

ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 46
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2002
ΤΙΜΗ: € 5,28

Τι είδε και τι άκουσε
στο Λονδίνο
ο κ. Ανωμερίτης

Το νέο καθεστώς
φορολογίας των πλοίων


SHARK™
marine paints

KATRADIS GROUP



Non stop

Intersmooth® Ecoloflex SPC

Proven, patented TBT-free antifouling technology. Constant self-polishing and smoothing. Proven 60 month capable even in severe fouling environments. Control of fouling, fuel efficiency and speed. Options for Newbuilding and Maintenance on a wide range of vessel types. 5000 vessel track record since 1992.

www.intersmoothecoloflexSPC.com

✕ CONSTANT REVOLUTION

✕ International and Intersmooth are trademarks of Akzo Nobel

© International Coatings Limited, 2001

 **International.**
Marine Coatings

International Paint (Hellas) S.A.
41, Akti Miaouli, 185 35 Piraeus, Greece.
Tel: +30 10 4295 140 (8 lines), Fax: +30 10 4295 149
Tlx: 213234 IPCG GR
E-mail: ip.hellas@uk.akzonobel.com
www.international-marine.com


AKZO NOBEL

no matter where

a l w a y s t h e r e

LIVE ADVERTISING

• **AUTHORIZED SERVICE STATION FOR:**

 **MITSUBISHI** UE - DIESEL ENGINES - 

ALSTOM - **NAPIER** Turbochargers

KBB  Kompressorenbau Bannewitz GmbH

• **EXCLUSIVE REPRESENTATIVES:**



Metallwerke Harzgerode GmbH
Piston Manufacturers

• **ENGINE, MACHINERY & TURBOCHARGER SERVICES**

OVERHAULING • REBLADING • DYNAMIC BALANCING • SPARE PARTS
WORLDWIDE SERVICE & SPARE PARTS OF ALL TURBOCHARGER TYPES



24 HOUR HELP LINE: +30-10-4614010

I. & K. PARASKEVOPOULOS S.A.
67, AKTI MIAOULI, GR - 185 37 PIRAEUS, HELLAS • TEL.: +30-10-4616001 • FAX: +30-10-4616082
e-mail: turbomed@otenet.gr



- 68.** ΕΤΑΙΡΙΚΑ ΠΡΟΦΙΛ
- 72.** «NAVIGATOR 2002»
ΣΗΜΕΙΟ ΣΥΝΑΝΤΗΣΗΣ ΟΛΟΚΛΗΡΟΥ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΚΟΣΜΟΥ
Συνέντευξη του Δ. Μπεζαντάκου
- 74.** LIFE AFTER SEA
Του Χρήστου Ντούνη
- 76.** AIR NEWS
- 78.** MEMORIES
Το φωτογραφικό «χθες» της ναυτιλίας μας
- 80.** ΠΡΙΝ ΑΠΟ 72 ΧΡΟΝΙΑ
Του Ξενοφώντα Αντωνιάδη
- 82.** ΠΑΡΑΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ
- 84.** ΝΗΟΛΟΓΙΑ
- 88.** ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ
- 92.** ENGLISH SUPPLEMENT

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Αριθμός φύλλου 46,
Φεβρουάριος 2002,
Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωττάκης,
Έτος ίδρύσεως: 1931

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 Πουλακίδας,
Γιώργος Φραγκούλης
Ειδικοί Συνεργάτες: Ξέν. Αντωνιάδης,
Απ. Δόμβρος, Γιώργος Μπάνος,
Τάκης Μακρής, Κ. Λυριντζή
Διεύθυνση Επικοινωνίας: Γιάννης Καμέτας
Διεύθυνση Διαφήμισης: Χρήστος Καπάντασης
Υπεύθυνοι Διαφήμισης: Βενετία Μελεχέ,
Έλενα Πατριάρχη
Υποδοχή Διαφήμισης: Νικολέτα Μοίρα
Φωτογραφίες: Γιώργος Γιαννακής
Παραγωγή διαχωρισμών: Αφί Τζίφα,
Ασκληπιού 61, 106 80, Αθήνα
τηλ. 010.36.36.497, 36.36.186, fax: 010.36.18.172
Εκτύπωση: ΠΛΑΙΣΙΟ Π. ΚΟΚΑΛΛΗΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.
Κατσάνων 3, Μεταμόρφωση
τηλ. 010.28.55.067
Πρακτορείο Διανομής Τύπου: ΑΡΓΟΣ Α.Ε.

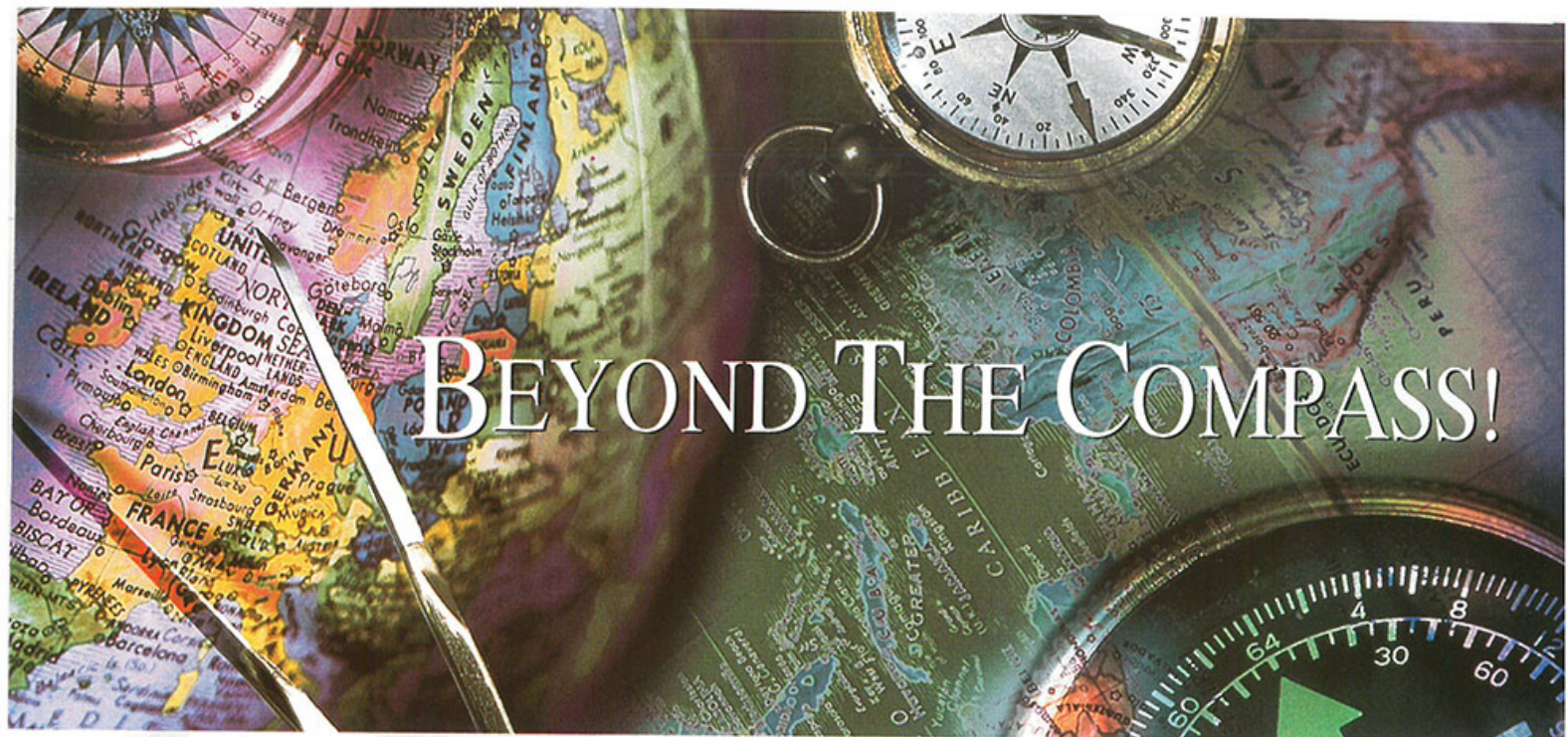
Συνδρομές:

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 Σπυρίδωνος 5-7
185 35 Πειραιάς,
τηλ. 010.42.27.111- fax: 010.42.26.719
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 αναπαράχθει, αντιγραφεί ή αναδημοσιευθεί χωρίς την προηγούμενη έγγραφη άδεια των ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ.



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



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

Lavinia fix their course up to your needs!

*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.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Φεβρουάριος 2002



Φωτ. εξωφύλλου:
Εργασίες βαφίματος πλοίου
με χρώματα Shark Marine Paints
της Katradis Group of Companies

- 8. ΠΕΡΙΣΚΟΠΙΟ
- 10. ΣΧΟΛΙΟΓΡΑΦΙΑ
- 12. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΝΕΑ

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

- 26. ΓΙΑ ΜΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΟΡΙΖΟΝΤΩΝ
Η ομιλία του υπουργού Ε.Ν. στο Greek
Shipping Co-Operation Committee
- 32. Η ΠΡΩΤΗ ΓΝΩΡΙΜΙΑ ΜΕ ΤΟ COMMITTEE
- 34. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΕΙΝΑΙ ΚΥΡΟΥΣ
ΚΑΙ ΟΧΙ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ
- 38. ΑΥΞΗΣΕΙΣ 6-7% ΔΙΕΚΔΙΚΕΙ Η ΠΝΟ

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ

- 40. ΛΕΙΠΕΙ Η ΣΥΝΕΧΕΙΑ
ΑΠΟ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ
Συνέντευξη του Γ. Γυφτάκη
- 44. ΣΧΟΛΙΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ
ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΙΚΩΝ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ
ΚΑΤΑ ΤΟ 2001
Του Γ. Μπάνου
- 46. ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΣ
ΕΠΙΦΥΛΑΚΤΙΚΟΙ ΓΙΑ ΤΗ ΝΕΑ ΧΡΟΝΙΑ
Overseas Agency Ltd
- 52. ΦΩΣ ΣΤΟ ΤΟΥΝΕΛ ΒΛΕΠΕΙ ΠΛΕΟΝ
Η ΠΛΟΗΓΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ
- 54. ΕΠΙΤΕΛΟΥΣ ΚΑΤΙ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΛΛΑΞΕΙ
Άρθρο του Χρήστου Ντούνη

ΑΦΙΕΡΩΜΑ

- 58. Η ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΑΒΡΩΣΗ
Άρθρο του Π. Καρύδη
- 62. Η ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΚΗ ΙΔΙΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΧΡΩΜΑΤΩΝ
Του Π. Σαφή

ΦΙΛΤΡΑ

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

ΔΙΑΧΩΡΙΣΤΗΡΕΣ
ΑΕΡΟΣ • ΕΛΑΙΟΥ
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ • ΝΕΡΟΥ
ΣΕΝΤΙΝΩΝ



ΠΛΗΡΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ
ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ
ΑΜΕΣΗ ΠΑΡΑΔΟΣΗ



ΓΕΝΙΚΗ ΦΙΛΤΡΩΝ

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

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

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

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

ΠΕΤΣΙΝΑ 30 • ΠΕΙΡΑΙΑΣ • 185-40
ΤΗΛ. 010-4132805, 010-4134012 • FAX 010-4132806
www.filters.gr • e-mail: filters@filters.gr

ARGO
FILTER

Luber-finer

MANN

VOKES

PALL

Fleetguard

Hengst

RACOR

Κάθε τέταρτο αιώνας!

Το ταξίδι του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας στο Λονδίνο, μολονότι ήταν εθιμοτυπικό, κάθε άλλο παρά στερήθηκε ουσίας. Με «όπλα» στη φαρέτρα του τις ανακοινώσεις που είχε κάνει πριν φύγει για τη Μεγάλη Βρετανία και



αφορούσαν ένα πακέτο μέτρων για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας, ήταν φυσικό να γίνει δεκτός από την ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα του Λονδίνου με άλλη διάθεση και περισσότερη αισιοδοξία για το μέλλον του ελληνικού νηολογίου. Βεβαίως, όπως δείχνουν και οι πίνακες, που ο ίδιος ο κ. Ανωμερίτης έδωσε στη δημοσιότητα -όταν ανακοίνωσε τα νέα μέτρα-, οι οποίοι συγκρίνουν το φορολογικό κόστος της ελληνικής σημαίας με αυτό άλλων ευρωπαϊκών σημαίων, υπάρχει απόκλιση ακόμη εις βάρος της ελληνικής.

Πλην όμως, διά του κ. Ανωμερίτη, η κυβέρνηση απέδειξε ότι έχει τη βούληση να προχωρήσει σε μέτρα που ο ναυτιλιακός κόσμος εδώ και χρόνια ζητεί από την Πολιτεία χωρίς αποτέλεσμα. Και αυτό είναι το ουσιαστικό.

Η φορολογική μεταρρύθμιση που επέρχεται αποδεικνύει ότι, δυστυχώς, χρειάζεται να περνάει μια χρονική περίοδος 22 έως 25 ετών, δηλαδή ένα τέταρτο αιώνας, προκειμένου να θεσμοθετείται ένα σημαντικό πλαίσιο για τη λειτουργία της ελληνικής ναυτιλίας. Να θυμίσουμε ότι μεταπολεμικώς η ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία βασίστηκε στον συνταγματικώς κατοχυρωμένο νόμο 2687/ 53 και στη συνέχεια χρειάστηκε να περάσει άλλο ένα τέταρτο αιώνας, προκειμένου το 1975, με τους νόμους 27 και 28, να εκσυγχρονισθεί και πάλι το νομοθετικό πλαίσιο της ναυτιλίας. Και τώρα, έπειτα από 27 χρόνια(!) βλέπουμε μια νέα μεταρρυθμιστική πρωτοβουλία. Κάλλιο αργά παρά ποτέ!

Η Πολιτεία πρέπει να αντιληφθεί ότι, ναι μεν τα πλοία μπορούν να αλλάξουν εύκολα σημαία, αναλόγως του ποιο νηολόγιο είναι συμφέρον, αλλά παρ' όλα αυτά, ειδικώς η ελληνική ναυτιλία έχει ανάγκη τη δική της πατρίδα. Δεν συνιστά εξάρτηση βεβαίως αυτό. Απλώς τα οφέλη είναι αμοιβαία.

Νίκος Λύμας





AEGEAN BULK Co. Inc.



8, Dragatsaniou str. 105 59 Athens, Hellas, Tel.: (010) 3238290, 3234951, 3235079, 3315980-2, Fax: (010) 3315983, Telex: 218657

Ενδιαφέρον Σημίτη

Φαίνεται πως είδε και απόειδε ο πρωθυπουργός ότι το κυβερνητικό έργο δεν είναι ιδιαίτερα σημαντικό στον Πειραιά

και έλαβε τη μεγάλη απόφαση.

Έβαλε στην άκρη παράγοντες και στελέχη του ΠΑΣΟΚ και έχρισε σε ρόλο «Πειραιάρχη» τον Γιώργο Ανωμερίτη.

Τη μεγάλη απόφαση την πήρε ανήμερα των Θεοφανίων.

Μετά την τελετή στο λιμάνι,

πήγε στη δεξίωση στο δημαρχιακό μέγαρο και εκεί κήλεσε κοντά του τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας.

Του έδωσε εντολή να επιταχύνει όλες εκείνες τις διαδικασίες, ώστε σε σύντομο διάστημα να πάρει άλλη μορφή ο Πειραιάς και το λιμάνι.

Ο κ. Ανωμερίτης πήρε «ζεστό» το θέμα και η μία σύσκεψη διαδέχεται την άλλη.

Βέβαια, ο υπουργός δεν θα πρέπει να παραμείνει στις συσκέψεις. Το ενδιαφέρον Σημίτη για την πόλη όπου εκλέγεται από το 1985, πρέπει να λάβει σάρκα και οστά.

«Τρικυμίες» στην ακτοπλοΐα

Ενώ στην ποντοπόρο ναυτιλία οι σχέσεις πλοιοκτητών και ΥΕΝ βρίσκονται στο καλύτερο σημείο, αντιθέτως στην ακτοπλοΐα προβλέπονται «φουρτούνες». Κάτι το όριο ηλικίας των πλοίων, κάτι το ναυτολόγιο, κάτι οι αιτήσεις για τα δρομολόγια, συνθέτουν ένα σκηνικό που πηγαίνει προς σύγκρουση. Σε τέτοιες περιπτώσεις ο χαμένος είναι πάντα ο επιβάτης. Ας αντιμετωπίσουν με καθαρό μυαλό και οι δύο πλευρές την κατάσταση που διαμορφώνεται και ας αναζητήσουν τις ιδανικότερες λύσεις.

Πάμε στοίχημα;

Τις περισσότερες φορές που ο εκάστοτε υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας μεταβαίνει στο εξωτερικό, τον συνοδεύουν δημοσιογράφοι. Αρκετά χρόνια η μέθοδος που ακολουθούσαν στο ΥΕΝ ήταν η κλήρωση. Στο ταξίδι του κ. Ανωμερίτη στο Λονδίνο, από 23 έως 26 Ιανουαρίου, δεν ακολουθήθηκε η μέθοδος της κλήρωσης. Ο υπουργός επέλεξε ποιοι ναυτιλιακοί συντάκτες θα κάλυπταν δημοσιογραφικά το ταξίδι. Υπήρξε ορισμός, δηλαδή, όπως ήθελε στην ποδοσφαιρική διάλεκτο. Όταν οι πολιτικοί μας μιλούσαν για «εθνική ναυτιλιακή πολιτική», με τις πράξεις τους πρέπει να δίνουν το καλό παράδειγμα. Πάντως, κάποιοι στοιχημάτισαν ότι και στο προσεχές ταξίδι του κ. Ανωμερίτη στο εξωτερικό, οι ίδιοι εκλεκτοί ναυτιλιακοί συντάκτες θα τον συνοδεύουν...

Έρθε η ώρα των εφοπλιστών

Ίσως είναι η πρώτη φορά ύστερα από πολλά-πολλά χρόνια που ο εφοπλιστικός κόσμος μιλάει με τόσο θερμά λόγια για έναν υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας. Συζητήσεις επί συζητήσεων γίνονταν για την περίφημη ανταγωνιστικότητα, όμως οι συζητήσεις απλώς... παρέμεναν συζητήσεις. Ο κ. Γιώργος Ανωμερίτης βρίσκεται ένα τρίμηνο στο «πηδάλιο» του ΥΕΝ και ανακοίνωσε μέτρα -το πρώτο βήμα για την ανταγωνιστικότητα όπως τόνισε- τα οποία δεν τοιμούν να συζητήσουν προκάτοχοί του.

«Ναυτιλία δεν είναι οι λιμαρινές των πλοίων, αλλά οι άνθρωποι της και γι' αυτούς θα πάρουμε μέτρα», είπε αφοπλιστικά ο κ. Ανωμερίτης, όταν ρωτήθηκε αν τα μέτρα για μείωση της φορολόγησης πλοίων και ναυτικών και της απασχόλησης των συνταξιούχων ναυτικών βρίσκονται στη σωστή κατεύθυνση.

«Εμείς κρίναμε πως αυτά τα μέτρα είναι σωστά. Τώρα περιμένουμε την απάντηση της άλλης πλευράς», είπε ο υπουργός.

Η άλλη πλευρά είναι βεβαίως η πλευρά της πλοιοκτησίας.

Αν και αναμένονται μέτρα για τη ναυτική εκπαίδευση και το NAT, οι Έλληνες εφοπλιστές θα πρέπει σύντομα «να απαντήσουν» στα μέτρα Ανωμερίτη. Η «απάντηση» δεν είναι άλλη από την ενίσχυση του νηολογίου μας.

Έρθε, λοιπόν, η ώρα των εφοπλιστών αλλά και της Πολιτείας, προκειμένου να λάβει κι άλλα μέτρα. Η σημασία της ελληνικής ναυτιλίας δικαιολογεί στα μάτια όλων την απόφαση για μείωση της φορολόγησης των πλοίων, ακόμη και έως 40%.

Κουίζ

Με ποιον κορυφαίο ναυτιλιακό παράγοντα μιλάει τηλεφωνικά τουλάχιστον δύο φορές την ημέρα ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας; Τον συμβουλευεται για τα πάντα. Για ναυτιλιακά θέματα, βεβαίως. Μάλιστα, ο κ. Ανωμερίτης ζήτησε από το γνωστότατο εφοπλιστή να τον προσφωνεί με το μικρό του όνομα, κάτι που δεν απεδέχθη ο δεύτερος.

Σ. Ξανθόπουλος

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

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

Το καλοκαίρι του 2001 η NEL LINES συνεχίζοντας το αναπτυξιακό της πρόγραμμα παρέλαβε δύο ακόμη νέα πλοία ίδιου τύπου.

Το «**ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ**» - 1.800 επιβατών και 450 Ι.Χ. - ταχύτητας **40 μιλίων ανά ώρα** και το «**ΑΙΟΛΟΣ ΕΞΠΡΕΣ II**» μεταφορικής ικανότητας 800 επιβατών και 180 Ι.Χ.

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

Κώστας Κεντέρης
Χρυσός Ολυμπιονίκης,
Ανάδοχος του "Αίολος Εξπρές"



* ΤΥΠΟΥ MONOHULL



NEL LINES

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

Ευτυχώς, ανακάλυψαν τη ναυτιλία!

Έστω και αργά η κυβέρνηση ανακάλυψε και την ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία και αυτό είχε αποτέλεσμα να πραγματοποιηθεί η σύσκεψη στο υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών με τη συμμετοχή και του προεδρείου της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών.

Τι σημαίνει αυτό; Ότι η κυβέρνηση αποφάσισε να προωθήσει το μεγάλο θέμα της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας, η οποία συνοψίζεται στο τρίπτυχο: μείωση φορολογίας, προσέλευση πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο και εξασφάλιση έμψυχου δυναμικού.

Η σύσκεψη αυτή είχε και το πρακτικό της αποτελέσματα. Διότι, πριν αναχωρήσει για τη Μεγάλη Βρετανία, ο νέος υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Ανωμερίτης, σε έκτακτη συνέντευξη Τύπου, ανακοίνωσε τα νέα φορολογικά μέτρα για τα πληρώματα και τα υπό ελληνική σημαία πλοία, αφού το σχετικό σχέδιο νόμου είχε ψηφισθεί από τη Διάρκη Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου της Βουλής.

Τα μέτρα αυτά προβλέπουν γενναίες μειώσεις στη φορολογία και των πλοίων και των ναυτικών. Ειδικότερα όσον αφορά στα πληρώματα, η φορολογία των αμοιβών τους μειώνεται κατά 50% ενώ κατά 30% μειώνεται η φορολογία στους μισθούς των αξιωματικών.

Μπορεί δε να χαρακτηριστεί γενναία η μείωση, όσον αφορά στη φορολογική αντιμε-

τώπιση των ναυτικών, αν η πρωτοβουλία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, την οποία υιοθέτησε και το αρμόδιο για την περίπτωση υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών, αξιοποιηθεί μέσα από το πρίσμα της γενικότερης φορολογικής πολιτικής της κυβέρνησης και των δειλών ελαιοφύσεων για τους λοιπούς φορολογουμένους.

Αναμφιβόλως η κίνηση αυτή είναι σωστή, αλλή για να αξιοποιηθεί ως προς την αποτελεσματικότητά της, θα πρέπει να τοποθετηθεί στο πλαίσιο ενός πακέτου μέτρων για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

Υπό την έννοια ότι η δραστηριότητα της φορολογίας των εισοδημάτων εκ του ναυτικού επαγγέλματος μπορεί να θεωρηθεί κίνητρο, αλλή όχι απολύτως επαρκές αν δεν συνοδεύεται και από άλλα.

Και ο κ. Ανωμερίτης διευκρίνισε, σωστά, ότι θα πρέπει να ακολουθήσουν και άλλα μέτρα που έχουν σχέση με τη ναυτική εργασία, την εκπαίδευση και την ασφάλιση, έτσι ώστε να διαμορφωθεί μία σειρά κινήτρων που θα καταστήσουν ελκυστική την εργασία στη θάλασσα.

Σε καλό δρόμο, επιτέλους!

Η δεύτερη σημαντική εξαγγελία αφορούσε στη φορολογία των πλοίων, ο συντελεστής της οποίας μειώθηκε κατά 40% έναντι του συντελεστού που ίσχυε για τη φορολόγηση της χωρητικότητας, από το 1975 με το νόμο 27, ο οποίος αποτέλεσε, επί της προεδρίας στην ΕΕΕ του Αντώνη Χανδρή, τη βάση για τον νέο επαναπατρισμό της ελληνικής ναυτιλίας και την ενίσχυση της οικονομίας με το πολύτιμο ναυτιλιακό συνάλλαγμα.

Εκείνο που θα πρέπει να επισημανθεί είναι ότι από τις μειώσεις αυτές, ουσιαστικά ευνοούνται τα μεγάλης χωρητικότητας σκάφη, αφού αυτών το νέο φορολογικό καθεστώς είναι ευνοϊκότερο στην Ελλάδα απ' ό,τι σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες με σημαντικούς στόλους, όπως είναι η Γερμανία, η Ολλανδία και η Μεγάλη Βρετανία. Σε χωρητικότητες μέχρι 196.000 τόνων γκρος, οι χώρες που αναφέραμε παραμένουν με καλύτερη φορολογική μεταχείριση.

Βεβαίως, δεν είναι δυνατόν να ανταγωνισθεί η ελληνική σημαία τις σημαίες ευκαιρίας, αλλή αυτό ακριβώς ήθελε να αποφύγει το πνεύμα του σχετικού νομοσχεδίου. Όπως είπε χαρακτηριστικά ο κ. Ανωμερίτης: «Η λογική μας είναι πως πρέπει η ελληνική σημαία να μη γίνει ούτε σημαία ευκαιρίας ούτε να απέχει πολύ από τα ισχύοντα στην Ευρωπαϊκή Ένωση...

Μας είναι αδιάφορα τα πλοία που θέλουν σημαίες ευκαιρίας».

Εκείνο το οποίο προκύπτει από τις έως σήμερα ενέργειες του σημερινού υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, συγκριτικά με τις ενέργειες ή παραλείψεις του προκατόχου του, είναι ότι ο κ. Ανωμερίτης δείχνει καλή προαίρεση και επιβεβαιώνει στην πράξη ότι είναι διατεθειμένος να προωθήσει τα ζητήματα της ναυτιλίας.

Άλλωστε, τα ποσά που θα απολέσει, υποτίθεται, το υπουργείο Οικονομικών από τη μείωση της φορολογίας, θα αντικατασταθούν από τον όγκο των πλοίων που θα επαναπατρισθούν στο ελληνικό νηολόγιο, αλλή και από τη μεγαλύτερη σύνδεση της ποντοπόρου ναυτιλίας με την εθνική οικονομία.

Σε τελευταία ανάλυση, ουδέποτε το κράτος προσδοκούσε αύξηση των φορολογικών εσόδων του από τη ναυτιλία, ενώ οι εχέ-

φρονες υπουργοί Ναυτιλίας γνώριζαν την αλήθεια αυτού που είχε πει ο Γεώργιος Παπανδρέου.
Ότι δηλαδή «τα πλοία έχουν προπέλα». Και ο νοών νοεΐτω.
Από την άλλη πλευρά, η αύξηση των υπό ελληνική σημαία πλοίων σημαίνει και περισσότερες θέσεις εργασίας αλλιά και μεγαλύτερη εθνική ισχύ σε ευρω-

παϊκό επίπεδο, στον τομέα των μεταφορών, στις οποίες η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει αρχίσει να αποδίδει πολύ μεγάλη σημασία, αν κρίνουμε και από τις συνεχείς προσπάθειες που καταβάλλουν όλη οι χώρες να ενισχύσουν τα εθνικά τους νηολόγια.
Κάτι που αποφάσισε και η δική μας, έστω και καθυστερημένα.

Αρχίζουν τα δύσκολα...

Μπορεί να ευχήθηκαν όλοι οι άνθρωποι της ναυτιλίας η καινούργια χρονιά να είναι καλύτερη από την προηγούμενη, αλλά δεν αιθεροβατούν. Έχουν γνώση των δυσκολιών που αντιμετωπίζει η παγκόσμια ναυτιλία καθώς και των δυσοσιώνων οικονομικών προοπτικών που διανοίγονται για τη διεθνή οικονομία.

Οι εκτιμήσεις αυτές, που αποτελούν συγχρόνως και συστάσεις προς τον ελληνικό ναυτιλιακό περίγυρο, επισημαίνονται ιδιαίτερα από την Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου, με την προειδοποίηση για ένα «δύσκολο έτος που έρχεται».
Πού οφείλεται η διαμόρφωση δυσοσιώνων προοπτικών;
Εν πρώτοις, οι Ηνωμένες Πολιτείες βρίσκονται σε φάση οικονομικής ύφεσης.
Η οικονομική ανάπτυξη της Ευρώπης επιβραδύνεται και οι Οικονομίες της Άπω Ανατολής, γνωστές και ως «οικονομίες-τίγρεις», δεν έχουν ακόμη ανακάμψει.

Από την άλλη πλευρά, σε όλους σχεδόν τους τομείς, οι ναύλοι βρίσκονται στα χαμηλότερά τους επίπεδα, ενώ οι χώρες του ΟΠΕΚ έχουν περιορίσει την παραγωγή πετρελαίου σε τέτοιο σημείο που αντιστοιχεί στους τόνους που θα μπορούσαν να μεταφέρουν δύο VLCC ημερησίως.
Πράγμα το οποίο σημαίνει ότι δύο σκάφη του τύπου αυτού πρέπει να αποσώρονται της κυκλοφορίας κάθε μέρα!
Πλέον όλων αυτών, ο αριθμός των νεοναυπηγηθέντων σκαφών τα οποία πρόκειται να εισέλθουν στις μεταφορές, υπερβαίνει κατά πολύ την αναμενόμενη μεταφορική ζήτηση.

...δεν λείπει όμως η αισιοδοξία

Η ναυτιλιακή βιομηχανία πρέπει να αντιμετωπίσει με διαφορετικούς όρους τις νέες προκλήσεις σε τεχνικό και διοικητικό επίπεδο.

Ήδη από 1ης Φεβρουαρίου τα πλοία θα υφίστανται ελέγχους για τη διαπίστωση της πλήρους συμμόρφωσής τους με την αναθεωρημένη σύμβαση STCW του '95, ανεξαρτήτως των καθυστερήσεων που έχουν σημειωθεί και που αφορούν είτε την ανανέωση των πιστοποιητικών των ναυτικών είτε την επικύρωση από τις ναυτιλιακές εταιρείες των πιστοποιητικών των ναυτικών που χρησιμοποιούν από τρίτες χώρες.
Από 1ης Ιουλίου του τρέχοντος έτους θα αρχίσει η εφαρμογή της δεύτερης φάσης του κώδικα ISM, που θα αφορά στα φορτηγά σκάφη πλοίων εκείνων που μεταφέρουν χύδην φορτία, καθώς και των τροποποιήσεων της SOLAS 2000.
Όλα αυτά ως προσθήκη στην πληθώρα των νέων κανονισμών που έχουν προκύψει μετά το ατύχημα του «Ερικο».
Παρ' όλα αυτά, επισημαίνει σωστά το Committee, δεν νοείται ναυτιλία χωρίς τις

προκλήσεις της, ούτε βεβαίως οι άνθρωποί της θα πρέπει να κοιτούν πίσω. Άλλωστε, έχουν μάθει να ζουν με καφκικές γραφειοκρατίες.
Αισιόδοξο πάντως είναι το γεγονός ότι, σε ευρωπαϊκό επίπεδο τουλάχιστον, κυριαρχεί μία νέα αντίληψη ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία δεν είναι πια «η άσχημη αδελφή».
Η βιομηχανία αυτή αναγνωρίζεται τώρα ως ένα πολύτιμο στοιχείο της ευρωπαϊκής οικονομίας, παρέχοντας την οικονομικότερη και πιο φιλική προς το περιβάλλον λύση στις παγκόσμιες μεταφορές.
Το Committee, τέλος, εκφράζει την αισιοδοξία του για την ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία, που βρίσκεται στο κατώφλι μιας νέας ανάπτυξης και ανανέωσης και έτοιμη να αντιμετωπίσει τις δυσκολίες και τις προκλήσεις, αλλιά και τις ευκαιρίες που προκύπτουν ακόμη και από τις δύσκολες συνθήκες συνθήκες.

5 καινούργια δεξαμενόπλοια για την Arcadia Shipmanagement



Η ναυτιλιακή εταιρεία Arcadia Shipmanagement Co. Ltd με έδρα την Αθήνα, Δραγατσάνου 8, δραστηριοποιείται με μεγάλη επιτυχία στο χώρο της ναυτιλίας. Με πρόεδρο τον κ. Αριστείδη Παπαγεωργίου και General Manager τον κ. Νικόλαο Μανιά, η Arcadia σήμερα διαχειρίζεται ένα στόλο από 5 καινούργια δεξαμενόπλοια τελευταίας τεχνολογίας, ενώ το ναυπηγικό της πρόγραμμα περιλαμβάνει 5 ακόμη δεξαμενόπλοια η παραλαβή των οποίων θα ολοκληρωθεί μέσα στο 2003. Η εταιρεία έχει πιστοποιηθεί με τον κώδικα ISM (International Safety Management System) από τον Νορβηγικό Νοογνώμονα DNV και προσφάτως (Δεκέμβριος 2001) πιστοποιήθηκε, επίσης επιτυχώς, κατά ISO 9001-2001 από τον ίδιο Νοογνώμονα.

Επαναφορά συνταξιούχων ναυτικών στην ενέργεια

Τη δυνατότητα στους συνταξιούχους να εργαστούν χωρίς να χάσουν τη σύνταξή τους, δίνει το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, με τροποποίηση που επέφερε ο αρμόδιος υπουργός Γ. Ανωμερίτης σε σχετική διάταξη του νομοσχεδίου που ρυθμίζει θέματα της ναυτικής εργασίας. Συγκεκριμένα, προβλέπεται ότι συνταξιούχοι ναυτικοί άνω των 55 ετών που παίρνουν σύνταξη μέχρι 250.000 δρχ. (750 ευρώ) μπορούν να εργάζονται εισπράττοντας παράλληλα και τη σύνταξή τους. Οι συνταξιούχοι ναυτικοί που εισπράττουν συντάξεις άνω των 750 ευρώ και εργάζονται, θα πρέπει να γνωρίζουν ότι θα εισπράττουν μόνο το 30% του συνολικού ποσού της σύνταξής τους. Ανεξαρτήτως ποσού συντάξεων, ναυτικοί άνω των 55 ετών που έχουν συνταξιοδοτηθεί και επιθυμούν να εργαστούν, θα πρέπει να γνωρίζουν ότι για το διάστημα που εργάζονται αναστέλλεται η καταβολή της σύνταξής

τους. Τέλος, δεν αναστέλλεται η σύνταξη για την κατηγορία των συνταξιούχων πολυτέκνων ναυτικών με ανήλικα παιδιά ή παιδιά που σπουδάζουν σε ανώτερες ή ανώτατες σχολές και μέχρι το 25ο έτος της ηλικίας τους, καθώς και σ' εκείνους που έχουν παιδιά με αναπηρία άνω του 67%. Για το θέμα είχε εκδώσει την ακόλουθη ανακοίνωση το διοικητικό συμβούλιο της Πανελληνίας Ένωσης Συνταξιούχων Πλοιάρχων Ε.Ν. κατά την έκτακτη γενική συνέλευση για το θέμα της επαναφοράς των συνταξιούχων:

1. Το νομοσχέδιο προβλέπει την επαναφορά των συνταξιούχων στην ενέργεια με αντάλλαγμα τη

διακοπή της σύνταξης. Επειδή στο παρελθόν, και ειδικότερα το 1992, εγένετο επαναφορά των συνταξιούχων στην ενέργεια χωρίς όμως να γίνει περικοπή της σύνταξης και επειδή οι συντάξεις τις οποίες παίρνουμε είναι ισόβιες διότι έχουμε συμπληρώσει τα συντάξιμα χρόνια και όρια ηλικίας, ουδέποτε δεχόμαστε να γίνει περικοπή της σύνταξης με αντάλλαγμα την επαναφορά στην ενέργεια. Το θεωρούμε αυτό αντισυνταγματικό και διαφωνούμε κάθετα.

2. Επειδή η επαναφορά στην ενέργεια δεν εξασφαλίζει και δεν σιγουρεύει την εξεύρεση κα-

μίας εργασίας η οποία πιθανόν να είναι περιστασιακή, εγκυμονεί μεγάλους κινδύνους ο ναυτικός, επανερχόμενος στην ενέργεια, να χάσει και τη σύνταξη και να μην εξεύρει και δουλειά (δηλαδή να χάσει τα αυγά και τα καλάθια που λέμε) και γι' αυτόν το λόγο διαφωνούμε κάθετα με τη διακοπή της σύνταξης.

3. Επειδή έστω και η εξεύρεση εργασίας εάν υπάρχει, αυτή είναι αμφίβολου χρονικής διάρκειας και στην κρίση πάντα του εργοδότη, ο οποίος έχει το δικαίωμα της διακοπής ανά πάσα στιγμή, ανάλογα με τις επιθυμίες του.
4. Επειδή, όμως, οι συντάξεις μας είναι ισχνές και δεν καλύπτουν τις οικογενειακές ή ακόμη και τις βιοτικές ανάγκες μας, πολλοί συνάδελφοι, μέλη μας, αναγκάζονται λόγω των οικονομικών υποχρεώσεων να επανέλθουν στην ενέργεια χωρίς όμως να γίνει περικοπή της σύνταξης για τους λόγους που προαναφέραμε, συμφωνώντας να πληρώνουν τις ανάλογες κρατήσεις στο ΝΑΤ όπως πληρώνουν και οι ενεργηταί συνάδελφοι.



Ν.Δ.: «Παράλογη η μεταφορά του YEN στην ακτή Βασιλειάδη»

Στο προσκήνιο της επικαιρότητας έρχεται, εξαιτίας του κτιριακού ζητήματος του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, το θέμα της σύμβασης παραχώρησης χώρων του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς και της υλοποίησής της. Όπως είναι γνωστό, η σύμβαση αυτή είχε αποτελέσει το σημείο τριβής μεταξύ ΟΛΠ, εργαζομένων σε αυτό, φορέων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης των επιλιμένων δήμων, αλλά και των φορέων των χρηστών των εγκαταστάσεων του λιμανιού του Πειραιά. Μάλιστα το θέμα είχε έρθει και στη Βουλή, λόγω ερωτήσεων που είχαν κατατεθεί.

Η υπόθεση μεταφοράς του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας την τελευταία δεκαετία βρίσκεται ανά τακτά χρονικά διαστήματα στον ορίζοντα, δεδομένου ότι τα χρόνια αυτά έχουν γίνει αρκετές απόπειρες σε συνέχεια μελετών για τη στέγαση του υπουργείου, οι υπηρεσίες του οποίου είναι εγκατεστημένες σε κτίρια του Πειραιά. Σύμφωνα με τα στοιχεία, αρχικά εκείνο που καθι-



στούσε απαγορευτική τη μεταφορά του υπουργείου σε νέο κτίριο ήταν το κόστος της διαμόρφωσης του νέου κτιρίου αλλά και το κόστος μεταφοράς, ενώ αργότερα ήρθαν να προστεθούν και άλλοι τύποι προβλήματα και προβληματισμοί στους οποίους και αναφέρθηκε εν συντομία προ ολίγων ημερών ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας. Γεγονός πάντως είναι ότι το YEN χρειάζεται κτιριακό συγκρότημα που να πληροί προ-

διαγραφές ανάλογες με τις απαιτήσεις που επιβάλλει το συντελούμενο από τις υπηρεσίες του υπουργείου έργο, ενώ κοινή εκτίμηση είναι ότι η συγκέντρωση των υπηρεσιών, εκτός από τα διοικητικά οφέλη που θα προκύψουν, θα ελαχιστοποιήσει τις καθυστερήσεις που οφείλονται σε γραφειοκρατικές διαδικασίες (αλληλογραφία, χρόνος μεταφοράς) που δημιουργεί η διασπορά των υπηρεσιών.

Πρόσφατα, και με αφορμή τις

πρόσφατες δηλώσεις του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Γ. Ανωμερίτη περί της εμπλοκής των διαδικασιών μεταφοράς του υπουργείου, αλλά και τον προβληματισμό που έχει αναπτυχθεί σχετικά με τον κυκλοφοριακό φόρτο που θα μεταφερθεί προς την πλευρά της Δραπετσώνας, ο υπεύθυνος του Τομέα Εμπορικής Ναυτιλίας της Νέας Δημοκρατίας Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης έκανε την ακόλουθη δήλωση:

«Με τις πρόσφατες δηλώσεις του, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας ουσιαστικά ακυρώνει τη μεταφορά του υπουργείου στην ακτή Βασιλειάδη και ανατρέπει τη σύμβαση παραχώρησης προς τον ΟΛΠ Α.Ε. για την αναθεώρηση της οποίας η Ν.Δ. έχει έγκαιρα εκφραστεί.

Στο χέρι του είναι να σταματήσει η παράλογη μεταφορά στην ακτή Βασιλειάδη και να καταστεί η σύμβαση παραχώρησης οικονομικά πρόσφορη για τον Οργανισμό. Παράλληλα, η Ν.Δ. θέλει να εκφράσει τα συγκατηρή της προς τα στελέχη του Λιμενικού Σώματος, των Ενόπλων Δυνάμεων, της αστυνομίας, του ΕΚΑΒ και τους γιατρούς του Νοσοκομείου Ηρακλείου για την αυτοθυσία, τον επαγγελματισμό και την ετοιμότητα που επέδειξαν για τη διάσωση των περίπου 230 λαθρομεταναστών».



FRANMAN
LIMITED

TEL.: +3-010-9532 350
FAX: +3-010-9532 355
e-mail: yanmar@franman.gr
www.franman.gr

AUXILIARY ENGINES
(180 - 3200 KWe)

MAIN ENGINES
(450 - 4500 HP)

GENUINE PARTS

**TECHNICAL SUPPORT
& SERVICE**



YANMAR DIESEL ENGINE CO., LTD.

Άμεσα μέτρα για τη ναυτιλία

Το ανθρωπιστικό έργο των πλοίων τήρησε και εφέτος η Πανελλήνια Ένωση Πλοίαρχων Εμπορικού Ναυτικού, με πανηγυρική τελετή σε αίθουσα του ΣΕΦ. Βραβεύτηκαν 33 Έλληνες πλοίαρχοι οι οποίοι διέσωσαν, κατά το 2001, περισσότερα από 550 άτομα που κινδύνευαν στη θάλασσα. Αξίζει να σημειωθεί ότι από το 1978 μέχρι σήμερα οι Έλληνες πλοίαρχοι διέσωσαν 12.450 πρόσφυγες ανά τους ωκεανούς, ανεξαρτήτως φυλής ή προσέλευσης. Την ίδια περίοδο τα ελληνικά πληρώματα διέσωσαν 6.700 ναυαγούς. Στην τελετή, ο πρόεδρος της ΠΕΠΕΝ Ευάγγελος Κούζιλος αναφέρθηκε εκτενώς στο τεράστιο πρόβλημα της προσέλευσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

Ο κ. Κούζιλος σε ένα λόγο ιδιαιτέρως καυστικό τόνισε ότι χρειάζονται άμεσα μέτρα, διότι αν η κατάσταση ξεφύγει, τότε η «πληγή» δεν θα μπορεί να γιατρευτεί.

«Είναι ορατή η έλλειψη πλοίαρχων και η απροθυμία νέων να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα», είπε χαρακτηριστικά ο πρόεδρος της ΠΕΠΕΝ, ο οποίος για ακόμη μία φορά αναφέρθηκε και στην αύξηση της σύνταξης στο 80% της συλλογικής σύμβασης εργασίας.

Στην ομιλία του ο κ. Κούζιλος μεταξύ άλλων τόνισε:

«Ερευνώντας τις αιτίες που μας οδήγησαν σ' αυτήν την πραγματικά επικίνδυνη κατάσταση της έλλειψης πλοίαρχων και της απροθυμίας των νέων να ακολουθήσουν τα ίχνη που χιλιάδες συνάδελφοι χρόνια τώρα ακολουθούν, αναλύοντας τα ευρήματα, μπορούμε αβίαστα να συμπεράνουμε ότι τα λάθη είναι



Ο πρόεδρος της ΠΕΠΕΝ κ. Ευάγγελος Κούζιλος κατά τη διάρκεια της ομιλίας του

πολλά, ξέχωρα από τις όποιες συγκυρίες. Και τα λάθη έγιναν απ' όλους. Κυρίως όμως από την Πολιτεία, η οποία ποτέ δεν μέτρησε τους πλοίαρχους, τους ναυτικούς και την προσφορά της ναυτιλίας, στο πραγματικό τους μέγεθος και αξία.

Εκείνο, όμως, που είναι καταλυτικό και απαράδεκτο είναι τα λάθη όλων των εμπλεκόμενων, που συνετέλεσαν στη δραματική έλλειψη αξιωματικών καταστρώματος και όχι μόνον.

Ένα θολό τοπίο, ομιχλώδες, με αμφίβολη προοπτική, με πράξεις που απαξίωσαν τον κλάδο, όταν όλη η παγκόσμια κοινότητα τους χειροκροτεί, άστοχα και άσκοπα μέτρα από τη μεριά της Πολιτείας, που αντί να βελτιώνουν ή τουλάχιστον να ακολουθούν τους άλλους κλάδους, είναι μαζί με πολλά άλλα, παράγοντες που συνετέλεσαν στο να απομακρυνθεί ο Έλληνας από το χώρο και να δημιουργηθεί αυτό το κενό.

Πρόσκαιρα "κέρδη", αμφισβητούμενης αξίας, που σε σύντομο χρόνο φάνηκε μηδενική και οδή-

γησε σε μιαν αλόγιστη χρήση αλλοδαπών πλοίαρχων και αξιωματικών, ευτυχώς από πολύ μικρή μερίδα, επιδείνωσε το κακό και τώρα "τρέχουμε" όλοι για να αναστρέψουμε αυτή την κατάσταση. Και όλα αυτά, παρ' ότι είχα επισημάνει, από αυτό το βήμα, τονίζει και αναδεικνύει ότι ο Έλληνας πλοίαρχος είναι "το καλό χαρτί" στο οποίο επενδυτικό πρόγραμμα, στην οποία επενδυτική πρωτοβουλία που βεβαίως χειροκροτούμε και υποστηρίζουμε.

Είχα πει ότι ο Έλληνας πλοίαρχος δεν είναι "φούσκα" και η απόδοσή του είναι σταθερής αξίας, βραχυπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα. Το ίδιο θα συνιστούμε, δηλαδή διακράτηση και ενίσχυση θέσεων, ακόμη και ο μαθητευόμενος, ο πρωτόμπαρκος οικονομικός αναλυτής. Δεν μας άκουσαν όμως. Δυστυχώς.

Μη μας διαφεύγει ότι η τεχνολογική και ηλεκτρονική επανάσταση, που βιώνουμε, έχει δημιουργήσει νέους πολύ πιο εύστρους από τη γενιά τη δική μας και περισσότερο απαιτητικούς. Αυτοί οι νέοι έχουν προσαρμοστεί στο απαιτητικό και ραγδαία αναπτυσσόμενο τεχνοκρατικό περιβάλλον. Το Διαδίκτυο και η παγκοσμιοποίηση προκαλούν οργανισμό πληροφωριών, που γίνεται πηγή αστείρευτης γνώσης

και πρόσβασης σε άλλους τομείς, τεχνολογίες και σε άλλες δραστηριότητες. Η οικονομία της Ελλάδας, όπως και να το κάνουμε, βελτιώνεται (φτάνει η ισοπεδωτική μίζερια και κινδυνολογία). Η γενιά αυτή των νέων δεν έχει βιώσει, ευτυχώς, πολέμους, κακουχίες, πείνα, ανέχεια και αμορφωσιά. Είναι (πάλι ευτυχώς) άλλη ράτσα. Θέλει άλλο χειρισμό, άλλη πρόταση και βεβαίως καλύτερες και ισχυρότερες προοπτικές.

Σ' αυτή την πρόταση, κυρίαρχη θέση πρέπει να έχει η αλήθεια, η πραγματικότητα και ο ρεαλισμός. Δεν πείθεται ο σπέρνός νέος με διαφημιστικά "τρικ" του παρελθόντος, τα οποία εκτός των άλλων ήταν "κακόγουστα", πρόχειρα, σε λάθος χρόνο, σε λάθος τόπο και από λάθος ανθρώπους.

Η πρόταση που θα παρουσιαστεί στον νέο, πρέπει να είναι σαφής, έστω και αν σε κάποια σημεία, κάποτε, παρουσιάζει και δυσκολίες. Να του εξασφαλίσει πρώτα απ' όλα αξιοπρέπεια, που τόσο αβασάνιστα τσακίσαμε τελευταία.

Θέλει αναβαθμισμένη εκπαίδευση, απαλλαγμένη από διάφορους "ιούς" και "νονούς", που τελευταία την ταλανίζουν στριβώντας την ύπαρξή τους στους αθώους και άπειρους νέους. Διασφάλιση εργασίας, προοπτική που να λέει ότι, στα "δύσκολα", καθ' όσον θα έλθουν και αυτά, θα έχει βοήθεια για να τα ξεπεράσει και όχι αγανακτισμένος να ρίξει "μαύρη πέτρα" και να μονολογεί γιατί; Σκηνές με χειροπέδες, για να ικανοποιηθούν κάποιοι, πρωτοερίδα εφημερίδων που παρουσιάζουν το χώρο σαν σε τριτοκοσμική χώρα, αναλύσεις ειδικών και άλλων λαλίστατων, έκαναν μεγάλο κα-



Την επιστροφή των Γλυπτών του Παρθενώνα ζήτησε ο Άνωμερίτης

κό και ο νέος είναι "μουδιασμένος", διδακτικός και ευάλωτος στην παγίδα, που κάποιοι επιτήδριοι του στήνουν. Χρειάζεται μεγάλη προσπάθεια για να τα ξεπεράσει όλα αυτά. Και εδώ είναι που ζητείται ο ρόλος μας. Και επιβάλλονται κίνητρα.

