

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗ ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΠΡΟΑΓΩΓΗΣ ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΙΑΣ ΑΘ. Β. ΜΠΟΤΣΗ

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 44
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2001
ΤΙΜΗ: € 5,28
1.800 ΔΡΧ.

ΑΦΙΕΡΩΜΑ

Μεσίτες και Πράκτορες



J. E. COSMATOS & Co

SHIP AGENTS - BROKERS - FORWARDERS

experienced ' dedicated

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

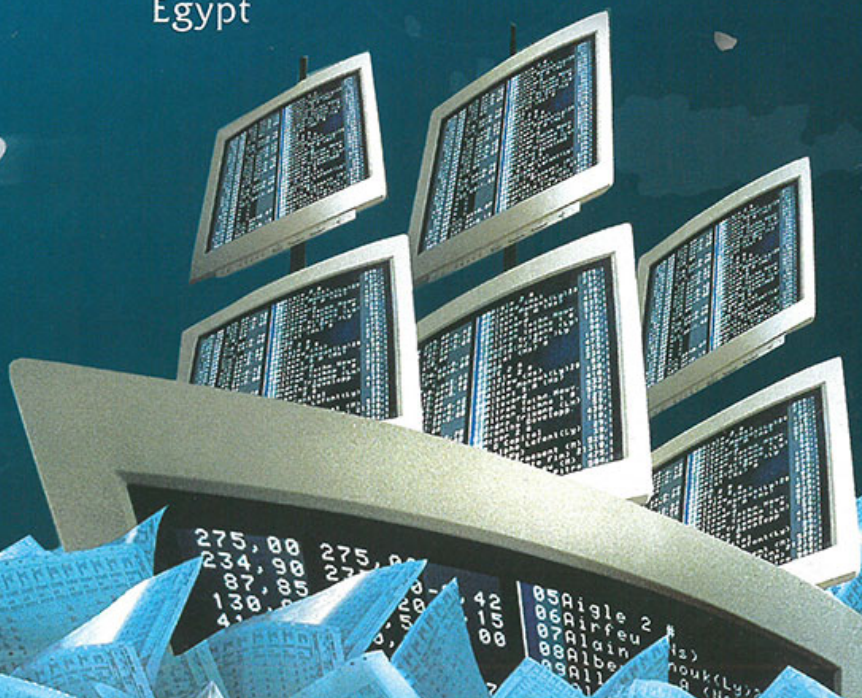
Official Agents of **P&O Nedlloyd**

Regular Service from Thessaloniki to
Cyprus
Lebanon
Syria
Egypt

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



since 1972





...στην ανάπτυξη του Ελληνικού Πολιτισμού.

Η TELESTET, μέσα από ένα σύνολο ξεχωριστών πολιτιστικών εκδηλώσεων προσφέρει στο ελληνικό κοινό τη μαγευτική πανδαισία των χρωμάτων και των ρυθμών του πολιτισμού μας. Με τη συμβολή της αυτή η TELESTET, υπηρετεί την πολιτιστική μας κληρονομιά και αναδύει τη διαχρονική ποιότητα και τον πλούτο του ελληνικού πολιτισμού σε κάθε του έκφραση.

www.telestet.gr



Η εξέλιξη στα χέρια σας



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Δεκέμβριος 2001



Στο εξώφυλλο,
τα πλοία της MSC κατά τη
διάρκεια φορτοεκφόρτωσης
στο ΣΕΜΠΟ του ΟΛΠ
Φωτ.: Γ. Γιαννακής

- 10. ΣΧΟΛΙΟΓΡΑΦΙΑ
- 12. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΝΕΑ
- 22. ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ ΝΕΑ

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

- 26. ΣΤΑΘΕΡΑ ΜΕΓΑΛΗ Η ΔΑΝΕΙΟΛΗΠΤΙΚΗ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ
ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
Άρθρο του Σπ. Αλεξανδράτου

ΣΥΝΕΠΤΕΥΞΗ

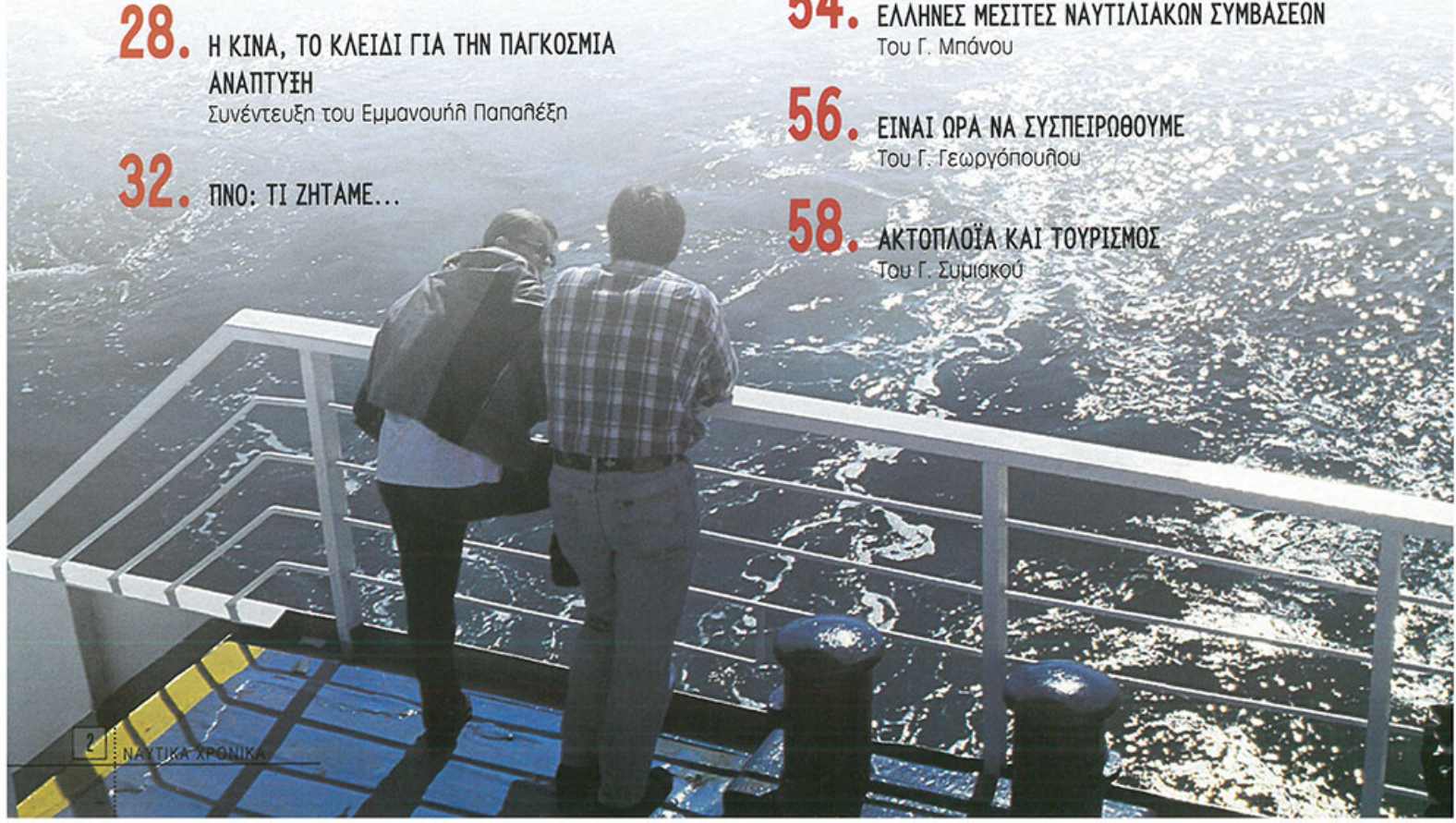
- 28. Η ΚΙΝΑ, ΤΟ ΚΛΕΙΔΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ
ΑΝΑΠΤΥΞΗ
Συνέντευξη του Εμμανουήλ Παπαλέξη
- 32. ΠΝΟ: ΤΙ ΖΗΤΑΜΕ...

- 34. ΟΚΤΩ ΜΕΤΡΑ-ΚΛΕΙΔΙΑ ΓΙΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑ
ΣΤΗ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ

- 38. ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ: Δυσοίωνες προοπτικές

ΦΑΚΕΛΟΣ: ΜΕΣΙΤΕΣ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

- 44. Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ
- 46. ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΗ
Του Ν. Πενθερουδάκη
- 50. Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΠΡΑΚΤΟΡΑ
ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ, ΣΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ ΚΑΙ ΣΤΗΝ
ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ
Του Ιω. Θεοφλογίτη
- 52. CONTAINER TERMINAL: Η «ΚΑΡΔΙΑ» ΤΟΥ ΟΛΠ
Του Π. Κατσίνια
- 54. ΕΛΛΗΝΕΣ ΜΕΣΙΤΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ
Του Γ. Μπάνου
- 56. ΕΙΝΑΙ ΩΡΑ ΝΑ ΣΥΣΠΕΙΡΘΟΥΜΕ
Του Γ. Γεωργίου
- 58. ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ
Του Γ. Συμιάκου



Technically speaking...
we take
your
ships
personally.

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

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



INTERORIENT NAVIGATION CO LTD
SHIPMANAGERS

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

Αριθμός φύλλου 44,
Δεκέμβριος 2001,
Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωττάκης,
Έτος Ιδρύσεως: 1931

62. ΛΙΜΑΝΙ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ:
ΤΟ ΣΠΟΥΔΑΙΟΤΕΡΟ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ
ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΤΟ ΒΑΛΚΑΝΙΣΜ
Του Ι. ΚΟΣΜΑΤΟΥ

64. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΟΡΘΟΛΟΓΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ
ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ
Του Π. Φλώκα

66. ΠΑΤΡΑ: ΑΝΥΠΑΡΚΤΑ ΤΑ ΕΡΓΑ ΣΤΟ ΝΕΟ ΛΙΜΑΝΙ
Του Ν. Ιγγλέση

68. ΠΟΛΛΑ ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΣΤΗΝ ΚΡΗΤΗ
Του Αντ. Γελασάκη

70. ΠΛΟΙΑ ΠΟΛΛΑΠΛΗΣ ΧΡΗΣΗΣ & ΓΕΝΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ
Του Γ. Ρασιώτη

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

72. ΚΡΙΣΙΜΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

74. ΣΧΟΛΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΔΟΚΙΜΩΝ:
ΕΚΠΑΙΔΕΥΟΝΤΑΣ ΤΟΥΣ ΑΝΤΡΕΣ
ΤΩΝ ΞΥΛΙΝΩΝ ΤΕΙΧΩΝ

78. ΠΑΡΑΝΑΥΤΙΣΙΑΚΑ

86. ΠΡΙΝ ΑΠΟ 72 ΧΡΟΝΙΑ
Του Ξενοφώντα Αντωνιάδη

88. ΝΗΟΛΟΓΙΑ

93. ENGLISH SUPPLEMENT

Ιδιοκτησία: Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.

Εκδότρια & Διευθύντρια: Ιωάννα Μπίσια

Σύμβουλος Έκδοσης: Νίκος Ε. Σίμος

Διευθύντρια Σύνταξης: Λίζα Μαρέλου

Σύμβουλος Ειδικών Θεμάτων:

Ηλίας Γ. Μπίσιας

Art Director: Νίκος Αμπλιανίτης

Συντακτική Ομάδα: Νάσος Πουλακίδης,

Γιώργος Φραγκούλης

Ειδικοί Συνεργάτες: Ξέν. Αντωνιάδης, Απ.

Δόμβρος, Γιώργος Μπάνος, Τάκης Μακρής,

Κ. Λυριντζή

Διεύθυνση Διαφήμισης: Χρήστος Καπάντασης

Υπεύθυνοι Διαφήμισης: Βενετία Μελεχέ,

Έλενα Πατριάρχη

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 Κατσαντώνη 3, Μεταμόρφωση

τηλ. 28.55.067

Πρακτορείο Διανομής Τύπου: ΑΡΓΟΣ 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 βεβαιωθεί ότι οι περιεχόμενες στο περιοδικό πληροφορίες είναι σωστές, το περιοδικό δεν είναι υπεύθυνο για οποιαδήποτε ανακρίβεια που τυχόν έχει παρεισφρήσει. Κανένα κείμενο ή φωτογραφία δεν μπορεί να αναπαράγεται, αντιγραφεί ή αναδημοσιευθεί χωρίς την προηγούμενη έγγραφη άδεια των ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ.

NAVIGATING THE MILLENNIUM



Total dwt : 2.02 million

**Tsakos Shipping & Trading SA**

Δύο μέτρα και δύο σταθμά

Το κράτος θα πρέπει να αποφασίσει αν θεωρεί την ακτοπλοία, εκτός από χρήσιμη για το συγκεκριμένο μεταφορικό της έργο, και παραγωγικό κλάδο, στο ευρύτερο πλαίσιο της



Οικονομίας, εις βάρος του οποίου δεν πρέπει να γίνονται διακρίσεις.

Γιατί, λ.χ., να πανηγυρίζουμε και να επαινούμε τη συνένωση της Εθνικής με την Alpha που δημιουργούν ένα γίγαντα στον τραπεζικό χώρο και, αντιθέτως, καταδικάσαμε τον Παντελή Σφηλιά στον δι' αυτοκτονίας θάνατο επειδή επιχείρησε κάτι ανάλογο στην ακτοπλοία; Ή πώς, λ.χ., η Ολυμπιακή ή οποιαδήποτε άλλη ιδιωτική αεροπορική εταιρεία έχει τη δυνατότητα να αποσύρει αεροσκάφη της από μία γραμμή που δεν θεωρείται προσοδοφόρα ή που σε συγκεκριμένη χρονική περίοδο δεν εμφανίζει σπουδαία κίνηση, ενώ από την άλλη, μία ακτοπλοϊκή εταιρεία

είναι υποχρεωμένη να μεταφέρει με τα πλοία της σε συγκεκριμένες γραμμές, το χειμώνα, επιβάτες λιγότερους από το πλήρωμα του πλοίου; Χωρίς να μπορεί καν, όχι να μειώσει τα δρομολόγια αλλά ούτε και να μειώσει το πλήρωμα, έστω και για καθορισμένο χρονικό διάστημα;

Και πέραν αυτών, ας δει το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και ο νέος υπουργός τι κάνουν οι λοιποί Ευρωπαίοι και κυρίως πώς προσαρμόζουν τη ναυτιλιακή πολιτική τους στις ανάγκες και στις απαιτήσεις που δημιουργεί η εκάστοτε χρονική συγκυρία, χωρίς να είναι προσκολλημένοι σε ανελαστικές πολιτικές που μόνο το συγκεκριμένο κλάδο και τις επιχειρήσεις επιβατηγών πλοίων πλήττουν! Σε τελευταία ανάλυση, η ακτοπλοϊκή επιχείρηση δεν ζητεί παρά την εφαρμογή μιας ευέλικτης πολιτικής, όπως ταιριάζει σε μια ιδιωτική επιχείρηση, τη στιγμή κατά την οποία κρατικές επιχειρήσεις τυγχάνουν προνομιακής μεταχείρισης για να επιζήσουν, μολοντί τελικώς επιβαρύνουν τον Έλληνα φορολογούμενο και δημιουργούν τις λεγόμενες «μαύρες τρύπες», με τα χρέη τους, στον δημόσιο κορβανά.

Nikos Lyma





TRANSMAR

G. KAVOUKAS - MARGARITA KAVOUKA
SHIPPING AGENCY

SERVICE ABOVE ALL

Since 1963, following the same standards of quality based on our experience, we serve a number of reputable National and International Shipowners, Operators, Traders and Charterers, handling all types of vessels for:

- Loading / Discharging
- Repairs / Drydock
- Transit
- Protecting Agents
- Lay- up

providing all possible services / needs:

- Crew attendance
- Spares (clearance and delivery)
- Stevedoring
- Ship's supply services
- Slops and garbage disposal



TRANSMAR

SERVICE ABOVE ALL

PIRAEUS: 3, 2nd Merarchias str., 185 35 Piraeus-Greece
Tel.: +3010 4224824 , Fax: +3010 4223756, Tlx.: 212681 TRAN GR,
Website: <http://www.transmar.gr>, e-mail: transmar@transmar.gr

LAVRION: 6, Kountouriotou str., 195 00 Lavrion-Greece,
Tel.: +30 2920 27388, Fax: +30 2920 27388

Δώστε του ...τρομπέτα!

Καλά, όσοι παρακολουθούσαν τις κινήσεις του Ανδρέα Συρίγου, στην είσοδο του YEN, την ημέρα που θα παραλάμβανε τα καθήκοντά του ο Γ. Ανωμερίτης, έμειναν εμβρόντητοι. Ο αρχηγός Α.Σ. είχε εστιάσει το ενδιαφέρον του στην μπάντα του Λιμενικού, έδινε εντολές, και μόνο την... τρομπέτα δεν πήρε για να υποδεχθεί τον νέο υπουργό. Επώνυμος που έβλεπε το άγχος του αρχηγού και είναι ιδιαίτερα ενημερωμένος περί των αθλητικών, σχολίασε πικρόχολα: «Καλά, όταν αποστρατευθεί ο αρχηγός, τον βλέπω επικεφαλής στη "Θύρα 7"!..

Επίσκεψν...

Σε άθλια κατάσταση βρίσκεται το κτίριο GENE και ιδιαίτερα τα ανακριτικά γραφεία. Μία επίσκεψη σε αυτούς τους χώρους, είτε του υπουργού Γ. Ανωμερίτη είτε του αρχηγού του Λιμενικού Σώματος, θα τους... πείσει για την αθλιότητα της περίπτωσης. Είναι απαράδεκτο στο κέντρο του Πειραιά να στεγάζονται, το 2001, υπηρεσίες του YEN υπό τέτοιες συνθήκες.

Σιγά το «αποκλειστικό»!

Διαπράττουν γκάφες πολλές φορές τα τηλεοπτικά δευτέρωτα ειδήσεων. Προ ημερών, μεγάλο κανάλι παρουσίασε τη δραστηριότητα της μονάδας ενσέρων μέσω του Λιμενικού Σώματος υπό τον Π. Σκάλλκο. Δύο ημέρες μετά την παρουσίαση, σε άλλον τηλεοπτικό σταθμό «έπαιξε» το ίδιο θέμα και μάλιστα με την ένδειξη «αποκλειστικό»! Αγαπητοί συνάδελφοι, μην ψάχνετε την αποκλειστικότητα. Το θέμα σας το είχαν παρουσιάσει προ τριμήνου τα «Ναυτικά Χρονικά»! Έτσι, για να ήème και εμείς τα πράγματα με τ' όνομά τους.

Γιατί, κυρία De Palacio;

Η Ισπανίδα επίτροπος Μεταφορών δήλωσε, μετά τις πρόσφατες εξελίξεις στην Αμερική, ότι στον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο θα μείνουν μόνο τρεις με τέσσερις αερομεταφορείς, άντε... και μερικοί «μικρότερου βεληνεκούς». Λέτε στην επόμενη κρίση που θα αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές, η κ. επίτροπος να εκληθεί με δηλώσεις του τύπου: «Τι τις θέλουμε τόσες ακτοπλοϊκές εταιρείες στην Ευρώπη;»

Πού είναι οι «Μπουμπουλίνες»;

Σε πρόσφατη ημερίδα της WISTA (Women in Shipping Trade Association) παρατήρησα με έκπληξη ότι καμία ισχυρή Ελληνίδα πλοιοκτήτρια δεν είναι μέλος του διοικητικού συμβουλίου. Και όχι μόνον. Ακόμα και στα μέλη της ένωσης αυτής η υποστήριξη από τις επιφανείς σύγχρονες «Μπουμπουλίνες» είναι ισχνή, ενώ αρκετές σημαντικές κυρίες με ισχυρή ναυτιλιακή παράδοση έχουν σταδιακά αποχωρήσει. Αναρωτιόμαστε τελικά τι συμβαίνει... Μήπως θα έπρεπε να προβληματοποιηθεί και το διοικητικό συμβούλιο της ένωσης, εν όψει των επικείμενων αρχαιρεσιών;

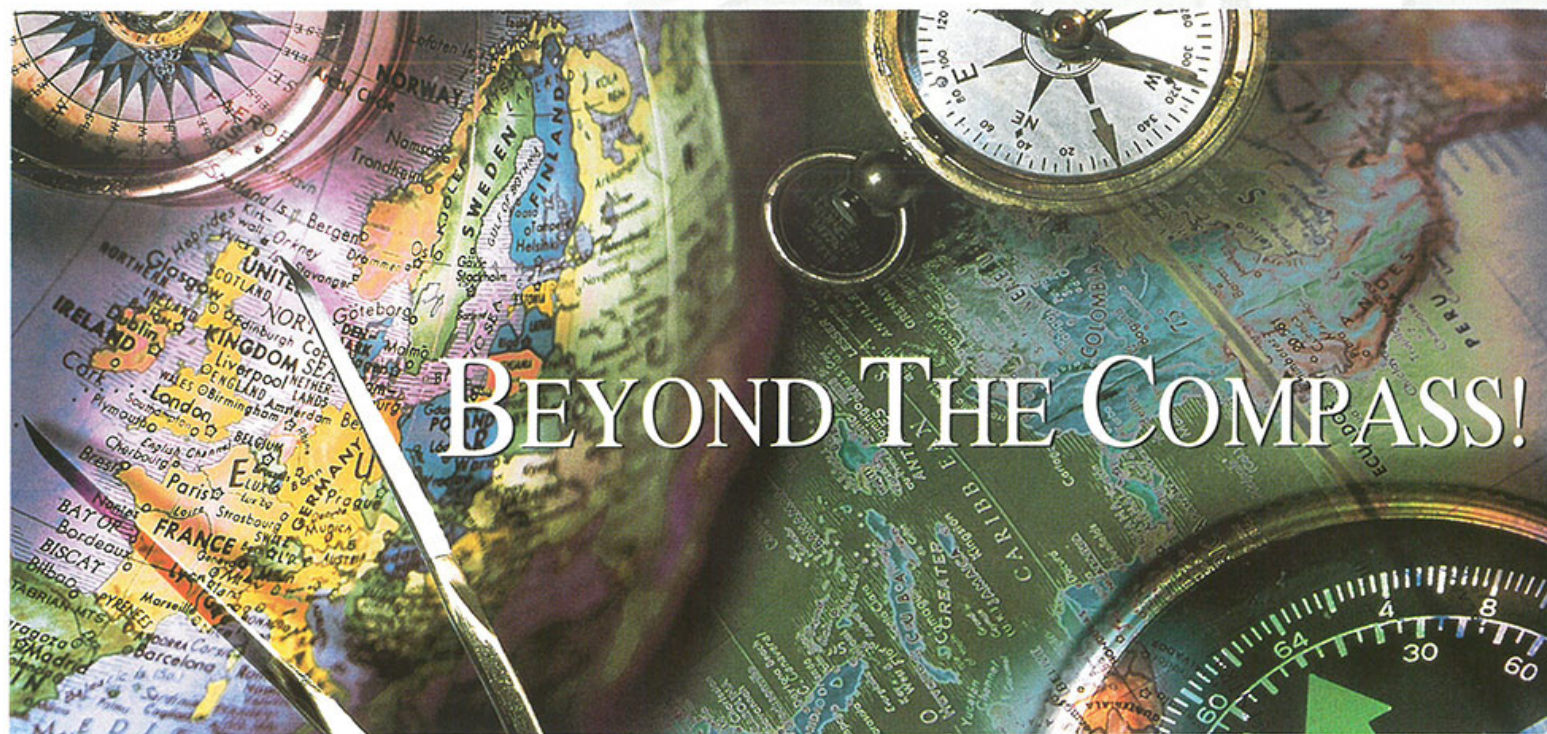
Ευτυχώς

Μάλλον τη γλίτωσαν την γκάφα κάποιοι αξιωματούχοι με τη μη τελετή για τη θαλαμνό «Therapin» του ψυχιάτρου Λυμπέρη. Σκεφθείτε, ύστερα από ένα-δύο χρόνια, ο Λυμπέρης να κερδίσει την υπόθεση στα δικαστήρια για να του επιστραφεί το σκάφος. Θα ήθελα να ήξερα ποιοι θα έδιναν το παρών στην... τελετή παράδοσης της «Therapin» στον ψυχίατρο! Υπενθύμιση: Η θαλαμνός κατασχέθηκε από το Α.Σ. μετά τη «βόλτα» των Ρουβά, Χαριτοδιπλωμένου και Λαζόπουλου.

Το έργο

Κάποιο πουλάκι μου είπε ότι το έργο του κ. Ανωμερίτη στο υπουργείο Γεωργίας δεν ήταν ιδιαίτερα σημαντικό. Δεν ξέρω ποιο ήταν το έργο του, όμως, έχω να σημειώσω ότι μόλις αποχώρησε από το Γεωργίας και ανέλαβε το Ναυτιλίας, βγήκαν τα τρακτέρ στους εθνικούς δρόμους! Τι να σκεφτώ; Μήπως να γυρίσει πάλι στο Γεωργίας για να σταματήσουν οι κινητοποιήσεις;

Ο Γιάννης Παναγιώτης



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

Lavinia fix their course up to your needs!



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

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

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

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

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

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

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



Το μείζον πρόβλημα

Όπως ήταν φυσικό, το πρώτο πρόβλημα που έθεσε η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, και μάλιστα με έμφαση, στον νέο υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας ήταν αυτό της ναυτικής εκπαίδευσης, σε συνδυασμό βεβαίως με την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

Και μόνο το γεγονός ότι εφέτος στις Ναυτικές Ακαδημίες προσήλθαν μόνο 500 ενδιαφερόμενοι ενώ οι θέσεις που είχε προκηρύξει το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ανέρχονταν σε 1.105, προσδιορίζει το μέγεθος του προβλήματος. Σημειωτέον ότι ο αριθμός αυτός είναι ακόμη μικρότερος σε σύγκριση με τον αριθμό των εισαχθέντων στο ακαδημαϊκό έτος 1999-2000, οι οποίοι ανέρχονταν σε 770.

Η ηγεσία της ΕΕΕ, αλλιά και το Committee, με κάθε ευκαιρία θέτουν το ζήτημα, το οποίο είναι τεράστιο και απαιτεί, όχι μόνο μέτρα από πλευράς κράτους, όπως λ.χ. είναι η δραστηκή μείωση της στρατιωτικής θητείας για τους σπουδαστές των Ακαδημιών ή οι φορολογικές ελαφρύνσεις για τους εν ενεργεία ναυτικούς. Αλλιά και διαφημιστικές εξορμήσεις από πλευράς του ιδίου του κράτους, όπως είχε γίνει στο παρελθόν, έτσι ώστε να μεταβληθεί η κακή ψυχολογία που υπάρχει σήμερα όσον αφορά στο ναυτικό επάγγελμα και να γίνει και πάλι «in» -για να χρησιμοποιήσουμε μία έκφραση του συρμού- με την προβολή των πλεονεκτημάτων του και κυρίως ότι, παραδοσιακά, στο παρελθόν τουλάχιστον, η ναυτική σταδιοδρομία οδηγούσε στην πλοιοκτησία, που, ακόμη και σήμερα, αποτελεί

μία ιδιαιτέρως ελκυστική επιχειρηματική δραστηριότητα.

Από την άλλη πλευρά ισχύει η πάγια άποψη του εφοπλισμού, ότι το πρόβλημα της εκπαίδευσης από της απόψεως ποιότητας όπως επίσης και το πρόβλημα της αύξησης αυτών που θα ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα, προσκρούουν στην έλλειψη ανταγωνιστικότητας που έχει οδηγήσει στην συρρίκνωση του ελληνικού νηολογίου.

Δεν στερούνται σημασίας, επί του συγκεκριμένου θέματος, και οι προτάσεις της Πανελληνίου Ναυτικής Ομοσπονδίας, με άξονα να ανταποκρίνεται η εκπαίδευση στις ανάγκες μιας σύγχρονης ναυτιλίας.

Στο πλαίσιο της συλλογιστικής αυτής η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία έχει ζητήσει τη δημιουργία σχολών για κάθε κλάδο του ναυτικού επαγγέλματος, έτσι ώστε να παρέχεται η δυνατότητα συνεχούς αναβάθμισης της συγκεκριμένης εκπαίδευσης και εκσυγχρονισμού του μορφωτικού επιπέδου, επί τη βάση των μεταλλωμένων κάθε φορά αναγκών του πλοίου. Ζητείται ακόμη η αναβάθμιση του Κέντρου Επιμορφώσεως Στελεχών του Εμπορικού Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ) και με ιδιαίτερη έμφαση στην πρακτική εκπαίδευση των σπουδαστών.

Ανταγωνιστικότητα

Αναφερόμενοι πιο πάνω και συγκεκριμένα στο θέμα της εκπαίδευσης και της προσέλκυσης περισσότερων νέων στο ναυτικό επάγγελμα, υπογραμμίσουμε την επισήμανση του εφοπλισμού για τη σημασία που έχει στην όλη προσπάθεια η ανταγωνιστικότητα και η αύξηση των εισροών στο ελληνικό νηολόγιο.

Το θέμα της ανταγωνιστικότητας είναι κάτι που πρέπει να το έχει στις άμεσες προτεραιότητές του ο νέος υπουργός Ναυτιλίας. Σε τελευταία ανάλυση κανείς δεν κάνει χάρη στην ελληνική ναυτιλία και, επί πλέον, δεν ζητείται από το κράτος να κάνει τίποτε περισσότερο και τίποτε λιγότερο από αυτό το οποίο κάνουν οι ανταγωνιστικές ναυτιλίες, οι οποίες μάλιστα είχαν ακριβότερο διαχειριστικό κόστος από την ελληνική και αναγκάστηκαν να προσαρμοσθούν στις νέες απαιτήσεις. Είναι χαρακτηριστικό το παράδειγμα του Ηνωμένου Βασιλείου, στο νηολόγιο του οποίου κατά το πρώτο επτάμηνο του τρέχοντος έτους είχαν ενταχθεί 586 πλοία, προκειμένου να επωφεληθούν των φορολογικών μέτρων που έχουν θεσπισθεί!

Και δεν αναφερόμαστε μόνο σε πλοία τα

οποία ανήκουν σε βρετανικές εταιρείες. Διότι από το νέο φορολογικό καθεστώς έχουν σπεύσει να επωφεληθούν και πλοιοκτήτριες εταιρείες εκτός Βρετανίας. Τα στοιχεία μάλιστα είναι ιδιαίτερα εντυπωσιακά. Τα πλοία που εγγράφηκαν στο βρετανικό νηολόγιο την τελευταία τριετία αυξήθηκαν κατά 65%, ενώ τον τελευταίο χρόνο η αύξηση αυτή ανέρχεται στο 37%!

Ήδη και οι Ιταλοί εφοπλιστές πιέζουν την κυβέρνησή τους να ακολουθήσει το ίδιο φορολογικό καθεστώς, δηλαδή τη φορολογία επί του τανάζ. Πιστεύουν συγκεκριμένα ότι το φορολογικό κόστος, σε σχέση με άλλες ναυτιλίες, συνιστά «ποινή» για την ιταλική σημαία και ότι μια αλλαγή του καθεστώτος θα οδηγήσει πολλή πλοία να επιστρέψουν και πάλι υπό την ιταλική σημαία.

Πάλι μπλεγμένοι;

Ενώπιον του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου κινδυνεύει και πάλι να βρεθεί η Ελλάδα για θέματα ασφαλείας της ναυσιπλοΐας, καθώς είναι μεταξύ των χωρών στις οποίες η Ευρωπαϊκή Επιτροπή απέστειλε υπόμνημα με το οποίο ζητεί να ενσωματωθούν στην ελληνική νομοθεσία οι κοινοτικές οδηγίες για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.

Οι οδηγίες, δε, αυτές αφορούν στους υποχρεωτικούς ελέγχους στα λιμάνια και στην υποχρεωτική δημοσίευση, τουλάχιστον μία φορά το μήνα, καταλόγων με πληροφορίες για τα πλοία στα οποία απαγορεύθηκε για λόγους ασφαλείας ο απόπλους, καθώς επίσης και καταλόγων με τα πλοία που επιθεωρούνται. Μεταξύ των χωρών που έχουν ειδοποιηθεί, πριν από το επόμενο στάδιο που είναι η παραπομπή στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, συγκαταλέγεται και η Μεγάλη Βρετανία. Πρόβλημα έχει ανακύψει και σε σχέση

με μια άλλη κοινοτική οδηγία, που αναφέρεται στις υποχρεωτικές επιθεωρήσεις για την ασφαλή εκτέλεση τακτικώνδρομολογίων από οχηματαγωγά τύπου RO-RO αλλιά και από ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη. Βάσει της εν λόγω οδηγίας, οι αρμόδιες υπηρεσίες των κρατών-μελών είναι υποχρεωμένες να πραγματοποιούν επιθεωρήσεις πριν αρχίσουν να εκτελούνδρομολόγια τα πλοία και να τις επαναλαμβάνουν τακτικά. Και για την οδηγία αυτή η απειλή είναι το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο.

Και στην Γκρίζα Λίστα

Δημοσιοποιήθηκε η ετήσια έκθεση, για το 2000, των ελέγχων που έγιναν σε πλοία επί τη βάση του Memorandum of Understanding των Παρισίων.

Ο αριθμός των πλοίων που κατεκρατήθηκαν ήταν ελαφρώς αυξημένος, από 1.684 σε 1.764. Από τα 64.883 πλοία που επισκέφθηκαν λιμένες οι οποίοι ανήκουν σε χώρες που έχουν υπογράψει το σχετικό Μνημόνιο, ελέγχθηκαν τα 18.559, δηλαδή περίπου το 29%. Οι περισσότερες ελλείψεις, δε, που οδήγησαν σε κράτηση πλοίων αναφέρονταν σε ναυαγασσικά μέσα και σε πυροσβεστικό εξοπλισμό. Οι χώρες των οποίων τα πλοία ελέγχονται

κατατάσσονται, ως γνωστόν, σε τρεις κατηγορίες: στη Μαύρη Λίστα, στην Γκρίζα και στη Λευκή. Δυστυχώς, η Ελλάδα για πολύ μικρή διαφορά παρέμεινε στην Γκρίζα Λίστα. Εκ των 1.440 πλοίων υπό ελληνική σημαία που ελέγχθηκαν, 89 εκρατήθηκαν. Για να μείνει δε μια χώρα στη Λευκή Λίστα, τα υπό τη σημαία της πλοία που έχουν κρατηθεί δεν πρέπει να υπερβαίνουν τα 84! Και για το λόγο αυτόν παρέμεινε στην ίδια κατηγορία.

Ας λάβει υπ' όψιν...

Ας τα έχει αυτά κατά νούν ο νέος υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, έτσι ώστε να μην υποπέσει στα λάθη των προκατόχων του. Σε τελευταία ανάλυση, δεν έχει παρά να θυμηθεί όσα έλεγε πριν από 24(!) χρόνια ο πρώην αρχηγός του και ιδρυτής του κόμματος στο οποίο ανήκει, πολιτικό παιδί του οποίου είναι και ο κ. Ανωμερίτης.

Κάνουμε, δε, τη σύσταση αυτή στο νέο υπουργό, διότι το σημερινό εκσυγχρονιστικό ΠΑΣΟΚ έχει προφανώς λιγότερο προοδευτικές αντιλήψεις περί ναυτιλίας σε σχέση με το σοσιαλιστικό ΠΑΣΟΚ του Ανδρέα Παπανδρέου, προς το οποίο άληωστε αισθάνεται πολιτικά πλησιέστερα ο κ. υπουργός. Πριν από 24 χρόνια, λοιπόν, έκανε ο Ανδρέας Παπανδρέου τις εξής καίριες επισημάνσεις για τον πρώτο συναλλαγματοφόρο κλάδο της χώρας. Επισημάνσεις που η παρούσα κυβέρνηση της ελεύθερης οικονομίας δεν έχει δείξει, μέχρι στιγμής, να ενστερνίζεται, στην πράξη. Έλεγε επί λέξει ο ιδρυτής του ΠΑΣΟΚ για τη ναυτιλιακή πολιτική του κόμματός του, όταν ήταν ακόμη στην αντιπολίτευση: «...θα καταβληθεί συστηματική προσπάθεια για τη διεύρυνση του κύκλου και της έκτασης των υπηρεσιών που η ελληνική οικονομία μπορεί να προσφέρει στο ελληνικό πλοίο, υπό συναγωνιστικούς όρους και για τη στενότερη σύνδεση της διοίκησης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων με την ελληνική οικονομία και τη χώρα...

... Το ΠΑΣΟΚ θα πάρει όλα τα απαραίτητα μέ-

τρα για την παραπέρα ανάπτυξη του Πειραιά ως εθνικού ή διεθνούς ναυτιλιακού κέντρου, πράγμα που θα δημιουργήσει τις αντικειμενικές προϋποθέσεις για μία μονιμότερη και αποδοτικότερη σύνδεση της ελληνικής ναυτιλίας με τον τόπο μας. Εξάλλου, όσο η ναυτιλία μεγαλώνει, τόσο περισσότερο τα συμφέροντά της στο διεθνή χώρο πρέπει να διασφαλίζονται και να εξουδετερώνονται οι αντιδράσεις που αναπόφευκτα θα εκδηλώνονται από τους ανταγωνιστές της και που θα τείνουν να περιορίσουν τους τομείς ή τις συνθήκες δράσης της. Είναι υποχρέωση του κράτους να το κάνει αυτό με τρόπο συστηματικό, μελετημένο και αποτελεσματικό, χρησιμοποιώντας τα κατάλληλα μέσα και μεθόδους...»

Αυτό έλεγε μεταξύ άλλων ο Ανδρέας Παπανδρέου τότε και, παρά κάποιους όχι και τόσο επιτυχείς πειραματισμούς που έγιναν στη ναυτιλιακή πολιτική, εν τούτοις συνοδικώς η ελληνική ναυτιλία είχε επαρκή συμπαράσταση από την Πολιτεία, επί κυβερνήσεων ΠΑΣΟΚ, κάτι που δεν μπορεί να υποστηρίξει κανείς μετά βεβαιότητα σήμερα.



Οι κ. D. Bouttier, Chief Executive of Hellenic & Black Sea Region, ο θ. Κόντες της Festival Shipping, ο θ. Μπαλτατζής της Technomar και ο T. Yaghmai, Equipment Technology Dept. (BV Head Office)

Ανταλλαγή γνώσεων

Συνεδρίασε προσφάτως η Ελληνική Ναυτιλιακή Τεχνική Επιτροπή (Hellenic Marine Technical Committee) του Γαλλικού Νηογνώμονα Bureau Veritas. Η επιτροπή αυτή αποτελείται από ηγετικά στελέχη του Bureau Veritas και εξέχοντες τεχνικούς διευθυντές σημαντικών ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών. Κύριος σκοπός της είναι να προάγει τη συνεργασία, την επικοινωνία και την ανταλλαγή γνώσεων και εμπειρίας ανάμεσα στα στελέχη του B.V. και τα στελέχη της ελληνικής ναυτιλίας.

Πρόεδρος της Τεχνικής Επιτροπής είναι ο κ. Θ. Κόντες της Festival Shipping, αντιπρόεδρος ο κ. Θ. Μπαλτατζής της Technomar και γραμματέας ο κ. D. Bouttier, Chief Executive of Hellenic & Black Sea Region του Bureau Veritas.

Κατά τη συνεδρίαση αυτή συζητήθηκαν οι νέες τάσεις στον τομέα της κατασκευής των τάνκερ στο μέλλον με σκοπό την αποφυγή της ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος. Το θέμα αυτό ανέλυσε ο κ. B. Dabouis, Sales & Marketing Product Manager Tankers & Liquefied Gas Carriers του Bureau Veritas, Head Office.

Το δεύτερο θέμα της συνεδρίασης επικεντρώθηκε στην ανάπτυξη on line συστημάτων ως

απαραίτητο εργαλείο συνεργασίας μεταξύ πλοιοκτητών, ναυπηγείων και προμηθευτών εξαρτημάτων κατά τη διάρκεια κατασκευής νέων πλοίων και πλοίων εν ενεργεία. Το θέμα αυτό ανέπτυξε ο κ. T. Yaghmai, Equipment Technology Dept. του Bureau Veritas Head Office.

Παγκόσμια αναδιοργάνωση

Στη συγχώνευση όλων των χωρών της Νοτίου Ευρώπης σε μία μεγαλύτερη περιφέρεια με διοικητικό κέντρο τον Πειραιά, προχώρησε ο Νορβηγικός Νηογνώμονας (DNV), στο πλαίσιο της παγκόσμιας αναδιοργάνωσης που πραγματοποίησε πρόσφατα. Κίνηση η οποία αποδίδεται από τους Νορβηγούς στο σημαντικό ρόλο που διαδραματίζει η ελληνική ναυτιλία, τόσο στην Ευρώπη όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο.

Η εν λόγω περιφέρεια καλύπτει γεωγραφικά την περιοχή που εκτείνεται από την Πορτογαλία

και την Ισπανία μέχρι την Τουρκία και από τη Β. Αφρική έως τις χώρες της Μαύρης Θάλασσας.

Συνολικά 25 χώρες της νέας περιφέρειας διοικούνται πλέον από τον Πειραιά, με περιφερειακό διευθυντή τον κ. Γιάννη Κουρματζή, αντιπρόεδρο του DNV, και νέο διευθυντή για όλες τις δραστηριότητες του νηογνώμονα στην Ελλάδα, τον κ. Νίκο Μπουσούνη.

Μερίδιο αγοράς

Σύμφωνα με τα στοιχεία που ανακοίνωσε η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών την 1η Απριλίου 2001, το μερίδιο της αγοράς σε χωρητικότητα gross των πλοίων που είναι ταξινομημένα στον DNV και διαχειρίζονται ελληνικές εταιρείες, καλύπτουν το 16,23% του συνολικού στόλου, αριθμός ο οποίος παρουσιάζει σημαντική αύξηση, από το 1998, όταν το μερίδιο αγοράς του Νορβηγικού Νηογνώμονα κυμαινόταν στο 11,9%.

«Η ποιότητα είναι ο καθοριστικός παράγοντας για τους συνεργάτες-πελάτες του DNV», αναφέρει χαρακτηριστικά σε ανακοίνωσή του ο νηογνώμονας. Συνοπτικά:

- Για πρώτη φορά ο Νορβηγικός Νηογνώμονας Πλοίων (DNV) κάνει την εμφάνισή του στην Ελλάδα το 1921, μέσω εκπροσώπων.

- Το 1971 ο DNV αποφασίζει προχωρήσει στην ίδρυση αυτόνομου γραφείου, στο οποίο απασχολούνται σήμερα 50 άτομα, μεταξύ των οποίων τχνικοί, επιθεωρητές και διοικητικό προσωπικό.

- Στόχος του Νορβηγικού Νηογνώμονα είναι η ενίσχυση των δεσμών του με την ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα.

- Σύμφωνα με τα στοιχεία της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, το 2001 ήταν ταξινομημένο στον DNV το 16,23% του συνόλου των πλοίων που ελέγχονται από ελληνικό καθεστώς.

- Τα πλοία που παρακολουθεί ο Νορβηγικός Νηογνώμονας έχουν το χαμηλότερο ποσοστό σε κρατήσεις του Port State Control των Memorandum του Παρισιού, του Τόκιο και της Αμερικανικής Ακτοφυλακής το 2000, για δεύτερη συνεχόμενη χρονιά.

- Ως αναγνώριση της σημασίας που ο DNV αποδίδει στην ελληνική ναυτιλία, σε πρόσφατη αναδιοργάνωσή του σε παγκόσμιο επίπεδο, συγχώνευσε όλες τις χώρες της Νότιας Ευρώπης σε μία μεγαλύτερη περιφέρεια και εστίασε το διοικητικό κέντρο της στον Πειραιά.

- Συνολικά 25 χώρες της νέας περιφέρειας διοικούνται πλέον από τον Πειραιά.





Σημαντικές επισημάνσεις του ΠΣ(Ε)ΝΠ

Για το θέμα του αποκλεισμού εκπροσώπων των ενώσεων των χρηστών από τη σύνθεση του διοικητικού συμβουλίου του ΟΛΠ, αλλά και για την υποβάθμιση του ρόλου τους, επισημαίνει ο πρόεδρος του Πανελληνίου Συνδέσμου (Ένωση) Ναυτικών Πρακτόρων κ. Ιω. Θεολογίτης, με αφορμή την εφαρμογή του νέου μηχανογραφικού συστήματος στον ΟΛΠ. Στην ανακοίνωσή του ο κ. Θεολογίτης αναφέρεται στην επιχειρούμενη εφαρμογή του P-MIS με πλήρη αξιοποίηση του εργατικού δυναμικού του ΟΛΠ ως τον καλύτερο τρόπο για να αποδειχθούν οι δυνατότητες του Οργανισμού, αλλά και για να δομηθούν εξ αρχής οι διαδικασίες εκείνες τις οποίες επιβάλλει η διεθνώς ακολουθούμενη σε ανάλογες περιπτώσεις πρακτική.

Δεν θριαμβολογούμε, τονίζεται στην ανακοίνωση, διότι δικαιώνεται απόλυτα ο τρόπος με τον οποίον εξ αρχής προσεγγίσαμε το θέμα' ελπίζουμε, όμως, ότι η Διοίκηση του ΟΛΠ θα αντιληφθεί κάποια στιγμή πόσο χρήσιμες είναι οι παρεμβάσεις του ΠΣ(Ε)ΝΠ στα σημαντικά θέματα που έχει να αντιμετωπίσει στην πορεία του ο Οργανισμός. Διερωττάται ο πρόεδρος του ΠΣ(Ε)ΝΠ πώς δεν έχει συνειδητοποιηθεί ακόμη η χρησιμότητα

της εμπειρίας και των γνώσεων των χρηστών και η αποφασιστική παρέμβαση των ναυτιλιακών ενώσεων από τον ΟΛΠ παρ' ότι από την πρώτη στιγμή της μετατροπής των Οργανισμών Λιμένων σε ανώνυμες εταιρείες ο ΠΣ(Ε)ΝΠ επισήμανε τα προβλήματα που δημιουργεί ο αποκλεισμός των χρηστών και ζήτησε επίμονα να εξευρεθεί τρόπος προκειμένου οι ενώσεις να έχουν θεσμικό ρόλο, τουλάχιστον κατά τη λήψη αποφάσεων οι οποίες έχουν επιπτώσεις στα μέλη του. Μεταξύ άλλων ο κ. Θεολογίτης ζητεί:

Πριν από την 25/11/2001 να υπάρξει συνάντηση ΟΛΠ και ενώσεων χρηστών, για να συζητηθούν όλα τα θέματα που αφορούν το νέο τρόπο συνεργασίας ΟΛΠ και ναυτικών πρακτορείων. Η Διοίκηση του ΟΛΠ να ανταποκριθεί θετικά στο αίτημά μας και να υπάρξει τουλάχιστον μία συνάντηση μέχρι την 25/11/2001, έτσι ώστε να μας δοθεί η ευκαιρία να εκφράσουμε και εμείς τις απόψεις μας για το σοβαρό αυτό θέμα. Ο ΠΣ(Ε)ΝΠ έχει ζητήσει να κατοχυρωθεί ο θεσμικός του ρόλος τουλάχιστον σε ένα συμβούλιο χρηστών, το οποίο θα έχει τυπική και ουσιαστική δυνατότητα παρέμβασης σε θέματα που αφορούν άμεσα τους χρήστες.

Έχει ακόμη ζητήσει ο ΠΣ(Ε)ΝΠ τη

συμμετοχή εκπροσώπου του, άνευ ψήφου, στο διοικητικό συμβούλιο του ΟΛΠ όταν τουλάχιστον συζητούνται θέματα που έχουν σχέση με τις σχέσεις των μελών του Συνδέσμου με τον ΟΛΠ ή με αποφάσεις του Οργανισμού που αφορούν σε θέματα μεγάλης γενικής σημασίας για το μέλλον του ΟΛΠ.

STCW' 95 αλλαγή διπλωμάτων

Διάλεξη με θέμα «STCW' 95 αλλαγή διπλωμάτων-καθεστώς μετά την 1η Φεβρουαρίου 2002» διοργάνωσε η Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού. Τη διάλεξη, που παρακολούθησαν πολυάριθμοι πλοίαρχοι και στελέχη ναυτιλιακών επιχειρήσεων κυρίως από το τμήμα πληρωμάτων, χαιρέτισε ο αρχηγός Α.Σ. αντιναύαρχος Ανδρέας Συρίγος. Ο αρχηγός, μεταξύ άλλων, ανέφερε ότι η κατάθεση των παλαιών διπλωμάτων (πρωτότυπα) για την απόκτηση του νέου κατάλληλου πιστοποιητικού, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της STCW' 95 η οποία τίθεται σε πλήρη ισχύ την 1/2/2002, ήταν μια περιττή ενέργεια και, βρίσκοντας απόλυτα δίκαιες και

σωστές τις επανειλημμένες παραστάσεις και προτάσεις της ΠΕΠΕΝ, κίνησε τη διαδικασία για επιστροφή των διπλωμάτων. Στη διάλεξη εισηγητές ήταν οι: Νίκος Θεμελάρος, αντιπλοίαρχος Α.Σ. από το ΥΕΝ, Ιωάννης Τσενεμπής, πλοίαρχος Ε.Ν. από το ΥΕΝ, Φώτης Ψαρράς, αντιναύαρχος Α.Σ. ε.α. από την ΕΕΕ. Οι εισηγητές ανέπτυξαν σχετικά κεφάλαια της STCW και των κανονισμών, απάντησαν σε πλήθος ερωτήσεων από τους παρευρισκομένους και έδωσαν διευκρινίσεις σε πάρα πολλά θέματα, ώστε έγκαιρα να γίνουν οι απαραίτητες ενέργειες προς αποφυγήν επιπλοκών στην ομαλή λειτουργία πλοίων και γραφείων.

Με την ευκαιρία της διάλεξης, ο πρόεδρος της ΠΕΠΕΝ Ευ. Κούζιλος εξέφρασε την απογοήτευσή του για τη μικρή προσέλευση νέων στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού, που θέτει σε κίνδυνο το οικοδόμημα της εμπορικής μας ναυτιλίας, και σύντομα η Ένωση Πλοιάρχων θα διοργανώσει αντίστοιχη ημερίδα όπου θα κληθούν όλοι οι εμπλεκόμενοι να καταθέσουν τις απόψεις τους προς εξεύρεση λύσης. Η όλη εκδήλωση έκλεισε με μικρή δεξίωση στην αίθουσα διαλέξεων της ΠΕΠΕΝ.

Αλλαγή στοιχείων

Ο Κλάδος Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων (ΚΕΕΠ) του ΥΕΝ, επί θεθέντος σχετικού ερωτήματος από την ΕΕΕ, γνωστοποίησε τα εξής:

«Σε περιπτώσεις που εταιρείες ήδη πιστοποιημένες σύμφωνα με τον ISM Code αλλάζουν την επωνυμία τους ή τη νομική τους μορφή ή και την έδρα τους, χωρίς όμως να μεταβάλλουν κανένα από τα στοιχεία τους στα οποία βασίσθηκε η πιστοποίησή τους, όπως οργάνωση, δομή, σημαντικά φυσικά πρόσωπα και το Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης (SMCs). Επιπροσθέτως, οι εταιρείες που σύμφωνα με τον ISM Code θεωρούνται υπάρχουσες οντότητες και έχουν αναπτύξει και αναπτύσσουν ένα SMSM όπως προβλέπεται από τον κώδικα, δεν μπορεί να θεωρηθούν νέες, για τις οποίες απαιτείται η χορήγηση προσωρινών DOC και SMCs προκειμένου στη συνέχεια να εφοδιασθούν με οριστικά».

