maersk Sealand. Με το νέο service, δίνεται η ευκαιρία στους εισαγωγείς και εξαγωγείς της Κεντρικής Ελλάδας να συνδέονται απευθείας με το παγκόσμιο δίκτυο εξυπηρέτησης της Maersk και να πραγματοποιούν τις μεταφορές τους σε συντομότερο χρονικό διάστημα.

Στα εγκαίνια που πραγματοποιήθηκαν πρόσφατα στη Θεσσαλονίκη πόλη, οι κοδεσπότες ήταν ο γενικός διευθυντής της Maersk Hellas, Eric Nielsen, και ο διευθυντής των γραφείων Θεσσαλονίκης της εταιρείας, Χάρης Δεμερτζής, ενώ ανάμεσα στους καλεσμένους παρευρέθησαν ο νομάρχης Μαγνησίας Παναγιώτης Σκοτινιώτης, ο δήμαρχος Βόλου Κυριάκος Μήτρου, ο γενικός γραμματέας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής Νικόλαος Θωμόπουλος, ο λιμενάρχης Βόλου αρχιπλοίαρχος Λ.Σ. Αντώνης Πιτσουλάκης, ο πρόεδρος του Λιμενικού Ταμείου Παναγιώτης Παπαδόλης, ο διευθυντής Τελωνείου Βόλου Κωνσταντίνος Καπαράκης, καθώς και εκπρόσωποι του επιχειρηματικού κόσμου όλης της χώρας.

ΜΕ ΣΚΟΠΟ ΤΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΤΟΥΣ ΣΤΟ ΝΑΥΠΛΙΑΚΟ ΤΟΜΕΑ και την αύξηση της συμμετοχής των υπό ελληνική και τουρκική σημαία πλοίων στο μεταξύ τους εμπόριο, Ελλάδα και Τουρκία έθεσαν πρόσφατα σε εφαρμογή συμφωνία που είχε υπογραφεί παλαιότερα και αφορά στις θαλάσσιες μεταφορές.

Πιο συγκεκριμένα, η εν λόγω συμφωνία προβλέπει την ανεμπόδιστη πρόσβαση των πλοίων στα διεθνώς διακινούμενα φορτία υπό καθεστώς ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού και μη διακρίσεως, την παροχή αμοιβαίων διευκολύνσεων τόσο στα πλοία όσο και στους ναυτικούς, καθώς και τη συνεργασία για την εξάλειψη των εκάστοτε εμποδίων που παρουσιάζονται στον τομέα της ναυτιλίας. Επί πλέον, παρέχεται αμοιβαία από τα συμβαλλόμενα μέρη, δηλαδή Ελλάδα - Τουρκία, το καθεστώς της εθνικής μεταχείρισης σε ό,τι αφορά: α) την ελεύθερη είσοδο στα λιμάνια, β) τη διάθεση των προβλητών και την πλήρη χρήση των λιμενικών ευκολιών τους, γ) τη φόρτωση και εκφόρτωση φορτίων, δ) τη μεταφόρτωση, ε) τη χρήση των υπηρεσιών που παρέχονται στη ναυτιλία και την πληρωμή οποιωνδήποτε τελών και φόρων για τη χρήση τους.

Your Another Branch Office in Korea

Sunhill Agency

SERVICE NETWORK - Sunhill Agency is Proud of providing Customers with reliability, Perfection and mobility by its well trained staff and effective network.

CHINA



Qualified for ISO 9002
as International Shipping Agency

It gives us great pleasure to announce that we are accredited by Det Norske Veritas (DNV) Certification B.V. for ISO 9002 dated October 2, 2000 with respect to the scope of international shipping agency. With this we can serve our clients better, especially you, and this is a part of Sunhill Agency's unending effort to achieve customer satisfaction through service excellence.



South Korea

CHEJU

JAPAN

MAIN ACTIVITIES

- GENERAL PORT AGENT ■ PROTECTIVE AGENT (OWNERS/OPERATOR) ■ HUSBANDRY AGENT
- NEW SHIPBUILDING AGENT ■ SALE & PURCHASE AGENT ■ DRYDOCK/REPAIRING AGENT
- BUNKERING AGENT ■ PORT CLEARANCE AGENT ■ CARGO BOOKING AGENT ■ SALVAGE AGENT
- FREIGHT COLLECTING AGENT ■ SHIP CHARTERING & FREIGHT FORWARDING
- WORLD-WIDE TRADING ■ SHIP MANAGEMENT ■ FERRO ALLOYS LOGISTICS AGENT



SUNHILL AGENCY CO., LTD

7F, Jeongnari Bldg, 57-10, Seosomun-Dong, Joong-Ku, Seoul, Korea
TEL: +82-2-3455-1011~4 FAX: +82-2-3455-1017~8 TELEX: K35476

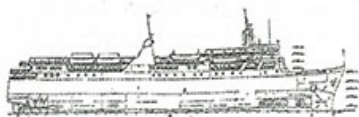


Το πόρισμα για το ναυάγιο του «Εξπρές Σαμίνα»

Η ανεπαρκής διακυβέρνησή του ήταν το κυρίαρχο αίτιο της βύθισης του «Εξπρές Σαμίνα» σύμφωνα με την πραγματογνωμοσύνη των εμπειρογνομόνων. Τα «Ν.Χ.» δημοσιεύουν σήμερα, χωρίς περικοπές και χωρίς κανένα σχόλιο, το πόρισμα το οποίο έχει στα χέρια του ο εφέτης-ανακριτής κ. Νίκος Καραδημητρίου.

Την πραγματογνωμοσύνη υπογράφουν οι: Απ. Παπανικολάου, καθηγητής ΕΜΠ, Ι. Βεντούρας, πλοίαρχος, Γ. Δημητριάδης, αντιπλοίαρχος Π.Ν., Θ. Λουκάκης, καθηγητής ΕΜΠ, Εμμ. Μανιός, ναυπηγός-μηχανολόγος.

Πραγματογνωμοσύνη για το Ναυάγιο
Ε/Γ-Ο/Γ "ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ" (26.9.2000)



Αθήνα, Σεπτέμβριος 2001

Four handwritten signatures are visible below the drawing.

Βασικό αίτιο της βύθισης του πλοίου ήταν η ανεπαρκής διακυβέρνησή του, με αποτέλεσμα την πρόσκρουσή του στους Βρ. Πόρτες, στην είσοδο του λιμένος της Πάρου και την πρόκληση μιας σειράς ρηγμάτων στο περίβλημα του πλοίου.

Από τις εκπονηθείσες μελέτες ευστάθειας και πλειστότητας κατόπιν βλάβης του πλοίου, αλλά και τις προδιαγραφές σχεδίασης του προκείμενου πλοίου, προκύπτει ότι η σχετικά περιορισμένη έκταση του κυρίως ρήγματος στα ύψα του πλοίου στην περιοχή του κυρίου μηχανοστασίου, δεν θα οδηγούσε σε

βύθιση του πλοίου, εφόσον και μόνο οι δύο (2) στεγανές θύρες του κυρίως μηχανοστασίου, WTD 3&4, εναλλακτικά η πυρμαϊνά θύρα του κυρίου μηχανοστασίου WTD 3 σε συνδυασμό με τη θύρα επικοινωνίας του πρωταίου βοηθητικού μηχανοστασίου με τις ενδιστάσεις του πληρώματος WTD 7, ήταν κλειστές ή εκλείνοντο μετά την πρόσκρουση, σύμφωνα με τους κανονισμούς ασφαλείας του προκείμενου πλοίου. Όμως, με δεδομένο ότι οι ανωτέρω στεγανές θύρες ήταν και έμειναν ανοικτές, όπως ήταν και όλες σχεδόν οι υπόλοιπες στεγανές θύρες του πλοίου, η βύθιση του πλοίου ήταν αναπόφευκτη. Η βύθιση του πλοίου επιταχύνθηκε από την ύπαρξη σημαντικού ρήγματος στα έξαλα του πλοίου στην περιοχή του platform deck του καταστρώματος οχημάτων, το οποίο ενεργοποιήθηκε 15 λεπτά περίπου μετά την πρόσκρουση και αφού οι στεγανοί χώροι του πλοίου είχαν πλέον κατακλυσθεί με νερά και το πλοίο είχε προοδευτικά αποκτήσει αυξημένο βύθισμα και εγκάρσια κλίση.

Παρατηρήθηκε έλλειψη σωστής οργάνωσης της εκκένωσης του πλοίου που οφείλεται σε μία σειρά από παραλείψεις, όπως:

- Η έλλειψη σήμανσης γενικού συναγερμού επικινδύνου καταστάσεως από τη γέφυρα και ενημέρωσης των επιβαινόντων μετά την πρόσκρουση.
- Η παράλειψη άμεσης πληροφόρησης της γέφυρας από το πλήρωμα του μηχανοστασίου για την ύπαρξη ρήγματος στο μηχανοστάσιο και την κρισιμότητα της κατάστασης.
- Η αρχική «διά ζώσης» πληροφόρηση των επιβατών, ότι το πλοίο δεν θα βυθισθεί, με αποτέλεσμα την απώλεια πολύτιμου χρόνου που απαιτείται για μια πλέον οργανωμένη εκκένωση.
- Η αδυναμία οργανωμένης εγκατάλειψης του πλοίου με τα διαθέσιμα σωστικά μέσα λόγω έλλειψης καθοδήγησης από το αρμόδιο ανώτερο πλήρωμα.
- Η εν μέρει ανεπαρκής ποιότητα των διαθέσιμων σωστικών μέσων του πλοίου.
- Η αδυναμία των επιβατών να διακρίνουν το αρμόδιο πλήρωμα λόγω μη ενδεικνυόμενης ένδυσης μέρους του πληρώματος, κατά παράβαση

του κανονισμού.

ζ. Η έλλειψη ενημέρωσης των επιβατών για την αντιμετώπιση καταστάσεων εκτάκτου ανάγκης κατά τον απόπλου.

η. Η έλλειψη σωστής κατάρτισης και εξοικείωσης με το πλοίο για ορισμένα τουλάχιστον μέλη του πληρώματος.

θ. Η παράλειψη βοήθειας προς τους επιβάτες από ορισμένα τουλάχιστον μέλη του πληρώματος, που προτίμησαν να εγκαταλείψουν το πλοίο επιβιβαζόμενα στις καθαιρεθείσες από αυτούς λέμβους.

Πόρισμα επί των αιτιών βύθισης και των διαδικασιών εκκένωσης
Τα αίτια βύθισης του Ε/Γ-Ο/Γ «Εξπρές Σαμίνα» και οι ανεπάρκειες των διαδικασιών εκκένωσης του πλοίου, που οδήγησαν στην απώλεια της ζωής 81 επιβαινόντων, συνοψίζονται με βάση τα ανωτέρω στα εξής:

1. Η ανεπαρκής διακυβέρνηση του πλοίου από τον Α/Φ, τόσο πριν όσο και μετά την πρόσκρουση, ως προς τα εξής:
 - 1.1 Ανεπαρκής έλεγχος της θέσεως και ταχύτητας του πλοίου,
 - 1.2 παράλειψη συνεχούς ελέγχου του έργου του πληρώματος φυλακής γέφυρας,
 - 1.3 μη αποτελεσματική και ανά πάσα στιγμή επιτήρηση του θαλασσίου χώρου, λόγω ελλιπούς επάνδρωσης και οργάνωσης της φυλακής γέφυρας,
 - 1.4 καθυστέρηση στην ειδοποίηση πλοίαρχου κατά την προσέγγιση στον λιμένα της Πάρου,
 - 1.5 ανεπαρκείς χειρισμοί αποφυγής σύγκρουσης,
 - 1.6 μη έλεγχος των στεγανών θυρών που ήταν σχεδόν όλες ανοικτές κατά παράβαση του κανονισμού, και μη ενημέρωση του ημερολογίου γέφυρας,
 - 1.7 μη κλείσιμο των στεγανών θυρών από τη γέφυρα, μετά την πρόσκρουση,
 - 1.8 μη σήμανση γενικού συναγερμού μετά την πρόσκρουση,
 - 1.9 λίαν πιθανή (μεγάλης διάρκειας) απουσία από τη γέφυρα κατά τη διάρκεια εκτέλεσης καθηκόντων ως Α/Φ γέφυρας.
2. Η απουσία του τελικώς υπεύθυνου πλοίαρχου από τη γέφυρα, έστω για το διάστημα μετά τις 22.00, οπότε ο πλοίαρχος θα έπρεπε να ευρίσκεται ούτως ή άλλως στη γέφυρα, διότι το πλοίο θα είχε προσεγγίσει τον λιμένα της Πάρου με βάση το τακτικό του δρομολόγιο. Ως αποτέλεσμα αυτού παρουσιάστηκε αδυναμία ελέγχου των ως 1. ανεπαρκών ενεργειών του Α/Φ.
3. Η έλλειψη σήμανσης γενικού συναγερμού εγκατάλειψης πλοίου από τη γέφυρα μετά την πρόσκρουση, με ευθύνη του πλοίαρχου ή ενδεχόμενης αδυναμίας των οργάνων συναγερμού.
4. Η παράλειψη διαβίβασης του ακριβούς στίγματος του ναυαγίου, με αποτέλεσμα τη δυσχέρεια των ενεργειών έρευνας & διάσωσης, με ευθύνη του πλοίαρχου και του ασυρματιστή πλοίου.
5. Η αδυναμία κλεισίματος των ανοικτών στεγανών θυρών, που κατά πρόσβαση του πιστοποιητικού ασφαλείας ήταν όλες ανοικτές, με ευθύνη του πλοίαρχου και του Α/Φ γέφυρας.
6. Η αδυναμία, εν μέρει παράλειψη, του πληρώματος μηχανοστασίου να κλείσει τις κατά παράβαση του κανονισμού ασφαλείας ανοικτές στεγανές θύρες του κυρίως μηχανοστασίου, είτε τοπικά είτε εξ αποστάσεως από τα μέσα χειρισμού/ελέγχου στο platform deck και το κατάστρωμα οχημάτων, με ευθύνη του α' μηχανικού και Α/Φ μηχανοστασίου.
7. Η παράλειψη άμεσης πληροφόρησης της γέφυρας από το πλήρωμα του μηχανοστασίου για την ύπαρξη ρήγματος στο μηχανοστάσιο και την κατάσταση των στεγανών θυρών καθώς και η μη ανάληψη ενεργειών διά την απάντηση υδάτων, με ευθύνη του α' μηχανικού και Α/Φ μηχανοστασίου.

8. Η παύση λειτουργίας της ηλεκτρογεννήτριας ανάγκης εντός ολίγων λεπτών μετά την πρόσκρουση λόγω έλλειψης ετοιμότητας με ευθύνη του α' μηχανικού και του ηλεκτρολόγου, με αποτέλεσμα την αδυναμία ελέγχου βασικών λειτουργιών ανάγκης του πλοίου, όπως ο έλεγχος και το κλείσιμο των στεγανών θυρών.

9. Η συνεπεία των ανωτέρω ταχεία κατάκλυση των στεγανών χώρων του πλοίου με αποτέλεσμα την πρόκληση ταχείας κλίσης του πλοίου και τον περιορισμό του ωφέλιμου χρόνου οργανωμένης εκκένωσης του πλοίου σε ένα χρονικό διάστημα της τάξης των 20 λεπτών, που ούτως ή άλλως φαίνεται ότι δεν θα επαρκούσε για μία οργανωμένη πλήρη εκκένωση του πλοίου, ακόμα και υπό άριστες περιβαλλοντικές συνθήκες και άμεση κινητοποίηση ενός κατάλληλα εκπαιδευμένου και επαρκώς πειθαρχημένου πληρώματος.

10. Η αρχική «διά ζώσης» πληροφόρηση των επιβατών, ότι το πλοίο δεν θα βυθισθεί, με αποτέλεσμα την απώλεια πολύτιμου χρόνου που απαιτείτο για μία πλέον οργανωμένη εκκένωση με ευθύνη του πλοιάρχου και κατόπιν του ύπαρχου του πλοίου, ενδεχομένως και άλλων ανώτερων μελών του πληρώματος, που φαίνεται αυτενέργησαν ελλείψει καθοδήγησης από τον πλοίαρχο ή τον ύπαρχο.

11. Η αδυναμία οργανωμένης εγκατάλειψης του πλοίου με τα διαθέσιμα σωστικά μέσα λόγω έλλειψης καθοδήγησης από το αρμόδιο ανώτερο πλήρωμα (πλοίαρχος, ύπαρχος, λοιπό ανώτερο πλήρωμα και λέμβοι) και των επικρατούσων συνθηκών.

12. Η εν μέρει ανεπαρκής ποιότητα των διαθεσίμων σωστικών μέσων του πλοίου.

13. Η αδυναμία των επιβατών να διακρίνουν το αρμόδιο πλήρωμα λόγω μη ενδεικνυόμενης ένδυσης μέρους του πληρώματος κατά παράβαση του κανονισμού, και η έλλειψη ενημέρωσης των επιβατών για την αντιμετώπιση καταστάσεων εκτάκτου ανάγκης κατά τον απόπλου με ευθύνη της εταιρείας και του πλοιάρχου.

14. Η έλλειψη σωστής κατάρτισης και εξοικείωσης με το πλοίο για ορισμένα τουλάχιστον μέλη του πληρώματος (ιδιαίτερα: πλήρωμα γέφυρας).

15. Η παράλειψη βοήθειας προς τους επιβάτες από ορισμένα του-



λάχιστον μέλη του πληρώματος, που προτίμησαν να εγκαταλείψουν το πλοίο επιβιβάζοντάς τους στις καθαιρεθείσες από αυτούς λέμβους, ενώ αναλογικά οι περισσότεροι επιβάτες εγκατέλειψαν το πλοίο πηδώντας στη θάλασσα υπό δυσμενείς συνθήκες.

16. Η ανεπαρκής κινητοποίηση των διαθέσιμων μέσων έρευνας-διάσωσης της ελληνικής Πολιτείας (ανεπαρκείς χειρισμοί θαλάμου επιχειρήσεων του ΥΕΝ, αδυναμία εντοπισμού στίγματος ναυαγίου για μεγάλο χρονικό διάστημα μετά τη βύθιση, έλλειψη μέσων έρευνας-διάσωσης Λιμεναρχείου Πάρου, αδυναμία κινητοποίησης ελικοπτέρων παντός καιρού της Πολεμικής Αεροπορίας). Ο αριθμός των θυμάτων περιορίστηκε λόγω της άμεσης κινητοποίησης των αλιευτικών της Πάρου και της τυχαίας παρουσίας δύο πολεμικών πλοίων του βρετανικού ναυτικού στην περιοχή.

Με δεδομένη την ανεπαρκή οργάνωση της εκκένωσης του πλοίου στον διαθέσιμο, οριακά επαρκή χρόνο των 30 λεπτών περίπου από την πρόσκρουση, οπότε και οι τελευταίοι επιβαίνοντες εγκατέλειψαν το πλοίο, αλλά και τον ανεπαρκή συντονισμό των ενεργειών έρευνας & διάσωσης από τον θάλαμο επιχειρήσεων του ΥΕΝ, η απώλεια της ζωής 81 επιβαινόντων ήταν αναπόφευκτη. Εκτιμάται ότι ο αριθμός των απολεσθέντων θα ήταν σημαντικά υψηλότερος, εφόσον η βύθιση συνέβαινε σε μεγαλύτερη απόσταση από τις ακτές και δεν προσέτρεχαν σε βοήθεια τα κινητοποιηθέντα αλιευτικά σκάφη της Πάρου και τα τυχαίως ευρισκόμενα στην περιοχή πολεμικά πλοία και ελικόπτερα του βρετανικού πολεμικού ναυτικού.



REPRESENTED
IN GREECE BY
FRANMAN LIMITED
TEL.: +3-010-9532 350
FAX: +3-010-9532 355
e-mail: tsuji@franman.gr
http://www.franman.gr

- deck cranes
- gantry cranes
- hatch covers
- ro-ro equipment
- unloading systems
- life saving equipment

your partner in cargo
handling equipment





Ο βράκιλος του άνθρακα

και η χρήση του ως μέσου βιολογικού πολέμου

του Θεόδωρου Δραγάνη, ιατρού-ειδικευμένου παθολόγου Πανεπιστημιακής Παθολογικής Κλινικής Ιπποκράτειου Γενικού Νοσοκομείου Αθηνών



Η τέχνη τελικά μιμείται τη ζωή ή η ζωή την τέχνη; Το ερώτημα αυτό δεν είναι πλέον φιλοσοφικό αλλά απολύτως ρεαλιστικό, αφού τα πρόσφατα γεγονότα έφεραν τον μέσο αναγνώστη κοντά στην πραγματοποίηση ενός φανταστικού σεναρίου με θέμα την τρομοκρατική επίθεση με βιολογικά όπλα. Στο σενάριο αυτό δεν συμπεριλαμβάνονται γενετικά μεταλλαγμένοι ιοί (ας θυμηθούμε εικόνες μαζικής εξόντωσης από χολιγουντιανές ταινίες, π.χ., «Ξέσπασμα», «12 πιθήκοι»), αλλά συμπεριλαμβάνονται γνωστοί στο χώρο της Ιατρικής λοιμογόνοι παράγοντες, οι οποίοι καλλιέργούνται και μεταδίδονται εύκολα με την επαφή ή με τον αέρα και είναι έντονα ανθεκτικοί. Ένας από αυτούς τους παράγοντες είναι και ο βράκιλος του άνθρακα.

Ο βράκιλος του άνθρακα είναι ένα βακτήριο, το οποίο έχει την ικανότητα να σχηματίζει ανθεκτικές μορφές, τους επονομαζόμενους σπόρους. Προκαλεί νόσο σε ζώα συσχετιζόμενα με την κτηνοτροφία και την αγροτική παραγωγή, όπως τα βοειδή και τα αιγοπρόβατα, ενώ μέσω των ιδίων σπόρων μεταδίδεται και στον άνθρωπο. Η μετάδοση γίνεται είτε από τις πληγές (βλάβες) του δέρματος και των βλεννογόνων είτε με την εισπνοή των σπόρων του βράκιλου. Με εξαίρεση την πιθανότητα βιολογικής επίθεσης, η νόσος αφορά κυρίως τους αγρότες, κτηνοτρόφους και εργάτες στην επεξεργασία του μαλλινού.

Μορφές της ασθένειας

Η κλινική εικόνα του προσβεβλημένου ασθενούς έχει σχέση με τον τρόπο μόλυνσης. Αν πύλη εισόδου είναι το δέρμα, ο ασθενής εμφανίζει δερματικό άνθρακα. Η μορφή αυτή ξεκινάει από μια τοπική δερματική βλάβη ερυθρού χρώματος η οποία μπορεί να αυξηθεί σε μέγεθος, να αλλάξει χρώμα, να εξηλωθεί ή και να νεκρωθεί. Συνοδεύεται από διόγκωση των τοπικών λεμφαδένων αλλά και συστηματικά συμπτώματα, όπως καταβολή δυνάμεων, πυρετός, κεφαλαλγία, εμετός κτλ.

Από την τοπική βλάβη μπορεί να γίνει διασπο-

ρά του μικροβίου μέσω του αίματος, σπυραιμία ακόμα και θάνατος.

Βαρύτερη μορφή της νόσου, όμως, αποτελεί ο πνευμονικός άνθρακας, ο οποίος οφείλεται σε εισπνοή των μολυσματικών σπόρων. Η κλινική εικόνα του ασθενούς περιλαμβάνει πυρετό, βήχα, κεφαλαλγία και καταβολή δυνάμεων. Η θνησιμότητα σε αυτές τις περιπτώσεις είναι μεγάλη. Η διάγνωση αυτή προκύπτει εύκολα από το ιστορικό, την κλινική εικόνα και τις καλλιέργειες αίματος, πτυέλων και υλικού από τις δερματικές βλάβες.

Για τη θεραπεία των κλινικών μορφών του άνθρακα χρησιμοποιείται ως φάρμακο εκλογής η πενικιλίνη, σε ενδοφλέβια χορήγηση -σε βαριές μορφές, - ενώ σε ηπιότερες η χορήγηση γίνεται από το στόμα. Παράλληλα, σε ήπιες μορφές δερματικού άνθρακα χρησιμοποιούνται από το στόμα τετρακυλίνες. Εκτός από τη θεραπεία των κλινικών μορφών, χορηγείται χημειοπροφυλακτική αντιμικροβιακή αγωγή σε κάθε επαφή με το βράκιλο προ της παρουσίας νόσου. Στη συγκεκριμένη περίπτωση μπορεί να χρησιμοποιηθεί το αντιβιοτικό σιπροφλοξασίνη (Ciproxin).

Πλήρως αποτελεσματικό εμβόλιο δεν υπάρχει. Στις ΗΠΑ εμβολιάζονται, παρ' όλη αυτά, οι ομάδες υψηλού κινδύνου, μεταξύ των οποίων συγκαταλέγονται και στρατιωτικοί, λόγω του κινδύνου βιολογικού πολέμου.

Ο βράκιλος του άνθρακα ως θανατηφόρο όπλο

Οι τρόποι που μπορεί να χρησιμοποιηθεί ο βράκιλος για βιολογική επίθεση είναι, πρώτον, η αποστολή επιστολών ή δεμάτων τα οποία περιέχουν σπόρους του άνθρακα και, δεύτερον, ο ψεκασμός σπόρων του άνθρακα σε χώρους με πολλή άτομα όπως, π.χ., μέσω αεραγωγών σε κτίρια-στόχους ή χώρους όπως σταθμοί μετρό, κλειστά στάδια κ.λπ.

Στην πρώτη περίπτωση δεν θα έχουμε προβολή μεγάλου αριθμού ατόμων, σε αντίθεση με τη δεύτερη, όπου μπορεί να προσβληθεί μεγάλος αριθμός από τη βαρύτερη μορφή του πνευμονικού άνθρακα.

Στην περίπτωση όμως που συμβεί ένα από τα παραπάνω σενάρια επίθεσης με βράκιλο του άνθρακα, πρέπει αμέσως να ληφθούν τα παρακάτω μέτρα.

Σε ό,τι αφορά τα μολυσμένα δέματα ή επιστολές, πρέπει αμέσως να γίνει καθαρισμός του χώρου που ήρθε σε επαφή με το περιεχόμενο, με διάλυμα χλωρίνης.

Πολύ αραιό διάλυμα μπορεί να χρησιμοποιηθεί για καθαρισμό και των εκτεθειμένων ατόμων (ένα μέρος χλωρίνη, τέσσερα μέρη νερό). Σε υπηρεσίες ή κτίρια-στόχους, θα ήταν χρήσιμο τα ύποπτα δέματα να ανοίγονται από άτομα με γάντια, κατάλληλες μάσκες ή ακόμη και στολές.

Τα άτομα που ήρθαν σε επαφή με τη σκόνη, η οποία περιέχει βράκιλο, πρέπει να λάβουν χημειοπροφυλακτική αγωγή με σιπροφλοξασίνη και να τεθούν υπό ιατρική παρακολούθηση, για το ενδεχόμενο νόσησης.

Σε ό,τι αφορά την περίπτωση του ψεκασμού απαιτείται άμεση αφαίρεση του ρουχισμού και των προσωπικών αντικειμένων των εκτεθειμένων ατόμων, προς απολύμανσή τους. Στα άτομα αυτά χορηγείται ακολούθως χημειοπροφυλακτική αγωγή και ομοίως μπαίνουν σε στενή ιατρική παρακολούθηση.

Επιπροσθέτως γίνεται προσπάθεια εκκένωσης και ταυτόχρονα απομόνωσης του χώρου στον οποίο απελευθερώθηκαν οι σπόροι.

Στην περίπτωση του άνθρακα αλλά και κάθε λοιμογόνου παράγοντα που μπορεί να χρησιμοποιηθεί, οι υγειονομικές υπηρεσίες πρέπει να είναι πλήρως έτοιμες και ενημερωμένες για την αντιμετώπιση των κρουσμάτων. Οποιαδήποτε ανεξήγητη αύξηση των κρουσμάτων αξιολογείται όπως επίσης και κάθε περίεργο κρούσμα, π.χ. εμφάνιση κρούσματος άνθρακα σε αστικό κέντρο.

Από όλα τα παραπάνω καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι η χρήση του συγκεκριμένου μικροβίου θα μπορούσε να προκαλέσει αρκετά θύματα, κάτι το οποίο μπορεί να αποφευχθεί, αφενός με την κινητοποίηση των υγειονομικών υπηρεσιών και αφετέρου με την εγρήγορση των υπηρεσιών ασφαλείας.

MARICHEM

WORLDWIDE

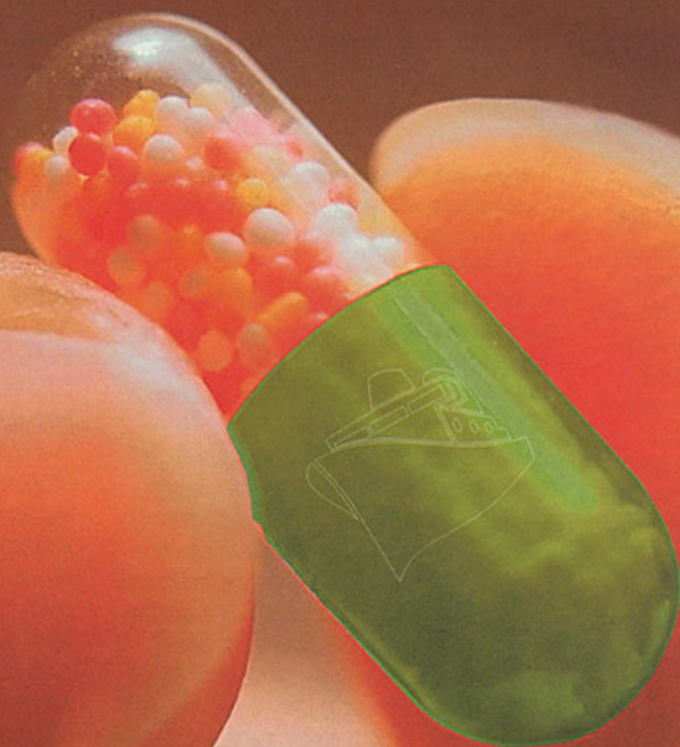


MARIGASES

SERVICES

®

Keep your ships ...healthy.



EUROPEAN ADMINISTRATION OFFICE: 64 SFAKTIRIAS STREET, PIRAEUS 185 45, GREECE
TEL: +301-4632546/4630808 • FAX: +301-4631355/4625563 • TLX: 211861 MEMA / 211748 GIEM
www.marichem-marigases.com • e-mail: marichem@compulink.gr

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ ΤΟΥ ΜΙΧΑΗΛ Κ. ΠΕΡΑΤΙΚΟΥ

Είμαστε «πτερόεσσα πελατεία»

Υπάρχει μια σαφής διαφορά μεταξύ της προστασίας που πρέπει να παρέχει το κράτος σε έναν εθνικό βιομηχανικό κλάδο και στον ασφυκτικό εναγκαλισμό με τον οποίο μπορεί να «πνίξει» τις επιχειρήσεις.

Αυτήν τη διαφορά επισημαίνει σε μία άκρως ενδιαφέρουσα συνέντευξή του ο κ. Μιχάλης Περαιτικός,

ο οποίος επικαλείται τη γνωστή ρήση του Γεωργίου Παπανδρέου για την ελληνική ναυτιλία

«είμαστε πτερόεσσα πελατεία», για να καταδείξει ότι μια κακή συνεργασία του ελληνικού εφοπλισμού

με την Πολιτεία μπορεί να οδηγήσει το πλοίο μακριά από την ελληνική σημαία.

Ο ελληνοκτῆτος στόλος αυξάνεται και ο υπό ελληνική σημαία μειώνεται. Η μείωση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας ως λόγος για την αποδυνάμωση αυτή του ελληνικού νηολογίου οφείλεται μόνο στο θέμα της συνθέσεως των πληρωμάτων ή και σε άλλους παράγοντες;

Ο ελληνοκτῆτος στόλος, που όπως ορθά γράφετε αυξάνεται και ανανεώνεται με ρυθμούς που δείχνουν τη δυναμικότητα και ζωτικότητα της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, καθώς και την προσαρμογή της στις νέες δύσκολες συνθήκες ασφάλειας και οργάνωσης, δεν είναι δυνατόν να επανέλθει εις την ελληνική σημαία χωρίς την πλήρη και καλή διάθεση του κράτους.

Η σύνθεση του πληρώματος έχει αφεθεί σχεδόν τελείως ελεύθερη σε όλα τα ναυτικά κράτη της Ευρώπης που έχουν παράλληλα ναυτολόγια και μόνον η ελληνική σημαία έχει ακόμη περιορισμούς.

Γενικότερα, είναι ο εναγκαλισμός του κράτους που ήταν και η αιτία της προσφυγής μας σε σημαίες ευκολίας. Κατ' αυτόν τον τρόπο, όχι μόνον απέφευγε ο πλοιοκτήτης τη βαριά φορολογία η οποία θα κατέστρεφε τη ναυτιλία σε μια δυνατή κρίση, όπως συνέβη π.χ. με τη ναυτιλία της Μεγάλης Βρετανίας που ήταν τότε η μεγαλύτερη του κόσμου, αλλά απέφευγε το θερμό εναγκαλισμό ενός κράτους του οποίου οι εκπρόσωποι ουδέποτε μελέτησαν κατά βάθος το θαύμα της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, το μοναδικό τρόπο της ανανέωσής της καθώς και το γενικά άριστο ηθικό επίπεδο, εκτός πολύ λίγων εξαιρέσεων, που είναι και το μεγαλύτερο όπλο της βιομηχανίας μας στις διεθνείς συναλλαγές της.

Έτσι, έχοντας να κάνουμε με τον Έλληνα κρατικό υπάλληλο, προείδαμε τη βεβαία καταστροφή μας και επιλέξαμε τον ελεύθερο διεθνή στίβο. Και με όλη την ταπεινότητα, πετύχαμε.

Πιστεύετε ότι ο σημαντικός παράγοντας της ελληνικής ναυτιλίας, ο Έλληνας ναυτικός, έχει πλέον οριστικά εκλείψει για το ελληνικό πλοίο;

Αναφέρεστε στους Έλληνες ναυτικούς. Η ναυτιλία τους χρωστά πάρα πολλά. Μαζί τη διαχειρίζομαστε. Και με βάση την αγάπη προς τη θάλασσα και τα πλοία, έχουμε τα αποτελέσματα που περιγράψαμε.

Το αν θα υπάρξουν Έλληνες ναυτικοί ως το τέλος, εγώ ευελπιστώ ότι θα χρειαστεί και εκεί διαφορετική αντιμετώπιση του προβλήματος, τρώει από το κράτος και έπεται από εμάς της πρώτης ιδιους. Εδώ το σπουδαιότερο είναι η εκπαίδευση, η οποία σήμερα χωλαίνει. Εάν όμως το κράτος και εμείς συμφωνούμε σε μέτρα για τη βελτίωσή της, τότε αυτό θέλει κατανόηση και βαθύνοια από το κράτος καθώς και ηθική αντιμετώπιση, χωρίς να λαμβάνονται υπ' όψιν «συμφέροντα» μαζί με την εγγύηση πρακτικής εκπαίδευσης επάνω σε πλοία από τους πλοιοκτήτες.

Οι ναυτικοί μας, μέρος των οποίων αποτελεί το νέο αίμα των πλοιοκτητών μας, μπορεί να είναι ποιοτικώς άριστοι. Παρόλο ότι το ναυτικό επάγγελμα στερεί τον άνθρωπο από τη φυσιογνωμική ζωή με την οικογένειά του, εντούτοις χρειάζεται αυτή η θυσία για μερικά χρόνια ώστε να συνεχιστεί η εξαιρετική συνεργασία μεταξύ Ελλήνων ναυτικών και πλοιοκτητών.

Υπάρχει η υποψία ότι η συνεργασία μεταξύ εφοπλισμού και υπουργείου Ναυτιλίας, σε σχέση με το παρελθόν, είναι σήμερα περιορισμένη. Αληθεύει αυτό και πού οφείλεται;

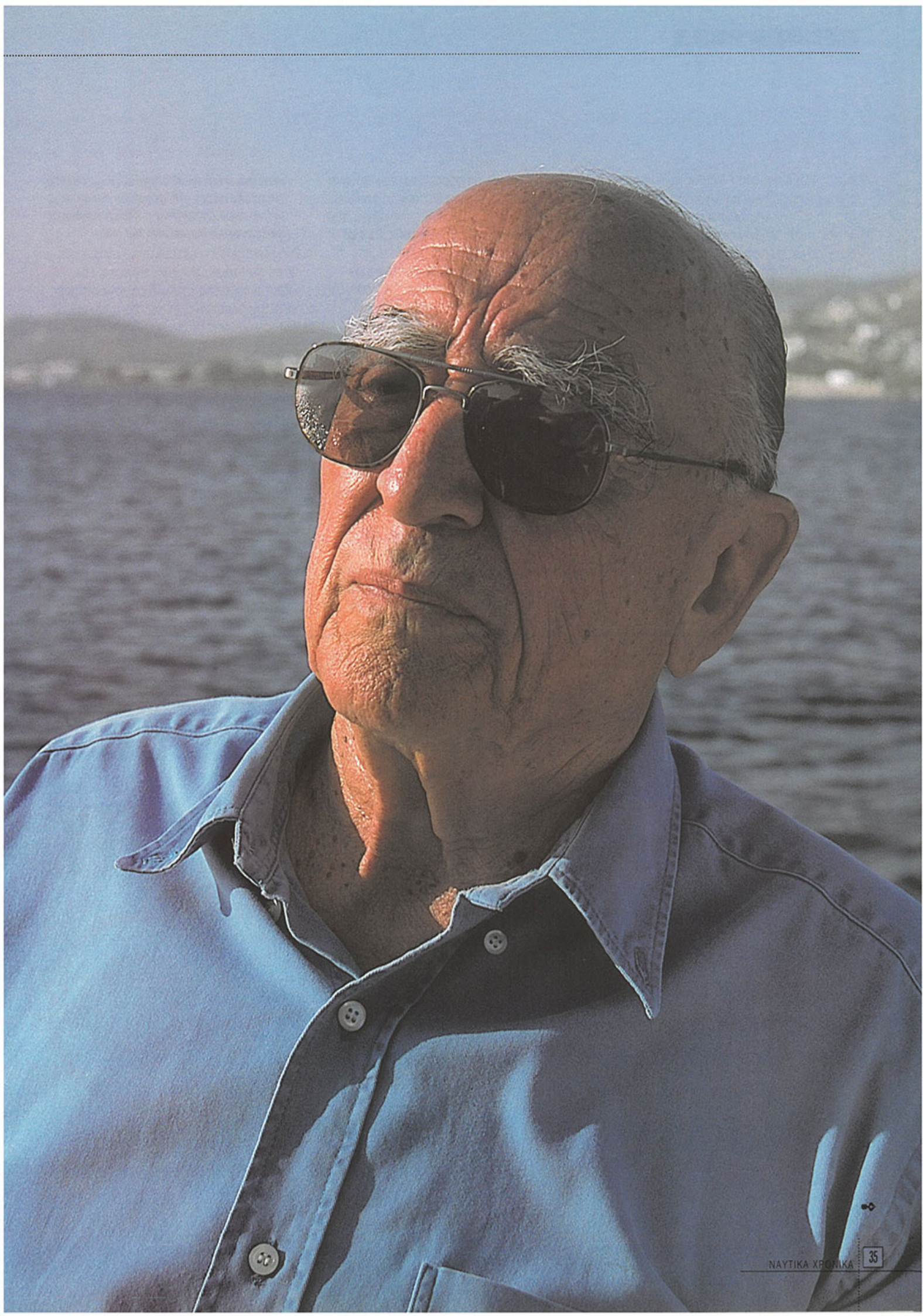
Για τη συνεργασία πλοιοκτητών με το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας φταίει το ότι, όπως είπα παραπάνω, δεν μελετούν υποχρεωτικά οι ιδύνοντες το θέμα της ναυτιλίας και μαζί με αυτό, η δική τους ιδιόζουσα νοοτροπία που θέλει τον Έλληνα ραγιά.