Κίνητρα όπως η μείωση της θητείας και γιατί όχι, η κατάργησή της με προϋποθέσεις, ο εκσυγχρονισμός των παρεχομένων γνώσεων, ώστε να ανταποκρίνεται στην εποχή μας, η αναβάθμιση του καταληκτικού διπλώματος σίγουρα θα βοηθήσουν. Σωστούς ναυτοδιδάσκαλους, σωστά αμειβόμενους, που συνεχώς θα εκπαιδεύονται και θα εκσυγχρονίζουν τις γνώσεις τους. Συνεχής αμειβόμενη εκπαίδευση, όπως γίνεται για όλους τους εργαζομένους. Κίνητρο επίσης που θα προσελκύσει τον νέο είναι, επιτέλους, η αναπροσαρμογή των συντάξεων στο 80% και των εφάπαξ παροχών σε επίπεδο ανάλογο των άλλων εργαζομένων. Πώς να προσελκύσεις τον νέο όταν ο πατέρας του, ο συγγενής, ο γείτονας έτυχε τέτοιας αντιμετώπισης στην απομάχιά του;»

Το Βρετανικό Μουσείο επισκέφθηκε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γ. Άνωμερίτης, κατά το τριήμερο παραμονής του στο Λονδίνο. Ο υπουργός, ο οποίος κατά τη διάρκεια της επίσκεψής του συναντήθηκε και με τον Βρετανό υφυπουργό Μεταφορών, αρμόδιο για τα θέματα ναυτιλίας, Ντέιβιντ Τζέιμσον, ζήτησε την επιστροφή των Γλυπτών του Παρθενώνα. Η πλήρης δήλωση του υπουργού ήταν η εξής:

«Κλείνοντας την ομιλία μου στην Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας είπα ότι μέσα στα υπερεθνικά σύνολα που σήμερα ζούμε, είτε ως μέλη της Ενωμένης Ευρώπης είτε μέσα σε μια παγκοσμιοποιημένη αγορά, ο καθένας πρέπει να διατηρήσει την ταυτότητά του. Συνήθως στοιχεία της ταυτότητας λέμε ότι είναι η γλώσσα και ο πολιτισμός. Χθες, εγώ πρόσθεσα και μιαν άλλη διάσταση, τη ναυτιλία, γιατί έχει τη δική της ιστορία. Επειδή λοιπόν και η ναυτιλία είναι κομμάτι του πολιτισμού, πριν έρθουμε εδώ συνεργαστήκαμε με

φορείς, των ναυτικών επιχειρήσεων, του εφοπλισμού, των ναυτικών, των πλοίαρχων, ώστε να ζητήσουν κι αυτοί, στο πλαίσιο φυσικά της μοναδικότητας -κι αυτό το τονίζω- των Μαρμάρων του Παρθενώνα, την επιστροφή τους στην Ελλάδα.

Πολλές φορές μού έθεσαν το ερώτημα γιατί διατυπώνουμε αυτό το αίτημα. Το αίτημα έχει σχέση μόνο με τον Παρθενώνα και η χώρα μας έχει ξεκαθαρίσει ότι δεν πρόκειται να ζητήσει από όλα τα μουσεία του κόσμου όλα τα ελληνικά έργα τέχνης που υπάρχουν σε αυτά. Ο Παρθενώνας είναι μοναδική περίπτωση, όχι γιατί είναι ένα από τα επτά θαύματα του κόσμου, όχι γιατί είναι ένα κομμάτι της Ιστορίας μας, αλλά γιατί είναι ένας ναός που εκφράζει και ενώνει τους Έλληνες και αποτελεί το σύμβολο του Δυτικού πολιτισμού. Για την αποκατάσταση της ακεραιότητας του μνημείου, επομένως, ζητάμε την επιστροφή των Γλυπτών του Παρθενώνα στο φυσικό τους χώρο. Θεωρώ πολύ σωστή την πρό-

ταση που έχει διατυπωθεί από το υπουργείο Πολιτισμού ότι σ' αυτή την περίπτωση εμείς θέλουμε να συνεργαστούμε με το Βρετανικό Μουσείο ώστε να υπάρχει σ' αυτές τις αίθουσες μια συνεχής ροή έργων τέχνης, που να πλουτίζουν και το μουσείο και να δίνουν την ευκαιρία στα εκατομμύρια των επισκεπτών να βλέπουν τις ελληνικές αρχαιότητες.

Φυσικά ο Παρθενώνας έχει άμεση σχέση με πάρα πολλά πράγματα της αρχαίας ελληνικής ναυτιλίας, διότι είναι συνδεδεμένος με την ίδια την προστασία της Αθήνας και του Πειραιά από την εποχή του θεμιστοκλή. Έγιναν πολλές μάχες για να προστατευθούν αυτά τα Μάρμαρα, έγιναν μάχες στην Ξηρά και στη θάλασσα που έκριναν την ιστορία του κόσμου. Πιστεύω λοιπόν ότι είναι εύλογο και σωστό το αίτημα και των Ελλήνων ναυτικών για να επιστραφούν τα Μάρμαρα αυτά στην Ελλάδα».



EASTMAN
SHIPPING & TECHNICAL SERVICES LTD

EXCLUSIVE AGENTS: FRANMAN LIMITED

TEL.: +3-010-9532 350

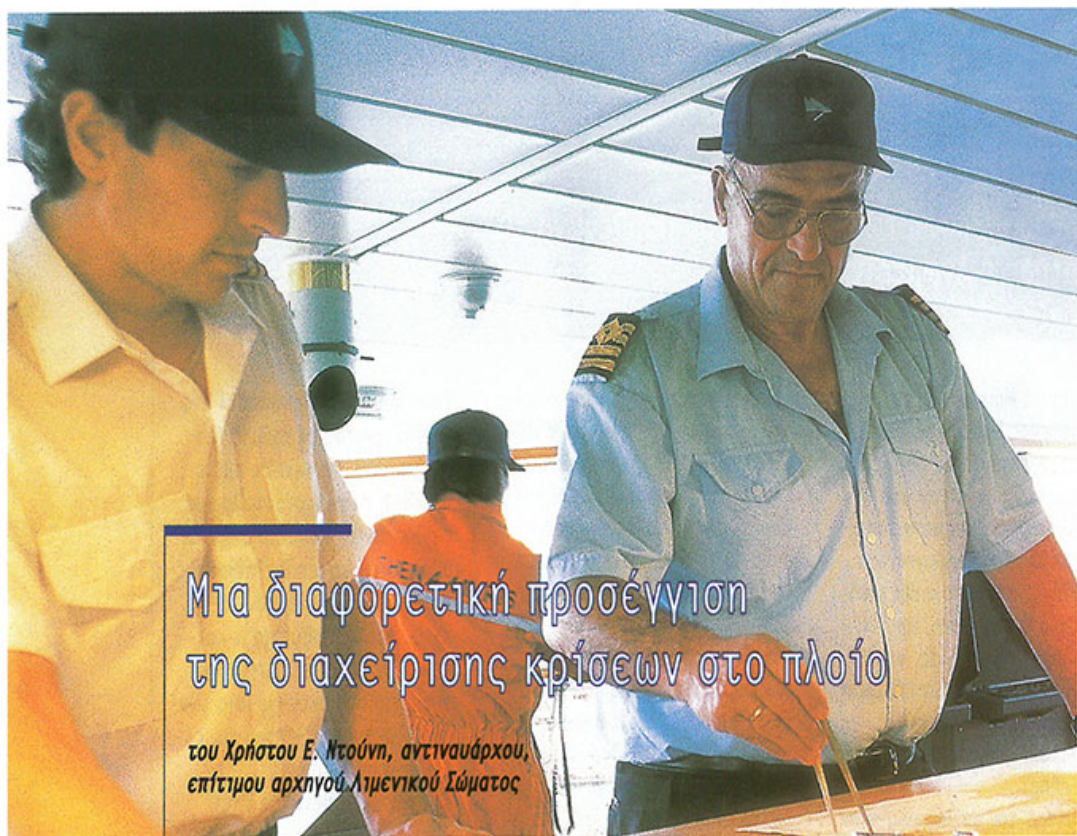
FAX: +3-010-9532 354-5

e-mail: eastman@franman.gr

**GENUINE
YANMAR
PARTS
SUPPLIERS**



YANMAR ENGINEERING CO., LTD.



Μια διαφορετική προσέγγιση της διαχείρισης κρίσεων στο πλοίο

του Χρήστου Ε. Ντούνη, αντιναυάρχου, επίτιμου αρχηγού Λιμενικού Σώματος

Χωρίς αμφιβολία σήμερα ο κάθε οργανισμός, είτε αυτός είναι επιχείρηση είτε άλλη δραστηριότητα, δημόσια ή μη, που η λειτουργία της επιτελεί συγκεκριμένο σκοπό και παράγει αποτελέσματα, θα πρέπει να δεχθούμε ότι αποτελεί έναν οργανισμό ολικής ποιότητας. Αυτό σημαίνει ότι αυτός θα πρέπει να λειτουργεί ομαλά, να δημιουργεί θετική προς τα έξω εικόνα και ασφαλώς να ικανοποιεί τους αποδέκτες των προϊόντων ή των υπηρεσιών του, δηλαδή στους πελάτες του. Με την πάροδο του χρόνου έχει γίνει αντιληπτό το πόσο αυτός είναι εκτεθειμένος στους κινδύνους, που διαταράσσουν την ομαλή λειτουργία του αλλά και επηρεάζουν τον βαθμό ικανοποίησης των πελατών, με αποτέλεσμα να συνευνοητοποιείται περισσότερο η ανάγκη άσκησης ελέγχου στους παράγοντες αυτούς που εκθέτουν τον οργανισμό σε κινδύνους. Υπό αυτό το πρίσμα είναι ανάγκη να αναπτυχθεί μια κουλτούρα

ολικής ποιότητας του οργανισμού, άξονα της οποίας θα πρέπει να αποτελεί η διαχείριση των κινδύνων. Ο πανηγυρικός τίτλος διαχείρισης κινδύνου και διαχειριστής κινδύνου (risk management and risk manager) δεν θα πρέπει ούτε να μας φοβίζει ούτε να μας εντυπωσιάζει ότι πρόκειται για κάποιο μεγάλο μυστικό που επιτρέπεται να μιλάνε γι' αυτό μόνο ορισμένοι πεφωτισμένοι που γι' αυτούς και μόνον επιφυλάσσεται η αποκλειστική διαχείριση του κινδύνου. Όχι, δεν θα πρέπει να δοθεί μια τέτοια ελιτική χροιά στο όλο θέμα. Γιατί το παιχνίδι θα έχει χαθεί και οι ζημιές στο πλοίο θα εξακολουθούν να γίνονται και οι ρυπάνσεις ομοίως, αφού καθένας για τον εαυτό του με ευκολία θα αποφεύγει αρμοδιότητα και ευθύνη λέγοντας «αυτό δεν είναι δουλειά μου». Θα πρέπει να δώσουμε στο προσωπικό μας όλο, από το μεγάλο αφεντικό μέχρι τον καθαριστή της μηχανής και τον παραμάγειρο του πλοίου, ότι το risk management

είναι υπόθεση του καθενός ξεχωριστά και όλων μαζί. Θα πρέπει να αντιληφθούμε ότι όταν συμβαίνει ένα σοβαρό ατύχημα ή γεγονός με αρνητικά αποτελέσματα, αυτό δεν είναι μόνο το τι θα κάνουμε για να αποφεύγουμε το σοβαρό ατύχημα, αλλά στόχος πρέπει να είναι η συνεχής επαγρύπνηση για την ελάττωση και αποφυγή και των μικρότερων ατυχημάτων και περιστατικών. Μόνο μια τέτοια αντίληψη μπορεί να εδραιώσει συνεδηγία ότι ο κίνδυνος ελλοχεύει και δεν περιμένει παρά την ευκαιρία να εκδηλωθεί με αρνητικό αποτέλεσμα. Για παράδειγμα, περπατάτε στο κατάστρωμα τον ελεύθερο χρόνο σας και βλέπετε ένα συρματόσχοινο που πιθανόν πάνω του κάποιος να σκοντάψει και να χτυπήσει πέφτοντας. Εάν εσείς που το βλέπετε σκεφτείτε «γιατί να το μαζέψω εγώ αφού είμαι μηχανικός και δεν είναι αρμοδιότητά μου», τότε όλα τα εγχειρίδια του κόσμου και όλοι οι risk managers έχουν αποτύχει. Και ο

risk manager έχει αποτύχει, γιατί δεν κατάλαβε ότι εσάς τον ίδιο δεν κατάφερε να σας διαμορφώσει σε ένα risk manager πάνω στο πλοίο. Γιατί εάν το προσωπικό μας έχει αποκτήσει τη γνώση και την κουλτούρα και έχει συνευνοητοποιήσει το πώς να διαχειρίζεται τα λιγότερο σοβαρά περιστατικά, τότε εύλογα αναμένεται ότι ανάλογα θα διαχειριστεί και τα σοβαρότερα περιστατικά. Κατά παραστατική απεικόνιση ενός P & I Club, η εξέλιξη της διαχείρισης του κινδύνου παρουσιάζει πυραμιδοειδή εικόνα με το παρακάτω περιστατικό.

- α) 3.000 παραλείψεις, εσφαλμένες ενέργειες κ.λπ. δεν υποπίπτουν στην αντίληψή μας.
- β) 300 παραλείψεις, εσφαλμένες ενέργειες κ.λπ. υποπίπτουν στην αντίληψή μας χωρίς να προκαλέσουν ζημία.
- γ) 30 παραλείψεις, εσφαλμένες ενέργειες κ.λπ. προκαλούν ελαφρές ζημιές.
- δ) 3 παραλείψεις, εσφαλμένες ενέργειες κ.λπ. προκαλούν σοβαρές ζημιές.
- ε) 1 παράλειψη, εσφαλμένη ενέργεια κ.λπ. προκαλεί μοιραία ζημιά.

Με την παραπάνω διαβάθμιση βλέπουμε ότι από τις 3.000 παραλείψεις, οι 300 μπορούν να εξελιχθούν και το αρνητικό αποτέλεσμά τους να γίνει αντιληπτό χωρίς να προκαλέσουν ζημιές, στη συνέχεια οι 30 από αυτές να εξελιχθούν ακόμη περισσότερο και να προκαλέσουν ελαφρές ζημιές, οι 3 από αυτές να προκαλέσουν σοβαρές ζημιές, ενώ στη συνέχεια η μία από αυτές να προκαλέσει το μοιραίο γεγονός, π.χ. εάν πρόκειται για άνθρωπο να επιφέρει το θάνατο. Για παράδειγμα, εάν κάποιος ανεβαίνοντας στο κατάστρωμα του πλοίου από την πλευρική ανεμόσκαλα σκοτωθεί, τότε θα διαπιστώσουμε ότι πραγματικά υπάρχουν μια σειρά

παραλείψεων, σφάλματα κ.λπ. Δίνοντας το παραπάνω παράδειγμα θέλουμε να επισημάνουμε ότι όλοι εμπλέκονται στη διαχείριση της κλίμακας, από την παραγγελία της για προμήθεια μέχρι όλους αυτούς που είχαν την ευθύνη του ελέγχου και της παραλαβής στο πλοίο, της τοποθέτησής της και φύλαξης κατά το σωστό τρόπο και στο ενδεικνυόμενο μέρος του πλοίου. Στη συνέχεια όσοι διαχειρίστηκαν την τοποθέτησή της και στερέωσή της στο κατάστρωμα του πλοίου, όσοι ήλεγξαν την ανάπτυξη της κατά το σωστό τρόπο στα πλευρά του πλοίου. Και τέλος, όλοι αυτοί που τη χρησιμοποίησαν εάν κατά το σωστό τρόπο επιχείρησαν να ανέλθουν παίρνοντας όλα τα επιβαλλόμενα από τους κανονισμούς, αλλά και από τη ναυτική πείρα μέτρα προστασίας. Όλοι αυτοί διαχειρίστηκαν τον κίνδυνο από τη χρησιμοποίηση της ανεμόσκαλας. Ο καθένας τους κατά το μέρος της αρμοδιότητάς του και εμπλοκής του αποτελεί έναν risk manager. Εάν δεν δημιουργήσουμε στον καθένα αυτή την αντίληψη, αλλά αντίθετα αφήσουμε τον καθένα από την ιεραρχία να αποφεύγει τις ευθύνες λέγοντας απλώς «αυτό δεν είναι δουλειά μου», τότε όλη η φιλοσοφία του risk management θα είναι αναποτελεσματική και οι ζημιές θα

εξακολουθούν να γίνονται. Και φαίνεται ότι η συνεχής εκπαίδευση σε όλα τα επίπεδα είναι αυτή που οδηγεί, όχι μόνο στη συστηματικότερη γνώση και στη συνειδητοποιημένη προσέγγιση των καθηκόντων του καθενός, αλλά περισσότερο στον επαγγελματισμό αυτών που διαχειρίζονται τον κίνδυνο. Η έννοια βέβαια της συνεχούς εκπαίδευσης δεν χαρακτηρίζεται κατ' ανάγκη από θρανίο, μαυροπίνακα, χαρτί και μολύβι. Έχει περισσότερο το χαρακτήρα μιας συνολικής αντίληψης και κουλτούρας, μέσω της οποίας ο καθένας οφείλει να λειτουργεί συγχρόνως μέσα από την καθημερινή εκτέλεση των καθηκόντων του και ως δάσκαλος και ως μαθητής. Ως δάσκαλος μεν, όταν έχει την ευθύνη να συντονίζει λειτουργίες, να δίνει σαφείς οδηγίες και να ελέγχει την αποτελεσματικότητα των εντελλομένων. Αντίθετα, λειτουργώντας ως μαθητής, θα πρέπει να διέπεται από την αντίληψη ότι είναι ανάγκη να αφιερωθεί στην κατανόηση των διαδικασιών που πρέπει να εφαρμοσθούν, μελετώντας εγχειρίδια, εγκυκλίους, αλλά και συνεργαζόμενος με τον περίγυρό του και το περιβάλλον του. Η δημιουργία, ιδιαίτερα στο πλοίο, «φιλικού-εργασιακού» περιβάλλοντος αποτελεί κλειδί επιτυχίας του risk management.



Ο Γ. Ανωμερίτης προσκλήθηκε στην Κίνα

Τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργο Ανωμερίτη επισκέφθηκε ο πρέσβης της Λαϊκής Δημοκρατίας Κίνας κ. Zhen Jianguo, με τον οποίο είχε μακρά συνεργασία για θέματα κοινού ενδιαφέροντος. Ο πρέσβης της Κίνας εξέφρασε την ικανοποίησή του για τις μεγάλες παραγγελίες ναυπήγησης ελληνόκτητων πλοίων σε κινέζικα ναυπηγεία (αυτή τη στιγμή κατασκευάζονται 26 ποντοπόρα πλοία, συνολικής χωρητικότητας 1.300.000 dwt) και δήλωσε ότι η Κίνα θα συνεχίσει την ιστορική της υποχρέωση αλλά και παράδοση της ναύλωσης ελληνικών πλοίων για τις με-

ταφορές της. Ο πρέσβης της Κίνας προσκάλεσε τον κ. Ανωμερίτη για διμερή επίσημη επίσκεψη στην Κίνα, μεταφέροντας πρόσκληση του ομολόγου του, και του ανακοίνωσε τη συμμετοχή της Κίνας στα «Ποσειδώνια 2002» καθώς

επίσης και την επιλογή για ολόκληρη τη Μεσόγειο του Πειραιά ως έδρας του Κινεζικού Ηπογνώμονα. Ο κ. Γ. Ανωμερίτης συζήτησε επίσης την αύξηση των μεταφορικών φορτίων των κινεζικών εταιρειών μέσω των λιμένων Πειραιά και Θεσσαλονίκης, του τελευταίου μάλιστα ως ουσιαστικού επινείου των Βαλκανίων. Και οι δύο πλευρές συμφώνησαν στη διοργάνωση ενός συμποσίου με Κινέζους εφοπλιστές και μεταφορικές εταιρείες στον Πειραιά. Σημειώτεον ότι η Κίνα είναι μέλος του IMO, του ΠΟΕ και από το 2001 ξεκίνησαν θερμές σχέσεις Κίνας - Ε.Ε. στα θέματα μεταφορών. Η Κίνα είναι σήμερα η 10η χώρα στην παγκόσμια κατάταξη, με 3.322 πλοία, ολικής χωρητικότητας 16,5 εκατ. G.T.

COMAR TRADING

L I M I T E D

Your Reliable Supplier Of Spare Parts And Ship Supplies

COMPETITIVE
PRICES

EFFICIENT
SERVICE

WIDE
RANGE

PROMPT
DELIVERY

EXCLUSIVE AGENTS: FRANMAN LIMITED, TEL.: +3-010-9532 350, FAX: +3-010-9532 354-5, e-mail: comar@franman.gr



STCW 95

«Η... Οδύσσεια της εφαρμογής ενός διεθνούς κανονισμού»

του Σ. Κεχρή, αντιναυάρχου (ε.α.) Π.Ν.

Όταν την 1η Φεβρουαρίου του 1997 τέθηκε σε εφαρμογή η αναθεωρημένη συνθήκη και ο κώδικας STCW 95, όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς - IMO, κράτη-μέλη, κράτη σημαίας, λιμενικές αρχές ελέγχου, εκπαιδευτικά κέντρα, ναυτιλιακές εταιρείες και ναυτικοί-αντιμετώπισαν με «αισιοδοξία» και «άνεση» χρόνο τις νέες απαιτήσεις, γιατί η τελική ημερομηνία της 1ης Φεβρουαρίου 2002 για την πλήρη εφαρμογή φαινόταν πολύ μακριά και «βολική». Κατά τη διάρκεια όλης αυτής της μεταβατικής περιόδου, διατυπώθηκαν πολλές απόψεις, ανακοινώθηκαν προγράμματα και εκφράστηκαν κριτικές. Οι προθεσμίες υπολογίστηκαν με το «ζητούμενο» της ανανέωσης των πιστοποιητικών και ίσως εκείνο που μας διέφευγε ήταν η φιλο-

σοφία του κώδικα, που απαιτούσε μια πραγματική επανάσταση στα θέματα της σωστής εκπαίδευσης, αλλά και αξιολόγησης των ναυτικών με νέα προγράμματα και αυξημένες απαιτήσεις.

Έτσι «κύλησε» ο χρόνος και βρεθήκαμε όλοι «έντρομοι προ των πυλών», λίγες ημέρες πριν από την εφαρμογή, αφού παρ' όλα τα «σπασμωδικά» μέτρα της τελευταίας στιγμής, το αποτέλεσμα θα ήταν το σταμάτημα των πλοίων και οι σοβαρές επιπτώσεις στο διεθνές εμπόριο.

Και τότε «ως από μηχανής θεός» ήρθε η παράταση και έσωσε την κατάσταση, και μάλιστα από τα πλέον επίσημα χείλη. Ο IMO με ανακοίνωσή του, STCW.7/Circ. 12 από 25 Ιανουαρίου 2002, επισημαίνει το γεγονός ότι ένας με-

γάλος αριθμός ναυτικών δεν κατέστη δυνατόν να αποκτήσει τα προβλεπόμενα δικαιολογητικά, ενώ πολλά μέλη δεν προλάβαιναν να διεκπεραιώσουν έγκαιρα τις απαραίτητες διαδικασίες. Κατόπιν τούτου, καλεί τα κράτη να επισπεύσουν τις διαδικασίες αυτές και τις λιμενικές αρχές μέχρι τις 31 Ιουλίου 2002 να εκδίδουν μόνο προειδοποιήσεις (warnings), σε περίπτωση που οι ναυτικοί δεν έχουν τα προβλεπόμενα από τη STCW 95 πιστοποιητικά και να μην προβαίνουν σε κρατήσεις πλοίων.

Ικανοποίηση, ανακούφιση, αλλά και προβληματισμός. Προσωρινή σιγουριά, αλλά και σχετική αβεβαιότητα. Βεβαίως, αντιμετωπίστηκε με τη μέθοδο του «γόρδιου δεσμού» μία κατάσταση που από μήνες

τώρα φαινόταν πως οδηγούσε σε αδιέξοδο, αλλά ποιο είναι το κόστος και ποια θα είναι η αντίδραση των λιμενικών αρχών;

Κάποιος μπορεί να πει ότι δεν υπάρχει κόστος. Ίσα-ίσα εξυπηρετήθηκε ο κόσμος, οι εταιρείες και το εμπόριο γενικότερα.

Ναι, αλλά τι έγινε με την αξιοπιστία και το κύρος της διεθνούς νομοθεσίας, των διεθνών συνεργασιών και του commitment όλων μας προς την ασφάλεια του προσωπικού και του υλικού; Ποιο είναι το μήνυμα για τις μελλοντικές νομοθετικές πράξεις, υποχρεώσεις και προθεσμίες; Είμαστε σίγουροι ότι οι λιμενικές αρχές θα συμμορφωθούν απόλυτα με την πρόταση /πρόσκληση του IMO; Ποια θα είναι η σημασία και η επίπτωση στις εν γένει επιχειρηματικές δραστηριότητές μας, αλλά και στα διάφορα liabilities, από αυτές τις προειδοποιήσεις (warnings) των λιμενικών αρχών;

«Τις πταίει»; Πώς μοιράζονται οι «ευθύνες» όταν ξέρουμε ότι όλοι οι προαναφερθέντες φορείς είναι εμπλεκόμενοι; Μήπως η πενταετία της μεταβατικής περιόδου δεν ήταν αρκετή; Τελικά πόσο χρόνο χρειαζόμαστε; Είναι όμως θέμα χρόνου ή υπερβολών της νομοθεσίας ή ίσως... νοοτροπίας; Ή όλα μαζί;

Δεν είναι εύκολες οι απαντήσεις στα ερωτήματα αυτά. Ούτε είναι ώρα για «απονομή» ευθυνών. Εκείνο που θα πρέπει να γίνει είναι να εκμεταλλευθούμε όλοι την περίοδο αυτή της χάριτος για σωστή εκπαίδευση και πιστοποίηση αλλά και επί της ουσίας εφαρμογή όλων των προβλεπομένων απαιτήσεων της STCW 95.



D. KORONAKIS S.A.

Manufacturers of:

- Kapa Ropes Multi-Strand *(in the ISSA Catalogue)*
- Mooring Ropes
- Mooring Tails
- Ropes
- Wire Ropes
Galvanized - Bright
Preformed
Post pressed (compacted)
Normal - Non Rotating
R or L Hand Lay

*No matter where you are
we stretch out to reach you...*

• Combination Ropes

Stockists of:

- Anchors
- Anchor Chains (stud link)
- Chains
- Accessories
- Cargo Gear
- Rigging Gear
- Slings of:
Woven wire rope
Chain
Polyester (fiber)
Wire

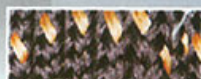
• Pneumatic Fenders

Stocks Around the World:

- Houston • New Orleans • Singapore
- Alexandria • Istanbul • Port Said • Algeciras
- Trieste • Rotterdam • Antwerp • Hamburg
- Immingham • Oporto • Barcelona
- Marseille • Dubai • Durban

D. KORONAKIS S.A.

Head Office: 56, Grivas Str., 185 45 PIRAEUS - GREECE • TEL: +30 10 4060600 (40 Lines)
FAX: +30 10 4615211 • e-mail: koronaki@otenet.gr • website: www.koronakis.gr



Member of EUROCORD & EWRIS



Μεταπτυχιακό (Master) στη ναυτιλία στο Πανεπιστήμιο Πειραιώς

του καθηγητή Α.Μ. Γουλιέλμου,
διευθυντή Μεταπτυχιακού
Προγράμματος Σπουδών

Το όνειρο πολλών γενεών καθηγητών και φοιτητών έγινε επιτέλους πραγματικότητα! Το Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Ειδίκευσης, το γνωστό μας Master, στη ναυτιλία εγκρίθηκε κατ' αρχήν από τον υπουργό Παιδείας κ. Ευθυμίου και ανοίγει τις πύλες του τη Δευτέρα 4 Μαρτίου 2002 στο νεοκλασικό κτίριο του Πανεπιστημίου Πειραιώς.

Το καινοτομικό στοιχείο είναι ότι δέχεται φοιτητές μερικής παρακολούθησης (part time) και προσφέρει τέσσερις ειδικεύσεις: στη Διοίκηση Ναυτιλιακών Εργασιών (MBA Shipping Business), Ναυτιλιακή Οικονομική & Πολιτική, Διεθνείς Μεταφορές και Διοίκηση Ποιότητας στη Ναυτιλία. Οι διαλέξεις γίνονται μετά τις 17.00, Τρί-

τη με Πέμπτη, και ευελπιστεί να προσελκύσει στελέχη από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις που είχαν το όνειρο των μεταπτυχιακών σπουδών αλλά για κάποιο λόγο... έχασαν το πλοίο.

Οι σπουδές αυτές φυσικά οδηγούν και στο ανώτατο δίπλωμα: το διδακτορικό. Το πρόγραμμα δέχεται πτυχιούχους ΑΕΙ & ΤΕΙ ύστερα από αξιολόγηση και συνέντευξη, και οι σπουδές διαρκούν τρία εξάμηνα με διαλέξεις και ένα εξάμηνο για τη διπλωματική. Τα πρώτα τέσσερα γνωστικά αντικείμενα είναι κοινά για όλες τις ειδικότητες. Το πρόγραμμα είναι με δίδακτρα, αλλά οι ικανοί φοιτητές λαμβάνουν υποτροφίες διδασκόντων. Θεωρείται ότι το πρόγραμμα αυτό -που θα ξεκινήσει με 15 φοιτητές κατά ειδικότητα- αποτελούσε ένα μεγάλο κενό στο ναυτιλιακό κέντρο του λιμένος Πειραιά για την πρώτη ναυτιλία στον κόσμο, όταν μόνο τα τελευταία 5 χρόνια ιδρύθηκαν μεταπτυχιακά στο εξωτερικό για τη ναυτιλία στο Λονδίνο

(δεύτερο), στην Αμβέρσα και στο Ρότερνταμ, και σε μας στη Χίο. Και ακολουθούν και άλλα στην Ευρώπη. Υπάρχουν βέβαια και τα γνωστά ΠΜΣ σε Πλίουθ & Κάρντιφ κυρίως. Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να καταθέτουν αιτήσεις σε ειδικό έντυπο και 2 συστατικές επιστολές κ.λπ. στη Γραμματεία του προγράμματος 10.00-13.00 κάθε ημέρα πλην Σαββάτου, Καραολή και Δημητρίου 40, 1ο όροφο, Γρ. Β.110, τηλ. 41.42.540-2.

Το τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς ιδρύθηκε το 1989-90, αλλά ήταν η προέκταση της έδρας της Ναυτιλιακής Οικονομικής & Πολιτικής που ιδρύθηκε στη δεκαετία 1950-60 και ήταν μία από τις λίγες στην Ευρώπη και μοναδική στα Βαλκάνια.

Σύμφωνα με έρευνα που έγινε στους αποφοίτους του τμήματος της περιόδου 1993-1997, απεδείχθη πως το 23% πέτυχε αποδοχές πάνω από 251.000 δρχ. τον μήνα. Πιστεύουμε πως οι μεταπτυχιακοί φοιτητές

μας που θα βγουν στην αγορά σε 2 χρόνια θα υπερβούν τις 350.000 δρχ. το μήνα. Η πιο πάνω έρευνα αποκάλυψε πως το 56,14% των αποφοίτων απορροφώνται από τη ναυτιλία, ενώ ένα 16% απασχολείται σε τράπεζες. Επίσης φάνηκε το γυναικείο φύλο να έχει ελαφρά μεγαλύτερη επιτυχία αφού μόνο το 4% περίπου των αποφοίτων δεν εργάζεται, έναντι άνω του 6% στους άνδρες.

Το πιο αποφασιστικό είναι το 80,4% αυτών που εργάζονται είναι απόφοιτες έναντι 50% των ανδρών. Φυσικά οι άνδρες έχουν να υπηρετήσουν και τη μητέρα πατρίδα ή σε ποσοστό 28%. Αλλά το σπουδαιότερο είναι ότι εδώ ισχύει το «όποιος ψάχνει βρίσκει», διότι το 95% αυτών που αναζητήσαν εργασία εργάζονται. Το δείγμα είναι αντιπροσωπευτικό διότι καλύπτει 84 άτομα στα 187. Να σημειωθεί ότι το «ασθενές φύλο» είχε 149 αποφοίτους έναντι 96 των ανδρών. Η τάση αυτή της επικράτησης του γυναικείου φύλου στις μελλοντικές θέσεις εργασίας, σιγά-σιγά σε ίσο ποσοστό με τους άνδρες είναι παγκόσμιο φαινόμενο και θα ολοκληρωθεί και στη χώρα μας μέχρι το 2015 κατά τις προβλέψεις μας.

Αυτό θα αποτελέσει ένα ευνοϊκότερο πλαίσιο για τη διακώωση των γυναικών στις ανδροκρατούμενες ναυτιλιακές εταιρείες και ποιος ξέρει και στα πλοία.

Υπάρχει και περίπτωση οι γυναίκες να αντικαταστήσουν τη συναισθηματική λογική τους με την ανδρική λογική για καλύτερη λήψη αποφάσεων.

Σεμινάριο με θέμα «The chartering procedure»

Με μεγάλη συμμετοχή ναυλομεσιτών, αλλά και φοιτητών του πανεπιστημίου, πραγματοποιήθηκε από τις 21 έως και τις 25 Ιανουαρίου 2002 το σεμινάριο με θέμα «The chartering procedure» που διοργάνωσε το Σωματείο Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων.

Κατά την τριήμερη διάρκεια του σεμιναρίου (21-23-25 Ιανουαρίου) παρουσιάστηκαν αναλυτικά όλες οι δραστηριότητες και οι εργασίες που πραγματοποιούν καθημερινά οι ναυλομεσίτες, ενώ δόθηκαν και ενδελε-



Ο πρόεδρος του
Σωματείου Μεσιτών
Ναυτιλιακών Συμβάσεων
κ. Νίκος Πενθερουδάκης

χείς απαντήσεις σε πολλαπλά ερωτήματα που προκύπτουν καθημερινά κατά τη διάρκεια μιας ναύλωσης.

Επίσης τέθηκαν θέματα οικονομίας αλλά και επικοινωνίας με ταξύ ναυλωτή- μεσίτη και πλοιοκτήτη, και οι ομιλητές κάλυψαν ολόκληρο το φάσμα των εργασιών και των προβλημάτων που μπορεί να συναντήσει κανείς πριν αλλά και κατά τη διάρκεια μιας συμφωνίας ναύλωσης.

Το πάνελ των ομιλητών αποτελούνταν από τον πρόεδρο του Σωματείου κ. Νίκο Πενθερουδάκη και από τους ναυλομεσίτες κ. Δημήτρη Πουλή, Γιάννη Παχούλη, Θωμά Παγώνη και Σπύρο Καζιάνη, οι οποίοι μετέδωσαν τις γνώσεις και την πείρα τους με τον καλύτερο δυνατό τρόπο.

THE CREWS, STAFF AND MANAGEMENT OF TSAKOS SHIPPING

WISH YOU A MERRY CHRISTMAS PEACE AND HAPINESS
IN THE NEW YEAR

In light of the tragic events of September 11th in New York City,
we have chosen not to send traditional Christmas cards and presents.

Instead, the company has donated \$15,000 to each of

The fund for the reconstruction of the
ST. NICHOLAS GREEK ORTHODOX CHURCH
in New York and NEW YORK CITY FIRE DEPARTMENT
WIDOWS & CHILDREN'S FUND

Ερώτηση Χρ. Παπουτσή για το Λιμενικό Σώμα

Ερώτηση στη Βουλή για το Λιμενικό Σώμα κατέθεσε ο τ. ΥΕΝ Χρ. Παπουτσή.

Στην ερώτηση αναφέρεται:

«Α. Το άρθρο 8 του νόμου 2935/2001 τον οποίο ψήφισε η Βουλή των Ελλήνων, όπου ορίζεται η σταδιακή αύξηση της οργανικής δύναμης του Λιμενικού Σώματος σε 10.156 άτομα μέχρι το 2006 και υποχρεούται η κυβέρνηση να εγγράφει ετησίως στον προϋπολογισμό τις αναλογούσες πιστώσεις προκειμένου να καλυφθούν οι ανάγκες του Σώματος για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, την εύρυθμη και σύννομη λειτουργία των λιμένων της χώρας, να καταστεί ικανό το Λιμενικό Σώμα να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις που έχει αναλάβει από τη συνθήκη του Σένγκεν και να προετοιμαστεί με το απαραίτητο στελεχιακό δυναμικό, προκειμένου να ανταποκριθεί στις ευθύνες που έχει αναλάβει για την ασφάλεια των Ολυμπιακών Αγώνων.

Β. Το άρθρο 20 του νόμου 2932/2001 που ψήφισε η Βουλή



των Ελλήνων για τη σύσταση της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής για την οποία δημιουργούνται 50 θέσεις, προκειμένου η Γενική Γραμματεία να στελεχωθεί άμεσα με το απαραίτητο προσωπικό και να ανταποκριθεί στο ρόλο της όπως προσδιορίζεται από το νόμο και έτυχε ευρείας υποστήριξης στη Βουλή, προκειμένου να ανταποκριθεί θετικά στις ιδιαίτερα επείγουσες και μεγάλες ανάγκες

στους λιμένες της νησιωτικής και παράκτιας Ελλάδας.

Γ. Το άρθρο 15 του νόμου 2932/2001 που ψήφισε η Βουλή των Ελλήνων για τη δημιουργία 25 θέσεων εξειδικευμένου προσωπικού στη ΡΑΘΕ, της οποίας η λειτουργία επιβάλλεται να ενισχυθεί με εξαιρετικά επείγουσα προτεραιότητα, προκειμένου να εγγυηθεί την απρόσκοπτη λειτουργία της νέας απελευθερωμένης αγοράς στην ακτοπλοΐα και

το σεβασμό των κανόνων του υγιούς ανταγωνισμού, η ίδρυση της οποίας χαιρετίστηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ως εκέγγυο για την ορθή εφαρμογή του ευρωπαϊκού κανονισμού για την απελευθέρωση της ακτοπλοΐας.

Δ. Το επαρκώς αιτιολογημένο αίτημα για την πρόσληψη 37 μονίμων πολιτικών υπαλλήλων με εξειδικευμένες γνώσεις στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας προκειμένου να ενισχυθεί ο ρόλος του για την παραγωγή πολιτικής και την προσφορά υπηρεσιών στην ελληνική ναυτιλία, το μοναδικό τομέα στον οποίο η Ελλάδα είναι παγκόσμια υπερδύναμη, αίτημα του οποίου η υλοποίηση είναι απολύτως αναγκαία και αμέσως προτεραιότητας προκειμένου να επιταχυνθεί ο εκσυγχρονισμός των δομών στη διοίκηση του υπουργείου καθώς για πολλά χρόνια, με εξαίρεση το 2001, στο υπουργείο δεν έγινε καμία απολύτως πρόσληψη διοικητικών υπαλλήλων.

Ερωτάται ο κ. υπουργός Οικονομίας και Οικονομικών:

1. Σε ποιους κωδικούς του προϋπολογισμού του 2002 έχουν εγγραφεί οι απαραίτητες πιστώσεις;
2. Πότε και με ποιο δεσμευτικό χρονοδιάγραμμα πρόκειται να καταστεί δυνατή η πρόσληψη των νέων πολιτικών υπαλλήλων στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και να υλοποιηθούν οι επιταγές των νόμων 2932/2001 και 2935/2001 για την αύξηση της οργανικής δύναμης του Λιμενικού Σώματος, τη λειτουργία της ΡΑΘΕ και της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής προκειμένου να επιβεβαιωθεί η συνέπεια της νομοθετικής πρωτοβουλίας και του κυβερνητικού έργου;»

Διεθνές συνέδριο των P&I Clubs

Το παρόν και το μέλλον των P&I Clubs, τα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο κλάδος σήμερα και οι πιθανές λύσεις τους συζητήθηκαν αναλυτικά κατά τη διάρκεια του 2ου Διεθνούς Συνεδρίου των P&I, που πραγματοποιήθηκε στις 10 Ιανουαρίου 2002 στη Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιά.

Στο συνέδριο, θέμα του οποίου ήταν: «P&I Clubs Crisis or trying to square the circle?», παρευρέθηκαν πολλοί εκπρόσωποι τόσο της ελληνικής όσο και της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας και το ενδιαφέρον ήταν μεγάλο. Οι ομιλητές ανέλυσαν, μεταξύ άλλων, την κατάσταση που επικρατεί σήμερα στο χώρο των P&I Clubs και τις χρηματοοικονομικές προκλήσεις που παρουσιάζονται καθημερινά.

Στην ημερίδα συμμετείχαν μερικά από τα σημαντικότερα P&I Clubs και ναυτοασφαλιστικές εταιρείες όπως: UK Club, A. Bilbrough & Co., North of England, West of England, Gard, The Swedish Club, The American Club, Skuld, AXA, Elysian και Ingosstrakh.

ΓΙΑ ΤΙΣ ΣΥΝΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥ ΝΑΤ

Τι απαντά το YEN σε ερώτηση Κρητικού και Βαρίνου

Με αφορμή ερώτηση των βουλευτών κ. Παναγιώτη Κρητικού και Αθ. Βαρίνου για την αναπροσαρμογή των συντάξεων του ΝΑΤ, το YEN εξέδωσε την ακόλουθη απάντηση:

«1. Οι συντάξεις που παρέχει το ΝΑΤ στους ναυτικούς αναπροσαρμόστηκαν υπό προϋποθέσεις με τους ν. 2390/1996, 2459/1997 και 2768/1999 στο 55%, 58% και (μόνο για τους διπλωματούχους) 60% αντίστοιχα με βάση το βασικό μισθό της αντίστοιχης ΣΣΕ. Με τον πρόσφατο ν. 2932/2001 η αναπροσαρμογή των συντάξεων στο 60% επεκτάθηκε σε όλες τις κατηγορίες ναυτικών. Το αίτημα για τη σταδιακή χορήγηση του 80% του μισθού της ΣΣΕ θα εξετασθεί από την επιτροπή που έχει συγκροτηθεί στο ΝΑΤ για το σκοπό αυτό, ύστερα από απόφαση του Δ.Σ./ΝΑΤ, λαμβανομένης υπ' όψιν της οικονομικής του κατάστασης (για το έτος 1999 επιχορηγήθηκε με το ποσό των 157.500 εκατ., για το έτος 2000 με το ποσό των 151.600 εκατ. και για το έτος 2001 με 161.000 εκατ.).

2. Οι αυξήσεις των εφάπαξ παροχών, που χορηγούν τα Ταμεία Πρόνοιας Αξιωματικών και Κατωτέρων Πληρωμάτων Ε.Ν., καθορίζονται με υπουργικές αποφάσεις μετά από πρόταση των Δ.Σ. των Ταμείων και σύμφωνα πάντα με την οικονομική δυνατότητα του κάθε Ταμείου. Πάντως, για το έτος 2002, από τα Δ.Σ. Ταμείων έχουν προταθεί: α) Αύξηση 5% στις εισφορές και 5% στις παροχές του Ταμείου Πρόνοιας Αξιωματικών Ε.Ν.

β) Αύξηση 3,5% στις εισφορές και 7% στις παροχές του Ταμείου Πρόνοιας Κατωτέρων Πληρωμάτων. 3. Όσον αφορά το ποσοστό της επικουρικής σύνταξης που παρέχεται από τον κλάδο επικουρικής ασφάλισης ναυτικών, αυτό καθορίζεται με απόφαση των υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Οικονομικών ύστερα από πρόταση του Δ.Σ./ΝΑΤ, η οποία στηρίζεται σε αναλογιστική μελέτη βιωσιμότητάς του (ν. 2575/1998 άρθρο 5 παρ. 3). Με απόφαση του Δ.Σ./ΝΑΤ ανατέθηκε στο Πανεπιστήμιο Πειραιά η εκπόνηση μελέτης για τον προσδιορισμό και τον έλεγχο της οικονομικής κατάστασης του ΚΕΑΝ. Το Πανεπιστήμιο Πειραιά παρέδωσε στο ΝΑΤ την αναλογιστική μελέτη, η οποία στη συνέχεια διαβιβάστηκε για ενημέρωση στις εφοπλιστικές και ναυτεργατικές ενώσεις που εκπροσωπούνται στο Δ.Σ./ΝΑΤ, σε προσεχή συνεδρίαση για λήψη απόφασης.

4. Τέλος εξετάζεται από τις αρμόδιες υπηρεσίες η δυνατότητα αναπροσαρμογής του επιδόματος ανεργίας».

Τι ζητεί ο ΠΣ(Ε)ΝΠ

Ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος (Ένωση) Ναυτικών Πρακτόρων ζητεί με επιστολή του να μην επιβαρύνουν με τόκους οι αρμόδιες υπηρεσίες του ΟΛΠ τα ναυτικά πρακτορεία, όταν η καθυστέρηση έκδοσης λογαριασμών για τα αποθηκευτικά δικαιώματα, από το νέο μηχανογραφικό σύστημα στο Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων οφείλεται σε υπαιτιότητα του ΟΛΠ. Αναλυτικότερα η επιστολή, η οποία υπογράφεται από τον πρόεδρο του ΠΣ(Ε)ΝΠ κ. Ι. Θεολογίτη και απευθύνεται προς τη διεύθυνση της ΣΕΜΠΟ της ΟΛΠ Α.Ε., αναφέρει: «Όπως γνωρίζετε, μας είχε γίνει γνωστό ότι από την 25/11/2001, ημερομηνία λειτουργίας του νέου



Ο κ. Ι. Θεολογίτης

μηχανογραφικού συστήματος, οι λογαριασμοί θα εκδίδονται εντός επτά εργάσιμων ημερών το πολύ από τον απόπλου πλοίου, ενώ το σύστημα προκαταβολών ισχύει προσωρινά και μέχρι να γίνει οριστική ρύθμιση, ενέργεια που περιμένουμε εκ μέρους σας μετά την τελευταία συνάντησή μας. Ειδικά όμως για τα αποθηκευτικά δικαιώματα, υπήρξε εκ μέρους σας η δέσμευση ότι τα τελευταία θα εκδίδονται εντός πέντε

ημερών έτσι ώστε να μην προκύπτει θέμα τόκων.

Δυστυχώς, κάτι παρόμοιο δεν συνέβη και εξακολουθεί να υπάρχει μεγάλη καθυστέρηση στην έκδοση των σχετικών λογαριασμών, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται σοβαρά προβλήματα στους χρήστες και ιδιαίτερα εν όψει του κλεισίματος των ισολογισμών για το 2001.

Ζητούμε λοιπόν, όπως άλλωστε οφείλεται, να ενημερωθούν οι αρμόδιες υπηρεσίες του ΟΛΠ ότι δεν θα πρέπει να επιβαρύνουν με τόκους τα ναυτικά πρακτορεία τη στιγμή κατά την οποία η καθυστέρηση οφείλεται αποκλειστικά σε υπαιτιότητα του ΟΛΠ.

Αναμένουμε την επιβεβαίωσή σας και την άμεση ενέργειά σας».



**ΒΙΒΛΙΟΧΑΡΤΟΠΩΛΕΙΟ
ΤΥΠΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΝΤΥΠΑ**

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

ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 23, 185 34 ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΗΛ.: 010.41.71.754, 010.41.34.722

ΑΜΕΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗ



Το τέταρτο νεότευκτο πλοίο της από τα κορεατικά ναυπηγεία Hyundai Heavy Industries παρέλαβε πρόσφατα η Aegean Bulk Co. Inc. Πρόκειται για ένα υπερσύγχρονο πλοίο χωρητικότητας 75.000 dwt, το οποίο ονομάστηκε «Ποσειδών» και ύψωσε την ελληνική σημαία όπως ακριβώς και τα τρία αδελφά του πλοία «Ευανθία», «Άφορος» και «Ήφαιστος», που παραδόθηκαν στην Aegean τους προηγούμενους μήνες. Το νεότευκτο βαπτίστηκε από τη σύζυγο του αντιπροέδρου των ναυπηγείων κα Song σε μια λαμπρή τελετή, παρουσία του κ. Γεωργίου Αγγελόπουλου, του διευθύνοντος συμβούλου της Aegean Bulk κ. Παναγιώτη Λουμάκη καθώς και πολλών εκπροσώπων της

Στιγμιότυπα από την παραλαβή του τέταρτου πλοίου της Aegean Bulk Co. Inc., από τα κορεατικά ναυπηγεία Hyundai Heavy Industries

παγκόσμιας ναυτιλιακής κοινότητας. Την τελετή παράδοσης διαδέχθηκαν οι καθιερωμένες εκδηλώσεις από την πλευρά του πλοιοκτήτη και της Hyundai, αλλά και ανταλλαγή δώρων μεταξύ των δύο πλευρών ως ένδειξη καλής συνεργασίας.

Στην απόκτηση 10 containerships με μεταφορική ικανότητα από 2.500 έως 3.500 Teus το καθένα προσανατολίζεται σύμφωνα με μεσιτικούς κύκλους - η Mediterranean Shipping Company. Με τη συγκεκριμένη κίνηση και σύμφωνα με πληροφο-

ρίες της ποντοπόρου ναυτιλίας, ο ελβετικός κολοσσός στοχεύει στην ενίσχυση της θέσης του στην αγορά της Νοτίου Αμερικής.

Τέλος στη χρήση επιβλαβών υφαλοχρωμάτων που προκαλούν ρύπανση στη θάλασσα, θέτει η νέα σύμβαση που υιοθετήθηκε πρόσφατα από τον IMO. Πιο συγκεκριμένα, με την εν λόγω σύμβαση, τα κράτη που συμμετείχαν στη σχετική διάσκεψη (η οποία πραγματοποιήθηκε πρόσφατα στο Λονδίνο) συμφώνησαν ότι από την 1η Ιανουαρίου 2003 τα πλοία δεν επιτρέπεται να ξαναχρησιμοποιήσουν υφαλοχρώματα που περιέχουν οργανοκασιτερικές ενώσεις ως βιοκτόνα. Επίσης, μέχρι το 2008, τα πλοία θα πρέπει να μην έχουν τέτοιες ενώσεις στα ύφαλα και στα εξωτερικά τους τμήματα ή να διαθέτουν επικάλυψη που να εμποδίζει τη διαφυγή τέτοιων χημικών ενώσεων στο περιβάλλον από τα υποκείμενα στρώματα των επιβλαβών υφαλοχρωμάτων. Η νέα σύμβαση θα τεθεί σε ισχύ 12 μήνες μετά την επικύρωσή της από 25 κράτη, που αντιπροσωπεύουν το 25% της χωρητικότητας της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας.