Παγκοσμιοποίηση και ελληνική ναυτιλία

Με επιτυχία πραγματοποιήθηκε στις 14 Νοεμβρίου, στο Ναυτικό Όμιλο Ελλάδος, η ημερίδα που οργάνωσε η WISTA Hellas (Women's International Shipping & Trading Association Hellas) με θέμα «Παγκοσμιοποίηση και Ελληνική Ναυτιλία». Ομιλητές ήταν ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων

Εφοπλιστών Ιωάννης Κ. Λύρας, ο πρόεδρος της Marfin ΑΕΠΕΥ Ανδρέας Βγενόπουλος, ο διευθύνων σύμβουλος της ΟΛΠ Α.Ε. Χαρίλαος Ψαράκης και ο καθηγητής του Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών Ιωάννης Τζωάννος. Συντονίστρια της συζήτησης ήταν η κ. Τζερίνα Χαριλάου, επίκουρος καθηγήτρια του Πανεπιστημίου Πειραιώς και επίτιμο μέλος της WISTA Hellas. Την ημερίδα χαιρέτισε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης.

Ο κ. Ιω. Λύρας τόνισε πως οι φιλελεύθερες αρχές της παγκοσμιοποίησης έχουν τις ρίζες τους στην ελληνική ναυτιλιακή νοοτροπία και παράδοση.

Όσον αφορά τον κ. Ανδρέα Βγενόπουλο, στην ομιλία του τόνισε μεταξύ άλλων ότι η τάση συγκεντρώσεως και μεγεθύνσεως στο χώρο των πλοιοκτητριών και διαχειριστριών εταιρειών, που εμφανίστηκε την τελευταία εικοσαετία, αναμένεται να επιταχυνθεί δραματικά στο βαθμό που η κεφαλαιακή δομή και η ποιότητα και επάρκεια της διαχείρισης μέσα από οικονομίες κλίμακας αποτελούν τους πιο σημαντικούς παράγοντες για την απόδοση των σχετικών επενδύσεων και την προστασία τους από τη δεδομένη «κυκλικότητα» της ναυλαγοράς. Παράλληλα, ο κ. Χαρίλαος Ψαράκης, διευθύνων σύμβουλος του ΟΛΠ και καθηγητής του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου,

επισήμανε ότι:

«Η επικείμενη εφαρμογή της κοινοτικής οδηγίας για την πρόσβαση στην αγορά των λιμενικών υπηρεσιών, η οποία ψηφίζεται στο Ευρωκοινοβούλιο, θα μεταβάλει άρδην το λιμενικό σκηνικό και το καθεστώς λειτουργίας των λιμανιών. Ήδη ο Πειραιάς είναι μεταξύ των 50 πρώτων λιμανιών containers του κόσμου, που σημαίνει ότι το πακέτο που προσέφερε στις εταιρείες ήταν ανταγωνιστικό. Δεν μπορεί όμως να επαναπαύεται, αλλά πρέπει να συνεχίσει να βελτιώνεται».

Πρόδρομο της παγκοσμιοποίησης χαρακτήρισε την ελληνική εμπορική ναυτιλία ο καθηγητής και πρώην βουλευτής Επικρατείας της Ν.Δ. Ιωάννης Τζωάννος: «Με τη διεθνή τους παρουσία οι παράγοντες της ελληνικής ναυτιλίας λειτουργούν ως καταλύτης στην ανάπτυξη της συνεργασίας σε διεθνές επίπεδο του κεφαλαίου, της εργασίας και της επιχειρηματικότητας, πολύ πριν λάβει τη σημερινή του έκταση το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης».

Τέλος, προβληματισμός επικράτησε στις συζητήσεις που ακολούθησαν τις εισηγήσεις και τις παρεμβάσεις από τους κ. Γιάννη Πλατισιάκη, Νίκο Βαρβα-

τέ, Γιάννη Κούστα, Πέτρο Βέττα και Ιωάννη Θεοτοκά.

To Medi-Un Club

Την Κυριακή 28 Οκτωβρίου 2001, σε κεντρικό ξενοδοχείο της Ρώμης, ο πρόεδρος της Geomar Group Greece Εμμανουήλ Γιανναδάκης παρουσίασε τον πρόεδρο και μέλη του διοικητικού συμβουλίου του Medi-Un Club, παρουσία εκπροσώπων ναυπηγείων, ναυλωτών, επενδυτών και φίλων.

Το Medi-Un Club, ένα από Club του ομίλου, ιδρύθηκε για να προσφέρει παγκοσμίως τις υπηρεσίες του στους επενδυτές του ομίλου και ειδικά σε εκείνους που υπο κατασκευή υπερπολυτελούς κρουαζιερόπλοιου 210 μέτρων, όπως είχε συμφωνηθεί και ανακοινωθεί από κοινού με το ναυπηγείο Nuovi Cantieri Arunaria. Η ανακοίνωση είχε γίνει κατά τη διάρκεια εκδήλωσης, συγκεκριμένα στις 20/12/2000 στην Αθήνα, παρουσία των μελών των διοικητικών συμβουλίων του ομίλου, επενδυτών και φίλων.



1



2



3

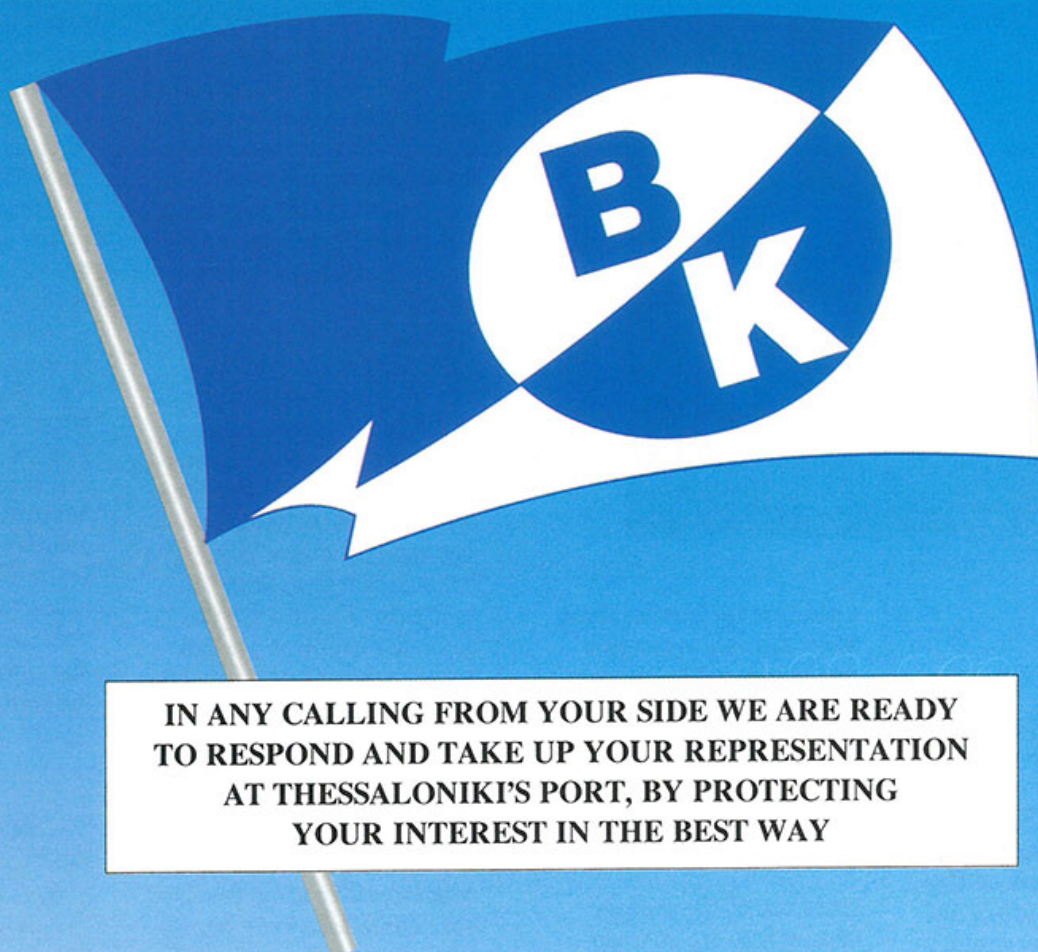
1. Ο καθηγητής κ. Ιω. Τζωάννος με τον πρόεδρο της ΕΕΕ κ. Ιω. Λύρα και τον κ. Η. Μπίσια

2. Ο κ. Ιω. Πλατισιάκης, Managing Director της Anagel Shipping, με την εκδότρια των «Ν.Χ.» κα Ιω. Μπίσια

3. Η κα Ε. Νταΐφα με τον κ. Η. Μπίσια

VASILIOS CH. KAMPAKIS

SHIPPING AGENT-BROKER-FORWARDER-CUSTOM BROKER



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

SERVICES - ACTIVITIES

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

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

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

Contact us at

Postal Address: G. Fasianou Str Thessaloniki Greece 54625

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

Fax: ++3031 545422 - Telex: 419075 KAPS

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



Βραβείο AMVER

Από το 1992, το Propeller Club σε συνεργασία με την Αμερικανική Πρεσβεία και την Ακτοφυλακή των Ηνωμένων Πολιτειών οργανώνει την απονομή των βραβείων AMVER. Αυτή τη χρονιά στην απονομή μετείχαν 102 ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες, με 433 πλοία που μετέχουν στο πρόγραμμα AMVER.

Τα βραβεία απένειμαν ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γεώργιος Ανωμερίτης και ο πρέσβης των Ηνωμένων Πολιτειών Thomas J. Miller.

Το παγκοσμίως γνωστό σύστημα AMVER αξιοποιεί αυτόματη προειδοποίηση μέσω δορυφόρου, τόσο στα εμπορικά σκάφη όσο και στα κρουαζιερόπλοια, τα οποία έχουν τη δυνατότητα να γνωρίζουν τη θέση άλλων πλοίων που βρίσκονται σε κίνηση σε ακτίνα 200 ναυτικών μιλίων από αυτά και να αποστέλλουν τεχνικά μέσα και προσωπικό έρευνας και διάσωσης για την παροχή άμεσης βοήθειας.

Κατά τη διάρκεια της τελετής επιδόθηκαν τιμητικές πλακέτες σε τρεις ναυτιλιακές εταιρείες, Ceres, Tsakos και Thenamaris, για τη συμμετοχή

Ο πρόεδρος του Προπέλερ Κλαμπ, Μάριος Κυριάκου, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γεώργιος Ανωμερίτης, ο πρέσβης των ΗΠΑ Thomas J. Miller και ο Εμ. Βορδώνης, executive director της Thenamaris

πλέον των 65 πλοίων τους αθροιστικώς στο σύστημα AMVER κατά τα τελευταία τρία χρόνια.

Το συνέδριο της Intertanko

Το σύνολο των προβλημάτων που απασχολούν τον τομέα των δεξαμενόπλοιων σε ολόκληρο τον κόσμο και οι πιθανές τους λύσεις, καθώς και ζητήματα ενέργειας που σχετίζονται με το πετρέλαιο, συζητήθηκαν εκτενώς κατά τη διάρκεια τριήμερου συνεδρίου που πραγματοποιήθηκε στα τέλη Οκτωβρίου στη χώρα μας η Διεθνής Ένωση Ανεξάρτητων Πλοιοκτητών Δεξαμενόπλοιων - Intertanko.

Ειδικότερα οι συζητήσεις, τόσο στα επίσημα γεύματα όσο και στα ολιγομελή «πνυγάκια» των πλοιοκτητών, εστίασαν

στο πολλαπλό τρομοκρατικό χτύπημα που έπληξε τις ΗΠΑ στις αρχές Σεπτεμβρίου και στον πόλεμο που ξέσπασε στο Αφγανιστάν, καθώς και στις αλυσιδωτές αντιδράσεις που προκλήθηκαν στην παγκόσμια οικονομία και κατ' επέκταση στη ναυτιλία. Αντιδράσεις οι οποίες φυσικά δεν άφησαν ανεπηρέαστο τον τομέα των δεξαμενόπλοιων σε παγκόσμιο επίπεδο, αφού η αντίδραση των ναυτασφαλιστικών εταιρειών ήταν άμεση και μεταφράστηκε σε επί πλέον ασφάλιστρα για τα πλοία που δραστηριοποιούνται στις περιοχές της Μέσης Ανατολής.

Πιο συγκεκριμένα, μετά τα πρόσφατα γεγονότα που συγκλόνισαν ολόκληρη την υφήλιο, οι ασφαλιστικές εταιρείες ανακοίνωσαν ότι μια σημαντική έκταση της Ασίας αποκλείεται από τα συνηθισμένα ασφάλιστρα πολέμου και απαιτήσαν επί πλέον ασφάλιστρα, προκειμένου να εξακολουθήσουν να ασφαλίζουν τα πλοία που δραστηριοποιούνται εκεί. Παράλληλα, δε, ζήτησαν την αύξηση των ετήσιων ασφαλιστρών πολέμου, κάτι που δυσaráεστησε έντονα τους πλοιοκτήτες, αφού το συνολικό κόστος των επί πλέον απαιτήσεων που προέβλεπαν οι ασφαλιστικές δείχνει να είναι δυσβάστακτο. «Τα δεξαμενόπλοια πλέον τόσο σε καιρό ειρήνης όσο και σε καιρό πολέμου και αυτό που ζούμε μοιάζει περισσότερο με πόλεμο παρά με ειρήνη», τόνισε μεταξύ άλλων ο πρόεδρος της Intertanko, Lars Carlsson, κατά τη διάρκεια συνέντευξης Τύπου που παρατέθηκε με αφορμή την έναρξη του συνεδρίου και προσέθεσε: «Κατά κάποιον τρόπο είμαστε όλοι υποχρεωμένοι να σχετιζόμαστε με τα δεξαμενόπλοια. Αν δεν θέλουμε σχέση, πρέπει να σταματήσουμε να καταναλώνουμε αγαθά, αφού όλα κινούνται με πετρέλαιο». Από την πλευρά του ο διευθύ-

νων σύμβουλος της ένωσης Peter Swift, αναφερόμενος στα προβλήματα που αντιμετωπίζει σήμερα η βιομηχανία των tankers, τόνισε ότι «μπατά το τρομοκρατικό χτύπημα στις ΗΠΑ η βιομηχανία των Δ/Ξ επηρεάστηκε σε ολόκληρο τον κόσμο και πλέον έχει αρχίσει διάφορες διαβουλεύσεις για το πώς θα αντιμετωπιστεί η κρίση σε καιρό πολέμου». Ακόμη επισήμανε ότι: «Μέχρι που συνέβη κάτι αρνητικό, η βιομηχανία των tankers ήταν αόρατη στον έξω κόσμο. Μετά το τραγικό δυστύχημα του "Erika", τα πράγματα άλλαξαν δραματικά για τη βιομηχανία μας και πλέον πρέπει να αρχίσουμε επικοινωνούμε καλύτερα με τους υπόλοιπους τομείς της παγκόσμιας ναυτιλίας».

Νέο συμβούλιο

Μετά την έκτακτη γενική συνέλευση των μετόχων της ανώνυμης εταιρείας «ΑΝΜΕΚ Υπηρεσίες ανάπτυξης και οργάνωσης κέντρων μεταφορών», στις 30-10-2001, για εκλογή νέου διοικητικού συμβουλίου και λοιπά ενδιαφέροντα την εταιρεία θέματα, συγκροτήθηκε σε σώμα το νέο διοικητικό συμβούλιο αυτής ως ακολούθως:

Πρόεδρος Γεώργιος Α. Καλλιόπης, αντιπρόεδρος Ιωάννης Γ. Αδάμης, εντεταλμένος σύμβουλος Νικόλαος Γ. Δελιγιάννης, σύμβουλοι Δημήτριος Μ. Θεοδωρίδης και Δημήτριος Ε. Αγγελόπουλος. Το ανωτέρω διοικητικό συμβούλιο θα διοικήσει την εταιρεία για την επόμενη τετραετία.

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 νέος γενικός γραμματέας

Ο Λάμπρος Λαμπρόπουλος είναι ο νέος γενικός γραμματέας ΥΕΝ. Ο κ. Λαμπρόπουλος είναι πτυχιούχος ΑΣΟΕ με μεταπτυχιακές σπουδές στην οικονομία σε Πανεπιστήμια της Αγγλίας (MA in Economics), ενώ η έως τώρα επαγγελματική του πορεία είναι η εξής:

1969-72 ΟΤΕ Α.Ε.

1975-76 ΚΕΠΕ

1976-81 ΑΤΕ: Δ/ση Μελετών & Προγραμματισμού.

1981-82 Υπουργείο Γεωργίας: Σύμβουλος του υπουργού Γεωργίας.

1982-85 ΑΤΕ: Σύμβουλος του διοικητή της ΑΤΕ.

1985-87 Αγροτική Ασφαλιστική: Διευθύνων σύμβουλος.

1987-89 Κτηματική Επενδύσεων: Διευθύνων σύμβουλος.

1989-97 ΑΤΕ: Δ/ση Μελετών & Προγραμματισμού.

1998 ΑΤΕ Finance: Πρόεδρος Δ.Σ. & δ/ων σύμβουλος.

1998 Νοέμβριος, υπουργείο Γεωργίας: Γενικός γραμματέας.

2001 Νοέμβριος, υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας: Γενικός γραμματέας.

Ξένες γλώσσες: Αγγλικά.

Συγγραφική δραστηριότητα: Βιβλία, άρθρα, μελέτες και έρευνες σε θέματα Financial Services, αγροτικής οικονομίας, βιομηχανικής ανάπτυξης κ.λπ.

Γιορτάζει ο Άγιος Νικόλαος και το Πολεμικό Ναυτικό

Το Πολεμικό Ναυτικό θα τιμήσει φέτος τον προστάτη των ναυτικών Άγιο Νικόλαο με ιδιαίτερη λαμπρότητα και πλήθος εορταστικών εκδηλώσεων, οι οποίες θα διεξαχθούν σε ολόκληρη την Ελλάδα.

Το πρόγραμμα αρχίζει τη Δευτέρα 3 Δεκεμβρίου (επέτειος των ναυμαχιών «Έλλης» & «Λήμνου») στις 13.00, στον Ιερό Ναό Αγίου Νικολάου Πειραιώς,

με την άφιξη τμήματος του ιερού λειψάνου του Αγίου Νικολάου, το οποίο θα μεταφερθεί με πλοίο του Πολεμικού Ναυτικού. Αναλυτικότερα:

Τετάρτη 5 Δεκεμβρίου, 18.30, στον Ιερό Ναό Αγίου Νικολάου Πειραιώς, Μέγας Πανηγυρικός Αρχιερατικός Εσπερινός. Την ίδια ημέρα και ώρα 20.30 στο Πανεπιστήμιο Πειραιώς εκδήλωση με θέμα: «Η ναυτική παράδοση των Ελλήνων και η σύνδεσή της με τον Άγιο Νικόλαο, προστάτη του Ναυτικού». Ομιλητής ο πρύτανης του Πανεπιστημίου Πειραιώς κ. Βασίλειος Μπένος. Θα ακολουθήσει συναυλία της μπάντας του Πολεμικού Ναυτικού. Ενώ στις 22.00, στον Πανελλήνιο Όμιλο Ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης (ΠΟΙΑΘ), θα γίνουν τα εγκαίνια της έκθεσης: «Ιστιοφόρα» της ζωγράφου Εύας Διβάρη.

Πέμπτη 6 Δεκεμβρίου, στον Ιερό Ναό Αγίου Νικολάου Πειραιώς και ώρα 07.00 Όρθρος & Πανηγυρική Αρχιερατική Θεία Λειτουργία. Ενώ στις 10.30 στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων θα γίνει ο επίσημος εορτα-

σμός παρουσία του Προέδρου της Δημοκρατίας. Τέλος, στις 15.00, στον Ιερό Ναό Αγίου Νικολάου Πειραιώς θα γίνει η λιτάνευση ιερής εικόνας Αγίου. Παρασκευή 7 Δεκεμβρίου Θ/Κ ΑΒΕΡΩΦ: Στις 17.00 έκθεση: «Το πλήρωμα ενός άλλου χρόνου». Τα εγκαίνια θα γίνουν από τον αρχηγό ΓΕΝ αντιναύαρχο Γ. Θεοδωρουλάκη Π.Ν. Επίσης θα απονεμηθούν αναμνηστικά στους αξιωματικούς και πολιτικούς υπαλλήλους που απεχώρησαν το 2001. Στον ίδιο χώρο θα γίνει η απονομή βραβείων φωτογραφίας και μελέτης του περιοδικού «Ναυτική Επιθεώρηση».

Σάββατο 8 Δεκεμβρίου, Όρμος Φαλήρου: Στις 12.00, ιστιοπλοϊκοί αγώνες Regatta Αγίου Νικολάου 2001. Οι αγώνες διοργανώνονται από τον Ιστιοπλοϊκό Όμιλο Πειραιώς (ΙΟΠ). Στις 12.00 Ιστιοπλοϊκοί Αγώνες «Κύπελλο Ναβαρίνου», οι οποίοι διοργανώνονται από το Ναυτικό Όμιλο Ελλάδος (ΝΟΕ). Τέλος, στις 19.00, στον Ναυτικό Όμιλο Ελλάδος (ΝΟΕ) θα γίνει διάλεξη με θέμα «Η ναυμαχία του Ναβαρίνου» από τον πλοίαρχο ε.α. Γ. Κρέμο.

Κυριακή 9 Δεκεμβρίου 2001 Όρμος Φαλήρου: Στις 10.00 Ιστιοπλοϊκοί Αγώνες Ανοικτή Θαλάσσης Αγίου Νικολάου 2001, που διοργανώνονται στο Ναυτικό Αθλητικό Σύνδεσμο (ΝΑΣ). Στις 11.00 Ιστιοπλοϊκοί Αγώνες Regatta Αγίου Νικολάου 2001, διοργανώνονται από τον Ιστιοπλοϊκό Όμιλο Πειραιώς (ΙΟΠ). Στις 20.00 στον Πειραιά, στο Εκθεσιακό Κέντρο ΟΛΠ και στο κρουαζιρόπλοιο «Olympic Voyager», θα γίνει η τελετή λήξεως των εορταστικών εκδηλώσεων και η απονομή επάθλων των ιστιοπλοϊκών αγώνων.

Παράλληλα, το Πολεμικό Ναυτικό προσκαλεί τους πολίτες να επισκεφθούν τα πολεμικά πλοία στα παρακάτω λιμάνια 5-9 Δεκεμβρίου: Πειραιάς. 5-7 Δεκεμβρίου: Αλεξανδρούπολη, Βόλος, Λέσβος, Κάλυμνος, Ζάκυνθος, Άγιος Νικόλαος Κρήτης.

Όρες επισκέψεων: 11.00-13.00 και 15.00-17.00.

5-9 Δεκεμβρίου: Τροκαντερί Παλαιού Φαλήρου Θ/Κ ΑΒΕΡΩΦ Όρες επισκέψεων: 09.00-17.00.



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.



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



Νέο σχήμα

Με στόχο την όσο το δυνατόν καλύτερη αντιμετώπιση της συνεχιζόμενης κρίσης που διέπει τους τελευταίους μήνες την παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά, Bocimar και Zodiac -δύο από τις μεγαλύτερες πλοιοκτήτριες εταιρείες σε διεθνές επίπεδο- ένωσαν τις δυνάμεις τους, δημιουργώντας έναν τεράστιο στόλο αποτελούμενο από 75 capesize, συνολικής χωρητικότητας 12 εκατ. τόνων dwt.

Το μικρότερο από αυτά θα είναι 122.000 dwt, ενώ η χωρητικότητα του μεγαλύτερου θα φθάσει τα 210.000 dwt.

Το νέο σχήμα, το οποίο θα έχει μορφή κοινοπραξίας, θα φέρει την ονομασία «Cape International», θα διευθύνεται από τον Benoit Timmermans και θα είναι «ανοιχτό» να δεχθεί στις τάξεις του οποιονδήποτε ανεξάρτητο πλοιοκτήτη το επιθυμεί.

Όσον αφορά τους τομείς ευθύνης των δύο ιδρυτών, η Bocimar θα αναλάβει την επιχειρηματική δραστηριότητα στη spot αγορά καθώς και την οικονομική διαχείριση της κοινοπραξίας, ενώ η Zodiac θα επικεντρωθεί στις σχέσεις της Cape International με το πελατειακό κοινό και στις νομικές υποθέσεις της κοινοπραξίας.

Δυσοίωση εξέλιξη

Συγκρατημένοι όσον αφορά τις κινήσεις τους στον τομέα των αγοραπωλησιών δείχνουν οι Έλληνες πλοιοκτήτες, σύμφωνα με ανεξάρτητες έρευνες που δημοσιεύει ο διεθνής ναυτιλιακός Τύπος.

Πιο συγκεκριμένα, από τα στοιχεία προκύπτει ότι η ελληνική εφοπλιστική κοινότητα έχει χάσει την πρωτοκαθεδρία της στον τομέα του μεταχειρισμένου τoνάζ, όπου πλέον κυριαρχούν οι Ασιάτες εφοπλιστές. Εξέλιξη η οποία από τους διεθνείς μεσσητικούς κύκλους κρίνεται ως δυσοίωση, αφού εάν η αγορά των second hand δεν στηρίζεται από τη μεγαλύτερη ναυτιλία στον κόσμο, οι πράξεις που πραγματοποιούνται είναι λιγότερες, με ό,τι αυτό συνεπάγεται.

Παρ' όλα αυτά, οι αγορές μεταχειρισμένων πλοίων που πραγματοποιήθηκαν κατά τον περασμένο

Οκτώβριο από Έλληνες εφοπλιστές έφτασαν, σύμφωνα με πληροφορίες, τις 13 με συνολικό κόστος που άγγιξε τα 190 εκατ. δολ. Αυτά «μεταφράζονται» σε έξι bulkers, πέντε δεξαμενόπλοια διαφόρων τύπων και κλάσεων, ένα liner και ένα reefer.

Νεότευκτο κρουαζιερόπλοιο

Στις αρχές του 2002 αναμένεται τελικά να καταπλεύσει στον Πειραιά το νεότευκτο κρουαζιερόπλοιο της Royal Olympic Cruises, «Olympic Explorer», η παράδοση του οποίου είχε αρχικά προγραμματιστεί για τον Απρίλιο του 2001. Αυτό προέκυψε από την πρόσφατη συνάντηση που πραγματοποιήσαν στο «μεγάλο λιμάνι» στελέχη της πλοιοκτήτριας εταιρείας με εκπροσώπους των γερμανικών ναυπηγείων Blohm and Voss.

Κατά τη διάρκεια της συνάντησης οι δύο πλευρές εξέφρασαν την ικανοποίησή τους για τη μέχρι τώρα συνεργασία τους, παρά την καθυστέρηση και τα μικροπροβλήματα που προέκυψαν κατά τη διάρκεια της ναυπήγησης του πλοίου.

Ναύλωση από κινεζική εταιρεία

Στη ναύλωση του χωρητικό-στρας 72.000 dwt bulk carrier «Nordrhine» για περίοδο δύο ετών προχώρησε η εταιρεία Cosco Qingdao.

Πιο συγκεκριμένα, το πλοίο, του οποίου η ναυπήγηση ολοκληρώθηκε πριν από λίγο καιρό, ναυλώθηκε από την κινεζική εταιρεία για περίοδο ενός έτους με ημερήσιο ναύλο 7.600 δολ.

Η συμφωνία περιλαμβάνει και option για ένα επί πλέον έτος, έναντι 8.600 δολ. ημερησίως.

Η Stelmar Tankers πρωτοπορεί

Η πρώτη εταιρεία η οποία εξασφάλισε το πιστοποιητικό Ballast Water Management από το Lloyd's Register για όλα τα πλοία του στόλου της, έγινε πλέον η Stelmar Tankers Ltd. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι το εν λόγω πιστοποιητικό, το οποίο αφορά τη διαχείριση έρματος όταν το πλοίο βρίσκεται εν πλω, αν και προβλέπεται από τον International Maritime Organization (IMO), δεν είναι ακόμη υποχρεωτικό. Παρ' όλα αυτά η εταιρεία του Στέλιου Χατζηγιάννου έσπευσε να το εξασφαλίσει, αποδεικνύοντας και έμπρακτα ότι πρωτοπορεί στα διεθνή ναυτικά δρώμενα.



Από αριστερά διακρίνονται ο διευθυντής του Lloyd's Register κ. E. Καραμυνάς, ο διευθυντής σύμβουλος της Stelmar κ. P. Goodfellow, ο διευθυντής του Lloyd's Register στη Μεσόγειο και στη Μαύρη Θάλασσα κ. B. Παπαγεωργίου και ο τεχνικός διευθυντής της Stelmar κ. K. Μανουδάκης κατά την παραλαβή του πιστοποιητικού

Αναλυτικότερα και όσον αφορά το πιστοποιητικό, τα πλοία που το αποκτούν σημαίνει ότι διαθέτουν ένα είδος μηχανισμού ο οποίος ελέγχει το έρμα που διοχετεύεται στη θάλασσα, απαλλάσσοντάς το από μολυσματικούς οργανισμούς, ώστε να μην προκαλείται ρύπανση.

«Η πρόωπη απόκτηση του συγκεκριμένου πιστοποιητικού επιβεβαιώνει την πολιτική της Stelmar να παρέχει στους πελάτες της τις καλύτερες υπηρεσίες με σεβασμό προς το θαλάσσιο περιβάλλον», τόνισε μεταξύ άλλων ο τεχνικός διευθυντής της εταιρείας, Κώστας Μανουδάκης, και προσέθεσε: «Ο Lloyd's Register ήταν ο καλύτερος προετοιμασμένος νιογνώμων που μπορούσε να εκδώσει το BWMP».

Παράλληλα, πριν από λίγες ημέρες δύο panamax bulkers, ναυπηγήσεως 1996 και 1997 αντίστοιχα, ναυλώθηκαν για περίοδο 6-8 μηνών, έναντι 7.000 δολ. την ημέρα.

Αλλαγή πλοιοκτησιακού καθεστώτος

Η ιταλικών συμφερόντων εταιρεία Strade Blue φέρεται ως ο αγοραστής του χωρητικότητας 12.200 dwt ro-ro «Tor Caledonia», ναυπηγήσεως 1977.

Σύμφωνα με πληροφορίες, το πλοίο άλλαξε πλοιοκτησιακό κα-

θεστώσ έναντι πέντε εκατομμυρίων δολαρίων.

Επίσης, μία ακόμη ιταλική εταιρεία, η Socomar, φαίνεται να δραστηριοποιείται έντονα στο χώρο των αγοραπωλησιών. Πιο συγκεκριμένα, η εν λόγω εταιρεία συνδέεται με την αγορά του χωρητικότητας 29.900 dwt products tanker «Nordfast», το οποίο έχει ναυπηγηθεί το 1987.

Το πλοίο πουλήθηκε από τη δανέζικη εταιρεία Norden έναντι 9,7 εκατ. δολ. σε συμφωνία η οποία περιλαμβάνει και ναύλωσή του στη Heidmar μέχρι τον Ιούνιο του 2002 έναντι 12.000 δολ. την ημέρα.

Συμβόλαιο για κατασκευή 3 επιβατηγών

Ναυπηγικό συμβόλαιο ύψους 120 εκατ. δολ., το οποίο αφορά την κατασκευή τριών επιβατηγών πλοίων, εξασφάλισε ο αμερικανικός όμιλος Manitowoc Marine.

Τα συγκεκριμένα πλοία, με μεταφορική ικανότητα 4.400 επιβατών και 30 οχημάτων, θα δρομολογηθούν στη γραμμή της Νέας Υόρκης, αντικαθιστώντας τρία άλλα πλοία ναυπηγήσεως 1965.

Η κατασκευή τους θα διαρκέσει περίπου 30 μήνες και θα πραγματοποιηθεί στη ναυπηγική μονάδα της Marinette Marine, που αποκτήθηκε το περασμένο έτος από τον αμερικανικό όμιλο.

Οι παραδόσεις των νεότευκτων επιβατηγών στην πλοιοκτήτρια εταιρεία θα πραγματοποιηθούν σταδιακά από το φθινόπωρο του 2003.



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.



Καθορισμός στοιχείων για τακτική δρομολόγηση πλοίων

Με απόφαση των υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίστηκαν ο τύπος, το περιεχόμενο και τα λοιπά απαιτούμενα στοιχεία και έγγραφα καθώς και οι συναφείς προϋποθέσεις της δήλωσης τακτικής δρομολόγησης πλοίου.

Συγκεκριμένα, αποφασίσθηκαν τα ακόλουθα:

1. Για την τακτική δρομολόγηση επιβατηγού και οχηματαγωγού πλοίου ή φορτηγού σε γραμμή ή γραμμές ενταγμένες στο γενικό δίκτυο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, υποβάλλεται μέχρι την 31η Ιανουαρίου κάθε έτους στις αρμόδιες κατά περίπτωση Διευθύνσεις των υπουργείων Εμπορικής Ναυτιλίας και Αιγαίου δήλωση δρομολόγησης πλοίου για τη δρομολογιακή περίοδο από την 1η Νοεμβρίου του ίδιου έτους μέχρι την 31η Οκτωβρίου του επομένου έτους.

2. Για τη γραμμή ή γραμμές όπου το πλοίο θα εκτελεί ενδομεταφορές, υποβάλλεται, μαζί με τη δήλωση, πίνακας ετήσιων δρομολογίων. Κατά τη σύνταξη του πίνακα λαμβάνονται υπ' όψιν κυρίως τα ακόλουθα στοιχεία:

α) Ο ακριβής κατά το δυνατόν υπολογισμός των ωρών κατάπλου και απόπλου του πλοίου σε όλους τους λιμένες προσέγγισης, βάσει της δηλούμενης για τούτο ταχύτητας του πλοίου, του απαιτούμενου χρόνου παραμονής για την απο/επιβίβαση των επιβατών και φορτοεκφόρτωση των οχημάτων, των απαιτούμενων χρόνων ελιγμών κατά την είσοδο και έξοδο του πλοίου σε κάθε λιμένα προσέγγισης.

Πλέον των ανωτέρω πρέπει να λαμβάνεται υπ' όψιν ο απαιτούμενος χρόνος καθαρισμού, ανεφοδιασμού με καύσιμα και απαραίτητα είδη του πλοίου.

β) Οι απαιτήσεις του μέρους A-VIII/1 της διεθνούς σύμβασης STCW 785 (Π.Δ. 132/11.6.97) και οι όροι της οικείας συλλογικής σύμβασης ναυτικής εργασίας.

γ) Οι απαιτήσεις περί μέγιστου χρόνου απασχόλησης των πληρωμάτων, τόσο ημερησίως όσο και εβδομαδιαίως, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην ισχύουσα νομοθεσία για τα Ε/Γ και Ε/Γ-Ο/Γ πλοία που υπάγονται στους κώδικες ταχυπλόων ή δυναμικώς υποστηριζόμενων σκαφών.

δ) Οι αυξημένες συγκοινωνιακές ανάγκες, σε περιόδους αιχμής ή ημέρες αργιών, ώστε να εξυπηρετείται και

χωρίς προβλήματα το επιβατικό κοινό.

3. Τα έγγραφα συνυποβάλλονται με τη δήλωση δρομολόγησης και να πιστοποιητικά που αφορούν το πλοίο και τον πλοιοκτήτη αυτε

Μινωικές: Κοινοπρακτικό δάνειο

Οι Μινωικές Γραμμές αναμένεται να ανακοινώσουν έως τα τέλη το 2001 την υπογραφή του κοινοπρακτικού δανείου ύψους 200 εκατομμυρίων ευρώ, με leader την Alpha Bank, με το οποίο θα καλυφθεί το 70% του επενδυτικού τους προγράμματος, ενώ το υπόλοιπο 30% θα καλυφθεί από τα ίδια κεφάλαια. Τα κεφάλαια αυτά θα προέλθουν από τη μεταβίβαση ακινήτων των Μινωικών που δεν αξιοποιούνται καθώς και από την πώληση μετοχών που διαθέτουν σε άλλες εταιρείες. Όμως, υπάρχει καθυστέρηση στην εξεύρεση αγοραστών που θα θελήσουν να αποκτήσουν τις μετοχές που έχουν οι Μινωικές εταιρείες που δεν σχετίζονται με τη ναυτιλία, όπως οι Forthnet, Aegan Airlines, Επενδυτική Τράπεζα και Κρητική Φιλοξενία, η οποία έχει αγοράσει έκταση στο Ηράκλειο της Κρήτης για ανέγερση ξενοδοχειακών μονάδων. Η δυσκολία έγκειται στην άσχημη χρηματοπιστωτική κατάσταση που υπάρχει με συνέπεια οι μετοχές να παρουσιάζουν απώλειες που αγγίζουν και το 70%.

Καθελκύστηκε το «Eurora Palace» των Μινωικών Γραμμών

Το Μάιο του 2002 θα παραδοθεί στις Μινωικές Γραμμές το «Eurora Palace», το οποίο καθελκύστηκε προ ημερών στα ναυπηγεία της Γένοβας Ιταλίας. Το Η/Σ/Φ «Eurora Palace» έχει 214 μ. ολικό μήκος και δυνατότητα να μεταφέρει 1.880 επιβάτες, 150 φορτηγά οχήματα διεθνών μεταφορών και 100 Ι.Χ. ή αναλλακτικά 600 Ι.Χ. αυτοκίνητα. Αναπτύσσει, δε, υπηρεσιακή ταχύτητα 31 κόμβων.



Αυτά που μεταξύ των άλλων χαρακτηρίζουν το Η/Σ/Φ «Eurora Palace», είναι η σύγχρονη αντίληψη που επικρατεί στη διαμόρφωση των εσωτερικών του χώρων και οι πρωτοποριακές και καινοτόμες υπηρεσίες που θα παρέχει στους επιβάτες του. Πιο συγκεκριμένα, το πλοίο εκτός από τους συνήθεις χώρους θα διαθέτει: Εμπορικό κέντρο, πανοραμική disco, κινηματογράφο, γυμναστήριο, Video games, παιδότοπο. Επίσης, 106 πολυτελεί

Το Πρωτοδικείο ικανοποιεί τις απαιτήσεις τραπεζών για το ποσό των 4,3 δισ.

Το Πρωτοδικείο Αθηνών αποφάσισε τη συντηρητική κατάσχεση περιουσιακών στοιχείων που κατείχε ο Παντελής Σφηνιάς πριν από το θάνατό του, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ικανοποίηση απαιτήσεων που είχαν εις βάρος του δύο τράπεζες, για δάνεια συνολικού ύψους 4,3 δισ. δρχ. που είχε πάρει το 1998 στο Λονδίνο.

Ταυτόχρονα, το δικαστήριο δέχθηκε ότι δεν μπορεί να υπάρξει συντηρητική κατάσχεση της ατομικής περιουσίας των μελών της οικογένειάς του, που κληρονόμησαν τον εκλιπόντα ισχυρό άνδρα της ναυτιλίας.

Στις αποφάσεις του Μονομελούς Πρωτοδικείου Αθηνών επισημαίνεται ότι γίνεται δεκτό το ένα σκέλος των απαιτήσεων των Τραπεζών Alpha Bank - Πίστωσης και Eurobank για «πάγωμα» περιουσιακών στοιχείων του Π. Σφηνιά, ενώ απορρίπτεται όσον αφορά την ατομική περιουσία της χήρας του Γιούλης Σφηνιά και των γιων του Νίκου και Μηνά. Και τούτο διότι, όπως επισημαίνει η απόφαση για τους κληρονόμους, αυτοί ευθύνονται για τις υποχρεώσεις της κληρονομιάς μέχρι το ενεργητικό της περιουσίας και όχι με την ατομική περιουσία τους.

ανακλινόμενες πολυθρόνες αεροπορικού τύπου, με ενσωματωμένη τηλεόραση και δυνατότητα ακρόασης μουσικής μέσω 6 καναλιών (Business Class).

Η Hellas Flying Dolphins εγκαταλείπει τη μαρίνα Ζέας

Αύξηση 250% στα τέλη ελλιμενισμού επιβάλλει η εταιρεία «Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα» στη μαρίνα Ζέας και από 1ης Δεκεμβρίου η HFD αποσύρει τα πλοία της.

Σε ανακοίνωσή της η ακτοπλοϊκή εταιρεία μεταξύ άλλων αναφέρει: «Η μαρίνα Ζέας από το 1975 εξυπηρετούσε τον ελλιμενισμό των ταχυπλόων σκαφών της (τότε) Ceres Flying Dolphins, νυν Hellas Flying Dolphins, για τις γραμμές του Αργοσαρωνικού. Η εταιρεία "Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα Α.Ε.", η οποία έχει αναλάβει τη διαχείριση της μαρίνας Ζέας, όπως και άλλων μαρινών ή παράκτιων εκτάσεων, εντελώς αυθαίρετα και αιφνιδιαστικά επέβαλε από την 1η Ιουνίου 2001 μία αύξηση τελών ελλιμενισμού των πλοίων μας η οποία ανέρχεται σε περίπου 250% σε σχέση με τα τέλη που καταβάλλαμε μέχρι την 31η Μαΐου 2001. Πρόκειται για μια πρωτοφανή αύξηση, η οποία θεωρούμε ότι βρίσκεται εκτός των κανόνων συναλλακτικής ηθικής, ιδιαίτερα όταν αφορά σε μία επιτυχημένη καθ' όλα σχέση συνεργασίας 26 ετών. Επί πλέον, θεωρούμε την αύξηση καταχρηστική, εφόσον δεν προκύπτει κάποια βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τα ελλιμενιζόμενα πλοία

και τους επιβάτες, η οποία θα οδηγούσε σε εύλογη αύξηση του κόστους παροχής των υπηρεσιών της μαρίνας».

Οι προσπάθειες της HFD με στόχο την εξεύρεση μιας δίκαιης λύσης δεν ευοδώθηκαν και η εταιρεία πρόκειται να συγκεντρώσει τη δραστηριότητα των ταχυπλόων πλοίων της για τις γραμμές του Αργοσαρωνικού αποκλειστικά στο λιμάνι του Πειραιά.



Νέες συνεργασίες των Επιχειρήσεων Αττικής

Το Δ.Σ. των ΕΠΑΤΤ ανακοίνωσε την υπογραφή μνημονίου προθέσεως συνεργασίας με την ιταλική εταιρεία κρουαζιερών Costa Crociere, μέλος του ομίλου Carnival Corporation, για τη δημιουργία δύο νέων ναυτιλιακών εταιρειών που θα δραστηριοποιηθούν στις κρουαζιέρες και στη μεταφορά επιβατών και οχημάτων με επιβατηγά-οχηματογωγά πλοία.

Στην τελική τους μορφή, οι νέες εταιρείες θα έχουν ως εξής:

- Μία νέα ναυτιλιακή εταιρεία, η Costa Attica Cruises, θα δραστηριοποιηθεί στο χώρο της κρουαζιέρας κυρίως στο χώρο της Ανατολικής Μεσογείου.

- Η Costa Superfast θα προσφέρει μεταφορές επιβατών και οχημάτων με επιβατηγά-οχηματογωγά πλοία και θα δραστηριοποιηθεί κυρίως στην περιοχή της Δυτικής Μεσογείου.

Ανακοινώνοντας τη συμφωνία, ο πρόεδρος των Επιχειρήσεων Αττικής κ. Περικλής Παναγόπουλος δήλωσε: «Είμαστε ευτυχείς που ενώνουμε τις δυνάμεις μας με την Costa Crociere, μέλος του ομίλου Carnival Corporation, τη μεγαλύτερη εταιρεία κρουαζιερών στον κόσμο. Είμαστε σίγουροι ότι αυτός ο δυναμικός συνδυασμός θα αποφέρει εξαιρετικά αποτελέσματα για τις εταιρείες και τους μετόχους τους».

Ο πρόεδρος της Costa Crociere Spa, κ. Pier Luigi Foschi, εξέφρασε την πεποίθησή του ότι η πείρα και η τεχνογνωσία της Costa Crociere σε συνδυασμό με την επιτυχημένη και δυναμική δραστηριότητα των Επιχειρήσεων Αττικής στο χώρο της επιβατηγού-οχηματογωγού ναυτιλίας θα ενδυναμώσει σημαντικά και τις δύο εταιρείες και θα αποδώσει τα μέγιστα στους μετόχους.

Νέο πλοίο για τον Στρίντζη

Καθελκύστηκε στο ναυπηγείο της Κορέας το «Blue Star Paros» για την εταιρεία Στρίντζη. Η καθέλκυση, που πραγματοποιήθηκε στα ναυπηγεία Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering Co. Ltd της



Κορέας, του πρώτου από τα δύο νέα πλοία της εταιρείας που θα δρομολογηθούν στις γραμμές των Κυκλάδων το καλοκαίρι του 2002.

Το «Blue Star Paros» είναι ένα υπερούχρο πλοίο,

ταχύτητας 26 κόμβων, χωρητικότητας 1.500 επιβατών, διαθέτει 38 καμπίνες για επιβάτες (130 κλίνες) και έχει χώρο για 210 Ι.Χ. ή για 35 φορτηγά και 104 Ι.Χ.

Το πλοίο θα διαθέτει άνετους κοινόχρηστους χώρους επιβατών και όλες τις απαραίτητες προϋποθέσεις για να προσφέρει ένα πολυτελές ταξίδι όλον το χρόνο, ανεξαρτήτως καιρικών συνθηκών.

Το «Blue Star Paros» έρχεται να συμπληρώσει την ήδη πολύ επιτυχημένη πορεία του «Blue Star Ithaki», παρέχοντας υψηλού επιπέδου υπηρεσίες στο επιβατικό κοινό, στις μεταφορές και ιδιαίτερα στους κατοίκους των νησιών μας. Το πλοίο θα δρομολογηθεί στη γραμμή Πειραιά-Πάρου-Νάξου-Σαντορίνης το Μάιο του 2002.

Επίσης, συνεχίζεται με εντατικούς ρυθμούς στα ίδια ναυπηγεία η ναυπήγηση και του δεύτερου πλοίου, του «Blue Star Naxos», το οποίο θα είναι έτοιμο προς δρομολόγηση στις γραμμές των Κυκλάδων πριν από τη θερινή περίοδο του 2002.

Δρομολογιακή συνεργασία ΔΑΝΕ – G.A. Ferries

Η διοίκηση της ΔΑΝΕ Sea Line ανακοίνωσε ότι για την πληρέστερη και ευρυθμότερη εξυπηρέτηση των συγκοινωνιακών αναγκών και του μεταφορικού έργου των νησιών της Δωδεκανήσου, συνήψε συμφωνία δρομολογιακής συνεργασίας με την εταιρεία G.A. Ferries. Στη συνεργασία αυτή θα συμμετάσχουν τα πλοία της ΔΑΝΕ «Ρόδος», «Πάτμος» & «Διαγόρας» και της G.A. Ferries, «Ροδάνθη», «Μαρίνα» & «Ρομίλντα».

Η διοίκηση της ΔΑΝΕ προχώρησε στην επιχειρηματική αυτή απόφαση έχοντας διαπιστώσει, ύστερα από εικοσαετή και πλέον δραστηριοποίηση στις γραμμές της Δωδεκανήσου, ότι οι ιδιαιτερότητες αυτού του ακριτικού μας συμπλέγματος δεν μπορούν να ικανοποιηθούν ορθολογικά παρά μόνο μέσα από τον καθορισμό ενός ενιαίου δικτύου δρομολογίων που θα καλύπτεται από τέσσερα (4) πλοία τους χειμερινούς μήνες και από έξι (6) τους θερινούς. Για τον καθορισμό αυτού του προτεινόμενου δικτύου, ελήφθησαν υπ' όψιν, αφενός μεν, η ανάγκη για την απρόσκοπτη εξυπηρέτηση όλων των νησιών με πυκνότητα δρομολογίων ανάλογη του μεγέθους και του μεταφορικού

έργου καθενός εξ αυτών και, αφετέρου, η ασφάλεια των πλοίων στους κινδύνους που εγκυμονούν οι προσεγγίσεις μεγάλου μεγέθους πλοίων σε μικρά και όχι τόσο ασφαλή λιμάνια.

Ειδικότερα για τη Ρόδο, η άφιξη στο λιμάνι της οποίας επιβαρύνεται μέχρι σήμερα με σημαντική καθυστέρηση λόγω των πολλαπλών προσεγγίσεων των πλοίων και σε άλλα νησιά, μετά από διαρκείς –κατά τα τελευταία χρόνια– οκλήσεις των παραγωγικών της τάξεi προβλέπεται η εκτέλεση για μεν τους χειμερινούς μήνες τριών express δρομολογίων από και προς Πειραιά, για δε τους θερινούς καθημερινών express ομολογιών.

Παράλληλα, καθημερινές αναχωρήσεις θα γίνονται καθ' όλο το έτι προς Πάτμο-Λέρο-Κάλυμνο-Κω-Ρόδο (δρομολόγιο κορμού), ενώ προβλέπεται επί πλέον και η τακτική εξυπηρέτηση των μικρών νησιών, Αστυπάλαιας, Τήλου, Νισύρου, Σύμης και Καστελλόριζου.

Ο νέος αυτός δρομολογιακός σχεδιασμός και το έγκαιρο άνοιγμα των πλάνων ηλεκτρονικών κρατήσεων για ολόκληρο το έτος είναι βέβαιο ότι, όχι μόνο θα διευκολύνει τη διακίνηση και θα συμβάλει στην αύξηση επισκεπτών των νησιών, αλλά αποτελεί και τη μόνη λύση για τη βιωσιμότητα και την προοπτική ανάπτυξης της εταιρείας. Στο πλαίσιο αυτού του νέου επιχειρηματικού σχεδιασμού, η διοίκηση της ΔΑΝΕ θα προχωρήσει τις προσεχείς ημέρες και σε επαφές με τις παραγωγικές τάξεις (ενώσεις ξενοδόχων κ.λπ.) έως και τους εκπροσώπους της Νομαρχιακής & της Τοπικής Αυτοδιοίκησης της Δωδεκανήσου, με πρόταση για εκπόνηση κοινού προγράμματος τουριστικής προβολής και κινήτρων που θα απευθύνεται στον εσωτερικό τουρισμό.

Κερδοφορία για ΕΠΑΤΤ στη Βαλτική

Κερδοφόρα αποδεικνύεται τελικά, σύμφωνα με στελέχη των Επιχειρήσεων Αττικής, η νέα επιχειρηματική κίνηση που εγκαίνιασε η θυγατρική της Superfast Ferries με τη δρομολόγηση πλοίων της στις γραμμές της Βαλτικής.

Από την εταιρεία εκτιμάται ότι η κερδοφορία που σημειώνεται 3 μήνες αμέσως μετά τη δρομολόγηση δύο Superfast στη γραμμή Ροστόκ-Χάνκο, δηλαδή από Γερμανία προς Φινλανδία, είναι ένα ιδιαίτερα σημαντικό στοιχείο με δεδομένο το μικρό χρονικό διάστημα που έχει περάσει από την έναρξη της συγκεκριμένης δραστηριότητας.

Τα στοιχεία που θα δημοσιοποιηθούν αργότερα για την επιβατική και τη μεταφορική κίνηση, θεωρείται από τα στελέχη των Επιχειρήσεων Αττικής ότι είναι πολύ ικανοποιητικά για την παρουσία των πλοίων της στη δύσκολη αγορά της Βαλτικής.

Η θυγατρική των Επιχειρήσεων Αττικής δρομολόγησε το Μάιο στη νέα γραμμή το πρώτο πλοίο και τον Ιούλιο το δεύτερο, ενώ τον Ιανουάριο εγκαίνιαζεται με το Superfast 9 μία ακόμη γραμμή στην αγορά της Βαλτικής, από το Ροστόκ προς το Σοντερτάλιε της Σουηδίας.

Το Φεβρουάριο του 2002 με τη δρομολόγηση του Superfast 10 στην ίδια γραμμή θα έχει ολοκληρωθεί ο παρών σχεδιασμός της εταιρείας για τη Βαλτική.

Εν τω μεταξύ, αυτό το διάστημα η Superfast Ferries ετοιμάζει την υποδομή και την οργάνωση για την είσοδό της στην αγορά της Σκοτίας στο 2002 με άλλα δύο πλοία της, που θα συνδέουν το Ροσάιθ με το Ζιμπρούγκε του Βελγίου σε 18 ώρες.