Αν δεν αλλάξει η νοοτροπία, είναι και αυτό ένας λόγος παραμονής στις ξένες σημαίες. Είμεθα η «πτερόεσσα πελατεία», όπως είπε ο Γ. Παπανδρέου, και ευτυχώς τα φτερά μας είναι υγιέστατα. Η ναυτιλία μας τελευταία έχει κάνει τεράστια βήματα ανανέωσης του στόλου αλλά και στην ανανέωση των ανθρωπών που τη διαχειρίζονται. Οι νέοι μας πλοιοκτήτες συμμορφώνονται με τις νέες συνθήκες και έχουν κάνει θαύματα. Δεν βλέπω, λοιπόν, γιατί δεν θα είμαστε οι πρώτοι για τουλάχιστον τα επόμενα 20 χρόνια.

Σημειωθήτω ότι το μεγαλύτερο κέντρο της ναυτιλίας του κόσμου είναι ο Πειραιάς. Στην υποδομή αλλά και στην οργάνωση χωρεί βεβαίως βελτίωση, αλλά αισιοδοξώ ότι αυτό επιτυγχάνεται κάθε μέρα.

Για μία ακόμη φορά μια διεθνής κρίση πιάνει απροετοίμαστο τον ελληνικό εφοπλισμό, ως και αν τα παθήματα του παρελθόντος δεν έγιναν μαθήματα. Είναι τελικώς τόσο παρορμητικός ο Έλληνας επιχειρηματίας ώστε να παρασύρεται από την ευφορία της αγοράς;

Θα με συγχωρήσετε αν διαφωνήσω με την έκ-



φραση «ότι η παρούσα διεθνής κρίση πιάνει απροετοίμαστο τον ελληνικό εφοπλισμό» (τον οποίο εγώ μου αρέσει να αποκαλώ πλοιοκτήτση). Σε μια επιχείρηση σαν τη δική μας είναι γνωστό ότι οι κύκλοι είναι αναπάντεχοι και με μεγάλο βάθος ή ύψος.

Τα προτερήματα του Έλληνα πλοιοκτήτη είναι η γρήγορη απόφαση, η ανάληψη κινδύνων και η καθημερινή εργασία. Αυτά χρειάζονται για να πετύχει κανείς στη ναυτιλία. Η φιλοδοξία είναι μια δύναμη που σπρώχνει πάντα προς τα εμπρός και πάντα θα γίνουν λάθη. Η ναυτιλία μας θα επιβιώσει. Η κρίση αυτή θα περάσει όπως και όλες οι κρίσεις στο παρελθόν και όπως και αυτές που θα έχουμε στο μέλλον.

Όταν με ρώτησε ένας Άγγλος προ μηνών πώς πάει η ελληνική εμπορική ναυτιλία, απήντησα πώς καλά η ναυτιλία τα τελευταία 5.000 χρόνια. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες δεν πάνε πάντα εξίσου καλά. Η δουλειά μας παραμένει αγαθή και συμβιβάζεται, αν θέλετε, και με τα ελληνικά μας ελαττώματα. Γι' αυτό η επιβίωσή μας είναι βεβαία.

Για να τελειώνω, η προσαρμογή του Έλληνα στις νέες συνθήκες που διέπουν τη δουλειά μας και κυρίως στις συνθήκες ασφάλειας των πλοίων και των ανθρώπων, καθώς και του περιβάλλοντος, είναι καλή.

Σε μερικά σημεία αυτό ήταν ευχάριστη έκπληξη, λαμβανομένου υπ' όψιν του χαρακτήρα μας. Είμαι αισιόδοξος για το μέλλον.

Θεωρείτε ότι η ελληνική ναυτιλιακή επιχείρηση μπορεί να ωφεληθεί από τη συμμετοχή της στο Ελληνικό Χρηματιστήριο;

Το Χρηματιστήριο, όταν αυτό εξυγιανθεί, και με αυτό δεν εννοώ τα αναγκαστικά μέτρα της κυβέρνησης και του ίδιου του Χρηματιστηρίου αλλά κυρίως την εξασφάλιση ενός υψηλού ηθικού επιπέδου, θα είναι πεδίο για δράση προς όφελος του ίδιου του Χρηματιστηρίου αλλά και των μετοχών του καθώς και της ναυτιλίας.

Το δραματικό πέρασμα του ομίλου σας από το ναυπηγοεπισκευαστικό χώρο στην Ελλάδα ασφαλή σας έχει εμπλουτίσει με την

εμπειρία ώστε να αξιοποιήσετε τις δυνατότητες της χώρας μας στο χώρο αυτόν. Μπορεί να ανασυγκροτηθεί η εθνική ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία και πώς;

Αναφέρεστε στην τραυματική εμπειρία μας με τα Ναυπηγεία της Ελευσίνας, και εδώ νομίζω και βάζοντας κατά μέρος τον δικό μας ψυχικό τραυματισμό, εκτός του οικονομικού, εκείνο που χρειάζεται για τη ναυπηγική βιομηχανία και γενικά για την Ελλάδα είναι ένα υψηλότερο ηθικό επίπεδο. Τότε, η βιομηχανία αυτή θα έχει ένα εξαιρετικό μέλλον, γιατί οι Έλληνες είμαστε κράμα καλών και κακών, αγαθού και πονηρού, και αν τα προτερήματα επικρατήσουν σε μια έννομη κοινωνία τότε θριαμβεύουμε. Ας το ευχηθούμε και σε αυτήν την περίπτωση.

Με συγκίνηση στέλνω το σημείωμα αυτό στα «Ναυτικά Χρονικά» όπου έγραφα στα νιάτα μου, όταν ζούσε ο αγαπητός μου Μήτσος Κωττάκης, ένας από τους μεγάλους πατριάρχες της ναυτιλίας μας.

Σας ευχαριστώ για τη φιλοξενία των ιδεών μου.



220 SYNGROU AVENUE
ATHENS 176 72, GREECE
TEL.: +3-010-9532 350
FAX: +3-010-9532 355
TLX: 21 40 92 FRAN GR
e-mail: yanmar@franman.gr
www.franman.gr

ISO 9002

BY

ABS (RAB)
DNV (RVA)

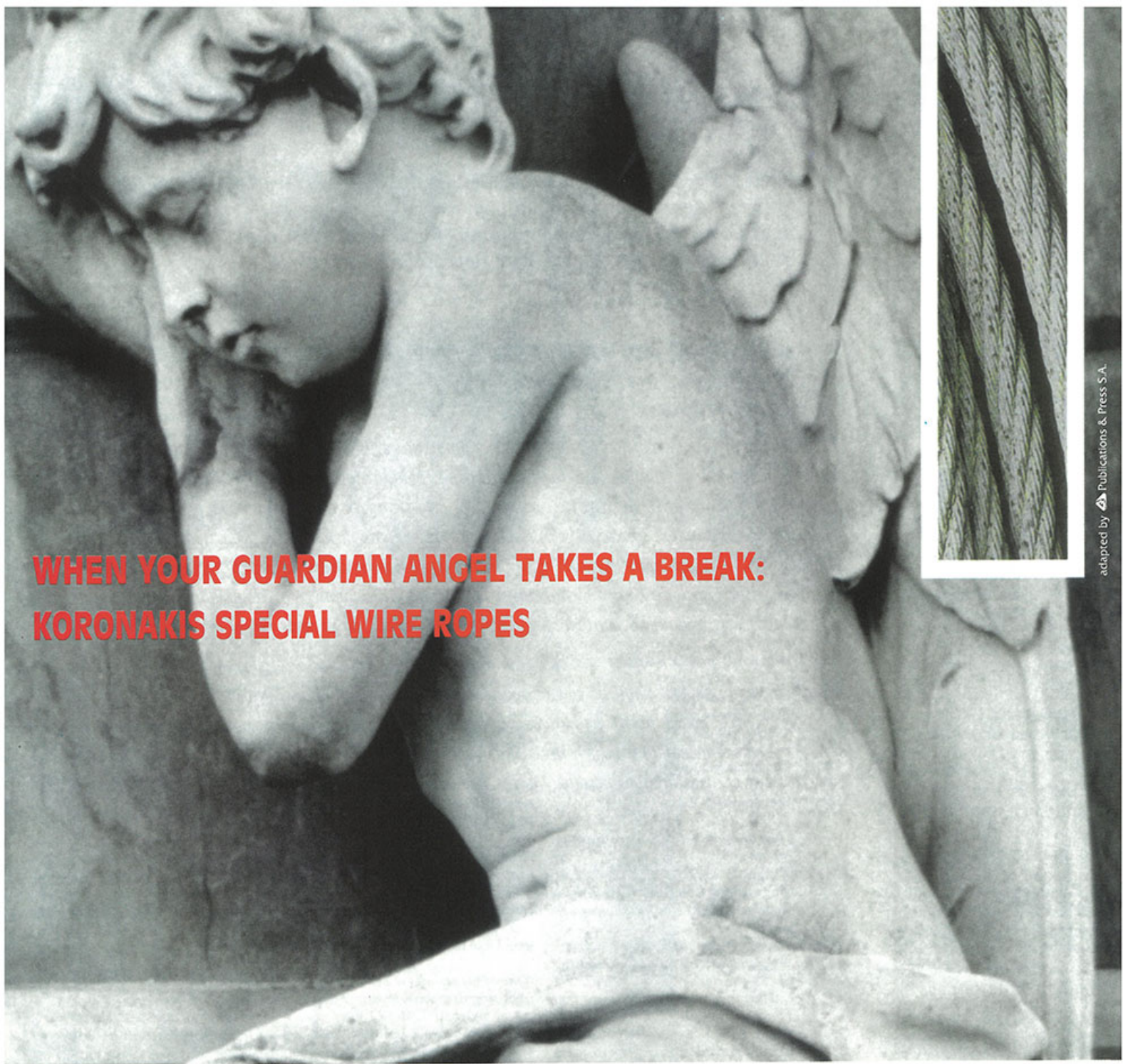


OUR CUSTOMERS are our **No 1** PRIORITY

- ▶ **AUXILIARY ENGINES**
(180 - 3200 KWe)
- ▶ **MAIN ENGINES**
(450 - 4500 HP)
- ▶ **GENUINE PARTS**
- ▶ **TECHNICAL SUPPORT & SERVICE**



YANMAR DIESEL ENGINE CO.,LTD



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.

Ο πόλεμος και η αγορά

Ένα μήνα, σχεδόν, μετά την τρομοκρατική επίθεση κατά των Ηνωμένων Πολιτειών, η αγορά φαίνεται να έχει «χωνέψει» το γεγονός, εκεί όμως που εμφανίζεται μια σχετική «δυσπεψία» είναι στα αποτελέσματα που θα έχει αυτό για τη ναυτιλία, καθώς και η γενικότερη πορεία του χώρου.

Η εικόνα δεν ήταν καλή πριν από τις 11 Σεπτεμβρίου και εξακολουθεί να μην είναι καλή ένα μήνα μετά, παρά το σκαμπανέβασμα που παρουσίασε στο μεσοδιάστημα της περιόδου. Οι δείκτες της ναυλαγοράς εμφανίζουν απώλειες της τάξεως του 40% από τις αρχές του χρόνου και η πτώση αυτή επηρεάζει όλους τους τύπους και τα μεγέθη πλοίων, εκτός πολύ συγκεκριμένων περιπτώσεων. Υπάρχουν αναφορές για επερχόμενη ανθρωπιστική βοήθεια προς το Αφγανιστάν, καθώς επίσης και πιθανές μαζικές διακινήσεις αγαθών λόγω των πολεμικών επιχειρήσεων, οι οποίες θα μπορούσαν να επηρεάσουν σε ένα βαθμό την αγορά, λόγω αυξημένης ζήτησης για τανάζ, αλλά κάτι τέτοιο δεν έχει εμφανιστεί ουσιαστικά - τουλάχιστον προς το παρόν.

Υπό αυτές τις συνθήκες, ο τομέας των αγοραπωλησιών πλοίων προσπαθεί και αυτός με τη σειρά του να προσαρμοστεί, όπως πάντα, με καθυστέρηση. Οι τιμές σαφώς κινούνται πτωτικά. Κάποια στατιστικά στοιχεία που εκδίδονται αυτή την περίοδο αναφέρουν απώλειες της τάξεως του 7% για τα φορτηγά και του 6% για δεξαμενόπλοια, για την περίοδο από το καλοκαίρι και μετά. Το γεγονός είναι ότι το ενδιαφέρον των αγοραστών εμφανίζεται περιορισμένο, οι απαιτήσεις των πωλητών από υψηλές έως και υπερβολικές και οι πράξεις που αναφέρονται είναι λιγοστές και αυτές μη ενδεικτικές.

Ολοκληρώνοντας, αξίζει να σημειώσουμε ότι κατά τη συγγραφή της ανασκόπησης αυτής, στα μέσα Οκτωβρίου, ο χώρος των διαλύσεων πλοίων αντιμετωπίζει τα δικά του προβλήματα. Με τη, σχεδόν ολοκληρωτική, απουσία της Κίνας και του Πακιστάν από πλευράς αγοραστών και την πρόσφατη απόφαση του «παγώματος» της αγοράς του Μπανγκλαντές, μοναδικός αποδέκτης εμφανίζεται το Αλάνγκ. Με γύρω στα 12-15 πλοία υπό διαπραγμάτευση για την κατεύθυνση αυτή και με τους «Cash Buyers» να μην μπορούν να βρουν εύκολα αγοραστές, είναι αμφίβολο εάν οι τιμές θα διατηρηθούν τα τωρινά τους επίπεδα, τα οποία κυμαίνονται γύρω στα \$140/ldt για φορτηγά και \$145/ldt για δεξαμενόπλοια.

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

BULKCARRIERS

NAME	D.W.T.	BUILT	GEAR	PRICE US\$	BUYERS
PANDESIA	61,315	1982 - JAPAN	CRANES 4 x 25	4,250,000	SEVEN MOUNTAIN / KOREA
TURQUOISE	34,698	1983 - SPAIN	-	2,500,000 ON ASIS BSS	UNDISCLOSED
ELEVIT	27,494	1977 - JAPAN	CRANES 4 x 25	1,500,000	U.S. BASED
ALAM AMAN	27,420	1982 - JAPAN	CRANES 4 x 25	2,600,000	GREEK
YUSUF KALKAVAN	27,305	1977 - JAPAN	CRANES 4 x 15	1,250,000	SYRIANS
DEMI GREEN	12,296	1983 - JAPAN	CRANES 2 x 15	UNDISCLOSED PRICE	SWEDISH BUYERS
IONIAN SEA	6,016	1978 - SPAIN	CRANES 3 x 5	650,000	SYRIANS

TANKERS

NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
STENA COMPANION	357,023	1977 - SWEDEN	TANKER	15,000,000	MODEC
				FOR CONVERSION TO FPSO	
COSMO JUPITER	248,965	1986 - JAPAN	TANKER	18,650,000	GREEK BUYERS
PAOLA I	105,500	1998 - JAPAN	TANKER	RGN 39,500,000	UNDISCLOSED
				INCLUDING 2 YEARS T/C AT RGN	
				USD 20 - 21000 PER DAY	
SEAOATH	63,133	1981 - JAPAN	TANKER	RGN 6,000,000	INOC / DUBAI
AL BERRY	61,803	1979 - FRANCE	LPG	ENBLOC	
AL BIDA	61,401	1979 - FRANCE	LPG	20,000,000	UNDISCLOSED
				INCLUDING SOME SORT OF	
				BB/CHARTER BACK TO SELLERS	
PERSEVERANCE	40,392	1990 - YUGOSLAVIA	CHEMICAL	RGN 15,000,000	CHILEAN BUYERS
KAREN C	9,000	1989 - JAPAN	CHEMICAL	RGN 6,700,000	SINOCHEN/CHINA
TRADEWIND DRAGON	7,959	1990 - JAPAN	CHEMICAL	7,250,000	FAR EASTERN BUYERS
ROYAL PHOENIX	2,772	1998 - JAPAN	CHEMICAL	5,600,000	KOREAN BUYERS
SHOGEN MARU	1,311	1991 - JAPAN	LPG	1,800,000	KOREAN BUYERS

TWEEDECKERS/MPPs/CONTAINERS

NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	GEAR	PRICE US\$	BUYERS
ALMA	TWEEN	17,520	1980 - BRAZIL	CRANES 1 x 22 CRANES 2 x 30 CRANES 2 x 16	1,500,000 - 1,600,000	PACIFIC & ATLANTIC
EMERALD SEA	RO/RO	19,943	1984 - FINLAND	TEU 567 CRANES 3 x 40 CRANES 1 x 20	2,600,000	ELMIRA
CHERY	REEFER	10,800	1971 - NORWAY	DERRICKS 2 x 15 DERRICKS 12 x 10	ENBLOC	
MORILLO	REEFER	10,800	1971 - NORWAY	DERRICKS 2 x 15 DERRICKS 12 x 10	2,000,000	SWEDISH BUYERS
ATLANTIC STAR	REEFER	10,601	1983 - JAPAN	CRANES 5 x 10	ENBLOC	SWEDISH BUYERS
PACIFIC STAR	REEFER	10,564	1983 - JAPAN	CRANES 5 x 10	ENBLOC	SWEDISH BUYERS
TASMAN STAR	REEFER	9,499	1983 - JAPAN	CRANES 5 x 10	ENBLOC	SWEDISH BUYERS
BALTIC STAR	REEFER	9,464	1983 - JAPAN	CRANES 5 x 10	9,500,000	SWEDISH BUYERS
OSAKA BAY	REEFER	7,778	1879 - JAPAN	CRANES 4 x 5	1,200,000	SWEDISH BUYERS
BROOKLYN BRIDGE CONTAINER		47,425	1992 - JAPAN	TEU 3456	SOLD ON PRIVATE TERMS INCLUDING A 7 YEAR T/C BACK TO SELLERS	UNDISCLOSED
OOCL APPLAUSE	CONTAINER	17,455	1977 - U.K.	TEU 853	UNDISCLOSED	UNDISCLOSED
ADCL SAMANTHA	CONTAINER	14,310	1998 - GERMANY	TEU 1427	ENBLOC	
ADCL SAVANNAH	CONTAINER	14,310	1998 - GERMANY	TEU 1427	ENBLOC	
ADCL SHEREEN	CONTAINER	14,254	2000 - CHINA	TEU 1427	ENBLOC	
ADCL SULTAN	CONTAINER	14,205	1999 - CHINA	TEU 1427	ENBLOC	
ADCL SELINA	CONTAINER	14,169	1999 - CHINA	TEU 1427	ENBLOC	
ADCL SALWA	CONTAINER	14,150	2000 - CHINA	TEU 1427	ENBLOC	
ADCL SABRINA	CONTAINER	14,145	2000 - CHINA	TEU 1427	16,750,000 AT AUCTION IN GIBRALTAR	V - SHIPS

DEMOLITION

NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	LTD	PRICE US\$/LTD	BUYERS
CYBORG	TWEEN	20,435	1983 - POLAND	-	151	INDIA
IRAN ABAD	TWEEN	16,630	1971 - BULGARIA	6,087	152	INDIA
DUNLIN	TWEEN	15,193	1977 - YUGOSLAVIA	5017	161	INDIA
GOLDEN GATE	TANKER	63,141	1970 - U.S.A.	12,454	170	UNDISCLOSED
ORAPIN GLOBAL	TANKER	268,450	1975 - U.K.	40,427	RGN 163 - 164	BANGLADESH
SAILOR	TANKER	232,397	1975 - JAPAN	34,142	RGN 150 - 152	PAKISTAN
ALAMBRA	TANKER	142,221	1977 - SWEDEN	-	PRIVATE TERMS	PAKISTAN
ICARUS	SD 14/15	14,688	1974 - BRAZIL	-	PRIVATE TERMS	INDIA
MUNDRA	PRODUCT CARRIER	10,187	1970 - DENMARK	-	PRIVATE TERMS	INDIA
GAZ KANDLA	LPG	21,380	1969 - SWEDEN	-	UNDISCLOSED	UNDISCLOSED
TARA	BULKER	65,085	1976 - BULGARIA	-	152	INDIA
DON CONSTANTINO	BULKER	63,159	1976 - DENMARK	13,031	155	INDIA
BEST	BULKER	6,588	1962 - DENMARK	-	148	INDIA
AYYOUB	BULKER	5,709	1966 - FINLAND	-	PRIVATE TERMS	INDIA
EPOS	BULKER	34,168	1975 - JAPAN	7,730	UNDISCLOSED	INDIA
IRAN FALLAHI	BULKER	33,657	1972 - JAPAN	7,974	152	INDIA
POWSTANIEC	BULKER	33,450	1974 - POLAND	-	142	INDIA
WIELKOPOLSKI						
POLLUX I	BULKER	24,750	1975 - BULGARIA	7,957	157	INDIA



OVERSEAS AGENCY LTD

Shipbrokers - Representatives of the Ukrainian Shipbuilding Industry

OVERSEAS FINANCE S.A

Financial Consultants

Tel : +301 4283640

Fax : +301 4283650

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις πριν από 1 χρόνο - Οκτώβριος 2000

1. BULKCARRIERS NAME	D.W.T.	BUILT	GEAR	PRICE US\$	BUYERS
AMSTELWAL	134,828	1981 - JAPAN	-	RGN 9,500,000	CAVO D'ORO
MONTE CARLO	72,900	2000 - KOREA (RESALE)	-	22,800,000	ROTH/GERMANY
NEW PALOMA	61,497	1977 - JAPAN	CRANES 4 x 8	RGN 3,000,000	UNDISCLOSED
SKAUTOPP	36,202	1983 - JAPAN	CRANES 5 x 25	5,600,000	UNDISCLOSED
ILIAS D. (LOGGER)	36,174	1982 - JAPAN	CRANES 4 x 25	RGN 5,500,000	GREEK BUYERS
ALBION	27,982	1976 - JAPAN	CRANES 4 x 15	RGN 1,200,000	TAIWANESE BUYERS
KEN EI (LOGGER)	22,035	1994 - JAPAN	CRANES 4 x 30	RGN 9,500,000	GREEK BUYERS
CRANE HOPE (LOGGER)	6,382	1984 - JAPAN	CRANES 2 x 25 DERRICKS 2 x 15	RGN 1,200,000	KOREAN BUYERS
2. TANKERS NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
GENERAL ACE	258,091	1993 - JAPAN	-	RGN 53,000,000	FRONTLINE
TAKASHIMA MARU	239,999	1993 - JAPAN	-	RGN 40,000,000	DYNACOM
MONTANA	132,207	1979 - SPAIN	-	RGN 9,250,000	DYNACOM
OCEAN TRIUMPH	65,586	1980 - JAPAN	-	RGN 6 - 7,000,000	BRAVE MARITIME
SANDGATE	27,841	1982 - TAIWAN	-	ENBLOC	
SHILHAM CASTLE	27,841	1982 - TAIWAN	-	ENBLOC	
RAS AL ZOUR	27,841	1982 - TAIWAN	-	9,800,000	GREEK BUYERS
3. DEMOLITION NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	PRICE US\$/LDT	BUYERS
PRIME	BULKER	34,995	1975 - SPAIN	RGN 167	INDIA
IVORY	BULKER	34,750	1971 - U.K.	RGN 185	W.C. INDIA
VICTOR III	BULKER	16,992	1970 - JAPAN	117.5	EAST MED
ALEXANDROS	TANKER	81,552	1975 - JAPAN	RGN 182	BANGLADESH
RITAS	PRODUCT	32,135	1978 - GERMANY	RGN 181	INDIA
SUTHATHIP NAREE	TWEEN	17,161	1977 - JAPAN	RGN 171	INDIA
KATRINE II	TWEEN	16,618	1974 - RUSSIA	185	INDIA

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις πριν από 10 χρόνια - Οκτώβριος 1991

1. BULKCARRIERS NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
PAN OAK	108,649	1968 - U.K.	-	2,800,000	TURKISH BUYERS
MONTE CHIARO	80,583	1974 - ITALY	-	7,500,000	UNDISCLOSED BUYERS
ORSOLA B	68,000	1969 - GERMANY	-	3,900,000	ITALIAN BUYERS
ORCHID SEA	52,580	1990 - RUSSIA	-	16,750,000	UNDISCLOSED
CAPPLAND	34,072	1982 - JAPAN	CRANES 4 x 25	13,250,000	HONG KONG BASED BUYERS
MASTER T	34,062	1982 - JAPAN	CRANES 4 x 25	14,150,000	GOLDBEAM / U.K
VILOS	27,847	1982 - JAPAN	CRANES 4 x 25	13,750,000	FAR EASTERN BUYERS
VAN HAWK	24,711	1982 - JAPAN	CRANES 4 x 30	XS 9,500,000	GREEK BUYERS
2. TANKERS NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
SANA	268,436	1973 - JAPAN	-	RGN 20,000,000	INTEROCEAN / U.K
ORDUNA	111,221	1973 - SPAIN	-	RGN 8,300,000	PEGASUS OCEAN SERVICES
FREESIA	93,336	1980 - JAPAN	-	23,000,000	JAPANESE BUYERS
MARATHA ELEGANCE	16,796	1975 - ROMANIA	CHEMICAL TANKER	4,750,000	GREEK BUYERS
XIN HU	11,518	1975 - JAPAN	PRODUCT CARRIER	3,500,000	BLUE FLAG NAVIGATION
3. DEMOLITION NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	PRICE US\$/LDT	BUYERS
FINESSE	TANKER	157,473	1970	163	PAKISTAN
ADONIS	TANKER	80,182	1966	RGN 100	LONDON BASED CASH BUYERS
SPLENDOR	TANKER	52,589	1963	RGN 170	INDIA
MEDSTAR	BULKER	24,959	1971	RGN 220	INDIA

INDICATIVE DEMO PRICES: PAKISTAN REGION: USD 150 - 165 / LDT
INDIA REGION: USD 160 - 175 / LDT

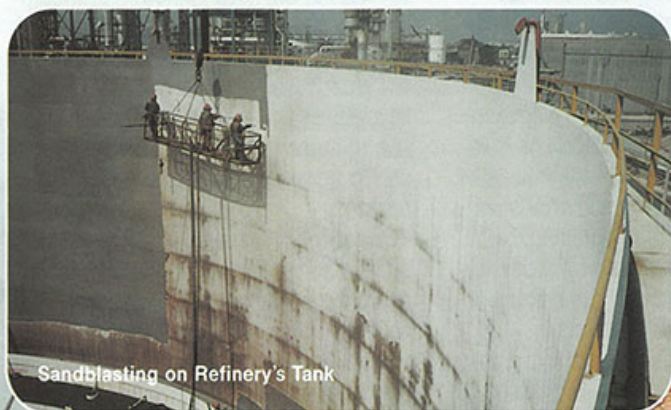
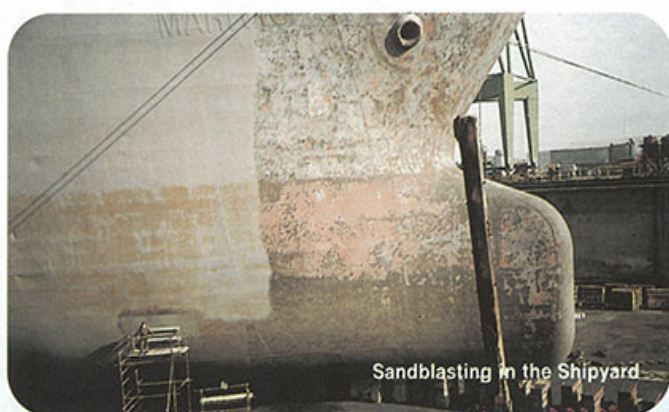
A Zisimopoulos & CO.

Since 1978

MARINE & INDUSTRIAL

SANDBLASTING - HYDROBLASTING - PAINTING - CLEANING

The specialists of protection on Metal Surfaces!



More than 55 operators for Sandblasting & Hydroblasting!



Accredited by the RYA



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

Tel: +301 4412004, Fax: +301 4416524

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

της Κ. Λυριντζή
Ναυπηγού Μηχανολόγου -
Managing Director των εταιρειών
QMS και Christou Associates



Η ποιοτική ναυτιλία είναι περισσότερο από ένα πιστοποιητικό



Οι διεθνείς ναυτιλιακοί κανονισμοί είχαν ανέκαθεν στόχο την ασφαλή κατασκευή, λειτουργία και χειρισμό των

πλοίων, όπως επίσης και την προστασία του περιβάλλοντος. Είναι αξιοπρόσεκτο πως οι κανονισμοί αυτοί αναπτύχθηκαν χρονολογικά και, δυστυχώς, τις περισσότερες φορές, ύστερα από κάποιο ατύχημα. Το νομοθετικό αυτό πλαίσιο είχε, μέχρι πρόσφατα, μια μάλλον «τεχνική διάσταση» που αφορούσε περισσότερο, θα έλεγε κανείς, το «hardware», δηλαδή τα πλοία, ενώ η «απόδειξη» εφαρμογής τους ήταν συνήθως ένα πιστοποιητικό. Παράλληλα, οι έλεγχοι από τις Σημείες και τις Αρχές ελέγχου λιμένων ήταν και αυτοί ευθυγραμμισμένοι με την «τεχνική διάσταση». Η ανάληψη των στυχημάτων, όμως, απέδειξε ότι η κύρια αιτία αυτών ήταν το «software», δηλαδή ο ανθρώπινος παράγοντας, τόσο υπό την έννοια ελλείψεων στην ασφαλή διαχείριση όσο και υπό την έννοια ανεπάρκειας στην ικανότητα και την εκπαίδευση του προσωπικού.

Δημιουργήθηκε λοιπόν μια νέα προσέγγιση, η οποία εκφράστηκε με τη καθιέρωση και την εφαρμογή του ISM code και της STCW 95. Οι δύο αυτοί κανονισμοί καθορίζουν ένα νέο πλαίσιο λειτουργίας, όπου η οργάνωση, η διαχείριση και η εκπαίδευση διαδραματίζουν τον κύριο ρόλο, ενώ η κατανόηση υπευθυνότητας αλλά και οι διαδικασίες ελέγχου αποκτούν μian άλλη διάσταση. Έτσι, σύμφωνα με τον ISM code: «Η εταιρεία θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα πλοία της επανδρώνονται με "qualified, certified and medically fit seafarers"», ενώ η STCW 95 ορίζει ότι: «Η εταιρεία είναι υπεύθυνη να εξασφαλίζει ότι τα πλοία της επανδρώνονται με ναυτικούς που έχουν τα απαιτούμενα πρότυπα της ικανότητας για το βαθμό τους, τα καθήκοντά τους και τις υπευθυνότητές τους».

Είναι συνεπώς φανερό ότι οι απαιτήσεις των κανονισμών επεκτείνονται πέρα από την κατοχή του κατάλληλου «πιστοποιητικού» και επιδιώκουν την εξασφάλιση της πραγματικής γνώσης. Προς αυτήν λοιπόν την κατεύθυνση είναι και η «εντολή» των κανονισμών και προς τις Αρχές ελέγχου.

«Είς τον τύπον των ήλων» πλέον οι έλεγχοι. Τα πιστοποιητικά δεν θα είναι εφεξής αρκετά. Έλεγχος της πραγματικής κατάστασης των πλοίων, διαπίστωση της εφαρμογής και της αποτελεσματικότητας του συστήματος ασφαλείας διαχείρισης και αξιοποίηση των ικανοτήτων των ναυτικών θα είναι από εδώ και πέρα οι νέες παράμετροι των ελέγχων, ενώ το μεγάλο βάρος της ευθύνης εφαρμογής των απαιτήσεων αυτών θα βρίσκεται περισσότερο στις «πλάτες» των ναυτιλιακών εταιρειών.

Τα νέα αυτά πρότυπα λειτουργίας και ελέγχου απαιτούν προσαρμογή όλων μας στα νέα δεδομένα: Επί πλέον συστηματική, αποτελεσματική και ποιοτική εκπαίδευση, επί πλέον πρακτικά και εφαρμόσιμα συστήματα ασφαλείας διαχείρισης. Επίσης αλλαγή νοοτροπίας αλλά και δημιουργία μιας νέας κουλτούρας για ασφάλεια και προστασία του περιβάλλοντος.

Με αυτές τις νέες κατευθυντήριες αρχές τα στελέχη των ναυτιλιακών εταιρειών έχουν πλέον υποχρέωση να λειτουργήσουν μέσα στο πλαίσιο του νέου αυτού περιβάλλοντος. Παράλληλα, οι πλοιοκτήτες έχουν συμφέρον να προστατέψουν τις πολύτιμες επενδύσεις τους, όχι μόνο με «χαρτιά» αλλά και επί της ουσίας.

«Είς τον τύπον των
ήλων» πλέον οι έλεγχοι.

Τα πιστοποιητικά
δεν θα είναι
εφεξής αρκετά





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





Άρθρο του Γιώργου Αλογοσκούφη
Βουλευτή Ν.Δ. Α' Αθηνών



Χεδόν ενάμισιο μήνα μετά το τυφλό τρομοκρατικό χτύπημα στις ΗΠΑ, που στοίχισε τη ζωή χιλιάδων συνανθρώπων μας,

και με τη στρατιωτική επέμβαση των ΗΠΑ στο Αφγανιστάν να βρίσκεται σε πλήρη εξέλιξη, οι διεθνείς αγορές προσπαθούν να περιορίσουν όσο μπορούν τις αρνητικές συνέπειες από το χτύπημα αυτό.

Ήδη πριν από την επίθεση αυτή είχαν διαμορφωθεί τάσεις για διεθνή ύφεση, αλλά τώρα οι κίνδυνοι είναι πολύ μεγαλύτεροι, δεδομένης της αυξημένης αβεβαιότητας που κυριαρχεί. Μπορεί οι βασικές παράμετροι της οικονομίας να μην έχουν αλλάξει, αλλά πολλά νέα δεδομένα έχουν προστεθεί και αναμένεται να επηρεάσουν βραχυπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα την παγκόσμια οικονομία. Ήδη όλοι οι διεθνείς οικονομικοί οργανισμοί, ο ένας μετά τον άλλον, αναθεωρούν πτωτικά τις εκτιμήσεις και τις προβλέψεις τους για τους ρυθμούς ανάπτυξης και άλλα βασικά οικονομικά μεγέθη.

Για τη χώρα μας οι βραχυχρόνιες επιπτώσεις από την κρίση θα είναι μάλλον μικρές, αλλά μεγαλύτερης έκτασης αναμένεται ότι θα είναι οι μεσοπρόθεσμες συνέπειες. Πέρα από την επίδραση που θα έχουμε λόγω της διεθνούς οικονομικής επιβράδυνσης, θα αντιμετωπίσουμε και ιδιαίτερα προβλήματα εξαιτίας της μεγάλης εξάρτησης της οικονομίας μας από τον τουρισμό, τις υπηρεσίες και τις ευρωπαϊκές αγορές. Προβλήματα εξάλλου αναμένεται να αντιμετωπίσουμε στις κρατήσεις του τουριστικού κλάδου για τον επόμενο χρόνο. Πιθανό είναι και η δυσμενής επίδραση επί των εξαγωγών μας προς τις ΗΠΑ και άλλες ευρωπαϊκές χώρες, γεγονός που θα αποδυναμώσει ακόμη περισσότερο την ήδη χαμηλή ανταγωνιστικότητα της ελληνικής οικονομίας.

Τα προβλήματα παραμένουν άλυτα

Δυσκολίες παρουσιάζονται και στη δημοσιονομική διαχείριση, καθώς η πρόβλεψη για σημαντικά χαμηλότερο ρυθμό οικονομικής ανάπτυξης δυσχεραίνει την προσπάθεια για επίτευξη πλεονάσματος στον προϋπολογισμό. Τα νέα αυτά δεδομένα έρχονται να προστεθούν στις επισημάνσεις που έχει κάνει η Νέα Δημοκρατία για το μίγμα οικονομικής πολιτικής που ακολουθούσε η κυβέρνηση όλα αυτά τα χρόνια, δίνοντας απόλυτη έμφαση στην ονομαστική σύγκλιση και παραγωγίζοντας την πραγματική οικονομία. Αποτέλεσμα αυτού ήταν να διογκωθεί η ανεργία, να παρουσιασθούν προβλήματα ανταγωνιστικότητας της οικονομίας και να μη δημιουργηθούν οι συνθήκες αυτοδύναμης οικονομικής ανάπτυξης. Η όποια ανάπτυξη υπήρξε ήταν αποτέλεσμα των ευνοϊκών διεθνών συγκυριών και των εισροών από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Το πρόβλημα της οικονομίας είναι η ακυβερνησία στην οποία περιέπεσε η χώρα μετά τις εκλογές. Είναι πρόβλημα μιας κυβέρνησης που δεν έχει ούτε όραμα ούτε κατεύθυνση ούτε προσανατολισμό. Ο κίνδυνος που ελλοχεύει τώρα είναι να οδηγηθεί η κυβέρνηση σε ένα νέο φαύλο κύκλο παροχών χωρίς αντίκρισμα, προκειμένου να αντιμετωπίσει και τη μεγάλη μείωση της δημοτικότητάς της τους τελευταίους μήνες. Το μέλλον υπονομεύεται για τις μικροκομματικές ανάγκες του κυβερνώντος κόμματος.

Αυτό που χρειάζεται η χώρα είναι πολιτικές πρωτοβουλίες που να δίνουν αναπτυξιακές διεξόδους στην οικονομία και να οδηγούν σε βελτίωση της διανομής του εισοδήματος:

- Η ενίσχυση των μικρομεσαίων επιχειρήσεων.
- Το άνοιγμα κρίσιμων αγορών στον ανταγωνισμό.
- Μια νέα πολιτική αποκρατικοποίησης που δεν θα στηρίζεται αποκλειστικά στο ελληνικό χρηματιστήριο και τις μετοχοποιήσεις.
- Μια γενναία φορολογική μεταρρύθμιση που θα απλοποιήσει το φορολογικό σύστημα και θα μειώσει το φορολογικό βάρος ελαχιστοποιώντας τις αδικίες εις βάρος των απλών πολιτών.
- Ο περιορισμός της σπατάλης στο Δημόσιο, η συγκράτηση των καταναλωτικών δημοσίων δαπανών και η αναδιάρθρωση των δημοσίων

δαπανών υπέρ των αδυνάτων.

Επιπλέον η χώρα χρειάζεται μεγάλες μεταρρυθμίσεις. Μεταρρυθμίσεις που δεν είναι με τη στενή έννοια οικονομικές, αλλά που χρειάζονται για να βελτιωθεί το οικονομικό κλίμα και να γίνουμε μια σύγχρονη και δίκαιη κοινωνία.

— Η επανίδρυση της δημόσιας διοίκησης: Η διοίκηση χρειάζεται αξιοκρατία σε όλα τα επίπεδα, καθώς και σχετική ανεξαρτησία από την εκάστοτε κυβέρνηση. «Κλειδί» είναι η καταπολέμηση του κομματισμού και των διακρίσεων των δημοσίων υπαλλήλων σε «ημετέρους» και μη. Σημαντικό στοιχείο είναι η διαρκής εκπαίδευση και επιμόρφωση και η σημαντική βελτίωση της υλικοτεχνικής υποδομής.