Στον πλήρη έλεγχο των ναυπηγείων Sambo, με σκοπό την ισχυροποίησή της στην παγκόσμια αγορά, αναμένεται να προχωρήσει η Hyundai Heavy Industries (HHI), σύμφωνα με δήλωση του διευθύνοντος συμβούλου του κορεατικού ομίλου, κ. Choi

Kil Seon. Η ολοκλήρωση της συμφωνίας θα στοιχίσει στη Hyundai 100 εκατ. Κrw αυξάνοντας το μερίδιό της στο 22%.

Από τον Οκτώβριο του 1999, οπότε η HHI ανέλαβε την εμπορική διαχείριση της Sambo, τα χρέη των κορεατικών ναυπηγείων μειώθηκαν κατά 160 εκατ. δολ.

Τον τρέχοντα μήνα αναμένεται να ξεκινήσει τις δραστηριότητές της η κοινοπραξία των K-Line, Yang Ming και Cosco, που θα δραστηριοποιείται στη μεταξύ Ασίας - ΗΠΑ και Μεσογείου γραμμή, στην οποία σήμερα δραστηριοποιούνται 13 containerships με μέση μεταφορική ικανότητα 3.400 Teus. Απώτερος σκοπός των τριών εταιρειών είναι η μείωση του συνολικού τονάζ που απασχολούν.

Δύο νέα πλοία, χωρητικότητας 75.000 dwt το καθένα, ετοιμάζεται να εντάξει η Eletson Corporation στο στόλο της. Σύμφωνα με μεσιτικούς κύκλους, η ελληνικών συμφερόντων εταιρεία ανέθεσε πρόσφατα στα ναυπηγεία STX την κατασκευή των δύο πλοίων, το κόστος των οποίων θα ανέρχεται στα 60 εκατ. δολ. Αυτή τη στιγμή η Eletson διαθέτει έναν από τους νεότερους στόλους δεξαμενοπλοίων στον κόσμο και το ναυπηγικό της πρόγραμμα -εκτός από τις δύο νέες παραγγελίες- περιλαμβάνει την κατασκευή έξι πλοίων στα κορεατικά ναυπηγεία Hyundai Heavy Industries.



Towage & Marine Assistance



MARINE SERVICES

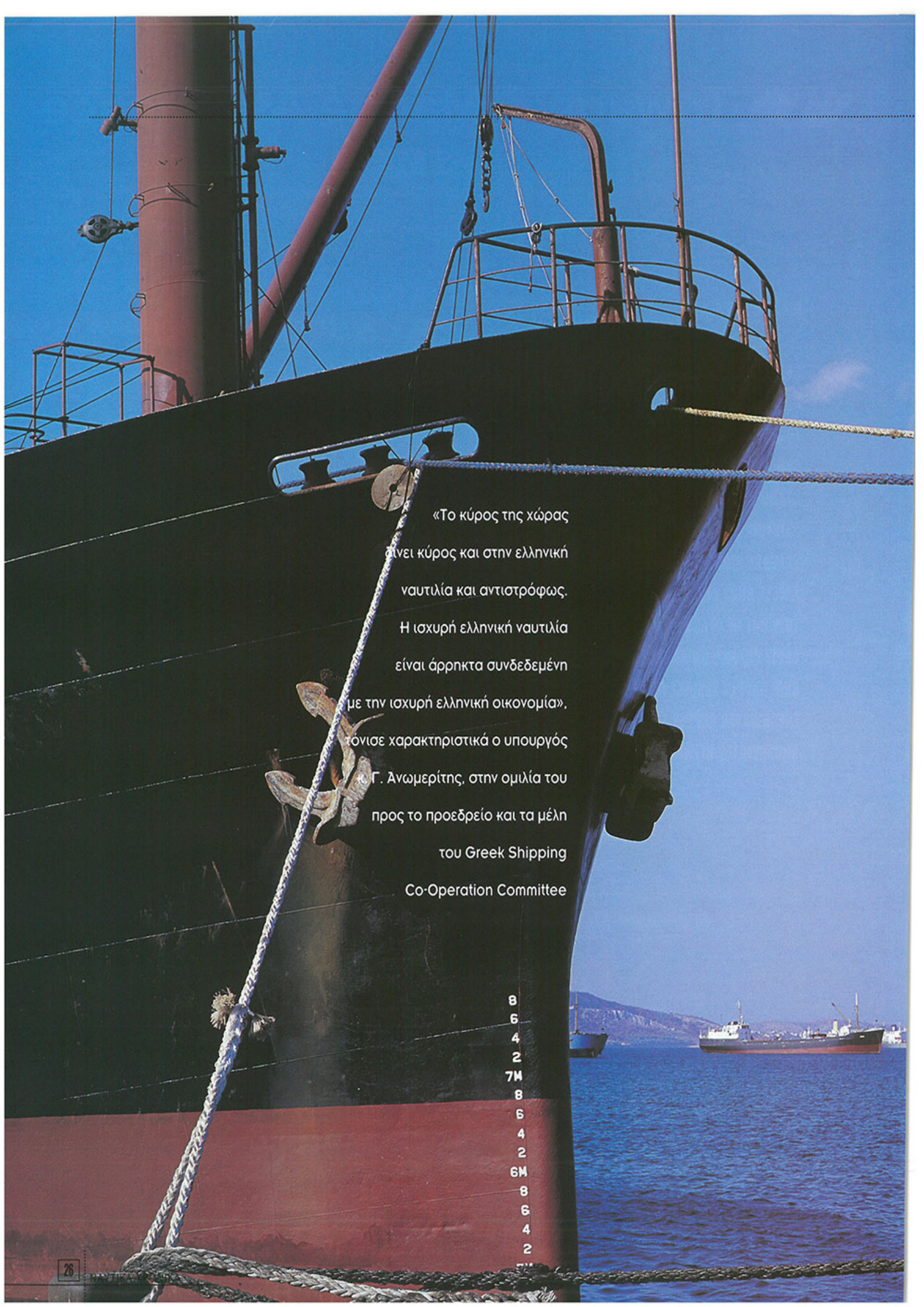
SHIP ASSISTANCE IN THE PORT OF KLAIPEDA
COASTAL TOWAGE
TOWING OF FLOATING CRANES AND BARGES
SHIP ESCORT FOR SAFE PASSAGE
STAND BY AT DISABLED VESSELS
SHIFTING OF IMMOBILIZED SHIPS AT ANCHORAGE
SALVAGE AND WRECK REMOVAL
SINGLE BUOY MOORING ASSISTANCE
TOW OUT OF OFFSHORE STRUCTURES
CREW CHANGE ON ANCHORAGE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

KLAIPEDA LITHUANIA



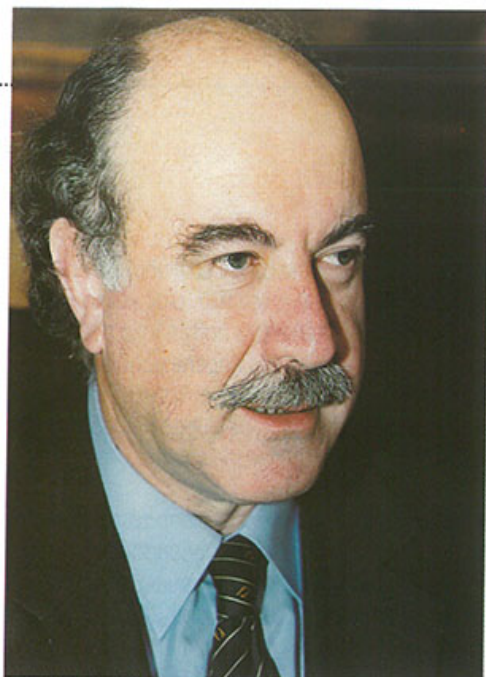
Towage & Marine Assistance S.Neries 12, LT-5800 Klaipėda, Lithuania
Tel.: +370 6 310644, Fax: +370 6 311155
E-mail: towage_marine@klaipeda.omnitel.net
www.towage.lt





«Το κύρος της χώρας
δίνει κύρος και στην ελληνική
ναυτιλία και αντιστρόφως.
Η ισχυρή ελληνική ναυτιλία
είναι άρρηκτα συνδεδεμένη
με την ισχυρή ελληνική οικονομία».
Τόνισε χαρακτηριστικά ο υπουργός
Κ. Γ. Ανωμερίτης, στην ομιλία του
προς το προεδρείο και τα μέλη
του Greek Shipping
Co-Operation Committee

8
6
4
2
7M
8
6
4
2
6M
8
6
4
2



Ομιλία του υπουργού
Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γ. Ανωμερίτη

Για μια ναυτιλία διεθνών οριζόντων



Για μια ναυτιλία διεθνών οριζόντων με ελληνική ταυτότητα, ήταν το θέμα ομιλίας του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γ. Ανωμερίτη στο Greek Shipping Co-Operation Committee.

«Το κύρος της χώρας δίνει κύρος και στην ελληνική ναυτιλία και αντιστρόφως. Η ισχυρή ελληνική ναυτιλία είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την ισχυρή ελληνική οικονομία», τόνισε χαρακτηριστικά ο υπουργός.

Η ομιλία του υπουργού προς το προεδρείο και τα μέλη του Committee ήταν η ακόλουθη:

Οι διεθνείς οικονομικές εξελίξεις δείχνουν ότι, παρά την υποχώρηση της παγκόσμιας οικονομικής δραστηριότητας κατά τη διάρκεια του 2001, το νέο έτος 2002 θα είναι μια καλή χρονιά για τις αγορές. Σίγουρα τα δραματικά γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου επηρέασαν αρνητικά το διεθνές οικονομικό κλίμα. Σύμφωνα με τα πιο πρόσφατα στοιχεία του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου (ΔΝΤ), η οικονομική δραστηριότητα παγκοσμίως μειώθηκε κατά το 2001 στο 2,6%, από το 4,7% που ήταν το 2000. Ο περιορισμός της ενεργού ζήτησης, οι υψηλές τιμές πετρελίου, η άνοδος στις τιμές των τροφίμων, η πτώση των χρηματιστηριακών τιμών στις μετοχές επιχειρήσεων υψηλής τεχνολογίας, η αποδυνάμωση των καθαρών εξαγωγών υπήρξαν μερικοί από τους λόγους επιβράδυνσης.

Η άμεση αντίδραση της κυβέρνησης των ΗΠΑ και η πολιτική σταθερότητας της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας (ΕΚΤ) στη Ζώνη Ευρώ δείχνουν ότι το δραματικό γεγονός της 11ης Σεπτεμβρίου δεν θα οδηγήσει σε οικονομική κρίση το διεθνές οικονομικό σύστημα. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διαβλέπει στοιχεία ανάκαμψης ήδη από το πρώτο τρίμηνο του 2002. Το 2002 επίσης αναμένεται άνοδος του παγκοσμίου εμπορίου των αναπτυσσόμενων χωρών, ενώ όσον αφορά τις κεφαλαιαγορές, οι λεγόμενοι «γκουρού» των μεγάλων οίκων αξιολόγησης των διεθνών κεφαλαιαγορών ομιλούν για αισιόδοξη ανάκαμψη.

Οι ανισορροπίες των προηγούμενων ετών οδήγησαν σε έντονες

προσαρμογές, έτσι ώστε η παγκόσμια ροή κεφαλαίων να παραμείνει αμετάβλητη. Στη Ζώνη του Ευρώ ο ρυθμός αύξησης του πραγματικού ΑΕΠ διαμορφώνεται στο +1,2%, ενώ η επιβράδυνση της αμερικανικής οικονομίας οδήγησε σε νέα ισορροπία τις σχέσεις δολαρίου και ευρώ.

Το 2001 η Ελλάδα εντάχθηκε στην Οικονομική και Νομισματική Ένωση (ΟΝΕ) και από την 1η Ιανουαρίου 2002 στη Ζώνη Ευρώ.

Το κλίμα σταθερότητας, οι αναπτυξιακές πρωτοβουλίες, η συνεχιζόμενη εισροή πόρων μέσω του Γ' ΚΠΣ, τα έργα για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004, οδηγούν την Ελλάδα σε υψηλούς δείκτες ΑΕΠ. Η ελληνική οικονομία αναμένεται να έχει το 2002 τη μεγαλύτερη οικονομική μεγέθυνση από όλες τις χώρες-μέλη του ΟΟΣΑ, αφού το ΑΕΠ θα ανέλθει σε 3,8% έναντι 1,5% της Ευρωζώνης, ο πληθωρισμός στο 2,8%, το ισοζύγιο της γενικής κυβέρνησης πλεονασματικό. Στην οικονομική δραστηριότητα καταγράφονται εξαιρετικές επιδόσεις: Οι επενδύσεις αυξήθηκαν κατά 8,5%, η βιομηχανική παραγωγή κατά 7,7%, η μεταποίηση κατά 6,1%, ο όγκος λιανικών πωλήσεων κατά 5,4%, η οικοδομική δραστηριότητα κατά 5,7%, ενώ οι εξαγωγές αυξήθηκαν με διπλάσιο ρυθμό από τις εισαγωγές. Στη χώρα μας οι μακροοικονομικές συνθήκες παραμένουν ευνοϊκές για την οικονομική δραστηριότητα.

Η σταθερότητα των οικονομικών και πολιτικών αποφάσεων, η άνοδος του διεθνούς κύρους της χώρας, οι ηγετικές της πρωτοβουλίες στο χώρο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, οι ιδιωτικές και δημόσιες επενδύσεις, η εκσυγχρονιστική προσπάθεια στο χώρο της δημόσιας διοίκησης και των υποδομών αποτελούν στοιχεία τα οποία οδηγούν σε επιτάχυνση της αναπτυξιακής διαδικασίας, μιας ουσιαστικής εθνικής προοπτικής.

Μέσα σ' αυτά τα δεδομένα οφείλει κανείς, πρώτον, να αναγνωρίσει τον πρωταγωνιστικό ρόλο της ελληνικής ναυτιλίας στην οικονομική ισχυροποίηση της χώρας και στην ένταξή της στην ΟΝΕ και, δεύτερον, αφού εκτιμήσει τα στοιχεία που συν-

Στη χώρα μας
οι μακροοικονομικές συνθήκες
παραμένουν ευνοϊκές
για την οικονομική
δραστηριότητα

θέτουν το διεθνές εμπόριο και τις θαλάσσιες μεταφορές, να ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα των ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακών επιχειρήσεων και του ελληνόκτητου και με έμφαση των υπό ελληνική σημαία πλοίων. Η συμμετοχή της Ελλάδας στην ΟΝΕ και στην Ευρωζώνη αποτελεί σημαντικό ορόσημο στην πρόσφατη ιστορία της χώρας μας. Στην εφαρμογή μετά το 1994 της συνεπούς και αποτελεσματικής οικονομικής πολιτικής προς τη δύσκολη πορεία της σύγκλισης, η συμμετοχή της ελληνικής ναυτιλίας μέσα από πολλούς δείκτες υπήρξε ιδιαίτερα σημαντική. Θα αρκούσε να αναλύσει κανείς τις παραμέτρους του ισοζυγίου εξωτερικών συναλλαγών για να αντι-



ληφθεί τη διαχρονική αξία της συμβολής των ναυτιλιακών εταιρειών στη θετική πορεία αυτή.

Δεν είναι στις προθέσεις μου να αιτιολογήσω περισσότερο τον πρώτο ισχυρισμό μου, όσο να παρουσιάσω τα δεδομένα και τις προτάσεις για μια ισχυρή ναυτιλία μέσα σε μια ισχυρή Ελλάδα. Για μια ναυτιλία σύγχρονη, ανταγωνιστική, για μια ναυτιλία ποιότητας και ασφάλειας. Για μια ναυτιλία η οποία θα υπηρετεί τους ανθρώπους που δουλεύουν, είτε είναι εφοπλιστές είτε αξιωματικοί είτε ναυτικοί.

Οι μεταφορές αποτελούν παράγοντα κεφαλαιώδους σημασίας στη λειτουργία των σύγχρονων οικονομιών. Η διαρκώς αυξανόμενη ζήτηση των υπηρεσιών μεταφορών, οι οποίες θα διπλασιασθούν μέχρι το 2010, και η απαίτηση για υπηρεσίες ποιότητας και σεβασμού στο απειλούμενο οικοσύστημα δεν μπορούν παρά να μας οδηγήσουν σε κατευθύνσεις άρσης της αντιφατικότητας στις πολιτικές μεταφορών. Το 70% του συνόλου των μεταφορών στην Ε.Ε. πραγματοποιείται μέσω θαλασσιών μεταφορών, παρά τα προβλήματα του ευρωπαϊκού στόλου. Τα θέματα των θαλασσιών μεταφορών και της ναυτιλίας βρίσκονται και πάλι συστηματικά στο επίκεντρο των διεθνών οικονομικών εξελίξεων.

Στο επίπεδο της Ε.Ε. μέσα από τις σελίδες της Λευκής Βίβλου για μια Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών με ορίζοντα το 2010, επιχειρείται η διάρθρωση ενός συστήματος μεταφορών, το οποίο να είναι ανταγωνιστικό και βιώσιμο από οικονομικής, κοινωνικής και περιβαλλοντικής πλευράς.

Σήμερα έχει γίνει κατανοητό ότι η αύξηση της ζήτησης για μεταφορές δεν μπορεί να ικανοποιηθεί με κατασκευή νέων υποδομών στη στεριά, οι οποίες υποβαθμίζουν το περιβάλλον και το επίπεδο των σύγχρονων κοινωνιών.

Η διασύνδεση των δικτύων είναι η μια κατεύθυνση, αλλά η ενίσχυση της ποιοτικής ναυτιλίας είναι η ουσιαστική λύση. Η χώρα μας στηρίζει τις πολιτικές για την ανταγωνιστικότητα, την ασφάλεια, την εκπαίδευση, τη διεύρυνση, τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, τις θαλάσσιες λεωφόρους, την ασφάλεια των επιβατών στα πλοία, την αναθεώρηση των οδηγιών για τις κρατι-

κές ενισχύσεις στη ναυτιλία, ενώ στέκεται με επιφυλάξεις απέναντι στο θέμα της συμμετοχής της Ε.Ε. στον ΙΜΟ, μιας και το γενικότερο θέμα της συμμετοχής αποτελεί ένα πολύπλοκο πολιτικό και νομικό ζήτημα. Στα θέματα της Ε.Ε. θα έπρεπε κάποιος να προσθέσει τα όσα θα προκύψουν από τη διεύρυνση της Ε.Ε., άρα και από το κοινοτικό κεκτημένο σε σχέση με Κύπρο και Μάλτα, το ναυτογνακτικό δυναμικό των υπό ένταξη χωρών κ.λπ.

Στο επίπεδο του ΠΟΕ, ήδη έχουν αρχίσει οι διαπραγματεύσεις του Γύρου της Χιλιετίας, τόσο για τα θέματα πρόσβασης στην αγορά όσο και στην επεξεργασία αρχών και κανόνων, θέση που στηρίζει η Ε.Ε. Ήδη στην Υπουργική Διάσκεψη του ΠΟΕ στο Κατάρ τέθηκαν οι προθεσμίες υποβολής των προτάσεων. Στόχος είναι να μην επαναληφθεί η αποτυχία των προηγούμενων διαπραγματεύσεων και να συναφθεί μια συμφωνία φιλέλευθεροποίησης. Στις 28.01.2002 θα συνεδριάσει η Επιτροπή Εμπορικών Διαπραγματεύσεων (TNC), η οποία και θα αποφασίσει εάν συσταθεί ειδική διαπραγματευτική ομάδα για τη ναυτιλία. Επισημαίνω, τέλος, ότι το μεγάλο γεγονός του 2001 υπήρξε η είσοδος της Κίνας στον ΠΟΕ και να θυμίσω ότι συνεχίζονται οι διαπραγματεύσεις για τη σύναψη ναυτιλιακής συμφωνίας Ε.Ε. - Κίνας, καθώς και της Ινδίας.

Στο επίπεδο της Ελλάδας σε σχέση με τα διεθνή θέματα, θα ήθελα απλώς να υπενθυμίσω ότι η χώρα μας θα ασκεί την προεδρία της Ε.Ε. κατά τη διάρκεια του πρώτου εξαμήνου του 2003. Ήδη παρακολουθούμε τα ναυτιλιακά θέματα κατά τη διάρκεια των προεδριών του 2002 (Ισπανία, Δανία) και προετοιμαζόμαστε για μια διακριτή προεδρία στον τομέα μας, για την οποία καλώ όλους τους φορείς της χώρας σε δημιουργική συνεργασία για την ανάδειξη θεμάτων και κατοχύρωσης των συμφερόντων της χώρας. Στο επίπεδο των διμερών σχέσεων και διεθνών υποχρεώσεων, η χώρα μας ενσωμάτωσε οδηγίες και συνθήκες της Ε.Ε. και διεθνών οργανισμών και υπέγραψε διεθνείς ναυτιλιακές συμφωνίες με τις Κροατία, Συρία, Λίβανο, Ρωσία, Αλγερία, Λετονία, ενώ προωθούνται σχέδια συμφωνιών με άλλες έντεκα (11) χώρες. Η «ναυτιλιακή διπλωματία», προς όφελος του κύρους της ελληνικής ναυτιλίας και των συμφερόντων της χώρας, θα ασκηθεί ακόμα πιο συστηματικά. Η χώρα μας, τέλος, όπως είναι γνωστό, συμμετέχει ενεργά σε όλους τους διεθνείς οργανισμούς, στους οποίους εντός του 2002 θα ενισχύσει ακόμη περισσότερο τους δεσμούς της.

Μέσα σ' αυτό το πλαίσιο η ελληνική κυβέρνηση με κύριους στρατηγικούς στόχους:

- Την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας.
 - Την απελευθέρωση της ακτοπλοΐας.
 - Την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.
 - Την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος.
 - Την ενίσχυση του θαλασσιού τουρισμού.
 - Την Εθνική Λιμενική Πολιτική.
 - Την ενίσχυση της απασχόλησης.
 - Την αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης.
 - Την στήριξη των απομάχων ναυτικών και
 - Την ενίσχυση του Λιμενικού Σώματος
- έχει λάβει μια σειρά αποφάσεων, από τις οποίες οι πιο τελευταίες

GENERAL SHIPS' REPAIRS

PANAGIOTIS P. LIAKOS



ΣΤΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ
ΝΑΥΤΙΑΣ
ΑΠΟ ΤΟ 1970

10 Dervenakion Str, 185 45 Piraeus
Tel: (+3010) 463 0126 - 463 0823
Telex: 21-3546 LIAK. GR.
Fax: (+3010) 461 9583
E-mail: liakos@otenet.gr



αφορούν:

- Τη φορολογία των πλοίων.
- Τη φορολογία των ναυτικών και
- Την απασχόληση των συνταξιούχων ναυτικών.

Έχω πολλή φορές τονίσει ότι, όπως στο σύστημα των αξιών μας ανώτατο ον είναι ο άνθρωπος, έτσι και στη ναυτιλία το κυρίαρχο στοιχείο είναι οι άνθρωποι της, είτε λέγονται εφοπλιστές, managers ναυτικών εταιρειών, αξιωματικοί, ναυτικοί ή στελέχη επιχειρήσεων. Και όπως στα πλοία, από τη σχεδίαση και τη ναυπήγηση τους μέχρι τη διάλυσή τους, υπάρχει ένας κύκλος, έτσι και από την προσέληψη των ναυτικών μέχρι τη συνταξιοδότησή τους υπάρχει ένας κύκλος με πολλούς κρίκους.

Και όσο πιο γεροί είναι οι κρίκοι, τόσο πιο γερά είναι και η αλυσίδα. Και ξέρουμε ότι σήμερα στη ναυτιλία μας έχουμε κάποιους αδύνατους κρίκους, όπως:

- Η προσέληψη στο ναυτικό επάγγελμα.
- Η εκπαίδευση.
- Η συνεχής κατάρτιση.
- Η απασχόληση.
- Η κοινωνική πτυχή της ναυτιλίας.

Και πρέπει να σας πω ότι προς αυτήν την κατεύθυνση ρίχνουμε το μεγαλύτερο βάρος των πολιτικών μας, ακριβώς γιατί τους αδύνατους κρίκους πρέπει να ενισχύσουμε. Ιδιαίτερα σήμερα που πολλή

από τα γνωστά δεδομένα των περασμένων δεκαετιών έχουν μεταβληθεί, όπως το δημογραφικό, το βιοτικό επίπεδο, οι ευκαιρίες απασχόλησης σε νέα επαγγέλματα, η αποκεντρωμένη βιώσιμη πόλη, οι ξένοι εργάτες, οι υποδομές και οι επικοινωνίες. Είμαι βέβαιος, ότι με τη συνεργασία όλων, θα αγγίζουμε με ρεαλισμό τα θέματα αυτά κι ότι το 2002 θα είναι το έτος των ρήξεων που οδηγούν σε ανάπτυξη αληθινή και συνοχή.

Προς την κατεύθυνση του εκσυγχρονισμού και των υποδομών και των θεσμών έχουμε επίσης και σημαντικά βήματα:

- Αναδιαρθρώνουμε το ΥΕΝ, για να μπορέσει να παίξει το ρόλο του ως θεσμικού πολιτικού εκπροσώπου στα θέματα ναυτιλιακής πολιτικής. Θέλω να σημειώσω ότι η Ελλάδα είναι μία από τις τρεις (3) ευρωπαϊκές χώρες, οι οποίες διατηρούν εξειδικευμένο υπουργείο για την Εμπορική Ναυτιλία.
- Αναδιαρθρώνουμε το Λιμενικό Σώμα με διπλοσυστάση του προσωπικού του και αγορά σύγχρονων μέσων πλωτών, εναέριων και χερσαίων.
- Δημιουργήσαμε σύστημα εθνικής λιμενικής πολιτικής, συγκροτήσαμε Γενική Γραμματεία Λιμένων στο ΥΕΝ.
- Μετοχοποιήσαμε τον ΟΛΠ και τον ΟΛΘ και μετασχημάτισαμε σε Ανώνυμες Εταιρείες τα δέκα (10) μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας, με στόχο την είσοδο ιδιωτικών κεφαλαίων και σύγχρονου μαντζμεντ. Στόχος μας, η χώρα μας εκτός από flag-state να γίνει και port-state, αφού οι περιφερειακές αγορές το επιτρέπουν.
- Ολοκληρώνουμε τα νέα συστήματα ελέγχου της ναυσιπλοΐας με τη λειτουργία των περιφερειακών VTS και του εθνικού VTMS.
- Αληθίζουμε τα πάντα στον Πειραιά, ώστε να λειτουργεί ως σύγχρονη και λειτουργική πόλη, ως διεθνές ναυτιλιακό κέντρο. Ευελπιστούμε, εάν η απόφαση ληφθεί χωρίς πολιτική σκοπιμότητα, ο Πειραιάς να είναι η έδρα του EMSA.
- Απελευθερώνεται εντός του 2002 η ακτοπλοΐα και διασφαλίζεται θεσμικά η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές. Δημιουργείται ανεξάρτητη ρυθμιστική αρχή για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές.

Στην Ελλάδα γνωρίζουμε τις αδυναμίες μας, αληθινά γνωρίζουμε και τη δύναμη των προοπτικών μας. Για τα προβλήματά μας αντί για μίζερες κριτικές θα προωθήσουμε τις πιο γρήγορες λύσεις. Για τις προοπτικές μας, οφείλουμε σχεδιασμούς και σενάρια για την τρέχουσα δεκαετία να τα μετασχηματίσουμε έγκαιρα σε αποφάσεις. Μηροστά μας έχουμε σημαντικές εθνικές προκλήσεις. Η προεδρία της χώρας μας στην Ε.Ε., οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 2004, η είσοδος της Κύπρου στην Ε.Ε., η αξιοποίηση των κοινοτικών πόρων, η διατήρηση της ειρήνης στο Αιγαίο και η κυριαρχία στα Βαλκάνια είναι μέρος της βάσης των θεμάτων, τα οποία θα δώσουν την ευκαιρία της συνέχισης της ισχυροποίησης της Ελλάδας στη διεθνή σκηνή και στις παγκοσμιοποιημένες αγορές. Το κύρος της χώρας δίνει κύρος και στην ελληνική ναυτιλία και αντιστρόφως. Η ισχυρή ελληνική ναυτιλία είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την ισχυρή ελληνική οικονομία και αντιστρόφως. Ελλάδα και ναυτιλία είναι και ιστορικά έννοιες συνδεδεμένες. Και μέσα στις πολυεθνικές πλέον ενότητες και συμμαχίες, όπου συμμετέχουμε, η ταυτότητά μας προσδιορίζεται από τη γλώσσα, τον πολιτισμό, και τη ναυτιλία μας. Σ' αυτή τη ναυτιλία των διεθνών οριζώντων και της ελληνικής ταυτότητας σάς καλώ και εγώ συμμετέχουσας.

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/liftcraft davits
- Liferifts
- 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.: 010 42 85960/61

Fax.: 010 42 85962

Hatzikyriakou Av. 15-17, Piraeus 185 35

E-mail: maricons@compulink.gr

PHOTO: PNTAEN - WESTLIGHTS, ARTIK JAN. 2001



Hydraulic Ship Repairs
World Wide Service

HYDRATECHNICA ΣΤΑΥΡΟΣ ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ

25 χρόνια πείρα

Η **HYDRATECHNICA** είναι εταιρεία ναυτιλιακών υπηρεσιών που προσφέρει στους πελάτες της εξειδικευμένες υπηρεσίες υψηλής ποιότητας με υπευθυνότητα, ταχύτητα και συνέπεια.

✓ ΥΔΡΑΥΛΟΚΙΝΗΤΗΡΕΣ & ΑΝΤΛΙΕΣ ΕΛΑΙΟΥ,
ΥΨΗΛΗΣ ΚΑΙ ΧΑΜΗΛΗΣ ΠΙΕΣΕΩΣ

✓ ΥΔΡΑΥΛΙΚΟΥΣ ΚΥΛΙΝΔΡΟΥΣ
& ΓΡΥΛΟΥΣ ΑΜΠΑΡΙΩΝ

✓ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΑΝΤΛΙΩΝ
& ΥΔΡΑΥΛΟΚΙΝΗΤΗΡΩΝ

✓ ΥΔΡΑΥΛΙΚΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ, NORLAU,
STEERING GEAR, WINCHES, DECK MACHINERY

✓ ΓΕΡΑΝΟΥΣ ΠΛΟΙΩΝ



Phaedra ltd.

135 Kolokotroni Str., 185 36 Piraeus Greece, Tel.: 4182 282 -3, 4286 348, Fax: 4182281, 4286 347
Work Shop: 36 Gravias str. & Egaleu str., 185 45 Piraeus Greece, Tel.: (+301) 4614940,
(+301) 4082742-3, Fax: (+301) 4627564, e-mail: phaedra@domi.gr



Η πρώτη γνωριμία με το Committee

του Νάσου Πουλακίδα



ο πρώτο πακέτο μέτρων για τη ναυτιλία ήταν καλό, όμως ο εφοπλιστικός κόσμος αναμένει και το δεύτερο, έως τα τέλη Φεβρουαρίου. Αυτό ήταν το βασικό συμπέρασμα της τριήμερης επίσκεψης του κ. Γ. Ανωμερίτη στο Λονδίνο (24-26 Ιανουαρίου) από τις συνομιλίες με το προεδρείο της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας.

Ιδιαίτερα ικανοποιημένος από τις συναντήσεις με τον κ. Ανωμερίτη δήλωσε ο κ. Επαμεινώνδας Εμπειρίκος, τονίζοντας:

«Το πλέον βασικό είναι να έχουμε μια ισχυρή ελληνική ναυτιλία, υπό ελληνική σημαία».

Ο πρόεδρος του Committee αναφέρθηκε και στο φλέγον θέμα της έλλειψης νέων αξιωματικών και κατωτέρου πληρώματος, αλλά και της μη προσέλευσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα που παρατηρείται τα τελευταία χρόνια.

Ο κ. Εμπειρίκος, απαντώντας σε ερωτήσεις δημοσιογράφων μετά τη συνάντηση με τον υπουργό, τόνισε:

«Είμαστε παρά πολύ ικανοποιημένοι με τη σημερινή συνάντηση. Αυτό που συζητήσαμε με τον κ. υπουργό και φαίνεται ότι είμαστε όλοι σύμφωνοι, είναι ότι είναι βασικό να έχουμε μια ισχυρή ελληνική ναυτιλία υπό ελληνική σημαία. Ένας από τους λόγους για τους οποίους λέμε ότι αυτό είναι πολύ βασικό είναι ότι μόνο στα πλοία υπό ελληνική σημαία δημιουργούμε νέους αξιωματικούς. Και χρειαζόμαστε οπωσδήποτε νέους αξιωματικούς για να επανδρώσουμε τα πλοία στο μέλλον αλλιά και τα γραφεία. Στη συνέχεια είπαμε ότι προϋπόθεση για να υπάρχει αυτή η μεγάλη και ισχυρή ναυτιλία υπό ελληνική σημαία, είναι να είναι το ελληνικό πλοίο ανταγωνιστικό. Εάν δεν μπορεί το ελληνικό πλοίο να ανταγωνιστεί τον Ασιάτη και τον Ευρωπαίο, θα σβήσει η ελληνική ναυτιλία. Και εκεί είδαμε την κατάσταση του κ. υπουργού, ο οποίος όπως σας είπε ο ίδιος, πιστεύει ότι πρέπει να υπάρχει μια σημαντική ναυτιλία η οποία θα είναι και ανταγωνιστική».

Για τη ναυτική εκπαίδευση και την αναβάθμιση του

ΥΕΝ, ο πρόεδρος του Committee δήλωσε:

«Η εκπαίδευση είναι ένα από τα πιο σοβαρά θέματα και το τόνισε ο κ. Ανωμερίτης. Είπαμε ότι όχι μόνο είναι τεράστιας σημασίας το θέμα αυτό, αλλά πιστεύουμε ότι πρέπει να είναι όλες οι πόρτες ανοιχτές για να μπαίνουν τα παιδιά στις σχολές, ώστε να υπάρχουν στο μέλλον οι αξιωματικοί που χρειάζονται για να επανδρώσουμε τα πλοία. Πρέπει να είναι όλες οι πόρτες ανοιχτές για να μπορεί ένα παιδί που δεν έχει πάει στο λύκειο να πάει στη σχολή. Νομίζω ότι η προσέλευση συμβαδίζει με την εκπαίδευση, και αυτά τα δύο είναι βασικά σημεία».

Γ. Ανωμερίτης:

«Δεν καταργείται το ΥΕΝ»

Από την πλευρά του ο υπουργός, κατά τη διάρκεια της συνέντευξης Τύπου, υποστήριξε:

«Τα σημαντικότερα θέματα που τέθηκαν από την πλευρά του Committee ήταν τα θέματα που έχουν σχέση με τη σύνθεση των πληρωμάτων, την έλλειψη αξιωματικών, τα θέματα του ΝΑΤ, καθώς επίσης και μια σειρά από θέματα που έχουν σχέση με κοινοτικά ζητήματα, κοινοτικές οδηγίες και τις θέσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον ΙΜΟ».

Ακόμη μια σειρά θεμάτων που έχουν σχέση με το υπουργείο. Αυτό ίσως ήταν και το πιο εύκολο, γιατί το αίτημα που έθεσε η Ένωση ήταν να μην καταργηθεί το υπουργείο. Και φυσικά εμείς κάθε άλλο παρά να καταργηθεί το υπουργείο θέλουμε, αντίθετα οργανωτικά, λειτουργικά και στελεχιακά, ήδη έχουν ψηφιστεί νόμοι και ήδη τους εφαρμόζουμε, για να έχουμε ένα οικονομικό και παραγωγικό υπουργείο. Όπως είναι γνωστό, μετά την πρώτη συνάντηση με τον υπουργό Οικονομίας έχουμε δρομολογήσει μία ακόμη συνάντηση στα τέλη Φεβρουαρίου. Εκτιμώ ότι ο διάλογος που έχει αρχίσει από πέρυσι, επί υπουργίας του κ. Χρ. Παπουτσά, και συνεχίστηκε μετά για λύσεις ισορροπίας που να οδηγούν αποδεδειγμένα και με στοιχεία στην ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου, είναι μέτρα και θέσεις τα οποία θα στηρίζουμε. Από την πλευρά επίσης του Committee τέθηκε το θέμα της υποστήριξης του σημερινού αναπληρωτή του γενικού γραμματέα του ΙΜΟ, του κ. Θ. Μητρόπουλου, για τις εκλογές του 2003. Αυτό είναι ένα θέμα που θα συζητηθεί με το υπ. Εξωτερικών και φυσικά θα ήταν επιτυχία και



ιδιαίτερη χαρά να έχουμε επικεφαλής Έλληνα σε ένα διεθνή οργανισμό. Αλλά αυτό πρέπει να μεθοδευτεί σωστά από κάθε πλευρά, δεδομένης της πολύχρονης εμπειρίας του κ. Μητρόπουλου στον οργανισμό αυτό.

Τα θέματα που τέθηκαν είναι πολλά και διάφορα, για τα περισσότερα από τα οποία πιστεύω ότι μπορούν να βρεθούν γρήγορες και άμεσες λύσεις. Υπάρχουν όμως και θέματα που πρέπει να τα δει κανείς συνολικά μέσα από ευρύτερο διάλογο και, επειδή όπως είπα έχει προϋπάρξει αυτός ο διάλογος, πιστεύω ότι θα φθάσουμε σε κάποιο σημείο σύντομα».

Ο υπουργός δήλωσε επίσης ικανοποιημένος από το ενδιαφέρον των πλοιοκτητών για επιστροφή πλοίων τους στο ελληνικό νηολόγιο.

1.
Ο υπουργός
με τον πρόεδρο
του Committee
Επ. Εμπειρικό

2.
Ο υπουργός,
ο γεν. γραμματέας
του ΙΜΟ
W.A. O' Neil και ο
γεν. γραμματέας
του ΥΕΝ
Λ. Λαμπρόπουλος

Η ελληνική σημαία είναι κύρους και όχι ευκαιρίας

Μείωση φορολογίας των πλοίων κατά 40%

του Νάσου Πουλακίδα



Η ελληνική σημαία είναι σημαία κύρους και ταυτόχρονα με την ποιοτική ναυτιλία που επιδιώκουμε, είναι ό,τι επιζητούμε αυτή την περίοδο.

Δήλωση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γ. Ανωμερίτη αμέσως μετά την ανακοίνωση των πρώτων μέτρων για ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ποντοπόρου ναυτιλίας.

Ο υπουργός έκανε από την πλευρά του το πρώτο μεγάλο βήμα για την ποντοπόρο ναυτιλία, ενώ έως το τέλος Φεβρουαρίου αναμένεται και το δεύτερο, με ανακοινώσεις για το ασφαλιστικό και τη ναυτική εκπαίδευση.

«Επειδή για την κυβέρνηση, ναυτιλία σημαίνει οι άνθρωποι της και όχι οι λιμαρινές των πλοίων, γι' αυτό και προχωρήσαμε σε δραστήρια μείωση της φορολογίας των ναυτικών και των

πλοίων», είπε ο κ. Ανωμερίτης, ενώ συμπλήρωσε ότι η απασχόληση των συνταξιούχων ναυτικών δεν είναι και η καλύτερη λύση.

Με τη μείωση της φορολογίας των πλοίων κατά 40%, η κυβέρνηση ευελπιστεί ότι οι Έλληνες εφοπλιστές θα ενισχύσουν το ελληνικό νηολόγιο. «Τώρα είναι η πλευρά των πλοιοκτητών για να δώσει τη δική της απάντηση», τόνισε ο κ. Ανωμερίτης, ο οποίος χθες το βράδυ ολοκλήρωσε τη συνομιλία του με το Committee, το ελληνικό εφοπλιστικό όργανο του Λονδίνου.

Η εφοπλιστική κοινότητα δείχνει ικανοποιημένη από τα μέτρα Ανωμερίτη, ενώ ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος κ. Σπύρος Αλεξανδράτος πιστεύει ότι οι μέχρι σήμερα αποφάσεις του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας είναι θετικές, προς όφελος της ελληνικής ναυτιλίας. Συγκεκριμένα ο κ. Αλεξανδράτος δήλωσε:

«Το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος (ΝΕΕ), ως φορέας και κατά νόμον σύμβουλος της Πολιτείας σε θέματα ναυτιλίας, επιθυμεί να συγχαρεί την Πολιτεία και ιδιαίτερα τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Γε-

ώργιο Ανωμερίτη, για τις χθεσινές ανακοινώσεις τους και τις νομοθετικές ρυθμίσεις φορολογίας ναυτικών και πλοίων.

Είναι ένα γεγονός που χαιρετίζεται με ιδιαίτερη ικανοποίηση από το χώρο της ελληνικής ναυτιλίας. Ύστερα από πάρα πολύ καιρό η Πολιτεία στράφηκε στη σωστή κατεύθυνση, με τη θέσπιση μέτρων σειράς για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου και κατ' επέκτασιν του ελληνικού νηολογίου.

Η συνεργασία ναυτικών και εφοπλισμού απέδωσε και έφθασε την ελληνική ναυτιλία στην πρώτη θέση. Με τη συμπαράσταση δε της Πολιτείας ο πήχης της επιτυχίας, χωρίς αμφιβολία, θα ανέβει ακόμη ψηλότερα.

Κύριε υπουργέ, σας διαβεβαιώνουμε ότι το ΝΕΕ θα είναι αρωγός και σύμβουλος σας σε κάθε προσπάθεια και πρωτοβουλία για το συμφέρον αυτού του μεγάλου εθνικού κεφαλαίου, που ακούει στο όνομα ελληνική εμπορική ναυτιλία και έχετε την τιμή να το διαχειρίζεσθε».

Ο πρόεδρος της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών Γιάννης Κ. Λύρας, σχολιάζων τις φορολογικές και ναυτεργατικές ρυθμίσεις που ανακοίνωσε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, δήλωσε τα εξής: «Πρόκειται για το πρώτο ενθαρρυντικό βήμα προς την κατεύθυνση της δημιουργίας των αναγκαίων προϋποθέσεων, προκειμένου η ποντοπόρος ναυτιλία να ανακτήσει την από μακρού χαμένη ανταγωνιστικότητά της.

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών έχει ήδη καταθέσει προτάσεις για μια συνολική αντιμετώπιση του ναυτιλιακού προβλήματος της πατρίδας μας, στο πλαίσιο της ασκούμενης από την Κοινότητα ναυτιλιακής πολιτικής και στη βάση των αναγκών ενός συνεχώς αυξανόμενου και εκσυγχρονιζόμενου εμπορικού στόλου υπό ελληνική διαχείριση.

Η δήλωση του υπουργού κ. Ανωμερίτη, ότι μετά τον κύκλο φορολογικών παρεμβάσεων θα προχωρήσει εντός του Φεβρουαρίου στη ρύθμιση των άρτιον συσσωρευμένων στον κλάδο εκκρεμοτήτων, προκαλεί ιδιαίτερη ικανοποίηση στη ναυτιλιακή κοινότητα».

Ανακοινώσεις του ΥΕΝ Γ. Ανωμερίτη

Μειώσεις φορολογίας σε ναυτικούς και πλοία



Ο υπουργός Ε.Ν. κ. Γ. Ανωμερίτης

κτούν οι αξιωματικοί του εμπορικού ναυτικού και το κατώτερο πλήρωμα από την παροχή υπηρεσιών σε εμπορικά πλοία, υπολογίζεται με αναλογικό συντελεστή έξι τοις εκατό (6%) για τους αξιωματικούς και τρία τοις εκατό (3%) για το κατώτερο πλήρωμα στις αμοιβές που αποκτώνται στο ημερολογιακό έτος 2002 και επόμενα».

2. Στην παράγραφο 5 του άρθρου 9 του Κώδικα Φορολογίας Εισοδήματος προστίθεται εδάφιο που έχει ως εξής:

«Οι διατάξεις αυτής της πα-

ραγράφου εφαρμόζονται και για το κατώτερο πλήρωμα του εμπορικού ναυτικού».

3. Στην παράγραφο 4 του άρθρου 59 του Κώδικα Φορολογίας Εισοδήματος προστίθεται νέο, προτελευταίο εδάφιο που έχει ως εξής:

«Οι διατάξεις αυτής της παραγράφου εφαρμόζονται και για το κατώτερο πλήρωμα του εμπορικού ναυτικού».

4. Οι διατάξεις των παραγράφων 1, 2 και 34 εφαρμόζονται για εισοδήματα που αποκτώνται από 1ης Ιανουαρίου 2002 και μετά.

Φορολόγηση πλοίων

Καθορίστηκε μειωμένος συντελεστής φορολόγησης για τα ελληνικά πλοία στο 40% των ισχυόντων στο ν. 27/75. Η νέα φορολόγηση, η οποία προκύπτει, οδηγεί σε tonnage tax ανταγωνιστικό ως προς



ετά την ψήφιση, στο σύνολό του, του νόμου για τις ναυτικές εταιρείες και τις συστάσεις των υπουργών ΥΠΕΘ Νίκου Χριστοδουλάκη και ΥΕΝ Γιώργου Ανωμερίτη με την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και εργαζομένων, ολοκληρώθηκε η πρώτη ομάδα θεμάτων για την ελληνική ναυτιλία, της οποίας οι διατάξεις έχουν ως ακολούθως:

Φορολόγηση ναυτικών

1. Το δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 4 του άρθρου 9 του Κώδικα Φορολογίας Εισοδήματος αντικαθίσταται ως εξής: «Επίσης ο φόρος στις αμοιβές που απο-



Επιφάνιος Αλεξανδράτος

τα ισχύοντα στις κοινοτικές σημαίες και ικανοποιεί πλήρως τις θέσεις που είχαν κατατεθεί. Η εφαρμογή της απόφασης αυτής θα γίνει με την πάγια πρακτική των εγκριτικών πράξεων στο πλαίσιο και των διατάξεων του άρθρου 107 του Συντάγματος (2000). Παρατίθενται δύο ενημερωτικοί πίνακες.

Απασχόληση συνταξιούχων ναυτικών

Ολοκληρώθηκε η συζήτηση στη Διάρκη Επιτροπή της Βουλής του σχετικού άρθρου, το οποίο θα ισχύσει πλέον ως εξής:

1. Οι παράγραφοι 4 και 5 του άρθρου 34 του Π.Δ. 913/1978 (Α 220) αντικαθίστανται ως ακολούθως:

«4) α) Κατά παρέκκλιση των διατάξεων της παραγράφου 1, επιτρέπεται στους συνταξιούχους λόγω γήρατος ναυτικούς που δεν έχουν συμπληρώσει το πεντηκοστό πέμπτο έτος της ηλικίας τους να επαναλάβουν το ναυτικό επάγγελμα σε πλήρη ανεξαρτησία σημαίας με αναστολή της καταβολής της παρεχόμενης κύριας και επικουρικής σύνταξης. Μετά τη συμπλήρωση του πεντηκοστού πέμπτου έτους επιτρέπεται ομοίως η επανάληψη του ναυτικού επαγγέλματος, κατά τη διάρκεια της οποίας δεν αναστέλλεται η καταβολή της σύνταξης, οπότε το ποσό αυτής ή του αθροίσματος των συντάξε-

ων σε περίπτωση συρροής που υπερβαίνει τα επτακόσια πενήντα ευρώ, καταβάλλεται μειωμένο κατά εβδομήντα τοις εκατό. Στους παραπάνω συνταξιούχους χορηγούνται αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας ή ανανεώνονται τα κατεχόμενα. Η καταβολή των συντάξεων αυτών αναστέλλεται από τον επόμενο μήνα χορήγησης του αποδεικτικού ναυτικής ικανότητας ή ανανέωσης του κατεχόμενου αποδεικτικού και διαρκεί για το χρονικό διάστημα κατά το οποίο ο συνταξιούχος κατέχει το αποδεικτικό. Σε περίπτωση επανάληψης του ναυτικού επαγγέλματος σε θέσεις για τις οποίες δεν απαιτείται αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας, η καταβολή των συντάξεων αυτών αναστέλλεται από τον επόμενο μήνα της ναυτολήγησης και για όσο χρονικό διάστημα διαρκεί αυτή. Η διάρκεια αναστολής καταβολής των συντάξεων δεν μπορεί να είναι μικρότερη του ενός μηνός.

β) Για τους πολύτεχνους συνταξιούχους ναυτικούς με ανήλικα τέκνα ή τέκνα που

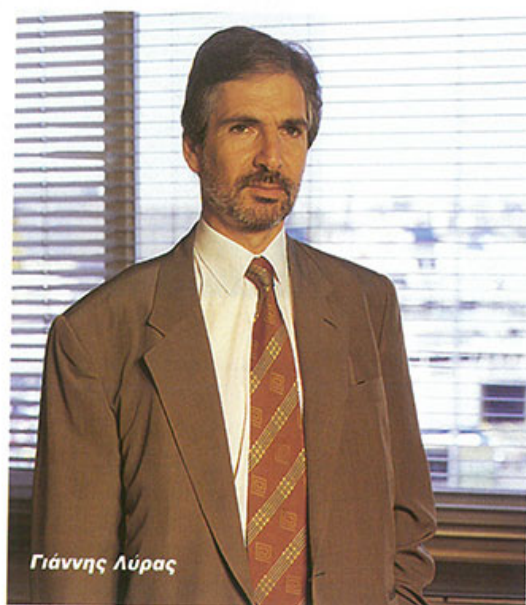
περιορισμό καταβολής της σύνταξης της περιπτώσεως (α).

5) Η θαλάσσια υπηρεσία που αποκτάται σύμφωνα με τα παραπάνω, προσμετράται για τον επανυπολογισμό προς επαύξηση της κύριας και επικουρικής σύνταξης καθώς και της εφάπαξ παροχής από τα Ταμεία Πρόνοιας εμπορικού ναυτικού, με την προϋπόθεση πλήρους καταβολής των αντίστοιχων ασφαλιστικών εισφορών. Στην περίπτωση που η υπηρεσία αυτή κατά τον επανυπολογισμό μειώνει το συνταξιοδοτικό μισθό του τελευταίου 48μήνου, υπολογίζεται μόνο για την αύξηση του ποσοστού των συντάξεων. Λαμβάνεται επίσης υπόψη σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις για την απόκτηση νέων αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας».

2. Με απόφαση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, καθορίζονται οι όροι, οι ειδικότερες προϋποθέσεις, η διαδικασία και τα δικαιολογητικά που απαιτούνται για την

επανάληψη του ναυτικού επαγγέλματος, την αναστολή ή την επαναχορήγηση της κύριας και επικουρικής σύνταξης και την απόκτηση νέων αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας, ο χρόνος ισχύος και η διαδικασία επιστροφής των αποδεικτικών που ανανεώνονται ή που κατέχουν οι ναυτικοί που έχουν συνταξιοδοτηθεί, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα για την εφαρμογή των παραγράφων 4 και 5 του άρθρου 34 του Π.Δ. 913/1978 όπως ισχύει.

