

ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΟΥ 47
ΜΑΡΤΙΟΣ 2002
ΤΙΜΗ: € 5,28

ΡΥΜΟΥΛΑ:

Οι αφανείς ήρωες

Η ώρα
της Ποντοπόρου
Ναυτιλίας

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Η «ΕΘΝΙΚΗ ΟΔΟΣ» ΤΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ

RAISING THE STANDARD

Flagging into the UK with the Maritime and Coastguard Agency



This is one of the most favourable times for UK registration.

As well as the benefit of Tonnage Tax, financial support is also available to defray the costs of training officers and ratings through the Support for Maritime Training (SmarT) scheme, and to assist with the costs of crew transport.

The revitalised UK register is now focused firmly on providing customer service.

Under this world class maritime authority, customers will enjoy the benefits of a wealth of maritime knowledge and experience. MCA Customer Service Managers will be appointed to assist with all aspects of registration - including safety and manning - and oversee the seamless transfer of your ships to the UK register.

MCA will match a company's speed in all the essential tasks leading up to registration.

Registering in the UK gives access to support from British Consuls when overseas and the protection of the Royal Navy.

Companies that have chosen the UK flag include BUE Marine, Carisbrooke Shipping, Chesham, Cunard, James Fisher, Global Marine Systems, Maersk, P&O, Rix Shipping, Scot Shipping, Stena Toisa and Waveney Shipping.

The first class service provided during registration is just part of MCA's ongoing support for UK registered vessels.

JOIN THE UK FLAG NOW

For a fast, effective and courteous service contact
Peter Williams
MCA, Quality Shipping Branch

Tel: 023 8032 9405

Fax: 023 8032 9447

e-mail: peter_williams@mcga.gov.uk

Maritime and Coastguard Agency

Spring Place, 105 Commercial Road, Southampton,
SO15 1EG

MCA 24-hour information line 0870 800 6505
www.mcga.gov.uk



Think Tanker

- Think of a modern fleet of tankers operating to the highest industry standards all over the world.
- Think of the latest computer technology in the service of experienced seafarers and satisfied customers.
- Think of a management that promotes the continuing establishment of Health, Safe and Environmentally responsible working conditions, protecting employees, the public at large and the environment.
- Think of an expanding shipping company, floated on the New York Stock Exchange since March 2001, with a solid financial backing, skilled personnel and caring management, committed to providing quality, cost-effective service to customers worldwide.

Next time, when you think tanker,
think... Stelmar



Stelmar Tankers (Management) Ltd.

Stelmar Tankers (UK) Ltd.

Status Center, 2A, Areos Street, Vouliagmeni, GR 166 71, Athens, Greece
Tel: (301) 9670 001, Fax: (301) 9670 150, Telex: 217515/17 SMAR GR
email: stelmar@otenet.gr

24, Buckingham Gate, London SW1E 6LB, England
Tel: (0207) 798 9900, Fax: (0207) 798 9915, Telex: 8814172 STELMA G
email: david@stelmar.com

www.stelmar.com



Φωτ. εξωφύλλου:
Ρυμουλκά,
οι αφανείς ήρωες

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

- 28. ΗΡΘΕ Η ΩΡΑ ΤΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
Τι αναφέρθηκε στη συνέντευξη Τύπου
στην ΕΕΕ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ

- 34. ΑΝΤΙΦΑΤΙΚΕΣ ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ
Της Overseas Agency Ltd

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ

- 42. ΝΑ ΕΦΑΡΜΟΣΟΥΝ ΤΟΥΣ ΝΟΜΟΥΣ
Συνέντευξη του Ν. Τσαβλίρη
- 44. ΟΔΗΓΕΙΤΑΙ Ο ΚΛΑΔΟΣ ΣΕ ΣΥΡΡΙΚΝΩΣΗ
Συνέντευξη του Σ. Καραπιέρη
- 46. ΕΤΑΙΡΙΚΑ ΠΡΟΦΙΛ

ΑΦΙΕΡΩΜΑ: ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

- 50. Η «ΕΘΝΙΚΗ ΟΔΟΣ» ΤΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ
- 52. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΚΑΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΟ ΑΙΓΑΙΟ
ΓΙΑ ΤΗ ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ
Άρθρο του Ν. Λεβονιάννη
- 54. ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΟΣ Ο ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΠΑΡΕΜΒΑΤΙΣΜΟΣ
ΣΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ
Συνέντευξη του Γ. Στρίντζη
- 57. ΠΕΡΝΑΜΕ ΦΑΣΗ ΑΛΛΑΓΩΝ
Συνέντευξη του Αθ. Γιακαλή
- 58. ΣΤΗΡΙΖΟΥΜΕ ΤΗΝ ΑΓΟΝΗ ΓΡΑΜΜΗ, ΕΝΙΣΧΥΟΥΜΕ
ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΠΑΡΧΙΑΣ
Συνέντευξη του Π. Στεφάνου