— Η ριζική μεταρρύθμιση του συστήματος παιδείας: Η παιδεία αποτελεί την ατμοσφαιρική της ανάπτυξης και το σημαντικότερο μηχανισμό αναδιανομής του εισοδήματος. Η παιδεία χρειάζεται μια μεγάλη μεταρρύθμιση, που θα αναγνωρίσει τόσο την οικονομική όσο και την κοινωνική της σημασία. Όπως όλες οι μεταρρυθμίσεις, και αυτή θα πρέπει να γίνει με κοινωνική συναίνεση και μακρύ χρονικό ορίζοντα.

— Η ενίσχυση της οικονομικής δραστηριότητας στην ύπαιθρο: Χρειαζόμαστε μια νέα αγροτική και περιφερειακή πολιτική, που θα βασίζεται στην ενίσχυση των υποδομών της περιφέρειας με νέα μεγάλα έργα, σε ολοκληρωμένες αναπτυξιακές παρεμβάσεις σε καθεμία από τις καθυστερημένες περιφέρειες της χώρας.

— Η αναμόρφωση του κοινωνικού κράτους: Πολιτικά και κοινωνικά είναι ίσως το πιο δύσκολο εγχείρημα, ιδιαίτερα η μεταρρύθμιση του συστήματος κοινωνικής ασφάλισης. Ωστόσο η αναμόρφωση θα πρέπει να αρχίσει. Πρώτο ζητούμενο είναι ένας ευρύς κοινωνικός διάλογος με τη συμμετοχή όλων των φορέων.

Η προώθηση των προτεινόμενων αυτών αλλαγών σε συνδυασμό με την ευχή για διατήρηση της ψυχραιμίας και αποκατάσταση του κλίματος εμπιστοσύνης διεθνώς, ώστε να αποτραπεί περαιτέρω επίταση της οικονομικής ύφεσης, θα καθορίσουν σε μεγάλο βαθμό την πορεία της χώρας τα επόμενα χρόνια στο πλαίσιο της ενωμένης οικονομικά Ευρώπης.

ΠΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΤΡΑΠΕΖΕΣ

Πόσο έχει προχωρήσει η συνεργασία μεταξύ ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ελληνικού τραπεζικού συστήματος; Την εξέλιξη της συνεργασίας αυτής, τα «Ναυτικά Χρονικά» επιχειρούν να την προσεγγίσουν απευθυνόμενα σε ανώτατα τραπεζικά στελέχη και σε εκπροσώπους του εφοπλισμού. Και κυρίως, να προσδιορίσουν τους λόγους που οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις δεν έχουν αναπτύξει τόσο στενή σχέση με τα ελληνικά πιστωτικά ιδρύματα όσο εκείνη που, παραδοσιακά, έχουν με τα ξένα.



Άρθρο του Ελ. Θαλασσινού
Καθηγητή Τμήματος Ναυτιλιακών
Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς
Ευρωπαϊκή Έδρα Jean Monnet



Με την απελευθέρωση του διεθνούς εμπορίου, τη βελτιστοποίηση των μεθόδων παραγωγής και την παγκοσμιοποίηση των οικονομιών, σημειώθηκε σταθερή αύξηση στις οικονομικές συναλλαγές και παράλληλα αυξήθηκε η ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες.

Η Ε.Ε. δεν πρέπει να στηρίζεται στους στόλους τρίτων

Στις θαλάσσιες μεταφορές τακτικών γραμμών παρατηρήθηκε αύξηση 6,5% κατά μέσον όρο την τελευταία δεκαετία, κάτι που προβλέπεται ότι θα συνεχισθεί και στην επόμενη. Το γεγονός αυτό οδηγεί σε συμμαχίες και συγχωνεύσεις και στο χώρο των ναυτιλιακών εταιρειών με ταυτόχρονη συγκέντρωση και βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών. Με το άνοιγμα των ευρωπαϊκών αγορών και το χαρακτήρα της παγκοσμιοποίησης της οικονομίας γενικότερα, έχουν δημιουργηθεί οι προϋποθέσεις προσέλευσης επενδύσεων στο χώρο της ναυτιλίας, κάτι που δημιουργεί αντίστοιχες ανάγκες στον τραπεζικό χώρο για τη χρηματοδότηση των εν λόγω επενδύσεων. Έτσι, μεγάλες ναυτιλιακές παραδοσιακές τράπεζες επαναπροσδιορίζουν την πολιτική τους σε ναυτιλιακά δάνεια και σχεδιάζουν νέα ελλεισμικά προϊόντα, ενώ παράλληλα και άλλες μη ναυτιλιακές τράπεζες ανοίγονται προς το χώρο της ναυτιλίας.

Η έντονη επιδότηση, σε παγκόσμιο κλίμακα, της ναυπηγικής βιομηχανίας την τελευταία εικοσαετία οδήγησε σε υπερπροσφορά πλοίων και στην επακόλουθη πλεονάζουσα ικανότητα στις ναυτιλιακές αγορές μεταφοράς χύδην φορτίου με συνέπεια τη μείωση των ναύλων. Η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων υποστήριξε ότι ένας ισχυρός κοινοτικός στόλος είναι απαραίτητος για στρατιωτικούς και οικονομικούς λόγους. Ως ηγέτιδα δύναμη στο παγκόσμιο εμπόριο, η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν θα πρέπει να βασίζεται στους στόλους τρίτων χωρών για το διεθνές εμπόριό της, γιατί με τον τρόπο αυτόν θα έχανε τον έλεγχο και την επιρροή στην τιμή και στην ποιότητα των μεταφορών από και προς τα ευρωπαϊκά εδάφη και λιμάνια. Συνεπώς, ένα άρτιο και αποτελεσματικό σύστημα μεταφορών αποτελεί τη βάση για την ανάπτυξη και επέκταση του ευρωπαϊκού εμπορίου κυρίως με χώρες που δεν είναι μέλη της Ε.Ε. Στην προσπάθειά της ➡

αυτή η Ε.Ε. θέσπισε μίαν Ενιαία Κοινοτική Ναυτιλιακή Πολιτική που μεταξύ άλλων προβλέπει και μέτρα ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας της κοινοτικής ναυτιλίας, τα οποία έχουν εσωτερικό προσανατολισμό και στοχεύουν στην αντιμετώπιση του ανταγωνιστικού μειονεκτήματος της κοινοτικής ναυτιλίας που συνδέεται με το κόστος λειτουργίας των κοινοτικών πλοίων. Αφορούν, δηλαδή, στην πλεονεκτική προσφορά και στην παραγωγή των ναυτιλιακών υπηρεσιών, το κόστος των οποίων επιδιώκεται να μειωθεί με ένα συνδυασμό κατάλληλων μέτρων (σε εθνικό και κοινοτικό επίπεδο) προκειμένου να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα του κοινοτικού πλοίου.

Τα μέτρα αυτά προβλέπονται:

- Τη δημιουργία κοινοτικού τιμολογίου (EUROS) για τα ποντοπόρα πλοία.
 - Τον ορισμό της έννοιας του «κοινοτικού εφοπλιστή».
 - Την απελευθέρωση των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές (Cabotage).
- Στο νέο αυτό περιβάλλον ο ναυτιλιακός χρη-

Η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών

Κοινοτήτων υποστήριξε

ότι ένας ισχυρός κοινοτικός στόλος

είναι απαραίτητος

για στρατιωτικούς

και οικονομικούς λόγους

φυλάκιο τους ενώ, παράλληλα, εκμεταλλεύονται τις μεγάλες ευκαιρίες που δημιουργούνται στο χώρο λόγω της μεγάλης κινητικότητας που παρατηρείται σε εξαγωγές και συγχωνεύσεις.

Με βάση πρόσφατα στοιχεία (α' εξάμηνο 2001) το χαρτοφυλάκιο δανείων ελληνικών και ξένων τραπεζών στην ελληνική ναυτιλία ανέρχεται στο ποσό των 16,35 δισ. δολαρίων σε σύγκριση με 9 δισ. δολάρια στα μέσα της δεκαετίας του '90. Η αύξηση αυτή αντικατοπτρίζει τη δυναμική της ελληνικής ναυτιλίας και τις σημαντικές επενδύσεις που πραγματοποιήσαν οι ναυτιλιακές εταιρείες σε μοντέρνα

ματοπιστωτικούς τομείς καθέται να αναλάβει να συντονίσει και να υλοποιήσει το σχέδιο της ενδυνάμωσης του κοινοτικού στόλου με την ανάληψη πρωτοβουλιών και την προσφορά νέων ναυτιλιακών δανείων. Για το σκοπό αυτόν ο τομέας προσφέρει νέα καινοτομικά τραπεζικά προϊόντα με ευνοϊκούς όρους και γρήγορη εκταμίευση. Έτσι, πολλές τράπεζες εξειδικεύονται σε ναυτιλιακά δάνεια, επιδιώκοντας να εμψυχώσουν το χαρτο-

πλοίο υψηλής τεχνολογίας την τελευταία περίοδο. Στο χαρτοφυλάκιο αυτό οι ελληνικές τράπεζες αντιπροσωπεύουν το 18,10% (2,96 δισ. δολάρια), οι ξένες τράπεζες με εκπροσώπηση στην Ελλάδα το 42,66% (6,97 δισ. δολάρια) και οι υπόλοιπες ξένες το 39,23% (6,41 δισ. δολάρια).

Στη πρώτη κατηγορία, η Εθνική Τράπεζα κατέχει την πρώτη θέση με 0,9 δισ. δολάρια ή ποσοστό 30,40%, με δεύτερη την Alpha Τράπεζα με 0,78 δισ. δολάρια ή ποσοστό 26,35% και ακολουθούν η Εμπορική Τράπεζα και η Πειραιώς Prime με 0,4 δισ. δολάρια εκάστη.

Στη δεύτερη κατηγορία, η Royal Bank of Scotland Λονδίνου κατέχει την πρώτη θέση με 1,6 δισ. δολάρια ή ποσοστό 22,95 % με δεύτερη την ίδια τράπεζα, κατάστημα Πειραιά, με 1,0 δισ. δολάρια ή ποσοστό 14,34% και ακολουθούν η HSBC με 0,7 δισ. δολάρια ή ποσοστό 10,03% και η Bank Indosuez με 0,675 δισ. δολάρια ή ποσοστό 9,67%.

Στην τρίτη κατηγορία, η Deutsche Schiff Bank κατέχει την πρώτη θέση με 1,25 δισ. δολάρια ή ποσοστό 19,48% με δεύτερη την KfW με 0,75 δισ. δολάρια ή ποσοστό 11,69% και ακολουθούν η Hamburgische και η Schieswing Holstein με 0,65 δισ. δολάρια εκάστη. Είναι φανερό ότι την τελευταία περίοδο το διεθνές χρηματοπιστωτικό σύστημα έχει αυξήσει σημαντικά το μερίδιό του στην ελληνική ναυτιλία μέσω χρηματοδοτήσεων, ενώ

δεν είναι λίγες και οι περιπτώσεις στρατηγικών συνεργασιών μεταξύ ναυτιλιακών επιχειρήσεων και τραπεζικών ιδρυμάτων. Ο νόμος 2843/2000 άνοιξε ένα νέο κεφάλαιο για τη ναυτιλία, με τη δυνατότητα εισαγωγής μετοχών ναυτιλιακών εταιρειών της ποντοπόρου ναυτιλίας στο ΧΑΑ. Λόγω χρηματοπιστωτικής συγκυρίας αλλιά και σαφών διατάξεων του νόμου σε ό,τι αφορά τους όρους εισαγωγής, καμία εταιρεία μέχρι σήμερα δεν έχει επιχειρήσει την εισαγωγή της στο ΧΑΑ. Είναι προφανές ότι η ενεργοποίηση των διατάξεων του νόμου δεν θα αργήσει, ιδιαίτερα μάλιστα αν γίνουν και ορισμένες βελτιώσεις σε σχέση με τους όρους υπαγωγής των εταιρειών στο νόμο. Ταυτόχρονα, θα συνεχισθεί η εντατικοποίηση του ανταγωνισμού, γεγονός που θα οδηγήσει σε στρατηγικές συμμαχίες μεγάλου μεγέθους.

GREECE ↔ **ROMANIA**

EUROPE

TRANSPORT

OUR PRICES MAKE THE DIFFERENCE

- ✓ DRY CARGO
- ✓ FROZEN FOOD
- ✓ ADR
- GROUPAGE
- FULL TRUCK
- ✓ TRANSPORT
- ✓ STORAGE
- ✓ CUSTOMS
- ✓ DOMESTIC TRANSPORT IN ROMANIA (1-20 t)

D.C. MAIOR
CIVIL ENGINEER

MANAGER - CONSULTANT INT'L TRANSPORT

61-63 LOUKA RALLI, 18534 PIRAEUS, GREECE

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

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 US

CONSILIUM SELESMAR S.r.l.

IBS, ARPA Radars & ECDIS, Spare Parts



Consilium Selesmar

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



SUNFLAME CO., LTD.

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



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

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΤΡΑΠΕΖΕΣ

Δύο δυσανάλογα μεγέθη

Τα «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» απευθύνθηκαν σε ανώτατα τραπεζικά στελέχη με το κάτωθι ερωτηματολόγιο:

1. Ποια ήταν η εξέλιξη των σχέσεων του ελληνικού τραπεζικού συστήματος με την ελληνική ναυτιλία; Καλύπτουν τα ναυτιλιακά τμήματα των ελληνικών τραπεζών τις χρηματοδοτικές ανάγκες του ελληνικού εφοπλισμού και σε ποιο βαθμό;

2. Το ζήτημα της περαιτέρω ανάπτυξης της ναυτιλιακής αυτής συνεργασίας είναι ζήτημα μεγέθους των πιστωτικών δυνατοτήτων του ελληνικού τραπεζικού συστήματος ή άλλων παραγόντων; Ή ακόμα και σχέσεων αμοιβαίας εμπιστοσύνης;

3. Γιατί οι ελληνικές τράπεζες, παρά το γεγονός ότι λειτουργούν σε «ναυτιλιακό περιβάλλον», σε μια χώρα κατεξοχήν ναυτιλιακή, δεν φρόντισαν να αναπτύξουν δεσμούς με τις ελληνικές εταιρείες ανάλογους με εκείνους που έχουν αναπτύξει ξένες τράπεζες;



του Σεραφείμ Κριεμπάρδη
Διευθυντή Διεύθυνσης Ναυτιλίας
της Εμπορικής Τράπεζας

1. Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '80, που αποτελεί ουσιαστικά την περίοδο-κλειδί στις εξελίξεις και στην παράλληλη πορεία ναυτιλίας τραπεζών, οι χρηματοδοτήσεις των ελληνικών τραπεζών προς τη ναυτιλία ήταν σχεδόν άγνωστες. Οι ελληνικές τράπεζες, μέσα στο πλαίσιο των νόμων και ρυθμιστικών κανονισμών και περιορισμών του πιστωτικού συστήματος, δεν είχαν τη δυνατότητα να εκμεταλλευθούν την ανάπτυξη των αγορών, με συνέπεια βεβαίως και τη δική τους ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό. Την ευκαιρία αυτή δεν άφησαν ανεκμετάλλευτη τα μεγάλα πιστωτικά ιδρύματα του εξωτερικού, τα οποία έχοντας πρόσβαση -μέσω του μεγάλου δικτύου τους- στις διεθνείς κεφαλαιαγορές και χρηματαγορές, αντιλούσαν «φθηνά» και τεράστια κεφάλαια, κάτι που συμβόδιζε με τις χρηματοδοτικές ανάγκες της ναυτιλίας με αποτέλεσμα την κυριαρχία των βρετανικών και αμερικανικών χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων. Στο σημείο αυτό, αναφέρουμε ότι η ναυτιλία, από την άλλη πλευρά, όντας μια διεθνοποιημένη αγορά με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, διαφορετικά από τους άλλους κλάδους της οικονομίας, όπως η απαιτούμενη ένταση κεφαλαίου, η κεφαλαιακή δομή, ο χρονικός ορίζοντας, οι έντονες διακυμάνσεις και η κυκλική φύση της, «ταίριαζε» και εξακολουθεί να «ταίριαζει» με την ανάγκη της παγκόσμιας ρευστότητας να βρει διέξοδο και να αξιοποιηθεί. Η παραπάνω εικόνα των ελληνικών τραπεζών

αντιστρόφως με την απειλευθέρωση των ασφαλιστικών πιστωτικών δεσμεύσεων και ρυθμιστικών κανόνων, την ανάγκη για διοχέτευση της πολύ μεγάλης ρευστότητας του πιστωτικού συστήματος και κατά συνέπεια την ανάγκη για ανάπτυξη της αγοράς.

Καταλυτικό ρόλο για τις αποφάσεις αυτές υπήρξε η πολιτική απόφαση για πλήρη ένταξη στην Ε.Ε. και το πρόγραμμα σύγκλισης.

Συγχρόνως με την απειλευθέρωση της αγοράς συναλλιγμάτων, ενός από τους βασικούς παράγοντες για την ανάπτυξη των ελληνικών τραπεζών, αυτές διαδραματίζουν πλέον σημαντικό ρόλο στη χρηματοδότηση της ναυτιλίας.

Η Εθνική Τράπεζα, η Εμπορική, η Alpha, η Eurobank, η Τράπεζα Πειραιώς κατόρθωσαν την τελευταία 5ετία να ισορροπήσουν κάπως τη «ζυγαριά» υπέρ των ελληνικών τραπεζών με τη συνεχώς αναπτυσσόμενη συμμετοχή και δέσμευσή τους στη ναυτιλιακή αγορά. Ο εκσυγχρονισμός από τη δική του πλευρά έπαιξε το δικό του ρόλο στη ραγδαία ανάπτυξη των τραπεζών, ενώ παράλληλα οι συγχωνεύσεις σε διεθνές επίπεδο βοήθησαν και τη μείωση του αριθμού των ξένων τραπεζών με παρουσία στην Ελλάδα αλλά κυρίως στη ναυτιλιακή αγορά.

Αναφορικά με το δεύτερο σκέλος του ερωτήματός σας, ενδεικτικά αναφέρουμε ότι το 1998 η αξία του ελληνόκτητου στόλου προσέγγιζε τα 30 δισ. δολ. και η χρηματοδότησή του ανέρχεται στα περίπου 12 δισ. δολ., ενώ από το ποσό αυτό περίπου το 90% προέρχεται από ξένες τράπεζες. Η γεωγραφική προέλευση των 10 κυριότερων ξένων τραπεζών, που αποτελούσαν την κύρια πηγή χρηματοδότησης της ελληνικής ναυτιλίας, ήταν: ΗΠΑ, Ηνωμένο Βασίλειο, Γερμανία, Ολλανδία, Γαλλία. Σήμερα το χαρτοφυλάκιο της ελληνόκτητης ναυτιλίας ανέρχεται σε 17,5 δισ. δολ., με τις ελληνικές τράπεζες να κατέχουν το 20%, γεγονός που αποδεικνύει την όλο και μεγαλύτερη επέκταση των ελληνικών τραπεζών στη ναυτιλιακή χρηματοδότηση. Το μέγεθος των χρηματοδοτικών αναγκών είναι τεράστιο και οι ελληνικές τράπεζες σε καμία περίπτωση δεν θα μπορούσαν μόνες τους να ανταποκριθούν στη συνεχή και αυξανόμενη ζήτηση χρηματοδότησης της ελληνόκτητης ναυτιλίας. Αναγκάια, επομένως, καθίσταται η ύπαρξη των ξένων τραπεζών. Ένα ακόμα στοιχείο που ενισχύει περαιτέρω την παρουσία των ξένων τραπεζών είναι η μεγάλη εμπειρία και τεχνογνωσία των ξένων τραπεζών σε σχέση με τις ελληνικές τράπεζες.

2. Η ανάπτυξη της ναυτιλιακής συνεργασίας μεταξύ των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ελληνικών τραπεζών είναι μια διαδικασία που οικοδομείται σε ισχυρές βάσεις και συνεπώς απαιτεί χρόνο και αφοσίωση.

Όπως διαπιστώνει κανείς από τα ήξευθέντα, ήδη η διαδικασία αυτή βρίσκεται σε φάση γρήγορης και ποιοτικής ανάπτυξης, καθότι δεν γίνεται και δεν πρέπει να γίνεται στη βάση της ευκαιριακής εκμετάλλευσης των διακυμάνσεων της αγοράς αλλά στη βάση της αξιολόγησης της συνολικής παρουσίας και πορείας των εκάστοτε ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Το μέγεθος των πιστωτικών δυνατοτήτων των ελληνικών τραπεζών παίζει και θα εξακολουθήσει να παίζει πρωταρχικό ρόλο στη συνεργασία τους με τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, αφού η ναυτιλία έχει την ανάγκη και τη στήριξη των μεγάλων τραπεζών του εξωτερικού, επειδή χρειάζεται για τις επενδυτικές της δραστηριότητες μεγάλο ύψος κεφαλαίων. Συνεπώς, από τη μια πλευρά έχουμε το μέγεθος της ελληνικότητας της ναυτιλίας παγκοσμίως και από την άλλη το μέγεθος των ελληνικών τραπεζών, που βρίσκονται σε μια «αναγκαστική» κατά κάποιον τρόπο ισορροπία, ισορροπία που θα πρέπει βέβαια να κινείται στο πλαίσιο και άλλων παραγόντων που θα μπορούσαν να ονομαστούν ποιοτικά και ποσοτικά κριτήρια.

Οι τράπεζες που δεν παρουσιάζουν τάσεις ευκαιριακής εκμετάλλευσης της αγοράς, οφείλουν να κινούνται στα όρια των διεθνών αποδεκτών κανόνων ανταγωνισμού, καθότι είναι υποχρεωμένες τα κεφάλαια που διαθέτουν στην αγορά να αξιοποιούνται επενδυτικά με τον ορθολογικότερο δυνατό τρόπο, να ανακυκλώνονται υγιώς με θετικά αποτελέσματα, ούτως ώστε να είναι δυνατόν να επανατοποθετηθούν στην αγορά για να ικανοποιήσουν τόσο την επιχειρηματική δρό-

ση όσο και τον ισολογισμό τους.

Με αυτή την απαιτούμενη σοβαρότητα αλλά και με την ανάπτυξη αμοιβαίων σχέσεων εμπιστοσύνης θα συνεχίσουν να προχωρούν παράλληλα και αναλογικά η επιχειρηματική και η τραπεζική δραστηριότητα. Και, οπωσδήποτε, όλοι θέλουν υγιή και κερδοφόρα πιστωτικά ιδρύματα που θα στηρίζουν τις αντίστοιχα υγιείς επιχειρηματικές δραστηριότητες.

3. Θα μας επιτραπεί να αναπτύξουμε μια διαφορετική θεώρηση ως απάντηση στο 3ο ερώτημά σας, αφού οι ελληνικές τράπεζες στήριζαν και θα συνεχίσουν να στηρίζουν την ελληνικότητα της ναυτιλίας, κάτι που αποδεικνύεται τόσο από τα μεγέθη που απασχολούν σε αυτήν όσο και από την ικανοποίηση των ποιοτικών και ποσοτικών κριτηρίων. Τα ξένα τραπεζικά ιδρύματα επωφεληθήκαν της ηλιονεκτικής θέσεώς τους, κατά το παρελθόν, κυρίως μέσω της ανεμπόδιστης πρόσβασής τους στις μεγάλες διεθνείς κεφαλαιαγορές και χρηματαγορές, αφήνοντας στις ελληνικές τράπεζες μικρά περιθώρια δραστηριοποίησης, αν ληφθεί υπ' όψιν και το δεσμευτικό πιστωτικό κανονιστικό σύστημα στο πλαίσιο του οποίου όφειλαν να κινηθούν. Κατ' αυτόν τον τρόπο, οι μεγάλες ναυτιλιακές επιχειρήσεις, οι οποίες και είχαν εγκατασταθεί κυρίως στο Λονδίνο, εκ των πραγμάτων, κατευθύνθηκαν στο διεθνές πιστωτικό σύστημα για να αντλήσουν τα τεράστια κεφάλαια που απαιτούσαν για τις επενδυτικές τους δραστηριότητες. Αυτό ουσιαστικά συνετέλεσε στο να δημιουργηθούν οι διαχρονικές σχέσεις μεταξύ της ελληνικότητας της ναυτιλίας και των ξένων πιστωτικών ιδρυμάτων. Η παρουσία, λοιπόν, των ξένων τραπεζών στην ελληνικότητα της ναυτιλίας όπως προαναφέρουμε, έγινε αναγκαστικά με την απουσία ή περιορισμένη

παρουσία των ελληνικών τραπεζών.

Έτσι, η ιστορική συνέχεια αποδεικνύει του λόγου το αληθές, με την άνοδο του ελληνικού τραπεζικού συστήματος, με την απελευθέρωση των κανονιστικών διατάξεων, με την επένδυση σε τεχνολογία και εκσυγχρονισμό, με τη ραγδαία εξέλιξη της παρουσίας τους στην ελληνική αλλά και ξένη αγορά, κατόρθωσαν σε μια πενταετία να ανατρέψουν το τοπίο και να αυξήσουν στο πολλαπλάσιο τη συμμετοχή τους στη ναυτιλιακή αγορά, κατακτώντας σημαντικά για τα μεγέθη τους μερίδια. Άρα, η δυναμική τους πλέον είναι σημαντική και βρίσκει ανταπόκριση από τους Έλληνες εφοπλιστές διεθνώς, που έχουν τη δυνατότητα να «ομιλούν την ίδια γλώσσα». Οι ελληνικές τράπεζες γνωρίζουν αρκετά το ναυτιλιακό περιβάλλον και ενδιαφέρουν διαχρονικά τους δεσμούς τους με τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις με πολύ θετικές προοπτικές για το μέλλον.

Θετική επίδραση στην ανάπτυξη δεσμού της πο- ντοπόρου ναυτιλίας με τις ελληνικές τράπεζες έχει και η συνεχιζόμενη μεταφορά της έδρας των ελληνικών εταιρειών στον Πειραιά, ο οποίος εξελίσσεται σε διεθνές ναυτιλιακό κέντρο.

Τέλος, έχουμε επί πλέον να σημειώσουμε τη δέσμευση και την προσπάθεια του κράτους το οποίο, μέσα από τη νομοθετική λειτουργία, κατορθώνει να δημιουργήσει το περιβάλλον εκείνο που θα είναι πρόσφορο για την περαιτέρω επέκταση του επενδυτικού ορίζοντα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Τόσο ο ν. 2843/00 όσο και το υπό υλοποίηση θεσμικό πλαίσιο θα αποτελέσει το φορέα για τη δημιουργία μακροπρόθεσμης πολλαπλάσιας ωφέλειας για όλες τις εμπλεκόμενες πλευρές και κυρίως για την ενδυνάμωση των ναυτιλιακών ελληνικών επιχειρήσεων, που άλλωστε είναι και ο πρωταρχικός στόχος των ελληνικών τραπεζών.

Ship Performance Monitoring

Monitoring systems
for improved
propulsion economy.

- **Kyma Shaft Power Meter**
Continuous measurement of shaft power with optional engine/hull performance monitoring.
- **Kyma Diesel Analyzer**
MIP system for optimizing diesel engine performance, using Windows™ based software.
- **Kyma Ship Performance**
On-line ship performance system for instant performance information, fuel reporting, trending and sea-trial reports, using Windows™ based software.



EXCLUSIVELY REPRESENTED IN GREECE BY FRANMAN LIMITED: TEL.: +3-010-9532 350, FAX: +3-010-9532 355, e-mail: kyma@franman.gr, <http://www.franman.gr>



του Χρήστου Α. Κοκκίνη
Διευθυντή Διεύθυνσης Ναυτιλιακών
Εργασιών της Alpha Bank

1. Παραδοσιακά, τα ελληνικά πιστωτικά ιδρύματα είχαν περιορισμένη παρουσία στο ναυτιλιακό χώρο. Εξαιρεση αποτελούσε η Εθνική Τράπεζα, που ήταν η πρώτη ελληνική τράπεζα που δραστηριοποιήθηκε. Αυτό οφείλετο κυρίως στους κανονισμούς του τραπεζικού συστήματος αναφορικά με το δανεισμό σε συνάλλαγμα καθώς και στο περιορισμένο μέγεθός τους σε σχέση με τις ανάγκες της αγοράς. Την τελευταία επταετία, που το εγχώριο τραπεζικό σύστημα απελευθερώθηκε, οι ελληνικές τράπεζες ανέπτυξαν δυναμική παρουσία.

Οι ανάγκες της σύγχρονης ναυτιλιακής εταιρείας απαιτούν την άμεση και συνεχή υποστήριξη των επενδυτικών τους προγραμμάτων (τραπεζικό δανεισμό) ως επίσης και καθημερινή, υψηλού επι-

Χρειάζεται ισχυρή πιστωτική επάρκεια

πέδου παροχή υπηρεσιών σε θέματα όπως η υποστήριξη της μισθοδοσίας, η είσπραξη των οφειλόμενων ναύλων και η κάλυψη των υποχρεώσεων προς τρίτους κ.λπ. Συνεπώς, για να καλύπτει μία τράπεζα πλήρως τις ανάγκες των πελατών της, είναι απαραίτητο να προσφέρει υψηλού επιπέδου υπηρεσίες τόσο σε επίπεδο ναυτιλιακής χρηματοδότησης όσο και σε επίπεδο παραλήλων εργασιών (εμβάσματα κ.λπ.). Είναι γεγονός ότι ακόμα και σήμερα που οι ελληνικές τράπεζες συμμετέχουν ισότιμα με τις ξένες στη χρηματοδότηση της ναυτιλίας, οι ξένες ελέγχουν περίπου το 80% των κεφαλαίων που έχουν δοθεί για επενδύσεις στο χώρο. Σταδιακά, όμως, οι ελληνικές τράπεζες αποκτούν σημαντικό μερίδιο στην αγορά.

2. Είναι απαραίτητο για μία τράπεζα που σκοπεύει να αναπτυχθεί στο χώρο της ναυτιλίας να διαθέτει ισχυρή πιστωτική επάρκεια. Παράγοντες που μπορεί να κρατούν μια τράπεζα εκτός ναυτιλιακής χρηματοδότησης έχουν να κάνουν κυρίως με τη φύση της αγοράς αυτής, επειδή είναι υψηλού κινδύνου και η αξία των εξασφαλίσεων (υποθήκες σε πλοία) παρουσιάζει μεγάλες διακυμάνσεις ανάλογα με την κατάσταση της αγοράς. Είναι χαρακτηριστικό ότι

η πιστοληπτική δυνατότητα της πλειονότητας των ναυτιλιακών εταιρειών δεν αξιολογείται από κάποιον επίσημο φορέα (π.χ. Moody's, Standard & Poors). Δεν είναι τυχαίο ότι οι περισσότερες τράπεζες προτιμούν να συνάπτουν τις πρώτες ναυτιλιακές σχέσεις τους μέσω κοινοπρακτικών δανείων, όπου λειτουργούν υπό την αιγίδα του διοργανωτή (που συνήθως είναι μια τράπεζα με πολυετή εμπειρία στο χώρο) και αφορούν ως επί το πλείστον εταιρείες που λειτουργούν με εταιρική δομή (corporate structure).

3. Οι ελληνικές τράπεζες, όπως προανέφερα, είναι σχετικά νέες στο χώρο της ναυτιλιακής χρηματοδότησης, συγκριτικά με τις ξένες, πολλές από τις οποίες έχουν παρουσία πάνω από 30 έτη. Ο κυριότερος λόγος για την καθυστέρηση αυτή ήταν η έλλειψη (ή έστω το μεγαλύτερο κόστος) του funding των δανείων σε συνάλλαγμα λόγω του ελεγχόμενου περιβάλλοντος του ελληνικού τραπεζικού συστήματος. Από τα μέσα της δεκαετίας του '90, το συνάλλαγμα έχει απελευθερωθεί και συνεπώς οι ελληνικές τράπεζες έχουν τη δυνατότητα να συμμετάσχουν επί ίσοις όροις στη ναυτιλιακή χρηματοδότηση, γεγονός το οποίο έχει ήδη πραγματοποιηθεί.



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.

**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.

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

**WESTERN
UNION**

**ΜΕΤΑΦΟΡΑ
ΧΡΗΜΑΤΩΝ™**

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

**WESTERN
UNION**

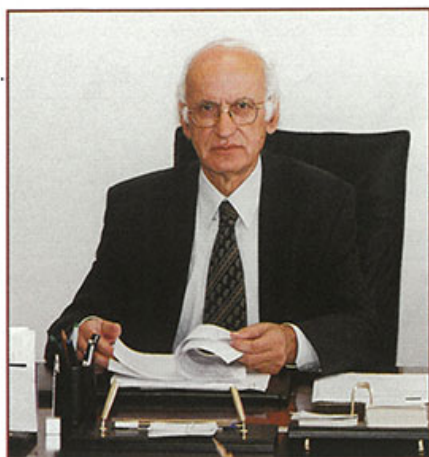
Αντιπρόσωποι για την Ελλάδα:

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



του Φώτη Παναγιωτόπουλου
Τραπεζικού μεσολαβητή

ΤΡΑΠΕΖΙΚΟΣ ΜΕΣΟΛΑΒΗΤΗΣ

Ένας νέος θεσμός



Ο θεσμός του τραπεζικού μεσολαβητή αποτελεί μέρος της πολιτικής προστασίας του καταναλωτή, η αφετηρία

της οποίας στην Κοινότητα ανάγεται στο 1975, όταν δημοσιεύτηκε το πρώτο σχετικό προκαταρκτικό πρόγραμμα, στο οποίο προσδιορίζονται τα 5 βασικά δικαιώματα του καταναλωτή, μεταξύ των οποίων και το δικαίωμα προστασίας των οικονομικών συμφερόντων του. Σκοπός του θεσμού είναι η φιλική διευθέτηση διαφορών μεταξύ τραπεζών και καταναλωτών-πελατών τους, με διαφανείς διαδικασίες, σε σύντομο χρόνο, χωρίς κόστος και αμερόληπτα.

Ο θεσμός καλύπτει διαφορές που αναφέρονται σε κάθε είδους τραπεζικά προϊόντα-υπηρεσίες (δάνεια, καταθέσεις, κάρτες κ.λπ.) που οι τράπεζες-μέλη του παρέχουν στους καταναλωτές από καταστήματά τους εγκατεστημένα στην Ελλάδα. Από άποψη αιτίων καλύπτεται κάθε κατηγορία (ήδη, παραλείψεις, μονομερείς ενέργειες, ελλιπής πληροφόρηση κ.ά.), με εξαίρεση τα αίτια που υπάρχουν σε θέματα εμπορικής πολιτικής (π.χ. γιατί απορρίφθηκε μία αίτηση δανείου) και επιχειρηματικής πολιτικής, όπως το ύψος των επιτοκίων και των προμηθειών, υπό την προϋπόθεση ότι αυτά ήταν γνωστά στο συναλλασσόμενο πριν από την πραγματοποίηση της συναλλαγής.

Πριν προσφύγει στον τραπεζικό μεσολαβητή ο συναλλασσόμενος, θα πρέπει να έχει ολοκληρώσει τη διαδικασία εξέτασης της υποθέσεώς του εντός της τράπεζας, που περιλαμβάνει δύο στάδια. Πρώτα, το κατάστημα όπου έγινε η συναλλαγή. Θα πρέπει προφορικά ή εγγράφως να θέσει το θέμα του, επί του οποίου το κατάστημα οφείλει να απαντήσει σε δέκα εργάσιμες ημέρες. Συνήθως

τα περισσότερα παράπονα επιλύονται στο επίπεδο αυτό, όταν υπάρξει ένας διάλογος καλόπιστος και από τις δύο πλευρές. Αν ο παραπονούμενος δεν μείνει ικανοποιημένος ή δεν πάρει εμπρόθεσμα απάντηση, προσφεύγει στην Υπηρεσία Πελατών της τράπεζας. Όταν η απάντηση και της Υπηρεσίας Πελατών δεν τον ικανοποιεί ή δεν του δοθεί εμπρόθεσμα, προσφεύγει στον τραπεζικό μεσολαβητή.

Ο τραπεζικός μεσολαβητής συγκεντρώνει τις απόψεις και των δύο μερών, τις αξιολογεί και διαμορφώνει μια συμβιβαστική πρόταση, η οποία αν γίνει αποδεκτή από τα δύο μέρη η υπόθεση κλείνει. Αν ένα από τα δύο μέρη την απορρίψει, ο τραπεζικός μεσολαβητής διατυπώνει γραπτή σύσταση. Οι συστάσεις του τραπεζικού μεσολαβητή δεν είναι δεσμευτικές για την τράπεζα (για τον καταναλωτή δεν είναι σε καμία περίπτωση), όμως γίνονται αποδεκτές σε υψηλό ποσοστό (περίπου 90%). Η όλη διαδικασία που ακολουθεί ο τραπεζικός μεσολαβητής αποβλέπει στη φιλική διευθέτηση των διαφορών μεταξύ τραπεζών και καταναλωτών-πελατών τους και στην καλλιέργεια σχέσεων αμοιβαίας εμπιστοσύνης μεταξύ των δύο μερών.

Το ποσοτικό έργο του γραφείου του τραπεζικού μεσολαβητή, εκφραζόμενο σε αριθμό τηλεφωνικών κλήσεων και γραπτών παραπόνων, παρουσιάζει ικανοποιητικούς ρυθμούς εξέλιξης από την έναρξη λειτουργίας του, 15.3.1999, χωρίς στη διευρυνόμενη προβολή του. Ειδικότερα κατά το διάστημα 1.1.2001-30.9.2001 οι τηλεφωνικές κλήσεις (2.997) αυξήθηκαν κατά 18,6% και τα γραπτά παράπονα (465) κατά 87,5% σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2000. Τα τραπεζικά προϊόντα και οι υπηρεσίες που συγκεντρώνουν τα περισσότερα παράπονα είναι οι κάρτες με περίπου 45% και ακολουθούν τα δάνεια με 25%, οι καταθέσεις με 15% κοκ.

Ως προς τα αίτια που προκαλούν τα παράπονα, το κυριότερο είναι η ελλιπής ενημέρωση των συναλλασσόμενων, για

την οποία η ευθύνη βαρύνει και τα δύο μέρη. Οι καταναλωτές, υπό την πίεση της ανάγκης να ολοκληρώσουν μία συναλλαγή (λήψη δανείου, έκδοση κάρτας), δεν προβαίνουν σε μικρές κλίμακας έρευνα της αγοράς για να επιλέξουν την τράπεζα με τους συμφερότερους για την περίπτωση τους όρους. Όταν φτάσουν στο σημείο υπογραφής της σύμβασης δεν μελετούν προσεκτικά τους συμβατικούς όρους και στη συνέχεια δεν παρακολουθούν τις εξελίξεις ούτε και τους μηνιαίους ή περιοδικούς λογαριασμούς που παρουσιάζουν την κίνηση των δανείων τους ή των χρεών τους από τη χρήση των καρτών.

Οι τραπεζικοί υπάλληλοι, υπό την πίεση του όγκου των εργασιών τους, δεν αφιερώνουν το χρόνο που χρειάζονται οι καταναλωτές για να τους ενημερώσουν σχετικά με τους κρίσιμους όρους των συναλλαγών και να τους συμβουλευθούν για τις επιλογές που τους συμφέρει να πραγματοποιήσουν, όπως κάνουν στην περίπτωση των μεγάλων πελατών, για τους οποίους λειτουργούν ειδικές υπηρεσίες (Private Banking).