Όπως τόνισε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης, με



Γιάννης Λύρας

σπουδάζουν σε ανώτερες ή ανώτατες σχολές μέχρι τη συμπλήρωση του 25ου έτους, καθώς και τους συνταξιούχους ναυτικούς με τέκνα ανήλικα για κάθε βιοποριστική εργασία με αναπηρία άνω του εξήντα επτά τοις εκατό, δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις για την αναστολή ή τον

τα θέματα αυτά, όπως επαναδιατυπώθηκαν, κλείνει ο κύκλος των φορολογικών παρεμβάσεων, ενώ μέχρι το τέλος Φεβρουαρίου θα έχουν επανεξετασθεί τα υπόλοιπα θέματα. Ο ΥΕΝ τόνισε ακόμα ότι τώρα πρέπει να απαντήσουν οι Έλληνες εφοπλιστές.



NIKOLAOS ZOUROS

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

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

Tel.: +30 31 0 555500, Fax: +30 31 0 555506,

TLX. 410354, 418558 ZOUN GR

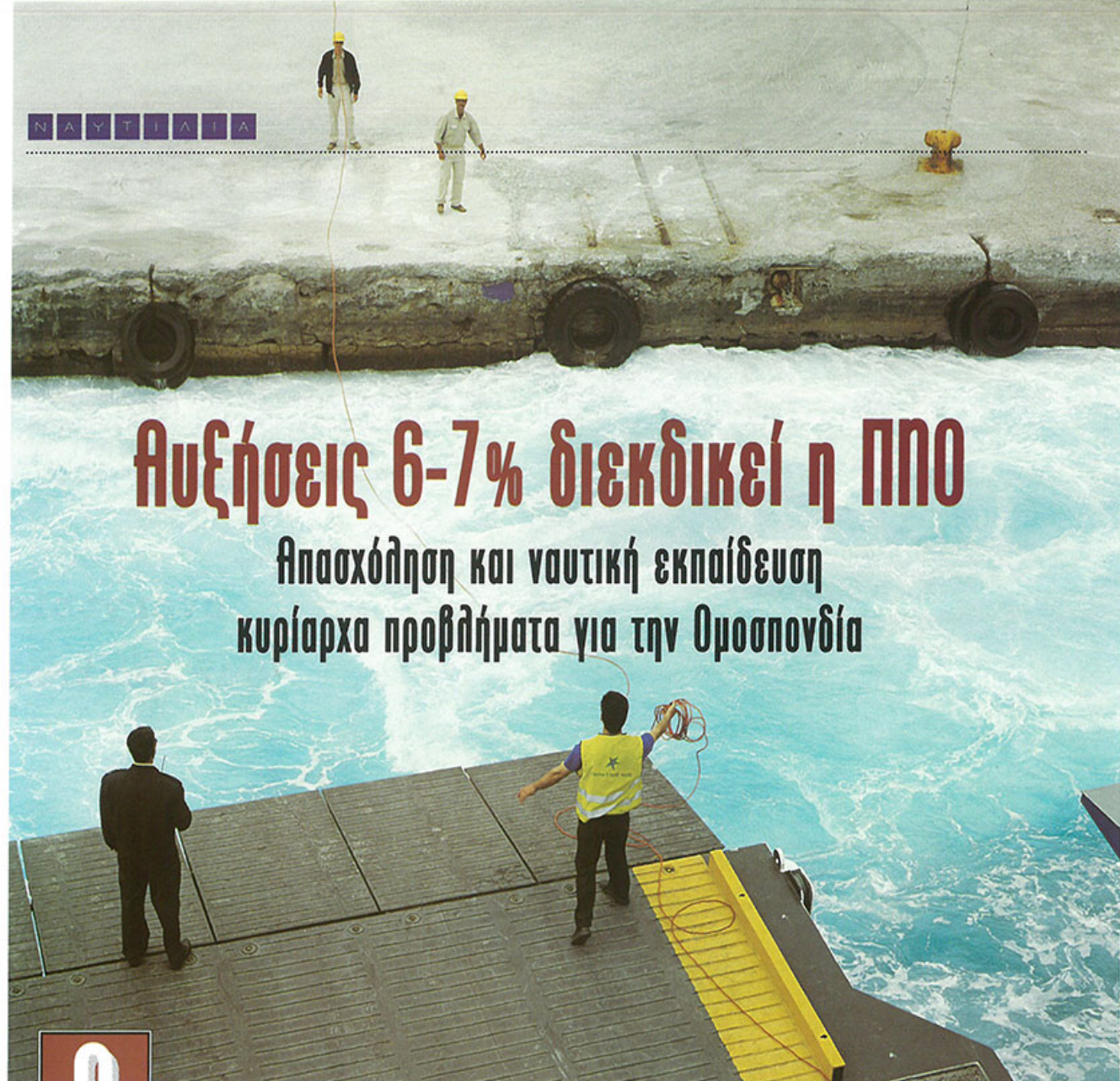
www.zouros.gr * e-mail: info@zouros.gr

Don't worry...
everything
is under
our control!!!



CHROMOTYP THESSALONIKI S.A.





Αυξήσεις 6-7% διεκδικεί η ΠΝΟ

Απασχόληση και ναυτική εκπαίδευση
κυρίαρχα προβλήματα για την Ομοσπονδία



Αυξήσεις 6-7% διεκδικεί για το 2002 η διοίκηση

της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας. Σύντομα θα ξεκινήσουν οι διαπραγματεύσεις με όλες τις εφοπλιστικές ενώσεις, όμως όπως συμβαίνει κάθε χρόνο έτσι και εφέτος, οι οριστικές υπογραφές στις συλλογικές συμβάσεις εργασίας αναμένεται να «πέσουν» Ιούλιο ή Ιούλιο! Η διοίκηση της ΠΝΟ εκτός από τις αυξήσεις έχει εστιάσει την προσοχή της και στην απασχόληση καθώς και στη ναυτική εκπαίδευση. Σύμφωνα με το γενικό γραμματέα της Ομοσπονδίας Γιάννη Χαλά, οι θέσεις για απασχόληση και ναυτική εκπαίδευση είναι οι ακόλουθες:

1. Επαναπροσδιορισμός των οργανικών συνθέσεων των πλοίων όλων των κατηγοριών έτσι ώστε να ανταποκρίνονται στις πραγματικές ανάγκες.
2. Ανάκληση των όρων όλων των εγκριτικών πράξεων νηολογήσεως πλοίων, που προβλέπουν την καθ' υπέρβαση του ισχύοντος νομοθετικού πλαισίου ανεξέλε-

γκτη πρόσληψη αλλοδαπών ναυτικών.

3. Αναδιοργάνωση, αναβάθμιση και εκσυγχρονισμός του ΓΕΝΕ.

4. Σύσταση ειδικού φορέα προστασίας Ελλήνων ναυτεργατών στις περιπτώσεις αφερεγγυότητας του εργοδότη.

5. Επίλυση όλων των εκκρεμών θεμάτων για την πλήρη άσκηση του εκλογικού δικαιώματος των ναυτικών στις εθνικές, δημοτικές και ευρωπαϊκές εκλογές.

6. Διασφάλιση καθεστώτος συνεχούς απασχόλησης στη ναυτική εργασία με την υιοθέτηση κατάλληλων και βιώσιμων ρυθμίσεων.

7. Αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης με τη δημιουργία σχολών για κάθε κλάδο.

8. Αναβάθμιση του Κέντρου Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ) με έμφαση στην πρακτική εκπαίδευση, την αλληλεγγύη του τρόπου των εξετάσεων με την καθιέρωση συστήματος πολλαπλών επιλογών και τη θέσπιση μονίμων θέσεων καθηγητών στο Κέντρο, καταργούμενου του θεσμού των ωρομίσθιων καθηγητών.

Όλα τα αιτήματα

Επιγραμματικά όλα τα αιτήματα της ΠΝΟ που αναφέρονται στην καταγγελία της σύμβασης προς την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών είναι τα ακόλουθα: Μισοθώριο, αντίτιμο τροφής, επιδόματα, επίδομα δεξαμενοπλοίων, βαρύ και ανθυγιεινό, άδεια, κατώτατα όρια μισθών, έξτρα εργασίες, αργίες, ενιαία ΣΣΕ, ώρες εργασίας, υπερωριακή αμοιβή, διάρκεια ναυτολόγησης, σύσταση Ιδρύματος παιδιών ναυτικών με ειδικές ανάγκες, φορολογία αξιωματικών και κατωτέρων πληρωμάτων Ε.Ν., αναπροσαρμογή των συντάξεων, εγκαταλειπόμενα πληρώματα-σύσταση φορέα αφερεγγυότητας, αύξηση κατώτατου ορίου αποζημιώσεως ΚΙΝΔ, σύμβαση ναυτολόγησης ορισμένου χρόνου, κατοχύρωση του ραδιοηλεκτρονικού αξιωματικού, αποζημιώσεις νόμου 551/1915, έννοια συναλλήλατος, υπηρέσια ναυτεργατών σε περιοχές πολεμικών επιχειρήσεων.

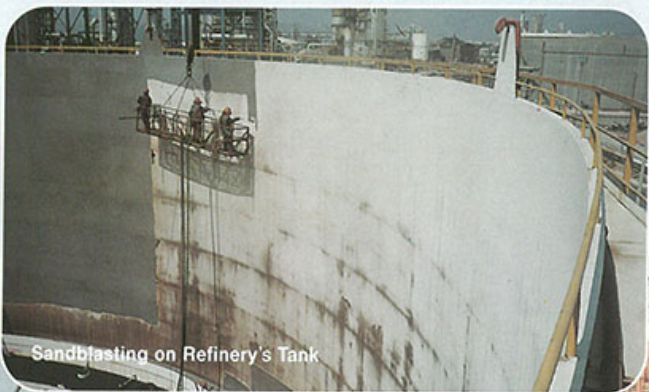
A Zisimopoulos & CO.

MARINE & INDUSTRIAL

Since 1978

SANDBLASTING - HYDROBLASTING - PAINTING - CLEANING

The specialists of protection on Metal Surfaces!



More than 55 operators for Sandblasting & Hydroblasting!



Accredited by the RYA

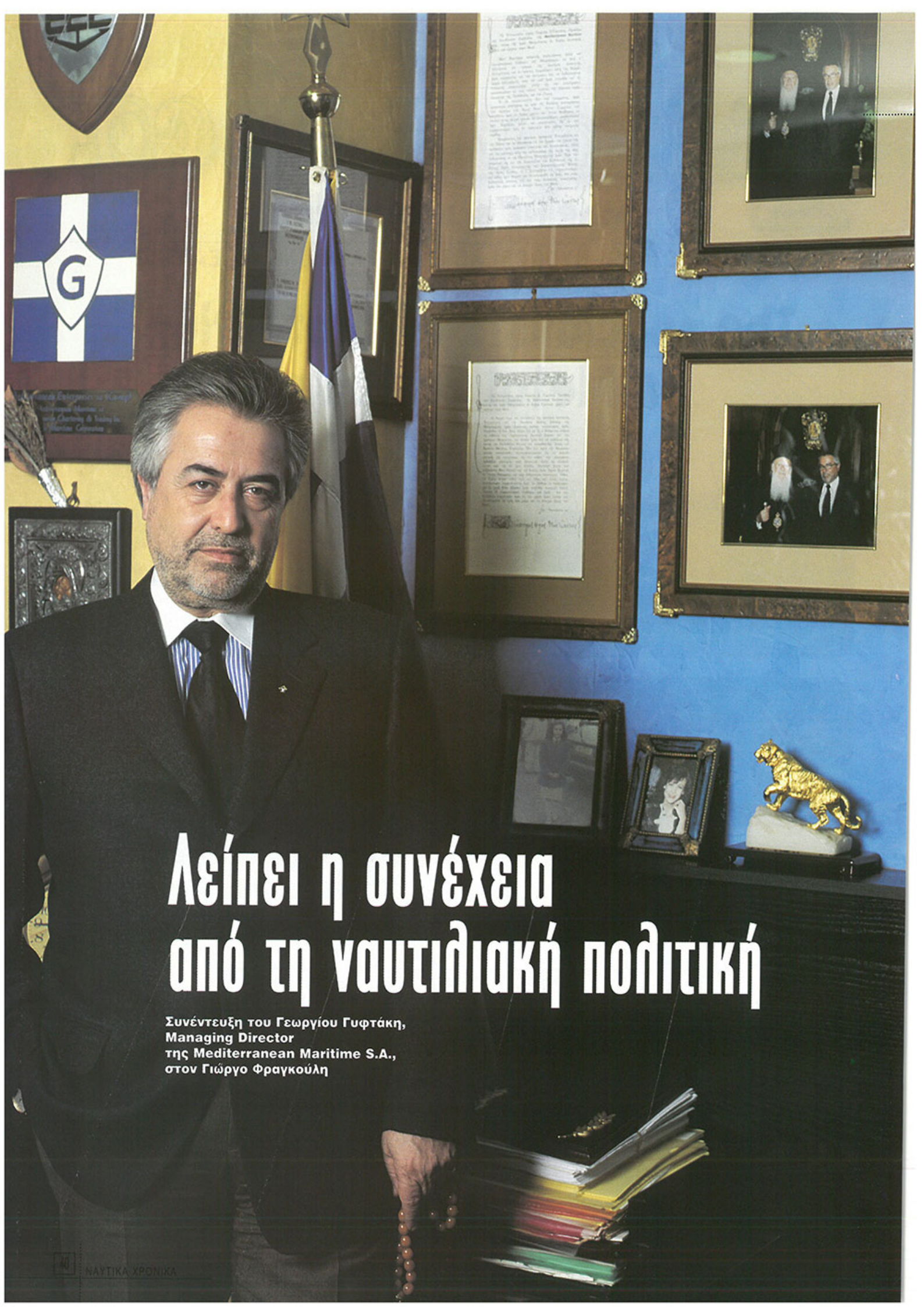


CERTIFICATE NUMBER 55376

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

Tel: +3010 4412004, Fax: +3010 4416524

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

A full-page photograph of George Gouftakis, Managing Director of Mediterranean Maritime S.A., in his office. He is a middle-aged man with grey hair and a beard, wearing a dark suit, white shirt, and striped tie. He is standing with his hands in his pockets. The office has blue walls adorned with several framed certificates and two portraits of men in suits. A flag is visible in the background. On a desk to the right, there is a small framed photo, a gold tiger figurine on a white base, and a stack of colorful folders. The title of the article is overlaid in large white Greek letters.

Λείπει η συνέχεια από τη ναυτιλιακή πολιτική

Συνέντευξη του Γεωργίου Γουφτάκη,
Managing Director
της Mediterranean Maritime S.A.,
στον Γιώργο Φραγκούλη



Ε την πρώτη ματιά είναι εύκολο να διακρίνει κανείς την ερωτική σχέση που τον συνδέει με τη θάλασσα και τον εφοπλισμό. Θεωρεί οικογένεια, τους συνεργάτες του και τους Έλληνες ναυτικούς και τον χαρακτηρίζει η φιλοσοφία «κοιτόζουμε πάντα μπροστά και προχωρούμε...». Θερμός υποστηρικτής της θρησκείας, διατηρεί άριστες σχέσεις με το Οικουμενικό Πατριαρχείο Κωνσταντινουπόλεως και διαθέτει χρόνο και χρήμα προκειμένου να στηρίξει το έργο του. Είναι ανάδοχος σε τέσσερις εικόνες του Πατριαρχείου ενώ έχει «υιοθετήσει» και το ναό του Αγίου Γεωργίου στους Αγίους Θεοδώρους της Ίμβρου, όπου βαπτίστηκε και πρωτολειτούργησε ο Οικουμενικός Πατριάρχης κ. Βαρθολομαίος στον οποίο αναφέρεται με τα εξής λόγια: «Εύχομαι ο Θεός να έχει πάντα καλή τον Άνθρωπο, τον Άγιο Κωνσταντινουπόλεως, τον Οραματιστή, τον Αξιολογότερο όλων των Αγίων Προκατόχων του, τον Ηγέτη της Ορθοδοξίας». Ο λόγος για τον Γιώργο Γυφτάκη, ο οποίος χωρίς να έχει καμιά οικογενειακή παράδοση με τη ναυτιλία, κατάφερε να κάνει το όνειρό του πραγματικότητα και να γίνει εφοπλιστής. Όχι από ματαιοδοξία -όπως αναφέρει ο ίδιος- αλλά από αγάπη και μεράκι τόσο για τη θάλασσα όσο και για τον Έλληνα ναυτικό...

Κύριε Γυφτάκη, πώς σχολιάζετε την αντιμετώπιση του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας προς τους ανεξάρτητους πλοιοκτήτες; Δίνονται κίνητρα για την προσέλκυση πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο και αν όχι, τι πιστεύετε ότι πρέπει να γίνει ώστε να αυξηθεί η ανταγωνιστικότητα της γαλανόλευκης;

Θα σας απαντήσω με ερώτηση: υπάρχει αντιμετώπιση; Από τη στιγμή που υπάρχει αντιμετώπιση, μπορούμε να συνεχίσουμε και στο άλλο σκέλος της ερώτησης... Ο πρόεδρος μας Γιάννης Λύρας (Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών) εδώ και χρόνια προσπαθεί να κάνει τη σημαία πιο ανταγωνιστική, όμως αν δεν βοηθήσει το κράτος, πώς μπορεί να επιτευχθεί κάτι τέτοιο; Όταν η ίδια η Πολιτεία «καταστρέφει» τον Έλληνα ναυτικό, πώς θα μπορέσουμε εμείς να βοηθήσουμε την ελληνική ναυτιλία;

Ποια είναι τα βήματα, δηλαδή, που θα πρέπει να ακολουθηθεί η σημερινή ηγε-

σία του ΥΕΝ προκειμένου πλοιοκτήτες σαν κι εσάς να ξαναφέρουν τα πλοία τους στην ελληνική σημαία;

Όλοι οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν διακαή πόθο να ξανασκώσουν την ελληνική σημαία... Οι Έλληνες εφοπλιστές δεν θα κοιτάξουν τη μικρή διαφορά των εξόδων προκειμένου να υψώσουν την ελληνική σημαία στα πλοία τους, αλλά όταν μιλάμε για τεράστιες οικονομικές διαφορές, που κάνουν τη σημαία μας μη ανταγωνιστική, δεν είναι δυνατόν να υψώσουν τη γαλανόλευκη. Ευτυχώς που στην Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών μπορούν να γίνονται μέλη και πλοία ελληνικής πλοιοκτησίας που έχουν ξένη σημαία.

Δεν ακολουθώ την τακτική

των παγκόσμιων φορέων,

οι οποίοι χρησιμοποιούν

την 11η Σεπτεμβρίου

ως δικαιολογία για τα στραβά

που συμβαίνουν,

και δεν μου αρέσει να αποδίδω

στη συγκεκριμένη ημερομηνία

τα προβλήματα που απασχολούν

σήμερα το χώρο

των θαλασσίων μεταφορών

Χρειάζεται η ανοχή της εκάστοτε κυβέρνησης και του εκάστοτε υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας και πρέπει να δουν τα πράγματα όχι από πολιτική σκοπιά, αλλά ακριβώς όπως είναι στην πραγματικότητα. Εάν η κάθε κυβέρνηση και ο αρμόδιος υπουργός είχε μια συνέχεια στο έργο με τον προηγούμενο ΥΕΝ, θα είχαν θυθεί πολλά από τα προβλήματα που απασχολούν την ελληνική ναυτιλία. Τα πλοία του στόλου μου, πέντε στον αριθμό, είναι όλα με σημαία Παναμά, όμως πολύ θα ήθελα να υψώσω και πάλι την ελληνική σημαία, όπως είχε συμβεί στο πρώτο μου καράβι στο οποίο κυμάτιζε η γαλανόλευκη.

Μετά το τρομοκρατικό χτύπημα της 11ης Σεπτεμβρίου στις ΗΠΑ και την πολεμική σύρραξη στο Αφγανιστάν, παρατηρήθηκαν σημαντικές μεταβολές στο παγκόσμιο οικονομικό status. Πόσο πι-

στεύετε ότι επηρεάστηκαν οι θαλάσσιες μεταφορές και ειδικότερα ο τομέας των bulk carriers όπου δραστηριοποιείστε;

Δεν ακολουθώ την τακτική των παγκόσμιων φορέων, οι οποίοι χρησιμοποιούν την 11η Σεπτεμβρίου ως δικαιολογία για τα στραβά που συμβαίνουν, και δεν μου αρέσει να αποδίδω στη συγκεκριμένη ημερομηνία τα προβλήματα που απασχολούν σήμερα το χώρο των θαλασσίων μεταφορών.

Όλοι περιμέναμε πως αυτή η χρονιά δεν θα ήταν από τις καλύτερες. Ήταν αναμενόμενο. Απλώς ορισμένοι φορείς, όπως οι ασφαλιστικοί οργανισμοί και τα P&I Clubs, με τη δικαιολογία ότι οι αντισταθμιστές τους έχασαν πολλά χρήματα από αυτό το χτύπημα και έχουν αυξήσει τα premiums, κάνουν με τη σειρά τους και αυτοί το ίδιο... Παραδέχομαι ότι μέχρι ενός σημείου είναι γεγονός, ίσως για κάποιες περιοχές υψηλής επικινδυνότητας, και ως ένα ποσοστό μπορώ να πω ότι οι αντισταθμιστές έχουν πληγεί, όμως δεν παραδέχομαι ότι πρέπει να βγάλουν όλη τους τη «χασούρα» από τη ναυτιλία.

Ωστόσο, κάποια επί πηλόν προβλήματα πρέπει να έχουν προκληθεί στην παγκόσμια εφοπλιστική κοινότητα...

Ασφαλώς... Όμως, όπως σας είπα και ωρύτερα, η 11η Σεπτεμβρίου δεν επηρέασε την ήδη άσχημη κατάσταση στο ναυτιλιακό χώρο. Απλώς, τα ημερήσια έξοδα των πλοίων μας έχουν αυξηθεί αρκετά λόγω της αύξησης των ασφαλιστρών, μεγαλώνοντας ακόμη περισσότερο τη χασούρα. Μόνο σε αυτόν τον τομέα όμως.

Υποθέτω ότι για κάτι τέτοιο πρέπει να ήσαστε κάπως προετοιμασμένοι, αφού περιμένατε ραγδαία πτώση της αγοράς.

Έτσι είναι. Απλώς δεν είχαμε προετοιμαστεί για τόσο μεγάλες αυξήσεις από την πλευρά των ασφαλιστών και αυτό είναι κάτι που, πιστέψτε με, πονάει. Διότι έχουν περάσει οι εποχές που ο εφοπλισμός κέρδιζε ένα σωρό χρήματα. Τώρα τα πράγματα είναι margina.

Εφοπλιστής δεν γίνεται πλέον για να βγάλει πολλά χρήματα... Ο εφοπλισμός είναι μια ερωτική σχέση. Υπάρχει ένας ερωτισμός σε αυτήν τη δουλειά και αν είσαι και



λίγο ρομαντικός, μηδέκεσαι στα δίκτυα της προσπάθειας διαρκώς, γνωρίζοντας και όχι μόνον τα προβλήματα αλλά και ότι οι απολαβές πλέον δεν είναι όπως ήταν κάποτε. Συν τοις άλλοις, όπως ανέφερα στην αρχή, σήμερα ο εφοπλισμός δεν είναι κάτι εύκολο, έχει γίνει επιστήμη.

Σε μία ομολογουμένως δύσκολη περίοδο για την παγκόσμια ναυτιλία, με ποιες στρατηγικές κινήσεις σκοπεύει η Mediterranean Maritime S.A. να αντιμετωπίσει τόσο τους σκοπέλους που έχουν εμφανιστεί στη διεθνή αγορά όσο και τον αυξημένο ανταγωνισμό;

Σε μια τέτοια στιγμή, αν ο επιχειρηματίας ολιγωρήσει έχασε το παιχνίδι. Όχι μόνον οι ναυτιλιακές εταιρείες, όλες οι επιχειρήσεις δεν κρατιούνται μόνο με τις καλές ημέρες. Υπάρχει ένας κύκλος με καλές και με κακές ημέρες και από τον επιχειρηματία εξαρτάται πόσο έχει το κουράγιο να μπορέσει να κάνει βήματα δύσκολα, προσβλέποντας σε καλύτερες στιγμές.

Η Mediterranean ενδιαφέρεται να αποκτήσει μέχρι 10-12 πλοία, ώστε να εξακολουθεί να δουλεύει με τους ίδιους ανθρώπους. Δεν με ενδιαφέρει να κάνω μια τεράστια εταιρεία. Δεν υπάρχει λόγος να γίνει κάτι τέτοιο. Εδώ είμαστε μια οικογένεια, δουλεύουμε πολλή χρόνια όλοι μαζί, περνάμε όμορφα, κάνουμε σωστή δουλειά, ξέρουμε τι μας γίνεται και δεν θέλουμε να ξεφύγει η δου-

λειά από τα χέρια μας· και αυτό δεν είναι θέμα αλλοζωνείας.

Θέλουμε να αποκτήσουμε μέχρι 10-12 πλοία, να τα ανανεώνουμε πουλώντας τα παλαιότερα και αγοράζοντας πιο καινούργια, έχοντας ως απώτερο σκοπό την αγορά των newbuildings και αν ο Θεός μάς βοηθήσει, μπορούμε να το καταφέρουμε.

Υπάρχει κάποιο συγκεκριμένο πλάνο ανάπτυξης της εταιρείας;

Υπάρχουν μακροχρόνια και βραχυπρόθεσμα πλάνα που βάζει η κάθε εταιρεία και ο κάθε επιχειρηματίας τα οποία καθορίζονται ανάλογα με τις ανάγκες της αγοράς. Και τα μακροπρόθεσμα πλάνα καθορίζονται από τα βραχυπρόθεσμα...

Για παράδειγμα, εγώ πρόσφατα πούλησα τρία από τα οκτώ πλοία του στόλου μου σε πολύ καλές τιμές, τα οποία είχα αποκτήσει σε πλειστηριασμό. Επίσης αγόρασα ένα νέο, το Med Trust ναυπηγήσεως 1990, και από εκεί και πέρα υπάρχουν και διάφορα άλλα σχέδια αύξησης και ανανέωσης του στόλου. Προχωρούμε κοιτάζοντας πάντα μπροστά.

Ποια είναι η γνώμη σας για τα ελληνικά πληρώματα και τους Έλληνες πλοιάρχους; Πιστεύετε ότι είναι σε θέση να αντεπεξέλθουν επιτυχώς στους αυξημένους ελέγχους του port state control, λόγω της επικείμενης εφαρμογής της STCW '95;

Για τους Έλληνες ναυτικούς θα έλεγα ό,τι καλύτερο μπορώ να πω. Για μένα είναι η

αρχή και το τέλος της ελληνικής ναυτιλίας. Αυτοί μας έμαθαν ναυτιλία, αυτοί ανέβασαν το όνομα της ελληνικής ναυτιλίας, αυτοί μας έκαναν γνωστούς σε ολόκληρο τον κόσμο. Αυτοί έκαναν την ελληνική ναυτιλία τόσο ανταγωνιστική.

Όσον αφορά τους ελέγχους που μπορεί να δεχθούν από το port state control κάποιας χώρας, πιστεύω ακράδαντα ότι είναι σε θέση να τους αντιμετωπίσουν πολύ εύκολα, τόσο μέσω της εμπειρίας τους όσο και της εκπαίδευσης που έχουν λάβει. Όλοι είναι εκπαιδευμένοι για το νέο STCW.

Πώς κρίνετε το νομοσχέδιο της κυβέρνησης για την εισαγωγή των εταιρειών της ποντοπόρου ναυτιλίας στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών; Ενδιαφέρει την εταιρεία σας;

Ο Έλληνας εφοπλιστής κάνει ένα επάγγελμα που θα ευημερεί είτε η αγορά είναι ψηλά είτε είναι χαμηλά. Έχει πολλή κίνηση για αυτό που κάνει, ενώ το ΧΑΑ είναι ένα «σπίτι» το οποίο έχει σαθρά θεμέλια. Πώς λοιπόν ο πλοιοκτήτης μπορεί να ασχοληθεί με κάτι που είναι σαθρό; Πρώτα πρέπει να γίνει το Χρηματιστήριο αξιόπιστο και από εκεί και πέρα βλέπουμε. Αυτό όμως θα πάρει κάποια χρόνια, ως περιμένουμε λοιπόν το πλήρωμα του χρόνου...

Εμένα προσωπικά σαφώς δεν με ενδιαφέρει το ΧΑΑ. Αν ίσως είχε κάποια άλλη μορφή όπως έχουν τα ξένα χρηματιστήρια, ίσως να μ' ενδιαφέρει, όχι όμως με τις παρούσες συνθήκες.



Η πιο δυνατή σας σχέση
με την αγορά... ΓΕΝΝΙΕΤΑΙ !

Ανανεώστε τη σχέση σας με την αγορά. Δημιουργήστε μια διαρκή σχέση εμπιστοσύνης με το κοινό σας και τα Μ.Μ.Ε. μέσα από τις υπηρεσίες Επικοινωνίας και Προβολής που προσφέρει η Gratia Relations. Ειδικευμένη στην **ανάπτυξη και εφαρμογή ολοκληρωμένων προτάσεων εταιρικής επικοινωνίας**, η Gratia Relations αναλαμβάνει από τα πρώτα βήματα να κάνει τη σχέση αυτή δυνατή, άμεση και αποτελεσματική.

Υπηρεσίες Επικοινωνίας και Προβολής:

Γραφείο Τύπου
Οργάνωση επαγγελματικών κοινωνικών εκδηλώσεων
Media planning
Σχεδιασμός και υλοποίηση εταιρικών εντύπων



ΣΧΟΛΙΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΟΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΠΑΥΠΗΓΙΚΩΝ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟ 2001

του Γ. Μπάνου



Πλοίο της διαχειρίστριας
εταιρείας
Thenamaris Ships Management Inc.



α πληροφοριακά/στατιστικά στοιχεία που δημοσιεύσαμε στο προηγούμενο τεύχος των «Ναυτικών Χρονικών» και ορισμένων άλλων εντύπων του ναυτιλιακού τύπου μαζί με σχετικά σχόλια, ήγειραν προφανώς το

ζωηρό ενδιαφέρον της ναυτιλιακής κοινότητας του Πειραιά. Αυτό, τουλάχιστον, συνάγεται από το μεγάλο αριθμό των τηλεφωνημάτων και άλλων επαφών που είχαμε από έγκυρους παράγοντες της ναυτιλίας μας. Ως εκ τούτου, και με δεδομένες κάποιες απορίες και πρόσθετα ερωτήματα που τέθηκαν, κρίνω σκόπιμη την περαιτέρω αναφορά στο θέμα με στόχο το φωτισμό όλων των επιμέρους πτυχών του.

Αρχίζω με την κοινή διαπίστωση ότι, εδώ και μερικά χρόνια, η μέθοδος της ανανέωσης του στόλου μιας ναυτιλιακής εταιρείας μέσω ναυπηγικών παραγγελιών κερδίζει έδαφος σε σχέση με την παλαιά μέθοδο της αγοράς πλοίων από δεύτερο χέρι. Τούτο δεν είναι σαν πρακτική κάτι το νέο. Ήδη από τα τέλη της δεκαετίας των '60 και τις αρχές των '70 αριθμός ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων είχε εφαρμόσει τη μέθοδο. Ότι είναι νέο, είναι η διέξυσή της από το 1992 (χρονιά που ξανάρχισαν οι παραγγελίες έπειτα από περίπου μια δεκαετία απόλυτης σχεδόν «σιωπής»), διέξυσή που περιέλαβε τόσο τους «παλαιούς» όσο και σεβαστό αριθμό εκ των μη «παραδοσιακών» εφοπλιστών του Πειραιά. Ως εκ τούτου, οι σχετικές διακυμάνσεις αποκτούν ιδιαίτερη σημασία αφού πλέον αναφέρονται σε μεγάλο βαθμό στην όλη υπόθεση της ανανέωσης του εμπορικού μας στόλου.

Παρά τον πανθομολογούμενο μεγάλο αριθμό και όγκο ναυπηγικών παραγγελιών κατά τα τελευταία 8 χρόνια, ο μέσος όρος ηλικίας (και επομένως η ποιότητα) του στόλου δεν έχει αισθητά βελτιωθεί. Προφανώς, η βασική αιτία είναι η εμμονή στη διατήρηση και εκμετάλλευση παλαιών μονάδων, φαινόμενο που, με τη σειρά του, πρέπει να αποδοθεί στη σχετικά υψηλή αγορά των τελευταίων ετών που επέτρεπε την κερδοφορία των παλαιών πλοίων και απέτρεπε κάθε σκέψη πωλήσεως προς διάλυση σαν από οικονομική πηληυρά συγκριτικά κατώτερη επιλογή.

Παράλληλα, διαπιστώνουμε τη θεμελιακή ποιοτική αλλοίωση στη σύσταση της πελατείας των ναυπηγείων στη «νέα» (1992 και εντεύθεν) περίοδο. Πράγματι, σε σχέση με το παρελθόν (δεκαετία του '70), το επαγγελματικό και οικονομικό υπόβαθρο του Έλληνα αγοραστή νεοτεύκτων είναι τώρα πολύ πιο γερό. Το ίδιο συμβαίνει και διεθνώς. Άμεση συνέπεια τούτου η σχετική σπάνια περιπτώσεων διαθέσεως προς πώληση πλοίων υπό κατασκευήν (resales) ή μικρής ηλικίας και αποδεκτών προδιαγραφών υπό συνθήκες πείσεως (distress sale), συχνό φαινόμενο παλαιότερων εποχών. Η ανανέωση, λοιπόν, διά της αγοράς νεότερης ηλικίας πλοίων σε συμφέρουσα τιμή καθίσταται προβληματική. Ίσως αυτός είναι ο βασικός λόγος της στροφής προς τα ναυπηγεία.

Επανερχόμενοι όμως στα πρόσφατα, και μάλιστα στα διατρέξαντα κατά το 2001, έχουμε δεδομένα 1) το μεγάλο αριθμό των παραγγελιών bulkcarriers κατά τα δύο προηγούμενα έτη (1999 και 2000, με 82 και 39 πλοία, αντίστοιχα) και 2) το αυτό για tankers (31 και 70, αντίστοιχα).

Εδώ παρατηρούμε αντιστροφή των τάσεων στο ρου του χρόνου, αντιστροφή που ασφαλώς πρέπει να αποδοθεί στη διαφορετική κλιμάκωση των αντίστοιχων ναυλαγορών, με εκείνη των δεξαμενοπλοίων να διατηρείται σε υψηλά επίπεδα μέχρι και τα μέσα περίπου του 2001. Το τελευταίο ανακρίεται και στο σημαντικό αριθμό παραγγελιών για tankers, ιδίως στο πρώτο ήμισυ του 2001 (34 πλοία στη διάρκεια του έτους, εκ των οποίων τα 23 στο πρώτο ήμισυ).

Γεγονός είναι ότι η παρεμβολή των συμβάντων της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 στις ΗΠΑ περιπλέκει τις τότε κρατούσες οικονομικές τάσεις με τις

εκ της τρομοκρατικής πράξεως συνέπειες, καθιστώντας την αξιολόγηση εκάστης εξ αυτών ως παραμέτρου των έκτοτε εξελίξεων δύσκολη υπόθεση. Αν μάλιστα ληφθεί υπ' όψιν και η εκ των θερινών διακοπών συνήθους ραστώνη (η 11η Σεπτεμβρίου βρίσκεται πολύ κοντά στο τέλος της), το ερώτημα αν η ανακοπή του ρεύματος παραγγελιών tankers άρχισε στα μέσα του έτους ή μετά την καταστροφή του World Trade Center δύσκολα βρίσκει μια πειστική απάντηση.

Όπως και να έχει το ζήτημα, γεγονός παραμένει ότι η συσσώρευση παλαιάς και νέας χωρητικότητας, με έμφαση στα πλοία ξηρού φορτίου, έχει σημαντικά ανατρέπει, έστω και προσκαίρως, την ισορροπία προσφοράς και ζήτησης στην αντίστοιχη παγκόσμια ναυλαγορά. Και δίνω έμφαση στο «προσκαίρως», επισημαίνοντας συγχρόνως ότι 1 έτος ουσιαστικής αποχής από τις παραγγελίες bulkcarriers έχει δραστικά μειώσει μέσα σε ένα (1) έτος τον αριθμό των εκκρεμουσών παραγγελιών σε παγκόσμια κλίμακα (422 το τέλος του 2001 έναντι 610 του 2000), γεγονός που αναγγέλλει την ουσιαστική μείωσή του στο τέλος του τρέχοντος έτους, αν δεν τοποθετηθούν πολλαπλές νέες παραγγελίες. Διαφορετική είναι η εικόνα στα tankers. Εδώ παρεμβάλλεται η ανάγκη μιας σύντομης στροφής προς τα πλοία διπλού κελύφους (double hull-double bottom) που διαφοροποιεί την επίδραση των λοιπών παραμέτρων στην ανέλιξη των αγορών. Μεσοδιάβησε επίσης η διαφορετική εξέλιξη της ναυλαγοράς πετρελαίου, που ενεθάρρυνε τις παραγγελίες για ναυπηγήσεις μέχρι και εις βάθος εντός του 2001. Διαπιστώνουμε έτσι εδώ έναν αριθμό εκκρεμουσών παραγγελιών στα τέλη του 2001, από 879 μονάδες (73,6 εκατ. dwt) έναντι 627 μονάδων (57,4 εκατ. dwt) στα τέλη του 2000! Να πιστέψουμε σε έναν αποπροσανατολισμό του εφοπλισμού πιθανόν δεν είναι η σωστή λύση. Πιο ορθό, ίσως, είναι να ερμηνεύσουμε τις εξελίξεις σαν επίμονη προσπάθεια, υπόθεση ύπαρξης, αφού το μεταφορικό έργο στον τομέα του πετρελαίου θα είναι εντός ολίγου χρόνου πρακτικά ανέφικτο με παλαιού τύπου πλοία. Το αν η εν τω μεταξύ επεβλήθη σχετική πτώση της ναυλαγοράς θα παίξει ουσιαστικό ρόλο στην περαιτέρω διαμόρφωση του αριθμού και του όγκου των ελληνικών παραγγελιών tankers, απομένει να διαπιστωθεί από την από τώρα και στο εξής δραστηριότητα.

Η αγορά των containers αναμφιβόλως πάσχει. Η πτώση των δεικτών ζήτησης αγαθών, η πρόσκαιρα, πιστεύω, μειωμένη κατανάλωση σε ΗΠΑ, Ιαπωνία και άλλες χώρες, αμέσως ανακρίεται στην απασχόληση. Αν και τίποτε δεν αποκλείει τη σύντομη επιστροφή σε πιο κανονικούς ρυθμούς, η προ της κρίσεως προσπάθεια ορθολογισμού στις μεταφορές, εκείνη ακριβώς που δημιούργησε το γιγαντισμό και την παρούσα περίσσεια πλοίων, θα προκαλέσει αργότερους ρυθμούς ανάρρωσης. Έτσι, η αισιοδοξία συνδυάζεται με την υπομονή. Εδώ, η ορθή σύλληψη των πραγμάτων και η προσαρμογή πολιτικής πιστοποιεί τον υψηλό βαθμό διατήρησης του ελληνικού «δαιμονίου».

Αξίζει εδώ μια σύντομη αναφορά στα επιβατικά-οχηματοαγωγά (car-passenger-ferries). Η μηδενική δραστηριότητα σε τοποθέτηση νέων παραγγελιών μέσα στο 2001 σαφώς υποδηλώνει την αίσθηση της πρόσκαιρης ανακοπής του τουριστικού ρεύματος, συνέπεια τρομοκρατίας και μακροοικονομικών εξελίξεων. Φανερώνει επίσης ταμειακή δυσπραγία των επιχειρήσεων που απέκτησαν νεότευκτα αφού, υπό το τρέχον καθεστώς τιμών, δύσκολα εξυπηρετείται το επενδυθέν κεφάλαιο. Συγχρόνως, αποτελεί υπόμνηση του προβλήματος απαλλοτρίωσης από τα ήδη υπάρχοντα παλαιά πλοία, των οποίων τόσο η ηλικία όσο και, εν μέρει, οι προδιαγραφές δεν προωινίζονται επιτυχή πώληση σε μια διεθνή αγορά που δεν διακρίνεται για την υψηλή ζήτηση του είδους.

Επιφυλακτικοί για τη νέα χρονιά

Βρισκόμαστε σχεδόν δύο εβδομάδες μετά την έναρξη του 2002 και το κύριο συναίσθημα που επικρατεί είναι η επιφυλακτικότητα ως προς το τι επιφυλάσσει η νέα χρονιά, όσον αφορά τους διαφόρους τομείς της ναυτιλίας, την κατάσταση της παγκόσμιας οικονομίας κ.λπ., μετά τις δυσκολίες που αντιμετώπισε η αγορά το 2001.

Οι δείκτες της ναυλαγοράς παρουσίασαν τις πρώτες αυτές εβδομάδες του έτους μια ελαφρά ανοδική διόρθωση για τα πλοία ξηρού φορτίου, ενώ αξιοσημείωτη είναι η άνοδος του δείκτη των *panamax* κατά 12% στο διάστημα των περίπου 20 τελευταίων ημερών. Παρ' όλα αυτά, ανησυχίες εκφράζονται ως προς τις μελλοντικές εξελίξεις της αγοράς, καθώς αναμένεται αν και κατά πόσο το φαινόμενο αυτό θα έχει διάρκεια. Ο τομέας των δεξαμενόπλοιων συνέχισε την κακή πορεία των τελευταίων μηνών και στις πρώτες εβδομάδες του νέου έτους, ενώ σε ακόμη χειρότερους ρυθμούς -σε σχέση με το τελευταίο εξάμηνο του 2001- δείχνουν να κινούνται τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Η περίοδος νηνεμίας που επικρατεί τελευταία στις κατασκευές πλοίων εξακολουθεί, καθώς οι πλοιοκτήτες αναμένουν περαιτέρω μείωση των τιμών. Τα ιαπωνικά ναυπηγεία φαίνεται να έχουν το πλεονέκτημα στον συγκεκριμένο τομέα αφού το γιεν ολισθαίνει, ακόμη κι αυτά όμως δεν δείχνουν να ανταποκρίνονται στα επίπεδα που αναζητούν οι υποψήφιοι αγοραστές. Αξίζει να αναφερθεί πως οι παραγγελίες για δεξαμενόπλοια και πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που τέθηκαν τα τελευταία χρόνια έχουν δημιουργήσει προβλήματα υπερπροσφοράς τονάζ για τους συγκεκριμένους τομείς.

Όσον αφορά τις αγοραπωλησίες των μεταχειρισμένων, δεν υπάρχει ιδιαίτερη μεταβολή της δραστηριότητας, με λιγοστές και περιορισμένους ενδιαφέροντος πράξεις να λαμβάνουν χώρα, τόσο για πλοία ξηρού φορτίου όσο και για δεξαμενόπλοια.

Χωρίς δραματικές εξελίξεις ξεκίνησε η χρονιά και για τις διαλύσεις πλοίων. Η αύξηση των τιμών που παρατηρήθηκε στα μέσα Δεκεμβρίου συνεχίστηκε τις δύο τελευταίες εβδομάδες, ειδικά για παραδόσεις στο Αλάνγκ και στο Μπανγκλαντές. Τα επίπεδα των τιμών υπερβαίνουν τα 140 δολάρια ανά τόνο *light* για δεξαμενόπλοια, ενώ κυμαίνονται από 135-140 δολάρια ανά τόνο *light* για *bulk*ers, *MPP*s και *containerships*. Τέλος, στον τομέα της οικονομίας, το μεγάλο γεγονός της νέας χρονιάς είναι η επιτυχής είσοδος των περισσότερων κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη νέα φάση του ενοποιημένου κοινού νομίσματος, του ευρώ, που αναμένεται να εντείνει τον εμπορικό ανταγωνισμό μεταξύ Ευρώπης και Ηνωμένων Πολιτειών. Στην άλλη πλευρά του Ατλαντικού, οι ΗΠΑ φαίνεται σε πρώτο στάδιο να έχουν ξεπεράσει τις αρχικές δυσκολίες που αντιμετώπισαν μετά το τρομοκρατικό χτύπημα του Σεπτεμβρίου, παρόλο που δεν είναι ξεκάθαρο ακόμη το ποιες μπορεί να είναι οι μεσοπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες επιπτώσεις του συγκεκριμένου γεγονότος.

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

BULKCARRIERS

NAME	D.W.T.	BUILT	GEAR	PRICE US\$	BUYERS
PANAGIOTIS A	71,550	1995 - JAPAN	GEARLESS	RGN 13,400,000	ANGELIKOUSSIS
DYNASTY	70,242	1989 - JAPAN	GEARLESS	RGN 7,400,000	IOLCOS SHIPPING
ARKAS	64,944	1988 - KOREA	GEARLESS	RGN 7,200,000 - 7,300,000	NINGPO/CHINA
BAYOUT	44,600	1978 - SWEDEN	CRANES 4 X 25	RGN 2,300,000	CHINESE
MICHEL	44,600	1978 - SWEDEN	CRANES 4 X 25	RGN 2,300,000	CHINESE
ALCESTIS	43,383	1984 - JAPAN	TEU 1082	5,000,000 WITH DD + IS	CHINESE
SKY HOPE	42,838	1985 - JAPAN	CRANES 4 X 25	FRESHLY PSSD	
			TEU 180	4,400,000	GREEKS
JAG RAHUL	37,609	1984 - JAPAN	CRANES 4 X 25		
			TEU 650	RGN 3,800,000	CHINESE
			CRANES 2 X 25		
			CRANES 3 X 15		
GEORGIOS K	37,451	1976 - GREECE	CRANES 6 X 16	1,350,000	INTERGLOBAL
PAN TRADER	28,716	1996 - JAPAN	CRANES 4 X 31	ENBLOC FOR RGN 22,000,000	LAURITZEN
HUDSON TRADER	28,500	1997 - JAPAN	CRANES 4 X 31	>>	>>
ADAMAS	22,823	1978 - JAPAN	GEARLESS	UNDISCLOSED	UNDISCLOSED
TIA ESTELA	18,758	1981 - JAPAN	DERRICKS 4 X 25	RGN 1,500,000	FAR EASTERN
PEARL I	9,655	1984 - SPAIN	TEU 260	1,700,000	UNDISCLOSED
			CRANES 2 X 16		
NEW VEGA	6,850	1989 - KOREA	DERRICKS 2 X 15	RGN 2,000,000	CHINESE
			DERRICKS 2 X 25		
NEW CAPELLA	6,850	1990 - KOREA	DERRICKS 4 X 15	RGN 2,100,000	SOUTH KOREAN
LADY STAR	5,778	1995 - JAPAN	TEU 252	2,800,000	VIETNAMESE
ZURS	4,254	1977 - POLAND	GEARLESS	ENBLOC FOR	NAVIBULGAR
				UNDISCLOSED PRICE	
ZUG	4,254	1977 - POLAND	GEARLESS	"	"
ZUPPERT	4,254	1977 - POLAND	GEARLESS	"	"
NORTHERN LAND	3,694	1997 - SLOVAKIA	GEARLESS	3,000,000	GERMAN

TANKERS

NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
SEA NIMROD	64,900	1978 - DENMARK	TANKER	2,600,000 IN A BBHP DEAL	UNDISCLOSED
ROWAN	44,646	1991 - CHINA	PRODUCT CARRIER	17,500,000	UNDISCLOSED
PANAREA	28,574	1976 - JAPAN	PRODUCT CARRIER	1,450,000	GREEKS
TARTAN	6,994	1982 - JAPAN	PRODUCT CARRIER	1,800,000	UNDISCLOSED
LILAC STAR	5,961	1977 - GERMANY	LPG	1,300,000	SOUTH AMERICANS
G. VENTURE	5,140	1991 - JAPAN	LPG	RGN 5,700,000	NAFTOMAR
JO BREVIK	33,490	1986 -	CHEMICAL TANKER	20,000,000 WITH T/C BACK	SALHUS SHIPPING
ROSETTA	33,401	1977 - DENMARK	CHEMICAL TANKER	3,200,000	EGYPTIANS
MELIGUNTE	11,624	1978 - JAPAN	CHEMICAL TANKER	PRES COMMITTED ON SUBJECTS	UNDISCLOSED
SANTAKA MARU	1,498	1990 - JAPAN	CHEMICAL TANKER	650,000	KOREANS



TWEENDECKERS/MPPs/CONTAINERS

NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	GEAR	PRICE US\$	BUYERS
PUTNEY BRIDGE	TWEEN	17,298	1991 - GERMANY	TEU 965 CRANES 3 X 40	6,150,000	MSC
CHEKIANG	TWEEN	17,268	1991 - GERMANY	TEU 902 CRANES 3 X 40	6,150,000	MSC
TWINKLE ACE	TWEEN	6,839	1989 - CHINA	TEU 196 DERRICKS 2 X 25	2,400,000	VIETNAMESE
ESPERANZA ACE	TWEEN	6,839	1989 - CHINA	TEU 196 DERRICKS 2 X 25	2,400,000	VIETNAMESE
KOREAN PEARL	CONTAINER	7,207	1990 - KOREA	TEU 333 CRANES 3 X 36	2,710,000	TANATO INTEM LINNE

DEMOLITION

NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	LTD	PRICE US\$/LTD	BUYERS
BAO CHANG	BULKER	38,923	1977 - JAPAN	-	UNDISCLOSED	CHINA
AVENGER	BULKER	36,405	1977 - JAPAN	8,678	137	INDIA
CANADIAN TRADER	BULKER	28,246	1969 - CANADA	5,862	UNDISCLOSED	INDIA
CHEETAH	BULKER	27,535	1977 - JAPAN	5,862	140.5	INDIA
YA LATIF	BULKER	27,251	1977 - JAPAN	6,706	141	INDIA
BUYUK ANA	BULKER	26,646	1973 - SPAIN	6,536	126	INDIA
STAR GLORY	BULKER	26,526	1976 - U.K.	6,151	UNDISCLOSED	BANGLADESH
MAKMUR BAHAGIA	BULKER	23,757	1977 - JAPAN	5,927	135	INDIA
IRAN NASR	CAR CARRIER	19,874	1971 - JAPAN	5,468	141	UNISCLOSED
MSC HALIFAX	CONTAINER	32,153	1974 - JAPAN	21,125	133	INDIA
MARIN	CONTAINER	13,880	1977 - GERMANY	4,800	106	CHINA
PIONER PRIMORIA	CONTAINER	6,270	1973 - RUSSIA	-	UNDISCLOSED	INDIA
NORTH STAR	LPG	6,785	1970 - ITALY	2,600	145	INDIA
EDWARD R	SD14	14,418	1979 - BRAZIL	-	UNDISCLOSED	PAKISTAN
ATLANTIC BLUE	TANKER	338,000	1978 - U.K.	44,525	134.5	INDIA
ASTRO GAMMA	TANKER	268,315	1975 - U.S.A.	41,906	136.5	INDIA
CRETE	TANKER	237,183	1973 - JAPAN	34,208	137	BANGLADESH
KERKYRA	TANKER	140,462	1973 - JAPAN	22,011	142	INDIA
MOA I	TANKER	57,372	1978 - U.K.	11,464	143	BANGLADESH
PURPLE STAR	TANKER	42,742	1974 - JAPAN	9,275	UNDISCLOSED	BANGLADESH
AUROBINDO	TANKER	24,411	1976 - YUGOSLAVIA	6,767	UNDISCLOSED	INDIA
ECO ELHAM	TWEEN	11,765	1974 - POLAND	4,715	139	INDIA
SEA ENTERPRISE	TWEEN	7,346	1974 - POLAND	-	UNDISCLOSED	INDIA



TECHNICAL COMPANY S. HILIOU LTD.