VERNICOS

ESTABLISHED CONSTANTINOPLE 1851



SALVAGE & TOWAGE

POLLUTION FIGHTING

**24 HOUR
SERVICE**

35-39 AKTI MIAOULI STREET, 185 35 PIRAEUS GREECE
TEL.: 42 92 201 - 6 • TLX.: 212450 VERN GR. • FAX: 42 92 200

FOR YOUR SAFETY AT SEA

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 60.** Ο ΘΑΝΑΣΙΜΟΣ ΕΝΑΓΚΑΛΙΣΜΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΕΙΑΣ
Άρθρο του Γ. Πατακού
- 61.** ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΛΑΪΚΗΣ ΒΑΣΗΣ
ΑΝΕΝ - ΠΟΛΕΜΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ
- 62.** ΕΝΑΣ ΕΜΠΝΕΥΣΜΕΝΟΣ ΝΑΥΣΤΑΘΜΟΣ
- 68.** ΟΙ ΝΙΚΗΤΕΣ
Άρθρο του Τ. Μαυρωτά
- 72.** MEMORIES
Το φωτογραφικό «χθες» της ναυτιλίας μας
- 74.** ΠΡΙΝ ΑΠΟ 72 ΧΡΟΝΙΑ
Του Ξενοφώντα Αντωνιάδη
- 76.** ΠΑΡΑΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ
- 82.** ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ
- 84.** ΝΗΟΛΟΓΙΑ
- 88.** SPECIAL REPORT:
UK MARITIME SCENE

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Αριθμός φύλλου 47,
Μάρτιος 2002,
Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωττάκης,
Έτος Ιδρύσεως: 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: Ράνια Πανταζή

Φωτογραφίες: Γιώργος Γιαννακής

Παραγωγή διαχωρισμών: Αφοι 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.