Το πρόβλημα της ελλιπούς ενημέρωσης είναι διεθνές. Προσπάθεια αντιμετώπισής του έχει γίνει με σύσταση φορέων, μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, για την παροχή συμβουλών στους καταναλωτές σε θέματα καταναλωτικής πίστης, οικογενειακού προϋπολογισμού και υπερχρέωσης.

Η δυναμική επέκταση της καταναλωτικής πίστες στη χώρα μας επιβάλλει την άμεση αντιμετώπιση του θέματος του συμβουλευτικού ρόλου προς τους καταναλωτές, σε πρώτη φάση από τις ίδιες τις τράπεζες, σε επόμενη από όργανα μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, που θα λειτουργούν εκτός των τραπεζών, και μακροπρόθεσμα και με την ενσωμάτωση της ενημέρωσης περί τα χρηματοπιστωτικά στο εκπαιδευτικό σύστημα της χώρας, όπως άρχισε ήδη να αντιμετωπίζεται σε ορισμένες χώρες.



The fast way to Denmark and the rest of Scandinavia

Maersk Air provides daily direct flights to Copenhagen with transfer connections to Scandinavia, Baltic, Manchester and Birmingham. Call your local agency or our general sales agent for Maersk Air: APG Hellas SA. Tel. 36 03 120, 36 07 741.

Flight	From	To	Dep.	Arrival
DM 141	Copenhagen	Athens	11.00	15.15
DM 142	Athens	Copenhagen	16.05	18.25



MAERSK AIR

www.maersk-air.com

It's got to be perfect

Η ΚΡΙΣΗ ΣΤΙΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Οι πρόσφατες
πρωτοβουλίες της
Ευρωπαϊκής Επιτροπής
για την υποστήριξη των
αεροπορικών εταιρειών
και το κοινοτικό
καθεστώς ελέγχου
των κρατικών ενισχύσεων
στους τομείς των εναέριων
και θαλάσσιων μεταφορών



του Γιώργου Κυριαζή, Δ.Ν.
Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού
Ευρωπαϊκής Επιτροπής

Οι τρομοκρατικές επιθέσεις στις ΗΠΑ επέφεραν αναμφισβήτητο ένα ισχυρό πλήγμα στον τομέα των αερομεταφορών. Οι αμερικανικές αρχές έκλεισαν τον εναέριο χώρο τους για αρκετές ημέρες και οι ευρωπαϊκές εταιρείες χρειάστηκε να ακυρώσουν τις πτήσεις τους με προορισμό τις ΗΠΑ. Για τον κλάδο των αερομεταφορών που πάσχει από μόνιμη έλλειψη κεφαλαίων κίνησης και από την επιβράδυνση της οικονομικής ανάπτυξης, η κρίση αυτή αποτελεί ένα νέο πλήγμα μετά την περσινή αύξηση των τιμών της κηροζίνης. Η πτώση της ζήτησης μετά την 11η Σεπτεμβρίου έφτασε το 75% στις ΗΠΑ και το 15-30% στην Ευρώπη. Σύμφωνα με την Ένωση Αεροπορικών Εταιρειών (AEA) οι απώλειες εσόδων έως τα τέλη του έτους θα ανέλθουν στα 3,6 δισεκατομμύρια ευρώ, λόγω της εκτιμώμενης μείωσης της κυκλοφορίας κατά 7,7% και της δυναμικότητας κατά 4,7%. Οι εταιρείες αντέδρασαν με ανακοινώσεις αναστολής προαγγελιών, σημαντικές απολύσεις, τροποποιήσεις στα αεροπορικά δίκτυα και κατάργηση συνδέσεων με μικρότε-

ρη κυκλοφορία (π.χ. πτήσεις Lufthansa από Φρανκφούρτη σε Ρίο ντε Τζανέιρο, Μπογκοτά, Ουάσινγκτον, Παρίσι (Orly) και Βαλέντσια). Το κόστος των πρόσθετων μέτρων προστασίας που ελήφθησαν μπορεί να ανέλθει σε 145 εκατ. ευρώ. Το ίδιο ισχύει και για τα ασφαλιστικά: το σύνολο των ασφαλιστικών δαπανών σχεδόν διπλασιάστηκε, με συνέπεια την αύξηση των δαπανών του κλάδου των ευρωπαϊκών αερομεταφορών. Οι μετοχές των αεροπορικών εταιρειών στις χρηματιστηριακές αγορές μειώθηκαν κατά 50% σε 15 ημέρες, με σοβαρές συνέπειες στη χρηματοδότηση της λειτουργίας τους. Οι αμερικανικές αεροπορικές εταιρείες ανακοίνωσαν ζημιές της τάξης των 10 δισεκατομμυρίων δολαρίων για το 2001. Η Ένωση Αμερικανικών Αεροπορικών Μεταφορών (ATA) ανακοίνωσε απολύσεις της τάξης των 100.000 ατόμων στον κλάδο των αερομεταφορών στις ΗΠΑ, οι δε αεροπορικές εταιρείες αναμένουν ζημιές ποσού των 18-33 δισεκατομμυρίων δολαρίων για το έτος 2002, λόγω των τρομοκρατικών επιθέσεων. Την 21η Σεπτεμβρίου, το Κογκρέσο ψήφισε πακέτο μέ-

τρων, κόστους 18 δισ. δολαρίων, με στόχο την αποζημίωση των άμεσων ζημιών από το κλείσιμο του εναέριου χώρου και τις τρομοκρατικές επιθέσεις (5 δισ.), τη χορήγηση δανείων επιδοτούμενων από το Δημόσιο ή ενίσχυση της προστασίας και της ασφάλειας του τομέα των αερομεταφορών (3 δισ.) και, τέλος, τη σύσταση ενός συμβουλίου ελέγχου της χορήγησης των παραπάνω πιστώσεων.

Τα μέτρα υποστήριξης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με πρωτοβουλία της Loyola de Palacio, υπεύθυνης για θέματα μεταφορών, και του Mario Monti, υπεύθυνου για θέματα ανταγωνισμού, προχώρησε στη λήψη επείγοντων μέτρων, σε προσωρινή βάση, για την αντιμετώπιση της κρίσης στις αερομεταφορές με αφορμή τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου.

Ειδικότερα, η Επιτροπή θεωρεί ότι επιτρέπονται κρατικές ενισχύσεις που χορηγούνται για να αντισταθμίσουν ζημιές που οφείλονται άμεσα στις πρόσφατες εξαιρετικές περιστά-

και οι πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής

σεις. Επί πλέον, κατά την εφαρμογή των κοινοτικών κανόνων ανταγωνισμού είναι δυνατόν να λαμβάνονται υπ' όψιν μεταβολές της οικονομικής συγκυρίας. Το πλαίσιο στήριξης που ανακοίνωσε η Επιτροπή στις 10 Οκτωβρίου έχει πολλαπλές διαστάσεις. Περιλαμβάνει μέτρα σχετικά με την εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας σε ό,τι αφορά το διαθέσιμο χρόνο χρήσης στα αεροδρόμια (slots) και τα προγράμματα κρατικών ενισχύσεων. Προβλέπει επίσης για την αντιμετώπιση των γενικότερων προβλημάτων ασφάλειας και για την κάλυψη του πρόσθετου κόστους από την ενίσχυση της ασφάλειας των πτήσεων. Παρέχει, τέλος, τη δυνατότητα καταβολής αποζημιώσεων για ζημιές που υπέστησαν άμεσα οι εταιρείες τις μέρες που ακολούθησαν τις τρομοκρατικές επιθέσεις. Στόχος του πλαισίου αυτού είναι να επιτρέψει στα κράτη-μέλη να ενεργήσουν από κοινού, έτσι ώστε να μην υπάρξουν διακρίσεις στην αντιμετώπιση των αεροπορικών εταιρειών. Η Επιτροπή παρακολουθεί τις εξελίξεις και θα λάβει συμπληρωματικά μέτρα αν η κατάσταση χειροτερεύσει.

Κρατικές ενισχύσεις για τις αεροπορικές εταιρείες

Όσον αφορά τον τομέα των κρατικών ενισχύσεων, η Επιτροπή μπορεί να εγκρίνει, με βάση συγκεκριμένα κριτήρια, μέτρα που έχουν στόχο την αποζημίωση των αεροπορικών εταιρειών για απώλειες που υπέστησαν λόγω του τετραήμερου αποκλεισμού του εναέριου χώρου των ΗΠΑ. Η Επιτροπή θα εξετάσει επίσης μέτρα για την κάλυψη του επιπρόσθετου κόστους ασφάλισης για ένα μήνα καθώς και την ενδεχόμενη παράταση της προσωρινής παρέμβασης των κρατών-μελών μέχρι το τέλος του χρόνου, αν συνεχίσει να υπάρχει ανάγκη για τέτοια κάλυψη, και υπό τον όρο ότι τα μέτρα ενίσχυσης δεν τοποθετούν τις αεροπορικές εταιρείες σε θέση ευνοϊκότερη από αυτήν που κατείχαν πριν από τη διακοπή της ασφαλιστικής τους κάλυψης. Τα κράτη-μέλη θα πρέπει φυσικά να κοινοποιήσουν όλα τα σχετικά μέτρα στην Επιτροπή έτσι ώστε η τελευταία να είναι σε θέση να εξετάσει τον αντίκτυπό τους σε εύλογο χρονικό διάστημα και να εκφέρει άποψη όσον αφορά τη συμβατότητά τους με τη συνθήκη.

Η Επιτροπή ευνοεί μέτρα που δεν επηρεάζουν τον ανταγωνισμό μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών της Κοινότητας, δηλαδή μέτρα που εφαρμόζονται εξίσου σε όλες τις εταιρείες εντός της Κοινότητας. Αυτό είναι εξάλλου και το ζητούμενο από πλευράς των ιδίων των αεροπορικών εταιρειών. Όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις για την αναδιάρθρωση αεροπορικών εταιρειών, η Επιτροπή εφαρμόζει την αρχή της «μίας και τελευταίας φοράς», και τα πρόσφατα γεγονότα δεν πρέπει να χρησιμοποιηθούν ως πρόσχημα για την αποκατάσταση των σοβαρών προβλημάτων που αντιμετωπίζουν εδώ και πολλούς μήνες ή και χρόνια ορισμένες αεροπορικές εταιρείες της Κοινότητας, οι οποίες βρίσκονται σε φάση αναδιάρθρωσης.

Οι ενισχύσεις για τη λειτουργία επιχειρήσεων απαγορεύονται κατά κανόνα αλλήλ, κατά την Επιτροπή, τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 μπορούν να θεωρηθούν έκτακτες περιστάσεις (απρόβλεπτος χαρακτήρας, μεγάλος αριθμός θυμάτων, εκτεταμένες ζημιές με αντίκτυπο στην παγκόσμια οικονομία), έτσι ώστε οι διατάξεις του άρθρου 87 παράγραφος 2 εδάφιο β της συνθήκης να επιτρέπουν την επίλυση των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν αυτήν τη στιγμή οι αεροπορικές εταιρείες. Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι τα προσωρινά μέτρα ενίσχυσης που λαμβάνουν τα κράτη-μέλη υπέρ των αεροπορικών εταιρειών δεν πρέπει να υπερκαλύψουν τις ζημιές που υπέστησαν οι εν λόγω εταιρείες.

Με τον τρόπο αυτόν μπορούν να καλυφθούν ζημιές που προκλήθηκαν από τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 όπως:

— Οι δαπάνες των αεροπορικών εταιρειών λόγω του κλεισίματος του αμερικανικού εναέριου χώρου για τέσσερις ημέρες. Η αποζημίωση μπορεί να εγκριθεί εφόσον χορηγείται χωρίς διακρίσεις σε όλες τις αεροπορικές εταιρείες του ίδιου κράτους-μέλους. Αφορά αποκλειστικά τις δαπάνες της περιόδου 11-14 Σεπτεμβρίου

2001 μετά το κλείσιμο του εναέριου χώρου που αποφασίστηκε από τις αμερικανικές αρχές και, τέλος, εφόσον το ύψος της αποζημίωσης υπολογίζεται με ακριβή και αντικειμενικό τρόπο, συγκρίνοντας την κυκλοφορία που καταγράφηκε από κάθε αεροπορική εταιρεία στη διάρκεια των τεσσάρων ημερών με αυτήν που σημείωσε η ίδια εταιρεία στη διάρκεια της προηγούμενης εβδομάδας, διορθωμένη σύμφωνα με την εξέλιξη που σημειώθηκε την αντίστοιχη περίοδο του έτους 2000, και

— Η ανάληψη του πρόσθετου κόστους ασφάλισης. Στην περίπτωση αυτή, η υποστήριξη πρέπει να περιοριστεί στην αποκατάσταση των εξηλείψεων του ασφαλιστικού κλάδου, προκειμένου να εξασφαλιστεί η αστική ευθύνη έναντι τρίτων ύστερα από τρομοκρατικές ενέργειες ή πολεμικές πράξεις. Επίσης, οι κυβερνήσεις πρέπει να τιμοολογήσουν μια λογική τιμή η οποία θα αντανακλά, στο μέτρο του δυνατού, τους κινδύνους που καλύπτονται από τους μηχανισμούς που θα θεσπιστούν, μοιωνότι αυτός ο όρος ενδέχεται να αρθεί βραχυπρόθεσμα. Τέλος, οι εν λόγω μηχανισμοί θα θεσπιστούν για περίοδο ενός μήνους, παράλληλα με τη συνέχιση των εργασιών για την εξεύρεση μιας βιώσιμης λύσης και την ενθάρρυνση του κλάδου να επιχειρήσει εκ νέου την προσέγγιση της αγοράς, το συντομότερο δυνατόν.

Ειδικότερα, όσον αφορά τα μέτρα για την κάλυψη του πρόσθετου κόστους ασφάλισης, λόγω των εξελίξεων στον ασφαλιστικό κλάδο, είναι δύσκολο να προβλεφθεί η κατάργηση των εν λόγω μέτρων μετά την περίοδο των τριάντα ημερών. Η Επιτροπή πιστεύει

ότι δεν υπάρχει λόγος οι ασφαλιστικές εταιρείες να αποσύρουν την ασφαλιστική κάλυψη που παρέχουν σε άλλους φορείς του κλάδου των αερομεταφορών, όπως οι αερολιμένες, η εξυπηρέτηση εδόφους και οι παροχές υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Οι κίνδυνοι που σχετίζονται με αυτές τις δραστηριότητες διαφέρουν από αυτούς που απορρέουν από



τις αποστολές αυτοκτονίας της 11ης Σεπτεμβρίου. Πάντως, εάν η κατάσταση συνεχιστεί μετά την αρχική περίοδο των τριάντα ημερών, κάθε εμπλεκόμενο κράτος-μέλος θα πρέπει να αποφασίσει αν θα συνεχίσει να χορηγεί στις ασφαλιστικές εταιρείες συμπληρωματική εγγύηση ή αν θα υποκαταστήσει τις ασφαλιστικές εταιρείες και θα αναλάβει εκείνο τον κίνδυνο. Σε κάθε περίπτωση, τα κράτη-μέλη θα πρέπει να ακολουθήσουν τους κοινούς προσανατολισμούς όσον αφορά τη διάρκεια, το επίπεδο κάλυψης, τη μέθοδο καθορισμού ασφαλιστών, τους φορείς που καλύπτονται και την αντιμετώπιση τρίτων χωρών.

Άλλα πρόσθετα μέτρα

Ασφάλεια πτήσεων: Για την ασφάλεια των πτήσεων, η Επιτροπή θεώρησε ότι το κόστος ενίσχυσης συγκεκριμένων μέτρων ασφαλείας θα καλυφθεί από τα κράτη-μέλη. Το έκτακτο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της 21ης Σεπτεμβρίου ζήτησε από το Συμβούλιο Μεταφορών να λάβει μέτρα για την ταξινόμηση των όπλων, την τεχνική κατάρτιση των πληρωμάτων, τον έλεγχο αποσκευών και την παρακολούθησή τους, την προστασία της πρόσβασης στο θάλαμο διακυβέρνησης του αεροσκάφους και τον ποιοτικό έλεγχο των μέτρων ασφαλείας που εφαρμόζουν τα κράτη-μέλη. Η Επιτροπή έχει ήδη υποβάλει στο Συμβούλιο διάφορες προτάσεις που του επιτρέπουν να θεοπίσει ορισμένα από αυτά τα μέτρα και, ειδικότερα, να τροποποιήσει τον κανονισμό σχετικά με την εναρμόνιση των τεχνικών κανόνων (JAR-OPS) και των διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας, με στόχο τη λήψη των απαραίτητων μέτρων για την ενίσχυση των θυρών του θαλάμου διακυβέρνησης του αεροσκάφους. Η Επιτροπή εκπονεί επίσης πρόταση κανονισμού, στην οποία θεοπίζονται κοινός κανόνες για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας. Με την ψήφιση αυτής της πρότασης θα είναι δυνατή η έγκριση κοινών κανόνων για τον έλεγχο των αποσκευών και των επιβατών, καθώς και η οργάνωση του ελέγχου για την τήρηση των κοινών κανόνων. Χωρίς περαιτέρω χρονотριβές, η Επιτροπή πρότεινε στα κράτη-μέλη την οργάνωση αποστολών ελέγχου στους αερολιμένες, ώστε να ενταθούν οι έλεγχοι που ξεκίνησε πριν από λίγους μήνες η Ευρωπαϊκή Συνδιάσκεψη Πολιτικής Αεροπορίας

(ΕΣΠΑ). Παράλληλα, προβλέπονται συνεννοήσεις με τις επαγγελματικές οργανώσεις, καθώς και με την κληδική επιτροπή διαλόγου στον κλάδο της πολιτικής αεροπορίας. Ο κλάδος των αερομεταφορών ανέκαθεν αναλάμβανε μεγάλο μέρος των δαπανών που αφορούν την ασφάλεια. Κατά την άποψη της Επιτροπής, η ενίσχυση ορισμένων εξ αυτών των μέτρων από τις δημόσιες αρχές, μετά τις τρομοκρατικές επιθέσεις

οι οποίες στρέφονται κατά του κοινωνικού συνόλου και όχι μόνο των φορέων του κλάδου των αερομεταφορών, θα πρέπει να αναληφθεί από τις ίδιες τις δημόσιες αρχές. Εννοείται ότι αν ορισμένα μέτρα επιβληθούν άμεσα στις αεροπορικές εταιρείες καθώς και σε άλλους φορείς του κλάδου, όπως οι αερολιμένες, οι παροχείς εξυπηρέτησης εδάφους και οι παροχείς υπηρεσιών αεροναυτιλίας, η χρηματοδότησή τους από τις δημόσιες αρχές δεν πρέπει να οδηγήσει σε ενισχύσεις για τα έξοδα λειτουργίας τους που δεν είναι συμβατές με τη συνθήκη.

Εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού:

Λόγω της κρίσης, οι αεροπορικές εταιρείες ενδέχεται να προβούν σε σαφή μείωση της δυναμικότητας, των συνδέσεων και της συχνότητας ορισμένων δρομολογίων τους. Ως εκ τούτου, τίθεται το ερώτημα κατά πόσον η τρέχουσα κατάσταση μπορεί να επηρεάσει την εφαρμογή των κανόνων περί ανταγωνισμού στις αεροπορικές εταιρείες. Η Επιτροπή υπογραμμίζει στην ανακοίνωσή της ότι η εφαρμογή των κανόνων περί ανταγωνισμού επιτρέπει να ληφθούν υπ' όψιν οι αλλαγές στην οικονομική κατάσταση της αγοράς, οι οποίες οφείλονται σε απρόβλεπτα γεγονότα ή απορρέουν από τον κανονικό οικονομικό κύκλο. Επί πλέον, οι αεροπορικές εταιρείες είναι ελεύθερες, ανά πάσα στιγμή, να μειώσουν τη δυναμικότητά τους, να τροποποιήσουν τα δρομολόγιά τους ή ακόμη και να διακόψουν την παροχή των υπηρεσιών τους. Δύνανται επίσης να δράσουν από κοινού υπό ορισμένες προϋποθέσεις. Κατά την Επιτροπή, δεν είναι απαραίτητο να εγκριθούν «έκτακτα» νομοθετικά μέτρα, όπως η εξαίρεση κατά κατηγορία. Οι ισχύοντες κανόνες επιτρέπουν ορισμένες μορφές συντονισμού, όπως οι διαβουλεύσεις σχετικά με τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης (slots) και τις τιμές των επιβατικών ναύλων, με σκοπό

την προώθηση των συνδέσεων «διασύνδεσης». Στο πλαίσιο των υφιστάμενων συνεργασιών εφαρμόζεται ήδη κάποιος συντονισμός των δρομολογίων και της δυναμικότητας. Σε κάθε περίπτωση, άλλες, πιο συγκεκριμένες μορφές συνεργασίας θα μπορούσαν να επωφεληθούν από μια μεμονωμένη εξαίρεση, δυνάμει του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης, αν τα πλεονεκτήματά τους επηρεάζουν τον περιορισμό του ανταγωνισμού. Επομένως, η Επιτροπή θα εξετάσει με καλή διάθεση, για παράδειγμα, τις συμφωνίες συντονισμού της δυναμικότητας (capacity coordination agreements) που αποσκοπούν αποκλειστικά στη διατήρηση της εξυπηρέτησης των γραμμών με τα λιγότερα δρομολόγια στις νεκρές περιόδους της ημέρας (off-peak).

Διαθέσιμος χρόνος χρήσης: Το σημείο έναρξης του κανονισμού σχετικά με την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) -κανονισμός του Συμβουλίου 95/93- είναι η κατάσταση στη διάρκεια μιας περιόδου προγραμματισμού. Έτσι, στο άρθρο 10 παράγραφος 3 του κανονισμού προβλέπεται ότι οι αερομεταφορείς δεν έχουν το δικαίωμα να προβάθουν απαιτήσεις για την ίδια σειρά διαθέσιμων χρόνων χρήσης την επόμενη αντίστοιχη περίοδο προγραμματισμού, εκτός εάν μπορούν να αποδείξουν, κατά τρόπο που να ικανοποιεί τον συντονιστή, ότι τους χρειαζομποίσαν, ύστερα από την έγκριση του συντονιστή, σε ποσοστό τουλάχιστον 80% καθ' όλη την περίοδο για την οποία χορηγήθηκαν. Ωστόσο, ο κανονισμός δέχεται επίσης ότι σε εξαιρετικές περιστάσεις, δηλαδή σε απρόβλεπτες και αναπάντεχες περιστάσεις τις οποίες δεν μπορεί να θέσει υπό έλεγχο ο αερομεταφορέας, μπορεί να υπάρχουν επιπτώσεις στη χρήση των διαθέσιμων χρόνων χρήσης. Το άρθρο 10 παράγραφος 5 εδάφια α' και β' του εν λόγω κανονισμού επιτρέπει στους αερομεταφορείς να αξιοποιούν τις περιστάσεις -όπως τη μη περαιτέρω εκτέλεση πτήσεων από αεροσκάφη ή το κλείσιμο αερολιμένων ή εναέριου χώρου ή ακόμη τη διακοπή εκτέλεσης μιας σειράς δρομολογίων οφειλόμενη σε κινητοποιήσεις που έχουν στόχο να πληγούν αυτά τα δρομολόγια από πρακτική ή/και τεχνική άποψη- ώστε να μη χάνουν τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης τους για τους οποίους διαθέτουν ιστορικά δικαιώματα (grandfather rights) στη διάρκεια της τρέχουσας περιόδου καθώς και στη διάρκεια της επόμενης αντίστοιχης περιόδου. Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι αερομεταφορείς θα πρέπει να μπορέσουν να διατηρήσουν τους



διαθέσιμους χρόνους χρήσης τους με βάση τα ιστορικά τους δικαιώματα για την επόμενη περίοδο προγραμματισμού, δηλαδή τη θερινή περίοδο του έτους 2002. Με αυτόν τον τρόπο, οι διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης που δεν θα χρησιμοποιηθούν στη διάρκεια της τρέχουσας περιόδου μπορούν να κατανεμηθούν εκ νέου στο υπόλοιπο της περιόδου από τους συντονιστές ως «έκτακτοι» χρόνοι χρήσης, μπορούν δε να χρησιμοποιηθούν από άλλους αερομεταφορείς χωρίς αυτό να σημαίνει ότι με αυτόν τον τρόπο οι τελευταίοι αποκτούν ιστορικά δικαιώματα. Εάν η τρέχουσα κατάσταση διατηρηθεί και επηρεάσει ουσιαστικά τη χειμερινή περίοδο του έτους 2001-02, η οποία ξεκινά στις 26 Οκτωβρίου, η Επιτροπή θα εξετάσει το ενδεχόμενο διατήρησης αυτού του καθεστώτος, με βάση τις αιτιολογήσεις που θα προσκομίσουν οι αεροπορικές εταιρείες την εν λόγω περίοδο.

Σχέσεις με τρίτες χώρες: Σε ό,τι αφορά τις σχέσεις με τρίτες χώρες, η σημερινή κρίση καθιστά ακόμη πιο επείγουσα την ανάγκη για την

Ευρώπη να λάβει σοβαρά υπόψη τις εξελίξεις στη Βόρεια Αμερική, να συντονίσει τις ενέργειές της με αυτές των αμερικανικών αρχών και να διασφαλίσει ίσους όρους ανταγωνισμού. Σαν πρώτο βήμα, η Επιτροπή θα προτείνει στις ΗΠΑ έναν κώδικα καλής συμπεριφοράς για να αποφευχθούν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού λόγω των κρατικών ενισχύσεων που λαμβάνουν οι αμερικανικές αεροπορικές εταιρείες. Η Επιτροπή θεωρεί απαραίτητη την άμεση έγκριση, από το Συμβούλιο, της πρότασης για την έναρξη διαπραγματεύσεων με τις ΗΠΑ με στόχο μια συμφωνία που θα εξασφαλίσει στις αεροπορικές εταιρείες και των δύο πλευρών ένα ασφαλές και αξιόπιστο επιχειρησιακό περιβάλλον υπό συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού. Κάτι τέτοιο θα επιτρέψει και την προσαρμογή του κανονιστικού πλαισίου και ειδικότερα των κανόνων ιδιοκτησίας.

Ασφαλιστική κάλυψη: Τέλος, όσον αφορά τις ασφαλίσεις, είναι κοινά παραδεκτό ότι οι ζημιές που προκλήθηκαν από τα τρομοκρατικά χτυπήματα ξεπέρασαν κάθε λογική πρό-

βλεψη και αποκάλυψαν πόσο ευάλωτος είναι ο τομέας των αερομεταφορών. Τα κράτη-μέλη ζήτησαν από την Επιτροπή να εκπονήσει κατευθύνσεις προς την εξασφάλιση μιας αποτελεσματικής και συνεπούς αντιμετώπισης παρόμοιων καταστάσεων. Πιθανά μέτρα περιλαμβάνουν τη δημιουργία ενός «αμοιβαίου κεφαλαίου» (mutual fund) για τους κινδύνους αυτούς, έτσι ώστε να αποφεύγεται το κόστος των εθνικών μέτρων. Επί πλέον, η Επιτροπή προτείνει την εναρμόνιση των ασφαλιστικών ποσών και όρων που προβλέπονται για την έκδοση αδειών λειτουργίας.

* Κανονισμός της Επιτροπής 1617/93 της 25ης Ιουνίου 1993 σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 85 παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών, αποφάσεων και εναρμονισμένων πρακτικών που αφορούν τον από κοινού προγραμματισμό και συντονισμό των δρομολογίων, την από κοινού εκμετάλλευση διαδρομών, τις διαβουλεύσεις για τους ναύλους μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων στις τακτικές αεροπορικές γραμμές και την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης στους αερολιμένες, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό της Επιτροπής 1324/2001 της 29ης Ιουνίου 2001.



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

Χρειαζόμαστε σύγχρονα λιμάνια

του Νάσου Πουλακίδα



Ε υπουργική προτροπή για εντατική και συστηματική εργασία, άρχισαν οι συνεδριάσεις της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων.

Στην πρώτη συνεδρίαση της νεοσυσταθείσας επιτροπής το παρών έδωσε και ο τ. υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Χρήστος Παπουτσής, τονίζοντας την ανάγκη η Επιτροπή «να εργαστεί εντατικά και συστηματικά προς την κατεύθυνση της ανάπτυξης και του εκσυγχρονισμού της λιμενικής πολιτικής της χώρας μας».

Η Επιτροπή συνεδρίασε υπό την προεδρία του γενικού γραμματέα Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής, Νίκου Θωμόπουλου, και με τη συμμετοχή εκπροσώπων των υπουργείων Περιβάλλοντος, Ανάπτυξης, Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, Μεταφορών, Εθνικής Άμυνας και Δημόσιας Διοίκησης.

Με τη νέα Γραμματεία Λιμένων θα «χτυπηθεί» σε μεγάλο βαθμό η γραφειοκρατία, αφού μέχρι πρότινος, για να ληφθεί μία απόφαση ουσιαστικής παρέμβασης σ' ένα λιμάνι, θα έπρεπε να γνωμοδοτήσουν 17 φορείς!!! Η κυβέρνηση, με τους νέους στόχους που έθεσε, θέλει να πιστεύει ότι μια σύγχρονη λιμενική πολιτική πρέπει να εξασφαλιστεί:

- Τον ελεύθερο ανταγωνισμό.
- Την ελεύθερη πρόσβαση όλων όσοι έχουν τα απαραίτητα προσόντα στην αγορά των δραστηριοτήτων του λιμένα.
- Την εφαρμογή της αρχής «ο χρήστης πληρώνει» και την αποφυγή μη δικαιολογημένων λειτουργικών επιδοτήσεων από τους κρατικούς φορείς.

Νέα τάξη πραγμάτων

Ο τ. υπουργός κ. Χρ. Παπουτσής αναφέρθηκε εκτενώς στη δημιουργία της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και στην ομιλία του τόνισε:

«Ο ανταγωνισμός ανάμεσα στους φορείς διαχείρισης των λιμένων σήμερα εντείνεται όλο και περισσότερο, τα πρότυπα εξυπηρέτησης που τίθενται είναι συνεχώς και υψηλότερα, η ανάπτυξη εμπορικών - επιχειρηματικών δραστηριοτήτων και επενδυτικών πρωτοβουλιών στα λιμάνια καθίσταται πλέον επιτακτική ανάγκη, η παροχή προηγμένων υπηρεσιών, σύμφωνα με τις εξελίξεις της τεχνολογίας και τις ανάγκες της αγοράς, αποτελούν στοιχεία που αναδεικνύουν την άμεση συνεργασία των λιμένων με την ιδιωτική πρωτοβουλία.

Στο παρελθόν μάς αρκούσε η απλή διοίκηση του λιμένα. Η σύγχρονη, όμως, λειτουργία του και η οργάνωση επιβάλλει την ανάπτυξη σύγχρονων υποδομών υποστήριξης και αποθήκευσης, διαμετακόμισης και τηλεπικοινωνιακών δικτύων, μεταποιητικής δραστηριότητας και επιχειρηματικών δράσεων (πέραν των παραδοσιακών λιμενικών λειτουργιών), συστημάτων ποιοτικού ελέγχου ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος, ίδρυσης εκπαιδευτικών λιμενικών ιδρυμάτων.

Τα κύρια χαρακτηριστικά της νέας τάξης πραγμάτων που διαμορφώνεται, εντοπίζονται σε τέσσερις κατευθύνσεις:

Πρώτον, η ανάγκη προστασίας του περιβάλλοντος· δεύτερον, η αναδόμηση των μεταφορικών υπηρεσιών με τη διαμόρφωση νέων δικτύων παραγωγής - διάθεσης των φορτίων· τρίτον, η συνεχής απελευθέρωση της παρο-

χής των υπηρεσιών· τέταρτον, αντί των κλασικών εταιρειών παροχής υπηρεσιών "μεταφοράς", η δημιουργία εταιρειών παροχής μεταφορικών υπηρεσιών "Δικτύου", κυρίως υπηρεσιών logistics».

Ο κ. Παπουτσής, αφού τόνισε ότι αποτέλεσμα της γραφειοκρατίας είναι το λιμάνι του Λαυρίου να μην μπορεί τα τελευταία 8 χρόνια να γίνει σύγχρονο και ανταγωνιστικό, αναφέρθηκε και στα καίρια προβλήματα των ελληνικών λιμανιών. Συγκεκριμένα, τόνισε:

- Η υιοθέτηση και η εφαρμογή εθνικής λιμενικής πολιτικής, ανύπαρκτη.
- Η έλλειψη εποπτείας επί των λιμενικών φορέων είναι αναγκαία, που μέχρι πρότινος όμως ήταν καταπιεστική και αναποτελεσματική.
- Τα ελληνικά λιμάνια είναι πολλά. Οι περιορισμένοι πόροι και η έλλειψη κατάλληλου προσωπικού δεν διευκόλυνε ούτε την ανάπτυξή τους ούτε την εκλογικευμένη λειτουργία τους.
- Τα λιμάνια εθνικής σημασίας θέτουν ειδικά προβλήματα σε σχέση με το ανταγωνιστικό διεθνές μεταφορικό έργο.
- Η οποιαδήποτε προσπάθεια εφαρμογής γενικής λιμενικής πολιτικής, διασπώμενη είτε σε κεντρικό είτε σε περιφερειακό επίπεδο, την αποδυναμώνει.
- Την έλλειψη συντονισμού της προσπάθειας για λιμενική ανάπτυξη και ορθολογικό καταμερισμό των πόρων.
- Τη χωρίς ενεργό συμμετοχή του ΥΕΝ στην εκπόνηση μελετών ανάπτυξης λιμένων και λιμενικών υποδομών.



- Τη μη ύπαρξη εθνικού προγραμματικού σχεδίου ανάπτυξης λιμένων.
- Την επικάλυψη θεμάτων εκπονούμενων μελετών.
- Τη μη συμμετοχή του ΥΕΝ στη λήψη επιτελικού επιπέδου αποφάσεων για τη θέση, σκοπιμότητα και λειτουργία των έργων.
- Την εμπλοκή του μόνο στη διαδικασία γνωμοδότησης.
- Τη μη ύπαρξη Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών για το λιμενικό δυναμικό της χώρας.
- Την ύπαρξη καθυστερήσεων στην αντιμετώπιση εκτόκτων επεμβάσεων και επισκευαστικών αναγκών των λιμένων.
- Τη μη ύπαρξη σύγχρονου θεσμικού πλαισίου προσέλκυσης ιδιωτικών κεφαλαίων, εκτέλεσης έργων με αυτοχρηματοδότηση και λειτουργίας των λιμένων σε σχέση με την άρση του cabotage.
- Αποσπασματική αξιοποίηση αποτελεσμάτων μελετών ή καθόλου.

«One stop»

Κλείνοντας την ομιλία του ο κ. Παπουτσής, ανέφερε:

«Η Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων θα λειτουργήσει ως ένα one stop, δηλαδή ως το μοναδικό, πρώτο και τελευταίο σημείο επαφής του ενδιαφερόμενου με την ελληνική δημόσια διοίκηση.

Πελάτες όλα τα λιμάνια της χώρας και οι χρήστες. Το ότι είστε μονοπώλιο δεν σημαίνει ότι δεν θα σταθείτε στο ύψος των υποχρεώσεών σας που απορρέουν από το νόμο.

Απεναντίας, θα πρέπει με κάθε ευκαιρία να δικαιώνετε την απόφαση της Πολιτείας να αντικαταστήσει τη γραφειοκρατική αναρχία με μία μονοπωλιακή αρχή, προκειμένου να ικανοποιηθεί έγκαιρα και αποτελεσματικά ο πελάτης.

Ο καθένας από εσάς είναι εκπρόσωπος του υπουργείου στο οποίο εργάζεται. Εκπροσώπηση σημαίνει ανάληψη της ευθύνης μετάδοσης των απαραίτητων πληροφοριών στις αρμόδιες υπηρεσίες του αντίστοιχου υπουργείου και της, το συντομότερο δυνατόν, λήψης από αυτές των απαιτούμενων εγκρίσεων, εφόσον βέβαια έχει διασφαλιστεί ότι πληρούνται οι αναγκαίες προϋποθέσεις. Η αποτελεσματικότητα της λειτουργίας της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων είναι το καθοριστικό στοιχείο αξιολόγησης της ύπαρξής της και της αποδοχής ως οργάνου καταπολέμησης της γραφειοκρατίας και παράλληλα του εκσυγχρονισμού της ελληνικής ναυτιλίας, ως προς το σκέλος της αναβάθμισης της λιμενικής υποδομής και της εύρυθμης και ασφαλούς λειτουργίας των λιμένων, που καλούνται να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις των σύγχρονων ναυπηγικής τεχνολογίας σκαφών και στην παγκόσμια λιμενική αγορά.

Η Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής, από την άλλη πλευρά, θα είναι πάντοτε ανοικτή σε προτάσεις από όλους τους φορείς και κυρίως από τους χρήστες των λιμανιών για τη βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών, για την ασφάλεια αυτών, αλλά και για οποιοδήποτε θέμα αφορά την

εξυπηρέτηση των πλοίων, των επιβατών και των φορτίων, έχοντας στόχο και τα λιμάνια να γίνουν αντάξια της θέσεως που κατέχει η χώρα μας στη ναυτιλία».

Ορίστηκαν τα μέλη των Οργανισμών Λιμένων

Με απόφαση των τ. υπουργών Εθνικής Οικονομίας Γιάννου Παπαντωνίου και Εμπορικής Ναυτιλίας Χρήστου Παπουτσή, ορίστηκαν τα μέλη των διοικητικών συμβουλίων των Οργανισμών Λιμένων που μετετράπησαν σε Ανώνυμες Εταιρείες.

Συγκεκριμένα ορίστηκαν:

Για τον Οργανισμό Λιμένα Αλεξανδρούπολης:

Πρόεδρος: Παρασκευόπουλος Παναγιώτης, εκπρόσωπος Δημοσίου, διευθύνων σύμβουλος: Ιωάννου Παναγιώτης, εκπρόσωπος Δημοσίου, μέλη: Βαβιάς Ιωάννης, εκπρόσωπος Δημοσίου, Κωσίδης Άγγελος, εκπρόσωπος Μετόχου, Κανελλιάκης Ιωάννης, εκπρόσωπος Μετόχου.

Για τον Οργανισμό Λιμένα Βόλου:

Πρόεδρος: Ντελέδης Τριαντάφυλλος, εκπρόσωπος Δημοσίου, διευθύνων σύμβουλος: Γεωργιάδης Δημήτριος, εκπρόσωπος Δημοσίου, μέλη: Κατσαΐ Ιωάννα, εκπρόσωπος Δημοσίου, Σκοτεινιώτης Ιωάννης, εκπρόσωπος Δημοσίου, Καρύδας Νικόλαος, εκπρόσωπος Μετόχου, Κρομμύδας Ευστράτιος, εκπρόσωπος Μετόχου.

Για τον Οργανισμό Λιμένα Ελευσίνας:

Πρόεδρος: Γαϊτανάρος Στυλιανός, εκπρόσωπος Δημοσίου, διευθύνων σύμβουλος: Λιάσης Αναστάσιος, εκπρόσωπος Δημοσίου, μέλη: Σκαρμούτσος Διονύσιος, εκπρόσωπος Δημοσίου, Τζαφέρης Κλέαρχος, εκπρόσωπος Δημοσίου, Ζαχαρίου Κυριάκος, εκπρόσωπος Μετόχου, Κριεκούκης Γιώργος, εκπρόσωπος Μετόχου.