HYDROBLASTING 23.000 PSI

24
HOUR REPAIRS DURING
THE VOYAGE



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

S. HILIOU LTD.

77, DIMOKRATIAS AVE, 188 63 PERAMA

TEL: (+3010) 44 10 431 - 40 20 304

FAX: (+3010) 4416 887 - 40 20 367

WWW.HILIOS.GR

E-MAIL: HILIOS@HILIOS.GR

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις πριν από 1 χρόνο - Ιανουάριος 2001

1. BULKCARRIERS NAME	D.W.T.	BUILT	GEAR	PRICE US\$	BUYERS
SETSUYO MARU	170,808	1985 - JAPAN	-	RGN 13,375,000	CHARTWORLD
MAERSK TASI	70,424	1990 - KOREA	CRANES 4X25 TS	RGN 15,250,000 INCL 3 YRS T/C BACK AT \$12,000 PD	DALNAVE
MARINE RANGER	63,940	1984 - DENMARK	-	RGN 7,600,000	CHINESE BUYERS
GRIFFIN	45,734	1994 - JAPAN	CRANES 4X25 TS	RGN 14,500,000	UNDISCLOSED
ILOILO	42,475	1990 - JAPAN	CRANES 4X25 TS	RGN 11.6 - 11,700,000 INCL 2 YRS BB BACK	GERMAN BUYERS
SEA MASTER	24,000	1997 - CHINA	CRANES 4X30 TS	RGN 10,700,000	GERMAN BUYERS
STENBERG	23,903	1979 - JAPAN	CRANES 4X25 TS	2,300,000	UNDISCLOSED
LARA	8,517	1985 - SPAIN	DERRICKS 2X50 TS DERRICKS 2X25 TS	RGN 2,000,000	ITALIAN BUYERS

2. TANKERS NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
GOLAR DUNDEE	302,432	1993 - KOREA	-	53,000,000	USA BUYERS
MAGNOLIA	84,656	1983 - POLAND	-	RGN 11,500,000	UNDISCLOSED
PURPLE STAR	42,742	1974 - JAPAN	-	1,700,000	CANADIAN BUYERS
ALDEBARAN	9,268	1992 - JAPAN	CHEMICAL	6,500,000	MALAYSIAN BUYERS
ORCHID	6,792	1993 - SINGAPORE	-	7,500,000	MALAYSIAN BUYERS
DADES	6,211	1977 - JAPAN	-	RGN 1,000,000	OLYMPIC SHIPPING
DUTCH GLORY	2,321	1975 - HOLLAND	CHEMICAL	300,000	NORTH EUROPEAN BUYERS

3. DEMOLITION NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	PRICE US\$/LDT	BUYERS
FLAG KARIN	BULKER	67,826	1973 - JAPAN	RGN 176	BANGLADESH
GENERAL MADALINSKI	BULKER	37,844	1975 - BULGARIA	174	INDIA
IBN BATTOTAH	TWEENDECKER	23,841	1974 - UK	181.5	UNDISCLOSED
ALKMINI A.	CAR CARRIER	35,627	1970 - RUSSIA	RGN 166.5	INDIA
VALCHIARA	TANKER	33,715	1976 - DENMARK	RGN 187	BANGLADESH
WHITE SEA	TANKER	29,990	1971 - JAPAN	178	INDIA
CHRYSSI V.	TANKER	19,950	1961 - FRANCE	RGN 194	PAKISTAN

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις πριν από 10 χρόνια - Ιανουάριος 1992

1. BULKCARRIERS NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
SHINEI MARU	132,057	1981 - JAPAN	-	30,000,000	HONG-KONG BASED T.C.C.
EL BRAVO	69,421	1988 - JAPAN	-	26,400,000	YICK FUNG
WESTERN SKAUBOR	43,000	1992 - JAPAN	CRANES 4X30 TS	25,000,000	JAPANESE BUYERS
STAR CARRIER	34,681	1981 - SPAIN	-	9,500,000	GREEK INTERESTS
ALEXANDER'S DARING	27,606	1977 - JAPAN	CRANES 5X22 TS	6,300,000	TAIWANESE BUYERS
DAKILA UNO	23,138	1985 - JAPAN	CRANES 2X25 TS DERRICKS 2X25 TS	10,500,000	HAPPO KAIUN
KOPALINA SOSNICA	11,700	1969 - DENMARK	-	2,200,000	US BASED BUYERS

2. TANKERS NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
OLIVA	135,000	1975 - SWEDEN	-	15,000,000	LIBYAN BUYERS
HELLESPONT ARMOUR	118,159	1972 - JAPAN	-	RGN 7,550,000	TURKISH BUYERS
BROMSGAARD STAR	92,134	1975 - FRANCE	-	13,800,000	UNDISCLOSED BUYERS
NEPTUNE OTOME	86,382	1986 - JAPAN	-	32,300,000	PACIFIC BASIN GROUP
NEPTUNE SUBARU	86,382	1986 - JAPAN	-	32,300,000	PACIFIC BASIN GROUP
KORTANG	23,906	1968 - JAPAN	-	2,500,000	FAL BUNKERING GROUP
ESSO BOMBAY	21,113	1968 - JAPAN	-	3,250,000	OM TANKERS

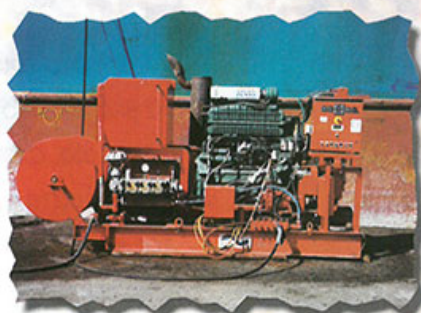
3. DEMOLITION NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	PRICE US\$/LDT	BUYERS
M.EFES	BULKER	72,700	1967	RGN 180-185	INDIA
BRAVERY	BULKER	46,546	1966 - UK	200	SPECULATORS
CHENNAI JAYAM	BULKER	43,204	1965	RGN 170	BANGLADESH
FENG HUA	BULKER	22,224	1969	207	ECKHARDT
YAKHROMA	BULKER	20,100	1967	163	PAKISTAN

INDICATIVE DEMO PRICES: INDIA REGION TANKERS: 170 - 175 USD / LDT
BULKERS: 165 - 170 USD / LDT

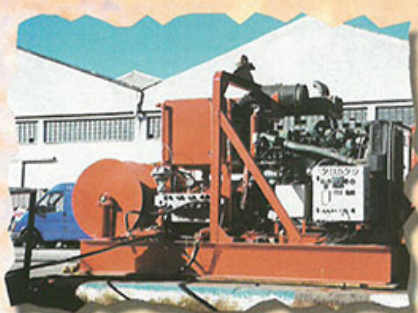


THE EXPERTS DO THE JOB

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

«Φως» στο τούνελ βλέπει πλέον η Πλοηγική Υπηρεσία

του Γιώργου Φραγκούλη

«Φως» στο τούνελ φαίνεται να βλέπει πλέον η Πλοηγική Υπηρεσία, σχετικά με τα προβλήματα που απασχολούν τον κλάδο εδώ και αρκετά χρόνια!



Ιδιότερα, κατά την πρόσφατη συνάντηση που πραγματοποιήσε το προεδρείο της Πανελλήνιας Ένωσης Πλοηγών με τον νέο υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, Γιώργο Ανωμερίτη, ο τελευταίος όχι μόνον έδειξε να κατανοεί απολύτως τα προβλήματα των πλοηγών, αλλά συζήτησε και την άμεση λύση τους.

Άλλωστε, ιδιαίτερης μνείας χρήζει το γεγονός ότι ο ΥΕΝ ζήτησε ο ίδιος συνάντηση με τους πλοηγούς όπως και με τις υπολοίπες ενώσεις προκειμένου να ενημερωθεί, με την άφιξή του στο «μεγάλο λιμάνι», σχετικά με τα προβλήματα και τις δραστηριότητες όλων των παραγωγικών τάξεων που η δράση τους αφορά άμεσα

Ο πρόεδρος της Πανελλήνιας Ένωσης Πλοηγών κ. Θεμιστοκλής Δασκαλάκης, ανάμεσα σε συναδέλφους του





το μέγαρο της Γρ. Λαμπράκη.

Ήδη για τα θέματα που απασχολούν την Πληθονική Υπηρεσία, το προεδρείο της Πανελλήνιας Ένωσης Πληθονών με επικεφαλής τον κ. Θεμιστοκλή Δασκαλάκη έχει ξεκινήσει στενή συνεργασία με το γενικό γραμματέα του ΥΕΝ προκειμένου να δοθεί τέλος στα χρόνια προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι πληθονοί σε ολόκληρη την Ελλάδα.

Τα αιτήματα

Σύμφωνα με τον πρόεδρο της Πανελλήνιας Ένωσης Πληθονών κ. Θεμιστοκλή Δασκαλάκη, «για πολλά χρόνια η υπηρεσία ήταν παρατημένη και τα αιτήματα έχουν συσσωρευτεί. Το μόνο που έχει γίνει είναι να προσληφθούν επτά πληθονοί, ωστόσο χρειάζεται αύξηση των οργανικών θέσεων της Πληθονικής Υπηρεσίας».

Ειδικότερα, τα αιτήματα που έθεσαν οι πληθονοί στον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας και τα οποία χρειάζονται άμεση ικανοποίηση, έχουν ως εξής:

- Διοικητική υπαγωγή της Πληθονικής Υπηρεσίας - η οποία έχει ψηφιστεί - στη νέα Γενική Γραμματεία Λιμένων, ως αυτόνομη διεύθυνση ώστε να μπορεί να λειτουργεί πιο ευέλικτα.
- Άμεση επίλυση του κτιριακού προβλήματος που αντιμετωπίζει η υπηρεσία. Χρειάζεται νέο κτίριο που να έχει ορατότητα. Υπήρχε ιδιόκτητο κτίριο της υπηρεσίας στην περιοχή Παλατάκι, το οποίο όμως περιήλθε στην κυριότητα του Πολεμικού Ναυτικού χωρίς να αποζημιωθεί, σύμφωνα με τον κ. Δασκαλάκη, η Πληθονική Υπηρεσία.
- Εκσυγχρονισμός των πλωτών μέσων, αφού οι πληθονίδες που υπάρχουν είναι παλιές και σε κακή κατάσταση.
- Αύξηση των οργανικών θέσεων της υπηρεσίας με στόχο να μην υπάρχει μόνος πληθονός σε κανένα λιμάνι της χώρας.

Μοναδική επαγγελματική συνείδηση χαρακτηρίζει τους Έλληνες πλοηγούς, που με αυταπάρνηση βρίσκονται στις επάλξεις 24 ώρες την ημέρα

Πληθονική Υπηρεσία

Η Πληθονική Υπηρεσία έχει την ευθύνη διεύθυνσης του θαλασσίου χώρου, όπου δένουν τα πλοία εκτός από τα επιβατηγά, όταν καταπλέουν ή αποπλέουν από το λιμάνι του Πειραιά. Πιο συγκεκριμένα, κύριο μέλημα των πληθονών είναι να καθοδηγήσουν τον πλοίαρχο ενός πλοίου ώστε να μπει ή να βγει με ασφάλεια από το λιμάνι.

Η Π.Υ. ιδρύθηκε το 1976 και η οργανική της σύνθεση είχε καθοριστεί τότε στα 39 άτομα. Σήμερα στο «μεγάλο λιμάνι» απασχολούνται 35 πληθονοί, ενώ ο αριθμός τους σε ολόκληρη την Ελλάδα δεν ξεπερνάει τα 60 άτομα.

Οι Έλληνες πληθονοί θεωρούνται από τους ικανότερους στον κόσμο και η Πανελλήνια Ένωση Πληθονών που τους εκπροσωπεί, είναι μέλος του Ευρωπαϊκής Ναυτιλιακής Ένωσης Πληθονών (EMPA). Μάλιστα, με εντολή του ίδιου του υπουργού Ε.Ν. Γιώργου Ανωμερίτη, ο πρόεδρος της Ένωσης, κ. Θεμ. Δασκαλάκης, πρόσφατα συμμετείχε στην εθνική αντιπροσωπεία που εκπροσώπησε τη χώρα μας κατά την 33η Σύνοδο του ΙΜΟ, όπου συζητήθηκαν θέματα εκπαίδευσης και πιστοποίησης πληθονών.





του Χρήστου Ε. Ντούνη,
αντιναυάρχου,
επίτιμου αρχηγού Λιμενικού Σώματος

Επιτέλους



Ιάβασα το πόνημα του κ. Σπ. Ράνη για τη Ναυτική Εκπαίδευση στην Ελλάδα και την Ευρωπαϊκή Ένωση, στο οποίο παρατήρησα ότι

και πάλι δεν αποφεύγει τον πειρασμό να χαρακτηρίζει όσους διαφωνούν μαζί του ως «ειδικούς» σε εισαγωγικά, αναγορεύοντας προφανώς τον εαυτό του σε ειδικό χωρίς εισαγωγικά.

Ο συγγραφέας του με ιδιαίτερη έμφαση χαρακτηρίζει ολόκληρο το οικοδόμημα των ναυτικών γνώσεων ως επαγγελματικές γνώσεις και συνακόλουθα τη ναυτική εκπαίδευση ως επαγγελματική εκπαίδευση. Ουσιαστικά, με άλλα λόγια ισοπεδώνει τη ναυτική εκπαίδευση στο επίπεδο των Σχολών Μαθητείας του ΟΑΕΔ, δηλαδή του συμπαθούς υδραυλικού και μαρμαροτεχνίτη αλλά όχι βεβαίως του «τεχνίτη της Επεξεργασίας Ξύλου και Επίπλου» ο οποίος, πιστεύω, θα γνωρίζει ότι φοιτά πλέον στην Τριτοβάθμια Εκπαίδευση!!!

Ο ίδιος δεν έχει ακούσει για Ναυτικές Επιστήμες (Nautical Science) και ενώ διατείνεται ότι η ναυτιλία πηλεί πέρα από τους ορίζοντες της χώρας μας, εδώ φαίνεται ότι δεν βλέπει τι γίνεται στις άλλες χώρες - ακόμη και δίπλα μας -, που επιδιώκουν με την ποιοτική αναβάθμιση των ναυτικών σπουδών σε πανεπιστημιακό επίπεδο να παράγουν υψηλού επιπέδου αξιωματικούς για να υπηρετήσουν και στα ελληνικά πλοία. Και βεβαίως, με το επιστημονικό επίπεδο των αξιωματικών τους διαφημίζουν και πολύ σωστά την ποιοτική υπεροχή έναντι των ανταγωνιστών τους.

Εδώ για τους Έλληνες αξιωματικούς επιμένει να θεωρεί την αναβάθμιση ως φιλοσοφικό δίδημμα και χαρακτηρίζοντας αξιωματικά τη ναυτική εκπαίδευση ως επαγγελματική, ουσιαστικά επιχειρεί να θέσει τα φρόνετρα στο ναυτικό γνωστικό αντικείμε-

κάτι πρέπει να αλλιάξει

νο. Για την Ελλάδα του 2002, βεβαίως, η καθήλωση αυτή των ναυτικών σπουδών σημαίνει εκπαιδευτική και κοινωνική απαξίωση και περιθωριοποίηση και των σπουδών αλλιά και της ναυτικής σταδιοδρομίας. Είναι κρίμα για έναν άνθρωπο της ναυτιλίας, έστω και ο ίδιος να κομπορημονεί λέγοντας «οι άλλοι δεν έχουν ιδέα από θάλασσα και ναυτιλία», ότι ο πλοίαρχος δεν χρειάζεται περισσότερο από μία ανάγνωση των οργάνων αφού οτιδήποτε άλλο θα το μαθαίνει είτε σε βραχυχρόνια σχολεία είτε πάνω στα πλοία που θα υπηρετεί. Ο πλοίαρχος μας λέγει δεν είναι ούτε ναυπηγός ούτε δικηγόρος ούτε μετεωρολόγος και έτσι οτιδήποτε χρειαστεί θα το έχει από το τηλέφωνο!!!

Θα πρέπει κάποιος να τον πληροφορήσει ότι απλοποιεί σε επικίνδυνο βαθμό τη γνωστική επάρκεια του πλοίαρχου, ενώ γνωρίζει ότι οι ευρέος φάσματος αρμοδιότητες και ευθύνες άμεσα σχετίζονται με γνώσεις και νομικής και ναυπηγικής και μετεωρολογίας κ.λπ. κ.λπ. Το παράδειγμά του είναι ατυχές και απαράδεκτο, γιατί τον πλοίαρχο τον βαρύνουν συγκεκριμένες προσωπικές ευθύνες για τις οποίες δεν μπορεί να επικαλεστεί άγνοια του γνωστικού αντικείμενου έστω και αν βρίσκεται είτε σε μακρινά λιμάνια είτε στη μέση του ωκεανού.

Υπό αυτό το πρίσμα, στη σελίδα 10 του πονήματος βλέπουμε ποια είναι «τα ζητούμενα» για το 2002, προκειμένου να προσεχίσουμε τους νέους στη θάλασσα. Διαβάζοντας τον κατάλογο αυτόν, δύσκολα θα μπορούσε κανείς να διακρίνει εάν πρόκειται για διαφημιστικό φυλλάδιο της ναυτιλίας εποχής 1950 και παλαιότερα ή αναφέρεται στο 2002.

Όμως, επειδή γράφτηκε το 2002 που χαρακτηρίζει το επίπεδο της ναυτικής εκπαίδευσης ως επαγγελματικό, τότε συνειδητά και χωρίς αμφιβολία τα «ζητούμενα» αποτείνονται όχι στη σπουδάζουσα νεολαία

των 100.000 αποφοίτων Λυκείου κάθε χρόνο, αλλά κυρίως σ' αυτούς που προορίζονται για τις Σχολές Μαθητείας. Η παρατήρησή μου δεν έχει την έννοια ότι δεν θα πρέπει να αποτείνονται και σε αυτό το στρώμα της νεολαίας, αλλά έχει την

έννοια ότι τα ζητούμενα αποκλείουν όλους αυτούς που διψούν να ακολουθήσουν μια καριέρα που το μορφωτικό της επίπεδο καταξιώνεται και εκπαιδευτικά και κοινωνικά υψηλότερα από το επίπεδο μαθητείας του ΟΑΕΔ και των τεχνικών λυκείων. Και η καταξίωση αυτή, είτε το θέλει είτε όχι ο συντάκτης του πονήματος, περνά μέσα από την Τριτοβάθμια Εκπαίδευση.

Έτσι, με μοναδικό έμβλημα «τα πολλὰ βεβημένα και τη γρήγορη εξέλιξη στα πλοία», χρησιμοποιεί ατυχώς μόνο παλαιά υλικά, πολλὰς φορές χρησιμοποιημένα στο παρελθόν, που σήμερα όμως αποδεικνύονται ανεπαρκή για τους νέους που νιώθουν ότι μπορούν να διεκδικούν τη διάκρισή τους στην κοινωνία.

Έτσι λοιπόν, ενώ φωνασκεί ότι έχουμε κλείσει τις πόρτες της ναυτιλίας για τους νέους μιας κατηγορίας, την ίδια στιγμή δεν αντιλαμβάνεται ότι χαρακτηρίζοντας ολόκληρο το φάσμα των ναυτικών γνώσεων ως επαγγελματικό, δηλαδή σε επίπεδο περισσότερο χειρωνακτικής επιδεξιότητας χωρίς βεβαίως οποιοδήποτε ακαδημαϊκό κύρος, αποκλείει ουσιαστικά απομακρύνοντας όλους αυτούς τους 100.000 αποφοί-

τους λυκείου που έχουν ως φιλοδοξία η καριέρα τους να καταξιώνεται κοινωνικά περισσότερο από το επίπεδο του συμπαθούς τεχνίτη.

Αυτή είναι η ελληνική κοινωνική πραγματικότητα την οποία δεν φαίνεται ορισμένοι,

που θεωρούν εαυτούς ότι «έχουν ιδέα από θάλασσα και ναυτιλία», να την κατανοούν. Και δεν φαίνεται να την κατανοούν όταν ακόμη διερωτώνται γιατί η επιστήμων νηπιαγωγός των 200.000 δρχ. του μήνα έχει μεγαλύτερη επιστημονική και κοινωνική αξία και αναγνώριση από έναν πλοίαρχο ενός κρουαζιερόπλοιου με πολύ περισσότερα χρόνια θεωρητικής και πρακτικής εκπαίδευσης και με 15πλάσιο μηνιαίο μισθό.

Ασφαλώς στο σημείο αυτό βρίσκεται και η απάντηση, αφού για την κοινωνία το γνωστικό αντικείμενο του πλοίαρχου, παρ' όλης τις τεράστιες ευθύνες του, είναι επαγγελματικό, δηλαδή σε επίπεδο τεχνίτη.

Εκεί βρίσκεται ο πυρήνας της απαξίωσης της ναυτικής σταδιοδρομίας, που είναι επακόλουθο της απαξίωσης του ναυτικού γνωστικού αντικείμενου, δηλαδή της ναυτικής εκπαίδευσης.

Χειρωνακτα βλέπει ο συμπαθής δημοδιδάσκαλος της Αμοργού τον πλοίαρχο αυτού του κολλοσσού που με 9 μποφόρ, μέσα σε θυελλώδεις ανέμους, νύχτα καταχείμωνο, προσπαθεί στην άκρη του μόλου της Αιγιά-

Πρέπει να γίνει αντιληπτό

ότι η επιστημονική αναβάθμιση

του πλοίαρχου δεν εντάσσεται

σε «ένα νεφελώδες ακαδημαϊκό

στερέωμα», αλλά αποτελεί διεθνή

σήμερα μια κατατεθειμένη αξία

της κοινωνίας την οποία

δεν μπορεί να εξοβελίζει

η ελληνική ναυτιλία

λης να ηρυμνοδεθεί. Χειρώνακτα βλέπει επίσης ο δημοδιδάσκαλος τον πλοίαρχο πατέρα μαθήτριά του όταν τη ρώτησε «τι δουλειά κάνει ο πατέρας σου». Και όταν εκείνη υπερήφανη του απάντησε «καπετάνιος-πλοίαρχος», αυτός με ένα περιφρονητικό ύφος της απάντησε: «Και εγώ νόμιζα ότι είχε κάποια ανωτέρα μόρφωση», π.χ. κάποιος πανεπιστημιακός σχολής. Έτσι γκρεμίστηκε το ίνδαλμα του πλοίαρχου πατέρα της. Γιατί έτσι πολλοί εξακολουθούν να γκρεμίζουν την πλοιαρχική σταδιοδρομία.

Όμως, ο ίδιος ο συντάκτης του πονήματος, υπό την πίεση των εξελίξεων, αναγκάζεται να παραδεχθεί (σελ. 52, 58, 62) ότι μερικές ευρωπαϊκές χώρες όπως η Ολλανδία, η Πορτογαλία και η Αγγλία ανοίγουν νέους δρόμους και πλέον προχωρούν ευθέως σε πανεπιστημιακού επιπέδου ναυτικές σπουδές, που στον απόφοιτό τους μαζί με το Bachelor στη Nautical Science χορηγούν συγχρόνως και το δίπλωμα Γ' Τάξεως. Εδώ θα πρέπει να θυμίσουμε στον αναγνώστη ότι δεκάδες άλλες εκτός της Ευρώπης χώρες εδώ και πολλά χρόνια παράγουν πανεπιστημιακού επιπέδου αξιωματικούς.

Εγώ χαίρομαι ιδιαίτερα βλέποντας τη μετάληψη του συγγραφέα από πολίτη της «ανωτατοποίησης» να δέχεται τη διεύρυνση των πηγών εισόδου στη ναυτική σταδιοδρομία.

Όμως, σε δημοσιεύματά του στις επίμονες και στέρεες απόψεις μου για το άνοιγμα της ναυτικής σταδιοδρομίας και προς την ανώτατη εκπαίδευση ως μια πρόσθετη πηγή

προέλευσης των ναυτικών στελεχών που θα λειτουργεί παράλληλα με τις πηγές της Μέσης αλήθειας και των Ακαδημιών Ε.Ν., τις χαρακτήριζε ως προσωπικό μου «φιλοσοφικό δίλημμα» και όχι ως ανάγκη των εξελίξεων και επιταγή των καιρών.

Πάντως, μου δίδεται η ευκαιρία να επισημάνω ότι σε μια μικρή χώρα με μεγάλη ναυτιλία, με «χορτασμένο πληθυσμό» που έχει διαμορφώσει και ανάλογες κοινωνικές αξίες, η άντληση ναυτικού στελεχιακού

δυναμικού πρέπει να είναι πολύπλευρη και όχι μονοσήμαντη και άκαμπτη. Υπό αυτές τις συνθήκες επαναλαμβάνω και πάλι ότι είναι ανάγκη να λειτουργήσουν και τα τρία συστήματα παραγωγής αξιωματικών.

Α) Το σύστημα των Αποφοίτων Ναυτικών Λυκείων: Θα πρέπει να εξακολουθήσει να λειτουργεί αφού πράγματι θα μπορεί να προσελκύσει σημαντικό αριθμό σπουδαστών, είτε για απευθείας αυτοδιόγηση είτε για μεταπήδηση στις Ακαδημίες Ε.Ν. Χωρίς αμφιβολία, μέχρι ποιο καταληκτικό δίπλωμα θα εξελιχθούν, απαιτεί ιδιαίτερη μελέτη και προσοχή.

Β) Το σύστημα των Ακαδημιών Ε.Ν.: Ο γράφων δεν θα παύσει να τονίζει ότι ο άξονας της ναυτικής εκπαίδευσης και κύρια πηγή προέλευσης των στελεχών Ε.Ν. πρέπει να αποτελεί το δίκτυο των Ακαδημιών Ε.Ν. Αυτών πρέπει να ενισχυθεί ο ρόλος και το κύρος τους ως εκπαιδευτικών ιδρυμάτων Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης με ουσιαστικοποίηση των σπουδών τους σε επίπεδο ΤΕΙ.

Όπως είναι γνωστό, το νομικό πλαίσιο υπάρχει με το νόμο 2638 του 1988 για τη

ναυτική εκπαίδευση. Όμως ως παραπέρα κίνητρο παραμονής τους στο επάγγελμα μέχρι την απόκτηση του διπλώματος Α' τάξεως θα είναι η ισοδυναμία των διπλωμάτων Α' τάξεως με πανεπιστημιακό πτυχίο Ναυτικών Σπουδών (Nautical Science). Νοείται βεβαίως ότι η φοίτηση στα ΚΕΣΕΝ θα πρέπει να λάβει ουσιαστικότερο χαρακτήρα.

Με το νέο νόμο για την ανώτατη εκπαίδευση, η Πολιτεία θα μπορεί να προχωρήσει προς την κατεύθυνση αυτή. Εδώ απαιτείται όχι μόνο πολιτική βούληση αλλά απαιτείται η κινητοποίηση όλων των φορέων της ναυτιλίας αλλά και της δημόσιας ναυτιλιακής διοίκησης. Χωρίς την ενεργό τους συμπαράσταση το θέμα δεν πρόκειται να προχωρήσει. Η μέχρι τώρα όμως αντιμετώπιση του προβλήματος από τις υπηρεσίες του ΥΕΝ, τον εφοπλισμό και το ναυτι-

κό συνδικαλισμό είναι τελείως αρνητική. Είναι απαισιόδοξος γιατί πολύ δύσκολο το πανεπιστημιακό κατεστημένο θα προχωρήσει σε μια τόσο βαθιά τομή αποδοχής της ισοδυναμίας. Το μέτρο που εισηγείται ο Σ.Ρ. για εισαγωγή στα ΑΕΙ με δίπλωμα Γ' Τάξεως ΔΕΝ, επαναλαμβάνω ΔΕΝ, θα είναι επ' ωφελεία της ναυτιλίας. Πολλοί είναι αυτοί που θα προσελκύστούν στις Ακαδημίες Ε.Ν. αλλά ο σκοπός τους θα είναι, ύστερα από βραχυχρόνια θαλάσσια υπηρεσία, να αποχωρήσουν από το ναυτικό επάγγελμα. Το σύστημα εφαρμόζεται στην Αγγλία εδώ και πολλά χρόνια. Είναι αμφίβολη όμως η επιτυχία του για προσέλκυση στελεχών. Το μέτρο της εγγραφής σε ΑΕΙ θα αποδώσει για τη ναυτιλία μόνον εφόσον ο αξιωματικός έχει αποκτήσει το δίπλωμα Α' Τάξεως.

Γ) Το σύστημα των Πανεπιστημιακών Ναυτικών Σπουδών (Nautical Science): Είναι το σύστημα που δεκάδες άλλες χώρες και εκτός Ευρώπης το εφαρμόζουν με επιτυχία. Πρόκειται για τετραετή κύκλο σπουδών, από τις οποίες το ένα έτος είναι πρακτική εκπαίδευση επί πλοίου με την εποπτεία της Σχολής, ενώ άλλες χώρες έχουν τετραετή κύκλο θεωρητικών σπουδών και με ένα έτος πρακτικής εκπαίδευσης επί πλοίων, την οποία μπορούν να πραγματοποιήσουν ενδιάμεσα στις θερινές περιόδους. Μαζί με το πτυχίο του Πανεπιστημίου αποκτάται και δίπλωμα Γ' Τάξεως. Πρόκειται για ολοκληρωμένες σπουδές που παρέχουν τη δυνατότητα της ουσιαστικής κατανόησης του σημερινού τεχνολογικού και λειτουργικού περιβάλλοντος του πλοίου και της ναυτιλιακής επιχείρησης. Και ασφαλώς, ο πτυχιούχος των Ναυτικών Επιστημών δεν σπουδάζει ούτε δικηγόρος ούτε ναυπηγός ούτε μετεωρολόγος, όπως απερίφραστα αναφέρεται ο Σ.Ρ., αλλά με τη συστηματική σπουδή των θεμάτων που αφορούν τους τομείς αρμοδιότητάς του, αυτός κατανοεί ένα ευρύ φάσμα ναυτικού γνωστικού αντικείμενου και προβλημάτων που σχετίζονται με τη διοίκηση του πλοίου και τη λειτουργία του.

Το γεγονός ότι θεωρείται κατά τον Σ.Ρ. αποτυχημένο το Front End Training, δηλαδή η συστηματική σπουδή, δείχνει από μόνο του ότι την όλη ναυτική εκπαίδευση ο ίδιος την τοποθετεί σε επίπεδο ΟΑΕΔ, δηλαδή τεχνίτη. Οπότε μιλάμε πλέον σε διαφορετικό μήκος κύματος!!!

**Είναι καιρός πλέον
ο εφοπλισμός με τη δυναμική
και το κύρος του να επιβάλει
ώστε το κράτος
στη συνολική του έκφραση
να μην αντιμετωπίζει
την εκπαίδευση των ναυτικών
ως εκπαίδευση μεταναστών**



Η ακαδημαϊκή αναβάθμιση των ναυτικών σπουδών αποτελεί νέα πύλη τροφοδότησης της ναυτιλίας και προς τα εκεί οι φορείς είναι ανάγκη να στρέψουν το ενδιαφέρον τους. Στη χώρα μας η πηγή είναι αστεϊρευτή: ένα κοιμώμενος γίγας που θα πρέπει να τον ξυπνήσουμε.

Είναι καιρός πλέον ο εφοπλισμός με τη δυναμική και το κύρος του να επιβάλει ώστε το κράτος στη συνολική του έκφραση να μην αντιμετωπίζει την εκπαίδευση των ναυτικών ως εκπαίδευση μεταναστών. Οφείλει να επενδύσει στον ανθρώπινο παράγοντα της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Κατά συνέπεια, όπως επενδύει και μέσω του υπουργείου Παιδείας παράγει σε πανεπιστημιακό επίπεδο στελέχη ναυτιλιακών εταιρειών (Πανεπιστήμια Πειραιώς και Αιγαίου), καθώς και ναυπηγούς από το Πολυτεχνείο, κατά τον ίδιο τρόπο θα πρέπει να επενδύσει στον ανθρώπινο παράγοντα εκπαιδεύοντας αξιωματικούς Ε.Ν. σε πανεπιστημιακό επίπεδο για τη διοίκηση και λειτουργία των πλοίων.

Δεν απαιτείται ούτε η άδεια του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας ούτε η συνδρομή του εφοπλισμού διά του κεφαλαίου ναυτικής εκπαίδευσης. Όπως δηλαδή τα πανεπιστήμια παράγουν στελέχη για να στηρίξουν τη ναυτιλία, μπορούν το ίδιο επιτυχημένα, χωρίς οποιαδήποτε παρέμβαση ή συνδρομή, να παράγουν υψηλής ποιότητας στελέχη ναυτιλίας και μηχανικούς που να διοικούν και να λειτουργούν τα πλοία.

Εδώ θέλω να προσθέσω ακόμη ότι ο πλοιοκτήτης θα είναι ελεύθερος να επιλέγει και τον διπλωματούχο Ε.Ν. της Μέσης Εκπαίδευσης και τον απόφοιτο Ακαδημιών Ε.Ν. αλλήλ και τον πτυχιούχο ναυτικού πανεπιστημιακού τμήματος. Στην πράξη θα δοκιμασθεί ο καθένας καθώς και οι ικανότητές του. Όμως, σε μια ναυτιλία που έχει χιλιάδες κενές θέσεις εργασίας **θα ήταν παραλογισμός**

ομός το κράτος να αρνείται να προσεληθεί και να εκπαιδεύσει ναυτικά στελέχη πέρα από το μέχρι τώρα καθιερωμένο σύστημα που διαχειρίζεται το ΥΕΝ.

Εκτιμάται ότι μια τέτοια πρωτοβουλία δεν θα βρει αντιμετώπιση το ΥΕΝ, ότι δήθεν θα απολέσει αρμοδιότητες, αφού θα πρόκειται για την ανωτάτη εκπαίδευση στην οποία βεβαίως δεν έχει αρμοδιότητα αλλήλ και δεν φαίνεται, λόγω της δομής του, ότι μπορεί να ασκήσει.

Ομοίως θα ήταν έξω από κάθε λογική να αρνηθεί και ο εφοπλισμός και ο ναυτεργατικός παράγοντας τη δημιουργία αυτής της πρόσθετης πηγής προέλευσης των στελεχών. Μια τέτοια αντίδραση μάλλον θα ερμηνευόταν ότι υποκρύπτει σκοπιμότητες ή και συντεχνιακά συμφέροντα, ξένα όμως προς τα πραγματικά συμφέροντα της ναυτιλίας. Θέλω ακόμη να προσθέσω ότι οι απόψεις του πονήματος του Σ.Π. για τη συνεχή μετεκπαίδευση των στελεχών σε σχολεία (Simulators κ.λπ. κ.λπ.) καθώς και η εκπαίδευση στο πλοίο των αξιωματικών από τους ανωτέρους τους, θεωρούνται για την καλπάζουσα ναυτική τεχνολογία ως αυτονόητα και για το λόγο αυτόν αναγκαία για όλα τα στελέχη ανεξάρτητα από την προέλευση και το επίπεδο των σπουδών τους. Εξάλλου θα πρέπει να επισημανθεί ότι όσο οι βασικές ναυτικές σπουδές είναι περισσότερο συστηματικές (Front End Training) και επαρκείς, τόσο μεγαλύτερη και ουσιαστικότερη είναι η αφομοίωση των εξελίξεων που προσφέρουν τα σχολεία της μετεκπαίδευσης κατά τη διάρκεια της σταδιοδρομίας. Επιτέλους πρέπει να γίνει αντιληπτό ότι η επιστημονική αναβάθμιση του πλοίαρχου δεν εντάσσεται σε «ένα νεφελώδες ακαδημαϊκό στερέωμα», αλλήλ αποτελεί διεθνώς σήμερα μια καταταθειμένη αξία της κοινωνίας την οποία δεν μπορεί να εξοβελίζει η ελληνική ναυτιλία. Οφείλει να την

περιλάβει στις αξίες της, γιατί θα αποτελέσει ένα από τα Maritime Supremacy της διεθνούς παρουσίας και εικόνας της.

Και προς αυτή την κατεύθυνση, όχι μόνον ο Σ.Π., αλλήλ και ολόκληρος ο εφοπλιστικός κόσμος με βεβαιότητα μπορεί να παίξει σημαντικό ρόλο για το καλό της ναυτιλίας αλλήλ και της χώρας.

ΥΓ.: Δεν θα ήθελα να παρεμβάλω απόψεις για την επιχειρούμενη «αγιοποίηση» της STCW. Όμως, αυτό που θέλω να επισημάνω είναι ότι, και αν ακόμη θεωρήσουμε ότι τα θέματα της STCW καθορίζουν τα ελάχιστα επίπεδα γνωστικής ύλης που πρέπει να διδάσκονται διεθνώς οι αξιωματικοί Ε.Ν., τα θέματα αυτά διαφορετικά σε βάθος και έκταση αναπτύσσονται αλλήλ και κατανοούνται στο επίπεδο της Μέσης Εκπαίδευσης, διαφορετικά στο επίπεδο των Ακαδημιών Ε.Ν., αλλήλ και διαφορετικά στο πανεπιστημιακό επίπεδο. Αλίμονο εάν το διαφορετικό επίπεδο των σπουδών δεν αποτελούσε κριτήριο της ποιότητας. Και αυτό βεβαίως ανεξάρτητα αν πρόκειται ακόμη και για τον ίδιο χρόνο διάρκειας των σπουδών. Κατά συνέπεια, η STCW δεν αποτελεί πανάκεια της ποιότητας αλλήλ επιβάλλεται στην κάθε χώρα σε τι επίπεδο σπουδών την παρέχει, καθορίζοντας με αυτόν τον τρόπο και την ποιότητα αξιωματικών Ε.Ν. που η χώρα αυτή παρέχει.

Θα ήθελα ακόμη να επισημάνω για τη φημολογούμενη χορήγηση διπλωμάτων Ε.Ν. σε ανέργους, προφανώς αποφοίτους ΑΕΙ και ΤΕΙ (με εξαίρεση τους μηχανικούς που ισχύει εδώ και δεκαετίες), ότι πρόκειται για πράξη εχθρική προς τα ναυτικά στελέχη, αφού ισοπεδώνει το γνωστικό τους αντικείμενο με φροντιστηριακά μαθήματα λίγων εβδομάδων. Και είναι βέβαιο ότι θα αποκτήσουν πολλοί άνεργοι διπλώμα Γ' Τάξεως. Όμως πιστεύουν πολλοί ότι αυτοί θα γίνουν επαγγελματίες ναυτικοί; Και αλλήλ, αξίζει σε μια ναυτική χώρα να εξευτελίζει τη ναυτική καριέρα προκειμένου να προσεληθεί 5 ή 10 τέτοιους ανέργους που θα παραμείνουν στο επάγγελμα; Και αν λίγοι μείνουν, είναι βέβαιο ότι θα είναι «πασεντζέρηδες» στα πλοία. Το δίπλωμά τους το απέκτησαν για λόγους φυγής από το επάγγελμα και όχι παραμονής στο ναυτικό επάγγελμα. Αυτοί στεργιανό επάγγελμα σπούδασαν και με την πρώτη ευκαιρία είναι βέβαιο ότι θα «θακίσουν».

Η προστασία των πλοίων από τη διάβρωση

Τι σημαίνει διάβρωση;

Πού εμφανίζεται;

Πώς αντιμετωπίζεται;

Ποια χρώματα είναι κατάλληλα

για την αντιμετώπισή της αλλά

και πώς χρησιμοποιούνται;

Τα «Ναυτικά Χρονικά»

επιχειρούν να απαντήσουν

σε όλα αυτά τα ουσιώδη

ερωτήματα και να δώσουν

χρήσιμες όσο και πρακτικές

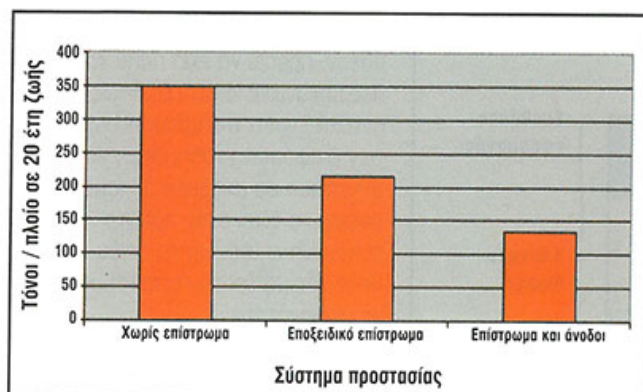
πληροφορίες γύρω

από τα ναυτικά χρώματα.

του Πέτρου Καρύδη
Αναπληρωτή καθηγητή τμήματος
Ναυπηγών-Μηχανολόγων ΕΜΠ,
τομέα θαλασσίων κατασκευών



Φθορά των στοιχείων της κατασκευής λόγω διάβρωσης είναι ο κύριος παράγοντας αστοχίας κατά τη διάρκεια της λειτουργίας του πλοίου. Έτσι, για να επιτευχθεί συνεχής και ασφαλής λειτουργία των πλοίων, απαιτείται προσοχή σχετικά με τα προληπτικά μέτρα κατά της διάβρωσης από όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς.



Σχήμα 1: Αποτελέσματα της προστασίας της κατασκευής δεξαμενών έρματος

Από το Σχήμα 1 είναι προφανές ότι στα ελάσματα που εφαρμόστηκαν προληπτικά μέτρα κατά της διάβρωσης η απαίτηση για αντικατάστασή τους ήταν πολύ μικρότερη από την απαίτηση για αντικατάσταση των απροστάτευτων ελασμάτων.

Τα μέτρα που λαμβάνονται δεν είναι κοινά για όλες τις περιπτώσεις. Ανάλογα με τον τύπο του πλοίου, τη θέση του κατασκευαστικού στοιχείου στο πλοίο, τις συνθήκες λειτουργίας και το βαθμό που η πιθανή φθορά αναμένεται να επηρεάσει από οικονομικής άποψης την εκμετάλλευση της κατασκευής μας, τα προστατευτικά μέτρα διαφέρουν. Επίσης, διαφέρει και η χρονική διάρκεια επιβολής των μέτρων. Η αντιμετώπιση της διάβρωσης αρχίζει με προληπτικά μέτρα από τη στιγμή που ξεκινά η ναυπήγηση ενός πλοίου, μετέπειτα παρακολουθείται ο ρυθμός της κατά τις διάφορες επιθεωρήσεις και αντιμετωπίζεται τότε κατάλληλα και, τέλος, στις επισκευές, γνωρίζοντας με ακρίβεια το πού και πώς δρα η διάβρωση, γίνονται οι αναγκαίες επισκευές με βάση νέα, αναβαθμισμένα μέτρα.

Η διάβρωση των εσωτερικών κατασκευαστικών στοιχείων ενός πλοίου είναι μια περίπλοκη διαδικασία, η οποία επηρεάζεται από πολλούς παράγοντες. Στο στάδιο του σχεδιασμού ενός νέου πλοίου, λαμβάνονται σημαντικές αποφάσεις τόσο σχετικά με τις κατασκευαστικές λεπτομέρειες όσο και για το είδος της προστασίας που πρέπει να υιοθετηθεί. Οι αποφάσεις αυτές αναπόφευκτα επηρεάζουν την επέκταση της διάβρωσης κατά τη διάρκεια της ζωής ενός πλοίου. Το είδος του φορτίου που πρόκειται να μεταφερθεί καθώς και όλοι οι παράγοντες σχετι-

κοί με τη λειτουργία του πλοίου πρέπει να ληφθούν υπ' όψιν. Επίσης, η στρατηγική συντήρησης του πλοίου από τον πλοιοκτήτη είναι μια άλλη παράμετρος, η οποία επηρεάζει άμεσα την απόφαση για την επιλογή του κατάλληλου συστήματος προστασίας. Συνεπώς, οι μελετητές - ναυπηγοί πρέπει να σχεδιάσουν ικανές κατασκευαστικές λεπτομέρειες, οι οποίες σε συνάρτηση με τις αυστηρές κατασκευαστικές μεθοδολογίες (κυρίως των νηογυμνών) θα ικανοποιήσουν τις απαιτήσεις των εκάστοτε πλοιοκτητών.

Με βάση τις παραπάνω θεωρήσεις, εύκολα μπορούμε να αντιληφθούμε το μέγεθος του προβλήματος της διάβρωσης και των σοβαρών οικονομικών επιπτώσεών της. Έτσι, κρίνεται σκόπιμη η παρουσίαση του θέματος της προστασίας και συντήρησης της μεταλλικής κατασκευής του πλοίου που ακολουθεί και που αφορά άμεσα το σύγχρονο ναυπηγό.

Διαφορετικά συστήματα βαφής απαιτούν συνήθως διαφορετικό βαθμό επιφανειακής προετοιμασίας. Επομένως, η προετοιμασία της επιφάνειας και το επικαλυπτικό σύστημα που θα εφαρμοστεί είναι δύο στοιχεία αλληλένδετα μεταξύ τους. Σημειώνουμε ότι το κόστος της επιφανειακής προετοιμασίας φτάνει σε πολλές περιπτώσεις το 50% του συνολικού κόστους βαφής και επομένως πρέπει να λαμβάνεται υπ' όψιν σημαντικά στον προϋπολογισμό του κόστους του συστήματος προστασίας.

Αντιδιαβρωτικά επιστρώματα

Ως αντιδιαβρωτικό επιστρώμα μπορούμε να ορίσουμε ένα ρευστό μέσο, ικανό να εφαρμοστεί ή να απλωθεί σε μία συμπαγή επιφάνεια στην οποία βαθμιαία ξηραίνεται και σκληραίνει ώστε τελικά να δημιουργηθεί ένα προσκολλημένο, συνεχές στρώμα με τη μορφή μεμβράνης. Τα αντιδιαβρωτικά επιστρώματα ή «χρώματα» είναι μίγματα πολλών υλικών, καθένα από τα οποία με τη σειρά του έχει κατασκευαστεί ώστε να προσδώσει συγκεκριμένες ιδιότητες. Τα κύρια συστατικά ενός χρώματος είναι:

- **Χρωστική ύλη (pigment):** Προσδίδει ιδιότητες στο χρώμα όπως απόχρωση, γυαλάδα, σκληρότητα, μηχανική αντοχή, ικανότητα απορρόφησης νερού, αντιδιαβρωτικές ιδιότητες κ.λπ.
- **Συνδετικό μέσο (binder):** Αποτελεί το πλέον σημαντικό συστατικό του χρώματος και είναι εκείνο που σχηματίζει την τελική μεμβράνη και που από αυτό εξαρτώνται πολλές στοιχειώδεις, φυσικές και χημικές ιδιότητές του.
- **Διαλύτες (solvents ή thinners):** Είναι το υγρό συστατικό του χρώματος διαμέσου του οποίου επιτυγχάνεται, στερεές και ημιστερεές ουσίες να βρίσκονται υπό τη μορφή διαλύματος και να ελέγχεται το ιξώδες (viscosity) του χρώματος. Μετά την εφαρμογή, οι διαλύτες εξατμίζονται και δεν επηρεάζουν τα χρώματα.
- **Χημικά πρόσθετα (additives):** Είναι χημικές ενώσεις που σκοπό έχουν να εξασφαλίσουν συγκεκριμένες ιδιότητες

στο χρώμα οι οποίες δεν μπορούν να προσδοθούν από τα άλλα συστατικά του. Σαν πρόσθετα μπορούν να αναφερθούν οι σταθεροποιητές χρώματος (stabilizers), οι επιβραδυντές ξηράνσεως (driers), οι χαλινωτές ή εμποδιστές διαβρώσεως (corrosion inhibitors) κ.ά.

Μία μόνο επιστροφή χρώματος δεν είναι ικανή να παρέχει πλήρη προστασία της μεταλλικής κατασκευής του πλοίου. Γι' αυτό απαιτείται η εφαρμογή πολλών διαδοχικών επιστρώσεων, το σύνολο των οποίων αποτελεί το

ποιητική καλυπτική ικανότητα. Συνίσταται το χρώμα του να είναι πολύ συγγενικό με αυτό του τελικού επιστρώματος, αλλιώς όχι, προκειμένου να ξεχωρίζουν τυχόν ακάθυπτες περιοχές και σημεία.

Τελικό στρώμα (finishing coat). Το τελικό στρώμα πρέπει να παρουσιάζει πολύ καλή αντοχή έναντι της διάβρωσης και των καιρικών συνθηκών. Αυτό σημαίνει ότι δεν πρέπει να χάνει τη λάμψη και τη στιλπνότητά του υπό την επίδραση της ηλιακής ακτινοβολίας, ούτε να χάνει την πρόσφυση

του στα κατώτερα στρώματα σε συνθήκες υγρασίας. Επί πλέον, πρέπει να έχει πολύ καλές μηχανικές ιδιότητες όπως αντοχή έναντι της κρούσης και των διαφόρων χτυπημάτων και αντίσταση σε απόξεση. Επίσης, πρέπει να δίνει στην προστατευόμενη επιφάνεια το επιθυμητό χρώμα και την απαιτούμενη στιλπνότητα.