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

T 811
31/12/01

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

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

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

Κώστας Κεντέρης
Χρυσός Ολυμπιονίκης,
Ανάδοχος του "Αίολος Εξπρές"



* ΤΥΠΟΥ MONOHULL



NEL LINES



Σταθερά μεγάλη η δανειοληπτική ικανότητα των Ελλήνων

του Σπυρίδωνος Αλεξανδράτου
Προέδρου Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος



ελληνική ναυτιλία κατά βάσιν συγκροτείται από τους εξής τομείς:

- Τον τομέα της φορτηγού ναυτιλίας.
- Τον τομέα της επιβατηγού ναυτιλίας. Ακτοπλοϊκά – κρουαζιερόπλοια – σκάφη αναψυχής.

— Τον τομέα των διαφόρων άλλων κατηγοριών σκαφών.
Ο τομέας της φορτηγού ναυτιλίας αντλεί συνήθως κεφάλαια από το διεθνές τραπεζικό σύστημα.

Ο πολύ υψηλός δείκτης πιστοληπτικής ικανότητας των Ελλήνων πλοιοκτητών επέτρεψε τη λύση των χρηματοδοτικών προβλημάτων της ελληνικής ναυτιλίας χωρίς την ουσιαστική συμμετοχή του ελληνικού τραπεζικού συστήματος, το οποίο στερήθηκε επί πολλά χρόνια έτσι, όχι μόνο τη δυνατότητα να παρακολουθήσει την ανάπτυξη της ναυτιλίας, αλλά και να επεκτείνει τη δράση του σε διεθνές πλαίσιο.

Ο τραπεζικός δανεισμός αποτελεί τον παραδοσιακό τρόπο χρηματοδότησης της ναυτιλίας. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες είχαν ανέκαθεν εύκολη πρόσβαση σε κεφάλαια τραπεζικής προεξόφλησης εξαιτίας της μακροχρόνιας παράδοσης και μεγάλης εμπειρίας τους στη διαχείριση πλοίων, καθώς και της φερεγγυότητάς τους, στοιχεία τα οποία έχουν ιδιαίτερη βαρύτητα στην απόφαση για δανειοδότηση από τις τράπεζες. Ως αποτέλεσμα, οι διεθνείς τράπεζες ήρθαν κοντά στους πλοιοκτήτες, γεγο-

νός που μαρτυρά η πληθώρα υποκαταστημάτων μεγάλων τραπεζών του εξωτερικού στον Πειραιά με κύριο αντικείμενο δραστηριότητας τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση. Οι ελληνικές τράπεζες δραστηριοποιήθηκαν με κάποια καθυστέρηση στον τομέα της ναυτιλιακής χρηματοδότησης, ειδικότερα για την ποντοπόρο φορτηγού ναυτιλία, ενώ έδωσαν προτεραιότητα στην ελληνική ακτοπλοϊκή ναυτιλία, με προοπτικές το μερίδιο της αγοράς που κατέχουν να φαίνεται ότι θα αυξηθεί.

Οι καταστάσεις όμως και το σκεπτικό και για την ποντοπόρο ναυτιλία φαίνεται πως έχουν αλλάξει και πολλοί συνάδελφοι της ποντοπόρου ναυτιλίας προχωρούν στη σύναψη δανειακών συμφωνιών με ελληνικά πιστωτικά ιδρύματα.

Η καθιέρωση αποτελεσματικών δρόμων σύνδεσης της ναυτιλίας με την υπόλοιπη εθνική οικονομία είναι στόχος που σήμερα μπορεί όχι μόνον να τεθεί, αλλά και να επιτευχθεί.

Η ναυτιλία ως γνωστόν είναι ένας κλάδος οικονομικής δραστηριότητας που υπόκειται σε συχνές διακυμάνσεις, επηρεαζόμενος κυρίως από την πορεία της διεθνούς οικονομίας και του παγκοσμίου εμπορίου και λιγότερο από ενδογενείς παράγοντες. Οι κύκλοι της ναυτιλίας αναπόφευκτα επηρεάζουν την πολιτική των τραπεζών, όσον αφορά τους πλοιοκτήτες-πελάτες τους. Έτσι, σε περιόδους καλής ναυαγορίας ο δανεισμός κεφαλαίων από τις τράπεζες είναι ευκο-

τερος και υπό ευνοϊκότερους όρους, ενώ το αντίθετο συμβαίνει σε περιόδους ναυτικής ύφεσης ή κρίσης.

Πέραν όμως της επίδρασης από την προσφορά και ζήτηση, τα τελευταία χρόνια παρατηρείται συρρίκνωση της αγοράς τραπεζικής ναυτιλιακής χρηματοδότησης καθώς και περιορισμός των ναυτιλιακών χαρτοφυλακίων των τραπεζών ως συνέπεια της παγκόσμιας τάσης συγχωνεύσεως επιχειρήσεων που ισχύει και στις τράπεζες, καθώς και των αυξημένων απαιτήσεων των κεντρικών τραπεζών για αποθέματα από τις επιτηρούμενες τράπεζες. Από την άλλη πλευρά, η επιβολή συνεχώς περισσότερων και πολυπλοκών κανόνων στη λειτουργία των πλοίων, με στόχους περιβαλλοντικούς, ασφάλειας κ.ά., έχει περιορίσει την κερδοφορία των επιχειρήσεων και κατ' επέκτασιν αύξησε το ρίσκο για τις τράπεζες. Συνέπεια αυτών είναι η αναθεώρηση των κριτηρίων δανειοδότησης των τραπεζών προς το αυστηρότερο και η ενίσχυση του βαθμού επιλεκτικότητας εκ μέρους των τραπεζών όσον αφορά την πελατεία τους. Είναι προφανές ότι τα περιθώρια δανεισμού έχουν στενέψει για τους πλοιοκτήτες εκείνους που δεν είναι απόλυτα συνεπείς με το νέο ρυθμιστικό περιβάλλον της ναυτιλίας, όπως διαμορφώθηκε κυρίως με την εισαγωγή του ISM Code. Επίσης, θεωρείται ότι και οι νεοεισερχόμενοι πλοιοκτήτες στο χώρο του εφοπλισμού ενδεχομένως θα αντιμετωπίσουν περισσότερες δυσκολίες χρηματοδότησης, αφού οι τράπεζες τείνουν να εστιάζουν το ενδιαφέρον τους στους πελάτες με τους οποίους συνδέονται με μακροχρόνια και δοκιμασμένη συνεργασία.

Από την άλλη πλευρά, αν λάβουμε υπ' όψιν την άνευ προηγουμένου αναγέννηση του ελληνικού εμπορικού στόλου, που συντελείται τα τελευταία χρόνια και συνεχίζει αμείωτη με πλήθος παραγγελιών για νέα πλοία, και αναλογιστούμε ότι το εγχείρημα αυτό προϋποθέτει την ύπαρξη τεράστιων κεφαλαίων, το συμπέρασμα που θα μπορούσε να εξαχθεί είναι ότι η δανειοληπτική ικανότητα των Ελλήνων πλοιοκτητών παραμένει ανεπηρέαστη, αν όχι αυξημένη.

Η ελληνική κεφαλαιαγορά μέσω του Χρηματιστηρίου Αξιών Αθηνών (ΧΑΑ) αποτελεί έναν εναλλακτικό τρόπο χρηματοδότησης της ναυτιλίας και μάλιστα με μειωμένο κόστος σε σχέση με την τραπεζική χρηματοδότηση. Ο σχετικός με την ποντοπόρο ναυτιλία νόμος που ψηφίστηκε πριν από ένα έτος, είναι ένα βήμα προς τη σωστή κατεύθυνση, όμως ορισμένες διατάξεις του είναι δύσκολο να εφαρμοστούν, ενώ σε άλλα σημεία χρειάζεται διευκρίνιση. Μέχρι σήμερα, από τις πληροφορίες που έχω, δεν υπάρχει αίτηση εισαγωγής σύμφωνα με τον νέο νόμο από κάποια εταιρεία της φορτηγού ναυτιλίας. Υπάρχουν συζητήσεις με τις αρμόδιες υπηρεσίες και προτάσεις από το ΝΕΕ και την ΕΕΕ για καλύτερη προσαρμογή του νόμου. Η απροθυμία εισαγωγής από τον κλάδο νομίζω ότι μάλλον οφείλεται και στην παρατεταμένη κρίση που συνεχίζει να απασχολεί το ΧΑΑ από το τέλος του 1999, καθώς επίσης και στην πτώση των επιτοκίων στα γνωστά, τόσο χαμηλά σήμερα, επίπεδα.

Πάντως, θεωρώ ότι η διασύνδεση της ποντοπόρου ναυτιλίας με την ελληνική κεφαλαιαγορά θα αποφέρει ομοίωσις όφελος στους πλοιοκτήτες και στους επενδυτές. Πρέπει όμως το επενδυτικό κοινό να είναι επαρκώς ενημερωμένο για τις ιδιαιτερότητες του κλάδου, ο οποίος δεν παρουσιάζει ομοιότητες με κανέναν άλλο κλάδο της εθνικής μας οικονομίας. Όπως προαναφέρθηκε, η ναυτιλία είναι διεθνής δραστηριότητα και επηρεάζεται άμεσα από την παγκόσμια οικονομία, το διεθνές εμπόριο, ακόμη και από καιρικά φαινόμενα τα οποία επηρεάζουν, ως παράδειγμα, τη γεωργική παραγωγή κάποιου κράτους, και διαφοροποιούν τις ανάγκες για μεταφορές. Κατ' επέκτασιν, και η κερδοφορία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων επηρεάζεται από τους ίδιους παράγοντες. Επίσης, η αξία των πλοίων που αποτελούν τα περιουσιακά στοιχεία μιας ναυτιλιακής εταιρείας, είναι εξαιρετικά ευμετάβλητη και ακολουθεί συνήθως την πορεία της ναυτιλαγοράς κ.ά. Στοιχεία πρώτο-

γνωρα για τον επιχειρηματία της ξηράς όπως και για όσους επιθυμούν να επενδύσουν στη ναυτιλία.

Ο τομέας της επιβατηγού ναυτιλίας άρχισε να αντλεί κεφάλαια από την Ελλάδα με την εισδοχή στο ΧΑΑ μεγάλων εταιρειών ηαικής βάσεως. Τα αποτελέσματα για τη βελτίωση της καταστάσεως των πλοίων είναι θεαματικά. Στην επιβατηγό ακτοπλοία και όχι μόνον έχουμε νεότευκτα πλοία υψηλών προδιαγραφών, νέας τεχνολογίας, μεγάλων ταχυτήτων, που προσφέρουν υψηλής ποιότητας υπηρεσίες σε νησιωτική και παράκτιο χώρα, βοηθώντας έτσι την ανάπτυξή τους. Το επίπεδο του ακτοπλοϊκού στόλου είναι τέτοιο που μετά την άρση του cabotage, τον Νοέμβριο του 2002, οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες θα είναι σε θέση να αντιμετωπίσουν μ' επιτυχία τον όποιο ανταγωνισμό ενδεχομένως ναυτιλιακών εταιρειών των Ευρωπαίων εταίρων μας, που με τα πλοία τους θα θελήσουν να μπουν στην ακτοπλοία. Ύστερα από τα ανωτέρω εκτιμώ ότι η όποια χρηματοδότηση, είτε για την αγορά χρησιμοποιημένων πλοίων είτε για τη νεοκατασκευή, πρέπει να γίνεται με πολλή περίσκεψη και ύστερα από καλό προγραμματισμό και γνώση του χώρου της ναυτιλίας. Οι εποχές των πειραματισμών πέρασαν και οι περιστάσεις απαιτούν νέους κανόνες στον οξύτατο ανταγωνισμό που διεθνώς υπάρχει και με βάση την αρχή «ελεύθερος και θεμιτός ανταγωνισμός», είμαι βέβαιος ότι θα οδηγηθούμε σε ασφαλέστερες θαλάσσιες μεταφορές.

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

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

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

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

NORWEGIAN

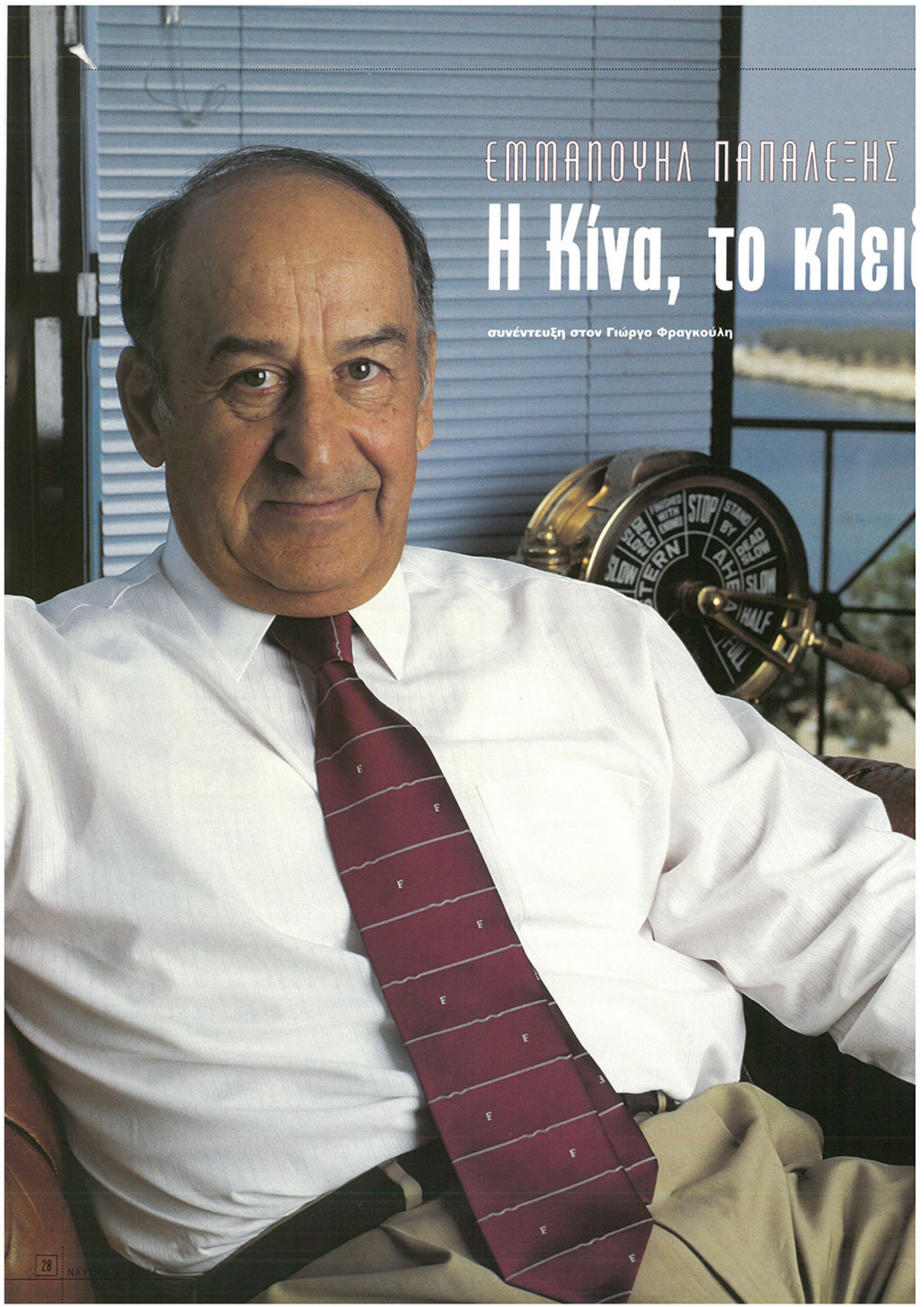
MARITIME EQUIPMENT

Agent in Greece:

MARINE CONSULT INTERNATIONAL LTD.

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

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



ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΠΑΠΑΛΕΞΗΣ

Η Κίνα, το κλειδί

συνέντευξη στον Γιώργο Φραγκούλη

για την παγκόσμια ανάκαμψη



Ε συνέντευξη που παρεχώρησε στα «Ναυτικά Χρονικά», ο κ. Παπαλέξης αναφέρεται σε όλη τα τρέχοντα ζητήματα που απασχολούν σήμερα την ελληνική και τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα, από το ενεργειακό και τη ναυτική νομοθεσία μέχρι την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής σημαίας, τη ναυτική εκπαίδευση και την τρομοκρατία. Μέσα από τις σελίδες των «Ναυτικών Χρονικών» εντοπίζει και αναλύει τα προβλήματα της ναυτιλίας, ενώ παράλληλα αναζητά και προτείνει λύσεις γι' αυτά, χωρίς να παραλείπει να αναφερθεί εκτενώς στην ελληνική και στην ευρωπαϊκή ναυτιλία, στους νηογνώμονες αλλιά και στη ναυτιλιακή νομοθεσία:

Ποιες είναι οι εναλλακτικές λύσεις κίνησης των πλοίων, σε περίπτωση που εξαντληθούν τα παγκόσμια αποθέματα πετρελαίου;

Σήμερα έχουμε το πετρέλαιο, αύριο έχουμε το πετρέλαιο και μεθαύριο έχουμε το πετρέλαιο! Έχουμε αποθέματα για πολλή ακόμη χρόνια. Ήδη τα αποθέματα των χωρών της Μέσης Ανατολής φθάνουν για 80-100 χρόνια.

Και αυτό πάρα είναι θετικό για τη ναυτιλία, διότι τα αποθέματα των πετρελαιοπηγών που βρίσκονται κοντά σε καταναλωτικά κέντρα όπως είναι η Βόρειος Θάλασσα, η Καραϊβική, το Μεξικό, η Βενεζουέλα, είναι μικρότερης χρονικής διάρκειας απ' ό,τι είναι τα αποθέματα των χωρών της Μέσης Ανατολής, τα οποία βρίσκονται πολύ πιο μακριά από τα καταναλωτικά κέντρα. Συνεπώς μακροχρόνια, θα χρειαζόμαστε περισσότερο τανάζ για να μεταφέρουμε το πετρέλαιο από τη Μ. Ανατολή προς την Ασία και προς τη Δύση, και αυτό είναι θετικό για τη ναυτιλία.

Συνεχίζοντας να μιλάμε γενικά για την ενέργεια, θα πρέπει να επισημάνουμε ότι το κάρβουνο κατέχει τη δεύτερη θέση, αλλιά πολύ σύντομα θα αντικατασταθεί από

«Με την έναρξη της χιλιετίας φαίνεται πως πολλά πράγματα αλλάζουν και οπωσδήποτε η ναυτιλία δεν διαφεύγει αυτές τις αλλαγές.

Ακούμε όλοι ότι γύρω μας πραγματοποιούνται μεγάλες αλλαγές και ακολουθώντας τα παραδείγματα και τα γεγονότα του παρελθόντος, πρέπει να δούμε τι θα κάνουμε στο παρόν ώστε να επιβιώσουμε στο μέλλον».

Με τα παραπάνω λόγια, ο εφοπλιστής και πρόεδρος της εταιρείας Mare – Denholm Limited κ. Εμμανουήλ Παπαλέξης δίνει το στίγμα μιας εποχής μεγάλων αλλαγών και προκλήσεων, τόσο για τη ναυτιλία όσο για την οικονομική ζωή γενικότερα.

το φυσικό αέριο το οποίο αναπτύσσεται με ταχείς ρυθμούς.

Χωρίς πάντως να «απειθεί» το πετρέλαιο;

Προς το παρόν όχι, αλλιά είναι μια μορφή ενέργειας η οποία αναπτύσσεται κάθε μέρα και αυτό διότι είναι καθαρό για το περιβάλλον, είναι εύκολο στη χρήση και αυξάνεται καθημερινά. Όσον αφορά τη ναυτιλία, σίγουρα δεν την επηρεάζει θετικά γιατί πρόκειται για μια νέα μορφή ενέργειας. Ωστόσο, τα πλοία μεταφοράς φυσικού αερίου είναι ακόμη πολύ ακριβά. Ίσως σε 15-20 χρόνια να αρχίσει να διαφάνεται κάποια αλλαγή, όμως γεγονός είναι ότι το πετρέλαιο θα συνεχίσει να κυριαρχεί για

πολλά χρόνια ακόμη.

Μιλώντας ειδικά για πετρέλαιο, οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής καταναλώνουν οκτώ εκατομμύρια βαρέλια crude oil ημερησίως και αλλιά δύο εκατ. product και αποτελούν τον μεγαλύτερο καταναλωτή πετρελαίου στον κόσμο με 13% της παγκόσμιας κατανάλωσης. Παράλληλα, τα τελευταία δέκα χρόνια, περίπου, παρατηρείται ουσιαστική αύξηση της κατανάλωσης ενέργειας και στις χώρες της Ασίας, ενώ η ευρωπαϊκή κατανάλωση το ίδιο χρονικό διάστημα παραμένει ίδια.

Ωστόσο, στην Ασία περιλαμβάνεται και η Κίνα με πληθυσμό 1,6 δισεκατομμύρια.

Η Κίνα είναι μία χώρα η οποία για όλους εμάς στη ναυτιλία έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον από πολλές απόψεις. Κι αυτό διότι εάν ο κάθε Κινέζος πολίτης καταναλώνει 5-6 λίτρα πετρέλαιο την ημέρα και αν το κάθε κινέζικο σπίτι έχει μία TV, ένα ραδιόφωνο και ένα αυτοκίνητο, τότε μιλάμε ότι η ενέργεια που καταναλώνεται σήμερα σχεδόν θα διπλασιαστεί. Θα χρειαζόμαστε τουλάχιστον αλλιά τόσο δεξαμενόπλοια για να μεταφέρουμε πετρέλαιο προς την Κίνα. Επομένως, αυτή η χώρα μάς ενδιαφέρει, όχι μόνον επειδή αναπτύσσεται τώρα η ναυπηγική της βιομηχανία, αλλιά και αποτελεί έναν πολύ μεγάλο καταναλωτή που σε 10-15 χρόνια θα βρεθεί ίσως στην πρώτη θέση της κατανάλωσης παγκοσμίως.

Αλλιά όταν μιλάμε για πετρέλαιο, φυσικά αυτό είναι καλό για τη ναυτιλία. Εκτός αυτού, χώρες, όπως η Κίνα και η Ιαπωνία, καταναλώνουν και πολλές άλλες ύψης που πρέπει να μεταφερθούν από μακριά, μέσω θαλάσσης. Γι' αυτό και τα μεγάλα bulk carriers που μεταφέρουν για παράδειγμα μετάλλευμα ή κάρβουνο, δουλεύουν πολύ προς τα εκεί. Διότι αν μιλήσουμε ειδικότερα για την Ιαπωνία, αυτή τη στιγμή αποτελεί τον μεγαλύτερο παραγωγό ατσαλιού στον κόσμο, όμως τα βασικά συστατικά που χρειάζονται για την παραγωγή



του δεν υπάρχουν στην Ιαπωνία, με φυσική συνέπεια να πρέπει να εισαχθούν από αλλού. Άλλωστε και τα ελληνικά bulkers πάντοτε δούλευαν σε αυτές τις αγορές. Γι' αυτό λοιπόν, όταν αρχίσει η Κίνα να αυξάνει την κατανάλωσή της, θα γίνει μια τεράστια αγορά που θα ενδιαφέρει όχι μόνο την ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα αλλά και την παγκόσμια. Σήμερα η ζωή μας ελέγχεται από το πετρέλαιο και παράδειγμα είναι το τι έγινε τον περασμένο χειμώνα, όταν έκλεισαν για τρεις ημέρες στην Ευρώπη οι ραφινιέρες. Γι' αυτό θα ήταν πολύ χρήσιμο να γνωρίζαμε ποιοι και πώς καταναλώνουν το πετρέλαιο.

Το μεγαλύτερο μέρος της κατανάλωσης, που αντιστοιχεί σε 48 εκατ. βαρέλια, καταναλώνεται από τις χώρες OECD και τα 28,4 εκατ. βαρέλια από τις άλλες χώρες. Όπως προαναφέραμε, οι ΗΠΑ είναι ο μεγαλύτερος καταναλωτής και φυσικά η Ευρώπη και η ανεπτυγμένη Ασία. Προβλέπεται ότι μέχρι το έτος 2020 η κατανάλωση στη Δυτική Ευρώπη θα αυξηθεί μόνο κατά 0,5%, στην ανεπτυγμένη Ασία κατά 0,6%, στη Β. Αμερική κατά 1,5% και στις χώρες της Ανατολικής Ευρώπης κατά 2,2%, με το μεγαλύτερο ποσοστό αύξησης της κατανάλωσης στην αναπτυσσόμενη Ασία, όπου ενδέχεται να φθάσει το 3%.

Νομοθεσία: Νέα πηγή ναυτικής νομοθεσίας αποτελεί τα τελευταία χρόνια το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Επίσης, εδώ και δύο χρόνια

υπήρξε έντονη η παρέμβαση της Ευρωπαϊκής Ένωσης στα θέματα ναυτιλίας, ειδικά μετά το ναυάγιο του δεξαμενόπλοιου «Erika». Ευτυχώς, ύστερα από έντονη αντίδραση πολλών ευρωπαϊκών χωρών, συμπεριλαμβανομένης και της Ελλάδας, καταφέρθηκε να μην επιβληθούν νέοι κανονισμοί και να περιοριστούμε σε αυτούς του IMO.

Νοογνώμονες: Τα classification societies αποτέλεσαν τα τελευταία χρόνια το επίκεντρο πολλών συζητήσεων και κριτικής. Κατεβλήθη μεγάλη προσπάθεια από τους οργανισμούς αυτούς να βελτιώσουν τις υπηρεσίες τους. Ο ρόλος των classification societies στη ναυτιλία έχει γίνει πιο πολυήλεκτρος. Εκτός από τα παραδοσιακά τους καθήκοντα, όπως η έκδοση πιστοποιητικών, ασχολούνται πλέον με την ποιοτική ναυτιλία – με την έκδοση πιστοποιητικών ISM, με την εκπαίδευση πληρωμάτων (προσφέροντας σχετικά σεμινάρια), με την περιβαλλοντική φροντίδα κ.λπ. Εξακολουθούμε να πιστεύουμε ότι ο δρόμος των classification societies είναι ακόμη μακρύς για να θεωρηθούν οι υπηρεσίες τους απολύτως ικανοποιητικές. Υπάρχει σήμερα μια πολυμορφία στις απαιτήσεις και στους κανονισμούς των διαφόρων νηογνώμωνων και παραμένει η αναγκαιότητα συνεργασίας μεταξύ τους, ώστε να επιτευχθεί ομοιομορφία στους κανονισμούς και στις απαιτήσεις τους.

Ευρωπαϊκή ναυτιλία: Οι ναυτιλιακές δυνάμεις στην Ευρώπη είναι δύο: Ελλήδα και Νορβηγία. Η Ελλάδα ελέγχει διηπάσιο-τριηπάσιο τονάζ σε σχέση με τη σκανδιναβική χώρα, χωρίς όμως να διαθέτει την κατάλληλη υποδομή. Από την άλλη πλευρά, η Νορβηγία διαθέτει ναυπηγικές μονάδες, ναυτιλιακές τράπεζες, βιομηχανία ανταλλακτικών κ.λπ.

Ελληνική ναυτιλία: Είναι μοναδική γιατί είναι πρώτη σε πλοιοκτησία, με 3.618 πλοία που αντιστοιχούν σε 168.434.370 dwt.

Εξακολουθεί να διατηρεί τον εθνικό της χαρακτήρα, όχι σε σημαία αλλά όσον αφορά τη διαχείριση και τον έλεγχο των πλοίων της. Δηλαδή τα περισσότερα εφοπλιστικά γραφεία εδρεύουν πλέον στην Ελλάδα, ενώ στα περισσότερα πλοία οι πλοίαρχοι και οι μηχανικοί είναι Έλληνες.

Το γεγονός ότι το 27% του ελληνόκτητου στόλου είναι υπό ελληνική σημαία, δεν αποτέλεσε το λόγο για αφελληνισμό των υπόλοιπων πλοίων. Απόδειξη είναι ότι η ναυτιλία αποτελεί τον δεύτερο μεγαλύτερο πόρο εισαγωγής συναλλάγματος.

Βέβαια, θα ήταν πολύ προτιμότερο και επικερδέστερο για την Ελλάδα εάν τα 3.618 πλοία είχαν ενταχθεί στο ελληνικό νηολόγιο. Είναι ευχή όλων μας κάποτε αυτό να συμβεί, και τελευταίως γίνεται πολύς λόγος για το συγκεκριμένο θέμα. Η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου

τίθεται πάντα ως πρώτη αναγκαιότητα, αλήθεια φαίνεται ότι υπάρχει κάποια διαφορά στην αντίληψη της «ανταγωνιστικότητας» μεταξύ του κρατικού και του ιδιωτικού φορέα.

Τι πιστεύετε ότι πρέπει να γίνει προκειμένου να ενισχυθεί η ελληνική σημαία και αυξηθεί η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου;

Πρέπει να αντιγράψουμε αυτό που έκαναν Νορβηγοί, οι Άγγλοι, οι Ολλανδοί και αν το πετύχουμε, τότε μάλλον θα δούμε τα πλοία να επιστρέφουν στην ελληνική σημαία. Επίσης η ελληνική ναυτιλία είναι μοναδική διότι είναι ιδιαίτερα «κομματιασμένη», δηλαδή είναι πολλή οι εταιρείες με λίγα πλοία κάθε μία. Το συγκεκριμένο φαινόμενο δεν είναι καλό, γιατί αυτό που χρειάζεται πλέον η ναυτιλία είναι μεγάλα μεγέθη.

Είναι πολύ σημαντικό ότι οι Έλληνες πλοιοκτήτες, αντί να αγοράζουν μεταχειρισμένα, χτίζουν νέα πλοία. Ωστόσο, πρέπει να δούμε και οι μικρές ελληνικές εταιρείες να αντιμετωπίσουν τις προκλήσεις των καιρών. Ίσως να έπρεπε οι εταιρείες αυτές να προχωρήσουν σε κοινοπραξίες προκειμένου να δημιουργήσουν μία αξιόλογη μονάδα ή να ενταχθούν κάτω από μεγαλύτερες «ομπρέλες», με σκοπό την καλύτερη εκμετάλλευση των πλοίων τους. Κι αυτό πρέπει να συμβεί, διότι η μεγαλύτερη διαχειριστική «ομπρέλα» μπορεί να προσφέρει ανταγωνιστικές τιμές, καλύτερους όρους ασφάλισης του πλοίου και φυσικά καλύτερες δυνατότητες εύρεσης πληρωμάτων.

Αυτό που χρειάζεται είναι να βοηθηθούν οι μικρές εταιρείες για να αντιμετωπίσουν τις δυσκολίες. Επίσης χρειάζεται δημιουργία ναυτιλιακής υποδομής στην Ελλάδα. Υπάρχει μεν, αλλά χρειάζεται βελτίωση προκειμένου να καλύπτει τις ανάγκες της εποχής.

Πώς κρίνετε την προσέλευση νέων ανθρωπων στο ναυτικό επάγγελμα; Είναι επαρκής ο αριθμός, ώστε να καλύπτονται οι ανάγκες των ελληνόκτητων πλοίων;

Υπάρχει έντονη η αίσθηση ότι δεν είναι ικανοποιητική η προσέλευση νέων στο ναυτικό επάγγελμα και αυτό είναι δυσάρεστο, γιατί δε πρέπει να αφεληνιστεί το ναυτικό επάγγελμα. Η Πολιτεία χρειάζεται συντονισμένες προσπάθειες αντιμετώπισης του προβλήματος. Επιβάλλεται να καταστήσουμε το ναυτικό επάγγελμα κοινωνικά παραδεκτό. Πρέπει να εξηγήσουμε, κυρίως στους γονείς, ποιες είναι οι σημερινές συνθήκες εργασίας στα πλοία και ποιες οι προοπτικές και να πείσουμε ότι ο ναυτικός του σήμερα δεν αντιμετωπίζει το περιβάλλον που περιγράφεται στο «Πούσι» και στο «Μαραμπού» και ότι έχει παρέλθει πλέον

η εποχή του αείμνηστου Καββαδία.

Είναι ήπιηρό να βλέπουμε νέους να στρέφονται σε διάφορες σχολές του εσωτερικού και του εξωτερικού χωρίς αποτέλεσμα. Αυτούς τους νέους με μία κατάλληλη ενημέρωση θα μπορούσαμε να τους φέρουμε κοντά στη θάλασσα. Θα μπορούσαμε, όχι μόνο με οικονομικό δέλεαρ, να φέρουμε αυτόν τον κόσμο στα πλοία, προσφέροντάς του παράλληλα και κοινωνική καταξίωση.

Είναι ανησυχητικό να βλέπουμε ότι ο μέσος όρος ηλικίας του Έλληνα πλοιάρχου και του Α' μηχανικού είναι 45-50 έτη, χωρίς να υπάρχουν νεότεροι να τους διαδεχθούν. Είναι αργά να διορθωθεί και να καλυφθεί αυτό το κενό;

Είναι κάτι που πρέπει να μας απασχολεί όλους. Ίσως δεν είναι πολύ αργά, ίσως υπάρχει λίγος χρόνος για να γίνει κάτι, αν όλοι μας θελήσουμε να κάνουμε κάτι. Αλλά αυτός ο χρόνος δεν είναι πολύς.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» έχουν ασχοληθεί με το συγκεκριμένο θέμα και έχουν κατά καιρούς εισηγηθεί ορισμένα μέτρα.

Εμείς φρονούμε ότι πλέον είναι καιρός να δημιουργηθεί μία επιτροπή από αντιπροσώπους της ναυτιλίας και του αρμόδιου υπουργείου, η οποία αποκλειστικά και συγκεκριμένα να ασχοληθεί με το θέμα της προσέληψης νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

Διαλέξεις και παρουσιάσεις στα σχολεία, στα κολλέγια, σε όλη την επικράτεια. Ενημερωτικές ομιλίες στους διάφορους συλλόγους γονέων, σχετική αρθρογραφία στον εθνικό τύπο και πολλή άλλη παρόμοια ενέργεια πιθανόν να ανατρέψουν το αρνητικό αυτό κλίμα που υπάρχει. Τώρα ή ποτέ, ίσως αυτή είναι η τελευταία μας ευκαιρία.

Το τρομοκρατικό χτύπημα της 11ης Σεπτεμβρίου στις ΗΠΑ προκάλεσε αλυσιδωτές αντιδράσεις, τόσο στην οικονομική όσο και στην κοινωνική ζωή ολόκληρης της υφηνίου. Κατά πόσο έχει επηρεάσει τη ναυτιλία; Πιστεύετε πως θα προκληθούν ακόμη μεγαλύτερες επιπτώσεις;

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι πριν από την 11η Σεπτεμβρίου ήδη υπήρχε κάποια σχετική ύφε-

ση στην παγκόσμια οικονομία και φυσικά στη ναυτιλία. Οι ημέρες των «παχέων αγελάδων» των δύο τελευταίων ετών έχουν περάσει. Βέβαια, με τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου η κατάσταση χειροτέρευσε και είναι φυσικά άγνωστο το τι θα επακολουθήσει και εξαρτάται από την εξέλιξη της παρούσας κατάστασης. Γεγονός είναι ότι η παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα ανησυχεί σοβαρά για τις επιπτώσεις, και η Ένωση Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας έχει ήδη εκφράσει τις ανησυχίες της προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Η αύξηση των ασφαλιστρών δημιουργεί επιπρόσθετο πρόβλημα στην ήδη κατάσταση. Ορισμένα είδη πλοίων έχουν ήδη υποστεί μεγάλες ζημιές από όλη. Τα κρουαζιερόπλοια ήταν το άμεσο θύμα, με αποτέλεσμα να δούμε δύο εταιρείες κρουαζιερόπλοίων να ετοιμάζονται να κηρύξουν πτώχευση στις ΗΠΑ. Στον τομέα των containers βλέπουμε να αυξάνονται οι προσπάθειες για συγχώνευση (mergers) προκειμένου να αντιμετωπίσουν τις δυσκολίες που δημιουργεί η δύσκολη αγορά. Ας ευχηθούμε να ομαλοποιηθεί η κατάσταση και μαζί της και η αγορά.

Destel

Marine & Industrial Supplies Imports - Exports - Representations

GENERAL SHIP SUPPLIERS YOUR PARTNER TO SUPPLY YOUR VESSEL

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

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

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

 Destel

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



Ε τρεις κεντρικούς άξονες οριοθετούνται σήμερα τα προβλήματα τα οποία απασχολούν το ναυτεργατικό κόσμο, σύμφωνα με τον γραμματέα της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας, Γιάννη Χαλά.

Οι 3 άξονες είναι:

1. Διασφάλιση θέσεων εργασίας των Ελλήνων ναυτεργατών και διεύρυνσή τους στο μέλλον.
2. Κοινωνικοασφαλιστική προστασία.
3. Φορολογική μεταχείριση.

Ο γραμματέας της ΠΝΟ επισκέφθηκε τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργο Ανωμερίτη και του παρέδωσε υπόμνημα με τα φλέγοντα θέματα που απασχολούν τους Έλληνες ναυτικούς.

Ο κ. Χαλάς δήλωσε ευχαριστημένος από την κατανόηση που επέδειξε ο κ. Ανωμερίτης, ο οποίος έχει τονίσει ότι προέχει η ανθρώπινη ασφάλεια και πως ο Έλληνας ναυτικός βρίσκεται στο επίκεντρο ανάπτυξης της εμπορικής ναυτιλίας.

Ιδιαίτερη αναφορά από πλευράς ΠΝΟ έγινε για τη ναυτική εκπαίδευση, η οποία θα πρέπει να αναβαθμιστεί, ώστε να είναι σε θέση να ανταποκριθεί στις σύγχρονες ανάγκες της ναυτιλίας.

με το Ν.Δ. 3323/55.

— Αναβάθμιση των κυρίων συντάξεων και αναπροσαρμογή όλων στο 80% και παράλληλα οι αυξήσεις των συντάξεων να ακολουθούν τις αυξήσεις των συλλογικών συμβάσεων εργασίας χωρίς προϋποθέσεις.

— Διπλοσισιασμός, τουλάχιστον, των επικουρικών συντάξεων.

— Αναβάθμιση των παροχών των Ταμείων Προνοίας Αξιωματικών και Κατωτέρων Πληρωμάτων Ε.Ν.

— Ουσιαστική βελτίωση των παρεχομένων από τον κλάδο υγείας παροχών προς τους ναυτεργάτες και τις οικογένειές τους.

Για τη δραματική πτώση του αριθμού των ναυτεργατών στα κράτη-μέλη της Ε.Ε., στο υπόμνημα της ΠΝΟ τονίζεται:

«Θα θέλαμε με την ευκαιρία αυτή να υπογραμμίσουμε ένα γενικότερο πρόβλημα που αφορά άμεσα και την ελληνική ναυτιλία, δηλ. τη δραματική πτώση του αριθμού των ναυτεργατών στα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι οποίοι —ιδιαίτερα σιό,τι αφορά τα κατώτερα πληρώματα— έχουν αντικατασταθεί με χαμηλόμισθα αλλοδαπά πληρώματα.

Είναι ιδιαίτερα ανησυχητικό το γεγονός ό

ΠΝΟ: Τι ζητούμε...

του Νάσου Πουλακίδα

Ζητήθηκε ακόμη η αναβάθμιση του κέντρου επιμόρφωσης στελεχών εμπορικού ναυτικού, ενώ θα πρέπει η προσέληψη νέων στο ναυτικό επάγγελμα να συνοδεύεται με ανάλογα κίνητρα.

«Η απροθυμία που έδειξαν οι νέοι μας στο πρόσφατο κάλεσμα του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας πρέπει να απασχολήσει άμεσα τους φορείς της ναυτιλίας μας και να εντοπισθούν οι λόγοι που οδηγούν στην απροθυμία αυτή», δήλωσε ο γραμματέας της ΠΝΟ. Μεταξύ των κινήτρων τα οποία θα μπορούσαν να αναστρέψουν τη συνεχιζόμενη φθίνουσα πορεία προσέληψης νέων στη θάλασσα περιλαμβάνονται:

— Καθιέρωση Φυλλοαδίου Μαθητευομένου Ναυτικού (σύμφωνα με τις προτάσεις της ΠΝΟ).

— Επαναφορά του ειδικού τρόπου φορολόγησης των ναυτεργατών που καθιερώθηκε

η παρουσιαζόμενη έλλειψη αξιωματικών —η οποία σύμφωνα με την πρόσφατη μελέτη BIMCO-ISF για την προσφορά και ζήτηση ναυτεργατικού δυναμικού σε παγκόσμιο επίπεδο (Απρίλιος 2000)— υπολογίζεται σήμερα σε 4% και θα ανέλθει το 2010 σε 12%. Ακόμη, η έλλειψη εκπαιδευμένων ναυτεργατών, πράγμα που μέρα με τη μέρα λαμβάνει ανησυχητικές διαστάσεις, σε βαθμό που και ο ίδιος ο εφοπλισμός να μη λεί για «κρίση προσωπικού», πιθανότητα να επιδεινωθεί και για έναν επί πλέον λόγο, δεδομένου ότι το 48% των αξιωματικών από τις βιομηχανικά ανεπτυγμένες χώρες του ΟΟΣΑ είναι άνω των 50 ετών και πρόκειται να συνταξιοδοτηθούν σύντομα. Τέλος, δεν μπορούμε να μην αναφέρουμε και το γεγονός ότι η έλλειψη αυτή οδήγησε στην άνηση αγοράς πλοιστών πιστοποιητικών ναυτικής ικανότητας, θέμε

Ο κ. Γιάννης Χαλάς

που εξακολουθεί να απασχολεί τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα και ειδικότερα τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό.

Το κυρίαρχο πρόβλημα

Σε ό,τι αφορά τον κλάδο μας, ζητήματα τα οποία χρήζουν άμεσης επίλυσης είναι ο εκσυγχρονισμός και η λειτουργία του Γραφείου Εύρεσης Ναυτικής Εργασίας (ΓΕΝΕ), το οποίο έχει πάψει προ πολλού να επιτελεί το ρόλο για τον οποίον συνεστήθη, δηλαδή την εξεύρεση εργασίας στους Έλληνες ναυτεργάτες.

Φερεγγυότητα εργοδότη

Ως προς το θέμα αφερεγγυότητας εργοδότη, η ΠΝΟ υποστηρίζει:

«Η προστασία των ναυτεργατών στις περιπτώσεις αφερεγγυότητας του εργοδότη συνιστά μία ακόμη πτυχή -εξίσου σοβαρή- του όλου θέματος της απασχόλησης, η οποία επιβάλλεται να ρυθμισθεί άμεσα.

Είναι γνωστό ότι οι Έλληνες ναυτεργάτες εξαιρέθηκαν από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας του Συμβουλίου της Ε.Ε. σχετικά με την "προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών-μελών για την προστασία των μισθωτών σε περίπτωση αφερεγγυότητας του εργοδότη (80/987/ΕΟΚ)" με το αιτιολογικό ότι καλύπτονται με ισοδύναμη με το περιεχόμενο της οδηγίας προστασία και ειδικότερα το άρθρο 205 του ΚΙΝΔ. Με σχετική αλληλογραφία (έγγραφα και υπομνήματα) που υπέβαλε η διοίκηση της ΠΝΟ προς τον προκάτοχό σας, παραθέσαμε στοιχεία από τα οποία προέκυπτε πέραν κάθε λογικής αμφιβολίας ότι επιβάλλεται η άμεση σύσταση φορέα σε εθνικό επίπεδο με εισφορές των εφοπλιστών για την αντιμετώπιση της απαράδεκτης κατάστασης εγκατάλειψης ελληνικών πληρωμάτων, εντός και εκτός Ελλάδας και ανεξάρτητα της σημαίας του πλοίου στο οποίο υπηρετούν, από αφερεγγυούς και κακοπληρωτές εφοπλιστές, στερώντας από τους ναυτεργάτες το μόχθο τους που συνιστά αδιαφιλονίκητη και αυτονόητη πραγματικότητα για κάθε εργαζόμενο».

NAT

Οι προτάσεις της ΠΝΟ όσον αφορά στο NAT συμπυκνώνονται στα ακόλουθα:

α) Σαφής καθορισμός χρονοδιαγράμματος για την αναπροσαρμογή όλων των συντάξεων των ναυτεργατών στο 80% των εν ενεργεία, ο υπολογισμός των οποία θα γίνεται με βάση όλα τα μεγέθη μισθού και τα πάσης φύσεως επιδόματα για τα οποία και πραγματοποιούνται κρατήσεις

υπέρ NAT και να υπάρξει ενσωμάτωση σ' αυτές της ΑΤΑ.

β) Καθορισμός του ποσοστού αύξησης των δικαιολόγων (κινών, τέκνων ορφανών και από τους δύο γονείς) στο 70% της σύνταξης του συζύγου ναυτικού, όπως ισχύει και στις άλλες κατηγορίες εργαζομένων.

γ) Η χορήγηση της σύνταξης πρέπει να επισπευστεί, γιατί είναι απαράδεκτο να περιμένουν οι ναυτεργάτες, ακόμα και δέκα μήνες, για να τους καταβληθεί η σύνταξη των. Προτείνουμε ο εκάστοτε γενικός γραμματέας της ΠΝΟ να συμμετέχει σε μόνιμη βάση στο Δ.Σ. του NAT.

δ) Να απαγορευθεί η εργασία σε συνταξιούχους ναυτεργάτες, η οποία θα επιτρέπεται μόνον εφόσον δεν προσφέρονται εν ενεργεία ναυτικοί.

ε) Να διατηρηθούν σε ισχύ όλες οι διατάξεις που έχουν θεσπισθεί και αφορούν τα όρια ηλικίας και τις λοιπές προϋποθέσεις για τη θεμελίωση του συνταξιοδοτικού δικαιώματος.

Ταμεία Προνοίας Αξιοματικών και Κατωτέρων Πληρωμάτων

— Επιβάλλεται η χορήγηση γενναίας αύξησης στα χορηγούμενα εφάπαξ, ώστε να καλυφθούν οι απώλειες που έχουν στο μεταξύ σημειωθεί.

— Απαιτούμε την αυτονομία και αυτοτέλεια των Ταμείων Προνοίας και να λειτουργούν κατά το πρότυπο του ΕΛΟΕΝ.

— Να επισπευθεί η χορήγηση των εφάπαξ παροχών στους δικαιούχους.

— Η διοίκηση των Ταμείων Προνοίας να περιέλθει στους ναυτεργάτες υπό την εποπτεία της Εστίας Ναυτικών.

Ιατροφαρμακευτική περίθαλψη Οίκου Ναύτου

— Βελτίωση και αναβάθμιση της ιατροφαρμακευτικής και νοσοκομειακής περίθαλψης που παρέχεται από τον Οίκο Ναύτου στους εν ενεργεία και συνταξιούχους ναυτικούς και τις οικογένειές τους.

— Παροχή δωρεάν ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης σε παιδιά ναυτικών ηλικίας μέχρι 18 ετών και εφόσον σπουδάζουν και πέραν των 18 ετών.

— Οι εκπρόσωποι των ναυτικών στο Δ.Σ. Οίκου Ναύτου να αυξηθούν σε δύο, ένας από τις τάξεις των αξιοματικών και ένας από τα κατώτερα πληρώματα, ώστε να υπάρξει μεγαλύτερη εκπροσώπηση των ναυτεργατών.

— Να αυξηθεί το επίδομα ψυχιατρικής στις 80.000 δρχ., ώστε να εναρμονισθεί με τα επίπεδα των άλλων ταμείων.

— Να ιδρυθεί πολυιατρείο του Οίκου Ναύτου



στην Αθήνα και να υπάρχει ελεύθερη επιλογή κέντρου και νοσοκομείου/κλινικής.

— Να συνεχισθεί η λειτουργία των κατασκηνώσεων για τα παιδιά των ναυτικών από τον Οίκο.

— Να αξιοποιηθεί το Νοσηλευτικό Ίδρυμα Εμπορικής Ναυτιλίας (ΝΙΕΝ) προκειμένου να επιτελέσει το σκοπό που απαιτείται.

«Νέα τάξη»

Για τυχόν αθέμιτο ανταγωνισμό από ναυτικούς χωρών που σύντομα θα ενταχθούν στην Ε.Ε., αναφέρεται:

«Όσον αφορά στη διεύρυνση της Ένωσης, εκτιμούμε ότι η ένταξη του λεγομένου πρώτου κύματος υποψηφίων χωρών σηματοδοτεί την αρχή μιας "νέας τάξης πραγμάτων", ειδικά σε ό,τι αφορά την κοινωνική διάσταση του θέματος. Είχαμε ήδη επισημάνει στον προκάτοχό σας ότι η Πολιτεία, ιδιαίτερα το ΥΕΝ, πρέπει να προβεί έγκαιρα στις απαραίτητες ρυθμίσεις, τις οποίες η ΠΝΟ θεωρεί αυτονόητες, ώστε να μην οδηγηθούμε σε καταστάσεις αθέμιτου ανταγωνισμού από ναυτεργάτες της κεντρικής και της ανατολικής Ευρώπης, οι οποίοι, ως γνωστόν, διαθέτουν συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι των Ελλήνων. Στόχο πρέπει να αποτελέσει η αποφυγή δημιουργίας προϋποθέσεων social dumping και προς την κατεύθυνση αυτή οφείλει, κατά τη γνώμη μας, να κινηθεί το ΥΕΝ».

«Δεν χωρούν συμβιβασμοί και εκπώσεις σε θέματα ασφαλείας εργαζομένων! Σίγουρα οι ευθύνες πολλές φορές διαχέονται. Όμως, σε κάθε περίπτωση, η εφαρμογή της νομοθεσίας θα είναι αυστηρότατη», δήλωσε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γ. Ανωμερίτης, μετά τη διυπουργική σύσκεψη στο ΥΕΝ για θέματα ασφαλείας των ναυπηγοεπισκευαστικών εργασιών.



Το τραγικό περιστατικό του τάνκερ «Sailor» με τους 5 νεκρούς Έλληνες εργάτες άνοιξε έναν κύκλο συσκέψεων, συζητήσεων και αποφάσεων για τη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη. Στις αρχές του περασμένου μηνός πραγματοποιήθηκε διυπουργική σύσκεψη στο υπουργείο, όπου ελήφθησαν μέτρα τα οποία θα καταστήσουν -σύμφωνα με τον κ. Ανωμερίτη- πιο αποτελεσματικό τον ελεγκτικό μηχανισμό και την εφαρμογή της ισχύουσας νομοθεσίας.

Τα μέτρα αυτά είναι:

- Άμεση εφαρμογή του μητρώου επιχειρήσεων της ΝΕΖ. Σε συνεργασία με τη Νομαρχία Πειραιά θα τεθεί τελική προθεσμία για τη συγκρότηση και λειτουργία του μητρώου. Στη ΝΕΖ θα λειτουργούν μόνο επιχειρήσεις οι οποίες θα διαθέτουν αριθμό μητρώου, καθώς επίσης ασφαλιστική και φορολογική ενημερότητα.

- Συγκροτείται Μητρώο Τεχνικών Ασφαλείας.
- Εντός των επόμενων ημερών, με βάση και τα πραγματικά στοιχεία, θα καθορισθεί ο αριθμός πλοίων τα οποία θα αναλαμβάνει ο τεχνικός ασφαλείας.

- Άμεση πρόσληψη 10 ελεγκτών-χημικών ναυτιλίας από το Γενικό Χημείο του Κράτους για δευτεροβάθμιο έλεγχο (τακτικές και έκτακτες επιθεωρήσεις).

- Υποχρεωτική εγκατάσταση «εκρηγνυόμετρου» σε κάθε χώρο εκτέλεσης εργασιών.

- 6. Άμεση απόφαση για οικονομική κάλυψη των εργαζομένων σε επιθεωρήσεις τα Σαββατοκύριακα.

- Καθιέρωση θέσης ευθύνης συντονιστή εργασιών. Ο κύριος του έργου θα έχει την ευθύνη για το συντονισμό εργασιών και τη λήψη μέτρων με τον τεχνικό ασφαλείας.