Για τον Οργανισμό Λιμένα Ηγουμενίτσας:

Πρόεδρος: Παππάς Μιχαήλ, εκπρόσωπος Δημοσίου, διευθύνων σύμβουλος: Ζώτος Παύλος, εκπρόσωπος Δημοσίου, μέλη: Αθανασίου Σπυρίδων, εκπρόσωπος Δημοσίου, Λουκάς Γεώργιος, εκπρόσωπος Δημοσίου, Τσώλης Βασίλειος, εκπρόσωπος Μετόχου, Χαρίσης Θεόδωρος, εκπρόσωπος Μετόχου.

Για τον Οργανισμό Λιμένα Ηρακλείου:

Πρόεδρος: Καρακωνσταντάκης Εμμανουήλ, εκπρόσωπος Δημοσίου, διευθύνων σύμβουλος: Αλεξάκης Γεώργιος, εκπρόσωπος Δημοσίου, μέλη: Μιχαήλ Μαρία, εκπρόσωπος Δημοσίου, Πυργιανάκης Ηρακλής, εκπρόσωπος Δημοσίου, Ξημέρης Βασίλειος, εκπρόσωπος Μετόχου, Σταυρακάκης Επαμεινώνδας, εκπρόσωπος Μετόχου.

Για τον Οργανισμό Λιμένα Καβάλας:



Πρόεδρος: Χατζηναστασίου Ιωάννης, εκπρόσωπος Δημοσίου, διευθύνων σύμβουλος: Ψηστάκης Δημήτριος, εκπρόσωπος Δημοσίου, μέλη: Κηπουρός Αναγνώστης, εκπρόσωπος Δημοσίου, Χοροζίδης Ιορδάνης, εκπρόσωπος Δημοσίου, Γεωργιάδης Παύλος, εκπρόσωπος Μετόχου, Καρακουλίδης Κωνσταντίνος, εκπρόσωπος Μετόχου.

Για τον Οργανισμό Λιμένα Κέρκυρας:
Πρόεδρος: Τρανκάς Σπυρίδων, εκπρόσωπος Δημοσίου, διευθύνων σύμβουλος: Καλοδίκης Περικλής, εκπρόσωπος Δημοσίου, μέλη: Ροδίτης Ιωσήφ, εκπρόσωπος Δημοσίου, Τριβιζάς Σπυρίδων, εκπρόσωπος Δημοσίου, Βασιλάκη Βάσω, εκπρόσωπος Μετόχου, Θεοτόκη Δέσποινα, εκπρόσωπος Μετόχου.

Για τον Οργανισμό Λιμένα Λαυρίου:
Πρόεδρος: Δεληγιάννης Δημήτριος, Εκπρόσωπος Δημοσίου, διευθύνων σύμβουλος: Αθανασόπουλος Αθανάσιος, εκπρόσωπος Δημοσίου, μέλη: Σακελληαρίδης Φραγκίσκος, εκπρόσωπος Δημοσίου, Χατζηκαθυμνίδης Γεώργιος, εκπρόσωπος Δημοσίου, Δημητράκοπουλος Δημήτριος, εκπρόσωπος Μετόχου, Κοντόπανος Μανώλης, εκπρόσωπος Μετόχου.

Για τον Οργανισμό Λιμένα Πατρών:
Πρόεδρος: Λαζάρης Γεώργιος, εκπρόσωπος Δημοσίου, διευθύνων σύμβουλος: Ιωαννίδης Νικόλαος, εκπρόσωπος Δημοσίου, μέλη: Μαχαίρας Ιωάννης, εκπρόσωπος Δημοσίου, Χα-

ραλαμπόπουλος Χαρόλαμπος, εκπρόσωπος Δημοσίου, Μάρκου Γεώργιος, εκπρόσωπος Μετόχου, Μπτρουλιάς Αναστάσιος, εκπρόσωπος Μετόχου.

Για τον Οργανισμό Λιμένα Ραφίνας:
Πρόεδρος: Χατζαπαράσχου Αικατερίνη, εκπρόσωπος Δημοσίου, διευθύνων σύμβουλος: Κοκκινάκης Θεόδωρος, εκπρόσωπος Δημοσίου, μέλη: Παράσχος Κωνσταντίνος, εκπρόσωπος Δημοσίου, Σταγιάννη Ασημούλα, εκπρόσωπος Δημοσίου, Μπαλαμάνης Αθανάσιος, εκπρόσωπος Μετόχου, Παπαδόπουλος Κύριλλος, εκπρόσωπος Μετόχου.

Στα διοικητικά συμβούλια θα συμμετέχουν επίσης ένας εκπρόσωπος της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, ένας εκπρόσωπος της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, ένας εκπρόσωπος της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής, ένας εκπρόσωπος του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου και δύο εκπρόσωποι των εργαζομένων στην Ανώνυμη Εταιρεία.

OLYMPIC Fornecedores de Navios Ltd. Since 1972

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

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

Head Office Santos

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

Branch office S. Sesebastião

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

Branch Office Vitoria

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

Piraeus Office:

Tel: 4286.953

E-mail: tsagari@otenet.gr

Fax: 4286.344

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

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

Ποιος είπε
ότι ο Πειραιάς
είναι το μόνο
ναυτιλιακό κέντρο
στην Ελλάδα;

του Γ. Μπάνου



Οι ολικά χρόνια μετά την τελευταία μου επίσκεψη, βρέθηκα στη Θεσσαλονίκη τις τελευταίες ημέρες του Αυγούστου έπειτα από μια ευγενική πρόσκληση φίλων και προς εκπλήρωση κοινωνικής υποχρέωσης. Επιπρόσθετος λόγος, όχι λιγότερο ελκυστικός, ήταν η επιθυμία μιας ακόμη επαφής με την πόλη και τον κόσμο της.

Είναι προφανές ότι ο χρόνος που πέρασε πρόσθεσε ομορφιά και ζωή στην πόλη. Τη βρήκα πιο μεγάλη, πιο ζωντή, πιο χαρούμενη, γεμάτη νιάτα και κίνηση. Η ρυμοτομία της και ο σχετικά υψηλός βαθμός συντήρησης των κτιρίων της μείζονος αστικής περιοχής, σε συνδυασμό με την εξαιρετική γεωγραφική θέση της, προσδίδει στην όλη εντύπωση μια ακόμη διάσταση που ξεπερνά ό,τι απτό και άμεσα αισθητό και παραπέμπει στη σφαίρα του λογισμού και του όνειρου.

Γράφοντας στα ελληνικά για Έλληνες αναγνώστες, δεν νομίζω ότι χρειάζεται ιδιαίτερος να επεκταθώ στην ιστορία της πόλης. Το αρχαίο κλέος της, που ανάγεται στα

χρόνια του Αλέξανδρου, το ρωμαϊκό μεγαλείο, το αποτυπωμένο στα αμέτρητα μνημεία της εποχής, η βυζαντινή περίοδος που την αναδεικνύει «εν τοις πράγμασι» συμπεριλαμβανομένης, τίτλο που, με κάποιες διαφοροποιήσεις ως προς το νόημα, διατηρεί μέχρι τις ημέρες μας, το έπος του Μακεδονικού Αγώνα και του 1912-1913 και, τέλος, η θέση και η σημασία που έχει η σημερινή πόλη για την Ελλάδα και τις προοπτικές μιας ευρύτερης βαλκανικής ανάπτυξης, όλα αυτά είναι παγκοίμως γνωστά και αποδεκτά.

Δεν αποτελεί, όμως, σήμερα πρόθεσή μου να συνθέσω ύμνο για τη «Νύμφη του Βορρά». Έχοντας πλήρη επίγνωση της εξειδίκευσης του εντύπου που θα φιλοξενήσει το γραφτό μου, σπεύδω να επικεντρώσω την προσοχή (που αλλού;) στη ναυτιλιακή δραστηριότητα της Θεσσαλονίκης.

«Ως ναυτιλιακό κέντρο, η Θεσσαλονίκη διαφέρει από τον Πειραιά, από τον ευρύτερο χώρο της πρωτεύουσας, που σήμερα διαμορφώνεται σε διοικητικό κέντρο της μεγάλης ναυτιλίας μας, και, όσον αφορά στο πειραικό λιμάνι, σε βάση της εσωτερικής επιβατικής δραστηριότητας», θα μου εξηγήσει ο καλός μου φίλος Δημήτρης Τσοχλάκης, πρόεδρος τώρα των Θεσσαλονικέων εφοπλιστών, ο σημαντικότερος, ίσως, σήμερα καραβοκύρης της Βόρειας Ελλάδας. «Η Θεσσαλονίκη», συνεχίζει, «ζει και προοδεύει ως λιμάνι με βάση το συμβατικό φορτίο, τις εισαγωγές και εξαγωγές της χώρας μας, καθώς επίσης και ως διαμετακομιστικό κέντρο».

Την ώρα που λέγονται αυτά τα λόγια βλέπω από το παράθυρο του γραφείου του, πίσω από τον επιβατικό σταθμό, το σχήμα των καραβιών, τις μπηγες και τους γερανούς - και τα δύο ήδη εικόνες ξεχασμένες στον κεντρικό Πειραιά. Για όποιον διατηρεί αναμνήσεις από τη ναυτιλία των τελευταίων δεκαετιών, η εικόνα είναι μάλλον γνώριμη. Χωρίς αυτό να υποκρύπτει αναχρονισμό. Γιατί η αίσθηση ενός δυναμισμού που οδηγεί στην πρόοδο είναι διάχυτη στην ατμόσφαιρα της ναυτιλιακής Θεσσαλονίκης - σε ολόκληρη τη Θεσσαλονίκη, θα έλεγα.

Μια πολύ καλή ιδέα των τρεχουσών καταστάσεων, εξελίξεων και μεγεθών που

αφορούν στη ναυτιλιακή Θεσσαλονίκη, είχε την εξαιρετική πράγματι καθοσύννη να μου παράσχει ένας ακάματος εργάτης της, ο Γιάννης Κοσμάτος, πλοιοκτήτης και ναυτικός πράκτωρ με ιδιαίτερες επιδόσεις στον επαγγελματικό του χώρο, αφενός υποδεικνύοντάς μου σαν πηγή δεδομένων τα στοιχεία του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ) και, μαζί με αυτά, πολύτιμες πληροφορίες για τους Θεσσαλονικείς πλοιοκτήτες και διαχειριστές πλοίων.

Δεν θα απασχολήσω τον αναγνώστη του παρόντος με επιμέρους λεπτομερή στοιχεία που αφορούν στον όγκο και τη φύση των διακινουμένων εμπορευμάτων, στοιχεία που μπορεί άλλωστε να ανεύρει με ικανοποιητική πληρότητα στο ετήσιο δελτίο του ΟΛΘ. Θα επισημάνω απλώς ότι δημιουργείται έτσι μια παράλληλη δραστηριότητα στο χώρο των ναυτικών πρακτόρων με προεκτάσεις που επενεργούν δημιουργικά στο σύνολο της οικονομικής ζωής της πόλης.

Μέσα σε αυτόν τον περίγυρο έχουν εγκαταστήσει τη διαχειριστική τους βάση τουλάχιστον οκτώ πλοιοκτήτες, οι οποίοι αποτελούν τον πυρήνα της εφοπλιστικής ζωής της πόλης και δημιουργούν τις προϋποθέσεις μιας γενικότερης συναντίληψης που αγκαλιάζει όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, δημόσιες υπηρεσίες, τηλεπικοινωνιακούς φορείς, τράπεζες και συναφή επαγγέλματα, στα οποία μεταδίδει εκείνο το ιδιαίτερο κλίμα που παράγει και χρειάζεται η ναυτιλία.

Το να φανταστεί κανείς ή να ισχυριστεί ότι όλα αυτά συμβαίνουν απουσία προβλημάτων, θα ήταν εξωπραγματικό. Σαφώς η Θεσσαλονίκη χρειάζεται ακόμη τη βοήθεια του Κέντρου. Βεβαίως και απαιτείται η παροχή περισσότερης επαγγελματικής τεχνογνωσίας. Το θετικό στοιχείο εν προκειμένω είναι ότι υπάρχουν εδώ όλες εκείνες οι προϋποθέσεις άμεσης απορρόφησης της γνώσης και δημιουργικής εφαρμογής της μέσα στο πλαίσιο του καθημερινού αναπτυξιακού γίγνεσθαι.

Τελικά, όπως και σε πολλούς άλλους τομείς της αναπτυξιακής προσπάθειας της χώρας μας, πρέπει να αντιληφθούμε και εδώ ότι η επιδίωξη μπορεί να ανθίσει πιο εύκολα και πιο αποδοτικά έξω από το υδροκέφαλο και κεκορεσμένο Κέντρο...



University of
Leicester

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

MBA SPECIALISATION IN MARITIME MANAGEMENT

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

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

ΕΠΙΣΗΣ ΕΙΔΙΚΕΥΣΕΙΣ ΣΕ:

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

**MSc in • MARKETING
• FINANCE**
DIPLOMA IN MANAGEMENT
ΕΝΑΡΞΗ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ

UniS UNIVERSITY OF SURREY

FREE LAPTOP and Software

MSc in e-Business Mgt.

**MSc in Human
Resource Mgt.**

«Επαγγελματική κατοχύρωση CIPD»

**MSc in Operations &
Logistics Mgt.**

ΕΝΑΡΞΗ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ



Για πληροφορίες και εγγραφές επικοινωνήστε:

iCon INTERNATIONAL TRAINING
Δημητράκου 49Α, 11742 Αθήνα
(Στάση Μετρό, Συγγρού - Φιξ)
Τηλ.: 9248 065, 9248 534, Fax: 9248 695
e-mail: icon@icon.gr, http: www.icon.gr

«Με σεβασμό στην εκπαίδευση»

23 ΤΕΡΤΑ-ΚΛΕΙΔΙΑ ΘΑ ΑΝΤΑΞΟΥΝ ΤΗΝ

του Νάσου Πουλακίδα



ο λιμάνι του Πειραιά πρέπει να αποδείξει ότι παραμένει στο... παιχνίδι. Πέρασαν οι εποχές που έπαιρνε την κίνηση επειδή δεν υπήρχε άλλο λιμάνι. Τώρα πρέπει να είναι περισσότερο ανταγωνιστικό», δήλωσε πρόσφατα ο διευθύνων του ΟΛΠ Α.Ε., Χαρίλαος Ψαραύτης.

Για να γίνει περισσότερο ανταγωνιστικό το λιμάνι του Πειραιά, το διοικητικό συμβούλιο του Οργανισμού αποφάσισε να προχωρήσει σε 23 έργα-κλειδιά, τα οποία θα αλλοιάσουν τη μορφή του και θα το κάνουν πιο ελκυστικό, όχι μόνο για το

επιβατικό κοινό, αλλά και για τις διεθνείς μεταφορικές εταιρείες. Άλλωστε, τα περισσότερα έσοδα του Οργανισμού (άνω του 85%) προέρχονται από τη διακίνηση εμπορευμάτων. Η ακτοπλοΐα μόλις και μετά βίας προσφέρει 7 έως 10% στα έσοδα του ΟΛΠ Α.Ε.

Ήδη έχει δομηθεί η εισαγωγή του Οργανισμού στο ΧΑΑ (προηγήθηκε το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, που είχε αρχίσει τρεις μήνες νωρίτερα τις σχετικές διαδικασίες), ενώ αξίζει να σημειωθεί ότι ο πρώτος ισολογισμός του Οργανισμού ως Α.Ε. έκλεισε κερδοφόρα.

Η διοίκηση του Οργανισμού επείγεται για την εκτέλεση των έργων, αφού αρκετά απ' αυτά είναι απαραίτητα εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004. Το κύμα τουριστών που θα κατακλύσει τη χώρα μας για την παρακολούθηση των Ολυμπιακών Αγώνων θα εξυπηρετηθεί και σε κρουαζιερόπλοια (περίπου 15.000 κλίνες) και σε ξενοδοχεία που αναμένεται να ανεγερθούν στον Πειραιά.

Τα έργα του ΟΛΠ Α.Ε. χωρίζονται σε 3 κατηγορίες: στα εκτελούμενα (7,8 δισ. δρχ.), στα δομημένα (27,1 δισ. δρχ.) και στα σχεδιαζόμενα (άνω των 20

ΕΙΚΟΝΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ

Θα απαιτηθούν περισσότερα από 55 δισ. δρχ.



δισ. δρχ.). Στην τρίτη κατηγορία δεν έχει υπολογιστεί η δαπάνη για την ανέγερση δύο ξενοδοχείων.

1. Εκτελούμενα έργα

1. Λιμενικά έργα ανάπλασης-μετατροπής του ΚΛΠ σε αποκλειστικά επιβατικό - Έργα περιοχής «Παλαιόκτι»: Οι εργασίες του έργου ξεκίνησαν το έτος 2000 και αναμένεται η ολοκλήρωσή του εντός του 2002. Εκτιμώμενη τελική δαπάνη 4 δισ. δρχ. (χρηματοδοτείται από το Ταμείο Συνοχής με ποσοστό 85%). Απορρόφηση

μέχρι σήμερα 500 εκατ. δρχ.

Παρατηρήσεις: Υπήρξε επιβράδυνση περίπου ενός έτους των εργασιών, λόγω καθυστέρησης της σχετικής άδειας από το υπουργείο Οικονομικών.

2. Έργα ανάπλασης-μετατροπής ΚΛΠ σε αποκλειστικά επιβατικό - Χερσαία έργα περιοχών «Ακτή Βασιλειάδη»-«Παλαιόκτι»: Οι εργασίες του έργου ξεκίνησαν το έτος 2000 και αναμένεται η ολοκλήρωσή τους εντός του 2002. Εκτιμώμενη τελική δαπάνη 3,5 δισ. δρχ. Απορρόφηση μέχρι σήμερα 400 εκατ. δρχ.

Παρατηρήσεις: Το έργο καθυστερεί καθώς δεν εκτελούνται οικοδομικές εργασίες (κατεδαφίσεις, περιφράξεις, ανέγερση επιβατικού σταθμού), λόγω εκκρεμότητας νομοθετικής ρύθμισης για την έκδοση οικοδομικής άδειας.

3. Ανακατασκευή-επέκταση Γερμανικής Σκάλας Περάματος: Το έργο δημοπρατήθηκε και κατακυρώθηκε και αναμένεται υπογραφή της σχετικής σύμβασης και έναρξης εργασιών. Εκτιμώμενη τελική δαπάνη 300 εκατ. δρχ. και περάτωση εργασιών εντός του 2002.

II. Δρομοποιημένα έργα

1. Ανακατασκευή δικτύου ρευματοδότησης και μετατροπής Γ/Φ - προβλήτα II ΣΕΜΠΟ: Το έργο, προϋπολογισμού μελέτης 800 εκατ. δρχ., δημοπρατήθηκε πρόσφατα και αναμένεται κατακύρωσή του. Πρόβλεψη ολοκλήρωσης σε εννέα μήνες από την υπογραφή της σχετικής σύμβασης.
2. Κατασκευή λιμενικών έργων επέκτασης εγκαταστάσεων διακίνησης/αποθήκευσης αυτοκινήτων (Car Terminal): Το έργο, προϋπο-

μένεται να ολοκληρωθεί στο τέλος του 2001. Παρατηρήσεις: α) Υπάρχει προσφυγή του δήμου Περάματος στο Συμβούλιο Επικρατείας κατά της απόφασης της εγκρίσεως της περιβαλλοντικής μελέτης του έργου. β) Απαιτείται για την εκτέλεση έργου να εξασφαλιστεί η άδεια λήψης πετρωμάτων από το λατομείο Άκρας Τούρλας Σαλαμίνας.

7. Ανακατάσταση δεσμών-προσκραυτήρων - ανακατασκευή ραμπών: Έργο προϋπολογισμού μελέτης 150 εκατ. δρχ. Διάρκεια εκτέλεσης ένα έτος.



λογισμού δαπάνης 3,2 δισ. δρχ., δημοπρατήθηκε πρόσφατα και αναμένεται σύντομα η κατακύρωσή του. Χρόνος εκτέλεσης του έργου 16 μήνες από την υπογραφή της σχετικής σύμβασης.

Παρατηρήσεις: Έχει υποβληθεί αίτηση με θετική γνώμοδοτηση του ΓΕΝ στο υπουργείο Οικονομικών και εκκρεμεί η έκδοση σχετικής άδειας.

3. Κατασκευή υπόγειου σταθμού αυτοκινήτων στην πλατεία Μεθόνας Μερκούρη (Εκθεσιακό Κέντρο): Έργο με σύμβαση παραχώρησης. Ο διαγωνισμός θα διεξαχθεί αυτές τις ημέρες και το έργο αναμένεται να ολοκληρωθεί σε 28 μήνες από την υπογραφή της σχετικής σύμβασης.

Παρατηρήσεις: Απαραίτητη προϋπόθεση για την έναρξη των εργασιών είναι η νομοθετική ρύθμιση για την έκδοση οικονομικής άδειας.

4. Επισκευή-αντικατάσταση τενόντων κελύφους Ε/Κ/ΟΛΠ: Εκκρεμεί απόφαση του Δ.Σ. ΟΛΠ για τη διαδικασία προκήρυξης του έργου. Προεκτιμώμενη δαπάνη 800 εκατ. δρχ. Διάρκεια εκτέλεσης του έργου ένα έτος.

5. Επέκταση χώρων και Η/Μ εγκαταστάσεων Εκθεσιακού Κέντρου: Το έργο, προϋπολογισμού δαπάνης 550 εκατ. δρχ., προβλέπεται να δημοπρατηθεί αυτές τις ημέρες και να ολοκληρωθεί τον Σεπτέμβριο του 2002.

6. Κατασκευή προβλήτα III ΣΕΜΠΟ Εθ. Βενιζέλος στο Ν. Ικόνιο: Έχει εγκριθεί χρηματοδότηση του ανατολικού τμήματος του προβλήτα από το Γ' ΚΠΣ με 11 δισ. δρχ. Συντάσσεται η μελέτη του έργου από την Υπηρεσία και ανα-

8. Σποραδικές - οικοδομικές εργασίες συντήρησης σε διάφορες περιοχές του ΟΛΠ: Προϋπολογισμός μελέτης 300 εκατ. δρχ.

9. Σποραδικές εργασίες οδοποιίας σε διάφορες περιοχές του ΟΛΠ: Προϋπολογισμός μελέτης 300 εκατ. δρχ.

III. Σχεδιαζόμενα έργα

1. Αποκατάσταση ζημιών αποθήκης Γ8-9-10: Το έργο, προεκτιμώμενης δαπάνης 1 δισ. δρχ., προβλέπεται να δημοπρατηθεί περί τα μέσα του 2002 (αφού εκπονηθεί ειδική μελέτη αποκατάστασης) και να ολοκληρωθεί σε 1 έτος από την ημερομηνία υπογραφής της σχετικής σύμβασης.

2. Αποπέραση τμήματος Α' ορόφου Μεγάρου ΟΛΠ: Το έργο, προεκτιμώμενης δαπάνης 900 εκατ. δρχ., προβλέπεται να δημοπρατηθεί περί τις αρχές του 2002 (αφού εκπονηθεί σχετική μελέτη) και να ολοκληρωθεί σε 1 έτος από την ημερομηνία υπογραφής της σχετικής σύμβασης.

3. Αναπλάσεις, κατεδαφίσεις παλαιών κτιρίων, αναπαλαιώσεις κτιρίων, δενδροφυτεύσεις, εξωραϊσμός χώρων κεντρικού λιμένας: Το έργο, προεκτιμώμενης δαπάνης 2 δισ. δρχ., έχει ενταχθεί στα απαραίτητα έργα υποδομής για την τέλεση των Ο.Α. 2004 και έχει ζητηθεί η χρηματοδότησή του. Θα προηγηθεί μελέτη που θα χρηματοδοτηθεί από τον «Αθήνα 2004» και θα επακολουθήσει δημοπράτηση του έργου και υλοποίησή του την περίοδο 2002-2004.

4. Ανακατασκευή δικτύου ύδρευσης-αποχέτευσης: Το έργο, προεκτιμώμενης δαπάνης 2,5 δισ. δρχ., έχει ενταχθεί στα απαραίτητα έργα υποδομής για την τέλεση των Ο.Α. 2004 και έχει ζητηθεί η χρηματοδότησή του. Θα προηγηθεί μελέτη που θα χρηματοδοτηθεί από τον «Αθήνα 2004» και θα επακολουθήσει δημοπράτηση του έργου και υλοποίησή του την περίοδο 2002-2004.

5. Περιφράξη ασφαλείας λιμένων - ανακατασκευή πυλών - ασφάλεια: Το έργο, προεκτιμώμενης δαπάνης 1 δισ. δρχ., έχει ενταχθεί στα απαραίτητα έργα υποδομής για την τέλεση των Ο.Α. 2004 και έχει ζητηθεί η χρηματοδότησή του.

6. Κατασκευή εσωτερικού περιφερειακού δακτυλίου κεντρ. λιμένας: Το έργο, προεκτιμώμενης δαπάνης 1 δισ. δρχ., έχει ενταχθεί στα απαραίτητα έργα υποδομής για την τέλεση των Ο.Α. 2004 και έχει ζητηθεί η χρηματοδότησή του. Θα προηγηθεί μελέτη που θα χρηματοδοτηθεί από τον «Αθήνα 2004» και θα επακολουθήσει δημοπράτηση του έργου και υλοποίησή του την περίοδο 2002-2004.

7. Κατασκευή Σταθμού Επιβατών κρουαζιερόπλοιων, περιοχή «Παλιτάκι»: Το έργο, προεκτιμώμενης δαπάνης 6 δισ. δρχ., έχει ενταχθεί στα απαραίτητα έργα υποδομής για την τέλεση των Ο.Α. 2004 και έχει ζητηθεί η χρηματοδότησή του.

8. Έργα-παρεμβάσεις στον κεντρικό λιμένα για εξυπηρέτηση κρουαζιερόπλοιων-ακτοπλοΐας: Το έργο, προεκτιμώμενης δαπάνης 2,5 δισ. δρχ., έχει ενταχθεί στα απαραίτητα έργα υποδομής για την τέλεση των Ο.Α. 2004 και έχει ζητηθεί η χρηματοδότησή του.

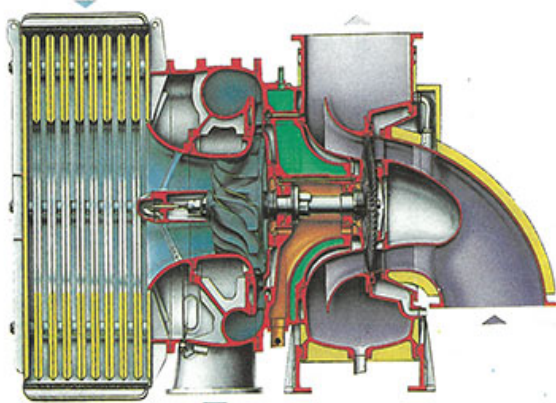
9. Έργα-παρεμβάσεις στη λιμενική περιοχή Δραπετσώνας-Κερατσινίου για εξυπηρέτηση κρουαζιερόπλοιων-ακτοπλοΐας: Το έργο, προεκτιμώμενης δαπάνης 2,5 δισ. δρχ., έχει ενταχθεί στα απαραίτητα έργα υποδομής για την τέλεση των Ο.Α. 2004 και έχει ζητηθεί η χρηματοδότησή του.

10. Ανακατασκευή κτιρίου νηοδόχης φορτηγών: Το έργο είναι προεκτιμώμενης δαπάνης 150 εκατ. δρχ. Περίοδος υλοποίησης 2001-2002. Το κτίριο χρήζει σοβαρής ανακαίνισης εσωτερικά και εξωτερικά. Το έργο καλύπτει ανάγκες στέγασης των πλοηγών.

11. Κατασκευή Ξενοδοχείων κεντρικού λιμένα για Ο.Α. 2004: Έχει υποβληθεί σχετικό αίτημα για νομοθετική ρύθμιση. Έχουν ζητηθεί πληροφορίες για σύνταξη φακέλου και προκήρυξη διαγωνισμού. Συντάσσεται τεύχος για διαγωνισμό για πρόσληψη συμβούλου προς αξιολόγηση των υποβαλλόμενων προσφορών.

- Όπως τονίζεται σε υπηρεσιακό έγγραφο του Οργανισμού, απαραίτητη προϋπόθεση για την έναρξη των εργασιών της τρίτης κατηγορίας είναι η νομοθετική ρύθμιση για την έκδοση οικοδομικών αδειών.

TURBO *MARINE*



**SERVICE
SPARES
REPAIRS
BALANCING
BLADING**

Service Engineers on a 24 hour standby to carry out on board and site servicing of turbochargers, and superchargers, world wide, backed internationally by modern purpose built workshop and stores complex. Spare parts both new and reconditioned

for most leading makers of turbochargers, ensuring our engineers can service your turbocharger without undue delay. Also supplies of complete turbochargers for site requirement as replacement or service exchange units and for sale as spare parts.

TURBOMECHANIKI LTD
... meet the specialists !

MANOLIS BALIS

62, DIMOKRATIAS AVE., 188 63 PERAMA
PIRAEUS - GREECE
TEL : 441 5122 - 402 0222 FAX : 441 1422
A.O.H : 265 3227 - 964 7692

ΥΔΡΟΓΡΑΦΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΠΛΟΥΤΙΚΟΥ

Η ιστορία, η αποστολή και ο τρόπος λειτουργίας της Υδρογραφικής Υπηρεσίας του Πολεμικού Ναυτικού

ΙΣΤΟΡΙΑ

Η Ελλάδα και η θάλασσα είναι δύο έννοιες σφικτά δεμένες μεταξύ τους, γιατί αυτός ο τόπος οφείλει την ύπαρξη, την ανάπτυξη και την επιβίωσή του στο υγρό στοιχείο, που τον αγκαλιάζει. Από τη μινωική θαλασσοκρατία του 2000 π.Χ. μέχρι σήμερα, η κατάκτηση της θάλασσας υπήρξε για τον Έλληνα αυτοσκοπός και στηρίχθηκε στο ναυτικό δαιμόνιο της ελληνικής φυλής.

Από τον Εκατοίο τον Μιλήσιο με τον «Περίηλου», τον Στράβωνα με τα «Γεωγραφικά», τον Κλαύδιο Πτολεμαίο με τη «Γεωγραφική Περιήγηση», ξεκινά η ναυτιλιακή γεωγραφία με τον τότε γνωστό κόσμο, και τα κείμενα αυτά από τον 5ο αι. π.Χ. έως και τον 13ο αι. μ.Χ. αποτελούσαν τα μόνα ναυτιλιακά βοηθήματα και δίκαια θεωρούνται, μαζί με τους πορτολάνους, οι πρόγονοι των σημερινών ναυτιλιακών οδηγιών (πληθονών). Η προσφορά των πρώτων Ελλήνων γεωγράφων στις ναυτικές επιστήμες, όπως η χαρτογραφία, η υδρογραφία κ.λπ., υπήρξε πολύτιμη για όλην τον κόσμο. Στις μέρες μας συνεχιστής της παράδοσης αυτής είναι η Υδρογραφική Υπηρεσία που ιδρύθηκε το 1919, εδρεύει στο Στρατόπεδο Παπάγου και υπάγεται απευθείας στο Γενικό Επιτελείο Ναυτικό (ΓΕΝ).

ΑΠΟΣΤΟΛΗ

Η Υδρογραφική Υπηρεσία αναπτύσσει αξιόλο-
γη ερευνητική δραστηριότητα για να γνωρίσει
καλύτερα τα μυστικά της θάλασσας και να
αξιοποιήσει αυτές τις γνώσεις, τόσο για την
κάλυψη των επιχειρησιακών απαιτήσεων της
εθνικής άμυνας όσο και για τις ανάγκες της
ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και την ανάπτυξη
της εθνικής οικονομίας γενικότερα.

Η αποστολή αυτή είναι εξαιρετικά δύσκολη αν υπολογίσει κανείς το μήκος της ακτογραμμής, που είναι 18.400 χιλιόμετρα, τα 9.835 νησιά και νησίδες, τους 1.545 κόλ-



πους και όρμους, τα 161 στενά και διώρυγες και τα 300 λιμάνια και μαρίνες.

ΟΡΓΑΝΩΣΗ

Αξιωματικοί, υπαξιωματικοί και ναύτες με κα-
τάλληλης ειδικότητας, από τη μια μεριά, και
πολιτικό επιστημονικό και τεχνικό προσωπικό
(υδρογράφοι, χαρτογράφοι, ωκεανογράφοι,
ηλεκτρονικοί, σχεδιαστές, τυπογράφοι κ.ά.),
από την άλλη, συνθέτουν το ανθρώπινο ду-
ναμικό της Υδρογραφικής Υπηρεσίας που
ανέρχεται σε περίπου 150 άτομα.

Ο στολίσκος της Υδρογραφικής Υπηρεσίας αποτελείται από τρία σύγχρονα πλοία, τα υδρογραφικά-ωκεανογραφικά «Ναυτίλος», «Πυθέας» και «Στράβων», που ναυπηγήθηκαν σε ελληνικά ναυπηγεία.

Τα ηλεκτρονικά συστήματα καθορισμού στίγματος, οι ηχοβοηθητικές συσκευές και τα οθοληρωμένα υδρογραφικά συστήματα λήψης και επεξεργασίας στοιχείων, που αποτελούν το σύγχρονο εξοπλισμό των πιο πάνω πλοίων, αυξάνουν την αξιοπιστία και την αποτελεσματικότητα των βυθομετρικών διαγραμμάτων και κατ' επέκταση των ναυτικών χαρτών. Το προσωπικό των πλοίων ανέρχεται σε περίπου 130 άτομα.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ

Στον τομέα της υδρογραφίας εκτελούνται εο-

γασίες πεδίου με τα υδρογραφικά
ηλθία για συγκέντρωση των απαραί-
τητων στοιχείων απ' όλης τις ελλη-
νικές θάλασσες και στη συνέχεια συ-
ντάσσονται ημετομερή βυθομετρικά
διαγράμματα, που με τη σειρά τους
χρησιμοποιούνται σαν κύρια πηγή για
τη σύνθεση και κατασκευή των ναυ-
τικών χαρτών.

Στον τομέα της χαρτογραφίας γίνεται η σχεδίαση, κατασκευή και έκδοση των πύσης φύσεως ναυτικών χαρτών όπως: — Κοινών ναυτικών χαρτών για χρήση από κάθε ναυτιλλόμενο.

- Διαβατηριασμένων ναυτικών χαρτών, μόνο για τις επιχειρησιακές ανάγκες του Π.Ν.
- Διεθνών ναυτικών χαρτών σύμφωνα με τις προδιαγραφές του Διεθνούς Υδρογραφικού Οργανισμού.
- Βαθυμετρικών χαρτών της Μεσογείου σε συνεργασία με τη Διακυβερνητική Ωκεανογραφική Επιτροπή της UNESCO.
- Στον τομέα της ωκεανογραφίας εκτελούνται ωκεανογραφικές εργασίες πεδίου για συλλογή στοιχείων όπως θερμοκρασίας, ορατότητας, πυκνότητας θαλασσίου ύδατος, ταχύτητας ήχου στη θάλασσα, έντασης και κατεύθυνσης θαλασσίων ρευμάτων και μεταβολών παλίρροιας, με σκοπό τη σύνταξη αναλόγων ωκεανογραφικών μελετών για επιχειρησιακή υποστήριξη του Π.Ν. αλιεία και τη διάθεση αυτών σε κάθε ενδιαφερόμενο.
- Στον τομέα της ασφάλειας ναυσιπλοΐας συλλέγονται όλες οι πληροφορίες που αφορούν την ασφάλεια στη θάλασσα και ύστερα από αξιολόγηση μεταδίδονται υπό μορφή προαγγελιών (μέσω των παράκτιων σταθμών του ΟΤΕ και της ραδιοφωνίας ΕΡΤ) ή μηνυμάτων NAVTEX (μέσω των σταθμών NAVTEX Λήμνου, Ηρακλείου και Κέρκυρας) για άμεση ενημέρωση των ναυτιλιομένων. Τέλος, εκδίδονται μηνιαίες αγγελίες για τους ναυτιλιομένους με πληροφορίες για τη διόρθωση των ναυτι-



Ο υποναύαρχος Π.Ν.,
διοικητής Αλέξανδρος Μαρατός

κών χαρτών και ναυτιλιακών εκδόσεων, που διανέμονται δωρεάν σε κάθε ενδιαφερόμενο. Για τη συλλογή των ανωτέρω πληροφοριών, η Υδρογραφική Υπηρεσία συνεργάζεται με το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, την Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία, την Υπηρεσία Φάρων, όλες τις λιμενικές αρχές της χώρας, την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και βέβαια με κάθε ναυτιλιόμενο.

Στον τομέα των ναυτικών μελετών η Υδρογραφική Υπηρεσία γνωμοδοτεί για υποθέσεις καθορισμού των οριογραμμών αιγιαλού, παραλίας, παλαιού αιγιαλού και χερσαίας ζώνης λιμένων όπως και για οποιοδήποτε έργο κατασκευάζεται στους πιο πάνω χώρους.

Οι δραστηριότητες του συνόλου των Διευθύνσεων της Υδρογραφικής Υπηρεσίας υποστηρίζονται μηχανογραφικά από το Μηχανογραφικό Κέντρο. Χρησιμοποιείται κεντρικό σύστημα ηλεκτρονικού υπολογιστή ηλαιοισωμένο με τις απαραίτητες περιφερειακές μονάδες, εφαρμόζονται σύγχρονες μέθοδοι εργασίας και παρακολουθείται συστηματικά η εξέλιξη της τεχνολογίας και των μεθόδων αξιοποίησης των ηλεκτρονικών υπολογιστών. Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι η Υδρογραφική Υπηρεσία ξεκίνησε φέτος ένα πρόγραμμα κατασκευής ενός νέου τύπου χάρτη, του Ηλεκτρονικού Χάρτη, ο οποίος αξιοποιώντας πλήρως τη νέα τεχνολογία, τόσο από πλευράς ηλεκτρονικών συστημάτων ψηφιοποίησης όσο και από πλευράς συστημάτων ηλεκτρονικών υπολογιστών, υπερέρχει σημαντικά ως προς τον παραδοσιακό χάρτινο χάρτη τόσο σε θέματα ασφάλειας της ναυσιπλοΐας όσο και σε θέματα διαδικασιών που απαιτούνται κατά τη διάρκεια του πλοίου (χάραξη πορείας, αυτόματη διόρθωση με αγγελίες προς ναυτιλιόμενους κ.λπ.). Το πρόγραμμα κατασκευής Ηλεκτρονικών Χαρτών, το οποίο θα ολοκληρωθεί εντός μιας τριετίας, θα καλύψει τις ανάγκες ενός πολύ νευραλγικού χώρου της

Τους χάρτες και τις άλλες εκδόσεις της Υδρογραφικής Υπηρεσίας το κοινό μπορεί να τα προμηθευτεί από:

Αθήνα: Παπαρηγοπούλου 2 - Πλάτεια Κλαυθμώνος - τηλ. 01-32.30.781 (εσ. 2144).

Πειραιά: Ακτή Μουτσοπούλου 66 - Λιμάνι Ζέας Κτίριο Ναυτοδικείου - Στρατολογικού Γραφείου - τηλ. 01-41.83.134.

Θεσσαλονίκη: Θεμ. Σοφούλη 108 (Καραμπουρνάκι - Κτίριο Ναυτικής Διοίκησης Βορείου Ελλιάδος) - τηλ. 031-427.740 (εσ. 136).