Απαιτούμενες ιδιότητες για τα διάφορα τμήματα του πλοίου

Ύφαθα. Τα χρώματα που χρησιμοποιούνται στα ύφαθα του πλοίου πρέπει να επιτελούν δύο βασικές λειτουργίες: προστασία από τη διάβρωση καθώς και από τις αποθέσεις φυκιών και οστράκων ή άλλων θαλασσιών μικροοργανισμών επάνω

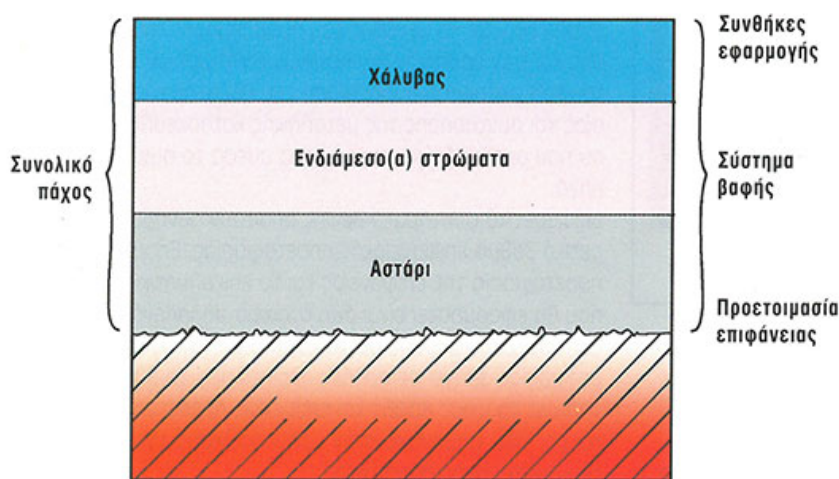
σε αυτά. Συνήθως δεν είναι δυνατός ο συνδυασμός και των δύο δράσεων από έναν τύπο επικαλυπτικού. Το γεγονός αυτό οφείλεται στο ότι τα αντιρρυπαντικά χρώματα περιέχουν τοξικά πρόσθετα (π.χ. ενώσεις χαλκού), τα οποία μπορεί να επιταχύνουν τη διάβρωση όταν έλθουν σε επαφή με το χάλυβα. Έτσι, απαιτείται πρώτα η εφαρμογή του αντιδιαβρωτικού χρώματος που δρα ως προστατευτικό της επιφάνειας και μετά του αντιρρυπαντικού.

Έξαθα. Δέχονται την επίδραση του θαλασσινού νερού, του αέρα, της ηλιακής ακτινοβολίας καθώς και έντονη καταπόνηση από την τριβή του νερού. Άρα, οι απαιτήσεις ενός χρώματος βασίζονται στα παραπάνω στοιχεία.

Υπερκατασκευές. Το προστατευτικό επιστρώμα επιλέγεται με μοναδικό κριτήριο το χρόνο ζωής. Η αντοχή, όμως, στο θαλάσσιο διαβρωτικό περιβάλλον είναι βασικό χαρακτηριστικό και των χρωμάτων αυτών, δεδομένου ότι συνδέεται άμεσα με το χρόνο ζωής της.

Κατάστρωμα. Το σύστημα που θα επιλεγεί πρέπει να εμφανίζει υψηλή αντοχή σε τριβή και μηχανική φθορά, υψηλή αντοχή έναντι των καιρικών συνθηκών και να μην παρουσιάζει ολισθηρή επιφάνεια.

Περιβάλλον στο οποίο εκτίθεται ο χάλυβας



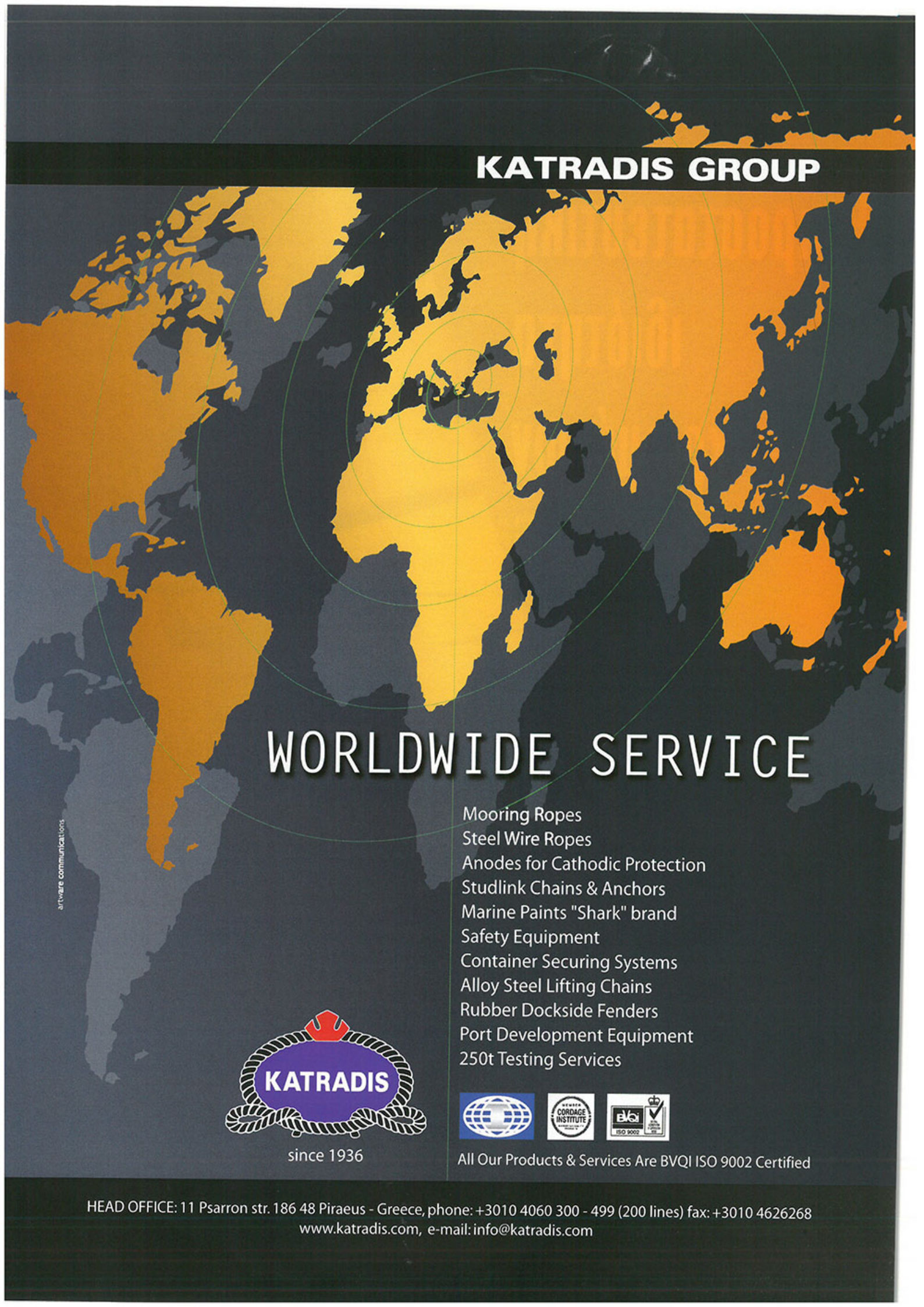
Σχήμα 2: Συμβατικό σύστημα αντιδιαβρωτικής προστασίας

ληγόμενο επικαλυπτικό σύστημα βαφής (paint system). Ένα συμβατικό σύστημα βαφής για χαλύβδινες επιφάνειες αποτελείται από ένα ή περισσότερα στρώματα από αντιδιαβρωτικά αστάρια (primers), από ένα ενδιάμεσο στρώμα (undercoat) και από ένα τελικό στρώμα (finishing coat). Το συνολικό πάχος των διαφόρων στρωμάτων βαφής για ένα τέτοιο σύστημα κυμαίνεται από 120 μm μέχρι 180 μm . Νεότερα, περισσότερο εξελιγμένα, συστήματα βαφής υψηλής ποιότητας απαιτούν λιγότερα στρώματα, τα οποία όμως έχουν συνήθως μεγαλύτερο πάχος από αυτά των συμβατικών επικαλυπτικών συστημάτων.

Κάθε μία από τις επιστρώσεις επιτελεί κάποια συγκεκριμένη λειτουργία και πρέπει να έχει συγκεκριμένες ιδιότητες, οι οποίες αναφέρονται συνοπτικά ακολούθως:

Αστάρια (primers). Τα πρώτα στρώματα πρέπει να έχουν καλή πρόσφυση στο μέταλλο, να εξασφαλίζουν αντιδιαβρωτική προστασία και να αποτελούν μια καλή βάση για τα στρώματα που θα ακολουθήσουν.

Ενδιάμεσα στρώματα (undercoats). Το ενδιάμεσο στρώμα πρέπει να έχει πολύ καλή πρόσφυση στο primer και ικανο-



KATRADIS GROUP

WORLDWIDE SERVICE

Mooring Ropes
Steel Wire Ropes
Anodes for Cathodic Protection
Studlink Chains & Anchors
Marine Paints "Shark" brand
Safety Equipment
Container Securing Systems
Alloy Steel Lifting Chains
Rubber Dockside Fenders
Port Development Equipment
250t Testing Services



since 1936



All Our Products & Services Are BVQI ISO 9002 Certified

HEAD OFFICE: 11 Psarron str. 186 48 Piraeus - Greece, phone: +3010 4060 300 - 499 (200 lines) fax: +3010 4626268
www.katradis.com, e-mail: info@katradis.com

Η προστατευτική ιδιότητα των χρωμάτων

του Παναγιώτη Σαψή
Μηχανολόγου - Ναυπηγού



άθε κατασκευή έχει ορισμένη αντοχή και διάρκεια ζωής, η οποία μπορεί να παραταθεί αν τα διάφορα προβλήματα που παρουσιάζονται κατά καιρούς αντιμετωπισθούν σωστά και την κατάλληλη στιγμή (εγκαίρως).

Ο ανωτέρω κανόνας όπως είναι φυσικό ισχύει και για τα πλοία. Το μεγάλο πρόβλημα που παρουσιάζεται στα πλοία είναι η διάβρωση, η οποία αν δεν αντιμετωπισθεί σωστά, μειώνεται η διάρκεια ζωής του πλοίου, αυξάνουν τα έξοδα επισκευών και κατά συνέπεια μειώνεται το κέρδος εκμετάλλευσης.

Διάβρωση ονομάζουμε το φυσικό φαινόμενο το οποίο προκαλεί τη βαθμιαία καταστροφή της μεταλλικής ύλης εξαιτίας του περιβάλλοντος και οφείλεται κυρίως σε δύο τύπους διαβρωτικών αντιδράσεων.

1. Τη χημική διάβρωση, η οποία είναι αποτέλεσμα μιας αντιδράσεως υποκείμενης στους θεμελιώδεις νόμους των χημικών ενώσεων και η οποία επέρχεται χωρίς να συνοδεύεται από κυκλοφορία ηλεκτρικού ρεύματος, π.χ. διάβρωση των μετάλλων υπό αερίων και σε περιβάλλον μη ηλεκτρολυτικό.

2. Την ηλεκτροχημική διάβρωση, η οποία προέρχεται από μια αντίδραση που υπόκειται στους θεμελιώδεις νόμους της κινητικής της ηλεκτροχημείας και συνοδεύεται από κυκλοφορία ηλεκτρικού ρεύματος, π.χ. όταν το μέταλλο έρχεται σε επαφή με τον ηλεκτρολύτη.

Το ναυπηγικό τομέα, και ιδίως το μεταλλικό πλοίο, ενδιαφέρει κυρίως η ηλεκτροχημική διάβρωση, διότι πρόκειται περί μετάλλων ευρισκομένων σε ηλεκτρολυτικό περιβάλλον (θαλασσινό νερό).

Αρχή της διάβρωσης

Για να υπάρξει διάβρωση είναι αναγκαίο να σχηματισθούν ανοδικές και καθοδικές επιφάνειες, οι οποίες ευρίσκονται εντός ενός ηλεκτρολύτη και δημιουργούν τη διάβρωση ηλεκτροχημικής μορφής. Τα χαλύβδινα ελάσματα της γάστρας του πλοίου είναι σε τέτοια κατάσταση που ευνοεί τη διάβρωση, διότι μεταξύ δύο σημείων της γάστρας υπάρχει μια διαφορά ηλεκτροχημικού δυναμικού παρά το γεγονός ότι αποτελείται εξ ομοιογενούς από υλικό της ίδιας χημικής σύστασης (ναυπηγικός χάλυβας). Ο σχηματισμός των ανοδικών και καθοδικών επιφανειών μεταξύ δύο σημείων του ίδιου μετάλλου οφείλεται στην κρυσταλλική ανομοιομορφία, η οποία δημιουργείται διά των μηχανικών καταπονήσεων και των ακουσίων θερμικών κατεργασιών όπως τοπική σφυρηλάτηση, ανοδίπλωση ελασμάτων, καθώς και τοπική πυράκτωση που οφείλεται στις συγκολλητικές.

Οφείλεται επίσης στη διάδοση της συνέχειας της επιφάνειας του χρώματος και τελικά σε ηλεκτρικά ρεύματα τα οποία οφείλονται σε εξωτερικούς παράγοντες.

Επομένως, αν εξετάσουμε ειδικότερα το θέμα της διαφοράς του ηλεκτροχημικού δυναμικού μεταξύ δύο σημείων, μπορούμε να το αποδώσουμε στις πιο κάτω αιτίες:

1. Εσωτερικές τάσεις του μετάλλου που δημιουργούνται κατά την παραμόρφωση των ελασμάτων όταν συγκολλούνται.
2. Ελαττώματα της χρωματισμένης επιφάνειας.
3. Σύνδεση του σκάφους με τη χάλκινη έλικα.
4. Ρεύματα διασποράς, τα οποία είναι τα ρεύματα που οφείλονται στις εργασίες συγκολλητικής που γίνονται στο ίδιο πλοίο ή ακόμη και σε γειτονικά πλοία.



5. Ρεύματα τεθουρικά που οφείλονται στις γραμμές ηλεκτρικής έλξεως συνεχούς ρεύματος ή σε βιομηχανικά συγκροτήματα. Είναι προφανές ότι οι περιπτώσεις 4 και 5 ενδιαφέρουν ιδιαίτερα τα υπό επισκευή και κατασκευή πλοία τα οποία βρίσκονται κοντά σε βιομηχανικά συγκροτήματα.

Ορισμένες από τις ανωτέρω αιτίες μπορούν να εξαλειφθούν ή τουλάχιστον να μειωθούν διά της επιλογής υλικών υψηλής ποιότητας, της σωστής κατεργασίας των επιφανειών και του χρωματισμού των επιφανειών με χρώματα που έχουν τις κατάλληλες ιδιότητες.

Προστασία κατά της διάβρωσης

Τα μέσα διά των οποίων καταπολεμούνται οι διαβρώσεις είναι η καθοδική προστασία και ο χρωματισμός του σκάφους.

• Καθοδική προστασία

Την καθοδική προστασία του χάλυβα την αντιμετωπίζουμε διά της τοποθέτησεως ράβδων ψευδαργύρου ή αλουμινίου εις τα ύφαλα του πλοίου ή και στις δεξαμενές έρματος.

Ο ψευδάργυρος ή το αλουμίνιο είναι η άνοδος του συστήματος και υφίσταται επιταχυνόμενη διάβρωση, ενώ ο χάλυβας είναι προστατευόμενος καθοδικώς.

• Χρωματισμός του σκάφους

Ως αναφέρθηκε ανωτέρω ο χρωματισμός του πλοίου συντελεί κατά πολύ στη διάρκεια της ζωής του πλοίου, διότι αποτρέπει ή περιορίζει τη διάβρωση και συντελεί στην εμφάνισή του, γι' αυτό πρέπει να τηρούνται όσον το δυνατόν οι κανόνες σωστής βαφής.

Προετοιμασία επιφάνειας για χρωματισμό

Πριν από το χρωματισμό, ο καθαρισμός των ελασμάτων είναι απαραίτητος και συνίσταται να γίνεται δι' αμμοβολής. Ανάλογα με την κατάσταση της προς βαφήν επιφάνειας καθορίζεται και η ποιότητα της αμμοβολής. Όταν πρόκειται για μικρές επιφάνειες (spots) χρη-



Φυσαλλίδες



Μαζέματα (σταφίδωμα)



Primer

σιμοποιείται υδροβολή ή ηλεκτρικά εργαλεία (ματσακόντα) ή ακόμη και χειροκίνητα εργαλεία (ξύστρες, χειροματσάκονα). Καλύτερα αποτελέσματα επιτυγχάνονται μέσω της αμμοβολής.

Αμέσως μετά την προετοιμασία η επιφάνεια επιθεωρείται από ειδικό επί των χρωμάτων και εφόσον κριθεί κατάλληλη, πριν επέλθει

οξειδωση από υγρασία, καθαρίζουμε την εν λόγω επιφάνεια διά προσφυση αέρος υπό πίεση και ακολουθεί ο χρωματισμός διά προπαρασκευαστικού χρώματος (Primer) για την πρόληψη της οξειδωσης της καθαρής μεταλλικής επιφάνειας έως ότου χρησιμοποιηθεί το κυρίως αντιδιαβρωτικό χρώμα.

Όταν τελειώσει η προετοιμασία όλης της προς βαφή επιφάνειας, η οποία γίνεται σταδιακά και έχει βαφεί με ένα χέρι Primer, όλη η επιφάνεια πλένεται με γλυκό νερό ώστε να καθαρίσει από σκόνη και αφού στεγνώσει, τοποθετείται ένα

δεύτερο χέρι Primer και εν συνεχεία η επιφάνεια βάφεται με αντιδιαβρωτικό - αντιρρυπαντικό χρώμα.

Οι ιδιότητες που πρέπει να έχει ένα χρώμα είναι οι κάτωθι:

1. Τέλεια προσκολλητική ικανότητα επί των μεταλλικών επιφανειών.
2. Σχηματισμός λείας επιφάνειας.
3. Επιδεκτικότητας προσκολλητικής του χρώματος το οποίο πρόκειται να τοποθετηθεί επί του προϋπάρχοντος.
4. Υψηλή ηλεκτρική αντίσταση εις τα γαλβανικά ρεύματα. (Γαλβανικά ρεύματα (ζεύγη) δημιουργούνται μεταξύ του μέρους του σκάφους

που είναι χρωματισμένο και σχηματίζει την καθοδική επιφάνεια και του γυμνού σιδήρου ο οποίος σχηματίζει την ανοδική επιφάνεια.)

5. Υψηλή αντίσταση εις τη διάσχυση του θαλασσίου ύδατος.

6. Συντελεστή διαστολής όμοιο με εκείνο του χάλυβα.

Στο εμπόριο υπάρχει ποικιλία χρωμάτων αρκετά μεγάλη, όμως είναι απίθανο να συνδυάζονται στην πραγματικότητα όλες οι ανωτέρω ιδιότητες εις το αυτό χρώμα και ιδιαιτέρως της τελευταίας ιδιότητας. Για το λόγο αυτόν η επιλογή του τύπου του χρώματος πρέπει να γίνεται με προσοχή, να μελετώνται οι ιδιότητες του προϋπάρχοντος χρώματος και να γίνεται εκτενής συζήτηση με τον εκπρόσωπο της εταιρείας που θα προμηθεύσει τα προς χρήση χρώματα. Μεγάλη προσοχή πρέπει να δίνεται στο προϋπάρχον χρώμα το οποίο πρέπει να επιδέχεται το καινούργιο και να έχει όσο το δυνατόν πλησιέστερο συντελεστή διαστολής. Εάν το χρώμα δεν έχει την ανωτέρω ιδιότητα, τότε η επιφάνεια αυτού «θα σκάσει» και θα αποτελέσει αρχή σε χειρότερη μορφή διαβρώσεως, που είναι η διάβρωση τύπου ευλογιάσεως.

Αυτό συμβαίνει διότι μικρό μέρος επιφάνειας του μετάλλου παραμένει ακάθαρτο και κατά συνέπεια το μέρος αυτού του μετάλλου αντιδρά ηλεκτροχημικώς με τη μεγαλύτερη επιφάνεια αυτού η οποία είναι καλυμμένη από το χρώμα, έτσι το μέρος που είναι ακάθαρτο, ως περισσότερο θετικό, διαβρώνεται τοπικώς και σχηματίζεται η ευλογίαση.

Τα αποτελέσματα του αντιδιαβρωτικού χρώματος εξαρτώνται κυρίως: — Από τον τρόπο προετοιμασίας της επιφάνειας των ελασμάτων, διότι η παρουσία επιφανειακής σκουριάς επιδρά δυσμενώς επί της προστασίας του χάλυβα.

— Από τις καιρικές συνθήκες που επικρατούν κατά τη διάρκεια του χρωματισμού.

— Από τα μέσα (εργαλεία) που χρησιμοποιούνται για το χρωματισμό.

— Από τους ανθρώπους που χρησιμοποιούν τα εργαλεία βαφής.

— Από το χρόνο που παραμένει ένα πλοίο στο λιμάνι, από τη θερμοκρασία και την καθαρότητα του νερού του λιμανιού.

Χρωματισμός εσωτερικών χώρων

Τους εσωτερικούς χώρους του πλοίου τους κατατάσσουμε σε εκείνους που είναι εκτεθειμένοι στο περιβάλλον (καταστρώματα,

ΚΡΙΚΟΣ ΧΡΩΜΑΤΑ



ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ-ΚΡΙΚΟΣ Α.Ε.

Εμμ. Παππά 15 Αιγάλεω (Αθήνα) 112 42

Τηλ: 010-34 64 068, Fax: 010-34 65 041

Http: www.kriko.gr E-mail: krikossa@hol.gr



υπερκατασκευές κ.λπ.), στους κλειστούς χώρους (χώροι ενδίαιτησης, μηχανοστάσιο κ.λπ.) και στους χώρους των αμπαριών.

Για τους εσωτερικούς χώρους του πλοίου που είναι εκτεθειμένοι στο περιβάλλον και για τα αμπαρία, ακολουθείται διαδικασία προετοιμασίας για βαφή παρόμοια με εκείνη που χρησιμοποιείται στην εξωτερική επιφάνεια του πλοίου, ως αναφέρθηκε ανωτέρω, και χρησιμοποιούνται χρώματα τα οποία πρέπει να παρουσιάζουν αντίσταση στην οξειδωση για το χρωματισμό των αμπαριών πρέπει να χρησιμοποιούνται χρώματα που προστατεύουν τη μεταλλική κατασκευή από την οξειδωση και κατάλληλα για μεταφορά φορτίου από απόψεως υγιεινής.

Η προμηθευτρια εταιρεία χρωμάτων πρέπει να το βεβαιώνει με το ανάλογο πιστοποιητικό.

Για τους χώρους ενδίαιτησης πλήρωματος (accommodation) τα χρώματα που χρησιμοποιούνται πρέπει να είναι κατάλληλα και να μην επηρεάζουν τον ανθρώπινο οργανισμό.

Για το χώρο του μηχανοστασίου πρέπει να χρησιμοποιούνται χρώματα που αντέχουν στις υψηλές θερμοκρασίες. Ιδίως τα χρώματα που προορίζονται για τη βαφή υπερθερμού ατμού, θεβήτων και μεταλλικών εξαρτημάτων όπου υπάρχουν υψηλές θερμοκρασίες.

Συσκευασία

— Το χρώμα φέρεται εντός αεροστεγών και ανοξειδωτων μεταλλικών δοχείων των 20 λίτρων ή των 5 λίτρων για χρώματα μικρής

κατανάλωσης.

— Τα δοχεία έχουν τέτοια κατασκευή ώστε να είναι κατάλληλα για μακροχρόνια αποθήκευση και υπερπόντια μεταφορά.

— Σε κάθε δοχείο υπάρχει κωδικός που δηλώνει την ημερομηνία παρασκευής του χρώματος.

Ελαττώματα χρωματισμού

1. Ράγισμα: Όταν το ράγισμα επεκτείνεται έως το γυμνό μέταλλο έχει προκληθεί από: α) εφαρμογή ελαιοχρωμάτων επί ασφαλτούχων χρωμάτων, β) απότομη μεταβολή της θερμοκρασίας.

2. Μάζεμα: Το μάζεμα, κοινώς σταφίδωμα, οφείλεται στο χρωματισμό επιφανειών που έχουν πετρέλαια, γι' αυτό οι επιφάνειες αυτές πριν από το χρωματισμό πρέπει να καθαρίζονται σχολαστικά με κατάλληλα χημικά.

3. Φυσσάλλιδες: Η χρήση εργαλείων τα οποία ήταν αποθηκευμένα μέσα στο νερό, προκαλούν φυσσάλλιδες. Στο μαύρο χρώμα συχνά δημιουργούνται φυσσάλλιδες, επειδή το μαύρο χρώμα απορροφά τη θερμότητα η οποία εντείνει το φυσσάλλισμα.

4. Ξεφλούδισμα: Το ξεφλούδισμα οφείλεται στο χρωματισμό επί υγρών επιφανειών, στην υπερβολική ξήρανση του προηγούμενου χεριού χρώματος και στην ανάμιξη διαφορετικών τύπων χρωμάτων.

5. Αποχρωματισμός: Όταν το χρώμα αποκτά αποχρώσεις (ξεθωριάζει) αυτό σημαίνει ότι υπάρχει στο χώρο υδρόθειο ή αέρια πετρελαίου.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΒΑΣΙΚΩΝ ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΙΔΙΟΤΗΤΕΣ ΑΥΤΩΝ / TABLE OF BASIC PAINTS AND PROPERTIES

Product	Properties	Surface Preparation	Application Details
Rust Preventive Primer	Colour : Red, Brown, Grey Volume Solids : 44 to 50% Specific Gravity: 1.3 Kg/Ltr Drying Time : 1 to 8 Hrs Recoat : Min 16 Hrs, Max None	Surface must be free from oil, Grease, dirties and must be dry. If the surface is corroded, must be cleaned by sandblasting.	Usual all kind of primers are designed for application by airless spray, brush or roller. Theoretical Spreading Rate: 12 Sq.m/Lt
Paints for interior and exterior surfaces (After Primer)	Colour : Different Colours Volume Solids : 40 to 50% Specific Gravity: 1.0 to 1.3 Kg/Ltr Drying Time : 2 to 16 Hrs Recoat : Min 12 Hrs, Max None	To be applied on properly prepared and primed surfaces.	Usual all kind of finish paints are designed for application by airless spray, brush or roller. Theoretical Spreading Rate: 10.5 Sq.m/Lt
Paints for under Water area (Antifouling)	Colour: Normally Red (Light or Dark) Volume Solids : 52 to 55% Specific Gravity: 1.7 Kg/Ltr Drying Time: 2 to 8 Hrs and 16 Hrs before flooding Recoat : Min 8 Hrs, Max None	To be applied on properly prepared and primed surfaces, or on aged antifouling in good condition. The service life is directly proportional to the coating thickness.	All antifouling are designed for application by airless spray, brush or roller. Theoretical Spreading Rate: 5 Sq.m/Lt
Paints for Cargo Holds	Colour : Normally Red or Grey Volume Solids : 45 to 47% Specific Gravity: 1.0 to 1.1 Kg/Ltr Drying Time : 6 to 24 Hrs Recoat : Min 12 Hrs, Max None	To be applied on properly prepared and primed surfaces.	These Product are designed for application by spray, brushes or rollers. Theoretical Spreading Rate: 11 Sq.m/Lt

NOTES:

- * The required drying time depends from the thickness of each coat (Touch or Hard) and from the weather's condition (humidity, temperature).
- * The humidity of the weather and the thickness of the paints are measured with special equipments.
- * For all the above paints the permissible thinner must be not more than 5%.
- * The painting, when the weather's temperature is less than 0 degrees Celsius, is not recommend.
- * When the paint comes in contact with skin, wash thoroughly with soap and water.
- * When the paint splashes the eyes, irrigate with water and seek for medical advise immediately.
- * All the paints contain flammable materials.

Coatings?

*we
make it
simple!*



Underwater

Cargo Holds



Ballast Tanks



Special Coatings



wilckens®

Licensee of **kansai** Paint

12, Skouze Str.,
185 36 Piraeus, Greece
Tel: +30 10 4281200,
Fax: +30 10 4281805,
Tlx: 212083 POLA GR

INTERNATIONAL PAINT (Hellas) S.A.



For over 100 years, International has successfully provided solutions to the global Marine industry's constantly evolving needs and earned a reputation of trust and quality. Technology leaders in TBT free antifouling, abrasion resistant coatings, ballast tank coatings and fouling control systems for vessels being built, repaired or maintained, International marine coatings are engineered to deliver proven performance in service whilst representing value for money.

Environmental responsibility is a major feature of the marine coatings offer, particularly in terms of new product introductions and the latest global research programmes.

We believe our winning formula is a policy of 'Constant Revolution' - an ongoing commitment to develop new products and services, clearly focussed on maximising our customer's return on investment in shipbuilding and vessel operation - worldwide.

Born in the 19th century and building a strong reputation in the 20th, International looks set to maintain its remarkable record of service well into the 21st century.

International Coatings Ltd. is part of Akzo Nobel; the Netherlands based company, which serves customers throughout the world with healthcare products, coatings and chemicals. Consolidated sales for 2000 totaled EUR 14 billion (USD 13 billion, GBP 8.5 billion). The Company currently employs 68,400 people in 75 countries.

International Paint (Hellas) S.A., 41, Akti Miaouli, Piraeus 185 35, Greece.

Tel: +30 10 4295140 (8 lines), Fax: +30 10 4295149, Tlx: 213234 IPCG GR

E-mail: ip.hellas@uk.akzonobel.com, www.international-marine.com

ASTRON MARINE PAINTS



Βρισκόμαστε στο χώρο του χρώματος από το 1980. Στα πρώτα βήματά μας ασχοληθήκαμε με την πρώτη ύλη των χρωμάτων γενικότερα. Μάθαμε, γνωρίσαμε, δικτυωθήκαμε στην παγκόσμια αγορά των πρώτων υλών χρωματοποιίας.

Αυτή τη στιγμή εισάγουμε τις καταλληλότερες και καλύτερες πρώτες ύλεις από Κορέα και Ινδία, Ρωσία, φυσικά, πολλὰ κράτη της Ευρώπης μέχρι Καναδά, Βραζιλία και Χιλή.

Από το Σεπτέμβριο του 1998 έως και το Σεπτέμβριο του 1999 κατασκευάσαμε φασόν 1.000.000 λίτρα χρώμα σε γνωστό οίκο του εξωτερικού στο χώρο της ναυτιλίας. Διαθέτουμε στο εργαστήριό μας τρεις έμπειρους χημικούς με μετεκπαίδευση και εργασία στο εξωτερικό. Αυτή τη στιγμή είμαστε έτοιμοι να μπούμε στην παραγωγή των λεγόμενων οικολογικών χρωμάτων όπως και τις λεγόμενες «λαδο-μπογιές νερού».

Και σαν τελευταίο προϊόν αρχίσαμε να διαθέτουμε στην ελληνική αγορά χρώματα «Antigravity».

Τέλος, σας ενημερώνουμε ότι η εταιρεία μας έχει πιστοποιηθεί με ISO 9001.

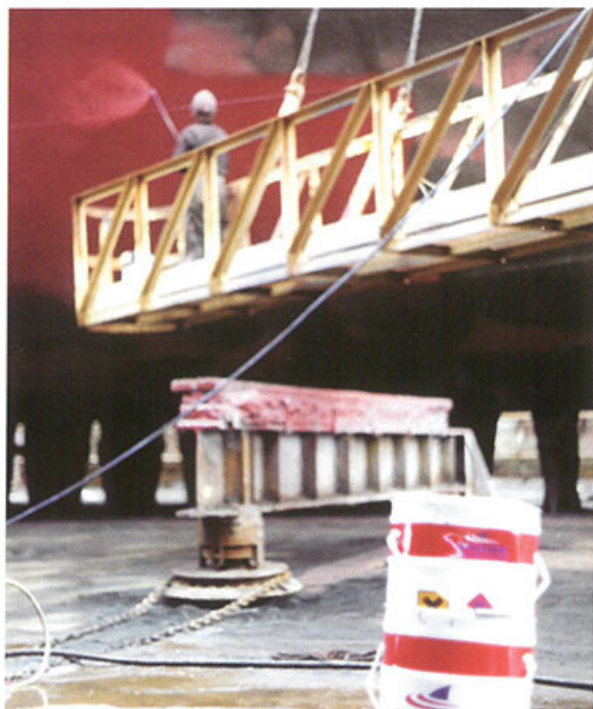
Astron Marine Paints

Κων/νόθεως 65, 118 55 Αθήνα,

τηλ.: 010-34.58.198, 010-34.57.748, Fax: 010-34.56.201, E-mail:astron-paints@hotmail.com,

http://users.x.treme.gr/section5/papain

KATRADIS GROUP OF COMPANIES



Katradis Group of Companies has been contributing in the Marine World for more than 65 years. The wide variety of its products, reliability and supreme quality combined with advanced technology, supported by an efficient network of agents and distributors strategically located at all major harbors around the world, made Katradis a well-known name.

In 1983 Katradis Group of Companies started supplying marine paints. The response of Greek Shipowners was more than encouraging thus "forcing" the company to keep expanding the range of its products by developing high quality protective coatings known as Shark Marine Paints.

The main consideration has always been the economical and effective preparation & completion of the job. Moreover, the company is concentrating on ecological issues by producing environmental friendly products approved by the International Maritime Organization (IMO) and by all the major classification societies.

Head Office: 11 Psarron str., 186 48, Piraeus, Greece
Telephone: +3010 4060 300-499 (200 lines) Fax: +3010 4626 268
www.katradis.com, e-mail: info@katradis.com

ΚΡΙΚΟΣ ΧΡΩΜΑΤΑ ΑΕΒΕ



Η εταιρεία Κρίκος Χρώματα ΑΕΒΕ μετά την εξαγορά της βιομηχανίας Krama Paints μπήκε δυναμικά στην αγορά των ναυτιλιακών χρωμάτων. Η εταιρεία παράγει σε σύγχρονες ιδιόκτητες εγκαταστάσεις στη Μάνδρα, Αττικής, ναυτιλιακά χρώματα με διεθνείς προδιαγραφές και με ISO 9001, συνδυάζοντας εξαιρετική ποιότητα και πολύ συμφέρουσες τιμές για τον εφοπλιστή.

Επίσης παράγει πλήρη σειρά βιομηχανικών και οικοδομικών χρωμάτων.

Η Κρίκος Χρώματα ΑΕΒΕ με κεντρικές αποθήκες στο Αιγάλεω 3.000 τ.μ., πέραν των ναυτιλιακών-βιομηχανικών-οικοδομικών χρωμάτων, εισάγει, αντιπροσωπεύει και εμπορεύεται πάνω από 4.000 διαφορετικά αναλώσιμα είδη που αφορούν το χρωματισμό και τη συντήρηση (πινέλα, ρολά, σπάτουλες, βερνίκια, σιλικόνες, είδη προστασίας εργαζομένων κ.λπ.) και προμηθεύει πάνω από 4.000 χρωματοπωλεία σε όλη την Ελλάδα.

Η διεύθυνση και τα τηλέφωνα του εμπορικού τμήματος και των αποθηκών είναι: Εμμ. Παππά 15 Αιγάλεω, τηλ.: 010-34.64.087, Fax: 34.65.041, E-mail: krikossa@otenet.gr

WILCKENS PAINTS (Hellas) S.A.



Η εταιρεία Wilckens Farben GmbH-Germany ιδρύθηκε το 1845 και ασχολείται με την παραγωγή χρωμάτων. Η εξειδίκευσή της στα ναυτιλιακά χρώματα είναι μεγάλη και ισχυροποιήθηκε από το 1984 όταν απέκτησε την αποκλειστικότητα παραγωγής των προϊόντων της παγκοσμίως φήμης στο χώρο της ναυτιλίας Kansai Paint-Japan.

Η συνεργασία των δύο εταιρειών, Wilckens & Kansai, είναι γνωστή και στην Ελλάδα καθώς η παρουσία της είναι μακροχρόνια και δυναμική.

Ο κοινός σκοπός της συνεργασίας αυτής είναι η προσφορά προς τους πελάτες:

α) Υπηρεσιών υψηλής ποιότητας από εξειδικευμένο προσωπικό.

β) Προϊόντων υψηλής τεχνολογίας τα οποία προσφέρουν μόνιμες λύσεις ακόμα και στα δύσκολα μέρη του πλοίου.

γ) Συστημάτων βαφής που ανταποκρίνονται στις σύγχρονες ανάγκες της ναυτιλίας.

Ακολουθώντας τις οδηγίες των διεθνών οργανισμών για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, μία νέα σειρά υφαισχυμάτων εξασφαλίζουν πολυετή αντιρρυπαντική προστασία και συνεισφέρουν στην ομαλή και οικονομική εκμετάλλευση των πλοίων.

Σήμερα η Wilckens διαθέτει μία από τις πιο σύγχρονες μονάδες παραγωγής χρωμάτων στην Ευρώπη, ένα εκτεταμένο δίκτυο γραφείων πωλήσεων και αποθηκών με παρουσία σε περισσότερες από 10 χώρες της Ευρώπης, δίκτυο συνεργατών σε Βόρεια και Νότια Αμερική, καλύπτοντας και έτσι τα κυριότερα ημίσφαιρα του δυτικού ημισφαιρίου, ενώ με συνεργάτη την Kansai Paint-Japan στο ανατολικό ημίσφαιρο, ολοκληρώνει έναν κύκλο για την προσφορά ποιοτικών υπηρεσιών ανά τον κόσμο. Wilckens Paints (Hellas) S.A., Σκουζέ 12, 185 36 Πειραιάς, τηλ.: +3010-42.81.200 (3 lines), Fax: +3010-42.81.805, Tlx: 412.083 POLA GR

D Destel

Marine & Industrial Supplies Imports - Exports - Representations

GENERAL SHIP SUPPLIERS

YOUR PARTNER TO SUPPLY YOUR VESSEL

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

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

Exclusive Representatives:

SUPERGLUE CORP. - PACER TECHNOLOGY

D Destel

23, ARISTIDOU STR., 185 31 PIRAEUS

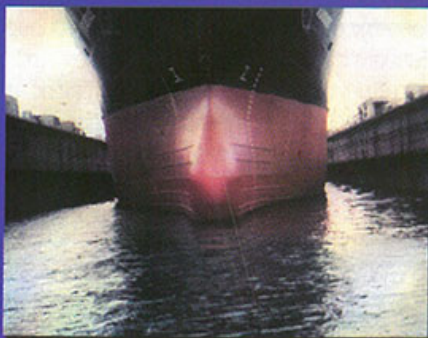
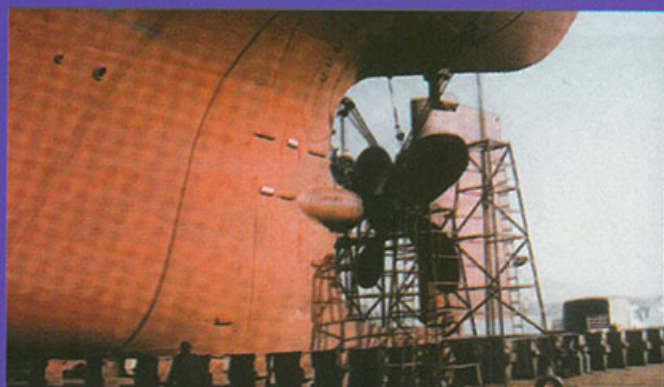
TEL: 4171815 - 818, FAX: 4171812

Contact: P. Degreas

ASTRON MARINE PAINTS

ISO 9001

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



**ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ
ΜΕ ΣΥΝΕΡΓΕΙΟ ΒΑΦΗΣ
S. HILIOU LTD.
ΠΑΡΕΧΟΝΤΑΣ
2 ΧΡΟΝΙΑ ΕΓΓΥΗΣΗ
ISO 9001**

Κων/πολεως 65, 118 55 ΑΘΗΝΑ, Τηλ.: 010 3458198 - 010 3457748. Fax: 010 3456201
E-mail: astron_paints@hotmail.com <http://users.x.treme.gr/section5/papaln>

«NAVIGATOR 2002»

σημείο συνάντησης ολόκληρου του ναυτιλιακού κόσμου

Με στόχο τόσο την ανταλλαγή ιδεών και απόψεων, όσο και τη λύση διαφορών προβλημάτων που απασχολούν τη ναυτιλία, για δεύτερη συνεχή χρονιά πραγματοποιείται το Συνέδριο «Navigator» με συμμετοχές εταιρειών από ολόκληρο τον κόσμο. Οραματιστής και διοργανωτής αυτού του οικουμενικού meeting είναι ο κ. Δημήτρης Μπεζαντάκος ο οποίος παραχώρησε συνέντευξη στα «Ναυτικά Χρονικά».

Τι σας ώθησε στη διοργάνωση του συνεδρίου Navigator;

Η εταιρεία Navigator, της οποίας προϊόντα, ως βασική της δραστηριότητα έχει την αντιπροσώπευση και προώθηση στην ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα μεγάλων εταιρειών Agents και Towing απ' όλην τον κόσμο. Η Navigator S.A δρα σαν συνδετικός κρίκος μεταξύ των εταιρειών και μεσοσταβεί στην επίλυση διαφορών θεμάτων, η ύπαρξη των οποίων καθιστά δυσμενή τη λειτουργία του πλοίου. Στην προσπάθεια δημιουργίας άριστου επιπέδου σχέσεων συνεργασίας των εταιρειών αυτών, διοργανώνουμε το συνέδριο Navigator με βασικό κίνητρο - που αποτελεί άληγαστε και το σκοπό του συνεδρίου - να προσφέρουμε τη δυνατότητα στους συμμετέχοντες τόσο να ενημερωθούν όσο και να ανταλλάξουν απόψεις πάνω σε καίρια ζητήματα κοινού ενδιαφέροντος, έτσι ώστε να επιτευχθεί ένα υγιές κλίμα σχέσεων που θα συμβάλει ουσιαστικά στην ομαλή διαχείριση του πλοίου.

Πού αποδίδετε τη μεγάλη επιτυχία που σημείωσε το συνέδριο «Navigator 2001»;

Πιστεύω ότι η επιτυχία οφείλεται βασικά στην κοινή επιθυμία όλων των συμμετεχόντων και συντελεστών της διοργάνωσης να συναντηθούν και να ανταλλάξουν απόψεις, αφού ακόμη και η ηλεκτρονική επικοινωνία δεν αναπληρώνει τα πλεονεκτήματα της «face to

face» συνομιλίας και συνεργασίας, επικοινωνία που καθίσταται ιδιαίτερα δύσκολη λόγω του ότι οι συνεργαζόμενες εταιρείες βρίσκονται διεσπαρμένες σε όλην τον κόσμο. Επίσης, βασικός συντελεστής επιτυχίας είναι τόσο η παρουσία σημαντικών εισηγητών όσο και η παρουσίαση θεμάτων με ιδιαίτερο ενδιαφέρον.

Ένα μεγάλο μέρος της επιτυχίας του συνεδρίου οφείλεται στη βοήθεια του Τύπου, και ιδιαίτερα του

ναυτιλιακού που αγκάλιασε τη διοργάνωση με την ευαισθησία και τη συνέπεια τα οποία αποτελούν βασικά χαρακτηριστικά του.

Ποιες είναι οι προσδοκίες σας για το μέλλον; Θα προχωρήσετε στη διοργάνωση και άλλων ναυτιλιακών συνεδρίων, πιθανώς με άλλο θέμα από αυτό του «Navigator 2002»;

Ίσως σας φανεί περίεργο αν σας πω ότι προσδοκώ να γίνεται η διοργάνωση με τον ίδιο τρόπο που ήδη γίνεται. Να μην αλλοιωθούν, δηλαδή, η απλή μορφή συνάντησης και ανταλλαγής απόψεων που στοχεύουν τόσο στην ανθρώπινη όσο και στη μεστή επαγγελματική συνεργασία.

Ακριβώς, δε, επειδή επιδίωξή μας είναι να διατηρηθεί αυτό το επιτυχημένο φιλικό κλίμα της διοργάνωσης, στοχεύουμε στην επανάληψη του συνεδρίου μέσα στον ίδιο χρόνο, ώστε να παρουσιάζονται κάθε φορά συνεργάτες μας από διαφορετικές χώρες που να μπορούν να εκθέτουν τις απόψεις τους με άνεση χρόνου. Όσον αφορά στο θεματολόγιο των συναντήσεων αυτών, θα είναι διαφοροποιημένο με έμφαση στις ιδιαιτερότητες των χωρών από τις οποίες προέρχονται οι αντιπροσωπευόμενες εταιρείες.

Είσατε ικανοποιημένος από την ανταπόκριση του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και των άλλων δημόσιων φορέων της ελληνικής ναυτιλίας.

Δεν είμαι απλώς ικανοποιημένος, είμαι ενθουσιασμένος από την άμεση ανταπόκριση τόσο του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας όσο και του Πανεπιστημίου Πειραιά (Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών). Επίσης, μέσω του περιοδικού σας, θα ήθελα να εκφράσω τις ευχαριστίες όλων των μελών της διοργάνωσης στον διευθυντή του Μεταπτυχιακού Τμήματος του Πανεπιστημίου Πειραιά, καθηγητή κ. Αλέξανδρο Γουλιέλμο, ο οποίος επόξια επιμελείται της διεξαγωγής των εισηγήσεων του συνεδρίου.

Για την αμέριστη συμπαράσταση και την ευαισθησία που επέδειξαν, νιώθω περήφανος τόσο ως Έλληνας που οραματίστηκε μια τέτοια διεθνή συνάντηση στη χώρα μας, όσο και ως άνθρωπος της θάλασσας.



Συνέντευξη του
Α. Μπεζαντάκου,
προέδρου της
Navigator S.A.

H NAVIGATOR S.A., διοργανώνει το Συνέδριο

«NAVIGATOR 2002»

με θέμα: «Υπηρεσίες Ρυμούλκησης Πλοίων στις Η.Π.Α. την Νέα Χιλιετία»
& «Υπηρεσίες Πρακτόρευσης Πλοίων στους Λιμένες της Μεσογείου»

υπό την αιγίδα του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας
και του Πανεπιστημίου Πειραιά (Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών)
και με τη συνεργασία των Πρεσβειών των χωρών:
Η.Π.Α, ΙΤΑΛΙΑΣ, ΙΣΠΑΝΙΑΣ και ΜΑΛΤΑΣ

την Πέμπτη 14 Μαρτίου 2002

στο Ξενοδοχείο LEDRA MARRIOTT, (Λεωφόρος Συγγρού 115)

στην αίθουσα BALL ROOM

ώρα έναρξης: 09.30, ώρα λήξης: 18.00.

Χορηγός επικοινωνίας

**NAYTIKA
XRONIKA**

Επιμέλεια διοργάνωσης Συνεδρίου KEFI (CONFERENCE)

Τηλ.: 0106232106, Fax: 0106230789 / 0106233505,

E-Mail: kefi@navikefi.gr www.hellenic-navigator.gr

Πληροφορίες: κυρία Δανάη Μπεζαντάκου

Σημείωση: Η παρακολούθηση του Συνεδρίου είναι χωρίς
οικονομική επιβάρυνση

**Hellenic
NAVIGATOR**

REPRESENTATIONS IN GREECE

▲ PORT AGENTS

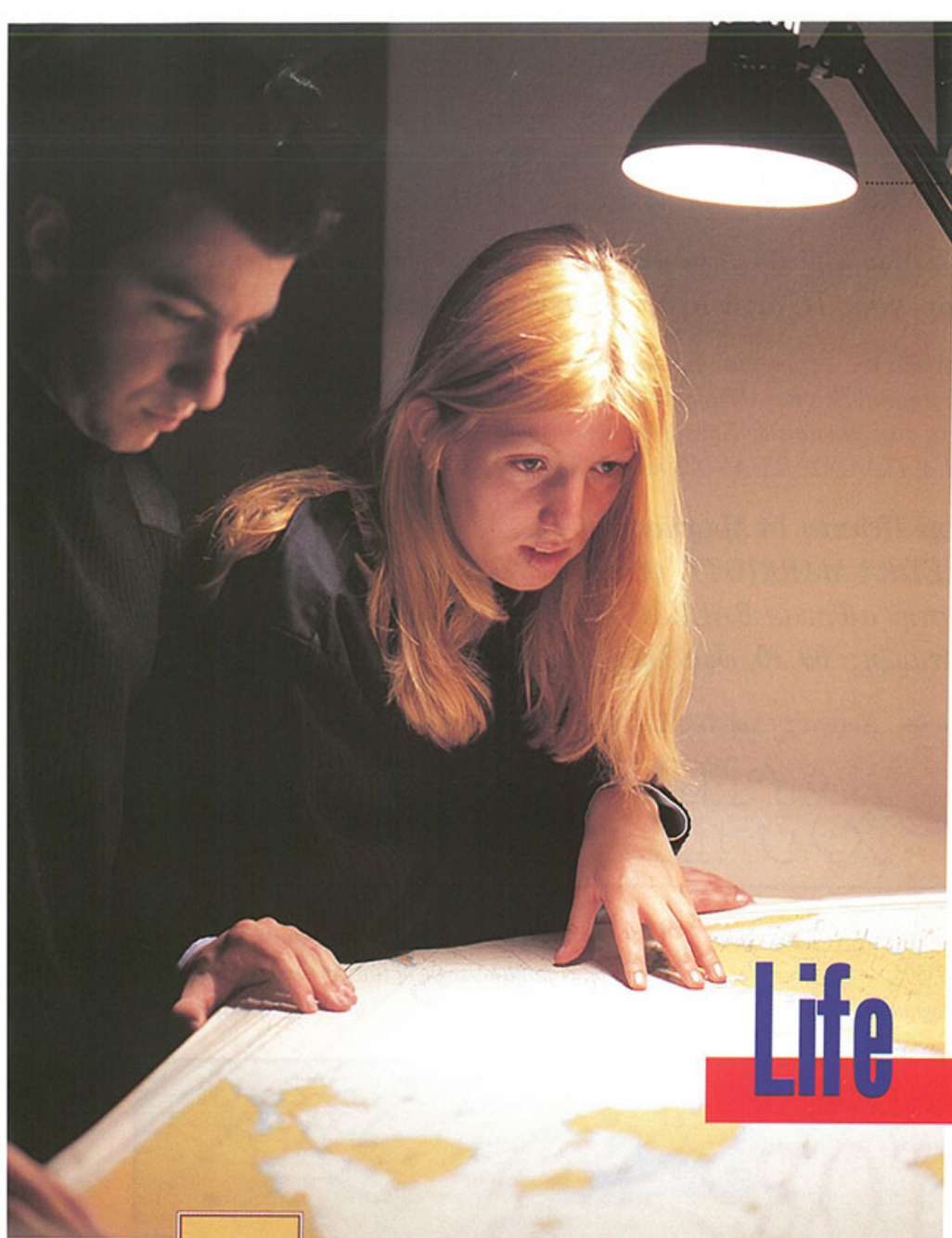
▲ TOWING COMPANIES

Agencies: Argentina - NABSA AGENCIA MARITIMA, Azores - ALBANO DE OLIVEIRA SUCESSOR,
Australia - Mc ARTHUR SHIPPING & AGENCY, Brazil - WILLIAMS LTDA, Chile - CPT AGENCIA MARITIMA,
Egypt - ATLAS MARINE SERVICES CO., Germany - SCHIFFSMAKLEREI SHIPPING AGENCY GMBH, Iran - SOUTH
SAILOR LTD., India - ATLANTIC SHIPPING LTD., Italy - MARITTIMA RAVENNATE SPA.,
Japan - CORNHILL SHIPPING (2000) LTD., Korea - SUNHILL AGENCY CO., Malta - PALM SHIPPING AGENCY
LTD., New Zealand - SEATRANS NEW ZEALAND LTD., Pakistan - FANN MARITIME PVT LTD.,
Panama - C.B.FENTON & COMPANY S.A., Portugal - DAVID JOSE DE PINHO FILHOS LDA.,
Saudi Arabia - GLOBE MARINE SERVICES CO., South Africa - KING & SONS (PTY) LTD., Spain - AARUS
MARITIMA S.A., Sudan - THE NATIONAL SHIPPING AGENCY, Trinidad - CARICOM SHIPPING AGENCIES LTD.,
Uruguay - UNIVERSAL SHIPPING AGENCY S.A., Yemen - ALGHALEBI GROUP OF COMPANIES

Towing Companies: Chile - CPT AGENCIA MARITIMA, Lithuania - TOWAGE AND MARINE ASSISTANCE UAB,
U.S.A. West Coast - FOSS MARITIME, U.S.A. East Coast - MORAN TOWING CORP.