- Στην πενταμελή μικρή επιτροπή ελέγχου του υπουργείου Εργασίας μετά τη στελέχω-

ση του ΓΧΚ θα συμμετέχει ως έκτο μέλος ο ελεγκτής-χημικός ναυτιλίας.

Θέσεις της Ένωσης Ναυπηγοεπισκευαστών Πειραιά

Η διοίκηση της Ένωσης Ναυπηγοεπισκευαστών Πειραιά, εν τω μεταξύ, απέστειλε ανακοίνωση στην οποία υποστηρίζει διάφορες θέσεις μετά το τραγικό περιστατικό στο «Sailor», όπου σκοτώθηκαν 5 εργάτες.

Η ανακοίνωση είναι η εξής:

«Η Ένωσή μας εκπροσωπεί πάνω από 300 ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις, οι οποίες δραστηριοποιούνται στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη. Έχουμε πλήρη γνώση όλων των καταστάσεων που έχουν διαμορφωθεί σε αυτόν τον ευαίσθητο παραγωγικό τομέα καθώς και πλήρη ευθύνη όλων των μέχρι τώρα νομικών, συνδικαλιστικών και πολιτικών επιλογών.

Οκτώ μέτρα-κλειδιά για ασφάλεια στη ναυπηγοεπισκευαστική

του Νάσου Πουλακίδα

Αναμφίβοла συγκλονιστήκαμε με τα τραγικά αποτελέσματα του ατυχήματος στο πλοίο "Sailor", την 20/10/2001, διότι χάθηκαν πέντε ζωές και αφού, δυστυχώς, δεν παύουν να παρουσιάζονται τα θανατηφόρα ατυχήματα στη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία. Δεν μπορούμε, όμως, να κρύψουμε και την αγανάκτησή μας για τη διάσταση που έλαβε εις βάρος μας, δηλαδή εις βάρος των εργαζομένων-εργοδοτών, αυτό το γεγονός.

Ο Τύπος, τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης και μερίδα εργαζομένων έσπευσαν άμεσα και χωρίς σύμφωνη να εντοπίσουν ως μοναδικούς υπευθύνους τους εργοδότες, να τους χαρακτηρίσουν στυγνούς εγκληματίες και

να αναγορεύσουν ως αιτία των εγκλημάτων τους, την επιδίωξη του κέρδους και της σώρευσης του πλούτου.

Το πολιτικό αυτό κλίμα, που εκμεταλλεύθηκε το κοινό αίσθημα, συνοδεύτηκε και από την υπερβολική, κατά τη γνώμη μας, από πλειυράς της εισαγγελίας, διεύρυνση του αξιοποίνου, αφού υπήρξε η κατηγορία του ενδεχόμενου δόλου.

Όλοι όμως οι σχετικοί κοινωνικοί παράγοντες δεν πρέπει να αγνοούν:

1. Ότι σύμφωνα με το νόμο, ευθύνες για την παραβίαση των κανόνων περί υγιεινής και ασφάλειας στις ναυπηγοεπισκευαστικές εργασίες δεν έχουν μόνον οι εργοδότες, αλλά επίσης οι πλοιοκτήτες, οι εργαζόμενοι, ο παρέχων το χώρο και οι επιστημονικοί υπεύθυνοι. Πώς, λοιπόν, τόσο άμεσα και κατηγορηματικά καταλογίζονται οι ευθύνες μόνο στους εργοδότες;

2. Ότι επανειλημμένως η Δικαιοσύνη έχει

αθώσει τους εργοδότες σε δίωξη ύστερα από θανατηφόρα ατυχήματα στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη, για τα οποία έχει δημιουργηθεί ανάλογο κλίμα με το σημερινό, εις βάρος των αθών εκείνων συναδέλφων.

3. Ότι ο κλάδος των ναυπηγοεπισκευαστικών επιχειρήσεων, διαμέσου της εκπροσώπου ενώσής μας, έχει επανειλημμένως ζητήσει τη βελτίωση των μέτρων υγιεινής και ασφάλειας στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη με συγκεκριμένες προτάσεις και παραστάσεις.

4. Ότι τα τελευταία χρόνια η ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη συρρικνώνεται οικονομικά, η προσφορά εργασίας έχει μετατεθεί σε ξένα λιμάνια, οι επιχειρήσεις χρεοκοπούν και το κράτος έχει από καιρό παύσει τις οικονομικές ενισχύσεις, αφού θεώρησε την επισκευή μη αναπτυξιακή. Πού βρίσκεται, λοιπόν, το "ολοένα" αυξανόμενο κέρδος και η σώρευση του χρήματος;

Όλα τα πιο πάνω θέματα έπρεπε να τεθούν ως ερωτήματα, να ερευνηθούν και να απαντηθούν από όλους τους σχετικούς παράγοντες. Εμείς είμαστε σε θέση να εξηγήσουμε και να αποδείξουμε πολύ εύκολα το περιεχόμενό τους, έτσι ώστε να μην επαναληφθεί ποτέ πια το γεγονός αυτής της πρόωρης κατακραυγής.

Δηλώνουμε για άλλη μια φορά ότι θα συνεχίσουμε τις προσπάθειές μας για τη βελτίωση των μέτρων υγιεινής και ασφάλειας στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη.

Τέλος, εκφράζουμε πάλι τα συλλυπητήριά μας και συμπαραστεκόμαστε στους συγγενείς των θυμάτων».

Το Εργατικό Κέντρο Πειραιά

Μέτρα για την ασφάλεια των εργαζομένων στη Ζώνη Περάματος καθώς και στήριξης της πρότεινε πριν από λίγες ημέρες η διοίκηση του Εργατικού Κέντρου Πειραιά, με υπόμνημά της στους υπουργούς Ανάπτυξης Άκη Τσοχατζόπουλο, Εργασίας Δ. Ρέππα και Εμπορικής



Ο κ. Γιάννης Μίχας

Ναυτιλίας Γ. Ανωμερίτη.

«Είναι επιτακτική η ανάγκη εξυγίανσης, αναδιοργάνωσης και διαμόρφωσης συνολικής στρατηγικής για τη ναυπηγική μας βιομηχανία και τη ζώνη», υποστήριξε ο πρόεδρος του ΕΚΠ, Γιάννης Μίχας.

Στο υπόμνημα προς τους υπουργούς προτείνεται:

- Να συσταθεί υπηρεσία που θα έχει την ευθύνη όλων των ελέγχων σε επισκευές, μετασκευές, κατασκευές και μεγάλα έργα. Υπό την ευθύνη ενός υπουργείου (ΥΕΝ) για να μη διαχέονται οι ευθύνες σε συναρμόδια υπουργεία και διάφορες υπηρεσίες.

- Να αυστηροποιηθούν οι ποινές προς πλοιοκτήτες, εργολάβους και προς κάθε υπεύθυνο, που να φτάνουν μέχρι αφαίρεση άδειας λειτουργίας.

- Να ενισχυθούν με εξειδικευμένο επιστημονικό προσωπικό και υλικοτεχνική υποδομή οι 5μελείς επιτροπές.

• Να υπάρχει τεχνικός ασφαλείας και χημικός ναυτιλίας σε κάθε πλοίο καθ' όλη τη διάρκεια του έργου.

• Να συνεχιστεί η εκπαίδευση στην Υ+Α με ευθύνη του ΕΚΠ και του Περιφερειακού ΙΝΕ/ΓΣΕΕ-ΑΔΕΔΥ του Πειραιά.

• Να τηρείται με αυστηρό τρόπο από τους ελεγκτικούς μηχανισμούς το Προεδρικό Διάταγμα 17/1996 σύμφωνα με την εγκύκλιο 130297/15.7.96 του υπουργείου Εργασίας, που λέει: «Ο εργοδότης είναι υπεύθυνος για την ασφάλεια και την υγεία των εργαζομένων στην επιχείρησή του και δεν απαλλάσσεται από αυτή την ευθύνη του, ούτε όταν οι εργαζόμενοι δεν τηρούν τις υποχρεώσεις τους ούτε όταν αναθέτει καθήκοντα προστασίας και πρόληψης του επαγγελματικού κινδύνου στον τεχνικό ασφαλείας ή/και στο γιατρό εργασίας ή/και σε αρμόδιες εξωτερικές υπηρεσίες προστασίας και πρόληψης».

Έργα υποδομής της Ν/Ζώνης

— Κατασκευή νέων προβλητών, επισκευή παλαιών και τοποθέτηση αναγκαίου εξοπλισμού (δίκτυα πυρόσβεσης, νερού, ρεύματος, πεπιεσμένου αέρα κ.λπ.).

— Εγκατάσταση ναυπηγικών γερανών για καλύτερη εξυπηρέτηση επισκευών/κατασκευών.

— Ανακατασκευή κτιριακής υποδομής - υποστέγων και κατασκευή δαπέδων προκατασκευής.

— Εξεύρεση χώρου για δημιουργία-κατασκευή ναυπηγικής κλίνης.

— Κατασκευή χώρων υγιεινής για τους εργαζομένους και τα πλυντήρια των πλοίων.

— Εκμετάλλευση Κυνοσούρας με κατασκευή προβλητών έστω και πλωτών (αν δεν επιτρα-

πεί η κατασκευή μονίμων από το υπουργείο Πολιτισμού).

Πρέπει να τονίσουμε πως υπάρχει δυσκολία πρόσβασης του ανθρώπινου δυναμικού και των υλικών και χρειάζεται σύνδεση με το Πέ- ραμα με μικρά οχηματαγωγά (παντόφλες). Χρειάζονται επίσης έργα υποδομής με παροχές ρεύματος, τηλεφώνου, νερού κ.λπ.

— Άμεση απομάκρυνση ναυαγίων και αργού- των πλοίων.

Η Ν/Ζώνη για την ευρύτερη περιοχή του Πει- ραιά είναι πνεύμονας ζωής, γι' αυτό πρέπει άμεσα να υλοποιηθούν:

Δημιουργία αυτοτελούς Δ/νσης του ΟΛΠ που θα διαχειρίζεται την υποδομή, θα συντονίζει τις διάχυτες σήμερα αρμοδιότητες σε θέματα λειτουργίας και θα αξιοποιεί πλήρως τη ζώνη· η ολοκλήρωση, επιτέ- λους, της διαδικασίας-δημιουργίας του μη- τρώου των επιχειρήσεων της Ν/Ζώνης· πρέπει άμεσα να βρεθεί τρόπος επίλυσης- ρύθμισης των τεράστιων φορολογικών, ασφαλιστικών προβλημάτων και οφειλών σε δημόσιες επιχειρήσεις (π.χ. ΟΛΠ) πα- λιών επιχειρήσεων της ΝΕΖ.

Για την ασφάλεια των εργαζομένων και για τα μέτρα στήριξης η διοίκησή του προτείνει:

— Καθορισμός χώρων για δημιουργία πάρκιν- γκ (για εργαζομένους, εργοηάβους κ.λπ.).

— Επισκευή-συντήρηση θιμενικών έργων της περιοχής (καθαρισμοί πυθμένων, προσκρου- στήρες, δέστρες).

— Δημιουργία κατάλληλου θεσμικού χρημα- τοδοτικού πλαισίου για κατασκευές, μεγάλες μετασκευές και επισκευές πλοίων στη ΝΕΖ και ολοκλήρωση της ΝΕΒ (χρηματοδότηση έρ- γων, εγγύηση καλής εκτέλεσης από τράπε- ζες ή Δημόσιο). Συμμετοχή στο πακέτο των

έργων του Δημοσίου. (Οι δυνατότητες υπό- λουν, βλ. παράδειγμα ΝΑΥΣΙ με τα πυροσβ- στικά.)

— Σε ό,τι αφορά τις δεξαμενές, πρέπει να υπάρχει συμφωνία για συνεργασία μεταξύ των οργανωμένων ναυπηγείων και των επι- χειρήσεων της ΝΕΖ.

— Να χαρακτηριστεί ο Πειραιάς και η ευρύ- ρη περιοχή φθίνουσα και να ενταχθεί στα αντίστοιχα προγράμματα που προβλέπονται.

— Να προχωρήσει επιτέλους το Βιοτεχνικό Πάρκο Σχιστού με σαφές χρονοδιάγραμμα λειτουργίας.

— Να δοθούν κίνητρα στις επιχειρήσεις της ζώνης μέσα από ενοποίησή τους για εκσυ- χρονισμό των υποδομών τους.

— Η κυβέρνηση και το υπουργείο Ανάπτυ- ξης να συνεχίσουν την παρέμβαση για ανα- ωση ακτοπλοϊκού, τουριστικού και μεσογει- κού στόλου με χρηματοδότηση ανάλογη μ- αυτή των χωρών της Ε.Ε.

— Ήδη το Δ.Σ. του ΟΛΠ έχει αποφασίσει τη λειτουργία της Ν/Ζώνης μέχρι το 2030· αυ- να κατοχυρωθεί και με απόφαση της κυβέ- ρνησης.

— Να επιδοτηθούν οι επιχειρήσεις που θα προσλαμβάνουν εργαζομένους ηλικίας 50- ετών και άνω με 10.000 δρχ./ημέρα και κά- λυψη των εργοδοτικών εισφορών.

— Να επιδοτηθούν με 10.000 δρχ./ημέρα όσες οι επιχειρήσεις αν προσλάβουν ανέρ- γους ηλικίας 18-64 ετών (να συζητηθούν α- την αρχή οι προϋποθέσεις συμμετοχής στα προγράμματα αυτά).

— Να δοθεί η δυνατότητα συνταξιοδότησης στους μακροχρόνια ανέργους της Ν/Ζώνης με ηλικία 55 ετών και άνω με κάλυψη των ενσήμων.



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





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 —

Δυσοίωνες προοπτικές

Καθώς συντάσσουμε αυτή την ανασκόπηση, στα μέσα του προτελευταίου μήνα της χρονιάς, η αγορά στο σύνολό της διατηρεί τη φθίνουσα πορεία της και το μέλλον δεν διαγράφεται ιδιαίτερα ευχάριστο, μάλλον το αντίθετο.

Η ναυλαγορά, παρά κάποιες μικρές, περιστασιακές, εξάρσεις, κινήθηκε σε γενικές γραμμές πτωτικά. Οι δείκτες σημείωσαν απώλειες της τάξεως του 5% σε σχέση με την προηγούμενή μας ανασκόπηση και κυμαίνονται γύρω στις 854 μονάδες ο BDI και 6.815, 832, 969 αυτοί των Handymaxes, Panamaxs και Capes αντίστοιχα.

Ανάλογη είναι η κατάσταση και στους υπόλοιπους τομείς, τόσο των δεξαμενόπλοιων όσο και των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Η εικόνα αυτή της ναυλαγοράς και η συνεχιζόμενη πτώση εντείνουν τον προβληματισμό στο χώρο των αγοραπωλησιών.

Με μια δυστοκία από πλευράς πωλητών να δεχθούν χαμηλότερα επίπεδα τιμών και συνεπώς μικρό σχετικά αριθμό πράξεων, οι αγοραπωλησίες των μεταχειρισμένων δεν παρουσίασαν ιδιαίτερο ενδιαφέρον κατά την περίοδο που εξετάζουμε.

Η στασιμότητα που παρατηρείται είναι δικαιολογημένη και αποτελεί χαρακτηριστικό της συγκεκριμένης φάσης της αγοράς.

Τη μεγαλύτερη κινητικότητα παρουσίασε ο χώρος των διαλύσεων.

Παρόλο που οι τιμές σημείωσαν απότομη πτώση, με μεταβολές ακόμη και σε ημερήσια βάση, η προσφορά πλοίων προς τα διαλυτήρια υπήρξε ιδιαίτερα αυξημένη.

Αξίζει να σημειωθεί η απόφαση της «Dynacom» να πουλήσει μαζικά επτά από τα δεξαμενόπλοιά της.

Το Μπανγκλαντές επανήλθε στην αγορά με την εμφάνιση στην περιοχή ενός Cartel σε ρόλο ελεγκτή των τιμών, καθώς παρεμβάλλεται μεταξύ των Cash Buyers και των end-users.

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

BULKCARRIERS

NAME	D.W.T.	BUILT	GEAR	PRICE US\$	BUYERS
CAPELLA	73,049	1997 - KOREA	GEARLESS	9,800,000 ON A BBHP SCHEME FOR 5 YEARS AT ARND USD 5,200/DAY	GREEK
POLARIS	73,049	1997 - KOREA	GEARLESS	9,800,000 ON A BBHP SCHEME FOR 5 YEARS AT ARND USD 5,200/DAY	GREEK
BALTIC HAWK	42,850	1995 - JAPAN	CRANES 4 X 30	12,500,000	OASIS,DUBAI
BETA I	40,754	1977 - JAPAN	DERRICKS 5 X 25	1,600,000	CHINESE
BROOKHAVEN	32,755	1985 - POLAND	TEU:738	XS 4,000,000	RUSSIAN BUYERS
CAPE BRETON	29,285	1978 - JAPAN	CRANES 4 X 25	1,400,000	CHINESE
MANDY	28,317	1977 - JAPAN	DERRICKS 4 X 25	900,000	UNDISCLOSED
LONG KIM	25,402	1984 - JAPAN	CRANES 5 X 15	3,600,000	GREEK BUYERS
EURASIAN CHERUB	22,560	1981 - JAPAN	CRANES 3 X 30		
PERSEAS I	16,613	1976 - JAPAN	DERRICKS 1X 25	2,100,000	CHINESE
NIQUEL	1,670	1981 - NETHERLANDS	TEU:402	750,000	GREEK BUYERS
LUCKY CENTURY	35,360	1998 - JAPAN	DERRICKS 5 X 25	360,000	GERMANS
ALEXANDRITE	23,934	1980 - JAPAN	TEU:449	12,000,000	HONG KONG BASED BUYERS
ALAM AMAN	27,420	1977 - JAPAN	DERRICKS 4 X 25	1,700,000	GREEK BUYERS
GEMINI	27,106	1977 - JAPAN	CRANES 4 X 31	2,300,000	EVALEND,GREECE
			CRANES 3 X 25	UNDISCLOSED	UNDISCLOSED
			DERRICKS 1X 25		
			CRANES 5 X 25		
			DERRICKS 1X 15		
			CRANES 5 X 15		

TANKERS

NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
POLAR INDEPENDENCE	266,590	1977 - U.S.A.	TANKER	7,500,000 FOR STORAGE EMPLOYMENT	ESTORIL NAVIGATION
PACIFIC VENUS	258,096	1992 - JAPAN	TANKER	RGN 34,000,000 INCL BALANCE CHARTER	UNDISCLOSED
AUBISQUE	10,582	1979 - ITALY	TANKER	(BB FOR 8 MONTHS AT USD 20,000 PER DAY) RGN 2,000,000	GREEK BUYERS
DILMUN FULMAR	9,148	1980 - JAPAN	PRODUCT CARRIER	2,000,000	CHINESE BUYERS
NAVION CLIPPER	78,228	1993 - JAPAN	PRODUCT	RGN 55,000,000 ON A BBHP	PETROBRAS
SEALION I	59,250	1977 - NOR	PRODUCT	3,400,000 WITH SPECIAL SURVEY PASSED BY SELLERS	CLIENTS OF AVIN
NORD FAST	29,998	1987 - JAPAN	PRODUCT	RGN 9,600,000	SOCOMA
MOUNTAIN	5,255	1971 - JAPAN	PRODUCT	P+C TERMS	UNDISCLOSED
SUBARU GAS	3,318	1998 - JAPAN	LPG	RGN 8,000,000	EUROPEANS
SHOGEN MARU	1,311	1991 - JAPAN	LPG	1,800,000	KOREAN BUYERS
THREE RIVERS	40,490	1982 - YUGOSLAVIA	CHEMICAL	7,500,000	DANISH 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
PINA VENTO	7,870	1988 - JAPAN	CHEMICAL	5,800,000	SPANISH BUYERS
ROYAL PHOENIX	2,772	1998 - JAPAN	CHEMICAL	5,600,000	KOREAN BUYERS
WENATCHI	91,680	1988 - JAPAN	TANKER	ENBLOC SALE FOR UNDISCLOSED PRICE	LIVANOS GROUP
SAUCON	38,452	1982 - JAPAN	TANKER	>>	>>
SAMOSET	33,235	1982 - JAPAN	TANKER	>>	>>
SACONA	33,187	1982 - JAPAN	TANKER	>>	>>
ROYAL ARROW	39,776	1983 - YUGOSLAVIA	CHEMICAL	>>	>>
SYLVAN ARROW	39,731	1983 - YUGOSLAVIA	CHEMICAL	>>	>>

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις πριν από 1 χρόνο - Νοέμβριος 2000

1. BULKCARRIERS NAME	D.W.T.	BUILT	GEAR	PRICE US\$	BUYERS
MAGELLAN MARU	171,931	1986-JAPAN	GEARLESS	14,800,000	POLEMBROS
SAIKYO	149,475	1993-CHINA	GEARLESS	23,000,000	MALAYSIANS - NYK
ST CERGUE	75,485	1983-BRAZIL	GEARLESS	RGN 6,500,000	A.M. NOMIKOS
OINOUSIAN LEADER	71,694	1997-JAPAN	GEARLESS	RGN 18,500,000	PETER DOEHLE
PANORIA	61,124	1982-JAPAN	CRANES 4X25	RGN 5.5-5,600,000	SEVEN MOUNTAIN-KORE
EASTERN VENTURE	44,809	1995-KOREA	CRANES 4X25	RGN 15,000,000	UNION MARINE
PAKARTI RAYA	29,111	1984-JAPAN	CRANES 4X25	5,000,000	GREEK BUYERS
GREEN RAINIER	23,878	1980-JAPAN	DERRICKS 5X25	RGN 2,900,000	MAGNA GREECE
2. TANKERS NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
MAERSK VIRTUE	110,296	1988-JAPAN	-	RGN 25,000,000	CHINA SHIPPING GROUP
OLYMPIC VENTURE	44,000	1996-CHINA	-	RGN 24,000,000	INDIAN BASED BUYERS
DIGNITY	41,461	1992-JAPAN	-	RGN 21,000,000	TANKER PACIFIC
TEAM VENUS	33,730	1982-KOREA	CHEMICAL TANKER	RGN 8,500,000	FULLSHIP GROUP-ITALY
OLIB	6,406	1988-SPAIN	CHEMICAL TANKER	RGN 2,850,000	TURKISH BUYERS
3. DEMOLITION NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	PRICE US\$/LDT	BUYERS
ALLEGRA	BULKER	109,448	1980-SPAIN	RGN 178	BANGLADESH
EVAN	BULKER	26,500	1974-JAPAN	RGN 175	INDIA
NYANZA	TWEENDECKER	16,923	1978-JAPAN	RGN 171	CHINA
FULVIA	SD 14/15	14,611	1973-BRAZIL	RGN 180	INDIA
AGI	TWEENDECKER	14,478	1979-KOREA	RGN 186	CHINA
HARRIER	TANKER	276,069	1975-JAPAN	RGN 190	CHINA
KRITI GOLD	TANKER	29,967	1978-ITALY	RGN 186	CHINA

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις πριν από 10 χρόνια - Νοέμβριος 1991

1. BULKCARRIERS NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
FELICIA	111,122	1979-JAPAN	GEARLESS	22,000,000	LOUIS DREYFUS GROUP
PETRINA	63,997	1977-JAPAN	GEARLESS	13,750,000	GREEK INTERESTS
PRIAMOS	60,548	1970-JAPAN	GEARLESS	6,500,000	PIRAEUS BASED BUYERS
ANGELIC POWER	41,000	1987-JAPAN	CRANES 5X25/1114 TEU	20,500,000	KELVIN SHIPHOLDINGS
ANGELIC HOPE	41,000	1987-JAPAN	CRANES 5X25/1114 TEU	20,500,000	KELVIN SHIPHOLDINGS
DRAGONLAND	35,224	1974-JAPAN	CRANES 5X16(+ GRABS)	6,350,000	TRANSMAR SHIPPING
FRONTIER WIND	23,368	1978-JAPAN	CRANES 2X13 / 2X16	5,100,000	GREEK INTERESTS
VELA	23,000	1982-JAPAN	DERRICKS 1X35 / 3X25 DERRICKS 1X25	8,500,000	TURKISH BUYERS
2. TANKERS NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
CHOYO MARU	255,557	1977-JAPAN	-	XS 27,000,000	CERES HELLENIC
ARGO ARTEMIS	143,000	1989-JAPAN	-	46,800,000	TAPIAS / SPAIN
AMBRA HARPOON	132,400	1975-JAPAN	ORE OILER	14,445,000	ITALIAN BUYERS
AGIP ROMA	85,085	1969-ITALY	-	3,800,000	TSAKOS
STAVIK	31,600	1977-SWEDEN	CHEMICAL TANKER	9,250,000	KRONOS MARITIME AGENCY
ASTRAMAR II	30,616	1973-NETHERLANDS	PRODUCT CARRIER	6,850,000	SEABULK
ASTRA PATAGONIA II	22,697	1974-JAPAN	-	4,850,000	MIDDLE EASTERN BUYERS
BRITISH BEECH	21,093	1964-UK	-	1,850,000	POLEMBROS
3. DEMOLITION NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	PRICE US\$/LDT	BUYERS
ANNA	TANKER	95,458	1969	RGN 172	INDIA
DRASTIROS	PRODUCT CARRIER	84,158	1968	RGN 164.5	CHINA
FILIKOS	PRODUCT CARRIER	84,049	1968	RGN 170	BANGLADESH
STAR BOGOTA	TANKER	22,100	1960	P+C TERMS	"AS IS" UK
KOTA WANGI	TWEENDECKER	11,571	1970	RGN 180	INDIA

INDICATIVE DEMO PRICES: BANGLADESH REGION: USD 175 - 195 / LDT
CHINA REGION: USD 150 - 165 / LDT

INDIA REGION: USD 160 - 190 / LDT
TURKEY REGION: USD 100 - 130 / LDT



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



TWEEDECKERS/MPPs/CONTAINERS

NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	GEAR	PRICE US\$	BUYERS
TAMDHU	TWEEN	9,379	1987 - JAPAN	TEU 175 DERRICKS 2 X 30 DERRICKS 2 X 25	-	INDIANS
MARIANGELA MATARAZZO	TWEEN	8,067	1980 - BRAZIL	TEU 116P+C DERRICKS 2 X 12 DERRICKS 4 X 5	TERMS ON ASIS BSS WITH DELY BRAZIL	UNDISCLOSED
SELANDIA	CONTAINER	12,340	1997 - POLAND	TEU 1012	11,500,000	GERMANS
PEGASUS	CONTAINER	9,821	19965 - KOREA	TEU 642	8,000,000	AUSTRALIAN BUYERS
PENNANT				CRANES 2 X 36		
SATURN	CONTAINER	7,958	1980 - GERMANY	TEU 580 CRANES 2 X 35	700,000 AT AUCTION	NORWEGIAN BUYERS

DEMOLITION

NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	LTD	PRICE US\$/LDT	BUYERS
LILY	BULKER	63,970	1978 - JAPAN	12,139	150	INDIA
VITAOPE	BULKER	60,920	1977 - DENMARK	-	147,5	W.C. INDIA
PANAGIA SPILLIANI	BULKER	41,047	1975 - JAPAN	8,372	149	INDIA
HEDDA	BULKER	40,299	1977 - GERMANY	9,200	141	INDIA
TERN	BULKER	34,365	1973 - JAPAN	7,383	P+C TERMS	UNDISCLOSED
PENELOPE A.	BULKER	34,365	1972 - JAPAN	7,348	138.8	INDIA
CEDYNIA	BULKER	31,910	1973 - BULGARIA	8,548	126	INDIA
VERVE	BULKER	30,084	1979 - YUGOSLAVIA	7,456	142 INCL 600 TS BUNKERS	INDIA
LIMA 1	BULKER	27,243	1974 - JAPAN	6,816	P+C TERMS	UNDISCLOSED
PARIS	CONTAINER	49,593	1973 - GERMANY	-	127	CHINA
MONTE RORA	CONTAINER	44,829	1977 - JAPAN	26,757	127,5	CHINA
NANHAI	CONTAINER	39,949	1972 - JAPAN	27,000	126,5	CHINA
TEMA	CONTAINER	15,550	1976 - POLAND	9,286	-	INDIA
KHARTOUM	CONTAINER	13,880	1977 - GERMANY	5,020	RGN 135.25	INDIA
MARIA KAL	FORTUNE	22,670	1974 - JAPAN	5,677	139	INDIA
BULK ISDEMIR	OBO	155,049	1974 - SWEDEN	28,665	125 - 126	PAKISTAN
PIGEON	SINGLE	9,037	1976 - JAPAN	2,850	133,2	INDIA
NOOR ALDDINE	SINGLE	6,151	1967 - RUSSIA	-	P+C TERMS	INDIA
AURICA	TANKER	410,590	1976 - JAPAN	57,000	129	PAKISTAN
KRAKA	TANKER	357,599	1978 - SWEDEN	42,874	RGN 128 - 129	PAKISTAN
D'ARDAGNAN	TANKER	275,225	1974 - JAPAN	41,126	139,5	CHINA
RIZA	TANKER	134,473	1974 - SWEDEN	21,725	140	BANGLADESH
ALINA	TANKER	123,511	1975 - JAPAN	-	140	BANGLADESH
EPIC	TANKER	89,479	1975 - JAPAN	17,258	138	BANGLADESH
TOM	TANKER	89,467	1975 - JAPAN	16,201	140	BANGLADESH
AL MARWAH	TANKER	87,452	1975 - JAPAN	17,148	138	BANGLADESH
AMBER	TANKER	87,346	1976 - JAPAN	17,258	135	PAKISTAN
STATE OF ANHRA PRADESH	TWEEN	20,628	1977 - JAPAN	6,801	-	INDIA
MIZORAM	TWEEN	18,839	1976 - JAPAN	5,613	-	INDIA
HOPEWELL	TWEEN	16,932	1986 - BULGARIA	7,325	128	INDIA
IRAN MEELAD	TWEEN	16,630	1972 - BULGARIA	6,223	-	INDIA
RAMDAS	TWEEN	16,209	1980 - POLAND	7,138	-	INDIA



**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, Construction, Mining, as well as Construction Cranes, Bridge Cranes, Riggs, Hoisting Machinery, etc.



D. KORONAKIS S.A.



Η πορεία της Διεθνούς Ναυτικής Ένωσης



Διεθνής Ναυτική Ένωση ιδρύθηκε το έτος 1922 καταγράφοντας έως σήμερα μια δυναμική πορεία, με συνεχή και γόνιμη παρουσία στο ναυτιλιακό στίβο. Η ίδρυσή της υπαγορεύθηκε από την ανάγκη συμβολής της στην επίλυση των μεγάλων προβλημάτων που αντιμετώπιζε τότε ο Πειραιάς, ο οποίος με λιμένα χωρίς κρηπιδώματα για την πλεύση των πλοίων και με λιμενικές ευκολίες σε πρωτόγονη κατάσταση, προβλημάτιζε τους πάντες και ήταν «λιμένας προς αποφυγήν» για ελληνικά και ξένα πλοία.

Αμέσως μετά την ίδρυσή της, με τη συμπαράσταση του τότε προέδρου της Επιτροπείας Λιμένος και ιδρυτικού μέλους της ΔΝΕ κ. Περικλή Καλλιμασιώτη, της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών και των Εμπορικών και Βιομηχανικών Επιμελητηρίων, πρωταγωνίστησε στις προσπάθειες για τη δημιουργία ενός αυτόνομου οργανισμού, οι οποίες καρποφόρησαν το έτος 1930 με τη σύσταση του Οργανισμού Λιμένος Πει-

ραιώς, που απετέλεσε αποφασιστικό ορόσημο για το μέλλον του. Η Διεθνής Ναυτική Ένωση εκπροσωπεί σήμερα σχεδόν το σύνολο των ναυτιλιακών πρακτορείων διεθνών τακτικών γραμμών έως και κρουαζιεροπλοίων που δραστηριοποιούνται στο λιμένα Πειραιώς και συνεισφέρουν στα οργανικά έσοδα του ΟΛΠ Α.Ε. σε ποσοστό άνω του 70%. Με τη διαχρονική και έντονη παρουσία της, τόσο στο εμπορικό όσο και στο τουριστικό τμήμα του λιμένος, και με την αποτελεσματική δυναμική που έχει αναπτυχθεί από τα μέλη της, η ΔΝΕ απετέλεσε τον βασικό παράγοντα επίτευξης της αλματώδους ανάπτυξης, τόσο της εμπορευματικής όσο και της τουριστικής κίνησης του λιμένος Πειραιώς, της αύξησης της παραγωγικότητας αυτού, της προσέλκυσης νέων φορτίων, της εκτέλεσης σημαντικών επενδύσεων παραγωγικού και κοινωνικού έργου, καθώς και της ανάδειξής του μεταξύ των πρώτων λιμένων της Μεσογείου. Τα μέλη της Διεθνούς Ναυτικής Ένωσης δραστηριοποιούνται στις αντιπροσωπεύσεις ημε-

δαίων ή αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων τακτικών γραμμών, στην παροχή υπηρεσιών υπηρεσιών ναυτικών πρακτορεύσεων και συνδυασμένων μεταφορών, στην άμεση πρόσβαση σε πρωτογενείς υπηρεσίες μεταφορών του πάσης φύσεως εισαγωγικού-εξαγωγικού και διαμετακομιστικού εμπορίου, καθώς και στην υπηρεσία της επιβατηγού ναυλίας και του τουρισμού. Η Διεθνής Ναυτική Ένωση διοικείται από εννεαμελές διοικητικό συμβούλιο με πρόεδρο, αντιπρόεδρο, γεν. γραμματέα κ.ά. που εκλέγεται ανά τριετία, οργανώνει δε ομάδες εργασίας από μέλη που κατέχουν εξειδικευμένες γνώσεις και πλούτη εμπειρία προς επίλυση των εκάστοτε παρουσιαζομένων προβλημάτων κατά τομέα εργασίας ως ακολούθως:

- Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς.
- Υπουργείο Οικονομικών, υπουργείο Μεταφορών, τελωνεία, κοινοτική νομοθεσία, τραπεζικά, ασφαλιστικά, ασφαλιστικά.
- Επιβατηγός ναυτιλία, συμβατικά φορτία.
- Επικοινωνία.
- Δημόσιες σχέσεις.

Η παρουσία της Διεθνούς Ναυτικής Ένωσης στο ναυτιλιακό χώρο και κατά τη νέα χιλιετία θα είναι πλέον ενισχυμένη και καταλυτική, λαμβανομένων υπ' όψιν των νέων δεδομένων της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας, το οξύτατο ανταγωνιστικού περιβάλλοντος, των σύγχρονων μεθόδων και τεχνολογιών της ναυτιλίας μας, καθώς και των διαδραματίζοντων χαρακτηριστικών της ναυτιλιακής πρακτορείας, παρέχοντας στη διάθεση των αρμόδιων φορέων τις πολύτιμες γνώσεις και την εμπειρία των μελών της προς λήψη μέτρων για την επίτευξη βασικών στόχων όπως:

- Βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών των ελληνικών λιμένων.
- Μείωση του χρόνου εξυπηρέτησης και παραμονής των πλοίων στους λιμένες.
- Διασφάλιση και προβολή της αξιοπιστίας των λιμένων αναφορικά με την παρεχόμενη εξυπηρέτηση.
- Εφαρμογή σύγχρονων τεχνολογικών συστημάτων τηλεματικής προς διευκόλυνση των διατυπώσεων και της διακίνησης των φορτίων.
- Βελτίωση των οδικών και σιδηροδρομικών γραμμών που συνδέουν τους μεγαλύτερους λιμένες.
- Απλοποίηση των τελωνειακών και λοιπών διατυπώσεων και διαδικασιών.
- Δημιουργία της κατάλληλης υποδομής για την προσέλκυση και νέων φορτίων και την αύξηση της παραγωγικότητας και της ανταγωνιστικότητας των λιμένων.

YANMAR DIESEL ENGINE CO., LTD

Marine Auxiliary Diesel Engines
Marine Propulsion Diesel Engines



YANMAR DIESEL ENGINE CO., LTD.

NANIWA PUMP MFG. CO., LTD

Marine Pumps, Spare Parts



CONSILIUM US, INC.

Metritape Tank Level Gauging Systems, Spare Parts



CONSILIUM SELESMA S.r.l.

IBS, ARPA Radars & ECDIS, Spare Parts



SMIT GAS SYSTEMS B.V.

Inert Gas Systems, Nitrogen Generators, Spare Parts



COMAR TRADING LTD

Marine Spare Parts, General Ship Supplies



KYMA AS

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



FRIEDRICH KOCKS GMBH

Deck Machinery, Spare Parts



KOCKS

YANMAR ENGINEERING CO., LTD

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



YANMAR ENGINEERING CO., LTD

TANABE PNEUMATIC MACHINERY CO., LTD

Marine Compressors, Spare Parts



TANABE COMPRESSORS

SUNFLAME CO., LTD

Incinerators, Rotary Cup Burners, Spare Parts



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



Προοπτικές της ηλεκτρονικής ναυτιλίας και ο ρόλος του ναυλομεσίτη

του Νικόλαου Πενθερουδάκη
Προέδρου Σωματίου Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων



δώ και αρκετά χρόνια η προσπάθεια όλων μας στρεφόταν στην προετοιμασία για τον «νέο αιώνα».

Ήταν πολυδιαφημισμένο ότι η νέα χιλιετία θα άλληζε τα πάντα και ότι οι μεγάλοι πρωταγωνιστές της θα ήταν οι ηλεκτρονικοί υπολογιστές. Καμιά επιχείρηση και τίποτα δεν θα μπορούσε να σταθεί χωρίς τη βοήθειά τους.

Τώρα διανύουμε πλέον τη νέα αυτή χιλιετία, και η αλλαγή στον τρόπο οργάνωσης και εργασίας έγινε σταδιακά και με τόσο σταθερά βήματα, που κανείς δεν αιφνιδιάστηκε. Έτσι και αν μιλάμε για το δικό μας χώρο, πολύ λίγες ναυτιλιακές επιχειρήσεις είναι ακόμα χωρίς Η/Υ, σύγχρονους ή όχι, νεοεγκαταστημένους ή απλώς αναβαθμισμένους.

Τον τελευταίο καιρό είχαν γίνει πολλές συζητήσεις και είχαν ακουστεί διάφορες απόψεις για την επίδραση του ηλεκτρονικού εμπορίου στο έργο του ναυλομεσίτη. Προχωρούσαν μάλιστα ακόμη περισσότερο, υποστηρίζοντας ότι οι ενδιαμέσοι δεν θα παρέμεναν πλέον στην αγορά. Άρα οι μεσίτες θα πρέπει να ήταν έτοιμοι να αποσυρθούν.

Η πλειονότητα των ναυλομεσιτών δεν συμφωνούσε μ' αυτές τις απόψεις, ενώ κάποιοι παρέμεναν σκεπτικοί. Η δική μου άποψη είναι ότι ο ρόλος των ναυλομεσιτών είναι εξασφαλισμένος.

Ο κ. Peter Kitching, πρόεδρος του Baltic Exchange, κατά τη διάρκεια της ομιλίας του στο πρώτο Παγκόσμιο Συνέδριο Ναυλομεσιτών που διοργανώσαμε εδώ στην Ελλάδα πριν από λίγους μήνες, θυμήθηκε και επανέλαβε τα λόγια ενός παλαιότερου προέδρου, ο οποίος πριν από πολλά χρόνια, συγκεκριμένα το 1940, είχε πει: «Ο ενδιαμέσος και ο μεσίτης δεν πρόκειται ποτέ να εκλείψουν με την προϋπόθεση ότι προσφέρουν χρήσιμες υπηρεσίες και γίνονται οι δημιουργοί των επιχειρησιακών δραστηριοτήτων και σε καμιά περίπτωση δεν λειτουργούν σαν παράσιτα».

Από τότε ήταν φανερό ότι το συγκεκριμένο επάγγελμα θα ήταν ενεργό και θα συνέχιζε να παίζει το σημαντικό ρόλο του, προσαρμοζόμενο στις απαιτήσεις των καιρών, χρήσιμο και ουσιαστικό για τις

θαλάσσιες μεταφορές.

Η ναυλομεσιτεία σήμερα είναι σημαντική στο χώρο της θαλάσσιας βιομηχανίας και παίρνει ενεργό μέρος σε κάθε ναυτιλιακή πράξη.

Τα δέκα τελευταία χρόνια της περασμένης χιλιετίας, η τεράστια ανάπτυξη της επιστήμης των υπολογιστών και η εφαρμογή της στις τηλεπικοινωνίες για εμπορική χρήση βοήθησε τη θαλάσσια βιομηχανία. Ο χρόνος, οι αποστάσεις και το κόστος μειώθηκαν σημαντικά.

Η παρουσίαση, η ανάπτυξη και η παγκόσμια εφαρμογή των κινητών τηλεφωνικών δικτύων έδωσε στους μεσίτες το πρόσθετο πλεονέκτημα να είναι διαθέσιμοι για 24 ώρες την ημέρα, 7 μέρες την εβδομάδα. Αυτό σημαίνει ότι η προσφορά του μεσίτη είναι ακόμη περισσότερο συνεχής και άμεση.

Στη συνέχεια ήρθε το Internet, το αφάνταστα δυνατό και χρήσιμο εργαλείο στη διάθεση του εμπορίου και της ναυτιλίας. Η προσφορά του στην ανάπτυξη της δουλειάς μας είναι εντυπωσιακή. Σκεφτείτε μόνο την ευχέρεια που παρέχει στους χρήστες να δουλεύουν με τον ίδιο αποδοτικό τρόπο από το γραφείο, το σπίτι τους ή ακόμα και ταξιδεύοντας.

Πολλές εταιρείες λογισμικού, ή dotcom όπως ονομάζονται, ανέπτυξαν και ακόμα αναπτύσσουν χρήσιμες ηλεκτρονικές πλατφόρμες, προγράμματα επικοινωνίας με μεγάλη ποσότητα πληροφορόρησης και βάσεις δεδομένων καθώς και πίνακες σύγκρισης και διάφορες άλλες διευκολύνσεις. Το ευαίσθητο σημείο του web είναι η πλήρης επιβεβαίωση, αφού αυτή τη στιγμή το επίπεδο ασφάλειας αμφισβητείται, παρ' όλης τις διαθέσιμες τεχνικές απόκρυψης ευαίσθητων δεδομένων.

Η μεσιτεία βασίζεται περισσότερο στη γρήγορη ανταλλαγή πληροφοριών. Αυτή η πληροφορία γίνεται τώρα φθηνότερη και είναι διαθέσιμη σ' όλους τους μεσίτες με ελάχιστο κόστος. Βλέπουμε μια μεγάλη διαφορά. Μερικές δεκαετίες πριν, οι μεσίτες που πλεονεκτούσαν ήταν αυτοί που ξόδευσαν πολλά χρήματα για τη συγκέντρωση πληροφοριών, αφού κύριος στόχος ήταν και εξακολουθεί φυσικά να είναι η έγκαιρη και έγκυρη πληροφορόρηση. Σήμερα η πληθώρα των γεγονότων και των αριθμών που είναι εύκολα προσβάσιμοι έχουν απαξιώσει τη σημασία της ακατέργαστης πληροφορίας. Το να πάρεις πληροφορίες είναι πολύ εύκολο. Ο στόχος είναι να τις αξιοποιείς και να κρατάς τα στοιχεία που χρειάζεσαι. Τώρα που οι ευκαιρίες είναι ίσες, η επιτυχία εξαρτάται από τη γρήγορη εκτίμηση και εκμετάλλευση της πληροφορίας. Πρέπει να συνειδητοποιήσουμε ότι η πληροφορία για μια πώληση ή μια ναύλωση είναι διαθέσιμη με τον ίδιο τρόπο στον πλοιοκτήτη, στο ναυλωτή, στον πωλητή ή στον αγοραστή, και μάλιστα στον ίδιο χρόνο που θα την πάρει και ο μεσίτης.

Πρέπει, λοιπόν, να παραδεχθούμε ότι στο κοντινό μέλλον θα είμαστε σε μια αγορά όπου η πληροφορία θα φθάνει στιγμιαία και απευθείας στους συμβαλλόμενους.

Είναι γνωστό ότι η βιομηχανία περνάει μια γενικότερη περίοδο αλλαγών και αστάθειας. Ορισμένες εταιρείες δοκιμάζουν να περιορίσουν το κόστος παρακάμπτοντας τους μεσίτες σαν αντίδραση στα μειωμένα κέρδη τους.

Όμως, οι υπολογιστές και η υψηλή τεχνολογία από μόνα τους δεν επαρκούν στο να καλύψουν το ρόλο του ναυλομεσίτη. Ο ανθρώπινος παράγοντας είναι ο πιο σημαντικός στους τομείς παροχής υπηρεσιών.

Μέρα με τη μέρα γίνεται όλο και πιο δύσκολο να υποστηρίξουμε ότι κάνουμε δουλειές «καλή τη πίστει αλλήλ χωρίς εγγύηση».

Αυτό μπορεί να ισχύει στα χαρτιά ή και ακόμα και στα δικαστήρια, αλλά στο νέο αιώνα η πρακτική θα απαιτήσει αξιόπιστους και υπεύθυνους μεσίτες. Μέρος αυτής της τάσης γίνεται φανερό με την εφαρμογή του ISO 2002.

Οι πελάτες, αγοραστές ή πωλητές, οι πλοιοκτήτες ή οι ναυλωτές ζητούν από τους μεσίτες τους, όχι μόνο την πληροφορία ότι αυτό το πλοίο ή αυτό το φορτίο είναι διαθέσιμο, αλλά πολύ περισσότερα.

Για παράδειγμα, πώς μπορεί κάποιος να πουλήσει ένα πλοίο αν στο κρίσιμο σημείο του τελικού ναυλωτή ή όχι δεν είναι σε θέση να παρακινήσει, να σπρώξει τον αγοραστή να δηλώσει «yes»;

Ο αγοραστής της νέας χιλιετίας θα χρειαστεί συγκεκριμένα στοιχεία, πλήρη αναφορά, στατιστικές, γραφικά, μελέτη, ακόμα και απόψεις ανταγωνιστών, μια ολοκληρωμένη έρευνα δηλαδή προκειμένου να αποφασίσει.

Όλα αυτά θα πρέπει να τα προσφέρει στον πελάτη του ο μεσίτης του μέλλοντος.

Κανείς δεν θα θέλει να αγοράσει ένα πλοίο στην τρέχουσα τιμή. Ενώ όλοι ενδιαφέρονται και ψάχνουν για κάτι «καλό και φτηνό», προκειμένου να προχωρήσουν.

Η αστάθεια της αγοράς απαιτεί καθημερινή ενημέρωση για τους πιθανούς αγοραστές. Απαιτείται κοινοποιητικό της αγοράς και εμπιστευτική πληροφορόρηση, που σίγουρα δεν μπορούν να παρουσιάσουν στην οθόνη ενός υπολογιστή.

Είναι σαν τη «χωρίς σχόλια» εικόνα που μερικές φορές βλέπουμε στην τηλεόραση. Μπορεί ν' αποτελεί πληροφορία αλλά δεν προσφέρεται για

επαγγελματική χρήση. Χρειαζόμαστε μια εφημερίδα ώστε να διαβάσουμε τα σχόλια των ειδικών για το ίδιο γεγονός.

Για να αγοράσεις ένα πλοίο πρέπει να εξετάζεις προσεκτικά την αγορά. Η οθόνη ενός μόνιτορ δίνει περιορισμένες πληροφορίες και όχι πάντα αξιόπιστες.

Κατά τον ίδιο τρόπο, για να πραγματοποιηθεί μια χρονοναύλωση, ο ναυλομεσίτης θα πρέπει να αποδεικνύει ότι η απόφαση είναι πλήρως δικαιολογημένη.

Ο μεσίτης του μέλλοντος δεν μπορεί να λειτουργεί απλώς σαν ταχυδρομική θυρίδα. Πρέπει να είναι ένας αποδοτικός επαγγελματίας που μελετάει τις ανάγκες του πελάτη του, βρίσκει απαντήσεις σε προβλήματα που αυτός δεν ήξερε ότι υπάρχουν και μαζί με άλλες υπηρεσίες συνθέτει ένα πακέτο συμφωνίας. Οι λέξεις-κλειδιά είναι «όραμα και προστιθέμενη αξία».

Κάποιες εταιρείες πιστεύουν ότι διαφημίζοντας απλώς τα αγαθά ή τις υπηρεσίες τους, μέσω των δικτύων, μπορεί να επιτύχουν το προσδοκώμενο.

Ένας έμπειρος μεσίτης και γνώστης της αγοράς απαντά ότι άλλο είναι μια «συμφωνία ναύλωσης» και άλλο μια «επιτυχημένη συμφωνία ναύλωσης».

Πολλά δεδομένα αλληλίζουν. Ειδικά στο πετρέλαιο, βλέπουμε ότι η τρέχουσα τάση είναι οι εταιρείες διηύσεις πετρελαιοειδών να μην πωλούν κατευθείαν στους αγοραστές αλλά να υπεισέρχονται αυτοί που ονομάζονται «έμποροι πετρελαιοειδών». Αυτό το νεοδημιούργητο επάγγελμα που βασίζεται, εκτός των άλλων, στην ευελιξία για γρήγορη δράση,

Το να πάρεις πληροφορίες

είναι πολύ εύκολο.

Ο στόχος είναι να τις

αξιοποιείς και να κρατάς

τα στοιχεία που χρειάζεσαι.

Τώρα που οι ευκαιρίες

είναι ίσες, η επιτυχία

εξαρτάται από τη γρήγορη

εκτίμηση και εκμετάλλευση

της πληροφορίας

για άμεσες πωλήσεις (spot), διότι σιγά-σιγά μειώνονται πολύ οι μακροχρόνιες πωλήσεις καθώς και οι χρονοναυλώσεις. Για παρόμοιες άμεσες δραστηριότητες, οι μεσίτες είναι οπωσδήποτε απαραίτητοι και πρέπει να είναι έτοιμοι να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους υπερβολικά γρήγορα. Τέτοια ταχύτητα μπορεί να επιτευχθεί μόνο με τη βοήθεια της ηλεκτρονικής.

Κατά τη διάρκεια της διαπραγμάτευσης ενός ναυλοσύμφωνου ή ενός συμφωνητικού πώλησης, ο μεσίτης καλείται να συνδυάζει την εμπειρία στη ναυτιλία με αρκετές νομικές γνώσεις. Μόνο σ' αυτήν την περίπτωση μπορούν να δοθούν αποδεκτές λύσεις. Για να διαθέτει διασταυρωμένες αναφορές και πληροφορίες που σήμερα ζητούνται, το μεσιτικό γραφείο θα πρέπει να έχει πλήρη κάλυψη από ηλεκτρονικούς υπολογιστές.

Μέρος της δουλειάς του μεσίτη είναι σήμερα να γνωρίζει απόλυτα το αντικείμενο και να ενεργεί σαν μάνατζερ του πλοίου, σαν οικονομολόγος, σαν δικηγόρος, σαν τραπεζίτης, σαν επικεφαλής λογιστηρίου και φυσικά σαν ένας ειδικός των κομπιούτερ και του Internet, ο οποίος πατώντας ένα κουμπί είναι ικανός να παρέχει κάθε ναυτιλιακή, εμπορική, οικονομική ή ακόμα και πολιτική πληροφορία για κάθε μέρος του κόσμου.

Τα τελευταία χρόνια διαπιστώνεται μια ισχυρή τάση στις πλοιοκτήτριες εταιρείες να γίνονται όλο και μεγαλύτερες. Έχουμε πρόσφατα

δύο συγχωνεύσεις, συμμαχίες, συνεταιρισμούς των πλοιοκτητών ή ακτοπλοϊκών εταιρειών· αυτή η τάση το πιθανότερο είναι να επεκταθεί και στις μεσιτικές εταιρείες. Αυτό αναμένεται να γίνει για δύο κυρίως λόγους:

— Μείωση του κόστους.

— Μεγέθυνση των εταιρειών ώστε να προσφέρονται ολοκληρωμένες υπηρεσίες.

Το «one stop shop» δείχνει να είναι ο στόχος αυτών των εταιρειών στο μέλλον.