Πάτρα: Όθωνος και Αμαλίας 31 (Περιοχή Λιμένος - Κτίριο Ναυτικής Διοίκησης Ιονίου) - τηλ. 061-277.831.

Ρόδο: 1ος Ανεμόμυλος - Μανδράκι Λιμ. Ρόδου.

Επίσης σε επιλεγμένα καταστήματα ναυτιλιακών ειδών.

Ανατολικής Μεσογείου, όπως είναι ο ελληνικός, όπου καθημερινά τον διαπλέουν δεκάδες πλοία όλων των κατηγοριών και που λόγω της μορφολογίας του (9.000 νησιά) η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας απαιτεί ιδιαίτερη προσοχή.

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

- ◆ με ασφάλεια
- ◆ με ποιότητα
- ◆ με συνέπεια



Λιμάνι Θεσσαλονίκης
αξιοπιστία στη συνεργασία

Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης ΑΕ

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



ΥΠΕΡΠΛΗΡΩΤΕΣ ΑΕΡΟΣ - TURBOCHARGERS

μούς τελειότητας μετά τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο και συνεχίζουν να υπάρχουν σε διάφορες μορφές μέχρι σήμερα.

Η χρήση της ενέργειας των καυσασερίων για την κίνηση ενός συμπιεστή από ένα στρόβιλο, μέσα από τον οποίο εκτονώνονται τα καυσάερια του κινητήρα, επιχειρήθηκε για πρώτη φορά από τον Rateau το 1917 σε ένα βενζινοκινητήρα, αλλά χωρίς ικανοποιητικά αποτελέσματα.

Η στρόβιλο-υπερπληρώση συνδέεται στενά με το όνομα του Ελβετού μηχανικού Alfred Buchi. Το 1905 κατέθεσε μια ευρεσιτεχνία, όπου πρότεινε τη σύνδεση ενός αξονικού πολυβάθμιου συμπιεστή ενός 4χρονου κινητήρα diesel και ενός πολυβάθμιου αξονικού στρόβιλου σε έναν κοινό άξονα.

Το 1911 με 1914 έκανε μια σειρά από πειράματα με αυτήν τη διάταξη στην εταιρεία Sulzer στο Winterthur της Ελβετίας, όπου και έφτασε μέχρι λόγο πίεσης 3,5:1.

Σε μια επόμενη ευρεσιτεχνία, το 1915, πρότεινε μια μέθοδο που θα διατηρούσε την πίεση εισαγωγής του κινητήρα σε πλήρες φορτίο μεγαλύτερη από την πίεση πριν το στρόβιλο, ώστε να ευνοείται η απόληψη του κυλίνδρου. Επίσης ο κοινός άξονας με τον κινητήρα εγκαταλείφθηκε και ο στρόβιλος κινούσε απ' ευθείας το συμπιεστή στρόβιλο-υπερπληρώσεως. Η πρώτη πρακτική εφαρμογή έγινε το 1925, με τις επιτυχείς δοκιμές των επιβατηγών/οχηματογωγών πλοίων Preussen και Hansastadt Danzig, που παραγγέλθηκαν στο ναυπηγείο Vulkan στο Stettin από το γερμανικό υπουργείο Συγκοινωνιών. Τα πλοία ήταν διηλεκτρικά, με δύο 10κύλινδρους 4χρονους κινητήρες κατα-

σκευασμένους από τη Vulkan, με άδεια κατασκευής (licence) της MAN.

Τα καυσάερια των κυλίνδρων μέσω ενός κοινού θαλάμου εξαγωγής οδηγούνταν στο στρόβιλο του στρόβιλοπληρωτή, που ήταν τοποθετημένος χωριστά από τον κινητήρα. Η συνεχής βελτίωση των υπερπληρωτών αέρος και η εφαρμογή τους σε διάφορους κινητήρες τράβηξε γρήγορα το ενδιαφέρον των κατασκευαστών ναυτικών κινητήρων. Η πρώτη εφαρμογή σε ωκεανοπόρο πλοίο ήταν στο βρετανικό Raby Castle, το 1928, σε 8κύλινδρο τετράχρονο κινητήρα και είχε ισχύ αυξημένη κατά 30%.

Η βελτίωση ήταν συνεχής τα επόμενα χρόνια. Μεγάλη πρόοδος στη στρόβιλοπληρώση έγινε μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Η στρόβιλοπληρώση αποδείχθηκε η πιο επιτυχή μέθοδος για να μειωθούν το κόστος, το βάρος και ο όγκος των εγκαταστάσεων κινητήρων diesel.

Σήμερα σχεδόν κανένας κινητήρας υψηλών επιδόσεων δεν παράγεται χωρίς στρόβιλοπληρωτές στη ναυτιλία· ο στρόβιλοπληρωμένος κινητήρας diesel κυριαρχεί απολύτως και ως κύρια μηχανή και ως βοηθητική.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΥΠΕΡΠΛΗΡΩΤΩΝ ΑΕΡΟΣ

Το όριο θερμοκρασίας για τα υλικά των πτερυγών στρόβιλοπληρωτών είναι περίπου 750 βαθμούς Κελσίου. Η τεχνολογία αεροπορικών στρόβιλων δίνει και άλλα περιθώρια ύψους θερμοκρασίας, αλλά έτσι και αλλιώς πολλοί κινητήρες έχουν ανώτατο όριο θερμοκρασίας καυσασερίων (περίπου 650 βαθμούς Κελσίου) που επιβάλλεται από τη ρύπανση και τις επικαθίσεις στις βαθίδες εξα-

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ

ΤΗΣ ΕΦΕΥΡΕΣΗΣ - ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΤΩΝ ΥΠΕΡΠΛΗΡΩΤΩΝ ΑΕΡΟΣ

Οι απαιτήσεις για την αύξηση της ισχύος των κινητήρων και ιδίως των πρωτοπρωίων και βοηθητικών μηχανών των πλοίων οδήγησαν τους ερευνητές να μελετήσουν τρόπους για την αύξηση της ισχύος ενός κινητήρα. Κατόπιν μελετών και πειραμάτων κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι η αύξηση της ισχύος ενός κινητήρα μπορεί να επιτευχθεί με τους ακόλουθους τρόπους:

- α) Αύξηση του ενεργειακού περιεχομένου του καυσίμου.
- β) Αύξηση της παροχής καυσίμου.
- γ) Αύξηση της παροχής αέρα.

Στην παρούσα ανασκόπηση θα σχολιάσουμε τον τρίτο από τους ανωτέρω παράγοντες, που αναφέρεται στην αύξηση της παροχής αέρος για τη βελτίωση της ισχύος των μηχανών. Αυτό επιτυγχάνεται με τους υπερπληρωτές αέρος.

Σε αυτό το σημείο θα αναφερθούμε εν συντομία στην ιστορική εξέλιξη των turbochargers όπως τη σημειώνει στο βιβλίο του «Ναυτικοί κινητήρες Diesel», εκδόσεις «Συμμετρία», ο καθηγητής του τμήματος Ναυπηγών-Μηχανολόγων-Μηχανικών ΕΜΠ κ. Ν. Π. Κυρτάτος:

«Οι μηχανικοί υπερπληρωτές, κινούμενοι είτε από τον κινητήρα είτε από εξωτερική πηγή, εξελίχθηκαν και έφτασαν σε υψηλούς βαθ-

γωγής σε λειτουργία με βαρέα καύσιμα. Οι μέγιστες στροφές στροβιλοπηρωτή εξαρτώνται από τα όρια τάσεων στα στροφέα συμπίεσής και στροβίλου, τα οποία όμως συνδέονται και με την τιμή θερμοκρασίας. Ο βαθμός αποδόσεως του στροβιλοπηρωτή πάνω στον κινητήρα είναι ελαφρά μικρότερος απ' ό,τι στο δοκιμαστήριο του κατασκευαστή. Στους μεγάλους υπερπηρωτές η μείωση είναι 0,5 - 1,5%, ενώ στους μικρότερους μπορεί να είναι ευρύτερη. Στις ναυτικές μηχανές, οι οποίες έχουν μεγάλους κύκλους φορτίσεως -σταθερές στροφές και φορτία για μεγάλα διαστήματα-, οι ρηγματώσεις από κυκλική θερμική κόπωση είναι πιο σπάνιες, παρά σε άλλα είδη μηχανών που δεν παρουσιάζουν μεγάλους κύκλους φορτίσεως.

ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΣΤΡΟΒΙΛΟΠΗΡΩΤΩΝ

Η εξέλιξη των κινητήρων Diesel (2χρονων και 4χρονων) τα τελευταία χρόνια έχει ως κύριους στόχους:

- Μειωμένη ειδική κατανάλωση (υψηλότερο ολικό βαθμό θερμικής απόδοσης).
 - Δυνατότητα καύσης βαρύτερων παραγώγων χαμηλής ποιότητας.
 - Αυξημένη αξιοπιστία σε διάφορες καταστάσεις λειτουργίας (φορτίου/απόδοσης).
- Για την ικανοποίηση των παραπάνω στόχων είναι αναγκαία η χρήση τελευταίου τύπου στροβιλοπηρωτών με λόγο συμπίεσης από 2,8 έως 4,0 και και αυξημένο βαθμό απόδοσης πάνω από 70%. Ειδικότερα για παλαιότερα πλοία μερικές φορές, εφόσον οι ναύλοι είναι χαμηλοί και τα καύσιμα ακριβά, εφαρμόζεται η πρακτική της μείωσης ταχύτητας με σκοπό τη μείωση της συνολικής κατανάλωσης. Στην περίπτωση αυτή, εκτός από ορισμένες αλλαγές στον υπερπηρωτή, απαιτούνται και πρόσθετες αλλαγές στο σύστημα χρονισμού και έγχυσης καυσίμου για την αποδοτική λειτουργία σε μειωμένο φορτίο.

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΗ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΑΥΤΩΝ

Από την ανωτέρω συνοπτική αναφορά καταβαίνει κανείς ότι η σωστή λειτουργία των υπερπηρωτών αέρος συντελεί κατά μεγάλο ποσοστό στη σωστή απόδοση της μηχανής, στην εξοικονόμηση καυσίμου και συνεπώς στην καλύτερη οικονομική εκμετάλλευση της κάθε εγκατάστασης που κινείται από τη μηχανή η οποία χρησιμοποιεί τον υπερπηρωτή αέρα, γι' αυτό πρέπει πάντοτε να είναι σε όσο το δυνατόν καλύτερη κατάσταση. Για να επιτευχθεί αυτό, απαιτείται σωστή συ-



ντήρηση σε χρονικά διαστήματα που ορίζει ο κατασκευαστής, από κατάλληλα και πλήρως εκπαιδευμένους τεχνικούς, σε συνεργεία επισκευών που διαθέτουν άρτιο εξοπλισμό και πάντα με σωστά ανταλλακτικά. Στην Ελλάδα, και πιο συγκεκριμένα στον Πειραιά, υπάρχουν συνεργεία που διαθέτουν:

- Άριστα εκπαιδευμένο προσωπικό.
- Άρτιο εξοπλισμό.
- Stock ανταλλακτικών για όλα τα είδη των turbochargers.
- Πλήρη οργάνωση και μπορούν να επιλύσουν οποιοδήποτε πρόβλημα παρουσιαστεί σε οιοδήποτε λιμάνι του κόσμου σε σύντομο χρονικό διάστημα. Λόγω της άριστης οργάνωσης και της εμπειρίας των ελληνικών συνεργείων που ασχολούνται με τους υπερπηρωτές αέρος, η συντήρηση, η επισκευή και η προμήθεια των ανταλλακτικών είναι ασυγκρίτως φθηνότερη συγκρινόμενη με αντίστοιχα συνεργεία άλλων χωρών.



Άμεση Αποστολή Τηλεφωνικών Παραγγελιών



ΒΙΒΛΙΟΧΑΡΤΟΠΩΛΕΙΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΝΤΥΠΑ

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

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

ΑΜΕΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗ

ΖΩΝΑ & ΟΛΜΕ 42 27 300

TURBOMED Ltd

**I. & K. Παρασκευόπουλος Α.Ε.**

Ακτή Μιαούλη 67, 185 37 Πειραιάς
Τηλ.: +30-1-45.10.039, fax: +30-1-45.29.821
Help Line: +30-1-46.14.010
e-mail: turbomed@otenet.gr

Η Turbomed Ltd δραστηριοποιείται στο χώρο των turbochargers, gas και steam turbine, επισκευάζοντας αληθιά και κατασκευάζοντας εξαρτήματα για τις ανάγκες των πελατών της.

Με έδρα της το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας, τον Πειραιά, ανταποκρίνεται σε κάθε έκκληση βοήθειας και υποστήριξης, ενώ διαθέτει οργανωμένο μηχανουργείο και αποθήκη ανταλλακτικών για εύκολη και άμεση διακίνηση σε κάθε σημείο του πλανήτη.

Με ανθρώπους που είναι πάντα έτοιμοι να μετακινηθούν με τον αμεσότερο τρόπο σε όλην τον κόσμο, η Turbomed αποτελεί τον ταχύτερο, οικονομικότερο και πολυτιμότερο συνεργάτη στις επιχειρήσεις των πλοίων.

Με αρχές όπως ο επαγγελματισμός, η ταχύτητα, η ποιότητα και η αξιοπιστία, η Turbomed φροντίζει να ανταποκρίνεται όπου παραστεί ανάγκη, επισκευάζοντας, κατασκευάζοντας, επιθεωρώντας και βοηθώντας επί 24ώρου βάσεως σε όλα τα σημεία του πλανήτη.

Σε στρατηγικό σημείο για τη ναυτιλία, την Ελλάδα, το σταυροδρόμι και μητέρα των θαλών, η Turbomed λειτουργεί με αξιώσεις και αποτελέσματα αξιοποιώντας κάθε δυνατή τεχνολογική εξέλιξη, οραματιζόμενη το αδύνατο.

TURBOTECNICA Ltd

**Turbotecnica Ltd**

Λ. Δημοκρατίας 239, Πέραμα
(Σε σύντομο χρονικό διάστημα, η διεύθυνση θα είναι Λ. Δημοκρατίας 123, Πέραμα)
Τηλ.: 44.15.963, 40.22.794, fax: 44.14.104
e-mail: TURBOPIS@hol.gr
website: www.turbotecnica.gr

Έχουν περάσει 21 χρόνια από τότε που ο Γεώργιος Πιστόλης και ο Θεόδωρος Πιστόλης ίδρυσαν την Turboελληνική που πέντε χρόνια αργότερα, το 1985, μετονομάστηκε σε Turbotecnica Ltd, με ένα ακόμα στέλεχος, τον Δημήτριο Πιστόλη, και έδρα τη Λ. Δημοκρατίας 239 Πέραμα.

Η πορεία της εταιρείας στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος είναι σταθερά ανοδική με συνέπεια, αθόρυβα, αξιοπιστία και χωρίς υπερβολές, όπως ήταν το πρόσημο μιας καριέρας που έχει αποκτήσει την εμπιστοσύνη σε διεθνές επίπεδο.

Η πολύχρονη πείρα στο χώρο μας, η μεγάλη εξειδίκευση, η αξιοπιστία, η ποιότητα των εργασιών μας και οι χρόνοι παράδοσης παραγγελιών και με συνεργάτες του εσωτερικού μός καθιστούν ανταγωνιστικούς.

Τον επόμενο μήνα θα λειτουργήσουν οι νέες σύγχρονες ιδιόκτητες κτιριακές εγκαταστάσεις της εταιρείας επί της Λ. Δημοκρατίας 123, Πέραμα, με συνολικό εμβαδόν 900 τ.μ., με σύγχρονο μηχανολογικό εξοπλισμό, ζυγοστάθμισης, CNC, τόννους κ.λπ. καθώς επίσης εκθεσιακοί χώροι, άνετοι και με υποδομή.

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.**

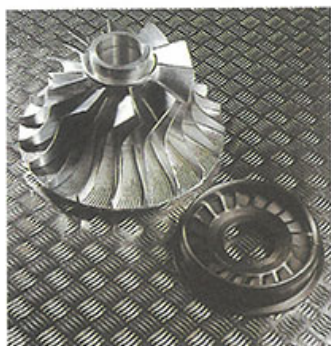


Member of
Marine Services S.A.

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

GENERAL TURBOS Ltd

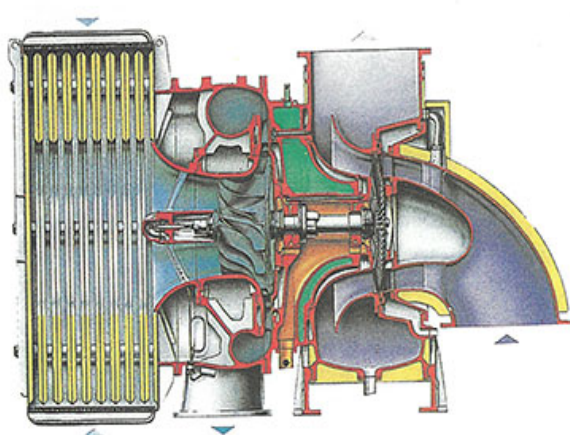
**General Turbos Ltd**

Λ. Δημοκρατίας 121,
187 55 Κερατσίνι, Πειραιάς
Τηλ.: 40.02.724-40.02.725
Fax: 40.05.709
e-mail: generalturbos@ath.forthnet.gr

Η εταιρεία General Turbos Ltd ιδρύθηκε στις αρχές της δεκαετίας του 1970 με σκοπό τη συστηματική και εξειδικευμένη ενασχόλησή της με τους υπερηληρωτές (turbochargers) μηχανών εσωτερικής καύσης. Η συνεχής και απρόσκοπτη εργασία σε συνδυασμό με τη μελέτη εγχειριδίων των κατασκευαστικών οίκων δημιούργησαν το εφάπτητο για τη μετέπειτα πορεία της εταιρείας μέσα από την ολοκληρωμένη γνώση του αντικείμενου και την εφαρμογή της, πρωτοστατώντας στον χώρο. Η πολιτική της εταιρείας, ξεκάθαρη από την ίδρυσή της, είναι η παροχή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας, καθώς και ανταλλακτικών κατάλληλων και πιστοποιημένων για υπερηληρωτές.

Με γνώμονα την ποιότητα και την υπευθυνότητα σε όλα τα επίπεδα, η εταιρεία καθιερώθηκε στο χώρο και δημιούργησε τις προϋποθέσεις για αξιόπιστη παροχή υπηρεσιών και προμήθεια ανταλλακτικών για όλους τους τύπους υπερηληρωτών. Βασική επιδίωξη της εταιρείας είναι η ικανοποίηση των αναγκών των πελατών της, με συνέπεια και συνέχεια παρέχοντας υπηρεσίες σε 24ωρη βάση σ' όλη τον κόσμο, αναλαμβάνοντας την επίλυση - στο μέγιστο δυνατό βαθμό - κάθε προβλήματος που αφορά τους υπερηληρωτές (turbochargers). Η διοίκηση της General Turbos, θέλοντας να επιτύχει το στόχο της που είναι η παροχή ποιοτικότερων υπηρεσιών σύμφωνα με τα πιο υψηλά στάνταρ, αποφάσισε να διαμορφώσει το σύστημα λειτουργίας της, έτσι ώστε όλες οι μέθοδοι - υλικών και εργασιών - που επιδρούν στην ποιότητα, να διέπονται από συνεχή και διεξοδικό έλεγχο με αποτέλεσμα το σύστημα να αναπροσαρμόζεται δυναμικά και να ανταποκρίνεται στις ανάγκες της αγοράς.

TURBOMECHANIKI Ltd

**Turbomechaniki Ltd**

Λεωφ. Δημοκρατίας 62,
188 63 Πέραμα
Τηλ.: (010) 40.20.222-44.15.122
Fax: (010) 44.11.422
e-mail: turbomarine@hol.gr

Η Turbomechaniki Ltd είναι μία από τις σοβαρότερες και πιο αντιπροσωπευτικές εταιρείες του κλάδου που ασχολείται με τις επισκευές και συντηρήσεις turbochargers με εμπέχεια ανά τον κόσμο και με παροχή υπηρεσιών καθ' όλο το 24ωρο, σε ετήσια βάση. Η εταιρεία υπό τη διαχείριση του κ. Μανώλη Μπαλή απασχολεί σήμερα ένα σοβαρό αριθμό εξειδικευμένου προσωπικού, ώστε να ανταποκρίνεται με επιτυχία στις συνεχώς αυξανόμενες απαιτήσεις σαν μία ανεξάρτητη, πλήρης μονάδα από κάθε εξωτερικό παράγοντα, με όλες τις επισκευές να εκτελούνται εντός του εργασιακού της χώρου. Ο μηχανολογικός εξοπλισμός της Turbomechaniki Ltd είναι επαρκής, διαθέτοντας μηχανήματα ζυγοστάθμισης, απολύτου ακριβείας, τόνους, radial, μηχανήματα συγκόλλησης, συστήματα αμμοβολής, ελέγχου διακένων ultrasonic και ό,τι άλλο απαιτείται για καθολική αντιμετώπιση ανάγκης. Η Turbomechaniki Ltd, πιστοποιημένη με το σύστημα διασφάλισης ποιότητας του προτύπου ISO 9001:2000, παρέχει υπηρεσίες 100% αξιόπιστες και θεωρεί ότι ο ανταγωνισμός απ' όπου κι αν προέρχεται είναι πραγματικά μια πρόκληση γι' αυτήν. Η προσφορά της στη ναυτιλία είναι να βοηθήσει τον διαχειριστή και ιδιοκτήτη του πλοίου να έχει το χαμηλότερο κόστος συντήρησης από τα ανταγωνιστικότερα σε τιμή και ποιότητα ανταλλακτικά, αλλά και η δυνατότητα της σύγχρονης και επιτυχημένης επισκευής όσον αφορά την ταχύτητα και την αποφυγή καθυστερήσεων.



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



Η QMS S.A. οργανώνει σεμινάριο με θέμα «The time of financial specialists»

Το πρόσφατο τρομοκρατικό χτύπημα στις ΗΠΑ, οι στρατιωτικές επιχειρήσεις στην Ασία, η επηρεαζόμενη παγκόσμια αναταραχή, η πτώση των δεικτών στα διεθνή χρηματιστήρια και η διαγραφόμενη οικονομική ύφεση δημιούργησαν έντονο προβληματισμό στον επιχειρηματικό κόσμο και φυσικά στο χώρο της ναυτιλίας.

Η QMS S.A., μετέχοντας ενεργά στις εξελίξεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας, επεκτείνει τα επιμορφωτικά της σεμινάρια και στο πεδίο των οικονομικών θεμάτων που απασχολούν την κάθε ναυτιλιακή εταιρεία, προσφέροντας προτάσεις και λύσεις οι οποίες αφορούν τη διαχείριση της κρίσης αλλά και του επιχειρηματικού κινδύνου.

Το πρώτο σεμινάριο έχει προγραμματισθεί για τα τέλη Νοεμβρίου 2001 με θέμα «The time of financial specialists».

Σκοπός του σεμιναρίου είναι η ενημέρωση του ναυτιλιακού κόσμου σχετικά με τη νέα αντίληψη των σύγχρονων μεθόδων του στρατηγικού σχεδιασμού και της χρηματοοικονομικής λειτουργίας των ναυτιλιακών μονάδων, του τρόπου χρηματοδότησης των επενδύσεων στη θάλασσα, της εισαγωγής της ποντοπόρου ναυτιλίας στο ελληνικό και στα ξένα

χρηματιστήρια, τη θεματοφυλακή και τον τρόπο παρακολούθησης του χαρτοφυλακίου καθώς και τη διαχείριση των κινδύνων. Στους συμμετέχοντες θα δοθούν περιληπτικές σημειώσεις αλλά και πιστοποιητικό παρακολούθησης του σεμιναρίου.

Η διάρκειά του θα είναι 17 ώρες, με ημέρα έναρξης την Τετάρτη και ολοκλήρωσης την Παρασκευή. Μετά το πέρας του σεμιναρίου θα πραγματοποιηθεί δίωρο πάνελ με σκοπό να δοθούν απαντήσεις στα ερωτήματα των συμμετεχόντων.

Εισηγητές των θεμάτων που θα αναπτυχθούν, είναι άτομα με άριστη επιστημονική κατάρτιση και μεγάλη εμπειρία στον κόσμο της ναυτιλιακής οικονομίας και της τραπεζικής βιομηχανίας. Το συντονισμό του σεμιναρίου έχει αναλάβει η ναυπηγός-μηχανολόγος, κ. Καλλιόπη Λυριντζή, η οποία για πολλά χρόνια «υπηρετεί» την ελληνική ναυτιλία, τόσο ως επιχειρηματίας όσο και ως στέλεχος μεγάλων εταιρειών. Αναλυτικότερα, τα θέματα που θα αναπτυχθούν κατά τη διάρκεια του σεμιναρίου, έχουν ως εξής:

- Money, Finance Function.
- Strategic Planning in the continuously changing world of shipping.
- Shipping Finance.
- Ship Investment Appraisal.
- Stock Exchange.
- Derivatives.
- Mutual Funds.
- Trusteeship-Custody Services.
- Risk Management.

- Hedging-Futures-Options.
 - Venture Capital.
 - Procedures and practices of shipping companies placement in the stock exchange.
 - Reorganization and MIS of a Public Company.
- Όσον αφορά τώρα τα υπόλοιπα εκπαιδευτικά προγράμματα που θα πραγματοποιήσει η QMS μέσα στον Νοέμβριο, είναι:
- 5 Days BRM with the use of the Bridge Simulator, 12-16/11.
 - ISM Implementation / Internal Auditor, 15-16/11.
 - Oil Tanker Familiarization course, 12-16/11.
 - STCW 95 Requirements, Responsibilities & Controls, 13/11.
 - Damage Stability and residual strength, 19-20/11.
 - ERM- Engineer Resource Management course, 21-23/11.

Νέα συμφωνία MSC και ΟΛΠ

Τη δεκαετή συμφωνία συνεργασίας με τον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς και το λιμάνι του Πειραιά γιόρτασε η εταιρεία Mediterranean Shipping Company, με δεξίωση που παρέθεσε στο Athens Golf Club της Γλυφάδας.

Τη σημασία της μεγάλης αυτής συμφωνίας και τις δυνατότητες

των νέων πλοίων-μαμούθ της εταιρείας MSC τόνισε, στο σύνομο λόγο του, ο πρόεδρος της εταιρείας κ. Δημήτρης Θεοδωρίκας, ο οποίος μεταξύ άλλων είπε:

«Σε μια ιδιαίτερα κρίσιμη περίοδο για την παγκόσμια οικονομία και τη διεθνή ναυτιλία, η δεκαετής συμφωνία μεταξύ του ΟΛΠ και της MSC αποτελεί ένα σημαντικό γεγονός, όχι μόνο για την εταιρεία, τα ελληνικά λιμάνια και τις μεταφορές, αλλά και για τις εξελίξεις στην Ανατολική Μεσόγειο.

Η μέχρι σήμερα επιτυχημένη έκβαση της συνεργασίας του ΟΛΠ με τη MSC οφείλεται κυρίως στο ότι και οι δύο πλευρές ανέλαβαν την ευθύνη της διεκπεραίωσης ενός επιχειρήματος υπό συνθήκες που κάθε άλλο παρά ευνοϊκές μπορούν να θεωρηθούν, αλλά και στην υπέρβαση ορισμένων δυσκολιών που κατά το παρελθόν θεωρούνταν ανυπέρβλητοι, ανασταλτικοί παράγοντες».

Μεταξύ των πολλών καλεσμένων παρευρέθησαν: ο δήμαρχος της Αθήνας Δημήτρης Αβραμόπουλος, ο δήμαρχος του Πειραιά Χρήστος Αγραπίδης, οι βουλευτές Γεράσιμος Αρσένης, Πάνος Παναγιωτόπουλος, Νόρα Κατσέλη, Γιάννης Διαμαντίδης, Ιωάννης Χωματάς, Παναγιώτης Μελάς, Ηλίας Καλλιώρας, Κωνσταντίνος Τσιμπλάκης, Αθηνάιος Φλωρίνης αλλά και πολλοί επώνυμοι επιχειρηματίες του ναυτιλιακού και βιομηχανικού χώρου.

Οι κ. Δ. Αβραμόπουλος, Χρ. Θεοδωρίκας, Χρ. Αγραπίδης και ο Δ. Θεοδωρίκας



YANMAR - Κύριες και βοηθητικές μηχανές

Η βελτίωση και η εξέλιξη των πετρελαιομηχανών είναι ο στόχος της Yanmar από την ίδρυσή της, το 1912, από τον κ. Yamaoka Hatsudoki Kosakusho. Ο όμιλος της Yanmar, που είναι ιδιωτικών συμφερόντων, δραστηριοποιείται σήμερα σε ευρύ φάσμα κατασκευών που περιλαμβάνει τουρμπίνες, γεωργικά μηχανήματα, πλαστικά σκάφη, κλιματιστικά κ.λπ. Στην ελληνική αγορά η Yanmar είναι γνωστή από τις ναυτικές μηχανές και περιλαμβάνει από μικρές εξωλέμβιες μηχανές για σκάφη αναψυχής μέχρι κύριες μηχανές πρόωσης έως και 4.500 PS.



ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ 2000 - Από δεξιά προς αριστερά οι κ. J. Masuda (Manager της Yanmar Europe B.V), Κ. Φραγκούλης (ιδιοκτήτης της Φράνμαν), Μ. Shiraishi (Director της Yanmar), Ν. Umegaki (Διευθυντής της ιαπωνικής αγοράς της Yanmar), Β. Σαμψώνης (Υπεύθυνος τμήματος πωλήσεων της Yanmar στη Φράνμαν) και Ι. Παπαζαφειρίου (Διευθυντής της Φράνμαν)

Την κορωνίδα των κατασκευών της αποτελούν οι ηλεκτρομηχανές για τις οποίες η Yanmar είναι γνωστότερη στην ποντοπόρο ναυτιλία, όπου κατέχει και την πρώτη θέση σε πωλήσεις σε παγκόσμιο επίπεδο. Τα νέα μοντέλα της Yanmar της σειράς -N- (ηλεκτρομηχανές και κύριες μηχανές) είναι σχεδιασμένα για να παρέχουν:

- Υψηλή αξιοπιστία και λειτουργία με καύση ως HFO 700cst/50c.
- Απλή εγκατάσταση που εξασφαλίζει εύκολη εξοικείωση των μηχανικών και εύκολη συντήρηση, σε σχεδιασμό «Pipe-less» και ειδικά καλύμματα για την αποφυγή διαρροών.
- Αυτοματοποιημένη λειτουργία και μείωση του χρόνου επιθεώ-

ρησης με βελτιωμένη σχεδίαση στις αντλίες υψηλής πίεσης, το turbocharger και το σύστημα των βαλβίδων.

— Χαμηλά επίπεδα θορύβου, καυσαερίων και κραδασμών. Η καινοτομία της Yanmar, όμως, βρίσκεται στο σύστημα καύσεως των μηχανών της σειράς -N-, το τελευταίο σύστημα της Yanmar παρουσιάστηκε στην ελληνική αγορά για πρώτη φορά πριν από δύο χρόνια με την επωνυμία Ecodiesel Saveten, που συνδυάζει τη μείωση εκπομπών NOx με την ελάττωση κατανάλωσης καυσίμου.

Η νέα σχεδίαση στο σύστημα καύσης της Yanmar βασίζεται στο σύστημα ASSIGN (Available Space, Scattering Injection, Geometric Nexus) ➡

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

του οποίου η φιλοσοφία στηρίζεται στη βελτίωση της καύσης και στην καλύτερη εκμετάλλευση συγκεκριμένης ποσότητας καυσίμου.

Τα βασικά σημεία είναι τρία:

1. Νέα μπεκ με διαφορετικές γωνίες εγχύσεως καυσίμου για αύξηση της διασποράς του καυσίμου.

2. Πρωτοποριακή σχεδίαση οχετού εισαγωγής και θαλάμου καύσης για καλύτερη ανάμιξη του καυσίμου με τον αέρα.

3. Επιμήκυνση του χρόνου καύσεως.

Με τα παραπάνω επιτυγχάνεται μείωση της κατανάλωσης καυσίμου κατά 10 gr/kwh, χωρίς να μειώνεται η απόδοση της μηχανής γιατί γίνεται καλύτερη εκμετάλλευση του καυσίμου. Παράλληλα, η καλύτερη καύση μας δίνει χαμηλότερο αριθμό καυσαερίων και έτσι μειώνεται κάτω από τα επιτρεπόμενα όρια το πόστο του NOx. Η Yanmar είναι η πρώτη κατασκευάστρια εταιρεία που έλαβε πιστοποιητικό καταλληλότητας όσον αφορά τις εκπομπές NOx από τον NKK.

Οι ηλεκτρομηχανές Yanmar καλύπτουν όλο το φάσμα ηλεκτροπαραγωγής από 130 μέχρι 3.000 KW και χρησιμοποιούν Heavy Fuel Oil 180cSt/50C, 380cSt/50C, 700cSt/50C.

Στην τελευταία έκρηξη παραγωγής νέων κατασκευών στην Άπω Ανατολή και την Ευρώπη, οι Έλληνες πλοιοκτήτες εμπιστεύτηκαν στην πλειοψηφία τους τις ηλεκτρομηχανές Yanmar. Ενδεικτικά αναφέρουμε τις εταιρείες: Anangel Shipping

Enterprises S.A, Andriaki Shipping Co. Ltd, Allied Maritime Inc, Angelakos (Hellas) S.A, Atlantic Bulk Carriers Ltd, Carras (Hellas) Ltd, Chandris (Hellas) Inc, Centrofin Management Inc, Dioryx Maritime Corp., Eastern Mediterranean Maritime Ltd, Efshipping Company S.A., Enterprises Shipping & Trading S.A., Fafalios Shipping S.A., John C. Hadjipateras & Sons S.A., Kristen Navigation Inc, Kyklades Maritime Corp., Lykiardopulo & Co. Ltd, Laskaridis Shipping Co. Ltd, Marmaras Navigation Ltd, Minerva Marine Inc, Navarone S.A, Springfield Shipping Co., Sun Enterprises Ltd, Safety Management Overseas S.A, Target Marine S.A, Tomasos Brothers Inc, Tsakos Shipping & Trading S.A, Thenamaris (Ships Management) Inc, Vrontados S.A.

Το τμήμα μεγάλων μηχανών (εργοστάσιο Amagasaki) της Yanmar Diesel Engines Co. Ltd αντιπροσωπεύεται στην Ελλάδα από την εταιρεία Φράνμαν ΕΠΕ. Η Φράνμαν ΕΠΕ εκτός από ηλεκτρομηχανές & κύριες μηχανές παρέχει εξυσιοδοτημένο service και γνήσια ανταλλακτικά της Yanmar.

Α. Συγγρού 220, Αθήνα, Τ.Κ. 176 72

Τηλ.: 95.32.350,

Fax: 95.32.355,

TLX: 214.092 FRAN GR,

Cables: FRANMARE

e-mail: yanmar@franman.gr

http://www.franman.gr



Norwegian Marine Technology Forum

Διήμερο συνέδριο με θέμα «Norwegian Marine Technology Forum» διοργανώνει στις 22 και 23 Νοεμβρίου 2001 η Νορβηγική Πρεσβεία στην Αθήνα σε συνεργασία με την Association of Norwegian Maritime Exporters και το Συμβούλιο Εμπορίου της Νορβηγίας στην Ελλάδα.

Στο συνέδριο, το οποίο θα λάβει χώρα στο ξενοδοχείο Divali Apollo Palace στη Βουλιαγμένη, με χορηγό επικοινωνίας τα «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ», θα παρουσιαστούν μερικές από τις πλέον σημαντικές εταιρείες της σκανδιναβικής χώρας που εξειδικεύονται στη ναυτική τεχνολογία, ενώ παράλληλα θα εξεταστούν οι προοπτικές συνεργασίας τους με την ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα. Πιο συγκεκριμένα, τις δύο ημέρες του συνεδρίου θα πραγματοποιηθούν μεταξύ άλλων τα εξής:

Πρώτη ημέρα:

- Έναρξη του συνεδρίου από τον πρόεδρο της Νορβηγίας.
- Innovative Ship Design - New High Speed Vessel Design.
- New Rules and Regulations for Designers, Yards and Manufacturers by Ivar Flusund, Senior Project Engineer, Rolls-Royce Nordvestconsult.
- High-Speed Vessels- New Requirements for Cargo Handling Systems, Johannes D. Neteland, President & Chief Executive Officer, TTS Technology ASA.
- GE Marine Gas Turbines - The Power to Achieve your Mission Jan Halle, Department Manager - Marine Propulsion, GE Aero Energy Products Norway AS.
- DCAT Double-Ended Catamaran Ferry by Geir Rise, Project Development Manager, LMG Mari.
- Visual Integrated Systems, Bjorn Saltermark, Marketing Director, Hervis Scan Systems AS.
- Aluminium Solutions for the Maritime Industry, Sverre Langseth, Director of Projects, Hydro Aluminium.
- Advanced Fiber Optic Hull Stress Monitoring System - Hullmon Class, Knut Ove Fidje, Technical Manager, Telenor Fiber AS.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΤΩΝ ΠΙΟ ΓΝΩΣΤΩΝ ΜΟΝΤΕΛΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

	6N18(A)L	6N21(A)L	8N21(A)L	6N260L	6/8N280L
Ηλεκτρική Ισχύς Γεννήτριας	360-600 KWe	560-960 KWe	800-1270 KWe	1000-1500 KWe	1600-2200 KWe
Τύπος	4-χρονη μηχανή, κάθετη - υδροψυκτη				
Αριθμός Κυλίνδρων	6	6	8	6	6/8
Διάμετρος x Διαδρομή Εμβόλου (mm)	180 x 280	210 x 290	210 x 290	260 x 360	280 x 380
Ταχύτητα Περιστροφής Μηχανής (στροφές/λεπτό)	720/750/900/1000	720/750/900/1000	720/750/900/1000	720/750	720/750
Κυβισμός	42.75	60.27	80.36	114.68	140.39/187.19
Καθαρό βάρος μηχανής (kg)	6500	8500/8700	10200	16700	19500/26500
Σύστημα Καύσης	Άμεση έγχυση καυσίμου				
Σύστημα Εκκίνησης	Συμπιεσμένος Αέρας				

- Evacuation Signs and Systems - as nominated for the 2001 Seatrade Awards, Torgeir Frugaard, Managing Director, CSD Sealing Systems AS.

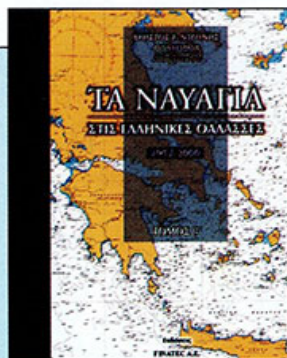
- Aluminium Structures for the Shipping Industry - FSW Friction Stir Welding of Aluminium Panels by Thorvald Larsen, Business Development Manager, Hydro Marine Aluminium AS.

Δεύτερη ημέρα:

- Fleet Management Systems by Elias Kyriatsous, Managing Director, Elko Marine.

- Integrated Ship and Fleet Management System with Web Access and B2B E-Commerce by Jan Kalland, Marketing Director, Star Information Systems A.

- Safety Aspect of Vector Data and SENC Distribution by Yannis



ΤΑ ΝΑΥΑΓΙΑ ΣΤΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ 1951-2000

Τόμος Β'

Του αντιναυάρχου Χρήστου Ε. Ντούνη, εκδόσεις FINATEC Α.Ε.