NAVIGATOR S. A. Tel: +3010 - 6231050, Fax: +3010 - 6230789/6233505

E-Mail: navi@navikefi.gr, Web Site: www.hellenic-navigator.gr



μην έχουν τη δυνατότητα στη συνέχεια να ανεύρουν απασχόληση στην ξηρά, είναι στη σημερινή οικονομική και κοινωνική πραγματικότητα ανεδαφική και ξεπερασμένη. Ο νέος σήμερα δεν δέχεται να ανταλλάξει την προοπτική μιας αξιοπρεπούς απασχόλησης στην ξηρά ύστερα από ορισμένα χρόνια στη θάλασσα με οποιαδήποτε άλλα κίνητρα (οικονομικά κ.λπ.) που όμως του στερούν, λόγω μειωμένων τυπικών προσόδων, τη δυνατότητα ανεύρεσης αξιοπρεπούς απασχόλησης στην ξηρά. Ο μειωμένος αριθμός των υποψηφίων κατά την τελευταία περίοδο του Σεπτεμβρίου 2001 αποδεικνύει ότι η πρακτική αυτή δεν έχει προοπτική. Και είναι πραγματικά παράδοξο, η ναυτιλία να βλέπει τόσο κοντόφθαλμο το υπ' αριθμόν ένα πρόβλημα που αντιμετωπίζει. Εδώ ασφαλώς δεν μπορεί κάποιος να μην αναφέρει, έστω και με τον κίνδυνο να

Life After Sea

του Χρήστου Ε. Ντούνη
Αντιναυάρχου, επίτιμου αρχηγού
Λιμενικού Σώματος

€

ίναι ο τίτλος του κύριου άρθρου των Lloyd's List της 23ης Νοεμβρίου 2001.

Ένα άρθρο που εκφράζει όλη την αγωνία από τις ελλείψεις ναυτικών στελεχών στη ναυτιλία αλλιά και την ανάγκη επιτέλους να παραδεχθούμε ότι σήμερα μια συνολική ναυτιλιακή σταδιοδρομία προβάλλεται ως η ελκυστική διέξοδος από το αδιέξοδο που έχει δημιουργηθεί. Και το άρθρο αναφέρει παραδείγματα πολλών τομέων της ναυτιλιακής υποδομής στον ιδιωτικό και τον δημόσιο τομέα που μπορούν να στελεχωθούν από ναυτικούς με θαλάσσια υπηρεσία και υψηλά προσόντα. Με άλλα λόγια, τα υψηλά προσόντα και η θαλάσσια υπηρεσία θα αποτελούν σοβαρό κίνητρο για την προσέλευση ναυτικών στελεχών που ταξιδεύουν για μερικά χρόνια και στη συνέχεια θα αναζητήσουν απασχόληση στην ξηρά.

Το ίδιο άρθρο προβάλλει επίσης την ιδέα του ναυτικού πανεπιστημίου (University of the Sea) με το οποίο ο φοιτητής-μελλοντικός αξιωματικός Ε.Ν. με την ολοκλήρωση των σπουδών του αποκτά συγχρόνως και δίπλωμα Ε.Ν. με ακαδημαϊκό κύρος.

Ο γράφων σε πολλά δημοσιεύματά του έχει προβάλλει τη συνολική ναυτιλιακή σταδιοδρομία ως μέσο προσέλευσης ναυτικών στελεχών.

Μια σταδιοδρομία που αρχίζει με αναβαθμισμένες ναυτικές σπουδές, συνεχίζει με θαλάσσια υπηρεσία και απόκτηση διπλωμάτων Ε.Ν., για να ολοκληρωθεί με τη δυνατότητα που θα δημιουργούν οι προϋποθέσεις αυτές (προσόντα) για την ανεύρεση απασχόλησης στη ναυτιλιακή υποδομή.

Έχω ιδιαίτερα τονίσει ότι η προσπάθεια προσέλευσης στελεχών που στηρίζεται στη φιλοσοφία των μειωμένων τυπικών προσόντων με στόχο τα στελέχη αυτά να

δεχτεί κριτική, ότι η αναβάθμιση των ναυτικών σπουδών βλάπτεται, όχι από την ίδια τη ναυτιλία, αλλά από φορείς που έχουν τους δικούς τους λόγους οι ναυτικές σπουδές να μην αναβαθμιστούν. Ο δημόσιος τομέας στην περίπτωση αυτή -και δεν νοείται μόνο το ΥΕΝ αλλά περιλαμβάνεται και το υπουργείο Παιδείας στο οποίο ανήκει η ανωτάτη εκπαίδευση- παίζοντας το ρόλο του Ποντίου Πιλάτου με το κλασικό Wait and See, δεν προσφέρει θετικές προοπτικές στο θέμα της προσέλευσης στελεχών.

Θα μπορούσε να ληφθεί ειδικά για το ΥΕΝ ότι έχει σχεδόν εξαντλήσει τον κύκλο των γνωστών κινήτρων προσέλευσης, αλλά απεδείχθη ότι ούτε και το τελευταίο κίνητρο της μείωσης της στρατιωτικής θητείας είχε σημαντικά αποτελέσματα. Ο μη προβληματισμός του ΥΕΝ για αναβάθμιση σε πανεπιστημιακό επίπεδο δύο ή τριών Ακαδημιών Ε.Ν. ή ο μη προβληματισμός για

ανεξάρτητη δημιουργία ναυτικών πανεπιστημιακών τμημάτων σε πανεπιστήμια χωρίς τη συμβολή του κεφαλαίου ναυτικής εκπαίδευσης, δηλαδή ο μη προβληματισμός του YEN για δημιουργία μιας πρόσθετης γνώσης πηγής προέλευσης αξιωματικών E.N. πανεπιστημιακού επιπέδου χρεώνεται στο YEN και τις υπηρεσίες του και δημιουργεί υπόνοιες ότι σε αυτή την προοπτική αντιδρούν παρελκυστικά τα ίδια τα στελέχη του YEN.

Βεβαίως, η αντίδραση αυτή δεν διατυπώνεται ευθέως αλλά τεκμαίρεται από την κατά καιρούς εδώ και πολλά χρόνια επιχειρηματολογία καθώς και το διάχυτο αρνητικό κλίμα που επικρατεί στους διαδρόμους για μια τέτοια προοπτική.

Και είναι πραγματικά άπληρο να καθηλώνεται η ναυτική μας παιδεία από καθαρά τέτοιους λόγους που επικρατούν στις δημόσιες υπηρεσίες, οι οποίες είναι ταγμένες να παράγουν την εκπαίδευση και να παράγουν ικανά και μορφωμένα ναυτικά στελέχη.

Τα διαδιδόμενα για χορήγηση διπλωμάτων E.N. σε ανέργους πτυχιούχους ΑΕΙ (εκτός

ειδικοτήτων μηχανής που το μέτρο εφαρμόζεται εδώ και πολλά χρόνια) έπεται από ταχύρρυθμη εκπαίδευση θέλουμε να πιστεύουμε ότι δεν ευσταθούν, γιατί αποτελούν «θρυαλλίδα» σε ολόκληρο το οικοδόμημα και της ναυτικής εκπαίδευσης και της ναυτικής σταδιοδρομίας, χωρίς βεβαίως να επιλύουν κανένα πρόβλημα.

Θεωρείται αποτέλεσμα διαστροφικής σκέψης ο φορολογούμενος πολίτης, το κράτος δηλαδή, να δαπανά τεράστια ποσά για να λειτουργεί πανεπιστημιακά τμήματα που οι πτυχιούχοι τους οδηγούνται ευθέως στην ανεργία και αυτούς τους άνεργους, που καμία σχέση δεν έχουν με τη θάλασσα, να τους εφοδιάσουμε με διπλώματα E.N. ενώ την ίδια στιγμή αρνούμαστε να λειτουργήσουμε πανεπιστημιακά τμήματα ναυτικών σπουδών που οι πτυχιούχοι τους έχουν σπουδάσει το ναυτικό γνωστικό αντικείμενο και μαζί με το πτυχίο των ναυτικών επιστημών αποκτούν συγχρόνως και το δίπλωμα E.N. Αυτοί οι πτυχιούχοι δεν θα **μπορούν ποτέ να παραπενοθούν για ανεργία**, αφού θα τους

περιμένουν οι χιλιάδες κενές θέσεις εργασίας στη ναυτιλία των Ελλήνων.

Οι ναυτικοί πτυχιούχοι ναυτικών σπουδών θα είναι οι περιζήτητοι ολλή και το Maritime Supremacy που θα έχει να επιδείξει η Ελλάδα ως ναυτική χώρα. Θα είναι το διαχρονικό ορόσημο μιας αδιαφιλονίκητης υπεροχής. Εδώ θα ήθελα να υπενθυμίσω τα λόγια του πρωθυπουργού κ. Κώστα Σημίτη: Η παιδεία παράγει γνώση και η απασχόληση την υλοποιεί. Ατυχώς, κ. πρωθυπουργέ, εδώ έχουμε το αντίθετο, δηλαδή έχουμε έναν τεράστιο χώρο απασχόλησης που είναι η ελληνική ναυτιλία, τα χιλιάδες ελληνικά πλοία με χιλιάδες κενές θέσεις εργασίας, αλλά δεν παράγουμε τη ναυτική επιστημονική γνώση, δηλαδή δεν παράγουμε πτυχιούχους αξιωματικούς E.N. Τι κρίμα αληθινά να παράγουν τέτοιους αξιωματικούς, εφαρμόζοντας «τα πιστεύω» του Έλληνα πρωθυπουργού, άλλες χώρες χωρίς ναυτιλία όπως: Τουρκία, Αίγυπτος, Βουλγαρία, Ρουμανία, Ουκρανία, Ρωσία κ.λπ. κ.λπ., που οι δικοί τους πτυχιούχοι ναυτικών σπουδών βρίσκουν απασχόληση στην ελληνική ναυτιλία.



Impocar A.E.

Π. & Α. ΣΙΜΟΣ

ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ

**48 Μηνιαίες
Δόσεις**



**ΠΩΛΗΣΕΙΣ
SERVICE
ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ
ΑΞΕΣΟΥΑΡ**

ΠΕΙΡΑΙΩΣ 93, 18541 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ, ΤΗΛ.: 010 4833 877, FAX: 010 4825 931



Χαμόγελα για τις άγονες γραμμές

Έπειτα από πολυετή καθυστέρηση το υπουργείο Μεταφορών προχώρησε στο πρόγραμμα επιβολής υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Η αρχική εφαρμογή προγράμματος θα λάβει χώρα σε 10 τακτικές γραμμές. Πιο συγκεκριμένα, οι γραμμές αφορούν τα ακόλουθα δρομολόγια από Αθήνα προς Αστυπάλαια, Ικαρία, Μήλο, Λέρο, Σκύρο. Από Θεσσαλονίκη προς Σάμο και Χίο, από Ρόδο προς Κάρπαθο, Κάσο, Καστελλόριζο, όπως επίσης και από Λήμνο προς Μυτιλήνη, Χίο, Σάμο και Ρόδο. Ύστερα από πανευρωπαϊκό διαγωνισμό όλα τα δρομολόγια θα εκτελούνται σύμφωνα με το επιδοτούμενο πρόγραμμα από την Ολυμπιακή Αεροπορία. Είναι μάλιστα αξιοσημείωτο ότι μόνο μία ακόμα αεροπορική εταιρεία, η Belavia, εξέφρασε ενδιαφέρον για τις γραμμές αυτές χωρίς όμως αποτέλεσμα. Η Ο.Α. είχε πριν από λίγο καιρό ανακοινώσει ότι θα διέκοπτε πολλές από τις παραπάνω πτήσεις, αφού ήταν οικονομικά ασύμφορες για την εταιρεία. Το πρόγραμμα επιδότησης εξασφαλίζει τη διαρκή και σταθερή αεροπορική σύνδεση των παραπάνω δρομολογίων και παρέχει για τους επιβάτες εξασφάλιση εισιτηρίων σε οικονομικές τιμές. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι ο ναύτης του εισιτηρίου από Αθήνα για Σκύρο κοστίζει πλέον μόνο 30 ευρώ.



Κρίση στις ευρωπαϊκές αερομεταφορές

Εξακολουθεί να επικρατεί στους ευρωπαϊκούς αιθέρες το αρνητικό και απαισιόδοξο κλίμα των τελευταίων μηνών. Η Alitalia προχώρησε σε πολυάριθμες απολύσεις και μείωση των πτήσεων ενώ η

Iberia ανακοίνωσε μείωση εσόδων για το 2001 κατά 49%. Η British Airways πρόκειται να εμφανίσει έλλειμμα της τάξης του 1 δις. δολλαρίων, ενώ η British Midland ανακοίνωσε ότι πρέπει να επανεξετάσει άμεσα τη στρατηγική της και να περιορίσει τις δαπάνες της. Μετά την κατάρρευση της Sabena, της Axon και της Swissair, οι ευρωπαϊκοί ουρανοί είναι φτωχότεροι και σύντομα αναμένονται ανακοινώσεις για συγχωνεύσεις πολλών εταιρειών. Η κατάσταση στις ελληνικές αγορές παραμένει απογοητευτική και πολλοί αερομεταφορείς ετοιμάζονται να περικόψουν επί πλέον δρομολόγια και διεθνείς γραμμές. Είναι εξάλλου ενδεικτικό ότι το περασμένο έτος η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας ανέστειλε ή/και ανακάλεσε την άδεια σε πέντε ελληνικούς αερομεταφορείς.

Νέα αεροπορική πολιτική για το υπ. Μεταφορών

Μετά την πρόσφατη επιχορήγηση της Ο.Α. που αφορά την εκτέλεση πτήσεων προς την άγονη γραμμή, ο υπουργός Μεταφορών Χρ. Βερελής ανακοίνωσε τη νέα πολιτική της κυβέρνησης σε θέματα αερομεταφορών. Ο υπουργός ανακοίνωσε στο Συμβούλιο Υπουργών της Ε.Ε. την πρόθεσή του για ένταξη του συνόλου του νησιωτικού συμπλέγματος σε πρόγραμ-



μα άγονων γραμμών σύμφωνα με τον κανονισμό 2408/92. Ο κανονισμός κάνει ειδική αναφορά στο ελληνικό νησιωτικό σύμπλεγμα σε ό,τι αφορά τις αερομεταφορές, με διαδικασίες έτσι ώστε να είναι δυνατή η έναρξη του προγράμματος τον Απρίλιο του 2002. Κατ' αυτόν τον τρόπο θα προκληθεί μειοδοτι-

κός διαγωνισμός για την τακτική εκμετάλλευση των υπόλοιπων γραμμών στις οποίες επιχειρεί ήδη ένας αερομεταφορέας και για τις οποίες δεν έχει εκδηλωθεί ενδιαφέρον από άλλους αερομεταφορείς. Σκοπός του υπουργείου είναι να εξασφαλιστούν και νέες αεροπορικές συνδέσεις μεταξύ των ελληνικών νησιών με προτεραιότητα στα νησιά του Ιονίου. Το όλο πρόγραμμα θα εξασφαλίζει τόσο τη σταθερή αεροπορική σύνδεση της ελληνικής περιφέρειας όσο και τη μείωση του κόστους του εισιτηρίου. Επίσης, το υπουργείο θα ενεργοποιήσει άμεσα τις παροχές του άρθρου 87, παρ. 3 της συνθήκης της Ε.Ε., το οποίο αναφέρεται στη δυνατότητα παροχής ενισχύσεων κοινωνικού χαρακτήρα (Social aid) σε ορισμένες κατηγορίες πληθυσμού μέσω του καθορισμού χαμηλών ναύλων σε συγκεκριμένες πτήσεις. Στις κατηγορίες συμπεριλαμβάνονται φοιτητές, οπλίτες, πολύτεκνες οικογένειες, αγροτικός πληθυσμός, ηλικιωμένοι κτλ. Το πρόγραμμα αυτό αναμένεται να ξεκινήσει κατά τη θερινή περίοδο.



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. 010 36 03 120, 010 36 07 741.

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



MAERSK AIR

www.maersk-air.com

It's got to be perfect

Σωτήριο έτος 1952.

Το επιβατηγό σκάφος «Αθήναι»
υψώνει, το λιμάνι του Πειραιά,
την ελληνική σημαία.

Στην τελετή παρευρίσκεται και ο τότε
πρωθυπουργός Αλέξανδρος Παπάγος.
Δίπλα του ο Ευγένιος Ευγενίδης.
Ανάμεσά τους ο υπουργός Ναυτιλίας
Λεωνίδας Μπουρνιάς.

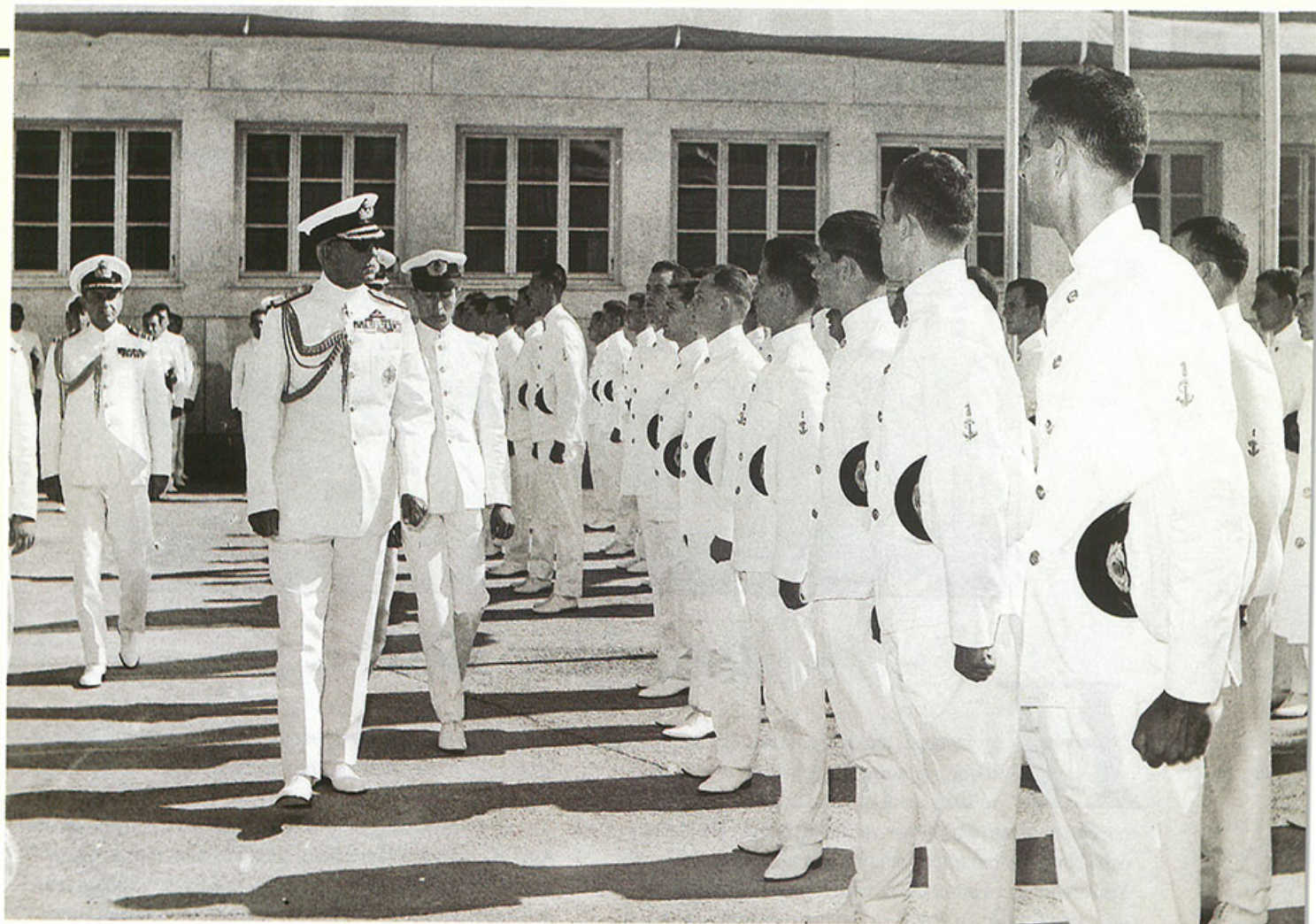


Αρχές της δεκαετίας του '60.

Το ενδιαφέρον του Καραμανλή για τη ναυτιλία ήταν πάντοτε μεγάλο,
διότι αναγνώριζε τα οφέλη που θα μπορούσε να προσπορίσει
στην εθνική οικονομία ο συναλλαγματοφόρος αυτός κλάδος.
Εδώ, με παράγοντες του ναυτιλιακού κόσμου στα εγκαίνια
του Ιδρύματος Ευγενίδου, το οποίο κατασκευάστηκε με κληροδότημα
του μεγάλου Έλληνα εφοπλιστή και ενεργέτη.



Στιγμιότυπο
από τα ίδια εγκαίνια.
Δίπλα στον Κωνσταντίνο
Καραμανλή
η Μαριάνθη Σίμου,
αδελφή του Ευγένιου
Ευγενίδη.



Τέλη της δεκαετίας του '50.

Ο τότε βασιλεύς Παύλος επιθεωρεί σπονδαστές εμποροπλοιάρχους των Σχολών Ασπροπύργου. Τότε που οι Σχολές Εμπορικού Ναυτικού έβγαζαν, πράγματι, άξιους αξιωματικούς για τα ελληνικά πλοία.



*Δημοσιογράφοι
επί του ελληνικού
υπερωκεανίου
«Βασίλισσα Φρειδερίκη»
μαζί με τον πλοίαρχο
του σκάφους
Κοντογιάννη.
Είναι παραμονές
Χριστουγέννων
του 1954.*

Πριν από 72 χρόνια



Δεκέμβριος 1929

Η παγκόσμια εμπορική ναυτιλία δεν θα είχε ίσως λόγους να παραπονεθεί για το έτος που λήγει, το 1929, αν οι τελευταίοι τρεις μήνες δεν παρουσάζαν τέτοια πτώση των ναύλων, η οποία εξουδετέρωσε σχεδόν τα ευνοϊκά αποτελέσματα των προηγούμενων μηνών. Στην πτώση αυτή συντέλεσαν κυρίως η μεγάλη παραγωγή σιτηρών στην Ευρώπη, ο κακός κατακερματισμός της φορτηγού χωρητικότητας στις διάφορες ναυλαγορές, η συνεχιζόμενη αύξηση της ήδη πληθωρικής χωρητικότητας και, τέλος, η κρίση του αμερικανικού χρηματιστηρίου η οποία επέδρασε σε πάρα πολλές βιομηχανικές και εμπορικές επιχειρήσεις σε όλο σχεδόν τον κόσμο.

— Ο μέσος ετήσιος ναυλοτιμάρηθος στην τελευταία εξαετία των φορτηγών ατμοπλοίων, σύμφωνα με το Λόνδς Λιστ, έχει ως ακολούθως: 1924 101,9 - 1925 93,0 - 1926 101,8 - 1927 98,6 - 1928 89,6 - 1929 89,5.

— Αναγγέλθηκε επισήμως ότι το σχέδιο του ιταλικού νόμου, ο οποίος παραχωρεί σε ορισμένες κατηγορίες πλοίων επιχορηγήσεις εξοπλισμού και φορολογικές απαλλαγές, έγινε νόμος του κράτους με ημερομηνία 8 Ιουλίου 1929. Οι επιχορηγήσεις και οι απαλλαγές παραχωρούνται σε καινούργια εμπορικά πλοία που θα ναυπηγηθούν στην Ιταλία μετά την ισχύ του ανωτέρω νόμου και θα κατελκυσθούν πριν από τις 30 Ιουνίου του 1938.

— Σύμφωνα με τα δοθέντα προς δημοσίευση στοιχεία του Ελληνογερμανικού Δικαστηρίου, στο διάστημα που η Ελλάδα ήταν ουδέτερη κατά τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο, τορπιλίσθηκαν από γερμανικά υποβρύχια 84 ελληνικά εμπορικά πλοία. Οι ημερομηνίες τορπιλισμού κυμαίνονται από τις 4 Απριλίου του 1915 έως τις 24 Ιουνίου του 1917. Από το σύνολο των σχετικών υποθέσεων εκδικάστηκαν ήδη 16 υποθέσεις πλοίων προς τα οποία επιδικάσθηκαν αποζημιώσεις που κυμαίνονται από 28.249 λίρες Αγγλίας (α/π «Σαπφώ») μέχρι 123.940 Λ.Α. (α/π «Αντ. Μαυροκορδάτος») και 132.750 Λ.Α. (α/π «Δημ. Γουλανδρή»). Εξάλλου, 19 υποθέσεις έχουν συζητηθεί αλλά τελούν

υπό διάσκεψη, 4 υποθέσεις αποσύρθηκαν από τους ενδιαφερόμενους και 6 απερρίφθησαν από το Δικαστήριο. Για τις υπόλοιπες υποθέσεις δεν δόθηκαν στοιχεία.

— Από την 1η του προσεχούς Ιανουαρίου θα εγκανιασθεί στην Αγγλία η εφαρμογή σπουδαίας μεταβολής ως προς τον τύπο των ναυτασφαλιστικών συμβολαίων. Επειδή οι διάφορες εταιρείες δεν μπόρεσαν να συνεννοηθούν για την επίσημη καθιέρωση του ακριβούς κειμένου των διαφόρων όρων, είχαν προκληθεί μακροχρόνιοι και περίπλοκοι δικαστικοί αγώνες οι οποίοι κατά τα 1927 και 1928 απασχόλησαν τα δικαστήρια του Λονδίνου. Για να τεθεί τέρμα στην κατάσταση αυτή η Ναυτασφαλιστική Ένωση Λόνδς (Lloyd's Broker Association) συνέταξε νέο κείμενο ασφαλιστικού εγγράφου για εμπορικά πλοία.

— Το α/π «Baron Douglas», κοχ 2.485, κκχ 1.571, φορτίου περίπου 4.400, ναυπηγήσεως 1905, αγοράστηκε από την εταιρεία Σ.Γ. Εμπειρικός του Λονδίνου για λογαριασμό των αδελφών Κυρτάτα, αντί Λ.Α. 15.000.

— Το α/π «Boyne», φορτίου περίπου 7.425 τόνων, ναυπηγήσεως 1910, αγοράστηκε από την εταιρεία Παντελής και Σια του Λονδίνου για λογαριασμό της Ατμοπλοϊκής Εταιρείας Μαυραρά του Πειραιώς αντί Λ.Α. 22.400 και μετονομάστηκε «Αριάδνη Παντελής».

— Το α/π «Indian Transport», κοχ 4.111, κκχ 2.658, φορτίου περίπου 7.300 τόνων, ναυπηγήσεως 1910, αγοράστηκε από Έλληνες εφοπλιστές αντί περίπου 27.500 Λ.Α.

— Το α/π «Baron Jedburgh», κοχ 4.418, κκχ 2.684, φορτίου περίπου 8.600 τόνων, ναυπηγήσεως 1912, αγοράστηκε από Έλληνες εφοπλιστές αντί περίπου 33.500 Λ.Α.

— Το α/π «Αναστάσιος Α. Σύρμας», κοχ 2.079, κκχ 1.301, φορτίου περίπου 2.920 τόνων, ναυπηγήσεως 1894, ιδιοκτήτου Τ.Α. Σύρμα, πουλήθηκε σε Σουηδούς αντί 8.250 Λ.Α.

Για την αντιγραφή
Ξενοφών Α. Αντωνιάδης



OVERSEAS AGENCY LTD

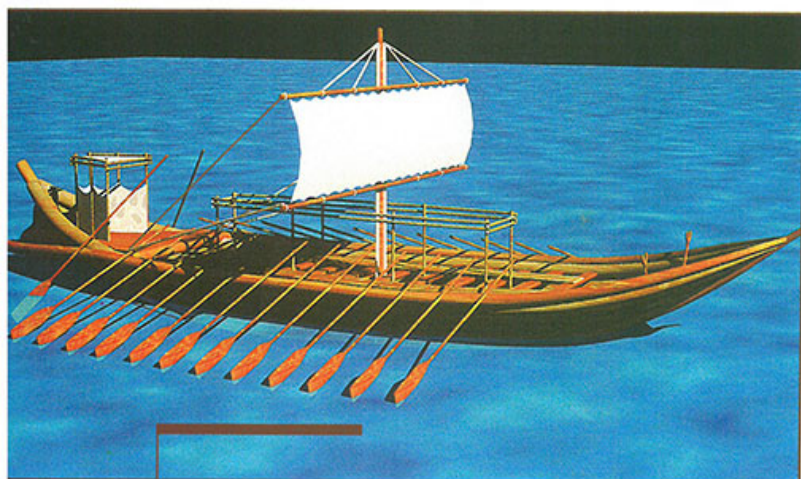
Shipbrokers - Representatives of the Ukrainian Shipbuilding Industry

OVERSEAS FINANCE S.A

Financial Consultants

Tel : +301 4283640

Fax : +301 4283650



Ψηφιακή αναπαράσταση του μινωικού πλοίου

Η ψηφιακή αναπαράσταση του μινωικού πλοίου παρουσιάστηκε από την Επιστημονική Ερευνητική Ομάδα που σε συνεργασία με το Ναυτικό Μουσείο Κρήτης υλοποιούν ένα πρόγραμμα Ναυτικής Πειραματικής Αρχαιολογίας με αντικείμενο την «ανακατασκευή του μινωικού πλοίου», σε ειδική εκδήλωση που πραγματοποιήθηκε στο Πολεμικό Μουσείο στην Αθήνα.

Στην εκδήλωση, εκτός από τη γενική ενημέρωση για την οκτάμηνη πορεία του προγράμματος, παρουσιάστηκαν τα ανακατασκευασμένα αρχαία εργαλεία ναυπηγικής, οι εντοπισμένες λέξεις της γραμμικής γραφής Β που έχουν άμεση σχέση με το μινωικό πλοίο και άλλα ενδιαφέροντα στοιχεία.

Ο πρόεδρος του Ναυτικού Μουσείου Κρήτης κ. Κ. Μανιουδάκης αναφέρθηκε στο ερευνητικό ενδιαφέρον της υπόθεσης και ιδιαίτερα στη φάση της ναυπήγησης, η οποία θα αποτελέσει ένα είδος ζωντανής έκθεσης για τον τρόπο με τον οποίο οι Μινωίτες ναυπηγούσαν τα πλοία τους.

Στη συνέχεια, ο υποδιευθυντής του προγράμματος κ. Γ. Παντζόπουλος αναφέρθηκε στον τρόπο έρευνας του υλικού που συγκεντρώθηκε και ιδιαίτερα των αρχαίων παραστάσεων πλοίων. Το υλικό αυτό, όπως είπε, παρείχε αρκετά διαφορετικές πληροφορίες επειδή απεικονίζει πλοία τόσο της ηπειρωτικής όσο και της νησιωτικής ναυπηγικής σχολής.

Ο διευθυντής του προγράμματος, πλοίαρχος Απόστολος Κούρτης - Λ.Σ., μίλησε για τα μέχρι τώρα αποτελέσματα των ερευνών. Όπως είπε, «η ολοκληρωμένη ψηφιακή μορφή του πλοίου αποδίδει ένα ρεαλιστικό, κατασκευάσιμο και βιώσιμο καράβι, με αρκετές ναυτικές αρετές για να εκτεθεί, κατά το πειραματικό ταξίδι του, στο περιβάλλον του Αιγαίου. Το στάδιο που απομένει πριν επιχειρήσουμε τη ναυπήγηση του πλοίου, είναι η κατασκευή ενός μοντέλου σε κλίμακα 1:5, στο οποίο θα εφαρμόσουμε πλήρη προσομοίωση της ναυπηγικής διαδικασίας, ώστε να αποκτήσουμε τις ελάχιστες απαιτούμενες βεβαιότητες και να εκθέσουμε σε ειδικό επιστημονικό συνέδριο κατά μέσα της άνοιξης, τα τελικά συμπεράσματα της έρευνάς μας».

Τέλος, επισημαίνεται ότι το συγκεκριμένο πρόγραμμα δεν επιχειρεί να παράγει ένα απλό ομοίωμα, αλλά ένα πλήρως ανακατασκευασμένο και τεκμηριωμένο σε όλες του τις λεπτομέρειες πλοίο, με το μέγιστο επιστημονικά δυνατό βαθμό αυθεντικότητας. Η συνολική διάρκεια του Ερευνητικού Προγράμματος θα είναι τετραετής. Σημειώνεται ότι είναι η δεύτερη φορά σε διεθνές επίπεδο που υλοποιείται ένα τέτοιο πρόγραμμα. Η πρώτη φορά ήταν η ανακατασκευή του πλοίου της Κυρήνειας, πριν από δεκαπέντε και πλέον χρόνια.

Οι Έλληνες πλοίαρχοι βραβεύουν τη HELMEPA

Στις 17 Ιανουαρίου 2002 πραγματοποιήθηκε όπως κάθε χρόνο η κοπή της παραδοσιακής πίτας της Πανελληνίας Ένωσης Πλοίαρχων Εμπορικού Ναυτικού, ΠΕΠΕΝ, σε πανηγυρική τελετή στο Στάδιο του Φαλήρου.

Κατά τη διάρκεια της εκδήλωσης, η ΠΕΠΕΝ βράβευσε τη HELMEPA σε αναγνώριση της προσφοράς της στη ναυτιλία στους τομείς ασφάλειας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Το βραβείο παρέλαβε ο επίτιμος πρόεδρος της HELMEPA καπετάν Βασίλης Κ. Κωνσταντακόπουλος, στο πρόσωπο του οποίου ταυτίζονται ο Έλληνας ναυτικός και πλοιοκτήτης, που εθελοντικά δημιουργήσαν τη HELMEPA πριν από 20 χρόνια.

Εκπροσωπώντας όλους στην Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος και ιδιαίτερα τους 13.000 ναυτικούς-μέλη, ευχαρίστησε την ΠΕΠΕΝ για την τιμή και την αναγνώριση αυτή και ευχήθηκε σε όλους καλά και ασφαλή ταξίδια.



Νέα υπηρεσία από την Telestet για τους Γιατρούς χωρίς Σύνορα

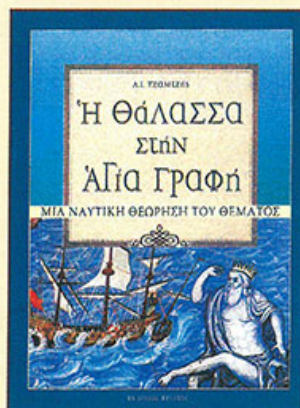
Η Telestet, στηρίζοντας το ανθρωπιστικό έργο της οργάνωσης Γιατροί Χωρίς Σύνορα, λανσάρει αποκλειστικά για τους πελάτες της την πρώτη Υπηρεσία Δωρεάς μέσω του κινητού τηλεφώνου. Συγκεκριμένα, οι πελάτες Telestet (συνδρομητές με συμβόλαιο και χρήστες καρτοκινητής τηλεφωνίας) μπορούν να ενισχύσουν οικονομικά τους Γιατρούς Χωρίς Σύνορα Ελλάδας με μία απλή κλήση στον αριθμό 090 1160 2020. Κάθε κλήση στο νούμερο αυτό θα χρεώνεται 2 ευρώ, ένα ποσό το οποίο αποδίδεται εξ ολοκλήρου στους Γιατρούς Χωρίς Σύνορα.



Οι συνδρομητές με συμβόλαιο θα βλέπουν τη χρέωση στο μηνιαίο λογαριασμό τους, ενώ για τους χρήστες καρτοκινητής τηλεφωνίας, το ποσό θα αφαιρείται από το διαθέσιμο υπόλοιπο του χρόνου ομιλίας τους.

Όπως είναι γνωστό οι Γιατροί Χωρίς Σύνορα Ελλάδας είναι μια ανεξάρτητη ανθρωπιστική οργάνωση, που ιδρύθηκε το Δεκέμβριο του 1990 και αποτελείται από εθελοντές γιατρούς, οι οποίοι δίνουν δυναμικά το παρών σε κάθε μεγάλη ή σιωπηρή ανθρωπιστική κρίση, προσφέροντας βοήθεια και ανακούφιση σε ανθρώπους που βρίσκονται σε κίνδυνο, χωρίς καμιά φυλετική, θρησκευτική ή πολιτική διάκριση.

Περισσότερες πληροφορίες για τους Γιατρούς Χωρίς Σύνορα στο site: www.msf.gr ή στο τηλέφωνο: 010-52.00.500.



Η ΘΑΛΑΣΣΑ ΣΤΗΝ ΑΓΙΑ ΓΡΑΦΗ Μια ναυτική θεώρηση του θέματος Του Α. Ι. Τζαμτζή Εκδόσεις FINATEC

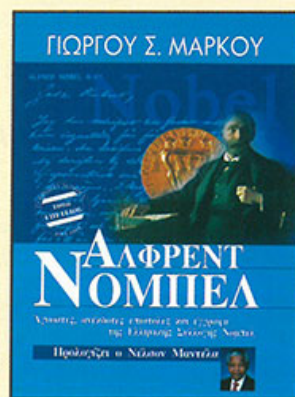
Από τον πρόλογο του Αρχιμανδρίτου Ελισαίου-Καθηγουμένου της Ιεράς Μονής Σίμωνος Πέτρας Αγίου Όρους.

«Το βιβλίο αυτό είναι μία άμεση αναζήτηση της βαθείας σχέσεως των ανθρώπων με τον θεό. Ο λίαν αγαπτικός συνεργάτης μας εντιμολογιώτατος κ. Τάσος Τζαμτζής συγκαταλέγεται μεταξύ των χαρισματόχων και των ανθρώπων με ποικίλα ενδιαφέροντα, αφού πέραν της καθαρώς επαγγελματικής του ειδικότητας -διετέλεσε

κατά την επιτυχή επαγγελματική του σταδιοδρομία πλοίαρχος του εμπορικού ναυτικού- επιδίδεται με επιστημονικό τρόπο και συγκινητική και καρποφόρα επιμέλεια στην αναδίφηση ιστορικών αρχείων, ερευνώντας το προσφιλέστερο θέμα της ναυτικής ιστορίας και των όσων σχετίζονται με το υγρό στοιχείο, την απέραντη και μυστηριώδη θάλασσα.

Ο κ. Τζαμτζής, ως άνθρωπος βαθείας πίστεως, θέλησε να ερευνήσει τη στάση και σχέση απέναντι στη θάλασσα τόσο των ιερών συγγραφέων της Παλαιάς και Καινής Διαθήκης, όσο και των ανθρώπων των οποίων εξιστορούν τους λόγους, τις πράξεις και τα θαυμαστά γεγονότα.

Άνθρωπος ήπιος, σοβαρός, παρατηρητικός, καλλιεργημένος, με έμφυτη φιλοσοφική διάθεση, ο κ. Τζαμτζής προσπαθεί στον ανά χειράς τόμο με γλαφυρότητα, αλλά και επιστημονική διεισδυτικότητα, με σεβασμό προς τα θεόπνευστα κείμενα, να αναλύσει και τις πιο μικρές και ασήμαντες για μας τους απλούς ανθρώπους πτυχές των «μυστηρίων» της θάλασσας που γι' αυτόν έχουν τεράστια σημασία».



ΑΛΦΡΕΝΤ ΝΟΜΠΕΛ Άγνωστες, ανέκδοτες επιστολές και έγγραφα της Ελληνικής Συλλογής Νόμπελ Προλογίζει ο Νέλσον Μαντέλα Του Γιώργου Σ. Μάρκου ΔΙΕΘΝΗΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΥΛΛΟΓΗΣ ΝΟΜΠΕΛ

Ποτέ ως τώρα δεν συνέβησαν τόσο πολλά γεγονότα σε τόσο μικρό διάστημα και με τέτοιο ρυθμό, όσο στο πέρασμα της 20ής εκατονταετίας, του αιώνα της ταχύτητας. Ζήσαμε κοσμογονικές αλλαγές. Βυθιστήκαμε ως τις βαθιές ρίζες του αγνώστου, παρασυρθήκαμε στο στρόβιλο των, απανταχού της Γης, πολιτισμικών γεγονότων. Χάσαμε τον προσανα-

τολισμό μας και συναντήσαμε μια καινούργια κουλτούρα που ερευνά την τραγικότητα και τις ελπίδες της εποχής μας.

Το ταξίδι ήταν μακρύ. Στη διάρκεια του περισσεψαν τα όνειρα και οι επώδυνες εμπειρίες. Μέσα από στέλειωτες περιδινήσεις και αλλαγές, αντιμετωπίσαμε τα μεγάλα ερωτήματα της ζωής και δεν βρήκαμε άλλο από σπαράγματα θολών και συγκεχυμένων απαντήσεων. Σ' αυτή την αδιάκοπη αναζήτηση είδαμε να αναδύονται τα πρόσωπα χιλιάδων πολιτών του κόσμου, που μπόρεσαν να συνδυάσουν τη μεταφυσική των ύψιστων πραγμάτων με την ιστορική, κοινωνική και επιστημονική ανάλυση της εποχής μας. Είδαμε, τέλος, τους ανθρώπους που βραβεύτηκαν με το Νόμπελ γιατί πέτυχαν στην πορεία τους το μοναδικό στόχο που δίνει ποικιλότητα σιγουριά στη συνείδηση: τη βελτίωση της ζωής, της φύσης, του ανθρώπου. Σήμερα, εκατόν πέντε χρόνια από το θάνατο του Άλφρεντ Νόμπελ (1833-1896), αποφασίσαμε να εκδώσουμε σε δώδεκα γλώσσες το παρόν βιβλίο με τη βιογραφία και το έργο του μεγάλου Σουηδού ανθρωπιστή και εφευρέτη.

Αυξήθηκε η δύναμη του εμπορικού στόλου το Δεκέμβριο

Αύξηση από πηλευράς πλοίων αλλιά και δυναμικότητας εμφάνισε το ελληνικό νηολόγιο τον περασμένο Δεκέμβριο.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, το Δεκέμβριο ενεγράφησαν στο νηολόγιο 11 πλοία συνολικής χωρητικότητας 3.976.443 κόρων, ενώ υπέστειλαν την ελληνική σημαία 9 πλοία, χωρητικότητας 778.034 κόρων.

Η δύναμη του στόλου αυξήθηκε τον περασμένο μήνα κατά 2 πλοία και κατά 219,409 κόρους.

Κατά το 2001 στο ελληνικό νηολόγιο ενεγράφησαν 145 πλοία και διεγράφησαν 91 σκάφη.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΦΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΚΟΧ ΜΗΝΟΣ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2001

ΕΓΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ				ΑΡΘΡΟΥ 13			
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.
Φ/Γ	ΑΘΩΣ	Ν.Π. 10946	1972	Φ/Γ-Χύδην	ΠΑΝΑΣΣΑ	Ν.Π. 10947	1997
Ε/Γ-Ο/Γ	ΟΛΥΜΠΙΑ ΠΑΛΛΑΣ	Ν.Π. 10948	2001	Φ/Γ-Χύδην	ΠΑΝΘΕΑ	Ν.Π. 10950	1997
Φ/Γ	ΝΙΚΟΛΑΣ	Ν.Π. 10952	1970	Δ/Ε	ΑΛΦΕΙΟΣ	Ν.Π. 10951	1983
Φ/Γ	ΣΑΝΤΟ	Ν.Π. 10956	1976	Φ/Γ	ΧΙΟΣ ΣΕΙΛΟΡ	Ν. Χίου 402	1984
				Δ/Ε	ΑΧΙΛΛΕΥΣ	Ν.Π. 10953	1983
				Δ/Ε	ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	Ν.Π. 10954	1988
				Δ/Ε	ΟΣΕΑΝ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	Ν.Π. 10955	1993
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 4 - ΚΟΧ: 42.551				ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 7 - ΚΟΧ: 354.892			
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 21 ΕΤΗ				ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 12 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	ΙΩΑΝΝΗΣ Γ.	Ν.Π. 2268	1965	Π.Α. ΙΟΜΑΝΙ	Φ/Γ-Εμπ.	ΧΟΥΣΤΟΝ	Ν.Π. 10294	1976	Π.Α. (ΓΕΡΜΑΝΙΑ)
Φ/Γ-Ο/Γ	ΚΥΡΙΑΚΟΣ Κ.	Ν.Π. 5301	1962	Π.Α. (ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ)	Δ/Ε	ΚΥΘΗΡΑ	Ν.Π. 9754	1973	Π.Α. (ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ)
Α/Κ	ΑΝΦΙΛΟΧΟΣ	Ν.Π. 9388	1993	ΔΙΑΛΥΣΗ	Φ/Γ-Χύδην	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	Ν.Π. 5772	1976	Π.Α. (ΙΒΕΡΙΑ)
Τ/Ρ-Α/Ψ	ΓΚΟΛΝΤΟΝΓΚΕΡ	Ν.Π. 10710	1974	Π.Α. (ΠΑΝΑΜΑ)	Δ/Ε	ΕΝΑΛΟΣ ΤΡΙΤΩΝ	Ν.Π. 9838	1977	Π.Α. (BRITISH VIRGIN ISL)
Φ/Γ	ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Κ.	Ν.Π. 9692	1959	Π.Α. (ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ)					
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 5 - ΚΟΧ: 2.246					ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 4 - ΚΟΧ: 175.788				
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 30 ΕΤΗ					ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 25 ΕΤΗ				

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Τα πιο πάνω στοιχεία δίδονται σύμφωνα με τις μέχρι 31. 12. 2001 αναφορές των Λιμενικών Αρχών που τ' ηρούν νηολόγιο.