Κατσαντώνη 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

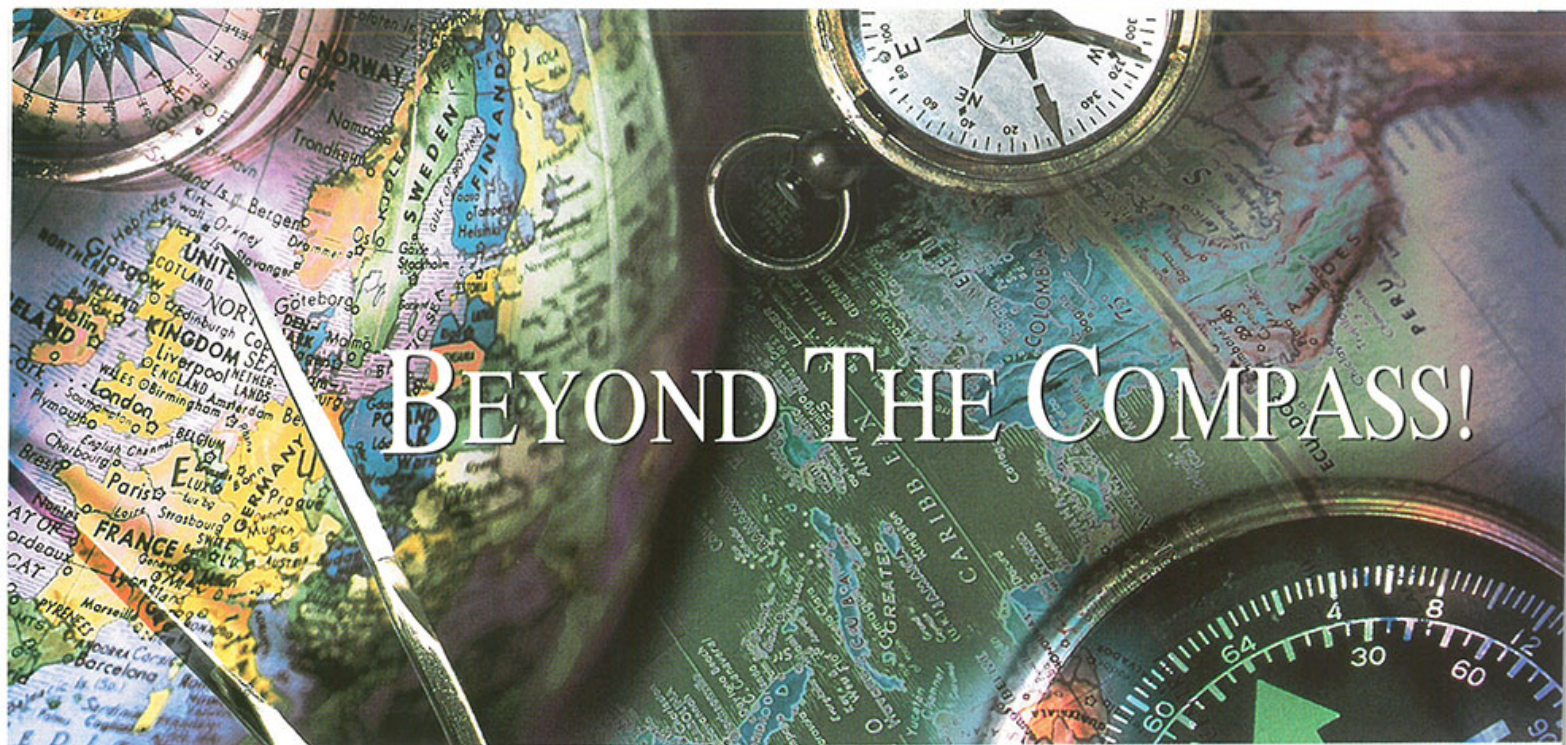
Φίλωνος 46 & Αγίου Σπυριδώνος 5-7

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

Lavinia fix their course up to your needs!



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

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

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

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

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

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

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

Πολύπλοκο πρόβλημα

Το μέγεθος του ακτοπλοϊκού προβλήματος προσδιορίζεται από ένα ιστορικό στοιχείο. Ότι ο αρμόδιος διοικητικός φορέας της Ναυτιλίας ασχολείται επί μισόν αιώνα με τη διάρθρωση και τη λειτουργία των εσωτερικών θαλασσιών συγκοινωνιών, χωρίς μέχρι σήμερα να έχει επι-



τευχθεί η ιδανική λύση. Και βεβαίως, εξαιτίας των ραγδαίων εξελίξεων και της ανάπτυξης που έχει σημειωθεί στη χώρα τα τελευταία χρόνια, απαιτούνται συνεχώς και άλλες προσαρμογές της ακτοπλοϊκής βιομηχανίας στα νέα δεδομένα, γεγονός που δημιουργεί την ανάγκη συνεχών αλλαγών.

Εν πάση περιπτώσει, όμως, η Ακτοπλοία δεν είναι Λερναία Ύδρα πράγμα το οποίο σημαίνει ότι λύσεις υπάρχουν. Το ζήτημα είναι ότι καθένας την ιδανική λύση τη βλέπει από τη δική του σκοπιά. Επί χρόνια,

λ.χ., όχι χωρίς να έχουν δίκιο, οι πλοιοκτήτες της Ακτοπλοίας ζητούν να απαλλαγούν οι θαλάσσιες συγκοινωνίες από τον ασφυκτικό κρατικό εναγκαλισμό και να λειτουργήσουν οι κανόνες της ελεύθερης αγοράς. Από τη δική του πλευρά το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, λαμβάνοντας ιδιαίτερος υπ' όψιν τη γεωγραφική ιδιομορφία της Ελλάδας και κυρίως το αναπεπταμένο νησιωτικό σύμπλεγμα, έχει κάθε λόγο να είναι ευαισθητοποιημένο όσον αφορά στην απρόσκοπτη εξυπηρέτηση και του τελευταίου ακριτικού νησιού, που αν δεν το εξυπηρετήσουν ελληνικά πλοία είναι πρόθυμοι να τα εξυπηρετήσουν... άλλοι. Και ο νοός νοείτω. Και μέσα σε όλα αυτά έχουμε και την απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Ήδη, όπως αναφέρεται σε άλλες σελίδες, τουλάχιστον 25 νησιά του Ανατολικού και Βορείου Αιγαίου μένουν ακάλυπτα από πλευράς εξυπηρέτησης και τη στιγμή που γράφονταν οι γραμμές αυτές, στη Λήμνο και στη Λέσβο οι τοπικοί φορείς προέβαιναν σε εκδηλώσεις διαμαρτυρίας για την ανεπάρκεια της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησής τους.

Το πρόβλημα είναι πολύπλοκο και για το λόγο αυτόν τα «Ν.Χ.» απευθύνθηκαν σε γνώστες του ζητήματος για να εκφέρουν την άποψή τους, σε ένα μικρό αφιέρωμα στην Ακτοπλοία και στο «τι δέον γενέσθαι» για τις θαλάσσιες συγκοινωνίες της χώρας.

Νίκος Λύκος



The largest part of earth,
is covered by sea...