Τα ναυάγια στις ελληνικές θάλασσες τον εικοστό αιώνα 1900-2000 περιλαμβάνονται σε δύο τόμους.

Ο Α' τόμος, που κυκλοφόρησε το καλοκαίρι του 2000, καλύπτει την περίοδο 1900-1950 με δύο μακρούς παγκόσμιους πολέμους και περιφερειακές συρράξεις στην παραγμένη αυτή περιοχή της Ανατολικής

Μεσογείου που, για όσο καιρό κράτησαν, προκάλεσαν μεγάλο αριθμό ναυαγίων.

Ο Β' τόμος καλύπτει τη χρονική περίοδο 1951-2000. Είναι η περίοδος των τελευταίων 50 χρόνων, χωρίς ευτυχώς πολέμους, γι' αυτό και τα ναυάγια που συνέβησαν στις ελληνικές θάλασσες οφείλονται αποκλειστικά σε ναυτικούς κινδύνους. Στο σημείο αυτό κρίνεται αναγκαία μια εκτενής αναφορά στην εικόνα της ναυτιλίας του εθνικού χώρου το δεύτερο ήμισυ του 20ού αιώνα, όπου αυτή εμφανίζεται σε διεθνές επίπεδο εντυπωσιακή ανάπτυξη. Είναι η περίοδος του ελληνικού ναυτιλιακού θαύματος που δικαιολογημένα μπορεί να χαρακτηριστεί ως η χρυσή 50ετία της ελληνικής ναυτιλίας.

Zografos, Managing Director, C - Map Hellas.

- Global Automation - Onboard Training and Simulation by Karl Inge Høevik & Erik Chr. Bolstad, Sales Managers, Valmarine AS.

- How to meet Future Regulations for Tank Monitoring and Control by Harry B. Bystrom

& Iver Evensen, Sales Managers, Scana Skarpenord AS.

- Developments in Integrated Emergency Management System by Ornulf Jan Roedseth, Technology Coordinator, Kongsberg Maritime Ship Systems AS.

- Navigating the Future by

Jostein Jokiel, Senior Vice - President, Sales, Hitech AS.

- Kongsberg Maritime Ship Systems' Contribution to Safe and Cost Effective Passenger Vessel Operation by Gunnar Haug, Regional Manager, Kongsberg Maritime Ship Systems.

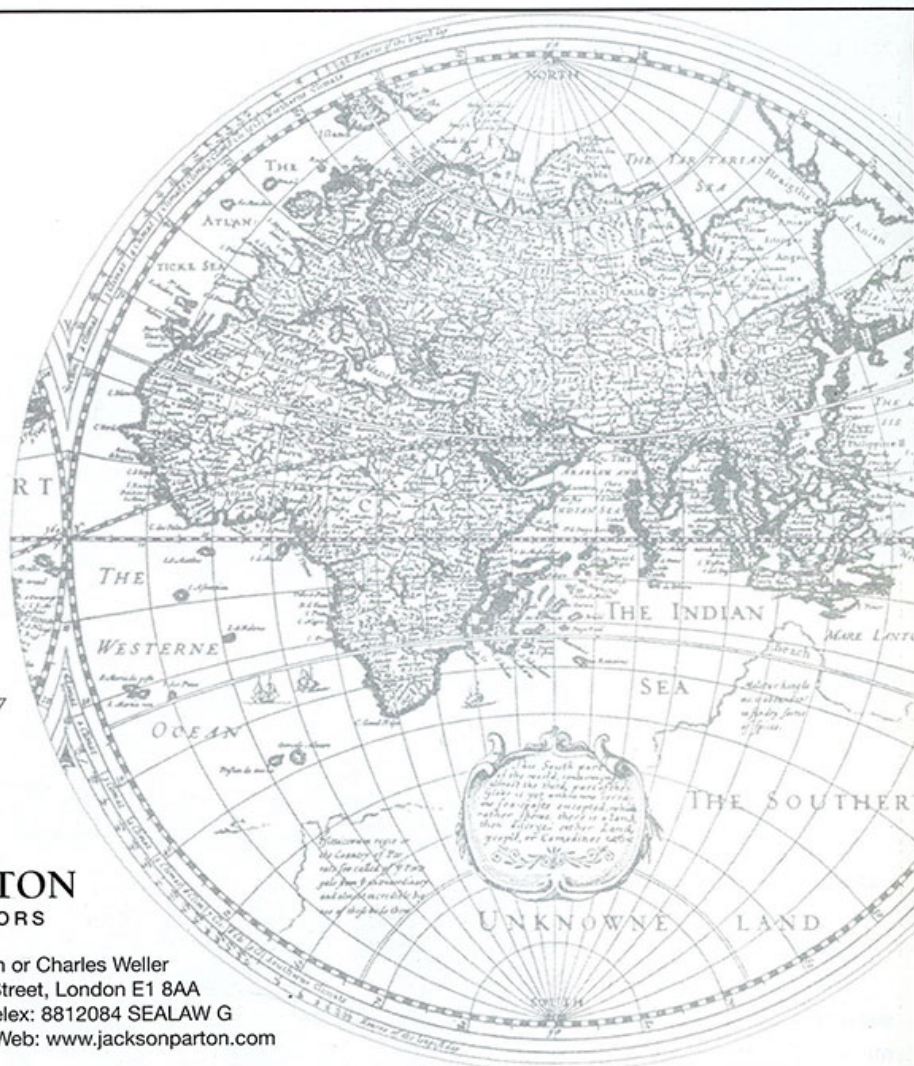
*Increasingly well known for
Speed of response
Excellence of product
Sensible fees*



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



Αδελφό σκάφος του «Παγκόσμιος Ελπίς»
και το «Παγκόσμιος Ναυτιλία»
σε φάση κατασκευής.
Ήταν τότε που τα Ελληνικά Ναυπηγεία
αλλά και κάθε ναυπηγοεπισκευαστική
μονάδα στη χώρα μας
δούλευαν πυρετωδώς.
Η παρακμή ήλθε, όχι μόνον εξαιτίας των
κρίσεων, αλλά και των συνεχών
συνδικαλιστικών διεκδικήσεων, οι οποίες
τελικώς οδήγησαν τον ιδιοκτήτη τους
Σταύρο Νιάρχο να τα εγκαταλείψει
και να πωλήσει τη μονάδα
στο ελληνικό Δημόσιο.

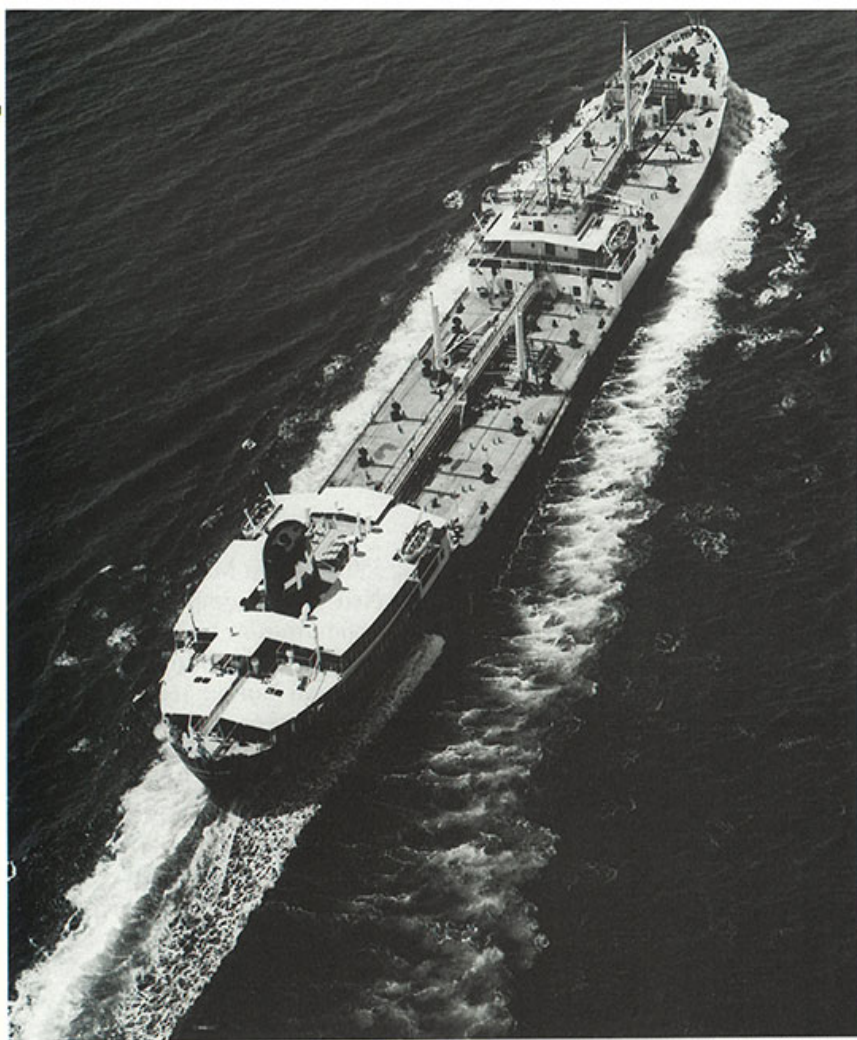


26 Φεβρουαρίου του 1961.

Παρουσία των υπουργών της κυβερνήσεως Καραμανλή, Ανδριανόπουλου, Βογιατζή και Αλιπράντη, αρχίζει στην αίθουσα τελετών του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας το 13ο Συνέδριο των Ελλήνων Ναυτιλομένων. Δίπλα στον υπουργό Βογιατζή, στα δεξιά του, ο τότε πρόεδρος του ΟΛΠ και ιδιοκτήτης της οικονομικής εφημερίδας «Ναυτεμπορική», κ. Πάνος Αθανασιάδης.

Πριν από 49 χρόνια.
Βρισκόμαστε στο 1952,
ο πρόεδρος της κυβερνήσεως
Σοφοκλής Βενιζέλος, που είχε
διαδεχθεί τον Πλαστήρα,
ο υπουργός Εμπορικής
Ναυτιλίας Κιζάνης και
ανώτατοι αξιωματικοί του
υπουργείου μαζί με τους
εκπροσώπους των ιταλικών
ναυπηγείων Ansaldo
Adriatico, του Τάραντα.
Οι Ιταλοί ανέλαβαν την
κατασκευή των νέων σκαφών
του ακτοπλοϊκού μας στόλου.





Από αέρος άποψη του νέου αποκτήματος της ελληνικής ναυτιλίας, του δεξαμενοπλοίου «Παγκόσμιος Ελπίς», του Ομίλου Νιάρχου, το οποίο είναι και το πρώτο σκάφος άνω των 500 τόνων που κατασκευάζεται στη χώρα μας. Το σκάφος είναι 25.000 τόνων και ναυπηγήθηκε στα Ελληνικά Ναυπηγεία του Σκαρामαγκά. Στη φωτογραφία πραγματοποιεί τριήμερες δοκιμές προτού παραδοθεί στους πλοιοκτήτες του. Το πλοίο ανέπτυξε με πλήρες φορτίο ταχύτητα 15,6 μιλίων. Βρισκόμαστε στις αρχές της δεκαετίας του '70.

Υπογραφή ναυπηγικής συμβάσεως στα γραφεία των «Ναυτικών Χρονικών» υπό το βλέμμα του τότε εκδότη κ. Δημήτρη Κωττάκη.



Λίγο μετά το τραγικό ναυάγιο του οχηματαγωγού «Ηράκλειον», στις 8 Δεκεμβρίου του 1966. Ένας εκ των ναυαγών, ανδρών του πληρώματος, που διεσώθησαν, υποβασταζόμενος από άνδρες του Λιμενικού Σώματος.

Πριν από 72 χρόνια

Αύγουστος 1929

Την 30ή Ιουλίου του 1929 ο νηολογημένος ελληνικός εμπορικός στόλος σε πλοία άνω των 30 κοχ είχε 523 ατμόπλοια ολικής χωρητικότητας 1.254.574 και 720 ιστιοφόρα ολικής χωρητικότητας 57.984. Σύνολο: 1.243 πλοία 1.312.558 κοχ, από τα οποία 392 φορτηγά (1.147.250 κοχ), 117 επιβατηγά (79.374), 3 υπερωκεάνια (26.331) και 11 διάφορα (1.017). Τα νηολογηθέντα τη δεύτερη τριμηνία του 1929 ατμόπλοια ήσαν τα φορτηγά: «Μιχάλης Πουτούς» (2.353 κοχ), «Ασπασία» (247), «Ελέγκω Κυδωνιέως» (2.693), «Δέσποινα» (99), «Θεμώνα» (2.399), το επιβατηγό «Άννα» (1.638) και το υπερωκεάνιο «Έδισων» (6.806).

— Η ελληνική σημαία, η οποία άρχισε να εμφανίζεται στα λιμάνια της Αργεντινής στη διάρκεια του ευρωπαϊκού πολέμου, παρουσίασε έκτοτε ανοδική πορεία. Στο πρώτο εξάμηνο του 1929 προσέγγισαν σε αργεντινικά λιμάνια 205 ελληνικά πλοία φέροντα την ελληνική σημαία, δεύτερη μετά την αγγλική. Στην κίνηση του λιμένος Κων/πολης, η ελληνική σημαία κατέλαβε την τέταρτη θέση με 53 κατάπλους πλοίων 58.047 κοχ. Προηγούνται η ιταλική σημαία με 136 πλοία, η τουρκική με 131 και η αγγλική με 92 πλοία.

— Η κίνηση των ελληνικών λιμένων κατά τον Ιούλιο 1929 παρουσιάζεται ως ακολούθως: Εμπορεύματα προέλευσης και προορισμού εξωτερικού 322.052 τόνων και εσωτερικού 150.144 τόνων, σύνολο: 472.196 τόνοι. Επιβάτες προέλευσης και προορισμού εξωτερικού 9.279, εσωτερικού 96.290, σύνολο 105.505. Πρώτος έρχεται ο Πειραιάς με φορτοεκφορτωθέντα φορτία εξωτερικού και εσωτερικού 244.423 τόνων. Ακολουθούν κατά σειράν η Θεσσαλονίκη (51.615 τ.), η Καλαμάτα (38.862 τ.), ο Βόλος (36.817 τ.) και η Πάτρα (15.184 τ.). Σε επιβάτες προηγείται φυσικά ο Πειραιάς με αποβιβασθέντες και επιβιβασθέντες επιβάτες εσωτερικού και εξωτερικού 48.316 και έπονται κατά σειράν η Πάτρα με 12.394, ο Βόλος με 10.911, η Κέρκυρα με 3.924 και η Θεσσαλονίκη με 3.122.

— Ώς ναύλοι που πραγματοποιήθηκαν τον ως άνω μήνα στα ελληνικά λιμάνια έχουν ως εξής: Από Θεσσαλονίκη για

Αλεξάνδρεια καπνά προς 350 δραχ. για Μασσαλία δέματα προς 20 σελίνια· για Νέα Υόρκη τάπητες προς δολ. 40· από Πάτρα για Γένοβα σταφίδα λιρέτες 70· για Φιούμε κρασιά λιρέτες 65· από Βόλο για Βάριμπουργκ ελιές σελ. 12/, για Τεργέστη καπνά λιρέτες 160.

— Με εγκύκλιο του διευθυντού Εμπορικού Ναυτικού διατάχθηκαν οι λιμενικές αρχές να υποβάλουν στο υπουργείο Ναυτικών τους πίνακες στρατευσίμων γεννηθέντων το

1910, που ασκούν στην περιφέρειά τους ναυτικές τέχνες ή επαγγέλματα και καταγόμενους από ναυτικούς δήμους ή κοινότητες.

— Με τον Νόμο 4159 του 1929 κυρώθηκε το Διάταγμα «περί οργάνωσης της Πλοηγικής Υπηρεσίας».

— Ισαριθμίες ήταν αυτόν το μήνα οι αγορές Ελλήνων εφοπλιστών και οι πωλήσεις ελληνικών πλοίων. Συγκεκριμένα, Έλληνες εφοπλιστές αγόρασαν: α) το α/π Inverness,

3.734 κοχ, ναυπηγ. 1902 αντί Λ.Α. 10.000,

β) το α/π Labor 4.107 κοχ, ναυπηγ. 1900 αντί Λ.Α. 9.800, γ) το α/π William Balls, 3.800 τ. ναυπηγ. 1894 αντί Λ.Α. 7.800, δ) το α/π Chertsey 3.072 τ. ναυπηγ. 1900, ε) το α/π Carspey 7.200 τ., ναυπηγ. 1906 αντί Λ.Α. 19.000, στ) το α/π Horney Castle 7.400 τ. ναυπηγ. 1914, μετονομασθέν σε «Θεόδωρος Γαλάκης».

Εξάλλου πουλήθηκαν: α) το α/π «Ατλαντίς» 5.500 τ. ναυπηγ. 1918 σε Νορβηγούς αντί Λ.Α. 41.000, β) το υπερωκεάνιο «Μωρέας» σε Ιταλούς προς διάλυση, γ) το φορτηγό «Αικατερίνη Γουλανδρή» 2.669 τ. ναυπηγ. 1892 σε Τούρκους αντί Λ.Α. 6.000, δ) το φορτηγό «Δωρίς» 3.425 τ. ναυπηγ. 1920 σε αλλοδαπούς, ε) το φορτηγό «Ελένη» 2.971 τ. ναυπηγ. 1900 σε αλλοδαπούς αντί Λ.Α. 12.500, στ) το φορτηγό «Μαριέττα» 3.078 τ. ναυπηγ. 1900 σε αλλοδαπούς αντί Λ.Α. 11.900.

Από τα 38 ναυλωθέντα αυτόν το μήνα ελληνικά πλοία, τα 37 ναυλώθηκαν για μεταφορά βαριών σιτηρών. Μεταξύ αυτών και το φορτηγό «Μέντωρ», 4.900 τ., από Άγ. Λορέντζο σε Καζαμπλάνκα, βαριά σιτηρά προς 24/-Ιουνίου 5-20.

Για την αντιγραφή
Ξενοφών Α. Αντωνιάδης

Σεπτέμβριος 1929

Στον Ευβοϊκό Κόλπο η αλιεία με κάθε μέσο διενεργείται εντατικά και σε ευρεία κλίμακα. Στην πραγματικότητα δεν υπάρχει κανένας περιορισμός. Απαγορεύεται η αλιεία με ανεμότρατες από 15 Μαΐου έως 15 Σεπτεμβρίου κάθε χρόνο, αλλά οι ανεμότρατες εργάζονται ανεμπόδιστα και στο διάστημα αυτό, καταστρέφοντας με τα συρόμενα στο βυθό δίχτυα τους το αναπαράγόμενο είδος. Απαγορεύεται στα γρι-γρι η αλιεία κάτω από ορισμένο βάθος και σε ορισμένη απόσταση από την ξηρά, αλλά τα γρι-γρι ψαρεύουν και σε βάθος κάτω των 30 μέτρων και σε απόσταση από την ξηρά λιγότερη των 100 μέτρων. Απαγορεύεται, τέλος, η θρυλική αλιεία διά δυναμίτιδος και όμως χιλιάδες οκάδες ψαριών αλιεύονται καθημερινά με τον τρόπο αυτόν.

— Από την επιθεώρηση του Ταμείου Προνοίας Αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού προέκυψε ότι τα έσοδα του Ταμείου στο πρώτο εξάμηνο του 1929 ανήλθαν σε 2.359.173 δραχ. και τα έξοδα σε 787.597 δραχ. Το μεγαλύτερο κονδύλι εσόδων προέρχεται βεβαίως από τις μηνιαίες εισφορές των ασφαλισμένων που ανήλθαν σε 1.677.650 δραχ., το δε μεγαλύτερο κονδύλι των δαπανών είναι οι εφάπαξ χορηγήσεις (729.600 δραχ.) και ακολουθούν τα έξοδα διοίκησης και διαχείρισης (39.705 δραχ.).

— Με το νόμο 4183/1929 κυρώθηκε το Ν.Δ. της 23/3/1929 «περί διπλωμάτων ικανότητας και πτυχίων ειδικότητας εν τω εμπορικό ναυτικό», το οποίο προβλέπει 6 διπλώματα καταστρώματος, 6 διπλώματα μηχανικών ατμού και εσωτερικής καύσεως και ανά 2 διπλώματα οικονομικών και ραδιοτηλεγραφικών. Προβλέπει επίσης «άδειες» για κυβερνήτες και μηχανοδηγούς και «πτυχία» για ναύτες και θερμαστές-λιπαντές. Εξάλλου, με το νόμο 4211/1929 κυρώθηκε το Ν.Δ. της 23/9/1925 «περί κυρώσεως σχεδίου διεθνούς συμβάσεως περί ελαχίστου ορίου ηλικίας παραδοχής παιδών εν τη ναυτική εργασία».

— Με εγκύκλιο του διευθυντού Εμπ. Ναυτικού προς τους ραδιοτηλεγραφητές των εμπορικών πλοίων γνωστοποιείται ότι πολλά πλοία εγκατέστησαν στους σταθμούς ασυρμάτου αυτόματα μηχανήματα λήψεως του σήματος κινδύνου (auto alarm). Τα μηχανήματα αυτά μπαίνουν σε λειτουργία όταν διακόπτεται η ακρόαση, ώστε να μπορεί να ληφθεί εκπρόθεσμο σήμα κινδύνου την ώρα της διακοπής της υπηρεσίας ακρόασης των τηλεγραφικών. Το αυτόματο μηχανήμα λειτουργεί όταν λάβει σήμα κινδύνου και με ηχηρή κωδωνοκρουσία ειδοποιείται ο τηλεγραφητής του πλοίου.

— Τον Αύγουστο του 1929 οι τιμές ανθράκευσης πλοίων στα μεγάλα λιμάνια ανθράκευσης κυμαίνονταν ανάλογα με την ποιότητα του άνθρακος ως ακολούθως: Αγγλία - Ευρώπη από 20/6 (Κάρντιφ) μέχρι 28/6 (Μπορντό)· στη Μεσόγειο από 25/6 (Αλγέρι) μέχρι 33/- (Πειραιάς)· Β. Αμερική από 45/6 (Νόρφολκ) μέχρι 5,25 (Βαλτιμόρη)· Ν. Αμερική από 45/- (Μπ. Άιρες) μέχρι 49/- (Μπάχια-Μπλάνκα).

— Οι τιμές πετρελαίου (βαρέος και ντίζελ) κυμαίνονται ως ακολούθως: Αγγλία - Ευρώπη από 67/6 το βαρύ μέχρι 82/6 το ντίζελ· Μεσόγειος από 72/6 το βαρύ μέχρι 90/- το ντίζελ· Β. Αμερική από 1,05 το βαρύ μέχρι 2,20 το ντίζελ· Ν. Αμερική από 3,20 το βαρύ.

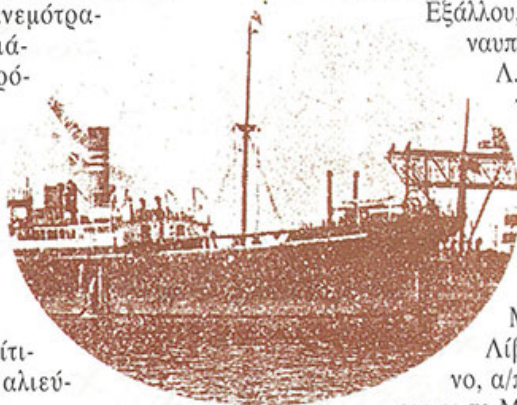
— Από Έλληνες εφοπλιστές αγοράστηκαν τα ακόλουθα πλοία:

α/π Helmsloch 7.405 dw ναυπηγήσεως 1913 από τον Σ. Λιβανό αντί 32.000 Λ.Α., α/π Highgate 5.570 dw ναυπηγήσεως 1901 από τον Ν. Μαστρανδρέα αντί 13.500 Λ.Α., α/π Newham 5.400 dw ναυπηγήσεως 1901 από τον Ν. Γιάνναγα αντί 13.500 Λ.Α.

Εξάλλου, πωλήθηκαν: το α/π «Ακρόπολις» 6.100 dw ναυπηγήσεως 1907 σε αλλοδαπούς αντί 20.000 Λ.Α. και το α/π «Έρυσσος» 4.900 dw ναυπηγήσεως 1902 σε αλλοδαπούς αντί 13.250 Λ.Α.

— Το μήνα αυτόν αναγγέλθηκαν οι ναυλώσεις των κάτωθι ελληνικών φορητών πλοίων: α/π «Κ. Λύρας» 4.500 τ. από Δούναβη σε Αγγλία, βαριά σιτηρά προς 19/- τον τόνο, α/π «Αγία Μαρίνα» 6.700 τ. από Σαν Λορέντζο σε Λίβερπουλ, βαριά σιτηρά προς 19/- τον τόνο, α/π «Ασημάκος» 5.200 τ. από Χάμπτον-Ρόουντ σε Μοντεβιδέο, γαιάνθρακες προς 3,70 τον τόνο, α/π «Νικόλαος Α.» 5.500 τ. από Δούναβη σε Μπρίστολ, βαριά σιτηρά προς 18/- τον τόνο.

Για την αντιγραφή
Ξενοφών Α. Αντωνιάδης



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

ΕΦΕΤΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΝΑΥΤΙΚΟ ΤΜΗΜΑ

Αριθμ. απόφασης 87/2001

Πρόεδρος: ο κ. Ιωάν. Κωστόπουλος

Εισηγητής: ο εφέτης κ. Πλαστήρας Αναστασάκης

Δικηγόροι: οι κ. Γεωργία Καφήρα (δικαστ. αντιπρόσωπος),

Δημοσθένης Καρυανάκης



ύμφωνα με το άρθρο 1012 παρ. 4 Κ.Πολ.Δ. «η κατάταξη των δανειστών στον πίνακα κατατάξεως γίνεται κατά πρώτο λόγο σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου».

Κατάταξη δανειστών κατ' άρθρο 1012 παρ. 4 Κ.Πολ.Δ. και 205 ΚΙΝΔ. Προνομιούχες επί του πλοίου και του ναύλου οι απαιτήσεις από δικαστικά έξοδα προς το κοινό συμφέρον των δανειστών, τα τέλη και δικαιώματα που βαρύνουν το πλοίο, οι συναφείς προς τη ναυσιπλοΐα φόροι και τα έξοδα φύλαξης και συντήρησης του πλοίου, από τον κατάπλου στο τελευταίο λιμάνι.

Φόρος από το Ν. 1880/51.

Το προνόμιο περιλαμβάνει και τις παρεπόμενες απαιτήσεις (τόκους, δικαιοπρακτικούς ή υπερήμερίας).

Προνομιούχες απαιτήσεις της αυτής τάξεως κατατάσσονται συμμετρως.

Κατά το άρθρο 205 του ΚΙΝΔ, είναι προνομιούχες επί του πλοίου και του ναύλου στην πρώτη τάξη, οι απαιτήσεις που αναφέρονται υπό στοιχ. α' στο άρθρο αυτό και συγκεκριμένα «τα δικαστικά έξοδα τα γενόμενα προς το κοινό συμφέρον των δανειστών, τα βαρύνοντα το πλοίο τέλη και δικαιώματα, οι συναφείς προς τη ναυσιπλοΐαν φόροι ως και τα από του κατάπλου του πλοίου εις τον τελευταίον λιμένα έξοδα φυλάξεως και συντηρήσεως».

Από τη διάταξη αυτή σαφώς προκύπτει ότι μεταξύ των προνομιούχων απαιτήσεων περιλαμβάνονται και οι συναφείς προς τη ναυσιπλοΐαν φόροι, δηλαδή οι φόροι οι οποίοι βαρύνουν το πλοίο ως πλωτό μεταφορικό μέσο.

Τέτοιος φόρος είναι και ο προβλεπόμενος από τον Ν. 1880/1951 «περί φορολογίας των πλοίων», όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε έκτοτε και ήδη κωδικοποιήθηκε με το β.δ. 800/1970 (ΑΠ 1129/1974 ΝοΒ 23.637, ΑΠ 145/1973 ΝοΒ 21.899).

Το προνόμιο εκτός από την κύρια απαίτηση καταλαμβάνει και τις παρεπόμενες προς αυτήν απαιτήσεις, ήτοι και τους τόκους, δικαιοπρακτικούς ή εξ υπερήμερίας (βλ. σχετ. ΑΠ 52/1995, Αντ. Αντάπωση: Απαιτήσεις αποθαύουσαι ναυτικών προνομίων, σεβ. 83, 93 Γ. Θεοδωρακόπουλου Νομικά Ζητήματα από την κατάταξη απαιτήσεων επί πλειστηριασμού πλοίου ΕΝΔ, 25 σεβ. 1 επ).

Εξάλλου, κατά το άρθρο 206 ΚΙΝΔ οι προνομιούχες απαιτήσεις της αυτής τάξεως κατατάσσονται συμμετρως.



PUBLICATIONS & PRESS S.A.
www.maritimeconnect.com

ANNUAL PUBLICATION



ANNUAL CD-ROM EDITION



SHIP'S EQUIPMENT AND SPARES INDEX

AN INDISPENSABLE GUIDE TO THE MARINE INDUSTRY AND REPAIR MARKET
• ANNUAL PUBLICATION • ANNUAL CD-ROM EDITION • INTERNET ON-LINE DATABASE



**Over 20,000 Company listings
4,000 Products / Services in
more than 3,000 Ports Worldwide...**



PUBLICATIONS & PRESS S.A.

CONVENTIONAL AND ELECTRONIC MARITIME INFORMATION

4, DIMOSTHENOUS POURI STREET 185 35 PIRAEUS - GREECE, TELEPHONES: (30) 1 4227307- 8- 9, FAX: (30) 1 4227257
Internet Address: www.maritimeconnect.com, e-mail: pubpress@otenet.gr, info@maritimeconnect.com

**HELLENIC MERCANTILE
MARINE ENCYCLOPAEDIA**

ALL YOU NEED TO KNOW
ABOUT GREEK SHIPPING

**SHIP'S EQUIPMENT
AND SPARES INDEX**

AN INDISPENSABLE GUIDE TO THE MARINE
INDUSTRY AND REPAIR MARKET

• ANNUAL PUBLICATION • ANNUAL CD-ROM EDITION
• INTERNET ON-LINE DATABASE

Ship's Equipment & Spares Index Annual CD Edition 2000

List of Companies | Equipment Services | World Atlas | Multiple Queries | Help | Exit

SMIT TAK
a Smit International Company

LIST OF COMPANIES
Alphabetically | By Country | By City

Company Name	Country
2 MAI Mangalia Shipyard	Romania
2 FAST Spolka z o.o.	Poland
3-Star Electrical Industries (Regd.)	Pakistan
3M Netherlands	Netherlands, The
3M Pakistan (Pvt) Ltd.	Pakistan
3M Singapore Pte Ltd	Singapore
3M United Kingdom PLC	United Kingdom
4 A Denizcilik San. Ve Tic. Ltd Sti.	Turkey
61 Communards Shipbuilding Yard	Ukraine
A & P Chatham	United Kingdom
A & P Falmouth	United Kingdom
A & P Group	United Kingdom

Find: _____ Company Details Close

Thursday, September 21, 2000 12:54PM

KARAPIRIS STAVROS
SALVAGE & TOWAGE

Maritel
electric motors
Alphamare
EXCLUSIVE AGENTS

TURBOTECNICA
DYNAMIC BALANCE
SPALL TESTS
TURBO-CHARGES

Οριακή αύξηση του νηολογίου τον Σεπτέμβριο

Μικρή αύξηση παρουσίασε το νηολόγιο κατά τον Σεπτέμβριο, με βάση τα στοιχεία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Όπως προκύπτει, τον περασμένο μήνα ύψωσαν την ελληνική σημαία 11 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 299.366 κόρων, και την υπέστειλαν 9, χωρητικότητας 165.955 κόρων.

Η δύναμη του στόλου αυξήθηκε κατά δύο πλοία και η χωρητικότητα κατά 133.411 κόρους.

Αυτή ήταν και η μικρότερη αύξηση του ελληνικού νηολογίου το τελευταίο 14μηνο, αφού όλο το προηγούμενο διάστημα η αύξηση ήταν πιο εντυπωσιακή και σε αριθμό πλοίων αλλιώς και σε χωρητικότητα.

Μεταξύ των πλοίων που ενεγράφησαν στο νηολόγιο ξεχωρίζουν τα νεότευκτα φορτηγά «Σήνταρ» και «Τ. Τρέιντερ», καθώς και το δεξαμενόπλοιο «Καπ Διαμάντ».

Τα πλοία που διεγράφησαν από το νηολόγιο, προτίμησαν τις σημαίες Λιβερίας, Μάλτας και των Νησιών Marshall.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΦΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΚΟΧ ΜΗΝΟΣ ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 2001

ΕΓΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ				ΑΡΘΡΟΥ 13			
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.
Φ/Γ-Ο/Γ	ΕΤΣΙΑΝ ΠΕΡΛ	Ν.Π. 10924	1978	Δ/Ε	ΝΙΣΥΡΟΣ	Ν.Π. 10925	1991
Φ/Γ-Ο/Γ	ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	Ν. ΣΥΡΟΥ 423	1967	Δ/Ε	ΠΥΡΡΙΧΙΟΣ	Ν.Π. 10927	1974
Φ/Γ	ΦΙΛΙΠΠΟΣ Κ. Π.	Ν. ΧΑΛΚΙΔΟΣ 33	1979	Φ/Γ-Χύδην	ΣΗΝΤΑΡ	Ν.Π. 10928	2001
Δ/Ε	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ.Χ	Ν.Π. 10932	1988	Δ/Ε	ΚΑΠ ΔΙΑΜΑΝΤ	Ν.Π. 10929	2001
Δ/Ε	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ Χ	Ν.Π. 10933	1986	Φ/Γ-Χύδην	ΤΕΠΕΝ ΤΡΕΙΝΕΡ	Ν.Π. 10930	2001
				Φ/Γ-Χύδην	ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Ν.Π. 10934	2000
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 5 - ΚΟΧ: 20.797				ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 6 - ΚΟΧ: 278.569			
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 21 ΕΤΗ				ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 6 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	ΑΦΑΙΑ	Ν.Π. 2631	1966	Π.Α. (ΟΜΑΝ)	Δ/Ε	ΑΤΛΑΝΤΙΚΣΑΝ	Ν. ΧΙΟΥ 350	1978	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)
					Φ/Γ-ΕΜΠ	ΘΕΛΗΣΙΣ	Ν.Π. 10088	1979	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)
					Φ/Γ-Χύδην	ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΩΡ	Ν.Π. 4941	1973	Π.Α. (MARSHALL ISL.)
					Φ/Γ-Χύδην	ΤΡΑΙΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	Ν.Π. 9071	1983	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)
					Φ/Γ	ΡΕΑ	Ν.Π. 9858	1979	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)
					Φ/Γ-ΕΜΠ	ΓΟΥΙΝΤΓΟΥΑΡΝΤ	Ν.Π. 9879	1974	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)
					Δ/Ε	ΣΑΝ ΠΕΝΤΡΟ	Ν.Π. 10040	1987	Π.Α. (MARSHALL ISL.)
					Φ/Γ	ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	Ν.Π. 8190	1968	Π.Α. (MARSHALL ISL.)
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 1 - ΚΟΧ: 616					ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 8 - ΚΟΧ: 165.339				
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 5 ΕΤΗ					ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 23 ΕΤΗ				

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Τα πιο πάνω στοιχεία δίδονται σύμφωνα με τις μέχρι 30.9.2001 αναφορές των Λιμενικών Αρχών που τ' έχουν νηολόγιο.

ΝΗΟΛΟΓΗΣΕΙΣ ΣΗΜΑΤΟΛΟΓΗΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ 100 ΚΟΧ ΚΑΙ ΑΝΩ

REGISTRATIONS OF VESSELS OVER 100 GRT HAVING AN INTERNATIONAL CALL SIGN

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SX 9497 2/8/01	ΕΒΡΟΣ EVROS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10912	ΜΕΚ(1) 1.400 PS	1993	956	594	USD \$1.200.000	ΕΒΡΟΣ ΤΑΝΚΕΡΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ.: ΚΑΨΩΜΕΝΑΚΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ τηλ.: 42.92.530
SX 9537 3/8/01	ΑΛΛΑΧΟΥ ALLAHOU	Τ/Ρ-Α/Ψ PASSENGER YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10913	ΜΕΚ(2) 20.147 KW	1965	129	81	DM 1.600.000	ΑΛΛΑΧΟΥ ΝΑΥΤΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΕΡ. ΕΥΘΥΝΗΣ Αντίκλ.: ΤΣΑΟΥΣΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ τηλ.: 36.05.001
SYLK 8/8/01	ΑΣΤΡΟ ΣΥΓΚΝΟΥΣ ASTRO SYGNUS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10914	ΜΕΚ(1) 40.000 BHP	2001	153.911	107.642	USD \$69.773.241	VITA TRUST & TRADING INC. (LIBERIA) Αντίκλ.: ΓΚΑΡΝΙΑΚΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ τηλ.: 94.84.500
SYEU 8/8/01	ΕΤΖΙΑΝ ΓΚΑΣ AEGEAN GUS	ΥΓΡΑΕΡΙΟΦΟΡΟ PIRAEUS	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10915	ΜΕΚ(1) 2.650 BHP	1978	3.063	919	USD \$1.700.000	ΕΤΖΙΑΝ ΓΚΑΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ.: ΚΑΨΩΜΕΝΑΚΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ τηλ.: 42.92.530
SZTH 9/8/01	ΙΟΝΙΑΝ ΗΓΚΛ IONIAN EAGLE	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10916	ΜΕΚ(1) 14.900 BHP	2001	39.973	25.833	USD \$22.411.835	FULTON SHIPPING & INVESTMENT Ltd (LIBERIA) Αντίκλ.: ΠΕΡΑΝΤΙΝΟΣ ΙΑΚΩΒΟΣ τηλ.: 42.92.070
SVHI 14/8/01	ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ELEFThERIA	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10919	ΜΕΚ(1) 12.060 BHP	2001	40.832	25.972	USD \$22.542.000	ALITHIA SHIPPING CORPORATION (LIBERIA) Αντίκλ.: ΝΟΜΙΚΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ τηλ.: 41.29.742
SXHE 17/8/01	ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ MASTER NICOS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10920	ΜΕΚ(1) 7.429 KW	1989	37.222	23.727	USD \$9.000.000	SCION MOTORSHIP CORPORATION (LIBERIA) Αντίκλ.: ΠΑΝΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ τηλ.: 42.92.926
SXEG 21/8/01	ΕΤΖΙΑΝ ΣΤΑΡ AEGEAN STAR	Φ/Γ-Ο/Γ CARGO FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10921	ΜΕΚ(2) 12.000 BHP	1977	9.771	2.932	USD \$2.025.000	ΔΑΙΔΑΛΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ.: ΑΓΑΠΗΤΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ τηλ.: 41.33.281
SVMP 23/8/01	ΜΑΧΗΤΗΣ MAHITIS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10922	ΜΕΚ(1) 12.060 BHP	2001	40.832	25.972	USD \$22.569.725	THAVMA SHIPPING CORPORATION (LIBERIA) Αντίκλ.: ΝΟΜΙΚΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ τηλ.: 41.29.742
SZMJ 3/8/01	ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ AEOLUS KENTERIS	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΜΥΤΙΑΗΝΗ MITILINI	39	ΜΕΚ (2) 25.000 KW	2001	11.705	3.511	USD \$71.000.000	ΝΑΥΤΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΣΒΟΥ Α.Ε.