Όπως ο ιδιοκτήτης ενός πλοίου έτσι και ο μεσίτης δεν θα είναι ικανός να επιβιώσει έχοντας γραφείο ενός ατόμου. Οι μικρές εταιρείες δεν θα μπορούν να αντέξουν το βάρος του απαιτούμενου κόστους και ανταγωνισμού σε εθνικό και διεθνές επίπεδο.

Από το 1985, η ναυτιλιακή κοινότητα έχει στη διάθεσή της ένα «νέο εργαλείο». Ονομάζεται προαγορά/προπώληση (hedging), το γνωστό «BIFEX». Αυτό το εργαλείο μέσα από τα χρόνια τροποποιήθηκε και σήμερα μπορεί κάποιος να αισθάνεται ασφαλής όταν αναλαμβάνει ναυτιλιακό ρίσκο. Επίσης βλέπουμε τα «future forward agreements» να έχουν εισέλθει δυναμικά στη ρουτίνα της δουλειάς των ναυτιλιακών εταιρειών.

Τα ανωτέρω μαζί με τα παράγωγα, την «προαγορά των καυσίμων», τα «swaps» των δεξαμενόπλοιοι και την τάση των ναυτιλιακών εταιρειών να εισέλθουν στη χρηματιστηριακή αγορά και να διασφαλίσουν φθηνές χρηματοδοτήσεις για τα προγράμματά τους, θα κυριαρχήσουν στην νέα χιλιετία και ο μεσίτης πρέπει να είναι πολύ εξοικειωμένος και έμπειρος σε όλα αυτά.

Στη δεκαετία '85-'95 τα εργαλεία αυτά, όσα υπήρχαν, μπορούσαν να δουλεύουν χωρίς ηλεκτρονικούς υπολογιστές.

Τώρα που πρέπει να εξεταστούν πολύ περισσότεροι παράγοντες και η ταχύτητα παίζει ουσιαστικό ρόλο, η χρήση των υπολογιστών είναι απολύτως απαραίτητη.

Ως συμπέρασμα όλων όσα αναφέραμε, οι ναυλομεσίτες θα πρέπει να συνεχίσουν να παρέχουν τις υπηρεσίες τους και να εξασφαλίζουν στους πελάτες τους έξυπνες αγοραπωλησίες και ναυλώσεις, όπως έκαναν πάντα, προσαρμοζόμενοι στους αυξανόμενους ρυθμούς που επιβάλλει η σύγχρονη τεχνολογία της πληροφορικής.

Η ποιότητα της διαθέσιμης πληροφορίας έχει βελτιωθεί όπως και οι απαιτήσεις. Η αγορά έχει γίνει περισσότερο επαγγελματική και ανταγωνιστική. Όμως, καθώς αυξάνεται το επιχειρησιακό κόστος, διευρύνεται το κενό μεταξύ μικρών και μεγάλων μεσιτικών εταιρειών.

Έτσι, προβλέπεται ότι παρά του ότι η ναυλομεσιτεία έχει παραδοσιακά εστιαστεί σε μικρές οντότητες, στο μέλλον η δραστηριότητα θα εστιαστεί σε μεγαλύτερες εταιρείες, που θα μπορούν να προσφέρουν μεγαλύτερο εύρος υπηρεσιών. Οι εταιρείες θα χρειαστεί να ενωθούν αν επιθυμούν να ανταποκρίνονται στη ζήτηση, έτσι όπως διαμορφώνεται στο σημερινό ανταγωνιστικό κόσμο.

Υπάρχει μόνο μία συμβουλή για τους επαγγελματίες που αγωνίζονται για ένα καλύτερο μέλλον: «Μην περιμένεις την επόμενη μέρα. Ενέργησε Χθες».

Τελειώνοντας θα ήθελα να τονίσω: Είμαι πεπεισμένος ότι οι μεσίτες είναι ευέλικτοι και έτοιμοι να αντιμετωπίσουν τις προκλήσεις της διαρκώς αυξανόμενης ανταγωνιστικής παγκόσμιας αγοράς. Το μέλλον είναι σίγουρο και ευρύ. Αυτό που όλοι πρέπει να καταλάβουμε είναι ότι ο 21ος αιώνας επιβάλλει στον μεσίτη να «παρέχει ολοκληρωμένες λύσεις» και όχι να «δίνει απλώς πληροφορίες».

Αυτό θα διατηρήσει το κύρος και θα κρατήσει ζωντανό και δυνατό τον επαγγελματία μεσίτη.

Ship & Yacht Registration Under the Malta or Panama Flag

Agency, Brokerage, Bunkering

In 23 years GM International Services Limited has registered over 17million tons operating all over the world.

Years of experience have taught us that efficiency, speed, confidentiality and the ability to cater for individual needs are the only criteria for success.

Our very comprehensive services include Registration, Brokerage, Financial Administration, Agency, Legal Services, Offshore Company Formation and Maintenance. The many satisfied clients we have are the confirmation of our ability to accommodate all the needs of the shipowner.



GM International Services Ltd.

147 / 1, St. Lucia Street, Valletta VLT 04 - MALTA
Tel: (+356) 21 235341 (20 lines) Direct Ext. 156
Fax Direct: (+356) 21 244821 (3 lines)
Fax General: (+356) 21 220101
Telex: 1462 ECOCRD MW
E-Mail: gmi@gmint.com
Website: www.gmint.com

MEMBER OF THE ECONOMICARD GROUP OF COMPANIES

Από το 1955
στην υπηρεσία της ναυτιλίας



TSOUKATOS

ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ - ΦΩΤΙΣΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ
ΑΝΤΙΕΚΡΗΚΤΙΚΑ ΥΛΙΚΑ - ΚΑΛΩΔΙΑ - ΠΡΟΒΟΛΕΙΣ

Σφακτηρίας 5, 185 45 Πειραιάς, τηλ.: 41 37 362, 42 21 024, 41 24 660-1
Τίχ: 241904 TS GR, Fax: 41 25 061

Η συμβολή του στη ναυτιλία, και στην εξέλιξη

του Γιάννη Θεολ. Θεολογίτη
Ναυτικού πράκτορα, προέδρου
ΠΣ(Ε)ΝΠ

ναυτικού πράκτορα στον τουρισμό των ελληνικών λιμένων



ατ' αρχάς θέλω να ευχαριστήσω το περιοδικό σας για τη φιλοξενία. Είναι ίσως η πρώτη φορά που ένα τόσο έγκυρο και μακροβιότατο έντυπο, στο χώρο της ναυτιλίας, ασχολείται τόσο εκτεταμένα με τον κλάδο της ναυτικής πρακτορείας σε όλο το φάσμα της.

Ως πρόεδρος του Πανελληνίου Συνδέσμου (Ένωσης) Ναυτικών Πρακτόρων, του αντιπροσωπευτικότερου και μεγαλύτερου φορέα, θέλω να σας εκθέσω τις απόψεις μου σχετικά με τη συμβολή του ναυτικού πράκτορα στη ναυτιλία και στον τουρισμό της χώρας μας.

Αξίζει να σημειώσουμε ότι ο ρόλος του ναυτιλιακού πράκτορα εξελίσσεται με την πάροδο των χρόνων και οι διάφορες μορφές του τον καθιστούν αναπόσπαστο κρίκο της ναυτιλιακής και τουριστικής οικογένειας διεθνώς. Στο έργο του αρχικώς συναντάμε εξειδικευμένους βοηθούς του όπως είναι οι ναυτομεσάιτες, οι εκτελωνιστές, οι τροφοδότες, και στη συνέχεια οι εξειδικεύσεις πολλαπλασιάζονται με μικτές μορφές ναυτιλιακών και τουριστικών γραφείων πρακτορείων.

Στις μέρες μας, λόγω της συνδυασμένης μεταφοράς, συναντάμε ναυκά πρακτορεία που ασχολούνται με όλο το φάσμα της ναυτικής πρακτορείας (πρακτορεύσεις πλοίων, φορτίων, διακίνηση επιβατών, διακίνηση αγαθών και εμπορευμάτων, σε όλα τα μήκη και πλάτη της γης, χρησιμοποιώντας σε συνδυασμό όλα τα μέσα- θαλάσσια, αεροπορικά και χερσαία).

Ο ρόλος του είναι καθοριστικός στις εξελίξεις των ελληνικών λιμένων ή συμμετοχή του στις διοικήσεις των με οποιονδήποτε τρόπο, είτε μέσα από τα διοικητικά τους συμβούλια είτε μέσα από τις διάφορες επιτροπές των Λιμενικών Ταμείων, συμβάλλει στην προσπάθεια αναβάθμισής των.

Ο ναυτικός πράκτορας ως αντιπρόσωπος του πλοιοκτήτη, εφοπλιστή διαχειριστή ενός πλοίου, ενεργεί για λογαριασμό του για όλες τις μορφές μεταφοράς.

Είναι ο άνθρωπος που καλείται για λογαριασμό του «μεταφορέα ή το παραλήπτη» να δώσει λόγο στις Αρχές για το μεταφερόμενο αγαθό ή επιβάτη, και όχι μόνον. Είναι ο επαγγελματίας εκείνος ο οποίος θα λύσει κάθε πρόβλημα που θα δημιουργηθεί μεταξύ πλοίου και επιβάτη, όταν αυτό ξεπερνά τις αρμοδιότητες του πλοιάρχου. Με ρόλο που σ' διεθνή σκακιέρα μεταφοράς ήταν καθοριστικός και πρόδρομος του φαινομένου που ονομάστηκε παγκοσμιοποίηση.

Το ναυτιλιακό εμπόριο είναι ο πρώτος τομέας που απελευθερώθηκε σε εποχές όταν η αρχή της ελεύθερης πρόσβασης σε αγορές δεν ήταν ευρέως αποδεκτή λόγω πολιτικών συστημάτων και καθεστώτων.

κρατικού παρεμβατισμού και προστατευτισμού.

Δυστυχώς, όμως, το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας μας, ο Πειραιάς, τα τελευταία χρόνια, δημιουργώντας ένα μοντέλο που διεκδικεί παγκόσμια ιδιαιτερότητα, με μια λανθασμένη τιμολογιακή πολιτική και μια ερμαφρόδιτη διοικητική πορεία, δεν μπορεί να σταθεί αντάξιο στις εξελίξεις των καιρών. Το σύνολο των παρεχομένων υπηρεσιών του προσφέρονται μη ανταγωνιστικά, μονοπωλιακά -και υπάρχουν αντικείμενα υπηρεσιών (π.χ. ΣΕΜΠΟ) που είναι κερδοφόρα και «επιδοτούν» άλλες, μη κερδοφόρες, υπηρεσίες (π.χ. κεντρικό λιμάνι, λιμενικές εξυπηρετήσεις, πλωτά μέσα ρυμουλκά-φορτηγίδες-δεξαμενές-επισκευές κ.λπ.).

Η διοικητική του πορεία τα τελευταία χρόνια έχει δημιουργήσει μεγάλη ανασφάλεια στους εργαζομένους και στους χρήστες για δύο βασικούς λόγους. Ο ένας λόγος είναι ότι, παρ' όλο που από το Μάιο 1999 είναι ανώνυμη εταιρεία, δεν έχει ξεφύγει από το μοντέλο διοίκησης σαν ΔΕΚΟ (τουλάχιστον για τους χρήστες).

Οι εργαζόμενοι δεν έχουν ξεκαθαρίσει συνειδησιακά πως δεν πρέπει να βλέπουν το χρήστη-πελάτη, ανταγωνιστικά, σαν τον συναλλιασμένο που θα τους αφαιρέσει κομμάτι προσφερομένων μονοπωλιακών υπηρεσιών, αλλά σαν τον καλό πελάτη (παίκτη) που θα τους προσφέρει μεγαλύτερο πακέτο εργασίας.

Ο άλλος λόγος είναι ότι δεν έχουν ακόμη παραχωρηθεί υπηρεσίες του λιμένος σε ιδιώτες, και οι ναυτικοί πράκτορες με προσωπικό που διαθέτουν στην ΟΛΠ Α.Ε. προσπαθούν να ανταποκριθούν στις ανάγκες των πελατών τους. Η παραχώρηση χρήσης γης του λιμένος στους δήμους, χωρίς τις προβλεπόμενες διαδικασίες, τοπογραφικά και διαφάνεια μεταβίβασης,



πρέπει να αποτραπεί για διαφόρους λόγους που θέλουν πολλές σελίδες περιγραφής και ανάπτυξης.

Η μηχανογράφηση που εφαρμόζεται από τις 25 Νοεμβρίου 2001 στο ΣΕΜΠΟ δεν μας βρίσκει σύμφωνους, γιατί ο σχεδιασμός τους δεν εξυπηρετεί το σύνολο των χρηστών.

Τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι ναυτικοί πράκτορες στα διάφορα λιμάνια της χώρας μας, όπως σας τα περιέγραψαν οι συνάδελφοί μου που δραστηριοποιούνται σ' αυτά, με όλες τις μορφές ναυτικής πρακτορείας, είναι πολλά και διαφέρουν από λιμάνι σε λιμάνι ανάλογα με το μέγεθός του και τη γεωγραφική του θέση. Το μεγαλύτερο βάρος φυσικά πέφτει στο πρώτο λιμάνι της χώρας, τον Πειραιά, που μέσα από την ΟΛΠ Α.Ε. θα πρέπει να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις των καιρών, της παγκοσμιοποίησης και στους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004. Ευχαριστώ θερμά για τη φιλοξενία.

7812
31-12-01

*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



CONTAINER TERMINAL

Η «καρδιά» του ΟΛΠ

του Περικλή Κατσίου
Εντεταλμένου συμβούλου MSC
& αντιπροέδρου του ΠΣ(Ε)ΝΠ



χουν γραφτεί πάρα πολλά και έχουν γίνει κατά καιρούς δηλώσεις από όλες τις πλευρές για τη σημασία του Container terminal στον ΟΛΠ και τη σημαντική συμβολή του στην εξασφάλιση τακτικών εσόδων για τον Οργανισμό. Τόσο η Διεθνής Ναυτική Ένωση όσο και ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος (Ένωση) Ναυτικών Πρακτόρων, στην προσπάθεια να αναδείξουν έργο των μελών τους, έχουν επανειλημμένως δώσει στη δημοσιότητα στοιχεία, σύμφωνα με τα οποία πάνω από το 70% των συνολικών εσόδων του ΟΛΠ προέρχεται από τη δραστηριότητα του Σταμού Εμπορευματοκιβωτίων.

Τα στοιχεία αυτά έχουν επιβεβαιωθεί και από τη διοίκηση του ΟΛΠ, αλλά και μπορεί κανείς να τα βρει πολύ εύκολα ανατρέχοντας στους τελευταίους προϋπολογισμούς και ισολογισμούς της ΟΛΠ Α.Ε.

Παραμένει βέβαια πάντοτε το ερώτημα αν η συντριπτική αυτή υπεροχή του Container Terminal στην εξασφάλιση εσόδων για το ΟΛΠ προέρχεται από τη δυναμική της συγκεκριμένης δραστηριότητας σε σχέση με τις υπόλοιπες ή είναι αποτέλεσμα της συστηματικής υποβάθμισης σημαντικών άλλων δραστηριοτήτων του ΟΛΠ, συνδυασμό με τη διατήρηση μιας μη ανταποδοτικής πολιτικής επιβαλλόμενα τέλη και δικαιώματα. Ανεξαρτήτως, πάντως, από παραπάνω δεν υπάρχει αμφιβολία ότι το Container Terminal είναι σήμερα η καρδιά του ΟΛΠ Α.Ε. και δίκαια συγκεντρώνει το ενδιαφέρον διοίκησης, εργαζομένων αλλά και χρηστών.

Οι γνώμες για το επίπεδο των παρεχομένων υπηρεσιών διαίστανται και σε μεγάλο βαθμό έχουν σχέση με τη χρονική πε-

ρίοδο και τις υφιστάμενες ισορροπίες.

Εκείνο, όμως, που δεν είναι δυνατό να αμφισβητηθεί είναι το ότι ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Νέου Ικονίου είναι ένα ιδιαίτερα μεγάλο Terminal για τα μεσογειακά δεδομένα και μάλιστα έχει τη μεν δαδικότητα να συνδυάζει σε ποσοστό περίπου 50-50 το in transit το εγχώριο φορτίο.

Η συνεργασία του ΟΛΠ με τη MSC, που διανύει τον πέμπτο χρόνο, κατά κύριο λόγο, αλλά και η συνεργασία με άλλες ναυτιλιακές γραμμές, έδωσαν στον ΟΛΠ την ευκαιρία να δημιουργήσει τις προποθέσεις εκείνες ώστε να ξεχαστούν πρακτικές και δυσάρεστες αμνήσεις του παρελθόντος.

Η διοίκηση κατέβαλε προσπάθειες προς την κατεύθυνση αυτή, χωρίς όμως να βάλει όπως λέμε «βαθιά το μαχαίρι» και να προχωρήσει σε ριζοσπαστικά μέτρα, που θα έδιναν στον ΟΛΠ την εικόνα ενός πραγματικά σύγχρονου λιμανιού και θα ενίσχυαν σημαντικά την ανταγωνιστικότητά του.

Δυστυχώς όμως, οι αγκυλώσεις του παρελθόντος για μία ακόμη φορά δεν επέτρεψαν τη θεαματική αλλαγή του σκηνικού, με αποτέλεσμα σήμερα να συνυπάρχει το παλιό με το νέο, και οι συγκρούσεις σε ορισμένες περιπτώσεις να είναι αναπόφευκτες.

Από την πλευρά τους οι χρήστες, εγκλιωβισμένοι μέχρι σήμερα στην πρακτική της άτυπης συμμετοχής στις εργασίες του Terminal, εμφανίζονται μάλιστα απογοητευμένοι αφού εδώ και δυο χρόνια αποκλείστηκαν από τα κέντρα αποφάσεων και οι εκπρόσωποι των ενώσεών τους δεν μετέχουν πλέον στο διοικητικό συμβούλιο του Οργανισμού.

Η εναληθά εκπροσώπηση ΠΣΝΠ και ΔΝΕ στο διοικητικό συμβούλιο του ΟΛΠ εξασφάλισε τουλάχιστον τη δυνατότητα συμμετοχής σε σημαντικές αποφάσεις, αλλά και έδωσε στον ΟΛΠ την ευκαιρία να ακούγονται γνώμες και να κατατίθενται απόψεις από έμπειρα και υπεύθυνα χείλη. Δυστυχώς, με τη μετάτροπή του ΟΛΠ σε Α.Ε. η σύνθεση του διοικητικού συμβουλίου του ΟΛΠ, αλλά και του ΟΛΘ, μικρή σχέση έχει με τη λιμενική πολιτική αλλά και τη ναυτιλία αφού τα μέλη που συνθέτουν τα συμβούλια, όσο αξιόλογα και αν είναι, δεν έχουν σχέση με

τις γνώσεις και τις εμπειρίες του κόσμου που καθημερινά κινείται και συναρπάζεται με το λιμάνι.

Αλλά και το σκηνικό για το μέλλον του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων είναι θετικό. Μετά μια περίοδο που επικράτησε η άποψη διαχωρισμού των δραστηριοτήτων του ΟΛΠ με στόχο την ξεχωριστή ιδιωτικοποίησή τους, ο σχεδιασμός άλλαξε και το ΣΕΜΠΟ εντάχθηκε στο γενικό σχέδιο της μετοχοποίησης του ΟΛΠ Α.Ε.

Η μετοχοποίηση αυτή, δειλή και ψευδελίγραφη για ορισμένους αφού μόνον ένα 12,5% αποφασίσθηκε να διατεθεί στο Χρηματιστήριο, κανένας δεν εντυπωσίασε ή δεν ικανοποίησε ιδιαίτερα, ενώ έγινε η αιτία για μια έντονη αντιπαράθεση διοίκησης και εργαζομένων με αφορμή τη σύμβαση παραχώρησης μεταξύ ΟΛΠ και Δημοσίου.

Θετικό το τοπίο επίσης και σε ό,τι αφορά την επέκταση του Container Terminal και ειδικά της λεγόμενης προβλήτας III.

Κοινωνική επιδότηση, συνεκμετάλλευση με ιδιώτη, αυτοχρηματοδότηση, εντός ή εκτός ισχύοντος θεσμικού πλαισίου, θέξεις που μεταφέρονται από στόμα σε στόμα, προκαλούν ένταση και ανησυχία χωρίς τελικά τίποτα να είναι σίγουρο και επιβεβαιωμένο.

Όπως είναι φυσικό, η αβεβαιότητα για το μέλλον του ΣΕΜΠΟ κάθε άλλο παρά είναι εποικοδομητική για όσους έχουν σοβαρά επενδύσει στο Container Terminal αλλά τελικά και για όλους τους υπόλοιπους χρήστες ή εργαζομένους.

Το ενδεχόμενο εκπηδήσεων, αιφνιδιαστικών αποφάσεων και αλληλαγών που μπορεί να έχουν συνέπεια εκτεταμένες απεργιακές κινητοποιήσεις, λειτουργεί ανασταλτικά στην εκδήλωση υγιών πρωτοβουλιών εκ

μέρους του ιδιωτικού τομέα.

Παράλληλα, ενισχύει την καχυποψία των εργαζομένων και τους αναγκάζει να περιχαράκωνονται στις θέσεις τους, έτοιμοι να αμυνθούν σε κάθε περίπτωση που τα δικαιώματά τους θα τεθούν σε κίνδυνο.

Ευχάριστη παρένθεση σε όλα τα παραπάνω η προσπάθεια να λειτουργήσει το Terminal μηχανογραφικά και να αναβαθμισθεί έτσι το επίπεδο των παρεχομένων υπηρεσιών, αφού ο Πειραιάς είναι το μόνο λιμάνι ίσως παγκοσμίως που με κίνηση πάνω από 1.200.000 τευ λειτουργεί χωρίς μηχανογράφηση.

Η σύσταση Γραμματείας Λιμένων στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και η έμφαση που δίνεται τελευταία για τη δημιουργία μιας ενιαίας οργανωμένης λιμενικής πολιτικής ενισχύει τις ελπίδες ότι ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Νέου Ικονίου θα λειτουργήσει γρήγορα σε νέα πρότυπα. Η ανάγκη της τοποθέτησης harbor master στον ΣΕΜΠΟ δεν δέχεται άλλη αναβολή και είναι απαραίτητο να υπάρχει στον ΣΕΜΠΟ λιμενικό κλιμάκιο αρμόδιο για τις διαδικασίες απόπλου και κατάπλου των πλοίων.

Απαραίτητο είναι, επίσης, να υπάρχει στον ΣΕΜΠΟ και κλιμάκιο της Πληρογικής Υπηρεσίας που θα λειτουργεί με σύγχρονη οργάνωση και μεθόδους που θα επιτρέπουν στη διεύθυνση του ΣΕΜΠΟ να έχει πρωτογενώς πλήρη εικόνα για τις αφίξεις των πλοίων και την κατάσταση στο αγκυροβόλιο.

Θέλω να πιστεύω ότι οι εξελίξεις θα είναι θετικές, αφού συντρέχουν οι προϋποθέσεις εκείνες που θα μπορούσαν, όχι μόνο να συντηρήσουν την υπάρχουσα δυναμική, αλλά και να καταξιώσουν τον Πειραιά και το ΣΕΜΠΟ ως το αδιαμφισβήτητο Νο 1 κομβικό σημείο της Μεσογείου.



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: +30-10-4283660 • FAX: +30-10-4283630 • TLX: 213014 UTRD GR • CABLES: UTRADE GR

ΕΛΛΗΝΕΣ ΜΕΣΙΤΕΣ ΠΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ

Σύντομη ιστορική αναδρομή στην τελευταία τριακονταετία

του Γ. Μπάνου



Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, ως μεσίτες ναυτιλιακών συμβάσεων (εφεξής απλώς μεσίτες) νοούνται εκείνοι που ασχολούνται με τις ναυλώσεις και τις αγοραπωλησίες πλοίων, με τις δεύτερες περιλαμβάνουσες τις διαλύσεις και ναυπηγήσεις πλοίων. Ο συνήθως χρησιμοποιούμενος όρος «ναυλομεσίτης» προφανώς είναι «στενός» και αδυνατεί να συμπεριλάβει όλες τις παραπάνω δραστηριότητες.

Στο πλαίσιο του σχετικού αφιερώματος των «Ναυτικών Χρονικών», θα αποπειραθώ μια σύντομη αναδρομή στη γέννηση του σύγχρονου μεσιτικού κόσμου στην Ελλάδα, για το οποίο, νομίζω, αρκεί η θεώρηση των εξελίξεων στο μεσιτικό χώρο κατά τα τελευταία τριάντα χρόνια. Τούτο, βεβαίως, δεν σημαίνει ότι θα διαγράψω το παρελ-

θόν. Αντιθέτως, θα αναφερθώ σ' αυτό με όλην τον οφειλόμενο σεβασμό. Τίποτε, άλλωστε, δεν χτίζεται χωρίς θεμέλια...

Το προπολεμικό και αμέσως μεταπολεμικό σκηνικό, μέσα στο οποίο αναπτύσσεται το τότε ελληνικό shipbroking, χαρακτηρίζεται από τα σχετικά λίγα αλλά απολύτως σεβαστά ονόματα που δραστηριοποιούνται σ' ένα σχετικά στενό επιχειρηματικό περιβάλλον. Ένα περιβάλλον που κύριο αντικείμενο έχει το μόντεριπ και, γενικά, το μεσογειακό ελληνικό πλοίο. Που δεσμεύεται από την έλλειψη επικοινωνιακών μέσων και που βρίσκει χρυσή καταφυγή στο τότε κέντρο της διεθνούς ναυτιλίας: το Λονδίνο. Δέσμιος των συνθηκών που μόλις περιέγραψα, ο τότε μεσιτικός κόσμος βρίσκει το δρόμο του και μεγαλουργεί. Ονόματα όπως εκείνα των Κοτζιά, Μουνδρέα, Πατρίκιου και άλλα που, όχι σκοπίμως, παραλείπω, εκόσμησαν μια λαμπρή εποχή και, είτε παραμένοντας ακόμη στο προσκήνιο είτε αφήνοντας τις παρακαταθήκες τους στους επιγενόμενους, αποτελούν την ανεκτίμητη παράδοσή μας.

Στους χαλεπούς εκείνους όσο και ωραίους καιρούς, το παραδοσιακό ηγεμόνο ελληνικό εφοπλιστικό στοιχείο παραμένει μακριά από τον ελληνικό χώρο και ελάχιστα εισφέρει στην ανάπτυξη του εντόπιου μεσίτη. Λονδίνο και Νέα Υόρκη αποτελούν τότε δεύτερη πατρίδα. Όλες σχεδόν οι σχετικές πράξεις, ναυλώσεις, αγοραπωλησίες και διαλύσεις, εκεί διεξάγονται. Κάποιες πωλήσεις πλοίων από Έλληνες του εξωτερικού προς ελληνοδίτες εφοπλιστές κατά κανόνα διεξάγονται μέσω ξένου μεσίτη. Όπως όλοι οι κανόνες έχουν τις εξαιρέσεις



τους, έτσι και η παραπάνω περιγραφή περιλαμβάνει τις ιδιαιτερότητές της, γεγονός που επιτρέπει να αναγνωρίσουμε και σημαντικό βαθμό πρωτοβουλιών του τότε μεσίτη, που ανοίγουν το δρόμο σε κάποια «απελευθέρωση» από τις υπάρχουσες δολίες.

Ηδη από τα μέσα της δεκαετίας του '60, κάτι αρχίζει να αλλιάζει στην παραπάνω εικόνα. Η εμφάνιση των νέων, αμιγώς ελλη-



διτών, εφοπλιστών, αφενός, και η εισαγωγή του τηλετύπου ως βασικού μέσου επικοινωνίας, αφετέρου, μεταβάλλουν τις συνθήκες της διεξαγωγής της καθημερινής εργασίας, διευρύνοντας τον κύκλο της εν δυνάμει πελατείας και κάνοντας προσίτες κάποιες ναυτιλιακές αγορές απρόσιτες μέχρι τότε.

Τότε ακριβώς είναι που διαφαίνεται καθαρά η ανάγκη, αλλή και η δυνατότητα εισ-

δοχής νέων δυνάμεων στο επάγγελμα. Η πλήρωση ενός τέτοιου κενού φυσικά προϋποθέτει την ύπαρξη μιας «δεξαμενής» από την οποία αντλείται το κατάλληλο ανθρώπινο δυναμικό. Στην προκειμένη περίπτωση συνέβη ό,τι ακριβώς έγινε και με την επάνδρωση (ή υπούμνη για τον όρο που περιέχει κάποια αντιφεμινιστική αιχμή!) των εφοπλιστικών γραφείων: σημαντικό ποσοστό αξιωματικών –κυρίως καταστρώματος– του Εμπορικού Ναυτικού επύκνωσε τις τάξεις του μεσιτικού κόσμου και –πολύ σύντομα– κατέλαβε τις ηγετικές θέσεις, κυρίως με την ίδρυση νέων εταιρειών, μερικές των οποίων σύντομα θα γνωρίσουν μεγάλες επιτυχίες.

Η ειδική μνεία ονομάτων ασφαλώς θα συνέβαλλε στην εναργέστερη εξιστόρηση, ο φόβος όμως τυχόν παραλείψεων που δυνατόν να θεωρηθούν ηθελημένες, εμποδίζει τον γράφοντα να είναι πιο συγκεκριμένος. Γεγονός οπωσδήποτε τυγχάνει ότι, ήδη από τη δεκαετία του '70, ο Πειραιάς είναι σε θέση να επιδειξει σημαντικό αριθμό μεσιτικών γραφείων με αξιόλογες επιδόσεις διεθνούς επιπέδου. Στη χορεία των πολλών μεσιτών που ειδικεύονται στις ναυλώσεις και τις αγοραπωλησίες, προστίθεται και αριθμός ειδικών στις ναυπηγήσεις, πράγμα πρωτοφανές στα χρονικά της ελληνικής ναυτιλιακής αγοράς.

Η ίδρυση του Σωματείου Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων, στα 1975, αποτελεί την απαρχή της συγκρότησης του μεσιτικού κόσμου σε συνειδητό στοιχείο της ελληνικής ναυτιλιακής οικογένειας και πρώτη προσπάθεια αλληλοκατανόησης και συνεργασίας μεταξύ των μεσιτών. Εδώ θα σταθώ για να αποτίσω φόρο τιμής στον πρωτεργάτη της κίνησης, τον παλιό καλό μεσίτη και φίλο και πρώτο πρόεδρο, τον Νίκο Κοτζιά, χωρίς τη συμβολή του οποίου η όλη εξέλιξη δυνατόν να είχε καθυστερήσει. Ομοίως υπενθυμίζω την τεράστια συμβολή όλων των έκτοτε χρηματιστών προέδρων, όπως των Γιώργου Γεωργόπουλου, Ευάγγελου Πανά, Μιχάλη Κοκκίνη και του σημερινού προέδρου μας, του Νίκου Πενθερουδάκη. Και είναι μεγάλη χαρά και τιμή για μένα να βλέπω όλους αυτούς γύρω μας, να συμβάλλουν στην κοινή προσπάθεια της στήριξης του πειραϊκού shipbroking και να τους συγκαταλέγω στους φίλους μου. Ένα δάκρυ στη σεπτή μνήμη του Νίκου Κορδάκη, που μοίρα σκληρή τόσο πρόωρα πήρε από κοντά μας.

Τα χρόνια που πέρασαν οδήγησαν την ελ-

ληνική ναυτιλιακή αγορά στην ωρίμαση. Ο Πειραιώτης εφοπλιστής καθίσταται επαγγελματίας: ο αριθμός εταιρειών και πλοίων καθημερινά αυξάνεται. Και ενώ μέρος αυτών στρέφεται προς τις υπηρεσίες μεσιτών της αλλοδαπής, σημαντικός αριθμός παραμένει στον ελληνικό χώρο και στηρίζει τον μεσίτη του Πειραιά. Στους ήδη «παλαιούς» μεσίτες νέοι προστίθενται αυτή τη φορά με εφόδια πληρέστερη μόρφωση και δυνατότητα επικοινωνίας. Το μίγμα έτσι των θαλασσινών με τους νέους ανεβάζει την ποιότητα του μέσου Πειραιώτη μεσίτη σε επίπεδα που άνετα συγκρίνονται με εκείνα των μεγάλων ναυτιλιακών κέντρων του κόσμου.

Χάρης και στην πρόοδο της τεχνολογίας, ιδιαίτερα στον τομέα της επικοινωνιών, τώρα οι ορίζοντες ανοίγουν προς όλα τα ναυτιλιακά κέντρα του κόσμου: οι παλιές εξαρτήσεις φθίνουν. Η πρόσφατη σχετικά έλλειψη (μερικοί την αποκαλούν «επιστροφή») πολλών παραδοσιακών ονομάτων στην Ελλάδα διευρύνει και ανεβάζει ποιοτικά την πελατεία. Ο ελληνικός μεσιτικός κόσμος βρίσκει καινούργια νοήματα στη δουλειά του.

Ίσως η παραπάνω περιγραφή είναι υπέρμετρα παραδεισία. Για την πληρέστερη εικόνα, ίσως πρέπει να αναφερθούμε και στα υπάρχοντα προβλήματα. Δεν είναι πολλά. Είναι όμως σοβαρά! Και πρώτο, ο έξωθεν ανταγωνισμός. Ένας ανταγωνισμός που στις μέρες της παγκοσμιοποίησης καθίσταται σκληρός και –το χειρότερο– συχνά αθέμιτος. Είναι έπειτα εκείνη η υποβόσκουσα ανάμεσα σε μέρος της πελατείας αντίληψη, πως ό,τι το εξ αλλοδαπής και καλύτερο. Απότοκος της παλαιάς εκείνης αντίληψης περί διαφήμισης που ελάτρευε τα «εξ Εσπερίας» ή «εισαγωγής» προϊόντα. Και είναι, τέλος, και παρά τα προηγηθέντα, η ανάγκη ακόμη ευρύτερης επαγγελματικής μόρφωσης και οργάνωσης του μεσίτη. Σε μια εποχή όπου ο κόσμος μεταβάλλει φυσιογνωμία ανά πενταετία, ιδέες όπως «ό,τι μάθαμε, μάθαμε» είναι επικίνδυνες.

Σε όλες αυτές τις προκλήσεις, ο Έλληνας μεσίτης καλείται να αντιπαρατεθεί μόνος του. Χωρίς την προσφυγή σε «αιτήματα» προς την εξουσία. Χωρίς παρακάλη, παραινέσεις, παράπονα προς οιαδήποτε κατεύθυνση.

Θα επαναλάβω εδώ κάτι που πολύ πρόσφατα είπα: Ο μεσίτης του 20ού αιώνα πρέπει να γίνει ο μεσίτης του 21ου.

Είναι ώρα να συσπειρωθούμε

Ο

Γεώργιος Ε. Γεωργόπουλος έχει διατελέσει πρόεδρος του Σωματείου Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων για μία τετραετία και ήταν μέλος του διοικητικού συμβουλίου του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος. Σήμερα είναι μέλος του διοικητικού συμβουλίου Ναυτικών Πρακτόρων καθώς και διαιτητής Ναυτιλιακών Διαφορών στο ΝΕΕ και διευθύνει την εταιρεία Γ. Γεωργόπουλος Ναυτιλιακή ΕΠΕ από το 1970.

Ποια προσόντα απαιτούνται για το επάγγελμα του ναυλομεσίτη;

Το σκληρό και πολυήπλευρο επάγγελμα του ναυλομεσίτη και του μεσίτη αγοροπωλησίας ενός ήλιωτου νομίζω ότι χρειάζεται μεγάλη γνώση και πολύ κουράγιο. Γνώση χρειάζεται γιατί πρέπει να παρακολουθεί τις διάφορες εξελίξεις με τον ποιον ναυλώνει, πλοιοκτήτες και ναυλωτές, να συμβουλεύει, να μαθαίνει τις τάσεις της αγοράς, να είναι γνώστης μιας σειράς ναυλοσυμφώνων και τις παγίδες που έχουν, να είναι βοηθός και αρωγός στον πλοιοκτήτη του ή στο ναυλωτή του, εξαρτάται σε ποια όχημα του ποταμού ευρίσκεται, και προπαντός να μην κάνει λάθος· το λάθος σε μια αγοροπωλησία ή σε μια ναύλωση μπορεί να είναι μοιραίο και καταστρεπτικό.

Τι άλλαξε στον Πειραιά από τις αρχές του '60;

Η επικοινωνία και οι γνώσεις. Το τηλεγράφημα, το circular με τα ταχυδρομεία αντικαταστάθηκαν από το telex, αργότερα με το fax, το Comtext και τώρα με το e-mail. Ταχύτητα, ταχύτητα και μεν, αλήθεια!.. Τα υπέρ και τα κατά της νέας τεχνολογίας εις τον τομέα της ναυλώσεως και της αγοροπωλησίας ακόμη δεν έχουν διαγνωστεί. Χιλιάδες e-mail την ημέρα φτάνουν στο κάθε γραφείο, ποιος θα τα διαβάσει ή θα τα εκτιμήσει; Ένας; δύο; τρεις; (Το θέμα αυτό απασχολήσε και το συνέδριο της FONASBA (Federation of National Associations of Shipagents and Brokers, το οποίο έγινε στην Αμβέρσα τον Οκτώβριο του 2001, όπου μετείχα.)

Οι απαιτήσεις μέχρι σήμερα είναι πολύ μεγάλες στο επάγγελμα, μόνο μεγάλοι οργανισμοί, γραφεία θα μπορέσουν να επιβιώσουν και να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις της πελατείας



του Γεωργίου Ε. Γεωργόπουλου

τους (ναυλωτών και πλοιοκτητών). Στα μεγάλα ναυλομεσιτικά γραφεία του εξωτερικού βλέπεις να υπάρχουν τομείς μελέτης της αγοράς, των ναύλων, του χρηματιστηρίου, των πολιτικών εξελίξεων, των χρηματοοικονομικών δυνατοτήτων της αγοράς κ.ά. Εμείς εδώ στον Πειραιά, που θα θέλαμε να έχουμε τουλάχιστον όλους τους Έλληνες πλοιοκτήτες και ναυλωτές, ακόμη δεν το έχουμε καταφέρει. Χρειάζεται ακόμη δρόμος σκληρός και δύσκολος, χρειάζονται υποχωρήσεις έστω και ιδεολογικές, να σταματήσουμε να πιστεύουμε στη δική μας επωνυμία, στη δική μας διεύθυνση, στους δικούς μας πελάτες, πάντα με γνώμονα τις στενές φιλόδοξες ιδέες μας. Νομίζω ότι για να φτάσουμε τα οργανωμένα γραφεία του εξωτερικού, θα πρέπει να αναθεωρήσουμε τις απόψεις μας και τις ιδέες μας· ζούμε στον 21ο αιώνα, έναν αιώνα που οι πατροπαράδοτες αντιλήψεις μας δυστυχώς πρέπει να αλλάξουν.

Μπορεί να γίνει κάτι σαν πρώτο βήμα;

Το πρώτο βήμα, αφού ο Έλληνας broker έχει τις γνώσεις και τις δυνατότητες, είναι να γίνει συνένωση των γραφείων, να γίνουν μονάδες παραγωγής, όχι μόνον ναυλώσεων και αγοροπωλησιών από και προς όλους τους συνεργαζόμενους, αλλά γιατί όχι και σε αυτούς που δεν συνεργάζονται μαζί τους, ως απόδειξη των υψηλών υπηρεσιών που προσφέρουν. Ιστορικά θα ανέφερα το παράδειγμα γνωστών οίκων του Λονδίνου που έκαναν συγχω-

νεύσεις και πέτυχαν. Στις 12/4/1973, στην εφημερίδα «Ακρόπολις», έγραφα: Οι Έλληνες ναυλομεσίτες δύναται να συσπειρωθούν τους ξένους συναδέλφους των. Δεν έχω αλλιάξει γνώμη και το επαναλαμβάνω, απευθυνόμενος όμως προς τους νέους αιτούς που μαθαίνουν το επάγγελμα και θα μείνουν στο επάγγελμα.

Μη φεύγετε από την εταιρεία που είσθε, κρατήστε την, αγαπήστε την, μόνον έτσι θα διεκδικήσετε μια καλύτερη θέση στην αγορά. Σε όλους τους φίλους και συναδέλφους που έχουν χρόνια πορεία στον Πειραιά, ρωτώ κα προτείνω, τι θα κάνουμε; Μήπως είναι τώρα ώρα να συσπειρωθούμε κάτω από μια μεγάλη οροφή. Ποτέ δεν είναι αργά. Οι καιροί το απαιτούν.

Αφού μιλήσατε για τους ναυλομεσίτες, μπορούμε να πούμε για τη συμβολή του ναυτικού πράκτορα στη λειτουργία του πλοίου;

Ο ναυτικός πράκτορας συνδεδεμένος με το πλοίο όπως και ο ναυτικός, 365 ημέρες το χρόνο, νύχτα και μέρα, με ζέση ή κρύο, προσφέρει τις υπηρεσίες του χωρίς καμιά αιματική αμοιβή. Οι δυσκολίες ιδιαίτερες και πολλές, η γραφειοκρατία συνεχίζεται, αν και ομοιογενώς γίνονται πολλές προσπάθειες εμείωσης της σημαντικά.

Ο ναυτικός πράκτορας, που είναι ο επικοινωνικός πλοίου – έξω κόσμου, με τις πολλές ευθύνες του βάλλεται σκληρά ή διασύρεται, κυρίως από τις τελεωνειακές αρχές. Μέχρι σήμερα δεν έχουν εναρμονιστεί όλες οι τελεωνειακές αρχές της χώρας στις ευρωπαϊκές οδηγίες, με αποτέλεσμα να επικρατούν διάφορα μέτρα και σταθμά στα λιμάνια, και κυρίως στα μεγάλα λιμάνια της χώρας.

Δεν νομίζω ότι υπάρχει μεγάλη προθυμία νέων για το επάγγελμα, καθώς είναι σκληρό και δύσκολο. Το ναυτικό πρακτορείο πρέπει να έχει άριστη εμφάνιση, να είναι πλήρως εξοπλισμένο με ηλεκτρονικά μέσα, για τις ανάγκες της εποχής, επίσης να έχει έμπειρο προσωπικό για να εκπληρώνει τις ανάγκες της πρακτορεύσεως. Σήμερα μπορεί να πει κανείς ότι, τουλάχιστον στην περιοχή της Αττικής, υπάρχει πλεονασμός ναυτικών πρακτόρων, γιατί αυτός ο κλάδος «απορφόφησε» πολλούς πρώην εκτελεστικούς.

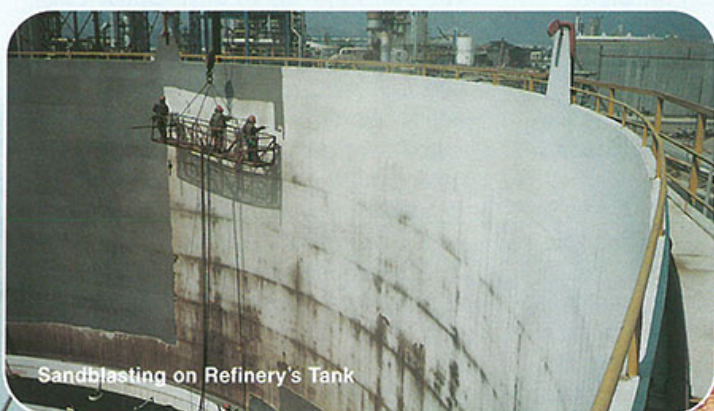
A Zisimopoulos & CO.

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



CERTIFICATE NUMBER 35376

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



του Γιώργου Συριακού
Γ. γραμματέα Πανελληνίου
Συνδέσμου (Ένωσης)
Ναυτιλιακών Πρακτόρων

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ



α μεταπολεμικά χρόνια, στις ελληνικές θάλασσες έπλεαν τα αξέχαστα στους παλαιότερους πλοία, που εξυπηρετούσαν τις ανάγκες των νησιών μας, ΚΩΣΤΑΚΗΣ ΤΟΓΙΑΣ, ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ., ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ, ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ, ΜΙΑΟΥΛΗΣ, ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗΣ, ΚΑΝΑΡΗΣ, ΤΕΤΑ, ΑΓΓΕΛΙΚΑ, ΜΑΡΙΛΕΝΑ κ.ά., που είχαν ένα ψυχικό δέσιμο με τους Πειραιώτες πράκτορες και που εξυπηρετούσαν την τότε επιβατηγό ναυτιλία.

Ορμητήριό τους τα λεμονάδικα, με μια κίνηση που αφορούσε κατά κύριο λόγο στις μετακινήσεις των νησιωτών και εμπόρων, για την κάλυψη των απολύτων αναγκών τους. Ελάχιστα ήταν οι τουρίστες, με εξαίρεση νέα παιδιά με τα σακίδια, που ζούσαν για την περιπέτεια και την αναζήτηση. Λίγοι ταξίδευαν στις διακεκριμένες θέσεις.

Ορισμένοι ταξίδευαν στην τουριστική, σε καμπίνες τετράκλινες – εξάκλινες, 3 και 4 καταστρώματα χαμηλότερα από το χώρο της υποδοχής, κάτω από τη θάλασσα, χωρίς παράθυρα και κλιματισμό, ήες και κατέβαινες στον άηλον κόσμο.

Αρκετοί ταξίδευαν στο εξωτερικό κατάστρωμα του πλοίου, κατάσκαρκα στη μπουράδα – η φτηνότερη θέση. Έστρωναν κουρελιούδες και μουσαμάδες, για να προφυλάσσονται από την υγρασία και τα κύματα. Απαγορευόταν η χρησιμοποίηση των εσωτερικών χώρων του πλοίου.

Εφοδιασμένοι με κατασρόφια με πρόχειρο φαγητό, για να καλύψουν τις ανάγκες του ταξιδιού τους, είχαν δίπλα τους κότες και κοκόρια, που έφερναν για δώρα στους εδώ συγγενείς τους. Κάποιο γαϊδουράκι πιο πέρα, υπομονετι-

κά δεμένο στην κουραστή, διαμαρτυρόταν κι αυτό για τις άθλιες συνθήκες που επικρατούσαν, με αποτέλεσμα να τις κάνει ακόμη δυσκολότερες η χαρακτηριστική του φωνή.

Τα λιγυστά Ι.Χ. που φορτωνόντουσαν στο κατάστρωμα που κάθε πλοίο διέθετε – από 4 έως 12 ανάλογα με το μέγεθός του – αύξανε την αγωνία του κάθε πλοίου τότε ιδιοκτήτη, για την καλή φόρτωση και την ασφαλή μεταφορά του.

Συνθήκες που, ποιος να το 'ξερε, δεν θα διέφεραν από αυτές των σημερινών οικονομικών μεταναστών.

Σε όλα σχεδόν τα φτωχονήσια, στα επονομαζόμενα της αγόνας γραμμής, δεν υπήρχαν ούτε υποτυπώδεις απαιτούμενες λιμενικές εγκαταστάσεις και τα πλοία δεν μπορούσαν να πλε�ρίσουν ή να πριματώσουν. Φουντάρανε στη ράδα, περιμένοντας τους βαρκάρηδες να παραλάβουν τους επιβάτες και τις αποσκευές τους. Τους χειμώνας, τα πράγματα δυσκόλευαν ακόμη περισσότερο για τους ηλικιωμένους και τους γεροντότερους.

Έτσι περίπου ήταν η ακτοπλοΐα μας έως 35-40 χρόνια πριν.

Τότε πρόβαλε ο αείμνηστος Κ. Ευθυμιάδης, ο οποίος μετασκαυόζοντας κάποια γκαζάδικα σε Ferry Boats, ανοίγει τη γραμμή της Κρήτης. Μεγαλύτερα πλοία, με ευρύχωρα σαλόνια, καλύτερη σχετικά ξενοδοχειακή υποδομή και το κυριότερο όλων, δυνατότητα μεταφοράς πολλών Ι.Χ. και φορτηγών αυτοκινήτων.

Η νέα κατάσταση φάνηκε να δημιουργεί το πρόοιο της ανάπτυξης της ακτοπλοΐας μας, της νησιωτικής Ελλάδας και του τουρισμού μας. Αρχικά η Κρήτη επωφελέθηκε υπερβολικά από τις μεταφορές των προϊόντων της, που διο-

χετεύονται στην υπόλοιπη Ελλάδα.

Η δυνατότητα μεταφοράς Ι.Χ. με ευχερή τρόπο διευκολύνει τους Έλληνες να μετακινούνται στην Κρήτη και να τη γνωρίζουν τουριστικά. Αναπτύσσονται μεγάλες τουριστικές μονάδες, προσελκύοντας Ευρωπαίους tour operators, για την αποστολή μεγάλου αριθμού τουριστών.

Αυτό ήταν το έναυσμα της τουριστικής ανάπτυξης της χώρας.

Οι αρμόδιοι και ο κρητικός λαός μαζί ως σκεπτόνται, σε στιγμές περισυλλογής, μήπως θα 'πρεπε να τιμήσουν τον Κ. Ευθυμιάδη.

Οι υπάρχοντες πλοιοκτήτες και οι νεότεροι που παρουσιάστηκαν, αγόρασαν πλοία, μετ'χειρισμένα μιν, αλλ'α με προδιαγραφές των νέων απαιτήσεων.

Το Αιγαίο γέμισε σιγά-σιγά με πλοία μεγαλύτερα, που μετέφεραν εκτός από νησιώτες και πολλούς τουρίστες – Έλληνες και ξένους – που απολάμβαναν καλύτερη εξυπηρέτηση, σε πολλά πλέον πλοία.

Οι υποδομές στις λιμενικές εγκαταστάσεις βελτιώθηκαν ανάλογα, για να μπορούν να δέχονται τα μεγαλύτερα πλοία. Κατασκευάστηκαν νέοι μόλαιοι, βάθυνα τα λιμάνια και ενισχύθηκε γενικότερα οτιδήποτε θα μπορούσε να συντελέσει σε αυτή την ανάπτυξη βέβαια, όλα αυτά δεν έγιναν από τη μια ημέρα στην άλλη. Πέρασε αρκετός χρόνος για να φτάσουμε σε ένα επίπεδο ικανοποιητικό και ιδιαίτερα στις βελτιώσεις των λιμενικών εγκαταστάσεων των περισσότερων νησιών. Έπειτα από πολλές ενέργειες των ενδιαφερομένων, αντιλήφθηκε και η Πολιτεία την υποχρέωση και ευθύνη που είχε στην ανάπτυξη και, ενεργώντας θετικά, προσέφερε τι

προσδοκώμενο αποτέλεσμα.

Με την ανάπτυξη του τουρισμού και του βιοτικού επιπέδου δημιουργήθηκαν παράλληλα και νέες απαιτήσεις του επιβατικού κοινού. Η Ελλάδα, έχοντας μεγάλους ρυθμούς ανάπτυξης, απέκτησε τη νοοτροπία της αναζήτησης της ποιότητας σε πολλούς τομείς.

Ο Έλληνας εργαζόμενος, απασχολούμενος καθημερινά με έντονους ρυθμούς, απαιτούσε πλέον οι προσφερόμενες σ' αυτόν υπηρεσίες να είναι ενός επιπέδου αναλόγου της προσπάθειας που καταβάλλει για τη δημιουργία μιας καλύτερης και ποιοτικής ζωής. Άρχισε λοιπόν να αναζητά καλύτερες υπηρεσίες, όπως και οι αλλοδαποί τουρίστες οι οποίοι αυξανόταν θεαματικά.

Έτσι υποχρεώθηκαν οι πλοιοκτήτες της ακτοπλοΐας μας να προσφέρουν βελτιωμένες υπηρεσίες για να ικανοποιήσουν την πελατεία τους.

Άρχισαν, λοιπόν, οι παραγγελίες νέων ναυπηγήσεων, τις οποίες με χαρά και εθνική υπερφάνεια χαιρετήσαμε όλοι. Πλοία με μεγαλύτερη ταχύτητα, με υψηλές προδιαγραφές ασφάλειας, μεγάλης χωρητικότητας και με ανάλογες λιμενικές εξυπηρετήσεις έδωσαν στο επιβατικό κοινό τη δυνατότητα άνετων, γρήγορων και ασφαλών ταξιδιών.