GIGILINIS SALVAGE & TOWAGE

Mediterranean, Black Sea, Red Sea
and European waters

6.000 H.P., 75 Tons B.P. Tugs

Operating 24 hours

Headquarters:

13, N. Kountouriotou str. • 546 25 Thessaloniki • Greece

Tel.: (+30 310) 53 00 17 • Fax: (+30 310) 54 06 46 • A.O.H.: (+30 944) 694562 • Telex: 412117 MIGI GR

<http://www.gigilinis.gr> • <http://www.gigilinis.com> • e-mail: gigilinis.shpn@axiom.gr

Branch office:

2, Filellinon str. • 643 02 Kavala • Greece

Tel.: (+30 510) 83 11 30 • Fax: (+30 510) 83 52 87 • Telex: 452146 MIGI GR

Ocean Going Salvage Tug
HELLAS



Ocean Going S&T Tug
MACEDON-II



Ocean Going Salvage Tug
EVEREST



Harbour and Open Sea Tug
MINOTAUROS



Harbour and Open Sea Tug
ALEXANDROS



Harbour Tug
DIMITRIOS



Harbour Tug
THEODOROS



ISO 9002

Certificate Number: 36335



Accredited by the RvA



Τῷ Ἐντιμοτάτῳ κυρίῳ Γεωργίῳ Μπίσιᾳ, Ὑπευθύνῳ τῆς
ἐκδόσεως τοῦ Μηνιαίου Περιοδικοῦ "Ναυτικά Χρονικά", τέκνῳ
τῆς ἡμῶν Μετριότητος ἐν Κυρίῳ ἀγαπητῷ, χάριν καὶ εἰρήνην
παρά Θεοῦ.

Τῷ Ἐντιμοτάτῳ κυρίῳ Γεωργίῳ Μπίσιᾳ, Ὑπευθύνῳ τῆς
ἐκδόσεως τοῦ Μηνιαίου Περιοδικοῦ "Ναυτικά Χρονικά", τέκνῳ
τῆς ἡμῶν Μετριότητος ἐν Κυρίῳ ἀγαπητῷ, χάριν καὶ εἰρήνην
παρά Θεοῦ.

Συγχαίρομεν καὶ ἐπευλογοῦμεν ὑμᾶς καὶ τό ὑφ' ὑμῶν
ἐκδιδόμενον ὑψηλῆς στάθμης περιοδικόν "Ναυτικά Χρονικά", τό
ὁποῖον αἰσίως συμπληροῖ ἐβδομήκοντα ἐτῶν πνευματικὴν
πορείαν. Τοῦτο ἐκτιμῶσα καὶ ἡ Ἀκαδημία Ἀθηνῶν δικαίως
ἐπεβράβευσεν αὐτό καὶ ἐτίμησε δι' ἀνωτάτου βραβείου ὅσους
ἐμόχθησαν καὶ μοχθοῦν διὰ τὴν ἐκδοσὶν αὐτοῦ καὶ τὴν
διατήρησιν τῆς ὑψηλῆς αὐτοῦ ποιότητος.

Ὁ Κύριος καὶ Θεός ἡμῶν, ὁ δημιουργός τῆς θαλάσσης καὶ
τοῦ θαυμαστοῦ αὐτῆς κόσμου, ὅπου "πλοῖα διαπορεύονται" καὶ
ὅπου οἱ ναυτιλλόμενοι καὶ διαπλέοντες αὐτὴν "εἶδον" κατὰ τὸν
φαλμόν "τά ἔργα τοῦ Κυρίου, τά θαυμάσια αὐτοῦ ἐν τῷ βυθῷ",
εἶθε νὰ εὐλογῇ τὰς προσπάθειάς ὑμῶν, ἵνα διὰ τοῦ ὑμετέρου
Περιοδικοῦ παρέχῃτε πνευματικὴν τροφήν καὶ ὑγιᾶ ψυχαγωγίαν
καὶ μόρφωσιν, καὶ διακρατῇτε τὸν μεταξύ τῶν ἐν τῇ θαλάσῃ
ποικιλοτρόπως ἐργαζομένων δεσμόν καὶ τὴν ἐν ἀγάπῃ ἐνότητα
καὶ σύμπνοιαν.

Ἡ δὲ τοῦ Θεοῦ χάρις καὶ τό ἄπειρον ἔλεος Αὐτοῦ εἴησαν
μεθ' ὑμῶν, μετὰ τῶν ἐκλεκτῶν συνεργατῶν ὑμῶν καὶ μετὰ
πάντων τῶν ἀγαπητῶν ἀναγνωστῶν τῶν "Ναυτικῶν Χρονικῶν".

ββ' Ἰανουαρίου κθ'

Ὁ δὲ τοῦ Θεοῦ χάρις καὶ τό ἄπειρον ἔλεος Αὐτοῦ εἴησαν
μεθ' ὑμῶν, μετὰ τῶν ἐκλεκτῶν συνεργατῶν ὑμῶν καὶ μετὰ
πάντων τῶν ἀγαπητῶν ἀναγνωστῶν τῶν "Ναυτικῶν Χρονικῶν".