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΙΝΑΚΑ ΠΡΟΣΩΡΙΝΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΓΓΡΑΦΩΝ

DELETIONS FROM THE PROVISIONAL SHIPPING DOCUMENTS TABLE

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SX 9497 2/8/01	ΕΒΡΟΣ EVROS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10912	ΜΕΚ (1) 1.400 PS	1993	956	594	USD \$1.200.000	ΕΒΡΟΣ ΤΑΝΚΕΡΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ.: ΚΑΨΩΜΕΝΑΚΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ τηλ.: 42.92.530

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ

DELETIONS FROM REGISTER BOOKS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SWSY	ΣΑΝ ΜΑΤΕΟ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10039	ΜΕΚ(1)	1982	8.003	5.309	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
8/8/01	SAN MATEO	TANKER	PIRAEUS		5.320 BHP				\$5.500.000	Sale to foreigners
SVMQ	ΑΣΤΡΟ ΣΑΤΟΥΡΝ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10634	ΜΕΚ (1)	1999	56.841	31.255	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
9/8/01	ASTRO SATURN	TANKER	PIRAEUS		19.100 BHP				\$46.000.000	Sale to foreigners
SYYS	ΑΣΤΡΟ ΜΑΡΙΑ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10604	ΜΕΚ (1)	1998	56.841	27.865	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
9/8/01	ASTRO MARIA	TANKER	PIRAEUS		19.100 BHP				\$46.000.000	Sale to foreigners
SV 2611	ΑΦΡΟΔΙΤΗ Α	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	2588	ΜΕΚ (2)	1965	415	303	Δρχ.	Πώληση σε αλλοδαπούς
14/8/01	AFRODITI L	PASSENGER FERRY BOAT	PIRAEUS		2x500= 1.000 BHP				40.000.000	Sale to foreigners
SW 8886	ΕΙΡΗΝΗ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	9996	ΜΕΚ (1)	1970	1.830	1.115	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
16/8/01	IRENE	TANKER	PIRAEUS		1.790 BHP				\$375.000	Sale to foreigners
SZVP	ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	9290	ΜΕΚ (1)	1981	15.527	8.878	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
21/8/01	KAVO GERAKAS	CARGO	PIRAEUS		9.380 BHP				\$1.700.000	Sale to foreigners
SXTM	ΠΟΣΕΙΔΩΝ	ΤΣΙΜΕΝΤΟΦΟΡΟ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	9460	ΜΕΚ (2)	1963	3.328	1.116	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
23/8/01	POSEIDON		PIRAEUS		4.000 BHP				\$760.000	Sale to foreigners

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΕΣ

CHANGES OF NAMES

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET	
SKAN	ΙΝΤΑΜΕΞ ΜΠΟΥΜΠΑΙ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	9842	ΜΕΚ (1)	1978	20.676	8.871	Μετονομάστηκε σε «ΜΟΥΜΠΑΙ»
1/8/01	INDAMEX MUMBAI	CARGO	PIRAEUS		19.200 PS				Renamed to «MUMBAI»
SYTK	ΑΠΛ ΠΑΝΑΜΑ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10362	ΜΕΚ (1)	1995	37.518	20.444	Μετονομάστηκε σε «ΜΕΚ ΤΖΑΠΑΝ»
8/8/01	APL PANAMA	CARGO	PIRAEUS		38.570 BHP				Renamed to «MSC JAPAN»

ΑΝΑΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

REMEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS		
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR		ΚΟΧ	ΚΟΧ
SV 2343	ΑΝΝΟΥΛΑ	ΠΛΩΤΟ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	4586	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακατομέτρησης ΑΠΟ/FROM	147	80
3/8/01	ANNOULA	ΑΝΑΨΥΚΤΗΡΙΟ	PIRAEUS		Remeasurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	216	150
SW 8733	Β ΣΤΑΡ II	Ε/Γ-Τ/Ρ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10049	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακατομέτρησης ΑΠΟ/FROM	172	124
14/8/01	V STAR II	PASSENGER YACHT	PIRAEUS		Remeasurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	148	101

ΟΡΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

DEFINITE MEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS	ΚΟΧ	ΚΚΧ
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SX 9455	ΑΡΖΟΥΝΑ	Ε/Γ-Τ/Ρ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10888	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	373	111
3/8/01	ARJUNA	PASSENGER YACHT	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	373	111
SYQE	ΑΝΤΩΝΗΣ	Δ/Ξ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10873	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	160.100	109.604
7/8/01	ANTONIS	TANKER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	160.076	109.588
SW 6920	ΦΛΑΪΝΚΑΤ Ι	Ε/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	9733	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	478	152
9/8/01	FLYING CAT I	ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	483	363
SYHZ	ΜΠΛΟΥ ΑΙΤΖΙΑΝ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10838	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	14.797	5.395
27/8/01	BLUE AEGEAN	PASSENGER FERRY BOAT	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	9.246	5.045

ΜΕΤΕΓΓΡΑΦΕΣ

CHANGES OF PORT REGISTRY

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET	
SXIE 13/8/01	ΔΩΡΙΚ ΠΡΑΙΝΤ DORIC PRIDE	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10917	ΜΕΚ(1) 11.640 BHP	2001	30.174	17.907	Πρώην Ν.Γ.Π. ΛΟΝΔΙΝΟΥ Ex GR EMB. MARITIME ST. LONDON, 3382

ΠΡΟΣΩΡΙΝΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ

PROVISIONAL SHIPPING DOCUMENTS

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

ΠΛΕΙΣΤΗΡΙΑΣΜΟΙ

14/11/2001

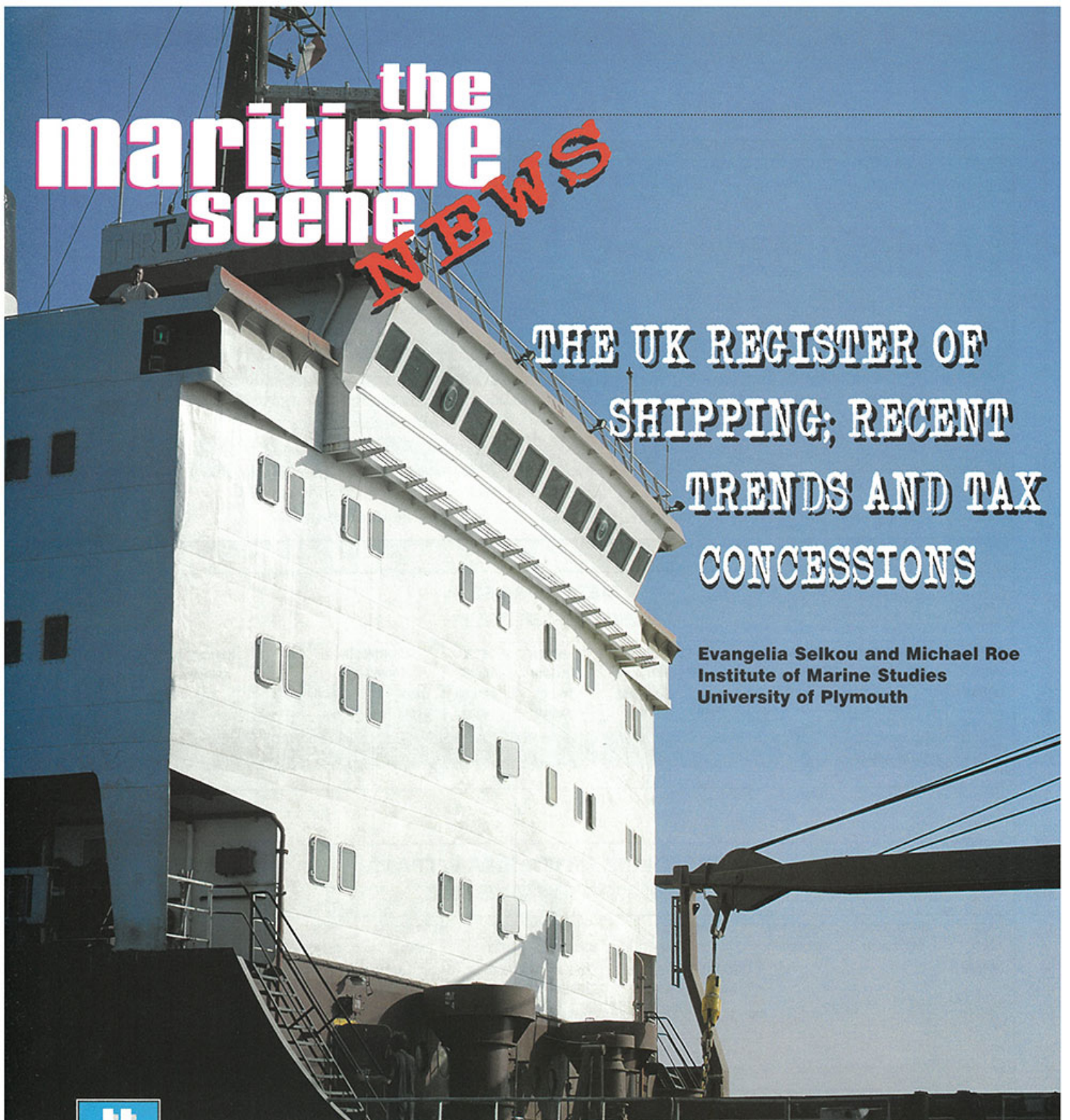
1) Ε/Γ-Ο/Γ «ΘΗΣΕΥΣ» Ν.Π. 9895,
3.026,89 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΛΑΘΟΥΝΗΣ,
45.20.922
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΕΛΠΟΜΕΝΗ ΜΠΑΡΛΑΜΑ,
38.10.449
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: &1.500.000 USD

2) Ρ/Κ «ΓΙΑΝΝΗΣ ΑΪΒΑΖΟΓΛΟΥ» Ν.Π. 4439,
118,80 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΝΙΚΗ ΠΑΝΟΥΤΣΑΚΟΠΟΥΛΟΥ,
41.29.011
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΑΡΙΑ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΟΥ
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 7.000.000 δρχ.

3) Ρ/Κ «ΦΩΤΗΣ ΠΟΡΤΟΛΟΣ» Ν.Π. 4757,
125,95 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΝΙΚΗ ΠΑΝΟΥΤΣΑΚΟΠΟΥΛΟΥ,

41.29.011
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΑΡΙΑ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΟΥ
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 4.000.000 δρχ.

4) Ε/Γ-Ο/Γ Ρ «ΡΙΤΖΕΝΤ ΣΚΑΪ» Ν.Π. 9658,
50.000 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΡΑΠΑΣ, 83.936
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΑΠΠΑΣ
ΤΟΠΟΣ: ΒΑΘΥ - ΑΥΛΙΔΑΣ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: \$18.000.000



the maritime scene NEWS

THE UK REGISTER OF SHIPPING; RECENT TRENDS AND TAX CONCESSIONS

Evangelia Selkou and Michael Roe
Institute of Marine Studies
University of Plymouth



Until the 1970's there was a generally held presumption that Governments were concerned about their national flag fleets - further, that they would provide the necessary legislation and resources to ensure their progress; simply, that there was a community of interest between national registered merchant fleets and their states.

Just how far this presumption has been undermined in traditional maritime nations is evidenced in the plethora of inquiries and restructuring of policies during the 1990s. Such readjustments have in general addressed the ability of registered fleets to fulfil a country's commercial, economic, strategic and international obligations. The success or failure of these policies is dependent on the level of

state intervention, usually in fiscal terms. This is the key variable of whether a government wishes to maintain or increase the industry's share in volume terms of world shipping. Norway and The Netherlands are prime examples of such policies, which have secured for them increases in the size of their fleets. The United Kingdom (UK) on the other hand has in past viewed such intervention as an anathema [1]. The United Kingdom's shipping industry has lost its supremacy only recently. With it went the illusion of stability and continuity. The decline in the UK fleet is well documented. The factors behind the decline in the UK registered fleet can be summarised as follows:

1. The growth in flags of convenience.
2. Internationalisation of the seafaring labour force and increased



competition from seafarers from cheaper countries.

3. Reduction of the UK-owned trading fleet with the size of the number of vessels of over 500 gross tonnes falling from a peak of around 50.8 million tonnes dead-weight (dwt) in 1975 to 10.8 million dwt in 1997.

4. The policies of the EU in the maritime sector until recently, aimed at eliminating flag discrimination but which also acted against support by member states to shipping industries even where this was beneficial to the EU as a whole.

The reduction in fleet size also had marked effects upon the number of British officers and ratings. Data available for vessels of UK Chamber of Shipping member companies shows a steep decline in the numbers of British officers and ratings employed since 1980. The decline follows closely the trend in UK-owned tonnage, but also reflects changes in crewing practice and increasing productivity. Between 1980 and 1997, the number of British officers and ratings fell by 78% and 65% respectively [2].

Two interrelated trends in the structure of the UK officers are evident: The rapid ageing of the work force and the extremely low level of cadet recruitment. This is highlighted by an increasing age profile. What is remarkable is that the age profile from 1945 until the mid-1980s was consistent with a significant proportion aged between 21 and 32. In the mid-1980s, a radical change began. By 1991, 50% of all UK officers were 41 or more. The Chamber's Inquiry for 1993, 1994 and 1995 all record the average age of officers being approximately 40. In other words, the stock of UK officers, the skilled group of the industry, is ageing because of the lack of new entries and the decline of employment opportunities.

The Response in the UK

Until the late 1990s, free market policies and privatisation were the government focus but proved inadequate to reverse the decline. After 1997, a political shift, advantageous for the maritime sector, occurred. The newly elected Labour Government was determined to support Britain's maritime industry.

The change of approach was foreshadowed in the Labour Party's pre-election manifesto and subsequently confirmed in the consultation paper on "Developing an Integrated Transport Policy" issued in August 1997 acknowledging the decline in the British merchant fleet and in the supply of trained UK seafarers over the past 20 years and promised "to work with all concerned in shipping and ports to help develop their economic potential to the full".

In March 1999, in his Budget speech, the UK Chancellor announced an independent review of fiscal options for the shipping industry, including a tonnage-based corporation tax. In August, the Deputy Prime Minister announced that the Government had accepted the recommendation to introduce a tonnage-based corporation tax based on the Dutch model. This formed part of The UK Finance Bill enacted in the Budget 2000.

The UK government published regulations dealing with detailed aspects of the practical operation of the tonnage tax system. The Finance Act 2000 introduced a new tonnage tax regime for UK based shipping companies operating sea-going vessels.

The basis of the new system is to reduce tax outlay on shipping company profits, through a taxation on shipping tonnage within an

individual company fleet. Financial incentives that are hoped to bring a host of foreign-flagged, British-owned and operated ships back to the register are offered. The most important requirement of the shipowner is to undertake a training initiative that will once again make seafaring an occupation worthy of respect for the British national.

British shipping companies will thus be required to recruit one cadet for every 15 serving officers over a three-year period until the ratio between cadets and officers reach a ratio of 1:5. Such a ratio is deemed to be sufficient to cover natural wastage. Each company's training initiative and the new tax regime is backdated from the introduction of the new Finance Bill, to the start of the individual year [3].

Tonnage tax for the UK operates on the following criteria:

- Shipping lines have the option of opting for the new tax, or remaining with the old-style capital allowances system. Importantly, if the decision is made to use the new system, the company will be obliged to remain with that system for a minimum period of ten years or make payment in lieu estimated at around £500 per month;
- Profits from UK shipping will have to be ring-fenced [4];
- Unlimited 25% capital allowances are inappropriate to the tax-exempt system, and there will be significant restrictions on capital allowances leased to companies within the tonnage tax system;
- There is a provision for foreign profits from UK shipping to qualify for tonnage tax. However, this will be subject to ring-fencing and anti-avoidance provisions [5];
- Companies can opt to pay a levy instead of meeting the training criterion, of around £500 a month.

The European Commission was notified of the proposal for tonnage tax in the UK in November 1999. The period within which the Commission had to make a decision expired in September 2000. The EU in fact, gave the go-ahead to tonnage tax in July 2000 and the new tax regime has been available from January 1st, 2000 [6]. The annual cost of the scheme is anticipated to be in the region of £40 million a year in tax foregone [7]. A company enters the tonnage tax scheme by electing for an initial period of ten years. For existing UK operators, the election had to be within one year of "Royal Assent" to the Finance Act: - that is by July 2001 [8]. Businesses newly liable to UK, tax have one year from commencing operation of ships in the UK. The regime applies to the accounting period in which election is made, commencing no earlier than 1st January 2000; but entry must be backdated, or postponed for up to two years. A tonnage tax election may be renewed for a further ten years at any time prior to its expiry [9]. Exit charges will apply where a company ceases to be a tonnage tax company ("for reasons relating wholly or mainly to tax"). This stipulation is aimed at situations where a company deliberately engineers an exit from tonnage tax, perhaps through a temporary cessation of all qualifying activities or a deliberate manipulation of corporate structures [10, 11]. More specifically there will be exit charges:

- On ceasing to be a qualifying company: for reasons relating wholly or mainly to tax; or
- Where more than 75% of the tonnage is time chartered in; or
- Where the qualifying company has entered into a transaction that is an abuse of the tonnage tax regime which gives a third party a tax advantage to itself in respect of its non tonnage tax activities or it reduces its tonnage tax profits artificially [12].

Effects of the New Policy

In tonnage terms, the UK registry increased by around 20% during 2000 and following the introduction of the new tax, grew to 33% of the owned fleet. The registry was expected to double by the end of 2001, particularly if the expected inward investment effect brought in new fleets. The UK Chamber of Shipping believes that there will be a substantial increase in the register as a natural side-effect of the new policy. This is mainly due to the fact that the largest UK shipping company, P&O, is committed to bring back 50 ships to the UK mainland register and to increase its annual intake of officer trainees. Twenty of its ships have already been re-flagged. Linked to the expected future increase in tonnage, are the numbers of new trainee seafarers, also expected to double within four years. This expansion of the skills has will have a dynamic effect in the medium term on Britain's maritime industries ashore, both in manufacturing and in maritime London [13]. In principle, electing into the tonnage tax regime should prove attractive to many UK operators for whom it will result in a lower tax burden. Entry into the scheme would lead to a phased reduction of existing deferred taxation liabilities, and the timing of acquisition of ships will no longer be tax critical. The position of each UK ship operator however, must be individually assessed having regard to its own particular circumstances.

In most cases, entry into the regime will produce certainty and reduce the tax compliance burden, provided that non qualifying activities [13] can be identified and suitably ring fenced, perhaps in a separate

company outside the regime [15]. More specifically, the advantages of the tonnage-based corporation tax for the UK shipping industry are:

- It offers shipowners the certainty of knowing exactly how their tax bills will be calculated, and at the same time, should reduce the deferred tax provision in their accounts.
- Companies have more freedom to choose when to buy ships and how to finance them. Their decisions are not driven by tax considerations. Also, in terms of protection by the UK's double tax treaties, a shipping company should be able to operate branches in foreign countries without a significant exposure to overseas tax while still operating in an effective low tax environment.
- A shipping company's tax position will be more easily understood by observers e.g. shareholders, analysts and potential business partners.
- The new tax regime offers compatibility and competitiveness with other countries' regimes, particularly relevant for companies in international partnerships [16].

The UK's tax regime is more favourable in terms of annual fees compared with its European counterparts. In addition, along with the other tonnage tax registries, the UK flag may eventually pose a serious threat to the domination of open registries. In this case it is important to note that the fundamental difference between a tonnage tax system and a free-flag registry is that, in the case of the UK, it is not being implemented for income generating reasons unlike many open registries, but to reverse a declining industry where the actual profit is rather more indirect and is partly made up of training and employment [17].

References and Notes

- [1] McConville, J. (1999) Editorial: Shipping Policy, Maritime Policy and Management, 26, 2, 103-104.
- [2] UK Department of the Environment, Transport and the Regions, <http://www.shipping.detr.gov.uk/cnc/chap02.htm>, 16/10/00.
- [3] As quoted in Lloyd's List (30/09/99), increasing the number of youngsters being trained from the present level of 500 a year to 1,200 (considering the government's forecasts), would probably take about three years to achieve. Sandra Spears, Link to training is welcomed but with few reservations, Lloyd's List, 30th September 1999, available at: <http://www.lplimited.com/ll/1130091999/p10s2.htm>.
- [4] The existence of the special ring-fencing rules for finance costs doesn't over-ride the requirement to apply the transfer-pricing rules (adjustments made where transactions or arrangements involving connected persons, or indeed tonnage tax and non- tonnage tax divisions of the same company, are not on arm's length terms) to financial transactions across the ring fence or with a connected party outside the UK. (Ring Fence, Part VII of the Statement of Practice - SP4/2000, paragraph 106).
- [5] British Shipping, Tonnage tax to give British Shipping industry a major boost, available at: <http://seaserve.seanet.co.uk/public/country/northeast/stories/01.htm>, 01/10/2000, and Alison Smith, Strict rules to stop tonnage tax abuse, Lloyd's List, 5th January 2000, page 2. Also see, Rules to stop tonnage tax abuse, Sunday Times, available at: <http://www.lacnet.org/suntimes/000521/bus3.html>, 25/02/01 and Tonnage tax, Statement of Practice, SP4/2000, and, Appendix 7, Tonnage tax, Statement of Practice, SP4/2000.
- [6] European Commission, State Aid No. N790/99 - United Kingdom, Subject: UK Tonnage Tax, Brussels, 02.08.2000, SG (2000) D/105768, available at: http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/transport/n790-99.pdf, 25/02/01. Also, EC approves UK tonnage tax, Fairplay, July 20, 2000, page 17.
- [7] European Commission, State Aid No. N790/99 - United Kingdom, Subject: UK Tonnage Tax, Brussels, 02.08.2000, SG (2000) D/105768, available at: http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/transport/n790-99.pdf, 25/02/01.
- [8] There will be a twelve-month "window" during which an election can be made. The 12-month period will start from whichever is later:
 - The enactment of the Finance Act 2000 (28 July 2000);
 - A company first qualifying after enactment;
 - A group, or one "substantially the same", first qualifying after enactment through a group member so qualifying.
- [9] There is power under the legislation to specify further periods during which elections may be made. Philip Parr, Moore Stephens Chartered Accountants, Friday 2 March, 2001.
- [10] Ten Year Prohibition Rule. The 10-year prohibition rule on re-entry to tonnage tax will not apply where the company leaving the system is not expelled for breach of the rules - i.e. if an election simply expires without renewal, a company may later re- enter the system by making a new election to join the system again. (The government explanatory notes actually indicate the opposite but the legislation itself appears quite clear on this point, having been changed since it was originally issued in December 1999). Source: UK Tonnage Tax - Briefing Update, 20 April 2000, Ten Year Prohibition Rule available at: <http://www.wfw.com/articles/tonn3.htm>, 01/10/2000.
- [11] Also found in Part XIV of Tonnage Tax, Statement of Practice - SP4/2000, Paragraph 137(2), Finance Act, Chapter 17, Schedule 22 - Tonnage Tax.
- [12] These charges apply in the case of a shipowner wishing to leave the tonnage tax regime. If the shipowner wishes to leave the tonnage tax regime because commercial shipping is perceived to be unprofitable after year six, then this produces a "good exit". Opposed to this is the "bad or tax driven exit" which is produced when the shipowner exits the tonnage tax scheme for tax avoidance reasons. Source: Communication with Philip Parr, Moore Stephens Chartered Accountants, 01/10/2000.
- [13] David Robinson, Consultant Solicitor, Watson, Farley and Williams Law Firm, UK Tonnage Tax, available at: <http://www.wfw.com/articles/welcome.htm>, 01/10/2000.
- [14] James Brewer, Tax verdict may revive Red Ensign, Lloyd's List, December 2nd 2000, page 3, available at: <http://www.lplimited.com/ll/1102122000/p3s1.htm>, 04/12/2000 and Mark Brownrigg, Director of Policy, Chamber of Shipping, Implications for the UK flag. Paper presented at Maritima Conference, Paris, 21st June 2000, available at: [http://www.britishshipping.org/news/hold2.htm#STRENGTHENING THE NATIONAL FLEET](http://www.britishshipping.org/news/hold2.htm#STRENGTHENING%20THE%20NATIONAL%20FLEET)
- [15] A company "qualified" for tonnage tax is a company which operates qualifying ships strategically and commercially managed in the UK. A "qualifying company" will be able to elect that for UK tax purposes, its taxable profits from carrying on qualifying shipping activities ("tonnage tax activities") be calculated according to the net tonnage of each such qualifying ship it operates, whether owned directly or leased. This is in contrast to the normal corporation tax regime, where taxable profits are based on actual profits substituting tax depreciation (capital allowances) for book depreciation, and which will continue to apply to profits excluded from the tonnage tax regime. Source: Chris Watkin, Tax Advisor, Sinclair Roche and Temperley Law Firm, Tonnage Tax Update, UK Tax Authorities publish draft legislation, Sinclair Roche and Temperley, Shipping Finance, January 2000, available at: <http://www.irstshipping.finance/uploads/69451tax.pdf>, 15/01/2001.
- [16] Chris Watkin, Tax Advisor, Sinclair Roche and Temperley Law Firm, Tonnage Tax Update, UK Tax Authorities publish draft legislation, Sinclair Roche and Temperley, Shipping Finance, January 2000, available at: <http://www.irstshipping.finance/uploads/69451tax.pdf>, 15/01/2001.
- [17] How tonnage tax could revitalise British Shipping, Lloyd's List, December 23rd 1999, page 3, available at: <http://www.lplimited.com/ll/1123121999/p3s6.htm>, 29/12/1999 and Mark Brownrigg, Director of Policy, Chamber of Shipping, The Tonnage Tax and its impact. Paper presented at Maritima Conference, Paris, 21st June 2000, available at: [http://www.britishshipping.org/news/hold2.htm#STRENGTHENING THE NATIONAL FLEET](http://www.britishshipping.org/news/hold2.htm#STRENGTHENING%20THE%20NATIONAL%20FLEET)
- [18] Jonathan Kellest and David Robinson (2001) UK Tonnage Tax: Red Ensign or red faces?, Maritime Review 2000, Shipping Review, page 22.

CALL FOR ACTION TO CURB PERSONAL INJURY CLAIMS

There is little prospect of a slowdown in the steady increase in personal injury claims involving seafarers without a profound change in current attitudes towards the problem, a P&I conference was told (October 12). Birgitta Hed, a Claims Executive with The Swedish Club, said that all Clubs face the challenge of rising personal injury claims: "This trend began in the 1990s and accelerated over recent years. In the case of The Swedish Club, personal injury and illness accounted for 35 per cent of all P&I claims during the 1995-2000 period - ranking second only to cargo claims, at 47 per cent. Personal injury claims also represented 18 per cent of total P&I claims costs over the period.

"This situation is unacceptable in terms of the human cost. It is also disappointing, given the new approach - adopted over the past decade - which places more emphasis on human factors contributing to safety. Against this background, we should be seeing an improving trend in personal accident and illness, rather than the opposite. Yet, over the past two years, personal injury claims have increased to the point where they now account for some 40 per cent of all P&I claims. Other Clubs are confronted with a similar situation. We need a concerted effort to come to terms with this steady increase and reverse it." Birgitta Hed discounted the possibility that the increase is a product of improved reporting. She told the International P&I Seminar 2001 in London: "I see no evidence of an improvement in reporting rates. While there are difficulties in providing incontrovertible statistical evidence based on a relatively short period of two years, it does appear that we are experiencing a real increase in personal accidents and illness amongst seafarers. The associated increase in personal injury and illness claims values reflects both the rising cost of medical treatment and a significant increase in the scope and extent of treatment over the past decade. Birgitta Hed told Seminar delegates: "There is evidence to support the view that cases involving mental disorder amongst seafarers are on the increase, particularly various forms of depression. These conditions may be aggravated by the confined nature of the shipboard workplace, which makes such problems more difficult to overcome.

UK CLUB'S INCREASE AIMS TO MAINTAIN FINANCIAL STRENGTH

The UK P&I Club Board has ordered a general increase in premium rating of 20 per cent plus the relevant increase in cost of the International Group's reinsurance programme for 2002. These increases, agreed at the Board meeting in Zurich recently, aim to maintain the Club's strong financial standing going forward. After application of the general increase, members' premium ratings will be reviewed in the light of loss records and other factors and further increases or reductions applied individually. In a letter to Club members, Chairman Aleco Kairis acknowledges that the increase is significant. In past years, healthy investment returns had enabled the Club to maintain its position as one of the most strongly funded while reducing the premium cost to members through successive cuts in planned supplementary calls. "However, the downturn in the financial markets, particularly equities, over the last 18 months means that the pure underwriting deficit is no longer being covered by investment income and the free reserves are being eroded." The Board did not expect the strong investment returns of the past to be repeated. A significant increase in premium was required to maintain the free reserves position. Mr. Kairis reminded members that the Club's financial strength was underpinned by its unique reinsurance contract with the AAA rated Swiss Re. This would support the Club if free reserves fell below the Board's target range. "However, it is the Board's policy to

maintain reserves above the trigger point for the Swiss Re contract and to rely on that contract for an unforeseen rather than a foreseeable fall in the free reserves. "The Board is determined to maintain the Club's financial strength - a strength which is particularly valuable at this time of uncertainty in the world's financial and insurance markets," added Mr. Kairis.

The Supplementary Premium estimates for 2000 and 2001 remain nil. The figure for 1999 remains at 30 per cent and the Board expects to close this year in April 2002.

NORTH OF ENGLAND P&I CLUB CELEBRATES SUCCESSFUL FIRST YEAR IN GREECE



(Left to right) Paul Jennings, Director, North Insurance Management Limited; Efstratios Andreas Glyptis, Director, Mayflower Shipmanagement Corporation; Capt Alexandros Marinos, Seastar Navigation Company Ltd and Director North of England P&I Association Limited; Mike Salthouse, Associate Director and Greek Office Manager, North Insurance Management Limited.



(Left to right) George Procopiou, President, Dyncam Tankers Management Limited and Vice Chairman of North of England P&I Association Limited; Rodney Eccleston, Joint Managing Director, North of England P&I Association Limited.

The North of England P&I Association celebrated the first anniversary of its Piraeus office with a cocktail reception for members and friends at the Athens Golf Club in Glyfada on 18 October 2001. The event was attended by representatives from most of the club's Greek members - which currently number over 80.

Speaking at the event, office manager Mike Salthouse said: "The support we have had from our members since we opened in Greece a year ago has been incredible and I am delighted to see so many of our friends here tonight. There is no doubt that the office will continue to develop and move from strength to strength." Deputy

office manager John Owen said: "We have always been able to offer our members in the Mediterranean a first-class service. However, the Greek office has enabled us to enhance that service and enjoy more face-to-face contact with members, particularly where complex issues are involved." Rodney Eccleston, the North of England's joint managing director, welcomed the guests to the reception and George Procopiou, the Association's current vice chairman, responded on their behalf, thanking the club for the support provided to the Greek membership in particular. The North of England is one of the longest established P&I clubs, being founded in 1860 in Newcastle-Upon-Tyne in England. Selective underwriting and dynamic management has enabled the club to grow steadily over the past 15 years such that the membership now stands at 35 million GT, a quarter of which is managed from Greece. The club is rated A- by Standard and Poor's on an interactive basis, confirming its status as one of the world's most financially strong marine mutual insurers

AKD PRINSEN VAN WIJMEN EXPANDS TRANSPORT LAW TEAM

AKD Prinsen Van Wijmen, one of the largest law firms in the Netherlands, is expanding its transport law team. Effective 15 October, 2001, three partners and three associates are joining AKD from the Rotterdam office of law firm NautaDutilh. The three partners joining AKD are: Also making the move are Emily Deroog van Roosmalen, who heads up the Netherlands arbitration platform, Transport and Maritime Arbitration Rotterdam-Amsterdam (TAMARA), Taco van der Valk, researcher, maritime and transport



Vincent de Brauw, Erik Klinkhamer and Frans de Vries Lentsch

law, and Haco van der Houven van Oordt. They will join AKD's existing transport and insurance division, which currently has two partners, Leo Boersen and Carel van Lynden. Commenting on the expansion, Servaas Munnichs, senior partner at AKD, says, "This is a significant development for AKD. With our strong maritime heritage, our location at the heart of the world's biggest port and such extensive experience in-house, AKD looks set to become the Netherlands' leading transport law firm." The expansion enables AKD's transport law division to offer a full range of legal services to the maritime and transport industry including P&I, ship arrest, admiralty, including salvage and collision, cargo claims, bunkering, terminal business, shipbuilding, ship finance, and road haulage. The new team will be located at AKD's office in the centre of Rotterdam. AKD Prinsen Van Wijmen is a full-service firm with over 225 lawyers. One of the largest law firms in the Netherlands, it has offices in Amsterdam, Rotterdam, Utrecht, Eindhoven, Breda, Dordrecht, Brussels and Milan. For more information on the firm and the services it offers visit www.akd.nl.



INTERSMOOTH ECOLOFLEX SPC WHAT IS INTERSMOOTH ECOLOFLEX SPC?

Over the years, International has maintained heavy investment in developing TBT free SPC antifouling technologies. Their target was to deliver TBT free products which offer the same benefits to the ship operator as those provided by TBT based antifoulings. The goal was achieved with the introduction of Intersmooth Ecoloflex SPC technology whose in-service performance has now been proven on more than 5000 vessels operating worldwide.

Designed for Deep Sea and Coastal vessels in either Newbuilding or Maintenance grades, Intersmooth Ecoloflex SPC is a true Self Polishing Copolymer antifouling

Product Benefits Intersmooth Ecoloflex SPC products offer high performance solutions to fouling control, utilising Copper Acrylate, a patented Rosin free self polishing copolymer SPC technology.

The benefits of Intersmooth Ecoloflex SPC products include:

- Highest levels of fouling control for both coastal and deep sea vessels without the use of TBT for operating efficiency with freedom from current or future TBT restrictions and associated waste disposal costs
- Copper acrylate, patented self polishing copolymer technology providing leached layer control with safe, simple recoating at the next drydocking and control of maintenance costs
- Controlled polishing rate and biocide release with tailored specification design with optimum dry film thickness
- Self smoothing in service for control of hull roughness and fuel efficiency
- Extended in service periods, depending on in service conditions and specification applied, for flexibility in drydocking scheduling
- >5,000 vessel track records with proven performance
- Extended exposure periods, ideal for newbuildings

To find out more about Intersmooth Ecoloflex SPC please visit International Paint's new site: www.intersmoothecoloflexspc.com That includes performance details, photographic evidence of proof of performance, track records, technical information and an environmental section.

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

DIARY OF EVENTS NOVEMBER 2001

5th November 2001,
The National Sea Training Centre,
England

Diploma in Port Management
Organised by Informa Distance
Learning
Tel.: + 441932 893886

9 November 2001, Zurich
13th Annual Conference of the
European

Air Law Association
Organised by the European Air
Law Association
Tel.: +45 3341 4141

13-14 November 2001, The

London Marriott Hotel, London
Ship Finance Conference 2001
Organised by the Lloyd's List
Events

Tel.: + 4420 75531490

13-15 November 2001, Hamburg
Intermodal 2001

Organised by Informa Maritime
and Transport
Tel.: +441932 893861

14-15 November 2001, Hamburg
Cold Chain 2001

Organised by Informa Maritime &
Transport
Tel.: + 4420 7480 0600

13-17 November 2001,
Amsterdam, The Netherlands
Europort 2001

Organised by Seatrade
Tel.: +441206 545 121 Fax.:
+441206 545 190

19-21 November 2001,
Plaza Hotel, Manila
The 4th LSM Asia Pacific Manning

& Training Conference
Organised by Lloyd's List Events
Tel.: +441932 893 861

26-28 November 2001, Island
Shangri-La Hotel, Hong Kong
The 2nd Bunker News Bunkering

in Asia Convention
Organised by IBC Asia
Tel: + 852 2854 3222

28 November 2001, J.W. Marriott
Hotel, Hong Kong

Maritime Asia Awards 2001
'A Salute to Innovation in Asian
Shipping'
Organised by IBC Asia
Tel.: +852 2854 1538

28-29 November 2001, Grand Hall
Olympia, London

Ship Repair & Conversion 2001
Organised by Lloyd's List Events
Tel.: +4420 73722001

TURBO TECNICA LTD

D. & Th.

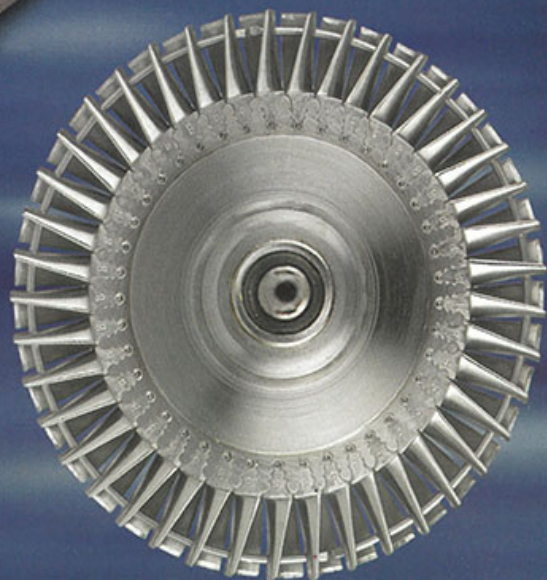
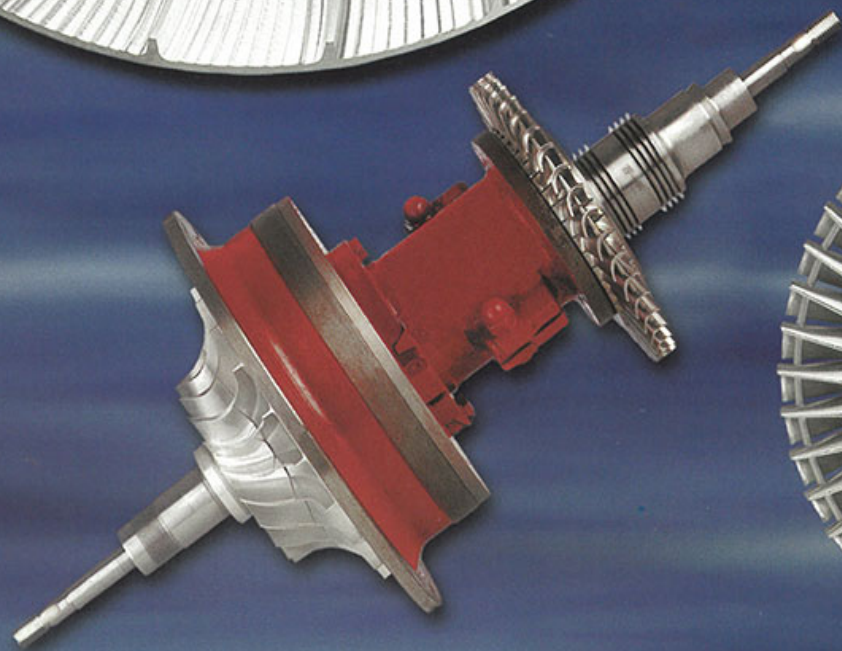


PISTOLIS



SERVICE
PRECISION
SPARE PARTS
TURBOCHARGERS

IN THE HEART OF THE SHIP



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

e-mail:turbopis@hol.gr



Έτοιμοι για το απροσδόκητο!

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



24 HOUR HELP LINE: + 30 1 4614010

TURBOMED

TOTAL TURBINE SERVICES

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