Η ύπαρξη του cabotage –απελευθέρωση της ακτοπλοϊκής αγοράς μέχρι το ΝΟΕ 2002– ανάγκασε τους Έλληνες πλοιοκτήτες να δουν τα πράγματα και από τη σκοπιά ή ενός μελλοντικού τους αφανισμού ή μιας επιτυχούς συνέχισης.

Έπρεπε να αναπτύξουν τις επιχειρήσεις τους και την ποιότητα των πλοίων τους ακόμη περισσότερο, προκειμένου να αποφύγουν την είσοδο αλλοδαπών εταιρειών στα δικά τους χωράφια, με φόβο ακόμη και την εξοστράκισή τους από το χώρο όπου τόσο είχαν προσφέρει. Αρχίζει λοιπόν, πριν από μια πενταετία, η έλευση των πλοίων νέας γενιάς.

Πλοία ταχύπλοα, High Speed, Catamaran, ναυπηγήσεις πλοίων μεγάλης χωρητικότητας σε διεθνούς κύρους ναυπηγεία άρχισαν να εμφανίζονται στα ελληνικά νερά, προσφέροντας ό,τι το καλύτερο υπάρχει σε παγκόσμια κλίμακα.

Πόθος έληξ αλλοδαπών tour operators και τουριστών, η ανώτερη ποιότητα των πλοίων. Ενδιαφέρον μεγάλο από τους Έλληνες επιβάτες να γνωρίσουν τα νέα επιτεύγματα της ναυπηγικής. Ποιότητα στο ταξίδι, μικρός χρόνος μεταφοράς, μεγάλη ασφάλεια, ανταγωνιστικές τιμές των ακτοπλοϊκών σε σχέση με τα αεροπορικά εισιτήρια και η μείωση του χρόνου των ταξιδιών επέδρασαν θετικά στη χρησιμοποίησή

τους ως ιδανικά μέσα μεταφοράς.

Βεβαίως, για να αποδώσουν όλα όσα προαναφέρθηκαν στον τουρισμό, δεν αρκεί μόνον η καλή ποιότητα των πλοίων. Επιβάλλεται και η συνύπαρξη άλλων παραγόντων ώστε να λειτουργήσει ένα σύστημα που να αποδώσει το βέλτιστο αποτέλεσμα.

ΕΟΤ

Πρέπει να προβάλει στο εξωτερικό, εκτός μόνον των τουριστικών καταλυμάτων και θερέτρων, και την αξιοποίησή και ποιότητα των πλοίων μας.

ΥΕΝ

Με τα αρμόδια όργανά του ΣΑΣ & ΓΕΑΣ να φροντίζει για:

— Την έγκαιρη έκδοση δρομολογίων και ναύλων ούτως ώστε οι tour operators, Έλληνες και ξένοι, να έχουν τη δυνατότητα εμπρόθεσμης κατάρτισης των προγραμμάτων τους.

— Να δημιουργήσει δίκτυο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, προκειμένου να εξυπηρετούνται και να συνδέονται ακόμη και τα πιο μικρά και απομακρυσμένα νησιά.

— Να αποσύρει σταδιακά τα μεγάλης ηλικίας πλοία, ώστε να μη δημιουργηθούν παρενέργειες στην εκτέλεση των δρομολογίων από τη μαζική απόσυρση.

— Να δημιουργηθεί ειδικός λογαριασμός από την επιβολή ενός τέλους, εφ' όλη των ανών την Ελλάδα εκδομένων ακτοπλοϊκών εισιτηρίων, από τον οποίο να επιδοτούνται δρομολόγια αγώνων γραμμών.

— Να εγκρίνει την αύξηση των ναύλων της οικονομικής θέσης στα ταχύπλοα μεγάλα πλοία, για να μπορέσουν να καλύπτουν τα υπέρογκα έξοδα λειτουργίας τους, με παράλληλη μείωση των ναύλων Ι.Χ. που σε ορισμένες γραμμές είναι υπερβολικοί.

— Να επιβάλει μείωση των ναύλων δρομολογίων νησιών της παραμεθόριου, με ανάλογη επιδότηση από το λογαριασμό είσπραξης του προαναφερθέντος τέλους.

Τουριστικοί πράκτορες

Το προσωπικό των πρακτορείων θα πρέπει να χαρακτηρίζεται από ευγένεια, συνέπεια και χαμόγελο, δημιουργώντας την προϋπό-



θεση ενός καλού και ευχάριστου ταξιδιού στον επιβάτη, παράλληλα με την καλή γνώση των ξένων γλωσσών και συστημάτων κρατήσεων εισιτηρίων.

Ακτοπλοϊκές εταιρείες/Σύστημα ΗΣΚΘΕΕΑ

— Θα πρέπει επιτέλους να εφαρμοσθεί η έκδοση του ενιαίου ηλεκτρονικού εισιτηρίου, ούτως ώστε τα πρακτορεία να κινούνται ανετότερα, έχοντας το δικαίωμα της αλλαγής ημερομηνίας ταξιδιού, ονόματος επιβάτη, καμπίνας.

— Το κυριότερο δικαίωμα που πρέπει να δώσουν οι εταιρείες στα πρακτορεία, είναι αυτό

της κράτησης με προθεσμία (option) και όχι η άμεση έκδοση των εισιτηρίων με την επιβολή ακυρωτικών.

— Οι εταιρείες να πάψουν να ανταγωνίζονται τα πρακτορεία ταξιδιών εκδίδοντας οι ίδιες τουριστικά πακέτα, για να πουλήσουν εισιτήρια των πλοίων τους. Δεν αντιλαμβάνονται ότι ανταγωνίζονται τους συνεργάτες τους...

— Οι εταιρείες ας τοποθετήσουν μέσα στα πλοία προσωπικό που να γνωρίζει καλά τις γλώσσες στις οποίες γίνονται οι ανακοινώσεις στους επιβάτες ή να χρησιμοποιούν κασέτες με τα ξενόγλωσσα κείμενα και να μην εμπι-

στεύονται τον οιονδήποτε θαλαμπόλο, με αποτέλεσμα να γίνονται σε ορισμένες περιπτώσεις περιγέλοι.

— Οι εταιρείες θα πρέπει να επαναπροσδιορίσουν τις μηδανικές προμήθειες των πρακτορείων, καθώς και το κόστος της λειτουργίας τους έχει αναρριχηθεί στα ύψη και τα εισπραττόμενα ποσοστά είναι ιδιαίτερα χαμηλά. Σηκώσιμος λόγος για παροχή καλών υπηρεσιών.

ΟΛΠ

Τα εισπραττόμενα τέλη από τον ΟΛΠ αρχικά είχαν θεσπισθεί για τη μεταφορά των αποσκευών των επιβατών από τους αχθοφόρους του Οργανισμού και για τη φόρτωση των Ι.Χ. στα καταστρώματα των πλοίων. Αυτές οι υπηρεσίες έχουν εκλείψει και παρά ταύτα συνεχίζονται να εισπράττονται τα τέλη.

Δεν θα έπρεπε ο ΟΛΠ να διαθέτει κάποιους αχθοφόρους, που να εξυπηρετούν τους ανήλικους να μεταφέρουν τις αποσκευές του επιβάτες;

Αν είναι αδύνατο, τότε ας αφαιρεθούν τα τέλη από το τελικό κόστος των εισιτηρίων.

Λιμεναρχεία

Οφείλουμε να συγχαρούμε τις λιμενικές αρχές για τις προσπάθειες που καταβάλλουν για τη εύρυθμη κίνηση επιβατών και Ι.Χ. στους χώρους επιβίβασης στα πλοία, ιδιαίτερα στον Πειραιά.

Θα ήταν ιδανικό, όμως, αν αποφευγόταν αυτή η τρομερή ηχητική ρύπανση από τις σφυρίχτρες των οργάνων της τάξεως, στην προσπάθειά τους να διευκολύνουν την κυκλοφορία, επιδεικνύοντας υπερβάλλοντα ζήλο.

Τροχαία

Γνωρίζοντας το μεγάλο πρόβλημα της κίνησης στον Πειραιά, θα πρέπει η Τροχαία να επιβάλει αυστηρότερους όρους στην κυκλοφορία κατά τις ώρες αιχμής, προκειμένου να μπορούν οι επιβάτες να επιβιβάζονται στην ώρα τους και όχι να αφήνουν πολλούς φορές τα ταξί ή τα Ι.Χ. τους σε μεγάλη απόσταση από το πλοίο και να μεταφέρουν τις αποσκευές τους με τα χέρια, τρέχοντας να το προλάβουν.

Δήμος Πειραιά

Οι δρόμοι του Πειραιά είναι ο καθρέφτης της πόλης μας.

Οι αρμόδιοι για την καθαριότητα ας φροντίσουν να διατηρείται πιο καθαρή.

Εάν έτσι λειτουργήσουν πολλὰ από τα πιο πάνω, είναι βέβαιο ότι και η ακτοπλοΐα μας θα προσφέρει περισσότερα και ο τουρισμός μας θα αναπτυχθεί σε επίπεδα που θα μας κάνουν όλους υπερήφανους, γιατί εν τέλει πολλὰ είναι τα προσδοκώμενα οφέλη για όλους τους Έλληνες και κυρίως τους χρήστες του λιμανιού.

Ο καθένας μας ας κάνει αυτό που μπορεί.

carta

Άμεση Αποστολή Τηλεφωνικών Παραγγελιών



ΒΙΒΛΙΟΧΑΡΤΟΠΩΛΕΙΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΝΤΥΠΑ

- **Είδη Οργάνωσης Γραφείου**
- **Ναυτικά Έντυπα**
- **Τυπογραφικές Εργασίες**
- **Γραφική Ύλη**
- **Αναλίσμα 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

ZINAN & CAM s.p.a. 42.27.200

PRIME MARITIME INC.



PRIME MARITIME INC.

✦ Dry cargo chartering:
Multi-purpose/tweendeckers
Bulk carriers

✦ Ferry / cruise chartering

✦ Projects/contracts of affreightment

3, Irodotou Str.

Piraeus 185 38 Greece

Phone : +30 10-4527001

Fax: +30 10-4527006

Tlx : 212791-92 PRIM GR

Comtext: A54GR157

www.primemaritime.gr

E-mail: chartering@primemaritime.gr



ΛΙΜΑΝΙ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Το σπουδαιότερο διαμετακομιστικό κέντρο της Ελλάδας αλλά και των Βαλκανίων



του Γιάννη Κοσμάτου
Προέδρου της J.E. Cosmatos & Co.



Ενδιαφέρον που δεν περιορίζεται στα κοντινά από τη Θεσσαλονίκη σύνορα της ελληνικής επικράτειας αλλά επεκτείνεται σε όλη τη Βαλκανική, δεν είναι τυχαίο που το λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι το σπουδαιότερο διαμετακομιστικό κέντρο της Ελλάδας αλλά και των Βαλκανίων. Μέσα από μία μακροχρόνια πορεία το λιμάνι, αναπόσπαστο κομμάτι της πόλης και των κατοίκων της, έχει παίξει σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής και της εθνικής οικονομίας.

Σημαντικές αλλαγές που επιτεύχθηκαν τα τελευταία χρόνια, όπως ενοποίηση σωματείων, καθιέρωση β' βάρδιας στο συμβατικό λιμάνι, σταθερή τιμολογιακή πολιτική, ανανέωση και συμπλήρωση μηχανολογικού εξοπλισμού, μετατροπή από ΝΠΔΔ σε Α.Ε. και πρόσφατα η είσοδος της ΟΛΘ Α.Ε. στο Χρηματιστήριο, δείχνουν ότι το λιμάνι βρίσκεται στο σωστό δρόμο της ανάπτυξης και της προόδου.

Ειδικά η διαμετακόμιση εμπορευμάτων διευκολύνεται από την Ελευθέρα Ζώνη, μια έκταση περίπου 900.000 τ.μ. η οποία από το 1995 συγκαταλέγεται ανάμεσα στις 27 παρόμοιες που λειτουργούν σε χώρες της Ε.Ε. και τελούν υπό ειδικό καθεστώς για την εξυπηρέτηση φορτίων τρίτων χωρών. Περίπου 1.500.000 τόνοι ξηρού φορτίου διακινούνται ετησίως μέσω της Ελ. Ζώνης του λιμένος Θεσσαλονίκης από και προς Βουλγαρία - FYROM - Ν. Γιουγκοσλαβία - Αλβανία. Για τη γρήγορη και απρόσκοπτη μετακίνηση

των προς διαμετακόμιση εμπορευμάτων (In Transit) εφαρμόζονται απλοποιημένες τελωνειακές διαδικασίες όπως αυτές προβλέπονται από τον Ευρωπαϊκό Τελωνειακό Κώδικα. Ισχύει επίσης ειδικό μειωμένο τιμολόγιο για τις εργασίες φορτοεκφόρτωσης και παρέχεται δωρεάν αποθήκευση των εμπορευμάτων για τις πρώτες 15 ημέρες σε κλειστός αποθηκευτικός χώρο και 30 ημέρες σε υπαίθριους.

Βασικό πλεονέκτημα, όμως, του λιμανιού της Θεσσαλονίκης ως διαμετακομιστικού κέντρου είναι ο σταθμός εμπορευματοκιβωτίων (Container Terminal), ο οποίος εργάζεται 24 ώρες την ημέρα, 365 ημέρες το χρόνο.

Διαθέτει 4 γερανογέφυρες εκ των οποίων οι 2 Post Panamax ανυψωτικής ικανότητας 50 τ. ικανές για εξυπηρέτηση Mother Vessels, καθώς και μία γερανογέφυρα ειδική για τη φορτοεκφόρτωση containers που διακινούνται στο Terminal με βαγόνια. Με εγκαταστάσεις για υποδοχή και παραμονή container ψυγείων και πλήρη μηχανολογική υποστήριξη, το Container Terminal διακινεί περίπου 240.000 Τετ' ετησίως, εκ των οποίων σημαντικό ποσοστό προέρχεται ή προορίζεται για τις βαλκανικές χώρες.

Αναγνωρίζοντας εγκαίρως τη στρατηγική θέση του λιμανιού, οι μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες μεταφοράς containers έχουν συμπεριλάβει τη Θεσσαλονίκη στα τακτικά δρομολόγια τους, προσφέροντας έτσι ένα άκρως ανταγωνιστικό Global Service στους χρήστες του λιμανιού.

Σίγουρα έχουν γίνει πολλά βήματα πρόδου

στη λειτουργία του λιμανιού χωρίς αυτό να σημαίνει ότι έχουν εκλείψει τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι χρήστες στην καθημερινή συναλλαγή τους με τον ΟΛΘ. Έλλειψη μηχανογράφησης, έλλειψη προσωπικού ειδικών κατηγοριών και καθυστέρηση προσαρμογής στο πνεύμα της ιδιωτικής πρωτοβουλίας αποτελούν θέματα που ελπίζω να είναι στις προτεραιότητες της Διοίκησης για άμεση επίλυση. Είναι γεγονός ότι έχει επιτευχθεί καλό κλίμα συνεργασίας μεταξύ Διοίκησης - εργαζομένων και επαγγελματιών φορέων που δραστηριοποιούνται στο χώρο του λιμανιού. Χρειάζεται όμως και η ενεργή συμπαράσταση της Πολιτείας για να επιλυθούν προβλήματα που δεν είναι της αρμοδιότητας του λιμένος, αλλά επηρεάζουν άμεσα τη λειτουργία του και την περαιτέρω ανάπτυξή του ως διαμετακομιστικό κέντρο. Τέτοια προβλήματα είναι η οδική σύνδεση του λιμένος με τη δυτική είσοδο της πόλης, έργο που ξεκίνησε και έμεινε στη μέση, η βελτίωση του σιδηροδρομικού δικτύου, η αποπεράτωση της Εγνατίας με τους αντίστοιχους κάθετους άξονες που θα φέρουν το λιμάνι σε απευθείας σύντομη και ασφαλή σύνδεση με τη φυσική του ενδοχώρα.

Ευπρόσδεκτα είναι τα εκάστοτε κυβερνητικά κλιμάκια, που επισκέπτονται το λιμάνι κάθε Σεπτέμβριο επ' ευκαιρία της Διεθνούς Εκθέσεως και εγκαινιάζουν για πολλοστή φορά τα ίδια έργα, αλλά καλό θα ήταν τις εξαγγελίες να τις κάνουν και πράξεις, για να παραμείνει το λιμάνι της Θεσσαλονίκης το μεγαλύτερο διαμετακομιστικό κέντρο των Βαλκανίων.



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.	Arriv.
DM 141	Copenhagen	Athens	11.00	15.11
DM 142	Athens	Copenhagen	16.05	18.21

**MAERSK AIR**

It's got to be perfect



Προτάσεις για ορθολογική ανάπτυξη του λιμένας Βόλου



να σύγχρονο λιμάνι δεν είναι αυτό που υποδομείται με επενδυτικά έργα και προγράμματα μόνον, αλλά περισσότερο με παροχή αξιόπιστων υπηρεσιών. Είναι αναγκαίο, λοιπόν, οι δύο αυτές ενότητες, θεσμικό πλαίσιο και επενδύσεις, να συμπίπτουν τουλάχιστον χρονικά, αν δεν είναι δυνατόν να προηγηθεί το θεσμικό ως περισσότερο αναγκαίο. Δεν πρέπει να θεωρηθώ απαισιόδοξος αν για μία ακόμη φορά επιστήσω την προσοχή στους αρμοδίους στην πρώτη ενότητα, που κρίνω ότι είναι το υλικό αυτό που θα συμβάλει αποτελεσματικά στην ανάπτυξη περισσότερο από οτιδήποτε άλλο.

Αιτιολογώντας την ανωτέρω άποψη, θα υπενθυμίσω ότι οι πιστοποιήσεις σήμερα των πάσης φύσεως υπηρεσιών αλλά και προϊόντων είναι επιβεβλημένες, και με σχετική ημερομηνία λήξης προθεσμίας μάλιστα. Μετά την επιστολή του νομάρχη Μαγνησίας για χρηματοδότηση των επενδυτικών έργων του λιμανιού, αλλά και τη θεμελίωση νέων λιμενικών αποθηκευτικών χώρων από τον πρόεδρο του Λιμενικού Ταμείου, απομένει σε εκκρεμότητα η ολοκλήρωση του θεσμικού πλαισίου της λειτουργίας του λιμανιού, βασική προϋπόθεση για την ορθολογική ανάπτυξή του. Βεβαίως, ορισμένα βήματα έχουν πραγματοποιηθεί προς αυτήν την κατεύθυνση (ο φορέας διοίκησης του λιμανιού μετετράπη από Λιμενικό Ταμείο σε Ανώνυμο Εταιρεία, πλην όμως το θεσμικό πλαίσιο παραμένει το ίδιο ακόμη χωρίς καμιά ουσιαστική αλλαγή), αλλά η υλοποίηση κάποιων στοιχείων που να δεικνύουν κάποιο θετικό έργο ακόμη δεν έχουν εμφανισθεί, και αυτό είναι το ανησυχητικό σημείο της παρέμβασής μου εν όψει και της συμφωνίας σύνδεσης με άλλα μεσογειακά και ευρωπαϊκά λιμάνια.

Στο πλαίσιο αναζήτησης τρόπου εναρμονισμένων κατευθύνσεων στις σύγχρονες απαιτήσεις που εκφράζουν οι χρήστες σήμερα, καταθέτω κάποιες προτάσεις προς μελέτη και αξιολόγηση από τους αρμόδιους φορείς.



του Παντελή Φλώκα
Ναυτικού πράκτορα –
ναυλομεσίτη

ΠΑΡΟΧΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Αποτελεί κοινό μυστικό πλέον ότι η επιτυχής έκβαση ενός οιοδήποτε εμπορικού εγχειρήματος ή μιας εμπορικής συναλλαγής επιτυγχάνεται μόνον εφόσον οι παρεχόμενες υπηρεσίες είναι εις θέσιν να καλύψουν πλήρως τις διαδικασίες διεκπεραίωσης μέχρι το τελικό στάδιο, απλώς δηλαδή δεν αρκούν τα μηχανήματα από μόνα τους να εκτελέσουν κάποιο έργο αν δεν διαχειρισθούν με ικανότητα και γνώση. Είναι επίσης γνωστό ότι ο σημερινός συγχρονισμός των επιχειρήσεων απαιτεί εξεύρεση αποτελεσματικότερων μέσων και τρόπων διαχείρισης και παρακολούθησης του κύκλου της εμπορίας από τις αποθήκες μέχρι τον τελικό προορισμό, έτσι λοιπόν ως άμεσης προτεραιότητας κινήσεις από τους εμπλεκόμενους φορείς κρίνω ότι είναι οι ακόλουθες:

1. Η σύγκληση ενός πάνελ για συζήτηση όλων των θεμάτων που άπτονται της λειτουργίας, εκμετάλλευσης, καθώς επίσης και προαναποδοτισμού του λιμανιού για το άμεσο μέλλον όπως:
 - Λιμενική παραγωγή.
 - Είδη προσφερομένων υπηρεσιών.
 - Βελτίωση συστημάτων παροχής υπηρεσιών.
 - Βελτίωση συστημάτων ενημέρωσης.
 - Διαχείριση αποθηκευτικών χώρων, χώρων ελλιμενισμού και εργαλείων.
 - Καθιέρωση τιμολογιακής πολιτικής.
 - Δυνατότητες συνεργασιών σε τοπικό αλλά και σε εθνικό επίπεδο.
 - Στόχοι που πρέπει να τεθούν για το άμεσο μέλλον, εναρμονισμένο στις σύγχρονες τάσεις όπως έχουν διαμορφωθεί σήμερα.
2. Δραστηριοποίηση των τοπικών φορέων για προώθηση των νέων μορφών θεσμοθετημάτων που αφορούν τη λειτουργία του λιμανιού.
 - Μετατροπή πλήρους μορφής διαχείρισης με τα πρότυπα των Α.Ε.
 - Δημιουργία ελεύθερης ζώνης.
 - Επεμβάσεις στην πολυνομοθεσία και στις πολυαρχικές διαδικασίες.
 - Οριοθετήσεις χώρων.

— Μετεκπαίδευση προσωπικού και επάνδρωση με κατάλληλο αριθμό ατόμων.

— Ενθάρρυνση για νέες μορφές εταιρειών ναυτιλιακών μεταφορών.

ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΑ

α) Κατασκευή και αποπεράτωση αποθηκευτικών χώρων σύγχρονων μορφών διαχείρισης εμπορευμάτων, που να βασίζεται στην πληροφορική και στην αυτοματοποίηση των διαδικασιών των αποθηκευτικών λειτουργιών (παραλαβές, τοποθετήσεις, απογραφές κ.λπ.).

β) Επίσπευση εργασιών οδικού – σιδηροδρομικού άξονα από και προς το λιμάνι.

γ) Κατασκευή εκσυγχρονισμένων προβλητών εμπορευματοκιβωτίων.

δ) Εκσυγχρονισμός και βελτίωση μηχανικών μέσων/φορτωτών/ζυγαριών (πρόσφατα έχουν εγκατασταθεί δύο ηλεκτροκίνητοι γερανοί έπειτα από περιπέτεια καθυστέρησης τουλάχιστον τεσσάρων ετών και οι οποίοι βρίσκονται τώρα σε λειτουργία).

ε) Εκσυγχρονισμός λιμένας σε μεγέθη και ρυθμούς σύγχρονων επιπέδων ανταγωνισμού διά προμηθειών κατάλληλων και ικανών μηχανημάτων.

στ) Γερανογέφυρες/οχημάτων στοιβάσεις/οχημάτων ρυμούλκησης/κ.λπ. απαραίτητα για τη σύγχρονη ανάπτυξη του λιμανιού.

Όλα τα ανωτέρω, βάσει ενός βραχυτάτου χρονοδιαγράμματος αποπεράτωσης, αποτελούν προϋπόθεση βασική για μια ορθολογική ανάπτυξη αν θέλουμε να εκμεταλλευτούμε το λιμάνι ως πηγή εσόδων και ανάπτυξης.

Οποιαδήποτε μακρά περίοδος ή καθυστέρηση υλοποίησης βασικών δεδομένων θα αποτελέσει μια παθολογία στην ήδη υπάρχουσα κατάσταση με καταστροφικές συνέπειες για την αγορά μας αλήθαι και τις νεότερες γενιές.

Βεβαίως, όλα τα ανωτέρω αφορούν μόνον το λιμάνι του Βόλου και τα εμπορεύματα που διακινούνται από και προς το εξωτερικό και όχι τα πέντε δορυφορικά λιμάνια της μείζονος περιοχής και τα διακινούμενα μέσω αυτών εμπορεύματα, γιατί αυτό μάς αφορά και όχι τα ιδιωτικά λιμάνια που δραστηριοποιούνται γύρω από τον Βόλο και κατά κάποιον τρόπο δουλεύουν ανταγωνιστικά.

Όταν αναφερόμαι στον προσανατολισμό που πρέπει να έχει το μονοπωλιακό λιμάνι, είναι γιατί μέχρι σήμερα δεν έχει καταγραφεί κάποια μελλοντική σχεδίαση εκμετάλλευσής του, δηλαδή αν θα είναι εμπορικό επιβατηγό μικτό και σε τι ποσοστό αυτό είναι πρωτίστως αναγκαίο, προκειμένου να αποφευχθούν σπατάλες πόρων για μη αποδοτικές εκμεταλλεύσεις.

Επίσης, η ανάπτυξη ιδιωτικών λιμενικών εγκαταστάσεων στη μείζονα περιοχή που καλύπτουν και θα καλύψουν στο μέλλον τον μεγαλύτερο όγκο διακίνησης των χύδην αγαθών, είναι δυνατόν να λειτουργήσουν συνεπικουρούμενα από το μονοπωλιακό λιμάνι ή θα το αντιμετωπίσουν ανταγωνιστικά, προτάσσοντας εξελιγμένη τεχνολογία και ρυθμούς που δεν έχουν σχέση με τη σημερινή κατάσταση του μονοπωλιακού λιμανιού.



Condos & Co. Maritime Enterprises Ltd.

Established 1934

Shipowners, Operators, Liner Agents, Brokers, International Forwarders

General Agents In Greece For

- National Shipping Company Of Saudi Arabia (NSCSA)
- Delmas Crostrade - Le Havre, France
- Sudcargoes - Marseilles, France
- Condos Lines-Piraeus

Sub Agencies To All Main Greek Ports

Sub Agencies To:

- Varna-Bulgaria
- Rijeka-Croatia

Piraeus Agency Address:

16 Aristidou Str., Metaxa Bld., Piraeus 185 31
Tel (+3010) 422.09.54 - 67 (14 Lines)
Fax (+3010) 422.06.33, TLX: 212161 SOLC GR
e-mail: condos@otenet.gr

Thessaloniki Agency Address:

3 Katouni Str., Thessaloniki 546 25
Tel (+30) 310 554.872 - 874
Fax (+30) 310 554.875
e-mail: salonica@condos.gr

ΠΑΤΡΑ

Ανύπαρκτα τα έργα στο νέο λιμάνι



του Νίκου Ιγγλέση
Ναυτικού πράκτορα



Η ιστορία του λιμανιού της Πάτρας είναι άρρηκτα δεμένη με την ίδια την πόλη, δίνοντάς της πνοή από τα πρώτα χρόνια της ίδρυσης του νέου ελληνικού κράτους. Ήδη από το 1816 ο φιλέλληνας περιηγητής και πρόξενος της Γαλλίας Πουκεβίλ κάνει ιδιαίτερη αναφορά, στο βιβλίο του με τίτλο «Ταξίδι», στο εμπόριο της σταφίδας από το λιμάνι της Πάτρας καθώς και στην εντύπωση που του προκάλεσαν τα μεγάλα κτίρια της παραλίας, για την αποθήκευση της σταφίδας και των παστών.

Στις 10 Ιουνίου του 1872, έκθεση της εφορευτικής επιτροπής του λιμένος των Πατρών προς το δημοτικό συμβούλιο Πατρέων, επισημαίνει την ανάγκη κατάρτισης λιμενι-

κού σχεδιασμού και κατασκευής απαραίτητων λιμενικών έργων.

Χρειάστηκε να περάσουν περίπου 130 χρόνια από τότε για να μπει το λιμάνι στη νέα του φάση ανάπτυξης. Μέσα σ' έναν αιώνα, βέβαια, άλλαξε δραματικά και η ίδια τη «φύση» του. Από καθαρά εμπορικό, μέχρι τις πρώτες δεκαετίες του 20ού αιώνα, απέκτησε και χαρακτήρα επιβατικό, με το κύμα μεταναστών προς Αμερική, στον Μεσοπόλεμο, για να μεταλλαχθεί σε τουριστικό, λόγω της θέσης του, μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Παρά, όμως, την αληθινή ανάπτυξή του, η κορύφωση της οποίας ήρθε με το κλείσιμο των χερσαίων εμπορευματικών οδών της Βαλκανικής, λόγω της κρίσης των τελευταίων χρόνων, μόλις προ 7ετίας άρχισε να συζητείται η κατασκευή νέου λιμένα αναγκαίου να αντιμετωπίσει τις σύγχρονες διαμετακομιστικές ανάγκες και χωρίς να επιβαρύνει την ίδια την πόλη. Αλλά, ακόμη και η ένταξή του στα ευρωπαϊκά χρηματοδοτικά προγράμματα δεν στάθηκε

ικανή να αποδώσει καρπούς, με αποτέλεσμα τόσα χρόνια, τα έργα του νέου λιμανιού να υπάρχουν μόνο στις αναρτημένες πινακίδες της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας.

Το ανησυχητικότερο όλων, όμως, είναι η ιθτική και αποπροσανατολιστική στάση που κρατούν οι φορείς της ίδιας της πόλης.

Αντί να επικεντρώνουν το ενδιαφέρον του και να ασκούν πιέσεις για την πορεία των σχεδόν ανύπαρκτων έργων στο νέο λιμάνι αναλώνονται σε ατέρμονες συζητήσεις για διαμόρφωση και τις χρήσεις του παλαιού λιμανιού, όταν αυτό δεν θα είναι πια σε χρήση. Αυτό που πρέπει να γίνει σαφές σε όλους, να είναι ότι οι εξελίξεις είναι τόσο ραγδαίες, που δεν μας επιτρέπουν να χάσουμε το τρένο του σήμερα, αν θέλουμε ως πόλη να παρμείνουμε στο «παιχνίδι».

Κανείς δεν μπορεί να έχει αντίρρηση για την απόδοση του νυν λιμανιού στους κατοίκους της Πάτρας και στη διαμόρφωσή του σε χώρο αναψυχής. Αλλά κάτι τέτοιο θα ήταν παράλληλως απαίτηση πριν από την ολοκλήρωση του νέου.

Πρωταρχικός μας στόχος είναι η εξυπηρέτηση των 30 μεγάλων πλοίων που διακινούν ετησίως περίπου 1,5 εκατομμύριο επιβάτες, 250 χιλιάδες φορτηγά και 500 χιλιάδες Ι.Χ. αυτοκίνητα από και προς τα λιμάνια της Ιταλίας, δίνοντάς μας, δικαίως τον τίτλο της «πύλης της Ελλάδας προς την Ευρώπη». Τίτλο ο οποίος, πέρα από μή, φέρνει σε μια πόλη που τόσο το έχει ανάγκη κεφάλαια και, το σημαντικότερο χιλιάδες θέσεις εργασίας.

Ας καταλάβουν επιτέλους όλοι, κράτος, τοκοί φορείς και τουριστικοί-ναυτιλιακοί παρτιζόντες, ότι αν στην άθλια εικόνα του γερασμένου λιμανιού, με τους εκατοντάδες και δούς λαθρομετανάστες να κρέμονται στην περίφραξή του, προσδοκώντας ένα παράννομο πέρασμα στην Ιταλία, προσθέσουμε και φορτίο ενός γιαπιού, το μόνο που θα πετύχουμε είναι ένα ακόμα πλήγμα στην ήδη επιβαρυνόμενη τουριστική μας εικόνα.

Θα επιχειρήσουμε μεταμόρφωση καρδιάς χωρίς να έχουμε εξασφαλίσει το μόσχου (νέο λιμάνι). Και η καρδιά της Πάτρας είναι το λιμάνι της.

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ S. HILIOU LTD.

HYDROBLASTING 23.000 PSI

24
HOUR REPAIRS DURING
THE VOYAGE



037

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

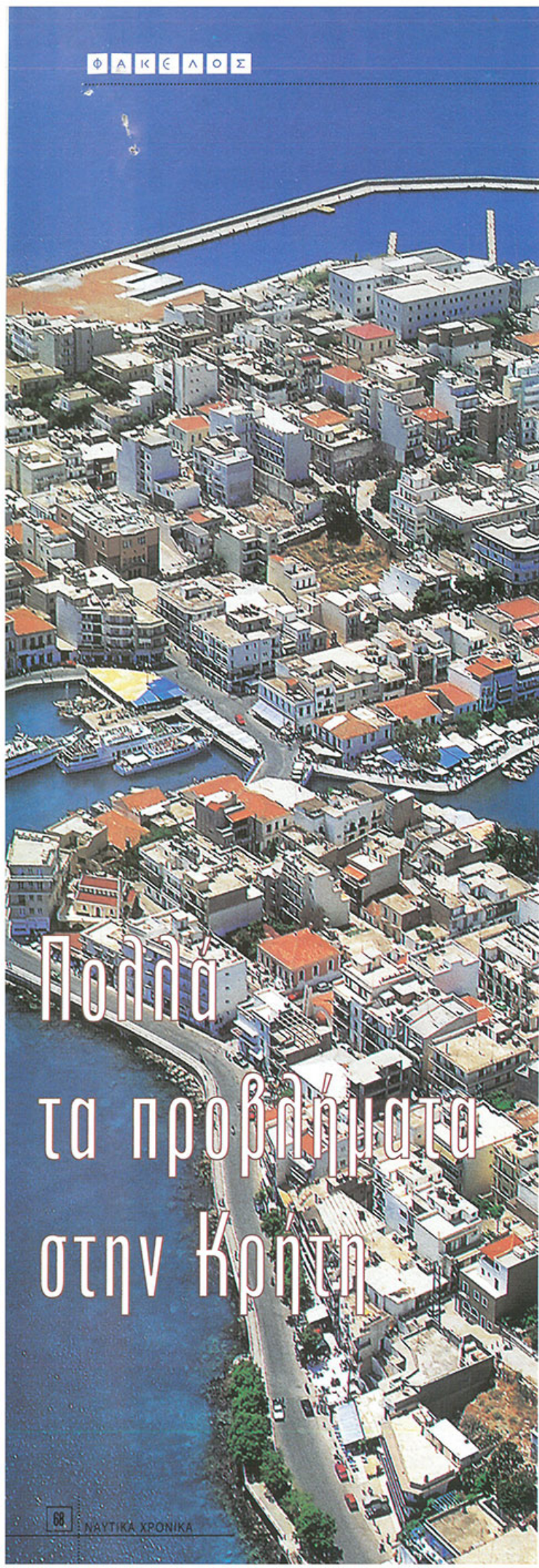
S. HILIOU LTD.

77, DIMOKRATIAS AVE, 188 63 PERA

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

FAX: (+301) 4416 887 • WWW.HILIOS

E-MAIL: HILIOS@HILIOS.GR



του Αντώνη Γελασάκη

Ναυτικού πράκτορα, μέλους της Λιμενικής Επιτροπής νομού Χανίων, μέλους της επιτροπής ρύθμισης φορτώσεων Λιμένων Χανίων-Σούδας, αντιπροσώπου Κρήτης ΠΣΝΠ



α ζητήματα τα οποία απασχολούν τον κλάδο των ναυτικών πρακτόρων και ναυλομεσιτών γενικά, αλλά και ειδικότερα στην Κρήτη, είναι πολλά.

Η γεωγραφική θέση της Κρήτης την καθιστά σημείο αναφοράς στη Μεσόγειο. Τα μεγαλύτερα λιμάνια τα οποία βρίσκονται στον βόρειο άξονα του νησιού είναι η Σούδα, το Καστέλλι, το Ρέθυμνο, το Ηράκλειο, ο Άγ. Νικόλαος και η Σητεία.

Το λιμάνι του Ηρακλείου, το οποίο έχει τη μεγαλύτερη εμπορική και επιπλέον κίνηση στο νησί, αυτήν την εποχή βρίσκεται σε μεταβατική περίοδο λόγω των αλλαγών που γίνονται στο Λιμενικό Ταμείο, το οποίο από πρόσωπο δημόσιου δικαίου έγινε ανώνυμη εταιρεία.

Αυτό έχει συνέπεια να επηρεαστεί και ο κλάδος μας, ο οποίος προσπαθεί να προσαρμοστεί στις καινούργιες συνθήκες.

Μετά το λιμάνι του Ηρακλείου ακολουθεί το λιμάνι της Σούδας, το οποίο είναι ένα από τα μεγαλύτερα φυσικά λιμάνια και τα πιο ασφαλή της Μεσογείου.

Είναι φανερό ότι ο κλάδος μας επηρεάζεται άμεσα από τη λειτουργία των λιμανιών.

Ειδικότερα στο λιμάνι της Σούδας παρατηρείται μίαν ιδιόζουσα κατάσταση που αφορά την ύπαρξη στρατιωτικών εγκαταστάσεων μέσα σε αυτό.

Πολλές φορές αυτό γίνεται εμπόδιο στην ομαλή λειτουργία αλλά και στην ανάπτυξη του λιμανιού (π.χ. περιορισμός ώρας στον κατάλητο και απόπλου των πλοίων στο λιμάνι).

Παρ' όλα αυτά, η συνύπαρξη και η σωστή συνεργασία στην αντιμετώπιση των προβλημάτων από κοινού, ναυτικών βάσεων, Λιμενικού Ταμείου και φορέων του λιμανιού, θα συμβάλουν στην καλή λειτουργία, στην ανάπτυξη του λιμανιού αλλά και του τόπου.

Ανησυχία υπάρχει από τον κλάδο μας για το ποιοι θα αποτελούν τη νέα επιτροπή - πρέπει να είναι άτομα σχετικά με το λιμάνι και οπωσδήποτε να είναι απαραίτητη η παρουσία των ναυτικών πρακτόρων.

Η καθυστέρηση για το ποια θα είναι η νέα μορφή του Λιμενικού Ταμείου Χανίων έχει, αποτέλεσμα στο να μη λειτουργεί η υπηρεσία σύμφωνα με τις δυνατότητες που έχει αλλά και να καθυστερούν κάποια έργα που έχει το λιμάνι και τον τόπο.

Παρά τα όσα αντιμετωπίζει το λιμάνι της Σούδας τα τελευταία χρόνια (μτλη συμβολή και του Λιμενικού Ταμείου) έχουν γίνει σημαντικά έργα υποδομής, τα οποία μπορούν να αποδώσουν και να υπάρξει καλύτερο αποτέλεσμα εάν λυθούν κάποια από τα προβλήματα τα οποία προανέφερα.

Επίσης, για την καλύτερη λειτουργία του κλάδου επιβάλλεται να υπάρξει στην Κρήτη παράρτημα του ΤΑΝΠΥ.

Η συνεργασία αλλά και η συνεννόηση μεταξύ των ναυτικών πρακτόρων στο νησί είναι αναγκαία για την αντιμετώπιση των προβλημάτων αλλά και την ανάπτυξη του κλάδου, ο οποίος σε επίπεδο νησιού αλλά και νομών πρέπει να οργανωθεί για να μπορούν να ακούγονται τα αιτήματά του, οι απόψεις του, έτσι ώστε να υπάρξουν λύσεις στα διάφορα θέματα.

Τέλος, ο κλάδος μας θα πρέπει να τυγχάνει μεγαλύτερης προσοχής από το αρμόδιο υπουργείο, έτσι ώστε να προστατεύονται αυτά τα οποία αναφέρει το Προεδρικό Διάταγμα για τους ναυτικούς πράκτορες (π.χ. άρθρο το οποίο αναφέρει για την υποχρεωτική πρακτόρευση των πλοίων), αλλά και οι επαγγελματίες του χώρου από διάφορους οι οποίοι ευκαιριακά και συμπληρωματικά προσπαθούν να ασκήσουν το επάγγελμα.

Πολλά
τα προβλήματα
στην Κρήτη

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



αγορά των πλοίων πολυλειτουργικής χρήσεως μπορεί να είναι εξαιρετικά κερυμένη όχι όμως και μικρή, αφού περιλαμβάνει γύρω στα 2.000 πλοία (γενικού φορτίου και πολυλειτουργικής χρήσης). Είναι όλα αυτά τα πλοία που έχουν τη δυνατότητα να μεταφέρουν γενικά φορτία (Generals) και έχουν καλή χωρητικότητα σε

του Γεωργίου Ραχιώτη
Director Prime
Maritime Inc.

Με μέσον όρο ηλικίας άνω των 15 ετών, παραγγελίες λιγότερες του 10% του υπάρχοντος στόλου και ρυθμό διάλυσης που αγγίζει το 10%, θα έλεγε κανείς ότι έχουν περισσότερες πιθανότητες να δουν καλύτερους ναύηους από ένα Panamax ή ένα Containership. Το πρόβλημα φυσικά δεν βρίσκεται στην προσφορά αλλά στη ζήτηση

(ποιος άλλος θα μπορούσε να πάρει την απόφαση να ναυπηγήσει ένα MPP, αφού με τα ίδια λεφτά θα μπορούσε να ναυπηγήσει ένα Panamax;).

Η αγορά αυτού του είδους πλοίων συρρικνώνεται με τους ίδιους ρυθμούς που συρρικνώνεται και ο υπάρχων στόλος, όσον αφορά τα γενικού φορτίου πλοία ή τουλάχιστον μένει σχεδόν ο ίδιος στα πολυλειτουργικής χρήσης πλοία. Τα μικρά Containerships με γερανού, που καταναλώνουν λιγότερο πετρέλαιο, πληρώνουν λιγότερα λιμενικά τέλη και είναι πολύ πιο γρήγορα στις φορτοεκφορτώσεις, έχουν εκμηδενίσει τα MPP όσον αφορά το Feeder Service. Τα δε φορτία που παλιά μπορούσαν να φορτωθούν ως General Cargo έχουν

τώρα γίνει Containerized Cargo.

Αυτό είναι και το μεγάλο πρόβλημα, κάτι που οδηγεί τους περισσότερους και στο συμπέρασμα ότι βλέπουμε τον αργό θάνατο αυτού του τομέα.

Αυτό βέβαια που πρέπει κάποιος να λάβει υπ' όψιν του είναι ότι υπάρχουν και φορτία που δεν θα μπορέσουν να μπουν ποτέ σε Containers, όπως τα Project Cargoes και συγκεκριμένα Trades, όπως αυτό της Δυτικής Αφρικής, που είναι πολύ δύσκολο να εξυπηρετηθούν από άλλου τύπου πλοία. Αυτό εξηγεί και το λόγο που εδώ και αρκετά χρόνια και με απίστευτη σταθερότητα η αγορά των πλοίων αυτών είναι εξαιρετικά «FIRM» από την περιοχή της Ευρώπης (Continent), αφού από εκεί φεύγουν οι περισσότερες γραμμές για Δυτική Αφρική.

Το πρόβλημα, πάντως, παραμένει και εναρμόνισται αφού οι γραμμές που χρησιμοποιούν τέτοιου είδους πλοία δεν είναι αρκετές, με αποτέλεσμα ένα πλοίο, για να παραδοθεί,

Πλοία πολυλειτουργικής χρήσης & γενικού φορτίου

containers χωρίς όμως να έχουν μόνιμες κυψέλες (fixed cell guides) – μέσα σε αυτή την κατηγορία μπαίνουν και τα πλοία Heavy-Lift αλλά και τα Conbulkers.

Θα συνέφερε όμως κάποιον να επενδύσει σε ένα τέτοιο πλοίο; Τι θα περίμενε να κερδίσει και ποιο είναι το ρίσκο που παίρνει;

Αν εμπιστευόμαστε τα ιστορικά στοιχεία και τους αριθμούς να μας απαντήσουν, τότε θα δούμε ότι οι ιδιοκτήτες αυτών των πλοίων έχουν να κάνουν με μια ιδιαίτερη αγορά.

αναγκάζεται να περιμένει ή και να κάνει «ballast», οπότε το Time Charter Equivalent είναι αρκετά μικρότερο από το Time Charter Rate (σε σχέση πάντα με άλλου είδους πλοία). Πρέπει βεβαίως να πούμε ότι πολλές φορές αυτά τα πλοία μεταφέρουν σίδηρα – αλουμίνια αλλήλα και χύμα φορτία, οπότε κατά κάποιον τρόπο υπεισέρχονται στην αγορά των μικρών Bulk Carriers. Τα προβλήματα στην εκφόρτωση δεν τα κάνει βέβαια πρακτικά, αλλά πολλές φορές αυτά τα πλοία αντικαθιστούν τα μικρά Bulk Carriers, αφού αυτά δεν βρίσκονται εύκολα (και ούτε θα βρίσκονται εφόσον δεν χτίζονται πια).

Συμφέρει όμως κάποιος να επενδύσει σε μία τέτοια αγορά; Το ρίσκο φαίνεται μικρό αν αναλογιστεί κάποιος ότι όχι μόνο το scrap value αυτού του τύπου πλοίου είναι μεγαλύτερο σε σχέση με αυτό ενός Bulk Carrier αλλήλα και η τιμή του πιο κοντά σε αυτό.

Μια σύγκριση ανάμεσα σε αυτούς τους δύο τύπους πλοίων θα έλεγε ότι μοιάζουν πολύ. Οι τιμές και των δύο είναι σταθερές στην αγορά μεταχειρισμένων αλλήλα και το ναύλο εξίσου το ίδιο. Ένα 16.000 dwt MPP ναυλώνοταν την ημέρα περίπου \$6.000 το 1990, όσο ακριβώς και ένα Bulk Carrier της ίδιας χωρητικότητας. Και τα δύο σήμερα ναυλώνονται γύρω στα \$4.500 την ημέρα. Και τα δύο δε, τις καλές μέρες του 1995 αποπλήρωναν ναύλο της τάξεως των \$7.500–7.800 την ημέρα (η διαφορά φυσικά βρίσκεται στο ότι τα 16.000 dwt Bulk Carriers έχουν μικρότερους Running Costs). Η σύγκριση με ένα 350 TEU GRD Feeder δεν θα ήταν τόσο δίκαιη, παρ' όλη αυτά ακολουθεί το ίδιο μοτίβο.

Μιλώντας όμως πρακτικά και σύμφωνα με την αγορά, θα δούμε ότι η αγορά των MPP πλοίων έχει τα εξής ιδιαίτερα χαρακτηριστικά. Δυσκολία στο Trading, το Continent είναι μια καλή περιοχή για αυτά, ένα Neptune Type πληρώνεται περίπου \$5.500 για ένα ταξίδι 35/40 ημερών για Δυτική Αφρική, ενώ ένα Monsoon γύρω στα \$6.000, τα ίδια πλοία επιστρέφουν από την Αφρική με \$4.000 και \$4.500 ημερησίως αντίστοιχα εάν θελήσουν να φορτώσουν ξύλα ή να σταθούν τυχερά και να φορτώσουν κακάο.

Η εναλλακτική λύση είναι το Ballast σε Αργεντινή – Βραζιλία ή και στη Νότια Αφρική, όπου και θα ναυλωθούν για ένα ταξίδι αντίστοιχης διάρκειας με \$5.000–6.000 ημερησίως. Το πού θα επαναπαροδοθούν μετά αυτό το ταξίδι είναι επίσης σημαντικό· δυστυχώς όμως, τις περισσότερες φορές σπάνια θα καταφέρουν να βρουν ταξίδι για περιοχή στην οποία θα έχουν ζήτηση. Για παράδειγμα, μπορεί ένα 16.000 MPP να ναυλωθεί από PLATE για US GULF στα \$6.700, αλλήλα από εκεί μπορεί να χρειαστεί να περιμένει μια εβδομάδα για να ναυλωθεί στα \$4.500.

Τα φορτία, λοιπόν, που είναι κατάλληλα για αυτά τα πλοία και η αντίστοιχη ζήτηση σε αυτά είναι περιορισμένη. Κατ' επέκταση, λοιπόν, η διαπραγμάτευση κάθε φορά είναι μοναδική και αυτό που τελικά πληρώνεται είναι οι ημερομηνίες του βαποριού στα σφικτά «lay day» των liner sellers. Υψηλό και ιδιαίτερο κόστος συντήρησης σε σχέση με το μέγεθός τους και ιδιαίτερη φιλοσοφία στο Operation, αφού έχουμε να

κάνουμε με απαιτητικούς ναυλωτές που ζητούν σφικτά lay days, ύψιστη συνεργασία από τον καπετάνιο και το κατάλληλο εκπαιδευμένο πλήρωμα και γρήγορους χρόνους στα λιμάνια (τα οποία ποτέ δεν είναι λίγα). Τέλος, τα πλοία γενικού φορτίου τα οποία είναι παλιά, με μικρή ή και χωρίς δυνατότητα να μεταφέρουν Containers, χωρίς μεγάλη ταχύτητα και με φτωχούς γερανούς ή σχεδόν πάντα μπίγκες, ανταγωνίζονται τα πλοία πολυλειτουργικής χρήσης σε αρκετά φορτία, κυρίως στα φορτία που μεταφέρονται σε σακιά και στα σίδηρα. Το αποτέλεσμα είναι ότι τα rates δεν μπορούν να ανέβουν καθώς ο ανταγωνισμός είναι μεγάλος και τα πλοία γενικού φορτίου, αφού είναι ξεχρεωμένα από δάνεια, προσφέρουν μικρότερους ναύλους.

Τέλος, χωρίς κανείς να μπορεί να αποφυγει τα παραπάνω, αυτό που θα έπρεπε να λάβει υπ' όψιν του στην αγορά ενός MPP είναι τα χαρακτηριστικά του. Το ιδανικό πλοίο έχει ηλικία έως και 15 έτη, καλή χωρητικότητα σε Containers και κατ' επέκταση καλό συσχετισμό μεταξύ χωρητικότητας Containers και dwt, μέγεθος που αγγίζει το 1.000.000 bale (για οικονομίες κλίμακας), ταχύτητα άνω των 15 knot (αφού είναι πια σημαντική για τις break bulk γραμμές), γερανούς άνω των 35 τόνων καθώς και heavy lift (ώστε να μπορούν να χειρίζονται FEUS/Project cargo), άνοιγμα αμπαριών άνω των 25 μέτρων (για τα project cargoes) και δυνατότητα να μεταφέρουν ξυλεία και κακάο (δηλαδή, να έχουν stanchions και τουλάχιστον 8 ACPH).

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>



Κρίσιμη περίοδος για την ακτοπλοΐα

του Νάσου Πουλακίδα



ντεκα μέτρα, για τα οποία έγινε πολλή συζήτηση, πρότεινε η διοίκηση της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας στον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γ.

Ανωμερίτη για επιβίωση του κλάδου.

Ιδιαίτερη συζήτηση έγινε για τις επιδοτήσεις που ζήτησαν οι ακτοπλοίοι-εφοπλιστές, για την αύξηση του ναύλου (κατά 50% στα ταχύπλοα), για τη μείωση των αδειών σκοπιμότητας σε φορτηγά οχηματαγωγά, για την αναθεώρηση του πίνακα των εκπτώσεων, για την 4μηνη χειμερινή ακινησία των πλοίων.

Η ΕΕΑ υποστήριξε ότι ο κλάδος διέρχεται μία από τις κρίσιμότερες περιόδους της, χαρακτηρίσε ως αντισυνταγματικό το νομοσχέδιο του κ. Χρ. Παπουτσή για την ακτοπλοΐα και έκανε έκκληση να μην ισχύσει το άρθρο περί μείωσης του ορίου ηλικίας των πλοίων από 35 στα 30 έτη.