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/Transit - 010 4617465

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

Στο προσκήνιο Σουμάκης ή Μπεντενιώτης;

Ένας πρώην υπουργός Ναυτιλίας, ο κ. Χρ. Παπουτσής, πήρε ήδη το χρίσμα του υποψηφίου για το δήμο Αθηναίων.

Στον Πειραιά ακούγεται έντονα τις τελευταίες ημέρες ότι και ο Σταύρος Σουμάκης αρχίζει... σιγά και σταθερά να καθοβλίζει τον 7ο όροφο του Δημοτικού Μεγάρου. Με το... ίδιο μάτι βλέπουν το δήμο Πειραιά και ο Μαν. Μπεντενιώτης αλλά και ο Γιάννης Μίχας. Βέβαια, το ΠΑΣΟΚ στον Πειραιά το συσπειρώνει μόνο -όπως ήλθε- ο Παν. Φασουλής. Τώρα, ποιοι θα τα κάνουν «θάλασσα» θα το δούμε τη δεύτερη Κυριακή των δημοτικών εκλογών του Οκτωβρίου.

Πιο θερμά λόγια

Καλά, αυτό που γίνεται με τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, από πηληράς πλοιοκτησίας, είναι ανεπανόληπτο.

Η αποδοχή του κ. Ανωμερίτη έχει φτάσει στο ζενίθ! Ο κ. Παπουτσής δεν είχε ακούσει ούτε το 1/100 από όσα ο νυν υπουργός. Μιλάμε βεβαίως για θετικά σχόλια. Ο κ. Ανωμερίτης δίνει ήψεις-express και μέχρι σήμερα τα περισσότερα πράγματα πάνε πρίμα. Τόσο ευχαριστημένοι είναι οι ποντοπόροι, που σε χρόνο ρεκόρ έκλεισαν με την ΠΝΟ και τη νέα συλλογική σύμβαση εργασίας για το 2003.

Έξω η ναυτιλία από τα πολιτικά παιχνίδια

Τι θα γίνει τελικά σε αυτόν τον τόπο; Πάνω που λέγαμε ότι αρκετά πηγαίνουν «πρίμα» στην ποντοπόρο ναυτιλία, να τώρα οι εισαγγελικές έρευνες για τις επενδύσεις Αθαφούζου στη ναυτιλία.

Ο κ. Αθαφούζος έχει παίξει μεγάλο ρόλο στην υπόθεση του κ. Κόκκαλη και στις εις βάρος του προέδρου του Ολυμπιακού ποινικές διώξεις.

Η «άλλη πηληρά» πέρασε στην αντιμετώπιση και δημοσιεύματα προξένησαν την προσοχή του προϊσταμένου της Εισαγγελίας Εφετών Αντ. Στεργιόπουλου, ο οποίος διέταξε προκαταρκτική εξέταση για την αγορά δύο τάνκερς από τον Ομιλο Αθαφούζου. Όπως υποψιάζομαι, θα αρχίσουν συζητήσεις για πλοιοκτήτες, για αγορά πλοίων και άλλα συναφή, τα οποία καθόλου δεν βοηθάνε τη ναυτιλία μας.

Ήρεμα και ψύχραιμα, να αντιμετωπισθεί το θέμα.

Αχ, αυτά τα οικονομικά

Δύσκολη είναι η περίοδος που... διέρχονται τα οικονομικά των ακτοπλοϊκών εταιρειών. Όπως ήλθε στην καθομιλουμένη «το ταμείο είναι μείον». Οι ακτοπλοίοι - εφοπλιστές, όπως υποστηρίζουν και στο υπόμνημά τους το οποίο απέστειλαν στο ΝΕΕ, έχουν αποδυθεί σε αγώνα επιβίωσης.

Τα τελευταία χρόνια, κατά τη χειμερινή περίοδο, όλη στην ακτή Ποσειδώνος τα ακούω... μαύρα. Να δούμε πότε θα έρθει η άνοιξη. Και όταν ήλθε άνοιξη, εννοώ στα οικονομικά των εταιρειών.

Τα μπέρδευε ο Αρχηγός

Κάποια δημοσιεύματα ενόχλησαν τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος, γύρω από την παραμονή του ή όχι για τρίτο χρόνο στην ηγεσία.

Ο κ. Συρίγος, απ' ό,τι πληροφορήθηκα, δεν διάβασε με «καθαρό μυαλό» αυτά τα δημοσιεύματα και φέρεται να ενοχλήθηκε.