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		
SWUK 7/11/01	ΜΑΡΙΑ Α ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ MARIA A ANGELICOUSSI	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10939	ΜΕΚ(1) 22.920 BHP	2001	86.201	56.565	USD 39.500.000	JADE NAVIGATION INC. (LIBERIA) Αντίκλ.: ΚΟΚΟΣΟΥΛΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ τηλ.: 010-94.84.400
SX 9831 8/11/01	ΡΑΓΚΑΤΣΑ RAGAZZA PLEASURE YACHT	Θ/Γ-Α/Ψ PRIVATE	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	7797	ΜΕΚ(2) 992 KW	1979	160	48	Δολ. ΗΠΑ 1 και όρων παροχών	ΕΛΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΝΩΝ. ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ.: ΜΑΚΡΗ ΜΑΡΙΑ τηλ.: 010-89.82.903
SX 9829 14/11/01	ΣΗ Ι SEA I	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10941	ΜΕΚ(1) 970 KW	1967	1.266	779	USD 60.000	ΔΥΤΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ.: ΚΑΤΩΠΟΔΗΣ ΣΠΥΡΟΣ τηλ.: 010-41.22.530
SWYN 15/11/01	ΑΛΤΑΙΡ ALTAIR	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10943	ΜΕΚ(1) 12.264 BHP	2001	40.523	26.163	USD \$20.353.000	STARBUCK MARITIME INC. (LIBERIA) Αντίκλ.: ΚΕΦΑΛΟΝΙΤΗΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ τηλ.: 010-42.84.107
SYOX 19/11/01	ΔΗΜΗΤΡΗΣ Λ DIMITRIS L	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10944	ΜΕΚ(1) 10.200 KW	2001	39.958	25.899	USD \$20.840.000	SEAROSE MARINE S.A. (LIBERIA) Αντίκλ.: ΞΕΝΑΚΗΣ ΙΣΙΔΩΡΟΣ τηλ.: 010-41.14.491
SX9839 30/11/01	ΚΑΤΙΑ KATIA	Θ/Γ PRIVATE PLEASURE YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	7800	ΜΕΚ(2) 2 x 1.343 KW	2001	170	51	USD \$2.500.000	ΦΥΣΙΟΚΡΑΤΗΣ ΑΝΩΝ. ΕΤ. ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ Αντίκλ.: ΚΟΛΙΝΤΖΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ τηλ.: 010-98.11.044
SYMD 29/11/01	ΛΟΥΔΟΒΙΚΑ LUDOVICA	Δ/Ε TANKER	ΧΙΟΣ CHIOS	400	ΜΕΚ(1) 8.561 KW	1998	28.400	12.385	USD \$34.500.000	GOLDEN SEABIRD Αντίκλ.: ΚΕΦΑΛΟΝΙΤΗΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ τηλ.: 010-42.84.107
SY 2133 22/11/01	ΣΠΕΤΣΕΣ ΚΑΤ SPETSES CAT	Ε/Γ-ΚΑΤ/PAN CATAMARAN	ΧΑΛΚΙΔΑ CHALKIS	34	ΜΕΚ (2) 2x1.180 BHP	1987	319	112	ΔΡΧ. 60.000.000	ΝΕ ΣΠΕΤΣΕΣ ΚΑΤ Αντίκλ.: ΑΛΜΥΛΑΝΤΗ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ τηλ.: 010-46.13.089
SY 2134 22/11/01	ΥΔΡΑ ΚΑΤ HYDRA CAT	Ε/Γ-ΚΑΤ/PAN CATAMARAN	ΧΑΛΚΙΔΑ CHALKIS	35	ΜΕΚ (2) 2x1.180 BHP	1987	319	112	ΔΡΧ. 60.000.000	ΝΕ ΥΔΡΑ ΚΑΤ Αντίκλ.: ΑΛΜΥΛΑΝΤΗ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ τηλ.: 010-46.13.089

ΠΡΟΣΩΡΙΝΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ

PROVISIONAL MARITIME DOCUMENTS

Α.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SY 2124 6/11/01	ΝΤΙΣΚΑΒΕΡΙ DISCOVERY	Ε/Γ-Τ/Ρ PASSENGER PROFESSIONAL PLEASURE YACHT	Κ.Λ. ΡΟΔΟΥ RODOS PORT AUTHORITY		ΜΕΚ (2) 2x235 = 470 BHP	2001	120	98	-	ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΣ ΠΕΡΙΚΛΗΣ

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

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		
SYJS	ΤΡΕΖΟΥΡ ΑΙΛΑΝΤ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	5258	ΜΕΚ(1)	1974	13.661	8.832	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
2/11/01	TREASURE ISLAND	CARGO	PIRAEUS		8.000 BHP				\$830.460,56	Sale to foreigners
SVDV	INKA	Δ/Ξ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10840	ΜΕΚ (1)	2001	39.085	19.936	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
6/11/01	INCA	TANKER	PIRAEUS		13.600 BHP				\$41.600.000	Sale to foreigners
SVGE	ΜΟΡΙΑΣ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	8489	ΜΕΚ (1)	1977	13.409	7.456	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
7/11/01	MORIAS	CARGO	PIRAEUS		11.550 BHP				\$1.061.500	Sale to foreigners
SVEE	ΜΑΓΙΑ	Δ/Ξ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10828	ΜΕΚ (1)	2000	39.085	19.936	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
9/11/01	MAYA	TANKER	PIRAEUS		13.600 BHP				\$41.600.000	Sale to foreigners
SV 2497	ΖΕΥΣ III	Ε/Τ-Τ/Ρ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	8834	ΜΕΚ (2)	1947	299	212	-	Βύθιση
8/11/01	ZEVS III	PASS. YACHT	PIRAEUS		2x439 BHP				-	Sinking
SWLN	ΚΑΛΑΜΟΣ	Δ/Ξ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	9750	ΜΕΚ (1)	1974	61.803	47.902	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
20/11/01	KALAMOS	TANKER	PIRAEUS		23.900 BHP				\$2.573.905,43	Sale to foreigners
SVPC	ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	9847	ΜΕΚ (1)	1972	13.250	7.491	-	Διόλυση
23/11/01	GEORGIOS	CARGO	PIRAEUS		9.000 BHP				-	Dissolution
SWWA	MARIANNA	ΠΕΤΡ/ΡΟ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10503	ΜΕΚ (1)	1977	47.344	27.705	-	Αλλαγή σημαίας
30/11/01	MARIANNA	OIL CARRIER	PIRAEUS		17.500 BHP				-	Change of Flag
SWXX	ΠΑΡΗΣ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10602	ΜΕΚ (2)	1973	55.889	20.669	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
30/11/01	PARIS	CARGO	PIRAEUS		2x18.895=37.790 KW				\$3.141.039,36	Sale to foreigners

ΜΕΤΕΓΓΡΑΦΕΣ

CHANGES OF PORT REGISTRY

Α.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET	
SXQL	ΔΩΡΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10945	ΜΕΚ (1)	2001	30.147	17.904	Πρώην Ν.Γ.Π. ΛΟΝΔΙΝΟΥ 3383
19/11/01	DORIC SPIRIT	CARGO	PIRAEUS		11.640 BHP				Ex GR EMB. MARITIME SECTION LONDON
SW 9548	ΣΑΝΤΑ II	Ε/Τ-Υ/Γ	ΚΕΡΚΥΡΑ	571	ΜΕΚ (2)	1981	141	49	Πρώην ΘΕΣ/ΚΗΣ 916
12/11/01	SANTA II	PASSENGER HYDROFOIL	KERKYRA		2x1000=2.000BHP				Ex THES/NIKI
SW 9547	ΣΑΝΤΑ III	Ε/Τ-Υ/Γ	ΚΕΡΚΥΡΑ	572	ΜΕΚ (2)	1981	141	49	Πρώην ΘΕΣ/ΚΗΣ 212
12/11/01	SANTA III	PASSENGER HYDROFOIL	KERKYRA		2x1000=2.000BHP				Ex THES/NIKI

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΕΣ

CHANGES OF NAMES

Α.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET	
SX 7778	ΔΩΡΑ Γ	Ε/Τ-Τ/Ρ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10623	ΜΕΚ (2)	1992	122	71	Μετονομάστηκε σε «ΕΙΝΤΖΕΛ»
2/11/01	DORA G	PASSENGER YACHT	PIRAEUS		2x1400=2.800 BHP				Renamed to «ANGEL»
SXGF	ΑΛΙΑΝΣΑ ΑΜΒΟΥΡΓΟ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10741	ΜΕΚ (1)	2000	16.803	8.648	Μετονομάστηκε σε «ΜΙΝΑ Κ»
9/11/01	ALIANCA HAMBURGO	CARGO	PIRAEUS		18.115 BHP				Renamed to «MINA K»

ΟΡΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ
DEFINITE MEASUREMENTS

Α.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS	ΚΟΧ	ΚΟΧ
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SXLF	ΑΝΤΡΑ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10856	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	1.656	791
2/11/01	ΑΔΡΑ	CARGO	ΠΙΡΑΕΥΣ		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	1.656	791
SV 4484	ΠΟΣΕΙΔΩΝ	P/K	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	6385	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	318	92
6/11/01	ΡΟΣΙΔΩΝ	TUG	ΠΙΡΑΕΥΣ		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	318	85
SV 4143	ΝΑΥΤΙΛΟΣ	A/K	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	8246	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	314	188
14/11/01	ΝΑΥΤΙΛΟΣ	FISHING VESSEL	ΠΙΡΑΕΥΣ		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	561	168
SX 9176	ΜΙ ΑΛΜΑ	Ε/Γ-Τ/Ρ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	7669	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	112	33
15/11/01	ΜΙ ΑΛΜΑ	PASSENGER YACHT	ΠΙΡΑΕΥΣ		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	112	33
SX 9560	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ XX	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10932	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	992	590
20/11/01	ΒΑΣΙΛΙΟΣ XX	TANKER	ΠΙΡΑΕΥΣ		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	992	590
SX 9561	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ XIX	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10933	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	938	594
20/11/01	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ XIX	TANKER	ΠΙΡΑΕΥΣ		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	938	594
SXTH	ΡΑΒΕΝΝΑ	Φ/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10875	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	7.110	2.133
23/11/01	ΡΑΒΕΝΝΑ	CARGO	ΠΙΡΑΕΥΣ		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	6.661	1.998
SXOY	ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10934	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	29.449	17.889
30/11/01	ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	CARGO	ΠΙΡΑΕΥΣ		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	29.499	17.889
SWPU	ΒΙΡΓΙΝΙΑ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10862	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	28.079	16.731
30/11/01	VIRGINIA	TANKER	ΠΙΡΑΕΥΣ		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	28.029	16.731
SVQX	ΑΣΤΙΠΑΛΑΙΑ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10869	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	154.250	107.642
30/11/01	ΑΣΤΙΠΑΛΑΙΑ	TANKER	ΠΙΡΑΕΥΣ		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	154.250	107.642
SYVO	ΚΟΣ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10894	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	154.250	107.642
30/11/01	ΚΟΣ	TANKER	ΠΙΡΑΕΥΣ		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	154.250	107.642



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

ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ* (Β' ΠΟΛΙΤΙΚΟ ΤΜΗΜΑ) 944/2001

Αντιπρόεδρος: Γεώργιος Βελλής

Εισηγητής: Θεόδωρος Αποστολόπουλος

Δικηγόροι: Γεώργιος Γιαννόπουλος, Νικόλαος Κορδής



Κατά την έννοια του άρθρου 1 του κωδ. ν. 551/1915, που εφαρμόζεται και στη ναυτική εργασία, ατύχημα από βίαιο συμβάν κατά την εκτέλεση ή με αφορμή την παροχή εργασίας είναι και η νόσος του εργαζομένου, εφόσον προήλθε όχι από τη βαθμιαία εξασθένηση και φθορά του οργανισμού του, ακόμη και αν αυτή οφείλεται στους δυσμενείς, συνηθισμένους όμως και σύμφυτους προς την παροχή της όρους της εργασίας, αλλ' από έκτακτη και αιφνίδια επενέργεια κάποιου εξωτερικού αιτίου. Τούτο συμβαίνει είτε όταν κατά την εκτέλεση της εργασίας διαμορφώθηκαν εκτάκτως δυσμενείς συνθήκες, που δεν είναι συμφυείς προς τους συνηθισμένους όρους παροχής της, είτε όταν η απασχόληση του εργαζομένου εξακολούθησε, έστω και υπό κανονικές συνθήκες, μετά την εκδήλωση της νόσου, με αποτέλεσμα την επιδείνωσή της, αφού στην τελευταία περίπτωση ο εργοδότης, που οφείλει να ρυθμίζει τα της εργασίας έτσι ώστε να προστατεύεται η ζωή και η υγεία του εργαζομένου, δεν μπορεί να αξιώσει τη συνέχιση της απασχολήσεώς του και αν δεν τον θέσει εκτός υπηρεσίας, οι συνθήκες παροχής της εργασίας αποβαίνουν εξαιρετικά και ασυνήθιστα δυσμενείς, προσλαμβάνοντας έτσι το χαρακτήρα του βιαιού συμβάντος (Οθ. ΑΠ 937/1975). Επομένως, βασική προϋπόθεση για την μετατροπή των κανονικών συνθηκών εργασίας σε ασυνήθιστες και εξαιρετικά δυσμενείς, μετά τη εκδήλωση της νόσου του εργαζομένου, είναι η παραβίαση της έναντι αυτού υποχρεώσεως πρόνοιας του εργοδότη και γι' αυτό

*Όροι αναγκαίοι για την επέλευση
εργατικού ατυχήματος.*

*Τέτοια είναι και η παροχή
εργασίας υπό κανονικές συνθήκες,
αλλ' από ναυτικό που είναι
ασθενής, εφόσον ο εργοδότης
γνωρίζει την ασθένεια.*

*Πότε ο τελευταίος απαλλάσσεται
από τη σχετική ευθύνη.*

ακριβώς δεν υπάρχει τέτοια παραβίαση και συνακόλουθα εργατικό ατύχημα με την παραπάνω έννοια, όταν ο εργοδότης δεν γνωρίζει ότι ο εργαζόμενος είναι ασθενής και γενικότερα ότι η κατάσταση της υγείας του δεν επιτρέπει τη συνέχιση της απασχολήσεώς του (ΑΠ 528/1997). Στην προκείμενη περίπτωση, όπως προκύπτει από την προσβαλλόμενη απόφαση, το Εφετείο δέχθηκε ανελέγκτως τα εξής:

Ο ενάγων και ήδη αναιρεσίβλητος, με σύμβαση ναυτικής εργασίας που κατήρτισε στον Πειραιά με τη δεύτερη εναγομένη - αναιρεσείουσα που ενεργούσε ως αντιπρόσωπος της εδρεύουσας στον Πειραιά πρώτης εναγομένης - αναιρεσείουσας, πλοιοκτήτριας του υπό ελληνική σημαία φορτηγού πλοίου «ΠΙΣΤΙΣ», χωρητικότητας 13.361 κοχ, ναυτολογήθηκε στις 5-10-1994, ως Γ' μηχανικός, στο άνω πλοίο και υπηρέτησε σ' αυτό μέχρι τις 12-1-1995, που απολύθηκε στο λιμάνι Ροτι της Γεωργίας κάτω από τις ακόλουθες συνθήκες. Στις 15-12-1994, ενώ το πλοίο βρισκόταν σε λιμάνι της Γαλλίας, ο αναιρεσίβλητος αισθάνθηκε αδιαθεσία και εστάλη από τον πλοίαρχο σε γιατρό, ο οποίος διέγινωσεν ότι έπασχε από γαστρεντερίτιδα και είχε προβλήματα πέψης και του χορήγησε φαρμακευτική αγωγή. Στις 6-1-1995, ενώ το πλοίο έπλεε στα στενά των Δαρδανελλίων έξω από το λιμάνι Τσανάκ Καϊέ της Τουρκίας, αισθάνθηκε πάλη αδιαθεσία και πόνους στο στομάχι. Ο γιατρός που κλήθηκε από τον πλοίαρχο και τον εξήτησε την ίδια ημέρα, διέγινωσεν «έλικος δωδεκαδακτύλου» και συνέστησε φαρμακευτική αγωγή, επι πλέον δε ανέφερε στον πλοίαρχο ότι, αν συ-

νεχισθούν τα συμπτώματα, πρέπει να εισαχθεί σε νοσοκομείο. Μετά την αδιαθεσία του αυτή ο αναιρεσιβλήτος συνέχισε να εργάζεται κανονικά και μάλιστα να εκτελεί και υπερωριακή εργασία έως τις 11-1-1995, ημερομηνία κατά την οποία βρέθηκε στο μηχανοστάσιο, όπου εργαζόταν, σε λιποθυμική κατάσταση από συναδέλφους του και μεταφέρθηκε σε γιατρό στο λιμάνι Ροτι της Γεωργίας, στο οποίο βρισκόταν τότε το πλοίο. Εκεί διαπιστώθηκε ότι ο αναιρεσιβλήτος υπέστη εγκεφαλικό επεισόδιο και συνεστήθη ο άμεσος επαναπατρισμός του. Πράγματι στις 15-1-1995 επανήλθε στην Ελλάδα, όπου διαγνώσθηκε τελικά ότι είχε υποστεί αγγειακό εγκεφαλικό επεισόδιο με πάρεση αριστερού άνω και κάτω άκρων. Περαιτέρω δέχθηκε το Εφετείο ότι η συνέχιση της εργασίας του αναιρεσιβλήτου μετά την 6-1-1995 και μάλιστα υπερωριακά αύξησε τη δυνατότητα εμφάνισης εγκεφαλικού επεισοδίου, διότι και με βάση τη διάγνωση του Τούρκου γιατρού ότι έπασχε από έλκος του δωδεκαδακτύλου, ο αναιρεσιβλήτος δεν θα έπρεπε να εργάζεται, αλλά θα έπρεπε να νοσηλευθεί σε νοσοκομείο και σε πρώτο στάδιο να επιβληθεί η αποχή αυτού από την εργασία και αν επέμεναν τα συμπτώματα, να γίνει σωστή διάγνωση και να δοθεί η πρόποσα αγωγή. Όλα αυτά όμως δεν έγιναν και γι' αυτό η συνέχιση της εργασίας του ήταν επιβαρυντικός παράγοντας στην υγεία του ασθενούς. Ακολούθως το Εφετείο δέχθηκε ότι η διάγνωση του Τούρκου γιατρού που έγινε χωρίς να προηγηθεί ακτινολογικός έλεγχος και να γίνουν οι απαιτούμενες για τη διάγνωση της ασθένειας του έλικους ειδικές εξετάσεις, αποδείχθηκε από τις νεότερες εξετάσεις ότι ήταν εσφαλμένη και συμπέρανε τελικά ότι η συνέχιση της εργασίας του αναιρεσιβλήτου υπό κανονικές συνθήκες μετά την 6-1-1995 μέχρι και την 11-1-1995 συνετέλεσε στην επιδείνωση της υγείας του και στην εκδήλωση του εγκεφαλικού επεισοδίου, γι' αυτό και συνιστά εργατικό ατύχημα, εξαιτίας του οποίου ο αναιρεσιβλήτος κατέστη ολικώς και διαρκώς ανίκανος προς εργασία. Με βάση τις παραδοχές αυτές, το Εφετείο εξαφάνισε την πρωτόδικη απόφαση που είχε αποφανθεί αντιθέτως και δέχθηκε εν μέρει την αγωγή του αναιρεσιβλήτου για πληρωμή σ' αυτόν αποζημιώσεως κατά τα άρθρα 1 και 3 του Ν. 551/1915. Την κρίση του αυτή στήριξε το Εφετείο σε ανεπαρκείς και ασαφείς αιτιολογίες επί ζητήματος που ασκεί ουσιώδη επιρροή στην έκβαση της δίκης. Ειδικότερα δεν αναφέρεται σαφώς στην προβαλλόμενη απόφαση, ούτε συνάγεται από τις παραδοχές

της, ότι κατά το χρονικό διάστημα από 6-1-1995 μέχρι 11-1-1995 ο αναιρεσιβλήτος υπέφερε συνεχώς από πόνους στο στομάχι και ότι ο πλοίαρχος, αν και γνώριζε τη σοβαρότητα της καταστάσεως της υγείας του, δεν τον έθεσε εκτός υπηρεσίας. Πράγματι, ενώ εκτίθεται στην απόφαση ότι ο αναιρεσιβλήτος «μετά την αδιαθεσία του (της 6-1-1995) συνέχισε να εργάζεται κανονικά» ή ότι «από την ημέρα εκείνη (6-1-1995) ελάμβανε φαρμακευτική αγωγή για τη διαγνωσθείσα ασθένειά του και συνέχισε να εργάζεται ως και πρότερον μέχρι την 11-1-1995», δεν διευκρινίζεται αν συνέχισε να εργάζεται, διότι έπαψαν η αδιαθεσία του και οι πόνοι στο στομάχι ή αν συνεχίζονταν καθόλο το διάστημα αυτό τα παραπάνω συμπτώματα. Επίσης, ενώ γίνεται δεκτό ότι ο γιατρός που εξήτασε τον αναιρεσιβλήτο στις 6-1-1995 διέγινωσε εσφαλμένα ότι έπασχε από έλκος του δωδεκαδακτύλου και αφού συνέστησε φαρμακευτική αγωγή, ανέφερε στον πλοίαρχο ότι αν συνεχισθούν τα συμπτώματα πρέπει να εισαχθεί στο νοσοκομείο, δεν διευκρινίζεται αν ο γιατρός που έκανε τέτοια διάγνωση και έδωσε τις πιο πάνω εντολές, συνέστησε και την αποχή του αναιρεσιβλήτου από την εργασία για ορισμένο χρόνο ή μέχρι να υποχωρήσουν τα συμπτώματα και συνακόλουθα αν ο πλοίαρχος δεν τον έθεσε εκτός υπηρεσίας κατά παράβαση των άνω οδηγιών. Τέλος, δεν διευκρινίζεται όχι μόνο αν συνεχίζονταν τα παραπάνω συμπτώματα καθόλο το προαναφερόμενο διάστημα, αλλά και αν ήταν γνωστό στον πλοίαρχο ότι τα συμπτώματα αυτά δεν υποχώρησαν παρά τη φαρμακευτική αγωγή που ακολούθησε ο αναιρεσιβλήτος ή αν η ένταση και σοβαρότητα των εν λόγω συμπτωμάτων επέβαλλαν τη θέση αυτού εκτός υπηρεσίας, ανεξάρτητα από την τυχόν παράλειψη του γιατρού που τον εξήτασε να συστήσει την αποχή του από την εργασία. Οι ως άνω ασάφειες και ανεπάρκεια των σχετικών αιτιολογιών της προσαλληόμενης αποφάσεως καθιστούν ανέφικτο τον αναιρετικό έλεγχο για το αν υπάρχει ή όχι ατύχημα από βίαιο συμβάν, σχετιζόμενο με τη συνεχιζόμενη απασχόληση του αναιρεσιβλήτου στα συνηθισμένα καθήκοντά του και μετά την εμφάνιση των συμπτωμάτων της νόσου του εν γνώσει του πλοίαρχου και συνεπώς για το αν εφαρμόστηκαν ορθά ή όχι οι διατάξεις των άρθρων 1 και 3 του Ν. 551/1915. Επομένως, πρέπει να αναιρεθεί η προσαλληόμενη απόφαση, κατά τον βάσιμο από το άρθρο 559 αριθ.19 Κ.Πολ.Δ. τρίτο λόγος της αναιρέσεως, και να παραπεμφθεί η υπόθεση προς περαιτέρω εκδίκαση στο ίδιο Εφετείο που θα συγκροτηθεί από άλλους δικαστές (άρθρο 580 παρ.3 Κ.Πολ.Δ.)

ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ* (Α' ΠΟΛΙΤΙΚΟ ΤΜΗΜΑ) 140/2001

Πρόεδρος: Στέφανος Ματθίας

Εισηγητής: Ιωάννης Βερέτσος

Δικηγόροι: Γρηγόριος Τιμαγένης, Γεώργιος Νικολόπουλος, Πέτρος Τριανταφυλλίδης



Οι γενικοί κανόνες που τίθενται από τα άρθρα 173 και 200 ΑΚ οι οποίοι αφορούν την αναζήτηση κατά την ερμηνεία των δικαιοπραξιών της αθητικής βουλήσεως των μερών χωρίς προσήλωση στις ήξεις και την ερμηνεία των συμβάσεων όπως απαιτεί η καλή πίστη, αφού ληφθούν υπόψη και τα συναλλακτικά ήθη, εφαρμόζονται μόνο στην περίπτωση κατά την οποία το δικαστήριο διέγνωσε, έστω και έμμεσα, κατά την ανέλεγκτη κρίση του, κενό ή αμφιβολία στις δηλώσεις των συμβαλλομένων. Στην περίπτωση αυτή η παράλειψη του δικαστηρίου της ουσίας να προσφύγει στις πιο πάνω ερμηνευτικές αρχές για να ανεύρει την αθητική βούληση των μερών ή να παραθέσει και εκτιμήσει τα πραγματικά στοιχεία βάσει των οποίων θα μπορούσε να κριθεί η ανάγκη εφαρμογής τους, ελέγχεται από τον Άρειο Πάγο για ευθεία ή εκ πλάγιου παραβίαση των ερμηνευτικών αυτών κανόνων. Αν αυτός που έκανε τη δήλωση ή και τα δύο μέρη δεν απέφυγαν καθόλου κάποιο ενδεχόμενο γιατί δεν το είχαν υπόψη τους, τότε δεν πρόκειται για ερμηνεία δηλώσεως, αφού βούληση στο σημείο αυτό δεν υπήρξε. Εξάλλου έμμεση διάγνωση από το δικαστήριο κενού ή αμφιβολίας μπορεί να προκύπτει όταν αυτό, για την ανεύρεση της αθητικής έννοιας της συμβάσεως, λαμβάνει υπόψη και άλλα αποδεικτικά στοιχεία που βρίσκονται έξω από το κείμενό της. Στην προκείμενη περίπτωση, όπως προκύπτει από την αναιρεσιβλημένη απόφαση, το Εφετείο δέχτηκε, σε σχέση με την επίδικη σύμβαση προμήθειας από το αναιρεσιβλητό Ελληνικό Δημόσιο ποσότητας αραβοσίτου που καταρτίστηκε μεταξύ των διαδίκων με συμφωνηθέντα τόπο παραδόσεως το λιμάνι του Πειραιά, ότι ο αγοραστής (αναιρεσιβλητό) αναλαμβάνει να εκφορτώσει στον Πειραιά το πλοίο που μετέφερε τον αραβοσίτο «με ρυθμό 2.500 μ.τ. για κάθε εργάσιμη ημέρα 24 ωρών, καιρού επιτρέποντος, Κυριακών και εορτών εξαιρουμένων», ότι «σε περίπτωση εκφορτώσεως αβοριάτης (=εξατμιστικής = αθητικής) ποσότητας του εφοδίου ο χρόνος που απαιτείται περισσότερο από τον κανονικό ρυθμό εκφορτώσεως θα προστίθεται στο συμβατικό παραχωρούμενο χρόνο», ότι εάν το ναυλοσύμφωνο περιέχει πιο ευνοϊκούς όρους από τους παρόντες ή άλλους όρους ευνοϊκούς για τον αγοραστή, οι όροι αυτοί θα είναι σε όφελος του αγοραστή και ότι όροι του ναυλοσυμφώνου που αντιστρατεύονται τους παρόντες ή άλλους που είναι επαχθείς για τον αγοραστή θα είναι σε βάρος του πωλητή. Δέχτηκε ακόμη το Εφετείο ότι με το από 8.10.1980 ναυλοσύμφωνο που καταρτί-

ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟ:

*Ερμηνεία αυτού
ως προς την έναρξη
του χρόνου υπεραναμονής.
Ρήτρα του μάλλον
ευνοούμενου μέρους.*

στηκε μεταξύ της αναιρεσιβλήουσας ως ναυλήτριας εταιρείας και της εκναυλώτριας εταιρείας Soundiew Shipping Ltd, που είχε αναλάβει τη μεταφορά του αραβοσίτου από ΗΠΑ στον Πειραιά με το πλοίο «JORGE S», ορίστηκε ότι σε περίπτωση υπερβάσεως του συμφωνηθέντος χρόνου αναμονής του πλοίου προς εκφόρτωση η ναυλήτρια εταιρεία θα οφείλει αποζημιώσει 9.750 δοληαρίων ημερησίως και ότι αποκλειστικά ένεκα της αθητικώσεως του μεγαλύτερου μέρους της ποσότητας του αραβοσίτου ως εκ της αυτοθερμάνσεως και ευρωτιάσεώς του (μουχλιάσματος) δημιουργήθηκαν οι λεπτομερώς αναφερόμενες στην απόφαση συνθήκες οι οποίες κατέστησαν αναγκαία την υπεραναμονή του πλοίου, γεγονός που υποχρέωσε την αναιρεσιβλήουσα σε αποζημίωση της εκναυλώτριας με βάση τον προαναφερθέντα όρο του ναυλοσυμφώνου. Στη συνέχεια δέχτηκε το Εφετείο ότι το αναιρεσιβλητό ήταν ανυπαίτιο της υπεραναμονής του πλοίου προς εκφόρτωσή του, το χρόνο μάλιστα της οποίας χαρακτηρίσε ενόψει των ειδικών συνθηκών ως εύλογο, και ότι η επίδικη σύμβαση πωλήσεως που καταρτίστηκε μεταξύ των διαδίκων δεν περιείχε όρο για αποζημίωση της αναιρεσιβλήουσας σε περίπτωση υπεραναμονής του πλοίου όταν η μη τήρηση του ρυθμού εκφορτώσεως 2.500 μ.τ. κάθε εργάσιμη ημέρα 24 ωρών οφείλεται στην αθητικότητα του αραβοσίτου, οπότε η επί πλέον καθυστέρηση εκφορτώσεως προστίθεται στο συμβατικό παραχωρούμενο χρόνο, και έκρινε ως κατ' ουσίαν αβάσιμη την αγωγή της αναιρεσιβλήουσας με την οποία ζητούσε αποκατάσταση της ζημίας που υπέστη από την καταβολή αποζημίωσης στην εκναυλήτρια (μεταφορέα) σύμφωνα με όρο του ναυλοσυμφώνου λόγω υπεραναμονής του πλοίου προς εκφόρτωσή του. Δεν δέχτηκε το Εφετείο ούτε έμμεσα ούτε σιωπηρά ύπαρξη κενού ή αμφιβολίας στις πιο πάνω δηλώσεις των συμβαλλομένων αφού δεν προσέφυγε σε κανένα άλλο στοιχείο εκτός από το γράμμα της συμβάσεως για την ανεύρεση της βουλήσεώς τους. Έτσι δεν υπήρξε καμιά ανάγκη ούτε αιτία προσφυγής στις αρχές των πιο πάνω διατάξεων για να ερμηνεύσει το σαφές, κατά την ανέλεγκτη κρίση του, περιεχόμενο της επίμαχης σύμβασης πωλήσεως. Ασάφεια δέχτηκε το Εφετείο αποκλειστικά και μόνο ως προς την προσθήκη του όρου Free Out, τον οποίον ερμήνευσε, όπως δέχεται, κατά τους όρους των άρθρων 173 και 200 Α.Κ. και έκρινε ότι δεν διαφοροποιεί, για τους αναφερόμενους στην απόφαση λόγους, την έννοια της ρήτρας Cost and Freight που είχε τεθεί στη σύμβαση. Επομένως πρέπει να

απορριφθεί ως αβάσιμος ο αντίθετος από το άρθρο 559 αριθ. 1 Κ.Πολ.Δ. πρώτος λόγος της αναιρέσεως και κατά τα δύο μέρη του με τα οποία προσάπτεται η αιτίαση ότι το Εφετείο παρά τη διαπίστωση κενού δεν προσέφυγε στους ερμηνευτικούς κανόνες των άρθρων 173 και 200 Α.Κ. αλλιώς ότι, και αν προσέφυγε εσφαλμένα τους εφόρους.

Επειδή όπως προκύπτει από την αναιρεσιβαλλόμενη απόφαση, το Εφετείο δέχτηκε ότι οι διάδοχοι στη μεταξύ τους καταρτισθείσα σύμβαση πωλήσεως του αραβοσίτου περιέλαβαν σε σχέση με το ναυλοσύμφωνο που καταρτίστηκε μεταξύ της αναιρεσείουσας ναυλωτριάς και της εκναυλωτριάς τη ρήτρα του μάλιστα ευνοούμενου μέρους για το αναιρεσιβλήτο ορίζοντας 1) ότι όροι του ναυλοσύμφωνου που αντιστρατεύονται τους όρους της σύμβασης ή όλοι που είναι επαχθείς για τον αγοραστή, θα είναι σε βάρος του πωλητή, 2) ότι, αντίθετα, εάν το ναυλοσύμφωνο περιέχει όρους ευνοϊκότερους από τους συμβατικούς ή όλους ευνοϊκούς για τον αγοραστή, οι όροι αυτοί θα είναι σε όφελος του τελευταίου και 3) ότι σε περίπτωση εκφορτώσεως αβαριάτης (αλληλωμένης - ελαττωματικής) ποσότητας αραβοσίτου ο χρόνος που απαιτείται περισσότερο από τον κανονικό ρυθμό εκφόρτωσης θα προστίθεται στο συμβατικό παραχωρούμενο χρόνο. Δέχτηκε ακόμη το Εφετείο ότι η ζημία της αναιρεσείουσας από την καταβολή αποζημιώσεως στην εκναυλωτρία εταιρεία, λό-

γω της υπεραναιρέσεως του πλοίου για την εκφόρτωσή του, δεν μπορεί να αφορά το αναιρεσιβλήτο αφού το επικαλούμενο πρόσθετο αντάλλαγμα για την υπεραναιρέση δεν συμφωνήθηκε με την ένδικη σύμβαση και ούτε μπορεί να αξιωθεί αποζημίωση, διότι το αναιρεσιβλήτο ήταν ανυπαίτιο της υπεραναιρέσεως και δεν κατέστη υπερήμερο, κατ' ακολουθία δε των παραδοχών του αυτών έκρινε ως κατ' ουσίαν αβάσιμη την αγωγή της αναιρεσείουσας, χωρίς να προσφύγει στην ενδοτικό δικαίον διάταξη του άρθρου 524 ΑΚ στη μη εφαρμογή της οποίας ουδόλως στηρίζε την κρίση του. Συνεπώς ο δεύτερος λόγος αναιρέσεως με τον οποίο υποστηρίζονται τα αντίθετα στηρίζεται επί ανακριβούς προϋποθέσεως και γι' αυτό πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμος.

Επειδή μετά την απόρριψη της αναιρέσεως πρέπει η αναιρεσείουσα, ως ηττηθείσα, να καταδικασθεί στη δικαστική δαπάνη του αναιρεσιβλήτου Ελληνικού Δημοσίου (άρθρα 176 παρ. 1 και 183 Κωδ.Πολ.Δικ.) μειωμένη όμως σύμφωνα με το άρθρο 22 παρ. 1 του ν. 3693/1957 σε συνδυασμό με την υπ' αριθ. 134423 ΟΙΚ/8-12-1992 (ΦΕΚ 11/20-1-1993 τ.Β') κοινή απόφαση των υπουργών Οικονομικών και Δικαιοσύνης που εκδόθηκε κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου 5 παρ. 12 του ν. 1738/1987.

*** Επιμέλεια συγκεντρώσεως ύλης
από τον Ελευθέριο Τσακόπουλο, Αρεοπαγίτη.**

Increasingly well known for

Speed of response

Excellence of product

Sensible fees



JACKSON PARTON
SHIPPING SOLICITORS

Contact: Nick Parton, Philip Bush or Andrew Patrinos
5th Floor, 18 Mansell Street, London E1 8AA

Tel: +44 (0)20 7702 0085 Fax: +44 (0)20 7702 0858 Telex: 8812084 SEALAW G
Email: mail@jacksonparton.com Web: www.jacksonparton.com





the maritime scene NEWS

MASTER'S DEGREE IN MARITIME OPERATIONS AND MANAGEMENT

The Honourable Company of Master Mariners and the School of Engineering at City University are currently planning a new initiative in the form of a Masters' degree programme in Maritime Operations and Management. It is being modelled on the very successful Master's in Air Transport Management that is offered by the School, and will be run on a part-time, flexible modular basis to give students maximum flexibility to schedule their studies around their professional commitments.

The course will be attractive to students from many sectors of, and occupations within, the maritime and sea transport industries, serving both at sea and on-shore. The typical student is likely to be holding a responsible sea-going appointment, or a junior management position in one of the various maritime occupations, and wishes to reinforce his/her professional skills and experience in order to seek more senior positions in the same, or related, sectors of the maritime industries. He, or she, will be of graduate calibre, but may not have a university degree per se as applications from 'mature' students with alternative professional qualifications and experience will be encouraged.

The planning of the course is being overseen by a Steering Committee chaired by Captain Simon Culshaw of the Honourable Company of Master Mariners. He is assisted by senior members of the various maritime industries and its service sectors to help ensure that the course meets the real needs of its students and has contributors to the courses able to draw on real and current experience from the relevant industries.

Further details may be obtained by contacting Professor David Thorley at City University by email: A.R.D.Thorley@city.ac.uk or by fax: +44 (0) 20 7040 8566

TELENOR ACQUIRES COMSAT MOBILE COMMUNICATIONS AND FORMS TELENOR SATELLITE SERVICES

"Core Values" of Innovative Service and Unwavering Customer Support Mark the Creation of the World's Leading Provider Of Mobile Satellite Services Via Inmarsat Telenor. Announced that it has completed the acquisition of COMSAT Mobile Communications (CMC), and are combining it with Telenor Satellite Mobile to form Telenor Satellite Services. The new Telenor Satellite Services now becomes one of the world's leading providers of global mobile communications via satellite for maritime, land mobile and aeronautical customers. The name changes signify completion of Telenor's acquisition of CMC from Lockheed Martin Global Telecommunications (LMGT), as originally announced on March 27, 2001. COMSAT Mobile has annual revenues in excess of US\$100 million, and was part of Lockheed Martin's earlier acquisition of COMSAT Corporation on August 3, 2000. Telenor's purchase of COMSAT Mobile operations includes two earth station facilities, in Southbury, Connecticut, and Santa Paula, California. Telenor is now the leading Inmarsat global operator. In addition to providing worldwide service for the maritime community and those working in remote land locations, Telenor Satellite Services will now be the first and only Inmarsat service provider to offer global aeronautical service. Headquartered in London, Inmarsat was the first - and continues to be the largest and most successful - global mobile satellite communication system.

BV CALLS FOR IACS UNITY ON ROBUST SHIPS

LEADING international classification society Bureau Veritas says calls made at a tanker safety seminar organised by DNV in New York this week for a reduced IACS membership and claims made that only a limited number of IACS class societies were acceptable are inappropriate. "It is complete nonsense to suggest that any three or four or five class societies can alone improve ship safety," says Bernard Anne, head of BV's marine division. "It is also counter productive.

BV has been fighting to improve the standards of all ships and all class societies, and we have spoken out strongly for more robust ships. We believe IACS is united behind that aim, but that unity is strained, and global ship safety suffers, when members try, for commercial advantage, to portray themselves as better than others." "Owners can think for themselves, and many, like me, can remember which society led



the way in trying to convince owners to use more high tensile steel, thus sewing the seeds of many of our problems today. I am a naval architect, and when I, in the 80's, as a shipowner, was approached by that class society, now trying to pose as leading the way to more robust ships, with the proposition that we

should reduce scantlings in our newbuildings by using more high tensile steel, I refused.

That meant a cost penalty for my company, but we got the safe and robust ships we wanted. I still believe in that, and believe it should be applied by everyone, and that it can only be achieved through co-operation in IACS, not by public posing." BV has unilaterally increased deck strength requirements for tankers in excess of levels set by other leading societies, because it believes deck buckling is a problem. "We practice what we preach, rather than just criticising others. We urge our colleagues to catch up, and we help those who need it," says Anne. "Our new rules incorporate detailed stress and buckling criteria, detailed minimum fatigue life expectancy of critical structural details and a net scantling approach to corrosion margins. We are happy to share our development work with others."

OT AFRICA LINE APPOINTS NEW XTRADE MANAGER FOR GERMANY

OT Africa Line (OTAL), the specialist West African carrier, has appointed Kai Stockmann as its trade manager for Germany, Switzerland and Scandinavia, effective as of 1 January 2002. Working as part of the commercial sales team, Mr Stockmann will be based in OTAL's German office. Mr Stockmann joins OTAL from Bertling, MSC's liner shipping agency, where he held the position of general sales manager covering a wide range of markets and commodities. Before joining Bertling in 1991, Mr Stockmann worked for Paul Guenther Liner Agencies in Hamburg. Commenting on the new appointment, Thierry Le Roux, OTAL's managing director, stated: "The appointment of Kai Stockmann is good news for OTAL. He brings with him substantial experience in the liner agency business and his global overview of the market will be of great benefit to us, as will his experience of handling a large customer portfolio. He will be an asset to the existing team already working in our German office."

CONFERENCE "NAVIGATOR 2002"

After the great success of the Conference "NAVIGATOR 2001".

It is announced the organisation of Conference
"NAVIGATOR 2002"

which will be held in Athens LEDRA MARRIOTT
on 14th March 2002

with main topics: "TOWAGE IN USA IN THE NEW MILLENNIUM"
& "SHIPS AGENCY IN MEDITERRANEAN PORTS".

Communication sponsor

**NAYTIKA
XPONIKA**
NAYTIKA CHRONIKA

For information please contact KEFI (CONFERENCE),

Mrs Danae Bezantakos

Tel.: 0106232106, Fax: 0106230789 / 0106233505,

E-Mail: kefi@navikefi.gr www.hellenic-navigator.gr

UK CLUB RETAIN S&P RATING

The UK P&I Club's AA- rating has been affirmed by Standard & Poor's, the credit and insurer financial strength rating organisation. This rating was first achieved by the Club in 2001. S&P says the outlook is 'Stable' and that, despite another deficit in February 2002, "operating performance will improve over the next two years."

This assessment followed a detailed submission to S&P, in

Very strong capitalisation: The Club covered S&P's risk-adjusted capital requirements approximately 2.5 times. Free reserves in the year ended 20th February 2001 were strong with solvency, measured by the ratio of net premiums to estimated free reserves, at 58.2 per cent.

Very strong financial flexibility: This was demonstrated by the high level of free reserves and the Club's ability, as a last resort, to charge supplementary premiums.

Strong business position: As the largest P&I organisation with around 20 per cent of the world's ocean going tonnage, the UK Club has a high quality, well diversified membership. The long-term insurance arrangements with Swiss Re were acknowledged as enhancing the stability of the Club by reducing the prospect of unforeseen premiums being charged.

Good operating performance: The Club's investment result increased the operating deficit in 2000 and there has been an overall reduction of 15 per cent in free reserves since they peaked in February 1999. However, the Club's operating performance has traditionally been strong.

Stable outlook: It is S&P's view that the Club's capital position will remain very strong and that operating performance will improve in the medium term, following the general increase announced for 2002. The Club's business strategy will keep free reserves within a band of 20 to 29 per cent of total funds.

UK Club Chairman Aleco Kalris commented: "I think we can be reasonably pleased with achieving the AA- rating in consecutive years, given difficult operating conditions for marine P&I insurance and the recent investment climate-conditions which will continue into the near future. The UK Club has an established reputation for its financial arrangements, not least the level of our reserves. It is gratifying that our strategy of consolidating financial strength, including our reinsurance arrangements with Swiss Re, has been endorsed in this rating."

NEWLY-ESTABLISHED HATSU MARINE LIMITED WILL ADD SUBSTANTIAL TONNAGE TO THE UK FLEET

The Evergreen Group, headed by founder Chang Yung-fa, has launched a new UK-flag shipping company, Hatsu Marine Limited (HML). Headquartered in London, the company owns one container vessel, the 6332TEU Hatsu Eagle, completed by Mitsubishi Heavy Industries in October 2001, and will take delivery of a sister ship, Hatsu Envoy, in March 2002. Three further ships in this series are also expected to join the HML fleet.

Over the next few years, HML will take on ownership of further container vessels. Some will be newbuildings but most will be acquired from other Evergreen-affiliated companies. Officers and crew are currently engaged in an intensive training and certification programme in order to qualify them to serve on UK-flag vessels.

accordance with their interactive process, which is more searching than the public information (pi) level of assessment applied to some P&I clubs.

The UK Club has ranked consistently in the top flight of International Group P&I clubs since Standard & Poor's began its ratings of the marine mutuals in 1994. The Club's renewed rating reflects S&P's views of its capitalisation, financial flexibility, business position and operating performance.



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)



Ex-Turkey - 010 4617665

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

EXXONMOBIL RETURNS TO GIBRALTAR MARKET

EXXONMOBIL Marine Fuels (EMMF), the world's largest supplier of marine fuels, has re-entered the Gibraltar bunker supply market, after an absence of two years. EMMF has secured availability of a full range of products, including fuel oil, diesel and gas oil, in Gibraltar. Iain White, business development manager at EMMF, says, "Gibraltar is a strategically important centre for the supply of marine bunkers. We are delighted to have re-established our presence in what is a vital part of the Mediterranean bunker supply chain, and look forward to welcoming both old and new customers to our facilities there." ExxonMobil Marine Fuels is the world's largest supplier of marine fuels. It has a supply presence in over 300 ports in more than seventy countries, through which more than 15m tonnes of marine fuel are supplied annually.

MARITIME ECONOMICS: SETTING THE FOUNDATIONS FOR PORT AND SHIPPING POLICIES

From the 13 to 15 November 2002, the International Association of Maritime Economists (IAME) will hold their Annual Conference and General Meeting in Panama.

For further information and submission guidelines please visit:
<http://www.pancanal.com/iame2002/>

NORTHROP GRUMMAN TO SUPPLY INERTIAL NAVIGATION SYSTEMS FOR ASTUTE-CLASS SUBMARINES

Northrop Grumman Corporation's (NYSE: NOC) Sperry Marine unit has been awarded a contract by BAE SYSTEMS to supply inertial navigation systems for three new Astute-class submarines for the U.K. Royal Navy. Each of the new submarines will be fitted with dual enhanced NATO Ship's Inertial Navigation Systems based on Sperry's ring laser gyro (RLG) systems technology. Equipment deliveries under the \$5.8 million contract are scheduled to begin in late 2002 and will be completed in 2004.

The RLG systems provide highly accurate navigation inputs and precise attitude and heading data for weapons control and combat management systems.

The first of the new 7,200-ton, 318-ft. Astute-class nuclear attack submarines will be launched in 2004. The Ministry of Defence has ordered six of these submarines, which will replace the existing Swiftsure-class and early Trafalgar-class boats. A follow-on contract for the remainder of the Astute-class platforms is expected in 2002.

VAISALA LAUNCHES NEW TECHNOLOGY FOR AIRPORT RUNWAY VISUAL RANGE MEASUREMENT

Vaisala launches a new visibility sensor based on forward scatter technology for Runway Visual Range (RVR) applications. Forward scatter technology is gaining ground in measurement of visibility at airports, one of the key parameters affecting aviation safety. The new Vaisala FS11 Visibility Sensor offers a number of new features that allow reliable measurement of visibility in all weather. Forward scatters determine visibility for runway visual range (RVR) by measuring the attenuation of light in the atmosphere. The Vaisala FS11 Visibility Sensor measures the attenuation of light by transmitting a beam of light and measuring a portion of the light scattered out of the beam when it meets with fog, snow and rain. The new Visibility Sensor utilizes a new technique to measure and automatically compensate for the attenuation effect of window contamination, which allows the sensor to maintain its measurement accuracy throughout the recommended interval between window cleanings. The Vaisala Group is a successful international technology company that develops and manufactures electronic measurement systems and equipment for meteorology, environmental sciences, traffic safety and industry. Vaisala employs over 1,000 skilled professionals and achieved net sales of EUR 179.5 million in 2000. Vaisala serves customers throughout the world. In 2000, exports accounted for 96% of net sales. Vaisala's A-series shares are quoted on the Helsinki Exchanges (HEX).

DIARY OF EVENTS FEBRUARY 2002

12 February 2002, London
Offshore Strategies for a
changing world,
Sponsored by ILS
Tel.: + 441481 700644

14 February 2002, Athens
Offshore Strategies for a
changing world,
Sponsored by ILS
Tel.: + 441481 700644

25-26 February 2002, Ledra
Marriott Hotel, Athens
Ship Registers
Organised by Lloyd's List
Events
Tel.: + 441932 893860

5 March 2002, London
Innovation in Seafarer
Technology
Digital Ship Conference
Tel.: +44207 531 1770

8-17 March 2002, Oslo
The Norwegian International
Boat Show
Organised by Sj'en For Alle,
AS
Tel.: + 23086280

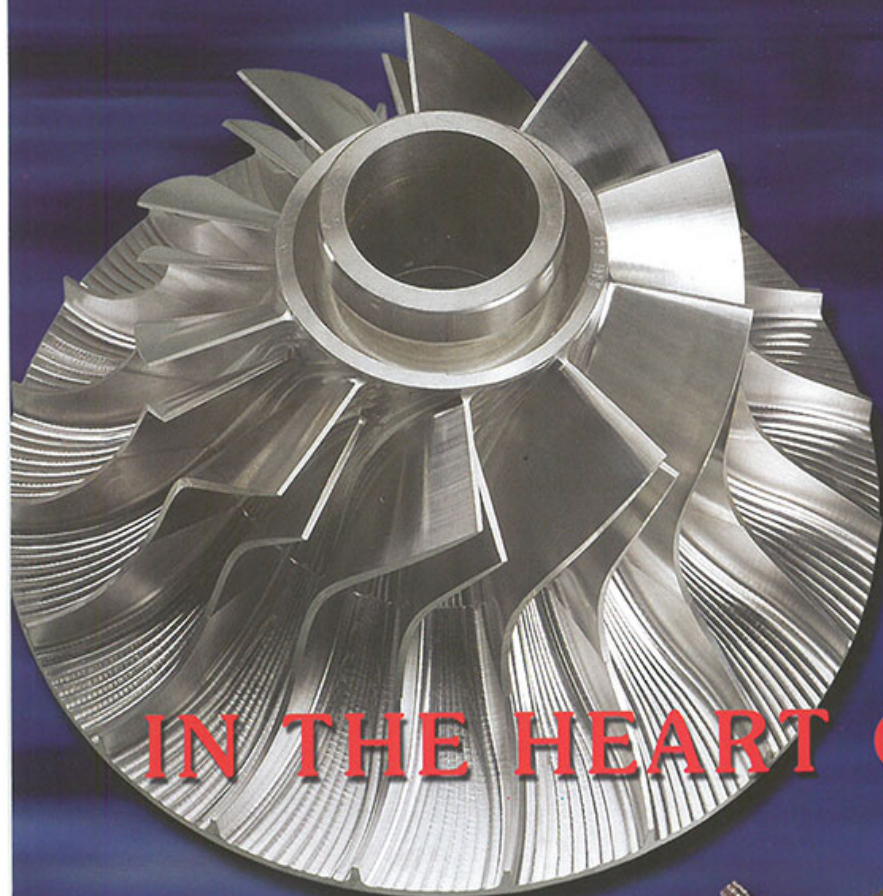
18-22 March 2002, London
Citisweek 2002
Organised by Lloyd's List
Events
Tel.: + 441932 893860

TURBOTECHNICA LTD

D. & Th.

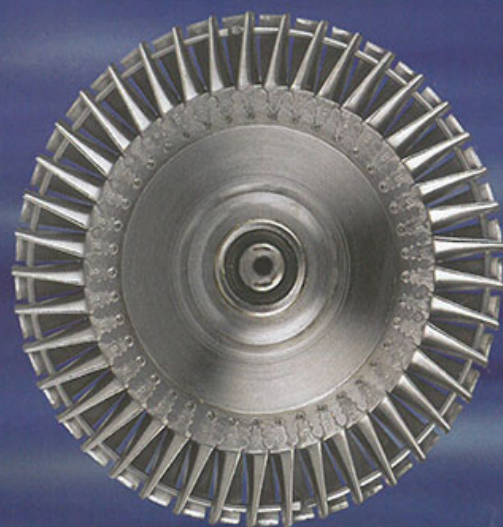
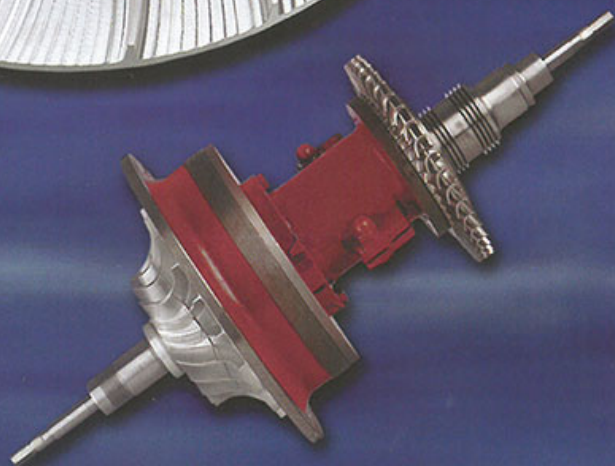


PISTOLIS



SERVICE
PRECISION
SPARE PARTS
TURBOCHARGERS

IN THE HEART OF THE SHIP



CREATIVE STUDIO M. GALLEGOS

123-DIMOKRATIAS Av. GR. 188 63 PERAMA Tel: [010] 4415-963 Fax: [010] 4414-104 TLX: 240582 PTS GR. GREECE

web site: www.turbotechnica.gr e-mail: turbopis@hol.gr

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: ++30310 541266/ 550090/ 521629/ 542847

Fax: ++30310 545422 - Telex: 419075 KAPS

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