Ο πρόεδρος Στ. Ζαμπετάκης της ΕΕΑ και ο γ.γ. Αντ. Αγαπητός παρέδωσαν στον υπουργό υπόμνημα, στο οποίο προτείνουν μεταξύ άλλων τα ακόλουθα μέτρα:

- Την διατήρηση του θερινού ναυλολογίου και για τη χειμερινή περίοδο, ώστε να αντιμετωπισθεί μέρος των ζημιών που θα προέβθουν από τη μείωση του μεταφορικού έργου κατά το χειμώνα.

- Την αύξηση του ναύλου της οικονομικής θέσης των νεότευκτων ταχυπλοών συμβατικών επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων κατά 50%.

- Την αναθεώρηση του πίνακα των υποχρεωτικών εκπτώσεων που μειώνουν δραματικά τον ισχύ, όπως εξηγήσαμε, ναύλο και κυρίως αυτόν της οικονομικής θέσης.

- Την παροχή δυνατότητας για τετράμηνη ακινησία.

Εάν πάρα ταύτα δεν θέλετε να μας διευκολύνετε με τη λύση αυτή, θα παρακαλούσαμε

να συναίνεσετε στη μείωση του αριθμού των δρομολογίων των πλοίων, λαμβανομένου υπ' όψιν του μηδαμινού μεταφορικού έργου κατά τους χειμερινούς μήνες σε συνδυασμό με το αυξημένο κόστος καυσίμων-λιπαντικών.

- Τον περιορισμό των αδειών σκοπιμότητας των φορτηγών οχηματαγωγών, τα οποία όπως θα εξηγήσουμε, ανταγωνίζονται αθέμιτα, από κάθε άποψη, τα συμβατικά Ε/Γ-Ο/Γ πλοία.

- Την συμμετοχή της Πολιτείας κατά 50% στις εργοδοτικές εισφορές του NAT όπως συμβαίνει και σε άλλα κράτη της Ε.Ε. (π.χ. Γαλλία κ.ά.).

- Την κατάργηση των μη ανταποδοτικών υπέρ τρίτων κρατήσεων επί των εισιτηρίων, που φθάνουν μέχρι και το 32% της τιμής του εισιτηρίου.

- Την επέκταση τυχόν επιδοτήσεων της Ο.Α. λόγω της κρίσης που προκάλεσαν τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 στις ΗΠΑ, και στα επιβατηγά πλοία.

- Την κατάργηση του ασφαλιστικού επιβατών και επιβατών και οχημάτων (6,5% επί του καθαρού ναύλου) υπέρ NAT, δεδομένου ότι σύμφωνα με διάταξη του ν. 2932/2001, ο πλοιοκτήτης πρέπει να έχει ασφαλίσει το πλοίο του για απώλεια ζωής ή σωματική βλάβη ή απώλεια ή ζημία πράγματος.

- Την εξέταση από την Πολιτεία της δυνατότητας επιδότησης του αυξημένου ασφαλιστικού που καλούνται οι εταιρείες να καταβάλλουν έναντι κινδύνων πωλέμου.

Η μείωση ορίου ηλικίας, καταστροφική

Ιδιαίτερη αναφορά γίνεται στην απόφαση περί μείωσης του ορίου ηλικίας των πλοίων από 35 στα 30 έτη.

Η ΕΕΑ για το συγκεκριμένο άρθρο υποστηρίζει: Η μείωση του ορίου ηλικίας στα 30 έτη είναι καταστροφική για τους εξής λόγους:

Ανατρέπονται όλοι οι οικονομικοί προγραμματισμοί και υπολογισμοί των επενδύσεων σε νεότευκτα πλοία και μάλιστα νέας τεχνολογίας, που για την απόσβεση των τεραστίων κ

φαλαίων που απαιτήθηκαν (100.000.000 δολάρια και άνω το καθένα) είχε ληφθεί υπ' όψιν το όριο ηλικίας απομάκρυνσης των 35 ετών.

Από το 1998 έχει αρχίσει, συνεχίζεται και θα εξακολουθήσει να γίνεται μέχρι το 2010 (σύμφωνα με το σχετικό χρονοδιάγραμμα) η

προσαρμογή των υπαρχόντων Ε/Γ πλοίων στην EURO SOLAS (κοινοτική οδηγία 98/18/ΕΚ/21-3-1998), για την οποία έχουν

δαπανηθεί και εξακολουθούν να δαπανώνται από τους υπεύθυνους πλοιοκτήτες σημαντικά ποσά (υπολογίζεται ότι η προσαρμογή κάθε πλοίου κοστίζει τουλάχιστον 3.000.000 δολάρια).

Για τις εταιρείες που προέβθσαν στις αναγκαίες προσαρμογές (πολλές από τις οποίες ήταν εκτεταμένες) στα πλοία τους, που είναι ως επί το πλείστον ηλικίας από 27 ετών και άνω, η μείωση του ορίου απόσυρσης δεν είναι απλώς καταστροφική αλλά κυριολεκτικά τις εξαφανίζει.

Μειώνεται σημαντικά ο αριθμός των υπαρχόντων Ε/Γ-Α/Κ πλοίων, κυρίως από το 2007 και μετά, με συνέπεια να αποδεκατιστεί κυριολεκτικά ο ελληνικός επιβατηγός ακτοπλοϊκός στόλος, όπως φαίνεται στον παρατιθέμενο πίνακα.

Επισημαίνεται ότι η αντικατάσταση του μεγάλου αυτού αριθμού πλοίων που απομακρύνεται με νεότευκτα πλοία (συμβατικά ή ταχύπλοα) στην 5ετία από το 2007 έως το 2012, δεν μπορεί να επιτευχθεί λόγω του τεραστίου κόστους των νέων κατασκευών.

Για τους πιο πάνω λόγους, κατά τη γνώμη έγκριτου συνταγματολόγου, η μείωση του ορίου ηλικίας για την απόσυρση από τα 35 στα 30 έτη είναι συν τοις άλλοις και αντισυνταγματική

Από την τυχόν χρησιμοποίηση ή εισβολή, όχι μόνο κοινοτικών αθλή και τριτοκοσμικών πλοίων στις ελληνικές θάλασσες, μέσα στην κρίσιμη αυτή 7ετία (2001-2008), θα χαθεί ο έλεγχος των θαλασσιών μας συγκοινωνιών από τους Έλληνες ακτοπλοϊούς που εκτιμάται ότι θα είναι οδυνηρός όχι μόνο για τα οικονομικά αθλή και για τα ευρύτερα εθνικά μας συμφέροντα.

Οξύτερο απ' όλη θα είναι το πρόβλημα για τις άγονες γραμμές, στις οποίες κατά κανόνα χρησιμοποιούνται για ευνόητους λόγους (λιμενική υποδομή, οικονομικότερα, μικρότερα κ.λπ.) τα υπάρχοντα πλοία.

Από την εφαρμογή της 30ετίας, εκτιμάται ως βέβαιος ο αφελληνισμός της ακτοπλοΐας μας με όλη τα εξ αυτού δεινά.

Για όλους τους πιο πάνω λόγους κάνουμε έκκληση να απαλειψετε από το νόμο τη διάταξη για τη μείωση του ορίου ηλικίας από τα 35 έτη στα 30. Εάν παρά ταύτα επιμένετε στη διατήρησή του, τότε για τους λόγους που προσαναφέραμε, η νέα αυτή ρύθμιση να έχει εφαρμογή για τα νέα επιβατηγά πλοία, δηλαδή για τα πλοία που θα νηολογηθούν ως επιβατηγά από την ισχύ του νέου νόμου και μετά, των υπάρχοντων αφιεμένων να τελειώσουν τη δράση τους με τις προϋποθέσεις και την προοπτική που άρχισαν, δηλαδή με τη συμπλήρωση της 35ετίας, στην οποία άθλωστε βασίστηκαν η οικονομοτεχνική τους μελέτη και οι οικονομικοί τους υπολογισμοί με κύριο λόγο την απόσβεση. Η προτεινόμενη από το YEN μείωση για τα νέα πλοία θα πρέπει βεβαίως, όχι μόνο να υιοθετηθεί από την Commission, αλλή και να ισχύσει για όλα τα Ε/Γ πλοία των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για να υπάρχει η απαιτούμενη

Έτος	Με την 35ετία	Με την 30ετία	Επί πλέον πλοία που αποσύρονται με την 30ετία
2007	112	101	11
2008	101	68	33
2009	87	51	36
2010	78	46	32
2011	68	40	28
2012	62	35	27

εναρμόνιση και η αποφυγή στρέβλωσης του ανταγωνισμού που διαφορετικά θα είναι εις βάρος του ελληνικού επιβατηγού πλοίου. Εξάλλου, στην Ευρωπαϊκή Ένωση, στην οποία συζητήθηκε στις 25/10/2001 η εκ μέρους όλων των κρατών-μελών καθιέρωση ορίου ηλικίας, υπήρξε θεεληώδης αντίδραση των μετεχόντων (Ευρωπαίων ηλιοοκτνητών κ.ά.) που την ανάγκασε να αποσύρει από τη συζήτηση το θέμα. Στην πρόταση της Επιτροπής αντιτάχθηκε ότι κυρίαρχο στοιχείο στην ασφάλεια των πλοίων είναι η συντήρηση, τα πρότυπα λειτουργίας τους και οι κατάλληλοι έλεγχοι. Επί πλέον ελήχθη ότι με την καθιέρωση ορίου ηλικίας, τα τελευταία προ της συμπλήρωσής του έτη θα υπάρχει αδιαφορία για τη συντήρηση του πλοίου και γενικά εγκατάλειψή του, ενώ η αναβάθμιση των επιπέδων, όταν κρίνεται αναγκαία, αποτελεί κοινή πρακτική και ρεαλιστική προσέγγιση του προβλήματος.

Επισημάνσεις του Γ. Ανωμερίτη

Ως ιστορική ευκαιρία για την ευρωπαϊκή ναυτιλία και ειδικότερα για την ελληνική, χαρακτηρίζει ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, κ. Γ. Ανωμερίτης, τα τέσσερα προσεχή εξάμηνα στην προεδρία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Στην προεδρία της Ε.Ε. από την 1η Ιανουαρίου του 2002 θα βρίσκεται η Ισπανία, ενώ τη σκυτάλη θα λάβουν κατά σειρά Δανία, Ελλάδα και Ιταλία. «Η ευρωπαϊκή ναυτιλία θα πρέπει να παίξει πρωτεύοντα ρόλο στο πλαίσιο του παγκόσμιου οικονομικού εμπορίου. Στις προεδρίες των δύο χωρών πριν από την ελληνική θα πρέπει να διαμορφώσουμε εκείνα τα θέματα, τα πλέον σημαντικά, τα οποία επί ελληνικής προεδρίας θα περάσουμε προς όφελος της ναυτιλίας μας», δήλωσε ο κ. Ανωμερίτης. Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, απαντώντας σε ερώτηση για το αν θα εξετάσει πάλι από την αρχή το αίτημα των ακτοπλοίων-εφοπλιστών για το όριο ηλικίας των πλοίων, δεν ξεκαθάρισε τη θέση του. Άφηνε ελπίδες για επανεξέταση και την ίδια στιγμή το... έκλεινε το θέμα. Συγκεκριμένα δήλωσε: «Ο νόμος για την ακτοπλοΐα ψηφίστηκε. Οι εξελίξεις όμως στην Ευρωπαϊκή Ένωση μας απασχολούν. Μην το πάρετε, όμως, ότι κάτι θα αλλιάξει στο συγκεκριμένο θέμα».

Ο κ. Ανωμερίτης αναφέρθηκε στην Ε.Ε. επειδή πρόσφατα οι εκπρόσωποι των χωρών-μελών δεν υιοθέτησαν την ελληνική πρόταση, για να ισχύσει και στις υπόλοιπες χώρες το όριο ηλικίας των πλοίων.



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.,LT



Η ιστορία της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων

αρχίζει ουσιαστικά αμέσως

μετά την Επανάσταση του '21.

όταν φάνηκε η ανάγκη μιας συστηματικής

και επιστημονικής εκπαίδευσης

των υποψηφίων αξιωματικών του Ναυτικού.

ΕΚΠΑΙΔΕΥΟΝΤΑΣ



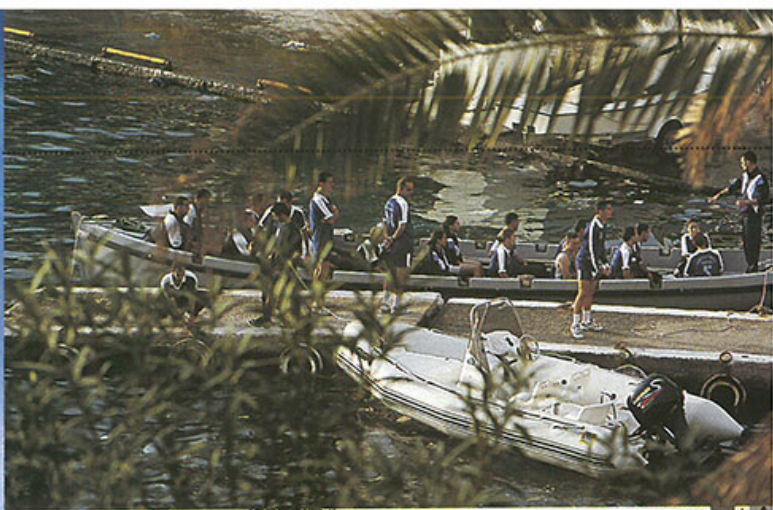
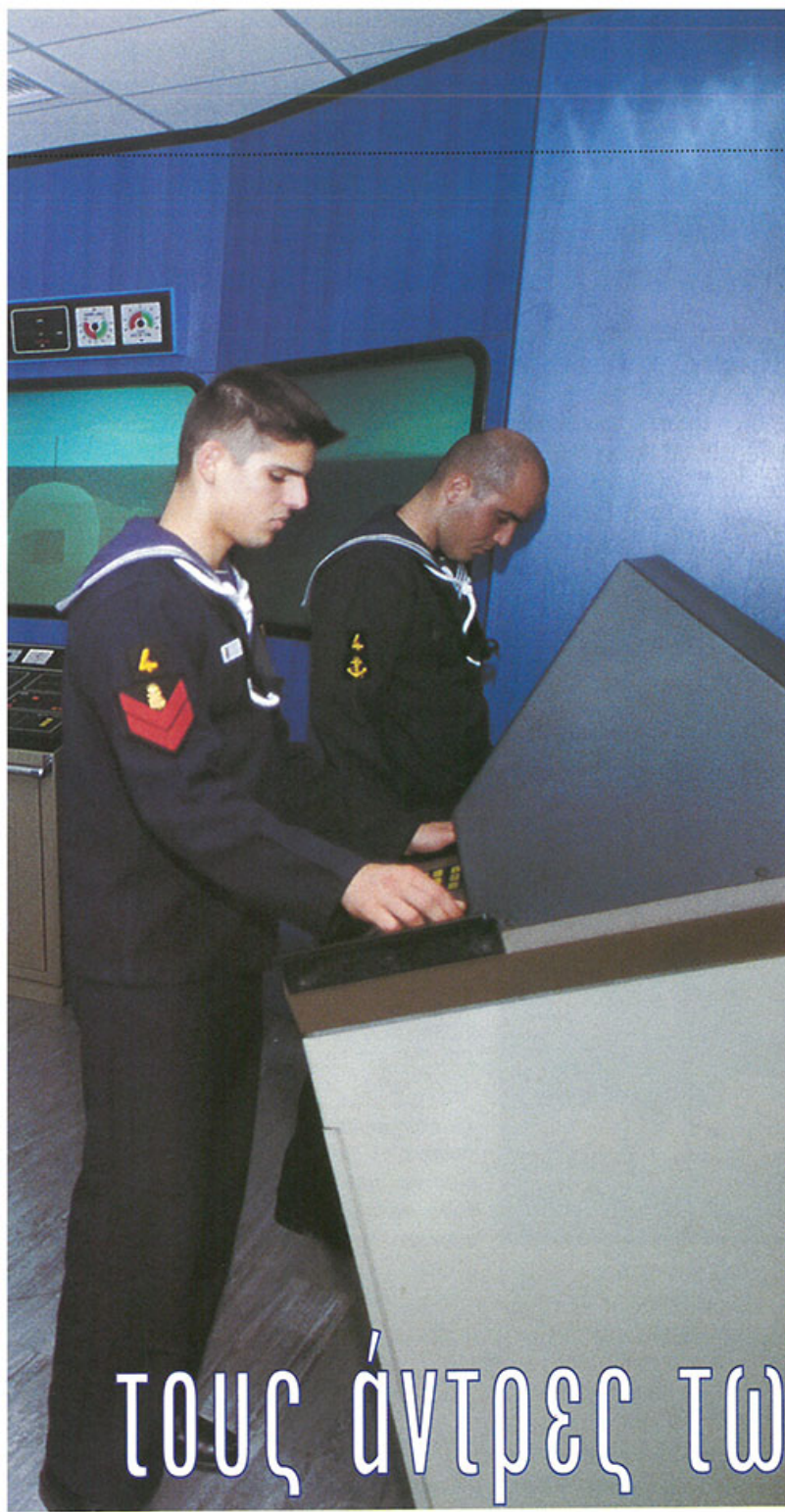
Η πρώτη προσπάθεια εκπαίδευσης αξιωματικών έγινε κατά το έτος 1829 από τον Καποδίστρια, ο οποίος εισήγαγε τη συγκρότηση Ναυτικού Σχολείου με πρότυπο τη Ναυτική Σχολή των ΗΠΑ. Λόγω όμως αζεπέραστων δυσκολιών, ναυτική σχολή δεν ιδρύθηκε. Το 1845, επί υπουργού Ναυτικών κ. Κανάρη, δημοσιεύθηκε διάταγμα για την ίδρυση ιδίου Ναυτικού Σχολείου. Για πρώτη φορά οι ναυτικοί μαθητές χαρακτηρίζονται με την ονομασία δοκίμοι. Η προπαίδευση των δοκίμων αποφασίστηκε να αρχίσει επί της κορβέτας «Λουδοβίκος» με κυβερνήτη τον πλοίαρχο Α' τάξεως Ραφαήλ και ύπαρχο τον υποπλοίαρχο Παλάσκα.

Τα μαθήματα άρχισαν τη 16η Ιουλίου 1846, αλλή για διαφόρους λό-

γους, ο κυριότερος των οποίων ήταν η μετάθεση του Παλάσκα, το Σχολείο άρχισε να εκπνέει τόσο ραγδαία ώστε ο τότε υπουργός Ναυτικών ζήτησε το Μάιο του 1847 την κατάργησή του.

Το Νοέμβριο του 1862 η προσωρινή κυβέρνηση αποφάσισε την ίδρυση εκ των ενόντων Ναυτικού Σπουδαστηρίου επί του δρόμωνα «Ελλήας».

Το Ναυτικό Σπουδαστήριο επί του δρόμωνα «Ελλήας», λόγω κυρίως αντιγνωμίας του τότε διευθυντού του ναυστάθμου, Γ. Τομπάζη, δεν λειτούργησε και τον Ιούλιο του 1863 μεταφέρθηκε στον Πάρωνα «Αθνα». Τον Αύγουστο του 1864 συστάθηκε επιτροπή από αξιωματικούς της Ξηράς και τον υποπλοίαρχο Πιπινό για να μελετήσει το ζήτημα της συγχώνευσης της Ναυτικής Σχολής με τη Στρατιωτική. Χάριν



ΤΟΥΣ ΑΝΤΡΕΣ ΤΩΝ ΞΥΛΙΝΩΝ ΤΕΙΧΩΝ

όμως της επιμονής του Πιπίνου απετράπη η συγχώνευση. Το Μάιο του 1882 η Ναυτική Σχολή συγκροτείται επί του «Αρεως», ο οποίος το Σεπτέμβριο του 1883 πραγματοποίησε το πρώτο πραγματικό εκπαιδευτικό ταξίδι δοκίμων. Την 27η Μαρτίου 1884, με υπουργό των Ναυτικών τον Γ. Τομπάζη, δημοσιεύεται ο πρώτος όρτιος οργανισμός λειτουργίας της Σχολής των Ναυτικών Δοκίμων. Σε αυτόν τον οργανισμό οριζόταν ότι μόνιμος έδρα της Σχολής, ανεξάρτητα εάν αυτή λειτουργούσε σε πλοίο ή ξηρά, θα ήταν ο Πειραιάς. Στις 8 Αυγούστου 1885 ετελέσθησαν με κάθε επισημότητα τα εγκαίνια της Σχολής



Ναυτικών Δοκίμων επί της φρεγάτας «Ελλάς» με διοικητή τον πλωτάρχη Η. Κανελλόπουλο, υπό την πεφωτισμένη διοίκηση του οποίου η Σχολή κατόρθωσε να υπερβεί όλες τις δυσκολίες και να αναγνωρισθεί ως δημιουργικός οργανισμός.

Το Σεπτέμβριο του 1885 η Σχολή μεταφέρθηκε στην οικία Φερράδη στον Πειραιά και παρέμεινε εκεί μέχρι το 1892. Το 1900, ο εξ Αιγύπτου ομογενής Παντελής Βασσάνης κληροδότησε το 60% της περιουσίας του στο ελληνικό Δημόσιο διά την ανέγερση της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων και πλήρωση ορισμένων αναγκών αυτής. Την 3ην Οκτωβρίου 1905 οι δόκιμοι, μετά το



πέρασ του θερινού εκπαιδευτικού πλίου τους, εγκαταστάθηκαν σε αυτή, η οποία περιελάμβανε το κεντρικό κτίριο, το θεραπευτήριο και το οίκημα του διοικητού.

Κατά τη διάρκεια των Βαλκανικών Πολέμων οι δόκιμοι Γ' και Δ' τάξεως ονομάστηκαν αρχικελευστές και έλαβαν μέρος στους πολέμους.

Το 1924 η Σχολή παίρνει και επίσημα την ονομασία Σχολή Ναυτικών Δοκίμων και το 1925 αναλαμβάνει την εκπαίδευση δοκίμων μηχανικών και αλληλοδωπών· το 1936 ανέλαβε την εκπαίδευση οικονομικών και λιμενικών. Η κατάληψη της Ελλάδας από τις δυνάμεις του Άξονα είχε αποτέλεσμα, τον Απρίλιο του 1941, να διακοπεί η λειτουργία της Σχολής, διακοπή η οποία διήρκεσε μέχρι το 1945.



Αυτή είναι μια σύντομη αναδρομή στη μακρά και ένδοξη ιστορία της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων.

Αλλά για τη νεότερη εξέλιξη της μας μίλησε ο διοικητής ΣΝΔ, υποναύαρχος Κ. Νικιτιάδης Π.Ν.

Σε ποιο επίπεδο εκπαίδευσης βρίσκονται οι Έλληνες αξιωματικοί που βγαίνουν από τη Σχολή, σε σχέση με τους δοκίμους άλλων κρατών με ναυτική παράδοση;

Η Σχολή Ναυτικών Δοκίμων (ΣΝΔ) είναι ανώτατη σχολή ισότιμος προς τα λοιπά ανώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα (ΑΕΙ) και έχει ως προορισμό «την κατάλληλη θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση, ως επίσης και την κατάλληλη στρατιωτική και ναυτική αγωγή των ναυτικών δοκίμων, ώστε με την αποφοίτησή τους να καταστούν ικανοί αξιωματικοί του Πολεμικού Ναυτικού». Για την υλοποίηση των ανωτέρω η ΣΝΔ είναι στελεχωμένη με κατάλληλο στρατιωτικό προσωπικό, αλλά και διδακτικό προσωπικό με προσόντα ανάλογα των καθηγητών των ΑΕΙ. Οι απόφοιτοι της ΣΝΔ δύνανται να συνεχίσουν την επιμόρφωσή τους σε ελληνικά ΑΕΙ και αρκετοί εξ αυτών λαμβάνουν μεταπτυχιακό σε πανεπιστήμια του εξωτερικού. Εννοείται ότι η καθαρώς επαγγελματική εκπαίδευση συνεχίζεται μετά την αποφοίτηση, για αρκετά έτη, τόσο σε σχολεία του Π.Ν. όσο και του εξωτερικού. Αποτέλεσμα όλων των ανωτέρω είναι η κατάρτιση των αξιωματικών να ευρίσκεται σε ήλιαν υψηλό επίπεδο, γεγονός που αναγνωρίζεται από αλληλοδοπούς αξιωματικούς όταν έρχονται σε επαφή με τους Έλληνες, είτε σε διάφορες θέσεις που συνυπηρετούν στο εξωτερικό είτε στις διάφορες πολυεθνικές αποστολές όπου συμμετέχουν πλοία του Π.Ν.

Έχει μεταβληθεί το επίπεδο σπουδών σε σχέση με το παρελθόν και ποιας μορφής προσαρμογές έχουν γίνει;

Η εκπαίδευση των ναυτικών δοκίμων στηρίζεται στον κανονισμό εκπαίδευσως της Σχολής. Ο κανονισμός αυτός είναι ένα

Το 1948 η Σχολή είχε καλύψει ένα μεγάλο μέρος από τις αδυναμίες της και μια περίοδος συνεχούς ανάπτυξης επακολούθησε, ο αριθμός δε των δοκίμων αυξήθηκε σημαντικά. Νέα κτίρια ανεγέρθησαν και προστέθηκαν νέες εγκαταστάσεις. Από το 1962 ανέλαβε την εκπαίδευση αθλοδωρών, δοκίμων και από το 1968 λογίζεται ως ανώτατη σχολή του κράτους. Σταδιακά από το 1975 έγινε αύξηση του αριθμού των δοκίμων και σήμερα φοιτούν συνολικά 400 δόκιμοι. Η συστηματική ναυτική εκπαίδευση των δοκίμων άρχισε ουσιαστικά το 1928 μετά την απόκτηση του ιστοφόρου πλοίου «Άρης», που χρησιμοποιήθηκε ως εκπαιδευτικό πλοίο των δοκίμων μέχρι το θάνατό του το 1940. Η ναυπήγηση του ιστορικού αυτού πλοίου έγινε με χρήματα που

καλύφθηκαν εν μέρει από το κληροδότημα του εξ Αιγύπτου ομογενούς Γεωργίου Μηνιάκη. Κατά την περίοδο 1941-1946 χρησιμοποιήθηκαν ως εκπαιδευτικά πλοία διάφορα πολεμικά που ευρίσκοντο στην Αλεξάνδρεια, το δε θέρος του 1948 ύστερα από ορισμένες διαρρυθμίσεις ορίστηκε το ναρκαλιευτικό στόλου «Αρματωλός» σαν εκπαιδευτικό των δοκίμων. Το 1958, το Α/Τ «Ιέραξ» ορίζεται παράλληλα με τα άλλα του καθήκοντα ως εκπαιδευτικό πλοίο των δοκίμων. Πάνω στα καταστρώματα του «Αρματωλός» και του «Ιέρακος» γαλλοιχθήκαν με τα μυστικά της θάλασσας όλες οι μεταπολεμικές τάξεις των δοκίμων μέχρι το 1981. Από το 1981 οι δόκιμοι εκτελούν πλέον το ετήσιο θερινό εκπαιδευτικό τους ταξίδι με το νέο εκπαιδευτικό πλοίο «Άρης».

δυναμικό κείμενο το οποίο δύναται να προσαρμόζεται στις ανάγκες των καιρών.

Κατόπιν μελέτης ειδικών επιτροπών, αποφάσεως του εκπαιδευτικού συμβουλίου και τελικής εγκρίσεως του ΓΕΝ, πραγματοποιούνται οι αναγκαίες τροποποιήσεις ώστε τόσο η καθαρά επαγγελματική εκπαίδευση όσο και η εν γένει ακαδημαϊκή να ικανοποιούν τις απαιτήσεις μιας σύγχρονης εκπαίδευσης. Για παράδειγμα, σας αναφέρω ότι ήδη λειτουργούν στη Σχολή προσομοιωτής ναυτιλίας (ώστε η «εν πλώ» εκπαίδευση να είναι συνεχής), σύγχρονα εργαστήρια για υποστήριξη της θεωρητικής εκπαίδευσης (Η/Υ, ν. μηχανών, ηλεκτροτεχνίας κ.ά.), και βεβαίως η ύλη των μαθημάτων έχει εμπλουτισθεί και εκσυγχρονισθεί.

Ο στόχος σήμερα αποτελείται από σύγχρονες μονάδες με υψηλής τεχνολογίας υλικό, με αποτέλεσμα να απαιτείται αντίστοιχα υψηλή επαγγελματική κατάρτιση προσωπικού, ώστε να αξιοποιείται στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό αυτή η τεχνολογία. Και το προσωπικό αυτό είναι κατά βάση απόφοιτοι της ΣΝΔ.

Πόσο δυσχεραίνει την εκπαίδευση η «συγκatoίκηση» με τους δοκίμους του Λιμενικού Σώματος;

Η «συγκatoίκηση», όπως την ονομάζετε, με τους δοκίμους σημαφόρους λιμενικούς δεν είναι κάτι νέο για τη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων. Ξεκίνησε το 1936. Θα τη χαρακτηρίζα με μια λέξη ως θετική. Στο χώρο της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων αναπτύσσονται μεταξύ άλλων η συναισθητικότητα, το πνεύμα συνεργασίας και συνειδητής πειθαρχίας, η αλληλογνωριμία και αλληλοκατανόηση και, τέλος, η συνειδητοποίηση του κοινού σκοπού που είναι η ετοιμότητα για να υπερασπιστούν ανά πάσα στιγμή την εθνική ανεξαρτησία και την εδαφική ακεραιότητα της χώρας.

Τα παραπάνω γίνονται κοινό βίωμα, που συνοδεύουν τα στελέχη του Π.Ν. και του Α.Σ. σε όλη τους τη σταδιοδρομία.

Υπάρχει προσέλευση νέων στις τάξεις του Πολεμικού Ναυτικού και αν ναι, πού αποδίδετε αυτή την τάση;

Από τα στατιστικά στοιχεία που διαθέτει η ΣΝΔ, η προσέλευση των νέων είναι κάθε χρόνο και μεγαλύτερη.

Θεωρητικά θα μπορούσαμε να κατατάξουμε τους υποψηφίους σε τρεις κατηγορίες. Στην πρώτη είναι παιδιά στελεχών του Π.Ν. αλλά και άλλων κλάδων των Ενόπλων Δυνάμεων. Στη δεύτερη ανήκουν τα παιδιά εκείνα που, αν και δεν προέρχονται από στρατιωτικές οικογένειες, έχουν αγάπη για το στρατιωτικό επάγγελμα. Στην τρίτη, που εκτιμάται



και ως η μικρότερη, ανήκουν παιδιά που δηλώνουν τη ΣΝΔ κυρίως για επαγγελματική αποκατάσταση. Και στις τρεις κατηγορίες, όμως, υπάρχει ένας ισχυρός συνδετικός κρίκος, που δεν είναι άλλος από την έμφυτη αγάπη του Έλληνα για το θαλάσσιο στοιχείο. Θα ήταν πλεονασμός να σας αναλύσω πώς δημιουργείται η αγάπη αυτή και πώς ο Έλληνας συνειδητοποιεί την αξία και το ρόλο της θάλασσας στη ζωή όλων μας.

Μέσα στην αποστολή της ΣΝΔ είναι και η συνεχής καλλιέργεια αυτής της αγάπης και η συνειδητοποίηση, από τους ν. δοκίμους, ότι η θάλασσα δεν είναι απλώς πηγή πλούτου και ομορφιάς για τον Έλληνα, αλλά και σημαντικός παράγοντας για την επιβίωσή μας ως έθνους.

Τέλος, η μεγάλη προσέλευση που σας προανέφερα, έχει ως θετικό αποτέλεσμα και την επιλογή καλύτερου δυναμικού. Απόδειξη αυτού είναι ο υψηλός βαθμός βάσεων που απαιτείται για να επιτύχει κάποιος στις εισαγωγικές εξετάσεις για τη ΣΝΔ.



Από αριστερά, ο πρόεδρος της ΠΕΠΕΝ Ευ. Κούζιλος, ο πρόεδρος της Ένωσης Ναυλομεσιτών Η. Πενθερουδάκης, ο πρόεδρος της ΕΕΜ-ΦΠ Η. Βαρβατές και η διευθύνουσα σύμβουλος της QMS Κ. Λυριντζή

QMS και ναυτιλιακή οικονομία

Με επιτυχία πραγματοποιήθηκε πριν από λίγες ημέρες ανοιχτή συζήτηση σε θέματα ναυτιλιακής οικονομίας από την Quality Maritime Services S.A. (QMS).

Ομιλητές ήταν ειδικευμένοι επιστημονικοί συνεργάτες της QMS, όπως ο καθηγητής πανεπιστημίου Δρ Βασίλειος Φίλιας, οι κ. Κωνσταντίνος Γεωργίου, οικονομολόγος, Παντελής Μουτσάτσος, σύμβουλος Πληροφορικής, καθώς και ο διευθυντής Σπουδών της QMS, αντιναύαρχος ε.α. Σταύρος Κεχρής. Οι ομιλητές ανέλυσαν, μεταξύ άλλων, τις προκλήσεις που δέχεται η σύγχρονη ναυτιλιακή εταιρεία καθώς και τις πιθανές μεθόδους αντιμετώπισης αυτών των προκλήσεων.

Το ακροατήριο αποτελούνταν από σημαντικούς παράγοντες της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας, μεταξύ των οποίων ήταν ο πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων κ. Ν. Βαρβατές, ο πρόεδρος της Πανελλήνιας Ένωσης Πλοιαρχών Εμπορικού Ναυτικού κ. Ευ. Κούζιλος, καθώς και ο πρόεδρος της Ένωσης Ναυλομεσιτών κ. Ν. Πενθερουδάκης. Πιο συγκεκριμένα, η ημερήσια διάταξη της ημερίδας περιελάμβανε πολλά και ενδιαφέροντα θέματα όπως:

- Οι προκλήσεις στη ναυτιλία στο παρόν διεθνές πολιτικοοικονομικό περιβάλλον και οι μέθοδοι αντιμετώπισής τους.
- Βελτίωση ποιότητας, ασφάλειας, διαχείρισης και εκπαίδευσης
- Πιστή εφαρμογή διεθνών-εθνικών κανονισμών
- Ανανέωση υπερήλικων πλοίων
- Η χρηματοοικονομική διοίκηση.
- Αναζήτηση - εξεύρεση πόρων
- Προετοιμασία για ένταξη στο ΧΑΑ
- Η δομή και δυνατότητες του Integrated MIS.
- Το Λογιστικό Σχέδιο Βάσης του MIS
- Η διαχείριση οικονομικού κινδύνου (Financial risk management).
- Κίνδυνος - απόδοση

Οι ενδιαφερόμενοι για τα εκπαιδευτικά προγράμματα της QMS μπορούν να επικοινωνούν στο τηλ. 010-95.30.680.

Η Telestet παρουσιάζει την υπηρεσία B OnLine ISDN

Η Telestet ανακοίνωσε ότι ξεκινάει τη δυνατότητα πρόσβασης στο Διαδίκτυο μέσω σταθερής ISDN γραμμής. Η νέα αυτή υπηρεσία αναπτύχθηκε σε συνεργασία με τη Forthnet.

Η υπηρεσία B OnLine ISDN λειτουργεί διατηρώντας όλα τα βασικά χα-

ρακτηριστικά του B OnLine Internet, ενώ επί πλέον προσφέρει πρόσβαση στο Διαδίκτυο με μεγαλύτερη και εγγυημένη ταχύτητα 64 kbps, καθώς επίσης και δυνατότητα ελεύθερης γραμμής για ταυτοχρονικές κλήσεις φωνής ή φαξ. Η υπηρεσία B OnLine ISDN απευθύνεται μόνο σε πελάτες της Telestet, είτε ως συμπληρωματική υπηρεσία για τους ήδη πελάτες είτε ως επί πλέον υπηρεσία για όσους γίνουν πελάτες της εταιρείας (με συμβόλαιο ή και B Free).

Η σύνδεση στην υπηρεσία B OnLine ISDN, όπως και στο B OnLine Internet, ενεργοποιείται αυτόματα με την αποστολή γραπτού μηνύματος σε έναν προκαθορισμένο αριθμό. Επίσης, οι χρήστες λαμβάνουν επιβεβαίωση της εγγραφής τους ή προειδοποίηση για τη λήξη της συνδρομής τους για πρόσβαση στο Internet μέσω γραπτών μηνυμάτων.

Όσον αφορά τους χρήστες της υπηρεσίας B OnLine Internet (απλή PSTN γραμμή), έχουν τη δυνατότητα αναβάθμισης της συνδρομής τους στην καινούργια υπηρεσία B OnLine ISDN με την αποστολή γραπτού μηνύματος. Για τους ήδη πελάτες Telestet ή για τους νέους πελάτες που θα ενεργοποιήσουν την υπηρεσία B OnLine ISDN μέχρι και τις 31 Δεκεμβρίου 2001, η μηνιαία συνδρομή θα ανέρχεται στις 6.500 δρχ. και θα ισχύει μέχρι και τις 31 Δεκεμβρίου 2002.

Πέρα από τις υψηλές ταχύτητες πρόσβασης στο Internet, η υπηρεσία B OnLine ISDN, σε συνδυασμό με την κινητή τηλεφωνία προσφέρει — 10 λεπτά δωρεάν χρήσης των υπηρεσιών WAP από το κινητό το μήν — Προσωπική διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου (e-mail).

— Δωρεάν ειδοποίηση μέσω γραπτών μηνυμάτων για κάθε νέο e-mail που θα λαμβάνει ο χρήστης στον υπολογιστή του.

— Δυνατότητα να διαβάσει ο χρήστης το περιεχόμενο του e-mail στο κινητό του αν η συσκευή του υποστηρίζει WAP.

— Δωρεάν αποστολή 20 γραπτών μηνυμάτων ημερησίως από το Internet προς οποιονδήποτε ελληνικό αριθμό κινητού.

Οι χρήστες της υπηρεσίας B OnLine ISDN θα έχουν στη διάθεσή του αποκλειστική εξυπηρέτηση πελατών 24 ώρες την ημέρα και όλες τις ημέρες της εβδομάδας, είτε καλώντας το 1231 από το κινητό Telestet (χωρίς χρέωση) είτε το 093-56.01.231 από σταθερό τηλέφωνο (με χρέωση). Επίσης πληροφορίες και ενημέρωση για τις υπηρεσίες του ISDN B OnLine Internet θα μπορούν να βλέπουν και στο web site www.b-OnLine.gr

Στιγμιότυπο από το περίπτερο της Telestet στην έκθεση EXPO COM 2001, όπου μεταξύ άλλων διακρίνονται ο διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας κ. Ν. Βαρσάκης και ο υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Χρ. Βερελής





MELKA CHARTERING SERVICES LTD.

- DRY CARGO CHARTERING
- SALE & PURCHASE
- DEMOLITIONS



MELKA CHARTERING SERVICES LTD.
107-109 Filonos str., GR 185 35 PIRAEUS

Tel: (+301) 4286501-2-3-5
Fax: (+301) 4286504
GR TLX: 213370-213371 MEKA GR
UK TLX: 94070028 MEKA G
COMTEXT E-MAIL: A54GR250
INTERNET E-MAIL: dry@melkacharterin
WEB SITE: www.melkachartering.gr

Πιστοποίηση Τυν Cert για την εταιρεία ΜΕΓΑΤΕΧΝΙΚΑ

Ολοκληρώθηκε η αξιολόγηση του συστήματος διαχείρισης ποιότητας της εταιρείας ΜΕΓΑΤΕΧΝΙΚΑ ΕΠΕ-Ναυπηγεία-Γενικές Εργασίες Πλοίων & Βιομηχανίας από το διεθνή φορέα πιστοποίησης Τυν Cert, σύμφωνα με το Διεθνές Πρότυπο Ποιότητας EN ISO 9002Q078.1994 για ανέλκυση, καθέλκυση, επισκευές, μετασκευές, κατασκευές πλοίων και βιομηχανικές κατασκευές.

Η κατάληξη αυτή ήταν αποτέλεσμα μιας προσπάθειας που διήρκεσε πάνω από ένα χρόνο, με τη συμμετοχή τόσο της διοίκησης όσο και των εργαζομένων, αλλά και με τη συνδρομή της εταιρείας συμβούλων «Άποψη Α.Ε.».

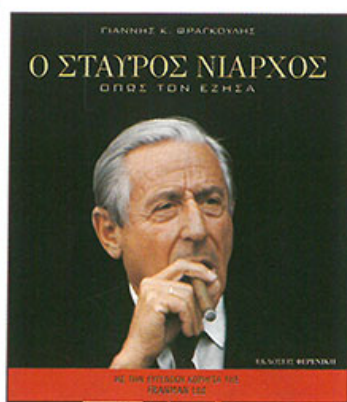
Η εταιρεία ΜΕΓΑΤΕΧΝΙΚΑ ΕΠΕ εδρεύει στο Πέραμα, και συγκεκριμένα στη Λεωφ. Δημοκρατίας 78-80, στο δε ιδιόκτητο ναυπηγείο της μπορεί να φιλοξενήσει πλοία μήκους έως και 94 μ., με βάρος άφορτου σκάφους έως και 1.500 t., ενώ με αυτοδύναμη τμήματα ελασματοουργείου, σωληνοουργείου και κα-

θαρισμών-χρωματισμών, επανδρωμένα με έμπειρο και άρτια καταρτισμένο προσωπικό, έχει τη δυνατότητα να αναλάβει υπεύθυνα και με συνέπεια χρόνο, οποιαδήποτε επισκευή, μετασκευή, κατασκευή πλοίου ή βιομηχανική κατασκευή.

Επιχειρηματικά δώρα

Η Mart είναι ένα δημιουργικό group με επικεφαλής τα αδέρφια Ανδρέα και Ευγενία Μανωλιουδάκη. Με σπουδές στο Marketing και στις Καλές Τέχνες αντίστοιχα, συνδυάζουν από το 1996 με μεγάλη επιτυχία την τέχνη με το επιχειρηματικό δώρο.

Η Mart δημιουργεί πρωτότυπες και μοναδικές χειροποίητες κατασκευές, καλύπτοντας με μεγάλη αξιοπιστία και συνέπεια, ποιοτικά επαγγελματικά δώρα και κοσμήματα. Κάθε επιχειρηματίας που θέλει να πρωτοτυπήσει στο χώρο του, μπορεί να εμπιστευτεί το καλλιτεχνικό group της Mart.



«Ο Σταύρος Νιάρχος όπως τον έζησα»

Βιβλίο για τον Σταύρο Νιάρχο και την κοινή τους πορεία έγραψε ένας από τους πιο στενούς συνεργάτες του, ο Γιάννης Κ. Φραγκούλης, ο οποίος έζησε για 45 χρόνια δίπλα στον μεγάλο Έλληνα εφοπλιστή.

Σε δήλωσή του ο κ. Κώστας Φραγκούλης είπε: «Πιστεύω πως το βιβλίο αυτό έχει ένα

ξεχωριστό ενδιαφέρον αφού είναι η πρώτη φορά που γράφεται η ιστορία του Σταύρου Νιάρχου από έναν άνθρωπο του στενού περιβάλλοντός του. Το αναγνωστικό κοινό διαβάζοντάς το θα μπορέσει να γνωρίσει καλύτερα όχι μόνον τον επιχειρηματία Νιάρχο αλλά και τον άνθρωπο».

Το βιβλίο, για το οποίο η εταιρεία Franman Limited είναι χορηγός έκδοσης, κυκλοφορεί σε επιλεγμένα βιβλιοπωλεία.

Για περισσότερες πληροφορίες μπορείτε να απευθυνθείτε στην εταιρεία Franman, κα Οικονόμου, τηλ. 95.32.350.

Μηχανογραφημένα συστήματα διαχείρισης

Τη λύση στα διάφορα προβλήματα συντήρησης του ηλεκτρομηχανολογικού εξοπλισμού αλλήλ και στις δυσκολίες επικοινωνίας μεταξύ του πλοίου και των γραφείων της εταιρείας δίνουν τα μηχανογραφημένα συστήματα διαχείρισης της συντήρησης (Computerized Maintenance Management Systems ή CMMS).

Για το θέμα αυτό, η Indelec Europe διαθέτει στην ελληνική αγορά το σύστημα διαχείρισης συντήρησης εξοπλισμού mp2i της Datastream, το οποίο μεταξύ άλλων πραγματοποιεί: Την τήρηση αρχείων με τα χαρακτηριστικά του εξοπλισμού του πλοίου καθώς και ιστορικών αρχείων συντήρησης, τον προγραμματισμό των εργασιών προληπτικής συντήρησης, τη διαχείριση των πόρων του πλοίου για την εκτέλεση των εργασιών, τον υπολογισμό του κόστους συντήρησης των διαφόρων τμημάτων του εξοπλισμού του πλοίου, την οργάνωση και διαχείριση αποθήκης ανταλλακτικών κ.ά.

Το mp2i αποτελεί το πλέον σύγχρονο λογισμικό συντήρησης. Η web-αρχιτεκτονική του παρέχει δυνατότητα πρόσβασης στο σύστημα μέσω Internet, διευκολύνοντας έτσι την επικοινωνία με το πλοίο οπουδήποτε αυτό βρίσκεται. Η Datastream έχει σήμερα περισσότερα από 55.000 εγκατεστημένα συστήματα (άνω του 55% της παγκόσμιας αγοράς), ενώ το δίκτυο διανομών της εκτείνεται σε 129 χώρες.

Επίσης, η Indelec Europe εγγυάται για την ορθή εγκατάσταση και λειτουργία του συστήματος, την εκπαίδευση του προσωπικού στη χρήση του λογισμικού, καθώς και για τη διαρκή, έγκαιρη και απρόσκοπτη υποστήριξη. Τηλέφωνο επικοινωνίας: 80.28.105.





ABELON A.E.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΕΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΙΑ ΟΙΝΩΝ ΚΑΙ ΠΟΤΩΝ - ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΑ ΔΩ

Ανοίξον 71, 145 64, Ν. Κηφισού

Τηλ: 010 800 1540, 800 1538 - Fax: 010 800 1219

Κάρτες και δώρα Unicef 2001

Η Unicef γιορτάζει τα Χριστούγεννα σε όλον τον κόσμο με τη νέα συλλογή ευχετηρίων καρτών και δώρων για το 2001. Η φετινή συλλογή περιλαμβάνει μια συναρπαστική

σειρά προϊόντων από όλον τον κόσμο όπως κάρτες, ημερολόγια, στολίδια και παιχνίδια για μικρούς και μεγάλους.

Αξίζει να θυμηθείτε πως χάρη στη δική σας υποστήριξη σώζονται κάθε χρόνο 3 εκατομμύρια παιδιά από βέβαιο θάνατο, 50 εκατομμύρια παιδιά πηγαίνουν σχολείο σήμερα απ' ότι πριν από μια πενταετία και 1 εκατομμύριο παιδιά κάθε

χρόνο γιορτάζουν τα πέμπτα τους γενέθλια. Η επιλογή μιας κάρτας ή ενός άλλου προϊόντος της Unicef είναι κάτι παραπάνω από την απλή αγορά ενός δώρου. Κάθε αγορά υποστηρίζει το έργο της και τον αγώνα της για τα παιδιά όλου του κόσμου.

Χριστουγεννιάτικο μπαζάρ

Ο Όμιλος Εθελοντών κατά του Καρκίνου διοργανώνει, για τέταρτη συνεχή χρονιά, μπαζάρ στη αίθουσα Καστριώτη του δημαρχείου Πειραιά. Στόχος της προσπάθειας είναι η εξεύρεση οικονομικών πόρων προκειμένου ο Όμιλος να συνεχίσει τα προγράμματα που υλοποιεί εδώ και 25 χρόνια. Το μπαζάρ θα διεξαχθεί στις 14, 15, 16 και 17 Δεκεμβρίου, με ώρες λειτουργίας από τις 10.00 έως 21.00. Για περισσότερες πληροφορίες μπορείτε να τηλεφωνήσετε στα τηλ. 41.81.641, fax 45.35.343.

Καλύτερα ενημερωμένοι πολίτες

Η τελετή λήξης του ετήσιου προγράμματος «2001, έτος για καλύτερα ενημερωμένους πολίτες σε θέματα καρκίνου», που υλοποιεί από τις αρχές του χρόνου ο Όμιλος Εθελοντών κατά του Καρκίνου, θα πραγματοποιηθεί στις 13 Δεκεμβρίου και ώρα 19.00, στο Δημοτικό Θέατρο Πειραιά.

Στο πλαίσιο της εκδήλωσης θα διοργανωθεί στρογγυλό τραπέζι με θέμα «Οι προοπτικές που ανοίγονται με την πρόοδο της επιστήμης και της τεχνολογίας στην πρόληψη-διάγνωση και θεραπεία του καρκίνου».

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



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



Η εξέλιξη της νορβηγικής ναυτιλίας



Η εξέλιξη της νορβηγικής ναυτιλιακής τεχνολογίας ήταν το θέμα συνεδρίου που διοργάνωσε πρόσφατα το εμπορικό τμήμα της Νορβηγικής Πρεσβείας στην Αθήνα σε συνεργασία με το Νορβηγικό Σύνδεσμο Εξαγωγικών Ναυτιλιακών Προϊόντων, στο πλαίσιο της

διαρκούς ενημέρωσης της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας.

Το συνέδριο παρακολούθησαν διακεκριμένοι εκπρόσωποι του ναυτιλιακού κόσμου, ενώ είχαν κληθεί να μιλήσουν κορυφαίοι εκπρόσωποι νορβηγικών ναυπηγείων, τεχνολογικών ιδρυμάτων και εταιρειών που εξειδικεύονται στη ναυτιλιακή τεχνολογία. Οι εκπρόσωποι των νορβηγικών εταιρειών παρουσίασαν προϊόντα και υπηρεσίες και βοήθησαν το ακροατήριο στην πλήρη κατανόηση των δυνατοτήτων που παρέχουν σήμερα οι τεχνολογικές καινοτομίες.

Ειδικότερα, ο κ. Ivar Flusund, εκπρόσωπος της Rolls-Royce Marine, αναφέρθηκε σε πρωτοποριακές σχεδιάσεις πλοίων υψηλών ταχυτήτων που μπορεί να προσφέρει η εταιρεία του στους ενδιαφερόμενους Έλληνες πλοιοκτήτες. Παρόμοια, αναφέρθηκε στους νέους κανόνες και κανονισμούς του IMO που αφορούν τη σχεδίαση και τη ναυπήγηση των συγκεκριμένων πλοίων, καθώς και τα εργοστάσια παραγωγής τεχνολογικού εξοπλισμού.

Σημαντική ήταν και η ομιλία του προέδρου της TTS Technology κ. Johannes D.

Neteland, ο οποίος εστίασε στις νέες απαιτήσεις για τα συστήματα διαχείρισης φορτίου και στις πρωτοποριακές λύσεις τις οποίες προσφέρει η εταιρεία του.

Όσον αφορά τον κ. Jan Halle, διευθυντή του τμήματος ναυτιλιακής πρόωσης της General Electric Areo Energy Products Norway παρουσίασε αναλυτικά τους νέους αεροστροβίλους (marine gas

turbines) που κατασκευάζει η General Electric και ανέπτυξε τις σημαντικές δυνατότητες αύξησης της ταχύτητας που παρέχουν κυρίως στους πλοιοκτήτες επιβατηγών/οχηματαγωγών, οι οποίοι ενδιαφέρονται να προσφέρουν στους πελάτες τους γρήγορη και ασφαλή μετακίνηση.

Από την πλευρά του, ο κ. Geir Kjersem, γενικός διευθυντής της LMG Marine, αναφέρθηκε στα double-ended catamaran ferries τα οποία, όπως είπε, προσφέρονται για το χώρο του Αιγαίου και είναι σε θέση να δώσουν αποτελεσματική λύση στους Έλληνες πλοιοκτήτες που επιθυμούν να ανανεώσουν το στόλο τους με πλοία νέας τεχνολογίας και υψηλών ταχυτήτων.

Τα προηγμένα συστήματα διαχείρισης



Ο καθηγητής του ΕΜΠ κ. Α. Παπανικολάου, επίσημος ομιλητής στο γεύμα της ημερίδας.