Η καρέκλα του Αρχηγού χρειάζεται και... γερό στομάχι και αυτό θα έπρεπε από την πολυχρόνη πείρα του να το γνώριζε ο κ. Συρίγος. Άλλωστε, αυτά τα δημοσιεύματα δεν αναφέρονταν ούτε στο ήθος ούτε στην εντιμότητα, αλλά ούτε και στην εργατικότητα του Αρχηγού.

Από πού το πληροφορήθηκε ο Μητρόπουλος

Παραιτήθηκε από τη Γνωμοδοτική Επιτροπή για το ναυτικό συνδικαλισμό ο κ. Α. Μητρόπουλος, επειδή όπως υποστήριξε είχαν υποβάλει τις παρατήσεις τους και εκπρόσωποι ναυτεργατικών σωματείων. Για την παραίτηση Μητρόπουλου ο κ. Ανωμερίτης έκανε δηλώσεις. Δημοσιογράφος του δημοτικού πειραικού ραδιοσταθμού «Κανάλι-1» αναζήτησε τον κ. Μητρόπουλο και του ζήτησε να σχολιάσει τη δήλωση Ανωμερίτη.

Ο κ. Μητρόπουλος ζήτησε από το δημοσιογράφο να του στείλει με fax τη δήλωση του υπουργού, γιατί δεν γνώριζε το παραμικρό!... Όπως καταλαβαίνετε, αλαλούμ...

ΝΕΛ και δάνειο

Τόσο άσχημα είναι τα οικονομικά, που για τη ΝΕΛ έληξε χωρίς επιτυχία η έκδοση του μετατρέψιμου ομολογιακού δανείου ύψους 6 δισ. δρχ.

Συγκεντρώθηκαν κάποιες εκατοντάδες εκατομμύρια δραχμές, κατά βάση από παλαιούς μετόχους της εταιρείας.

Ωστόσο, το ενδεχόμενο έκδοσης άρχισαν, απ' ό,τι πληροφορήθηκα, να εξετάζουν και οι Μινωικές Γραμμές.

Ο Σταύρος Σουμάκης



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!!!



CHROMOTYPE THESSALONIKI S.A.



Η τύφλωση της Πολιτείας

Θα πρέπει να γίνει ιδιαίτερη μνεία σε ορισμένες επισημάνσεις του προέδρου της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών κατά την ομιλία του στη γενική συνέλευσή της, διότι δείχνουν με έναν αξιοπρόσεκτο συγκριτικό τρόπο, στην κοινή γνώμη, ποια σημασία μπορεί να έχει για την Ελλάδα η πλήρης ένταξη της ελληνικής ναυτιλίας στην Εθνική Οικονομία.

Κάτι που βεβαίως προϋποθέτει και έναν διαφορετικό τρόπο αντιμετώπισής της. Κάτι, λοιπόν, που αγνοεί ο κόσμος είναι ότι ο ελληνικός εφοπλισμός, μέσα στα τρία τελευταία χρόνια, δηλαδή από το 1999 έως και το 2001, έχει επενδύσει σε παραγγελίες νέων ούτως ή άλλως κεφάλαια που ισούνται προς το ύψος περίπου δύο ετήσιων κρατικών προϋπολογισμών! Μιλάμε βεβαίως για τρισεκατομμύρια δραχμές, τα οποία έχει διαθέσει ο ελληνικός εφοπλισμός για την ανανέωση του στόλου του.

Το αν τα επενδυτικά αυτά ανοίγματα αποτεθούν μία παρακινδυνευμένη πρακτική, με δεδομένες και τις συνθήκες της σημερινής αγοράς, αυτό είναι μια άλλη παράγραφος. Η ουσία βρίσκεται στο ότι ο επιχειρηματικός δυναμισμός του ελληνικού εφοπλισμού είναι τέτοιος, που τα κεφάλαιά του εντασσόμενα στο πλαίσιο μιας μικρής οικονομίας, όπως η ελληνική, προσφέρουν σημαντικές δυνατότητες, πολύ μεγαλύτερες από εκείνες που θα μπορούσαν να προσφέρουν οι χερσαίες επιχειρηματικές δραστηριότητες.

Η δεύτερη σημαντική παρατήρηση που αξι-

ζει μνείας ώστε να καταλάβει ο κόσμος το έγκλημα που έχει συντελεσθεί τα τελευταία χρόνια, με τον εξοβελισμό της ελληνικής ναυτιλίας από την πατρίδα της, είναι ότι το εισαγόμενο ναυτιλιακό συνάλλαγμα είναι τέτοιου ύψους που θα μπορούσε να καλύψει σε πολύ μεγάλο ποσοστό τις ετήσιες αμυντικές δαπάνες της χώρας!

Από τα δύο μόνον αυτά στοιχεία ανακύπτει το εύλογο ερώτημα: τι είναι αυτό που έχει τυφλώσει την Πολιτεία τα τελευταία χρόνια και αδυνατεί να αντιληφθεί τα αυτονόητα και να επωφεληθεί των οικονομικών πλεονεκτημάτων που της προσφέρει η κατά θάλασσα επιχειρηματική δραστηριότητα των Ελλήνων; Και όχι μόνον αυτό. Τι είναι εκείνο που έκανε τις κυβερνήσεις και τους αρμόδιους υπουργούς τους να βλέπουν εχθρικά την ελληνική ναυτιλία, όταν άλλες ευρωπαϊκές χώρες, έστω και με σημαντική καθυστέρηση, αγκάλιαζαν τη ναυτιλιακή δραστηριότητα και προσπαθούσαν να αναπτύξουν εθνικούς στόλους; Το μόνο που μπορεί να πει κάποιος είναι: Άβυσσος η ψυχή του ανθρώπου!

Δύο επικίνδυνες εξελίξεις

Σε συνέχεια των παραπάνω συλλογισμών και εύλογων αποριών, οφείλουμε να επισημάνουμε ότι συμφώνως προς υπολογισμούς του εφοπλισμού, το 75% της ελληνοκτητού χωρητικότητας βρίσκεται τα τελευταία χρόνια υπό ξένες σημαίες, επειδή προτίμησε τον εκπατρισμό, προκειμένου να εξασφαλίσει την ανταγωνιστικότητα που αρνούνταν να του παράσχει το ελληνικό νηολόγιο. Ένα έγκλημα που οφείλεται στην αβελτηρία κυβερνήσεων.

Βεβαίως, θα αντιτείνει κανείς ότι ήδη η Πολιτεία έδειξε τη βούλησή της, με τα πρώτα μέτρα που εξήγγειλε, να φέρει κοντά και πάλι στην πατρίδα του το ελληνικό πλοίο. Σωστά και επαινετά μέτρα αρκεί να έχουν συνέχεια και να μην είναι αποσπασματικά. Να, όμως, κάποιοι απροσδόκητοι παράγοντες που μπορούν να ανασχέσουν οποιαδήποτε προσπάθεια. Ο πρώτος παράγοντας είναι η εξοικείωση της ελληνικής ναυτιλιακής επιχείρησης με τις συνθήκες της σημαίας και του νηολογίου όπου έχει εντάξει τα πλοία της. Είναι μια φυσιολογική συνέπεια άλλωστε, από τη στιγμή που μια επιχείρηση επιλέγει καλύτερες συνθήκες και είναι υποχρεωμένη να προσαρμοσθεί στην επιλογή της. Ο δεύτερος παράγοντας έχει να κάνει με την ευρωπαϊκή προοπτική δύο χωρών, στις σημαίες των οποίων έχει βρει καταφύγιο σημαντικό μέρος του ελληνόκτητου στόλου. Και μιλάμε για την Κύπρο και τη Μάλ-

τα, οι οποίες είναι μεταξύ των προς ένταξη χωρών της Ευρωπαϊκής Ενώσεως. Οι δύο αυτές χώρες διαθέτουν, η Μάλτα τον τέταρτο στον κόσμο εμπορικό στόλο και η Κύπρος τον έκτο. Όπως δε έχουν αποδείξει με τη μέχρι σήμερα γενικότερη πολιτική τους, είναι χώρες εύκολα προσαρμόσιμες στις νέες κοινοτικές απαιτήσεις, όταν ενταχθούν. Επομένως η προοπτική τους είναι να εξελιχθούν σε εξέχουσες κοινοτικές ναυτιλιακές δυνάμεις. Αυτό σημαίνει ότι, καθώς θα έχουν εξασφαλισμένη την κάλυψη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο ελληνόκτητος στόλος, ο οποίος είναι ήδη ενταγμένος στο νηολόγιο των χωρών αυτών, δεν θα έχει κανένα λόγο να εγκαταλείψει τις δύο συγκεκριμένες σημαίες και να επιστρέψει στο ελληνικό νηολόγιο! Πολύ περισσότερο μάλιστα αφού, εκτός από την ευρωπαϊκή σιγουριά, οι δύο αυτές σημαίες έχουν αποδείξει ότι είναι σε

θέση να παράσχουν εξαιρετικές υπηρεσίες στο ελληνικό πλοίο σε σύγκριση προς ένα εθνικό νηολόγιο το οποίο τώρα επιχειρεί να κερδίσει το χαμένο έδαφος!