Από αριστερά η διευθύνουσα σύμβουλος της QMS κα Κ. Λυριντζή, ο ναυπηγός της Christou Associates κ. Γ. Σαραϊδάρης και ο πρόεδρος της Νορβηγίας κ. Finn Fostervoll



Οι κ. Ivar Flusund, J. Meteland, Μ. Στεργίου και J. Hålle, ομιλητές της ημερίδας

πλοίων ή στόλων καθώς και η χρήση του Διαδικτύου και του ηλεκτρονικού εμπορίου ήταν το θέμα της ομιλίας του εμπορικού διευθυντή της Star Information Systems κ. Jan Kalland. Ο κ. Kalland ανέπτυξε τις αλληλεγγύες που συνεπάγεται η λειτουργία μιας σύγχρονης ναυτιλιακής εταιρείας και τη σημαντική βοήθεια που προσφέρει το Internet και το ηλεκτρονικό εμπόριο. Σε κάθε περίπτωση, όμως, τόνισε ότι υπάρχει ακόμη αρκετός δρόμος που θα πρέπει να διανύσει κάποιος πριν φθάσει στην εκτεταμένη χρήση του ηλεκτρονικού εμπορίου, αφού θα πρέπει να αλληιάξει γενικά η νοοτροπία της ναυτιλιακής κοινότητας.

Με τη σειρά του ο κ. Γιάννης Ζωγράφος, γενικός διευθυντής της C-Mar Hellas, μίλησε για τις δυνατότητες που προσφέρει η διεθνής υπηρεσία ηλεκτρονικών χαρτών στους ναυτιλιόμενους, η οποία εκτός από το ακριβές στίγμα των πλοίων παρέχει ασφαλείς πληροφορίες και για τις καιρικές συνθήκες που επικρατούν στην περιοχή όπου πλέει ο ενδιαφερόμενος.

Η παγκόσμια αυτοματοποίηση, η εκπαίδευση πάνω στα πλοία και οι προσομοιωτές ήταν το θέμα που ανέπτυξε ο κ. Erik Chr. Bolstad, διευθυντής πωλήσεων της Valmarine, επισημαίνοντας τον ιδιαίτερα κρίσιμο ρόλο της αυτοματοποίησης και κυρίως της εκπαίδευσης των ναυτικών, οι οποίοι θα πρέπει να ενημερώνονται διαρκώς πάνω στις τρέχουσες εξελίξεις προκειμένου να είναι σε θέση να ανταποκριθούν στα καθήκοντά τους.

Ο κ. Halvard Olafsen, γενικός διευθυντής του Νορβηγικού Συνδέσμου Εξαγωγέων Ναυτιλιακών Προϊόντων, έκανε μια εκτενή και εμπειριστική αναφορά στη βιομηχανία ναυτιλιακών εφοδίων της Νορβηγίας, η οποία έχει επενδύσει χρόνο και τεράστια κεφάλαια στην έρευνα προκειμένου να γίνει εφικτή η παραγωγή νέων προϊόντων που θα ανταποκρίνονται στις ανάγκες ενός σύγχρονου πλοίου. Όπως είπε ο κ. Olafsen, οι νορβηγικές εταιρείες προηγμένης τεχνολογίας βρίσκονται στην πρωτοπορία παραγωγής προηγμένων συστημάτων και πασχίζουν να καλύψουν τις ανάγκες των πλοιοκτητών κυρίως στον τομέα της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και της προστασίας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.

Οι διευθυντές πωλήσεων της Scana Skarpenord, κ. Harry B. Bystrom και Iver Evensen, μίλησαν για την ανάγκη συμμόρφωσης των πλοιοκτητών στους μελλοντικούς κανονισμούς που αφο-

ρούν τον έλεγχο των αμπαριών των πλοίων και τις ρύσεις που υπάρχουν στη βιομηχανία.

Η απαγόρευση της ουσίας TBT στα ναυτιλιακά χρώματα, από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό, ήταν το θέμα που ανέπτυξε ο κ. Claes Jansson, διευθυντής πωλήσεων της εταιρείας Jotun Hellas Ltd. Όπως είναι γνωστό, η συγκεκριμένη εταιρεία παράγει χρώματα ειδικής κατασκευής τα οποία χρησιμοποιούν οι κορυφαίοι στόλοι του κόσμου. Περισσότερα από 15.000 πλοία ανά τον κόσμο χρησιμοποιούν τα υψηλής ποιότητας προϊόντα της Jotun, τα οποία είναι πλήρως εναρμονισμένα με τις επιταγές του IMO.

Ο διευθυντής της Kongsberg Maritime Ship Systems κ. Ornulf Jan Roedseth αναφέρθηκε στις εξελίξεις στη διαχείριση προηγμένων συστημάτων εκτάκτου ανάγκης, θέμα εξαιρετικά κρίσιμο αν αναλογισθεί κανείς τη σχετική συζήτηση που γίνεται και αφορά την ανεπάρκεια αρκετών συστημάτων τα οποία στο πρόσφατο παρελθόν είχαν παρουσιασθεί ως πανάκεια στο πρόβλημα της έγκαιρης διάγνωσης του προβλήματος και της αποτελεσματικής αντιμετώπισής του.

Η ναυσιπλοΐα του μέλλοντος ήταν το θέμα της ομιλίας του κ. Jostein Jokiel, αντιπροέδρου του τμήματος πωλήσεων της εταιρείας Hitech. Ο κ. Jokiel παρουσίασε τα προηγμένα συστήματα πλοήγησης και βελτίωσης της λειτουργίας της γέφυρας με τη χρήση ηλεκτρονικών υπολογιστών και σύγχρονων συστημάτων τα οποία προάγουν την αυτοματοποίηση.

Τέλος, ο κ. Gunnar Haug, περιφερειακός διευθυντής της Kongsberg Maritime Ship Systems, αναφέρθηκε στα ναυτιλιακά συστήματα που παράγει η εταιρεία του και στη συνεισφορά τους στην ασφάλεια και στη διαχείριση επιβατηγών πλοίων.

Παράλληλα, στη διάρκεια του γεύματος της πρώτης ημέρας του συνεδρίου, ο καθηγητής Απόστολος Παπανικολάου, επικεφαλής του Εργαστηρίου Σχεδίασης Πλοίων του ΕΜΠ, έκανε μια εκτενή ανασκόπηση των σχεδιάσεων που αναφέρονται σε πλοία προηγμένης τεχνολογίας, ενώ στο γεύμα της δεύτερης ημέρας, ο κ. Παναγιώτης Κούτρης, αναπληρωτής γενικός διευθυντής της Kristen Marine S.A., παρουσίασε την άποψη των πλοιοκτητών αναφορικά με τη σχέση συνεργασίας μεταξύ των ναυτιλιακών εφοδίων και των εταιρειών παροχής υπηρεσιών.

Πριν από 72 χρόνια

Οκτώβριος 1929

Το σπουδαιότερο από τα μέτρα τα οποία ελήφθησαν κατά καιρούς για τον έλεγχο της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας ήταν η κατά το έτος 1920 σύσταση, στον Πειραιά, της Υπηρεσίας Επιθεωρήσεως Εμπορικών Πλοίων, στη διακαιοδοσία της οποίας ηπήχθη η επιθεώρηση των εμπορικών πλοίων και ο καθορισμός του κατώτατου ορίου ανοχής ως προς την ικανότητα προς πλουν, ως προς την υγιεινή και άνεση των επιβατών. Ύστερα από αυτό, ο νόμος 4166/1929 περί ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και υγιεινής των πλοίων καθόρισε τα χρονικά διαστήματα υποχρεωτικής επιθεώρησης όλων των πλοίων και την έκταση της επιθεώρησης.

— Το ζήτημα της παλιννόστησης του απολυόμενου ναυτικού παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον για το ελληνικό ναυτικό, που εργάζεται υπό ιδιάζουσες συνθήκες. Περισσότερα από τα τρία τέταρτα του φορτηγού στόλου της Ελλάδος εξυπηρετούν ανάγκες της διεθνούς αγοράς, απασχολούμενα στη μεταφορά των προϊόντων μεταξύ λιμένων ξένων χωρών και ηπειρών. Εξάλλου, η γεωγραφική θέση της Ελλάδος σε σχέση με τα μεγάλα κέντρα των αγορών του εξωτερικού εμποδίζει τα περισσότερα των πλοίων να προσεγγίζουν σε ελληνικά λιμάνια. Για τους λόγους αυτούς, προκειμένου για τα ελληνικά πληρώματα, ο όρος «παλιννόστησις» πρέπει να εννοείται ότι σημαίνει την αποστολή του ναυτικού στην πατρίδα.

— Η σημερινή σύνθεση της ακτοπλοΐας παρουσιάζει δύο πλευρές νοσηρότητας: 1) Την υπέρβαση της εν ενεργεία χωρητικότητας σε σχέση προς τις επικρατούσες ανάγκες, 2) την ανομοιογένεια που επικρατεί στη σύνθεση της πλοιοκτησίας, δεδομένου ότι σε αναλογία 30% (εν συγκρίσει με τις σοβαρότερες επιχειρήσεις του τύπου κυρίως της ανώνυμης εταιρείας) υπάρχει σημαντικός αριθμός μικροεφοπλιστικών οργανισμών φυτοζωούντων σε έναν ακατάπαυστο συναγωνισμό και σε μια πάλη αυτοσυντήρησης.

— Από τον Lloyd's Register of Shipping δημοσιεύτηκαν πρόσφατα στατιστικές της παγκόσμιας ναυπηγικής κίνησης για πλοία άνω των 100 κόρων ολικής χωρητικότητας, των οποίων έχει αρχίσει η ναυπήγηση. Από τις στατιστικές αυτές προκύ-

πτει ότι στα τέλη Σεπτεμβρίου του 1929 τελούσαν υπό ναυπήγηση 741 εμπορικά πλοία σε όλον τον κόσμο. Κατά χώρα προηγείται φυσικά με μεγάλη διαφορά η Μεγ. Βρετανία (Αγγλία, Σκωτία, Ουαλλία) με 225 υπό ναυπήγηση πλοία συνολικής χωρητικότητας 759.255 τόνων. Έπονται η Γερμανία με 55 πλοία και η Νορβηγία με 21 πλοία.

— Ο ποταμός Έβρος, περνώντας από ευφορότατα εδάφη και έχοντας ομαλό ρουν, ήταν φυσικό να χρησιμεύει ανέκαθεν ως μέσο για τη δισχεύση των προϊόντων των παροχθίων χωρών προς τη θάλασσα. Η ποταμοπλοία στον Έβρο άρχισε να παρακαμάζει μέχρις εκμηδενίσεως λόγω της κατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής Φιλιππούπολης-Ανδριανούπολης-Κωνσταντινούπολης και των διακλαδώσεων αυτής προς Αλεξανδρούπολη αφενός και προς τον Πύργο της Βουλγαρίας αφετέρου. Σήμερα η κίνηση του ποταμού περιορίζεται σε μικρά πλοία, λίγες ψαρόβαρκες και δυο-τρία μικρά βενζινόπλοια μικρού βυθίσματος, που αναπλέουν τον ποταμό μέχρι την Αίνο και μερικές φορές μέχρι τις Φέρες.

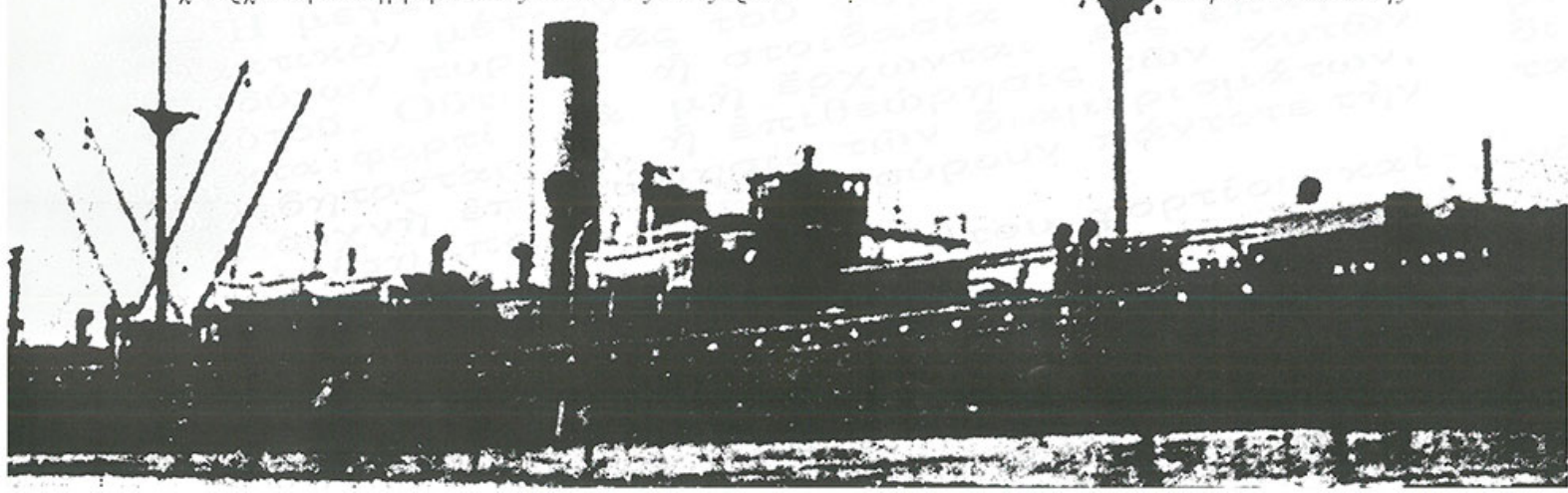
— Σύμφωνα με τον γενικό ισολογισμό του Ταμείου Προνοίας Αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού, του έτους 1928, τα μεν έξοδα ανήλθαν σε 157.178 δρχ. ενώ τα έσοδα έφθασαν τα 4.386.065 δρχ., αφήνοντας περίσσειμα τεσσάρων εκατομμυρίων διακοσίων είκοσι οκτώ χιλιάδων οκτακοσίων ογδόντα επτά δραχμών.

— Μεταξύ των 30 ναυλωθέντων ελληνικών πλοίων κατά το μήνα Σεπτέμβριο είναι και τα ακόλουθα: «Ρόκος Βεργωτής» 7.000 τ. από Σάντα Φε για Αγγλία - Ηπειρ. Ευρώπη, βαριά σιτηρά προς 18/- κατά τόνο, «Παναγής» 7.500 τ. από Δούναβη σε Αμβέρσα - Ρότερνταμ, βαριά σιτηρά προς 17/9 κατά τόνο, «Κ. Χατζηπατέρας» 6.000 τ., από όχι άνω Ροζάριο για Μπορντό - Ρότερνταμ, βαριά σιτηρά προς 14/9 κατά τόνο.

— Αγοράστηκε από Έλληνες εφοπλιστές αντί 17.200 Λ.Α. το α/π «Mombassa» 4.327 γοχ., 7.150 dw, ναυπήγησης 1905.

Για την αντιγραφή

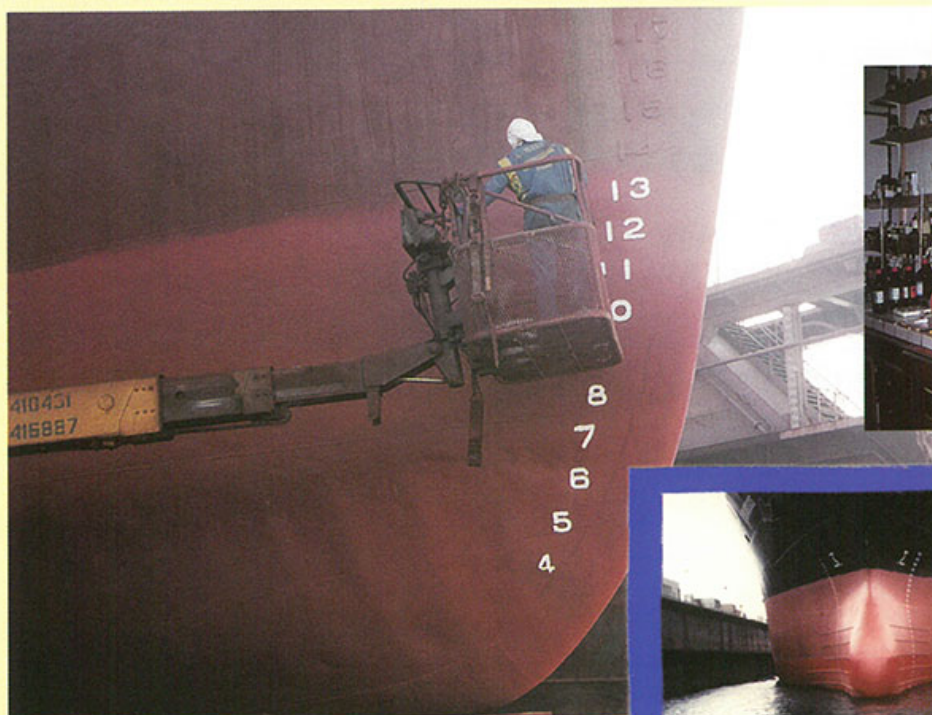
Ξενοφών Α. Αντωνιάδης





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

Αυξομειώσεις στο νηολόγιο τον Οκτώβριο

Μικρή αύξηση της δύναμης ως προς τη χωρητικότητα εμφάνισε κατά τον Οκτώβριο το ελληνικό νηολόγιο, ενώ μείωση κατά δύο πλοία παρουσίασε ως προς τον αριθμό.

Σύμφωνα με στοιχεία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, τον περασμένο μήνα ύψωσαν την ελληνική σημαία 7 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 282.570 κόρων και την υπέστειλαν 9, χωρητικότητας 263.211 κόρων. Έτσι, ενώ μειώθηκε ο αριθμός των πλοίων κατά δύο, αυξήθηκε η χωρητικότητα περί τους 19.359 κόρους.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΦΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΚΟΧ ΜΗΝΟΣ ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 2001

ΕΓΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ				ΑΡΘΡΟΥ 13			
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.
Δ/Ε	ΤΖΙΜΑΚΟ	Ν.Π. 10936	1974	Δ/Ε	ΘΕΑΝΩ	Ν. ΧΙΟΥ 398	1997
				Φ/Γ-Χύδην	ΔΩΡΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	Ν. ΛΟΝΔ. 3383	2001
				Δ/Ε	ΚΡΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	Ν.Π. 10935	1989
				Δ/Ε	ΣΕΙΡΙΟΣ Ι	Ν. ΧΙΟΥ 399	1996
				Φ/Γ-Χύδην	ΑΓΓΕΛΙΚ ΠΗΣ	Ν. Π. 10937	2001
				Φ/Γ	ΑΝΑΓΚΕΛ ΝΤΩΝ	Ν. Π. 10938	1994
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 1 - ΚΟΧ: 1.317				ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 6 - ΚΟΧ: 281.253			
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 27 ΕΤΗ				ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 5 ΕΤΗ			

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ					ΑΡΘΡΟΥ 13				
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ
Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΠΟΣΡΑΦΑΗ	Ν. ΜΥΤΛ. 34	1968	Π. Α. (FUEL ISLANDS)	Φ/Γ-Χύδην	ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Μ.Υ.	Ν. Π. 9369	1975	Π.Α. (AF. BIKENTIOS)
					Φ/Γ-Χύδην	ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	Ν. Π. 10052	1976	Π.Α. (LIBERIA)
					Φ/Γ	ΣΦΟΔΟΤΗΣ	Ν. Π. 10392	1983	Π.Α. (PANAMA)
					Δ/Ε	ΑΡΜΑΤΑ	Ν. Π. 10386	1980	Π.Α. (CAYMAN ISLANDS)
					Ε/Γ-Ο/Γ	ΙΟΝΙΑΝ ΣΑΝ	Ν. Π. 9275	1969	Π.Α. (H.A.E.)
					Φ/Γ-Χύδην	ΠΑΝΔΑΪΣΙΑ	Ν. Π. 9899	1981	Π.Α. (KOREA)
					Δ/Ε	ΑΖΤΕΚ	Ν. Π. 10851	2001	Π.Α. (MALTA)
					Φ/Γ	ΛΟΝΔΟΝ	Ν. Π. 10600	1976	Π.Α. (BRITISH VIRGIN ISLANDS)
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 1 - ΚΟΧ: 1.805					ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 8 - ΚΟΧ: 261.406				
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 33 ΕΤΗ					ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 21 ΕΤΗ				

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Τα πιο πάνω στοιχεία δίδονται σύμφωνα με τις μέχρι 31.10.2001 αναφορές των Λιμενικών Αρχών που τ' ηρούν νηολόγια.

ΝΗΟΛΟΓΗΣΕΙΣ ΣΗΜΑΤΟΛΟΓΗΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ 100 ΚΟΧ ΚΑΙ ΑΝΩ

REGISTRATIONS OF VESSELS OVER 100 GRT HAVING AN INTERNATIONAL CALL SIGN

Α.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SWVU	AMAZON	Φ/Γ	ΧΙΟΣ	397	ΜΕΚ(1)	2001	39.758	25.209	USD	RED LEAF INTERNATIONAL INC. (LIBERIA)
30/8/01	AMAZON	CARGO	CHIOS		14.620 BHP				\$24.405.000	
SWVR	ΕΤΖΙΑΝ ΠΕΡΛ	Φ/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10924	ΜΕΚ(2)	1978	14.444	4.391	USD	ΠΑΣΦΑΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ
3/9/01	AEGEAN PEARL	CARGO FERRY BOAT	PIRAEUS		12.000 BHP				\$2.300.000	Αντίκλ.: ΑΓΑΠΗΤΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ τηλ.: 41.33.291
SYRZ	ΝΙΣΥΡΟΣ	Δ/Ξ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10925	ΜΕΚ(1)	1991	81.110	42.434	ΓΙΕΝ	COLDSPRING CORPORATION (LIBERIA)
5/9/01	NISYROS	TANKER	PIRAEUS		17.900 PS				10.002.253.362	Αντίκλ.: ΤΣΑΚΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ τηλ.: 42.83.660
SWVS	ΠΥΡΡΙΧΙΟΣ	Δ/Ξ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10927	ΜΕΚ(1)	1974	17.211	9.407	Δολ. ΗΠΑ 10 και όλλων παροχών	ΑΙΓΑΙΟΝ V ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ
13/9/01	PYRRHIOS	TANKER	PIRAEUS		12.000 BHP					Αντίκλ.: ΚΑΦΩΜΕΝΑΚΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ τηλ.: 42.92.530
SXAI	ΣΗΝΤΑΡ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10928	ΜΕΚ(1)	2001	16.807	7.860	USD	SABINE TRADING S.A. (PANAMA)
14/9/01	CEDAR	CARGO	PIRAEUS		9.044 HP				\$13.796.303,23	Αντίκλ.: ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ τηλ.: 94.70.000
SXVF	ΚΑΠ ΔΙΑΜΑΝΤ	Δ/Ξ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10929	ΜΕΚ(1)	2001	94.729	42.302	USD	MID AMERICAS SHIPPING CO LTD (LIBERIA)
21/9/01	CAP DIAMANT	TANKER	PIRAEUS		12.920 BHP				\$55.714.885	Αντίκλ.: ΛΙΒΑΝΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ τηλ.: 45.91.000
SYDU	ΤΕΤΙΕΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10930	ΜΕΚ(1)	2001	39.213	25.246	USD	JULIA VENTURE MARITIME LIMITED (LIBERIA)
27/9/01	TETIEN TRADER	CARGO	PIRAEUS		14.100 PS				\$22.600.000	Αντίκλ.: ΑΡΑΚΑ ΑΘΗΝΑ τηλ.: 67.48.971
SX 9560	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ XX	Δ/Ξ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10932	ΜΕΚ(1)	1988	992	590	USD	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ XX ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ
27/9/01	VASSILIOS XX	TANKER	PIRAEUS		1.800 BHP				\$544.300	Αντίκλ.: ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ τηλ.: 41.79.875
SX 9561	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ XIX	Δ/Ξ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10933	ΜΕΚ(1)	1986	938	595	USD	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ XIX ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ
27/9/01	VASSILIOS XIX	TANKER	PIRAEUS		1.600 BHP				\$544.300	Αντίκλ.: ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ τηλ.: 41.79.875
SXOY	ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10934	ΜΕΚ (1)	2000	29.499	17.889	USD	NOTIOS SHIPPING COMPANY LIMITED
28/9/01	AGIOS GEORGIOS	CARGO	PIRAEUS		8.732 KW				\$21.000.000	Αντίκλ.: ΛΩΣ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ τηλ.: 41.80.520
SYKP	ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	Φ/Γ-Ο/Γ	ΣΥΡΟΣ	423	ΜΕΚ (1)	1967	3.462	2.455	USD	ΧΑΛΑΡΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ
3/9/01	PROTOPOROS	CARGO FERRY BOAT	SIROS		1.864 HP				\$300.000	Ερμούπολη Σύρου

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΙΝΑΚΑ ΠΡΟΣΩΡΙΝΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΓΓΡΑΦΩΝ

DELETIONS FROM THE PROVISIONAL SHIPPING DOCUMENTS TABLE

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

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		
SWPD 4/9/01	ΘΕΛΗΣΙΣ THEUSIS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10088	ΜΕΚ(1) 7.200 KW	1978	8.904	3.024	Δορ. ΗΠΑ 1 και όριων αξιόλογων παροχών	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SYSG 6/9/01	ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΩΡΥ KONKAR VICTORY	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	4941	ΜΕΚ (1) 17.500 BHP	1973	43.581	26.444	USD \$1.950.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SVTB 10/9/01	ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ THALASSOPOROS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	8190	ΜΕΚ (1) 9.600 BHP	1968	12.678	6.312	USD \$569.576,75	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SV 3312 11/9/01	ΑΦΑΙΑ AFAIA	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	2631	ΜΕΚ (2) 2x660= 1.320 BHP	1966	616	243	USD \$190.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SZNU 14/9/01	ΤΡΑΙΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ TRIDENT MARINER	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9071	ΜΕΚ (1) 10.500 BHP	1983	17.210	11.356	USD \$5.050.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SZYN 20/9/01	ΓΟΥΙΝΤΟΥΑΡΝΤ WINDWARD	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9879	ΜΕΚ (1) 9.400 BHP	1974	14.400	7.509	-	Αλλαγή σημαίας Change of flag
SWUC 20/9/01	ΡΕΑ REA	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9858	ΜΕΚ (1) 12.000 BHP	1978	17.011	9.716	USD \$1.675.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SYNU 24/9/01	ΣΑΝ ΠΕΝΤΡΟ SAN PEDRO	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10040	ΜΕΚ (1) 5.320 BHP	1987	8.003	3.309	USD \$5.500.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SYGP 4/9/01	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ ATLANTIC SUN	Δ/Ε TANKER	ΧΙΟΣ CHIOS	350	ΜΕΚ (2) 13.500 BHP	1978	43.552	16.795	USD \$3.800.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners

ΑΝΑΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

REMEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS	ΚΟΧ	ΚΩΧ
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SX 3440 13/9/01	ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ AGIOS NIKOLAS	Ε/Γ-Τ/Ρ PASSENGER YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	7775	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Remeasurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	247 145	129 59
SV 3982 13/9/01	ΠΑΝΑΓΙΑ ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ PANAGIA CHRISOVALANTOU	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	5385	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Remeasurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	221 170	154 120
SW 9729 14/9/01	ΟΛΥΜΠΙΑΣ OLYMPIAS	Ε/Γ-Τ/Ρ PASSENGER YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	6231	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Remeasurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	146 149	43 44

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	
SV 5299 3/9/01	ΣΩΤΗΡΙΟΣ SOTIRIOS	ΒΥΘΟΚΟΡΟΣ	ΚΑΛΥΜΝΟΣ KALIMNOS	5	ΜΕΚ(2) 150 HP	1955	184	95	Πρώην Κ.Λ. ΠΕΙΡΑΙΑ 7157 Ex K.L. PIRAEUS

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			
SYLK 10/9/01	ΑΣΤΡΟ ΣΙΓΚΝΟΥΣ ASTRO CYGNUS	Δ/Ξ TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10914	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	153.911 153.911	107.642 107.642
SYRZ 14/9/01	ΝΙΣΥΡΟΣ NISYROS	Δ/Ξ TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10925	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	81.110 81.110	42.484 42.484
SYMG 14/9/01	ΝΑΡΟΒΑ NAROVA	Δ/Ξ TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10895	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	81.110 81.110	42.484 42.484
SX 8963 18/9/01	ΑΛΦΑ ALFA	Ε/Γ PASSENGER SHIP	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10868	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	668 707	200 212
SYQE 19/9/01	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ GEORGIOS S	Δ/Ξ TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10885	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	83.693 83.616	48.679 48.679
SXIE 19/9/01	ΔΩΡΙΚ ΠΡΑΪΝΤ DORIC PRIDE	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10917	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	30.174 30.174	17.907 17.907
SX 9522 21/9/01	ΚΙΩΙ V KIWI V	Ε/Γ-Τ/Ρ PASSENGER YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10904	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	157 127	157 61

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	
SZLI 3/9/2001	ΑΛΦΑ ΦΕΙΘ ALPHA FAITH	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	8750	MEK (1) 9.780 HP	1984	22.215	12.030	Μετονομάστηκε σε «ΑΝΑΓΚΕΛ ΦΕΙΘ» Renamed to «ANANGEL FAITH»
SZTQ 5/9/2001	ΑΛΦΑ ΜΠΡΕΪΒΕΡΙ ALPHA BRAVERY	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	8866	MEK (1) 7.020 BHP	1985	14.286	8.264	Μετονομάστηκε σε «ΑΝΑΓΚΕΛ ΜΠΡΕΪΒΕΡΙ» Renamed to «ANANGEL BRAVERY»
SYLT 5/9/2001	ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ ALPHA JUPITER	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	8791	MEK (1) 7020 BHP	1984	14.337	8.213	Μετονομάστηκε σε «ΑΝΑΓΚΕΛ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ» Renamed to «ANANGEL JUPITER»
SZYD 6/9/2001	ΚΑΡΜΕΝ CARMEN	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9820	MEK (1) 19.200 BHP	1978	20.676	8.871	Μετονομάστηκε σε «ΜΕΚ ΣΙΣΙΛΥ» Renamed to «MSC SICILY»
SZSJ 6/9/2001	ΑΝΑΓΚΕΛ ΑΦΟΒΟΣ ANANGEL AFOVOS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10849	MEK (1) 14.900 BHP	2001	39.941	25.953	Μετονομάστηκε σε «ΑΦΟΒΟΣ» Renamed to «AFOVOS»
SZSJ 10/9/2001	ΑΦΟΒΟΣ AFOVOS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10349	MEK (1) 14.900 BHP	2001	39.941	25.953	Μετονομάστηκε σε «ΑΛΦΑ ΑΦΟΒΟΣ» Renamed to «ALPHA AFOVOS»
SXAV 19/9/2001	ΜΟΥΜΠΑΙ MUMBAI	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9842	MEK (1) 19.200 BHP	1978	20.676	8.871	Μετονομάστηκε σε «ΜΕΚ ΤΟΥΣΚΑΝΙ» Renamed to «MSC TUSCANY»
SXEL 28/9/2001	ΜΑΕΡΕΚ ΤΟΥΑΜΑ MAERSK TOYAMA	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.535	MEK (1) 47.520 BHP	1984	40.238	16.983	Μετονομάστηκε σε «ΣΑΦΜΑΡΙΝ ΒΙΚΤΟΡΙ» Renamed to «SAFMARIN VICTORY»
SV5299 3/9/2001	ΣΩΤΗΡΙΟΣ SOTIRIOS	ΒΥΘΟΚΟΡΟΣ	ΚΑΛΥΜΝΟΣ KALIMNOS	5	MEK (2) 150 HP	1955	184	95	Μετονομάστηκε σε «ΝΟΜΙΚΗ» Renamed to «NOMIKI»

ΠΛΕΙΣΤΗΡΙΑΣΜΟΙ

12/12/2001

Α) Θ/Γ-Τ/Ρ «ΛΩΞΑΝΔΡΑ» Ν.Π. 6810, 22,85 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΥΚΙΑΡΔΟΠΟΥΛΟΣ
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΦΩΤΕΙΝΗ ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΑΛΙΜΟΥ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 16.000.000 δρχ.

Β) Δ/Ξ «ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ» Ν.Π. 4249,
463,19 κοχ

ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΝΙΚ. ΜΑΛΑΘΟΥΝΗΣ
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΕΛΠΟΜΕΝΗ ΜΠΑΡΛΑΜΑ
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 3.200.000 δρχ.

Γ) Ε/Γ-Υ/Γ «ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ ΝΤΟΛΦΙΝ II» Ν.Π.
10180, 173,66 κοχ

ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΣΠΥΡΟΣ ΑΛΕΞΙΟΥ, 41.22.980
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΖΑΦΕΙΡΙΑ ΣΟΥΡΗ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ

ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 155.000 USD

Δ) Ε/Γ-Υ/Γ «ΙΟΣ ΝΤΟΛΦΙΝ» Ν.Π. 9967,
142,17 κοχ

ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΣΠΥΡΟΣ ΑΛΕΞΙΟΥ, 41.22.980
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΖΑΦΕΙΡΙΑ ΣΟΥΡΗ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 65.000 USD



AGIOS NIKOLAOS SHIPPING SERVICES PTE. LTD.

• SINGAPORE • BANGKOK • MALAYSIA • VIETNAM • MYANMAR • CONSTANZA

Nick Argyropoulos *Managing Director*

AGENCIES - CREW MANNING
(ROMANIAN-MYANMAR CREW)

CHARTERING (PETROLEUM-BULK-DRY CARGOES)



HEAD OFFICE

● **SINGAPORE PORT**

BRANCHES

- THAILAND (BANGKOK) ALL PORTS
- MALAYSIA ALL PORTS
- VIETNAM ALL PORTS
- MYANMAR AGENCIES & **CREW MANNING**

- ROMANIA (CONSTANZA)
 - ➔ AGENCIES ACTIVITIES
 - ➔ **CREW MANNING**

NEXT YEAR'S EXPANSIONS

- INDONESIA ALL PORTS
- CHINA
- SUEZ CANAL
- NOVOROSSISK

AGIOS NIKOLAOS SHIPPING SERVICES PTE. LTD.

66-B Tras street, Singapore 079005

Tel.: 65-2270838, Fax: 65-2270400, Tlx: Rs 25718 Aisnik, Cable: Aisnik Singapore, E-mail: aisnik@singnet.com.sg

PIC: Mr. Richard Chew (Operating Manager), Mob: 065 - 96672829



ENGLISH SUPPLEMENT

ALGERIAN SHIPPING & CHARTERING

The establishment of Algerian Shipping & Chartering s.a.r.l. ("ALSHIC" for short), was announced as one of the first fully licensed, private and independent shipping company in Algeria.

Their activities shall include:

Full Ships Agency (Tramp & Liner) & Protecting Agents.

Shipbrokers (Chartering and S&P).

Forwarding, Contracting, Warehousing & Distribution.

Trade Agents and Representatives for all marine related industries (P&I Clubs, Bunkering & Ship chandlers).

Their email address is: mail@algerianshipping.com.

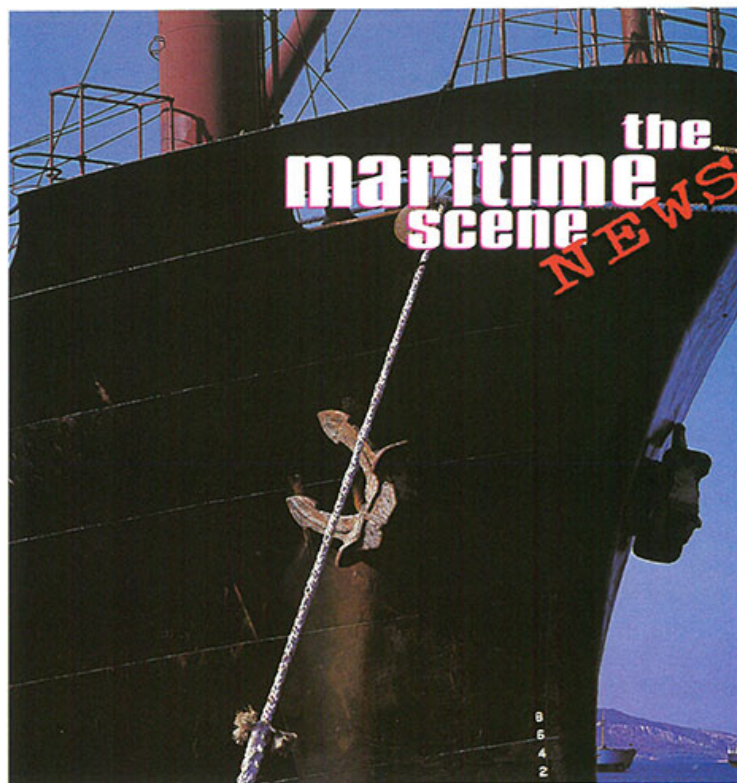
They have offices (9 in total) throughout Algeria by April 2001 and these will all be fully computerized and automated with their own website, thus providing their Principals with the best possible support and necessary information.

GEORGE F. POULIDES AWARDED MONACO KNIGHTHOOD

Festival Cruise's Chairman and Chief Executive, George F. Poulides, has been awarded the Order of Saint-Charles, one of the Principality of Monaco's oldest and most prestigious decorations. The knighthood, established in 1858 in order to recognize and reward meritorious service rendered to the State or to the Prince of Monaco, was awarded to Mr. Poulides by Prince Rainier III on November 18, 2001 during the Monaco's National Day celebrations. As founder and Chairman of the Festival Group, Mr. Poulides received this award for "contribution to the economic and commercial development of the Principality".

One of the Group's main European management offices was established three years ago in Monte Carlo. Prince Rainier is well known for his keen interest in the development of the cruise industry and his government is in the process of constructing one of the most modern cruise terminals in the Mediterranean. The Prince has previously paid Festival the compliment of visiting one of the company's newbuildings, m/v Mistral, when anchored in Monegasque waters. The Order of Saint-Charles, of which Mr. Poulides was made an Officer, is rarely bestowed on non-residents of Monaco. Festival Cruises is one of today's leading and fastest-growing cruise lines, with a fleet of five cruise ships that will be joined by the company's latest newbuilding, European Stars, in Spring of next year. As the first pan-European cruise line, Festival has provided cruise holidays for hundreds of thousands of European passengers, traveling on a rich variety of itineraries in the Mediterranean, Northern Europe and the Caribbean.

The Festival Management S.A.M. office was established in 1998 in Monaco to expand the Group's extensive network of management and marketing offices throughout Europe. It joined 127 other shipping and cruise companies with a physical presence in the Principality of Monaco. Festival, which introduces its passengers to dozens of leading destination ports



worldwide, has stated that it is interested in the possibility of adding future calls at Monaco's own nearly-completed new Port and Terminal. For further information: Mrs. Shelagh D. Ingledow - tel: (00301) 45-98-415

LONDON CLUB WARNS ON CARGO DELIVERY WITHOUT ORIGINAL BILLS OF LADING

THE London P&I Club has warned its members about the potential consequences of delivering cargo to parties who do not hold an original bill of lading. In the latest edition of its StopLoss Bulletin, the Club notes that, following delivery in the absence of an original bill, "If the holder of the bill of lading were then to demand delivery, and if the cargo had already been released, the owners would face substantial claims. Moreover, claims resulting from cargo delivered without production of bills of lading are excluded under P&I club rules. "In view of the potentially massive exposure, the reliability and quality of any indemnities issued to owners are of paramount importance.

Members are therefore strongly advised to consider carefully the risks associated with delivery of cargo other than against an original bill of lading, and to ensure that they are fully satisfied with the financial standing and the authority of parties offering to provide and sign such indemnities."

Elsewhere in StopLoss, the London Club highlights, among other things, the benefits to owners of giving careful pre-fixture consideration to the implications of vessel calls to ports in potentially volatile or difficult areas, and underlines the need for particular care to be taken when checking the condition of cargo loaded on board vessels in certain Indian ports.



TURBOTECHNICA LTD NEW ADDRESS

From dated : 20.11.2001 we have moved to our new premises at:
123, Leof. Dimokratias Ave.,
Perama T.T. 188 63, Piraeus

MARITIME TO THE RESCUE

Norwegian Maritime Equipment A/S, who trade in new and second hand equipment world wide had an urgent inquiry from one of their customers for a diesel engine to power a generator set. The situation was rescued and a suitable engine was found at Delta Trading BV in Holland by searching in www.DieselEngineTrader.com Trond Paulsen of Norwegian Maritime said 'The Internet is a very important tool in our daily work. www.DieselEngineTrader.com enabled us to help our customer and in a matter of days, they had a replacement for their existing worn engine.' 'Since our initial contact, we have built up a very good relationship with Delta Trading and have subsequently bought two larger generator sets from them.' He added. Trond has www.DieselEngineTrader.com on his 'Favourites' list and finds it very easy to search for an engine. 'I wish that more companies would advertise their equipment on this Internet page, it's a real time saver.' He said. Peter van Lelieveld from Delta Trading, who specialise in supplying both new and second-hand diesel-engines, generator-sets and spare-parts commented 'We had been looking for a way to effectively offer our services and inventory to new customers throughout the world. With www.dieselengetrader.com, it is simple to list our equipment for sale, and the website is easy to navigate. Doing international business is much easier with www.dieselengetrader.com

GRAIG SUPERVISES BUILDING OF UNIQUE WIND POWER INSTALLATION VESSEL

GRAIG Shipping has provided a full support package for the supervision of the building of the first of a series of unique high technology Wind Turbine Installation Vessels.

The 130 metre long vessels bring together proven technologies to provide a system which will support a new offshore industry, harnessing wind power for electricity generation.

Working with Graig's advice and support, UK-based engineering firm Mayflower Energy Ltd has ordered one ship and has an option for a second vessel from China's Shanhaiguan yard. The TIV-I vessels will be 130.5m loa, 38 m beam, and will be equipped with six jack up legs, a 300 tonne crane and a 50 tonne crane.

Capable of carrying and installing ten turbines and housing a full

engineering crew of up to fifty persons, the vessels will be powered by four 1.5 MW thrusters, giving a sea speed of 10.5 knots. To be flagged in the Isle of Man, the vessel will be classed DNV + 1A1, self elevating Units.

Full technical details and images of the vessels are available at www.mayflower-energy.com Mayflower Energy Ltd is a subsidiary of the Mayflower Corporation plc and is based in Sotherby Road Middlesbrough.

SHIPS AND CLEANER SEAS PRESENTED TO GREEK SHIPOWNER

Interglobal Marine Agencies SA of Greece was presented with its second annual 'Poseidon' Award at a ceremony held earlier this month (Thursday, 08 November) at the Hellenic Yacht Club, Piraeus. Launched last year by the Polish Register of Shipping (PRS), the award is made in recognition of the individual contribution and progress in the operation of safer ships achieved by Owners with vessels classed by PRS.

The Poseidon trophy - a 30 cms high bronze statuette of the Greek God of the Sea - was presented to Interglobal's General Director, Mr George Sarris, by PRS' President Dr Jan Jankowski. In making the Award, Jankowski congratulated Interglobal Marine Agencies on its good maintenance of the ships' technical condition, its responsible attitude and excellent co-operation with PRS on safety issues, and its extremely good PSC detention record.

More than 100 Greek shipowners, members of the PRS Greek Committee and representatives from other sectors of the country's maritime industry attended the Award ceremony and dinner.

Polski Rejestr Statków introduced the Poseidon Award to meet its objective of expressly recognising shipowners of PRS classed ships who care for their ships with due attention to safety matters. As part of the evening's proceedings, a brief presentation on 'PRS Assistance to Shipowners' was given by Mr Darek Rudzinski, who was Piraeus Regional Branch Manager until earlier this year when he was promoted to the Marketing Dept, Gdansk Head Office.

His address was supported by graphic, computer-simulated illustrations of a damaged ship in heavy sea conditions, which caught and held the audience's attention.

TIRRENIA TAKES RINA HIGH SPEED COMFORT

ITALIAN ferry operator Tirrenia has been awarded RINA's COMFORT class notation for two high speed ferries. The 1,800-passenger 43 knot Scorpio, and the recently built 2,700-passenger 29 knot Bithya, have been recognised by Italian classification society RINA as compliant with COMFORT Class.

The certification has been awarded to the two ships following a comprehensive series of tests carried out during normal operations at sea. Scorpio serves the Civitavecchia to Olbia route and Bithya serves the Genova to Porto Torres route.

At the end of the tests, the ships have been found compliant with the noise and vibration limits established by RINA to ensure an outstanding level of passenger comfort. RINA's criteria for granting the COMFORT Class are based on the most updated international standards issued by the IMO and the ISO, developed

by RINA in 1999 for HSC and in 2000 for other passenger ships. The COMFORT Class adds to the series of specialised class notations recently developed by RINA to certify the most significant characteristics and performance standards of passenger ships.

WETELLYOU.COM

The Expert Advice Provider WeTellyou.com Partners with Major Russian Internet Portals Students.ru and Webclub.ru license the expert advice platform of the application service provider (ASP) WeTellyou.com. The sites are accessible under the addresses <http://www.students.wetellyou.ru> and <http://experts.webclub.ru>. Stephan Widmer, CEO of WeTellyou.com, comments: "Scientific and educational potential of Russia is well known. The launch of these cobranding web sites will strengthen our position in the Russian Market as ASP as well as boost the knowledge exchange between Russian computer experts and international advice seekers". Russian programmers in Novosibirsk, where the Technical Center of the company is situated, have developed WeTellyou.com. The company will leverage its long-term experience in this country and hopes to convince many Russian IT experts to

CONFERENCE "NAVIGATOR 2001"

After the great success of the conference "NAVIGATOR 2001" we are proud to announce the organization of Conference "NAVIGATOR 2002" which will be held in Athens Ledra Marriott on 14th 2002 with main topics: "TOWAGE IN USA IN THE NEW MILLENIUM" & "SHIPS AGENCY IN MEDITERRANEAN PORTS".

answer questions on its expert platform. About WeTellyou.com WeTellyou.com has developed the technology for other Internet sites and corporations to incorporate an expert advice platform. Users can get personal advice from "real" people over the Internet and by the phone.

Portal and destination sites will benefit from WeTellyou.com through a new revenue stream based on commissions on transactions and added value content, giving additional stickiness and driving traffic to that site. The WeTellyou.com platform can be fully adapted to the "look and feel" of its partner. WeTellyou.com pursues a global strategy and wants to become the global technology provider in online advice and knowledge management. WeTellyou.com has signed agreements with major clients in Europe such as Microsoft



TWA

trans • it worldwide agencies S.A.

Why T.W.A.?

Because we believe we can make a difference to your business. "Good service" is a common but important phrase.

To live up to its meaning is difficult, but we believe that having the right spirit and work ethic will enable us to fulfill our commitment to good service.

T.W.A. and our international port agency network, are ready to make your day a little easier.

By using our company, your business will not be a part of our system, but our system will be a part of your business.

**Trans-It Worldwide
Agencies S.A.**

108 Kolokotroni str. - 5th floor
185 35 Piraeus Greece
Tel.: +3010 - 4101290, 95
Fax: +3010 - 4115332
E-mail: tw@tw.gr

msn, t-online and tiscali. About webclub.ru Webclub.ru is the Russian leading non-commercial online resource for web-masters. It was founded by several Russian IT companies and provides information, communications and consulting for all Russian-language speakers worldwide who are interested in internet development. The company's offerings include news, technologies database, community services, consulting, projects directory and many other services for web developers. The expert advice service helps improve knowledge sharing and increase the audience and quality of resources. About students.ru Students.ru is one of the major Russian Internet companies. It directs its effort to the young active part of Runet (Russian internet community). Students.ru offers a comprehensive network of information, communications and commercial services for 25 million Russian-speaking students. The company's offerings include free e-mail service, chat rooms, message boards, community features, travel portal, and many other customer-oriented services catering to native Russian-speakers.

DIARY OF EVENTS DECEMBER 2001

3-4 December 2001, London

International Marine Salvage Seminar 2001

Organised by the Lloyd's List Events
Tel.: + 4420 75531490

4-5 December 2001, London

Laytime & Demurrage

Organised by the Lloyd's List Events
Tel.: + 4420 75531490

5-6 December 2001, London

4th International Salvage & Wreck conference 2001

Organised by the Lloyd's List Events
Tel.: + 4420 75531490

5-6 December 2001, London

Port State Control: Managing Safety and Quality in Shipping

Organised by the Lloyd's List Events
Tel.: + 4420 75531490

11-12 December 2001, London

The 4th International Chemical Tanker and Trade Conference

Organised by the Lloyd's List Events
Tel.: + 4420 75531490

11-13 December 2001, London

International Maritime Law

Organised by the Lloyd's List Events
Tel.: + 4420 75531490

ΚΑΡΤΑ ΕΓΓΡΑΦΗΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΗ

SUBSCRIPTION APPLICATION FORM

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

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

Εσωτερικό

☐ Ιδιώτες: 17.000 δρχ. (49,88 Ευρώ)

☐ Εταιρείες: 20.000 δρχ. (58,70 Ευρώ)

☐ Ναυτικοί/Φοιτητές: 15.000 δρχ. (44,02 Ευρώ)

GREECE

☐ Individuals: Drs.17.000 (49,88 Ευρώ)

☐ Companies: Drs.20.000 (58,70 Ευρώ)

☐ Seafarers/Students: Drs.15.000 (44,02 Ευρώ)

Εξωτερικό

☐ Ευρώπη: US\$110

☐ Λοιπά κράτη: US\$120

☐ Europe: US\$110

☐ All other countries: US\$120

ΤΡΟΠΟΣ ΠΛΗΡΩΜΗΣ / METHOD OF PAYMENT

☐ Ταχυδρομική επιταγή GRATIA ΕΚΔΟΤΙΚΗ Ε.Π.Ε.

Chèques payable to GRATIA PUBLICATIONS LTD

☐ Έρβασμα στο όνομα GRATIA ΕΚΔΟΤΙΚΗ Ε.Π.Ε., Ε.Φ.Γ. EUROBANK ERGASIAS, Τσαμαδού 7, Πειραιάς (Α/Κ Νο 002/62047-00/40)

Remittances to GRATIA PUBLICATIONS LTD, with E.F.G. EUROBANK ERGASIAS 7 Tsamadou Str., Piraeus (A/C. No 002/62047-00/

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ/NAME:(Mr/Mrs/Miss/Ms)

ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ/COMPANY:

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ:

ΔΟΥ:

ΑΦΜ:

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ/ADDRESS:

T.K./POST CODE:

ΤΗΛΕΦΩΝΑ/TELEPHONE:

FAX:

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

Ημερομηνία/Date .../.../...

Υπογραφή/Signature



Our experience and expertise – your benefit

The Maritime Service Centre has been established to collect our experience and expertise, delivering better services to you. For services linked with CAP, training, approval, risk management, pre-contract services for newbuildings and NAUTICUS products, contact the Maritime Service Centre, Piraeus – working for your benefit.

Maritime Service Centre

DNV Piraeus, tel: +30 1 41 00 200, fax: +30 1 42 20 621, e-mail: MSCP@dnv.com
www.dnv.com



MANAGING RISK



ALGERIAN SHIPPING & CHARTERING S.A.R.L.

**A FULLY LICENSED, PRIVATE & INDEPENDENT
SHIPPING COMPANY IN ALGERIA**

**PROVIDING YOU WITH A COMPETITIVE
AND PROFESSIONAL SERVICE**

- Port Agents (Dry Or Wet, Liner & Tramp Tonnage)
- Shipbrokers, Forwarding Agents
- Contractors, Warehousing & Distribution
- Trade Agents & Representatives For The Marine Related Industries (P&I Clubs, Classification Societies, Surveyors Etc)

Head Office:

Lotissement Les Caroubes, Villa No 61,
Delly-Ibrahim, Algiers (Algeria)
Tel: +213 21 373536, Fax: 213 21 373536
Email: mail@algerianshipping.com

**Or Contact Our Worldwide Marketing
And Liaison Uk Agents:**

Medstone Ltd, London
Tel: +44 208 960 3611, Fax: +44 208 960 4420
Email: medstone@medstone.net