Και κάτι ακόμη εξίσου, πιστεύουμε, σημαντικό. Μία τέτοια προοπτική για τις δύο σημαίες δεν σημαίνει μόνο δύσκολη επιστροφή των ελληνικών πλοίων, που φέρουν

ήδη τις σημαίες της Κύπρου και της Μάλτας. Αλλά σημαίνει ακόμη και εθνικιστικές συνθήκες έτσι ώστε να φύγουν και άλλα πλοία από το ελληνικό νηολόγιο, στο μέτρο που αυτό δεν θα μπορέσει να είναι ανταγωνιστικό με εκείνα της Κύπρου και της Μάλτας, τα οποία, επί πλέον, θα έχουν αποκτήσει και το κοινοτικό κύρος και ασφάλεια.

Το έμπυχο δυναμικό

Αυτή τη στιγμή, πάντως, το μεγαλύτερο πρόβλημα της ελληνικής ναυτιλίας εξακολουθεί να είναι αυτό του ανθρώπινου δυναμικού και της έλλειψής του, αντανάκλαση του οποίου είναι η πτωχή προσέλευση υποψηφίων στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού. Το να παρεμβάλει κάθε φορά πυροσβεστικά με προτάσεις της η Ένωση Εφοπλιστών για απλούστευση των διαδικασιών εισαγωγής, δεν λύνει ασφαλώς το πρόβλημα. Η Πολιτεία, με άλλα λόγια,

διό του αρμοδίου υπουργείου Ναυτιλίας θα πρέπει να αντιμετωπίσει σε άλλη βάση το πρόβλημα, λαμβάνοντας υπ' όψιν τα πραγματικά στοιχεία που το δημιουργούν, έτσι ώστε να χτυπήσει τα αίτια στην πηγή τους.

Ένας από τους σοβαρότερους παράγοντες που ευνοούν τη δημιουργία του προβλήματος αυτού είναι οι δημογραφικές εξελίξεις στη χώρα, καθώς η υπογεννητικότητα λαμβάνει εφιαλτικές διαστάσεις.

Μειώνεται ο πληθυσμός

Συμφώνως προς έκθεση της Ευρωπαϊκής Ενώσεως για την Ελλάδα, η χώρα μας το 2050 θα έχει πληθυσμό χαμηλότερο απ' ό,τι έχει σήμερα.

Βάσει κάποιων προβολών που έχουν γίνει, ο συνολικός ελληνικός πληθυσμός, από 10,5 εκατομμύρια που είναι σήμερα, το 2050 θα είναι 10,2 εκατομμύρια. Από τρία κυρίως στοιχεία της έκθεσης προκύπτουν και άλλα ενδιαφέροντα συμπεράσματα τόσο για την Ευρώπη όσο βεβαίως και για την Ελλάδα. Το πρώτο στοιχείο αφορά την ηλικιακή σύνθεση του πληθυσμού, το δεύτερο τη μεταβολή των ατόμων που είναι σε ηλικίες να εργασθούν και το τρίτο σχετίζεται με τον αριθμό των συνταξιούχων. Με βάση

αυτά τα τρία στοιχεία, διαμορφώνεται ένας δείκτης της δημογραφικής εξάρτησης που προκύπτει από τη διαίρεση του άνω των 65 ετών πληθυσμού διά του πληθυσμού ηλικίας από 15 έως 64 ετών. Η σχέση αυτή αναμένεται να διπλασιασθεί τα επόμενα 50 χρόνια και ο μισός, περίπου, πληθυσμός της Ευρώπης θα είναι πάνω από 65 ετών. Ο δείκτης εξάρτησης συγκεκριμένων, από 24% το 2000, θα φτάσει στο 49% το 2050. Ανάλογες δε θα είναι και οι εξελίξεις στην Ελλάδα.

Άλλοι παράγοντες

Άλλοι παράγοντες που επηρεάζουν αρνητικά τις εξελίξεις ως προς την προσέλευση νέων στο ναυτικό επάγγελμα -εκτός δηλαδή από τη μειούμενη, λόγω του δημογραφικού διαχρονική προσφορά νέων ατόμων- είναι και οι εξής:

Η πολυπλοκή φορές δυσφημιστική παρουσία της ζωής στη θάλασσα και του ναυτικού επαγγέλματος, με ιδιαίτερη προβολή των κινδύνων και όχι των ωφελημάτων. Ποιος προβάλει τώρα, όπως παλιά, ότι πολλοί από τους σημερινούς πλοιοκτήτες είναι πρώην καπεταναίοι λ.κ.; Αυτή η παράληψη προβολής ενός σημαντικού οικονομικού κινήτρου είναι ένας ανασταθμικός παράγοντας στην προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Στο σημείο αυτό πρέπει να επισημάνουμε και μία σημαντική αβηλψία της Πολιτείας, η οποία κατά τα άλλα εδώ και χρόνια αντιμετωπίζει το τε-

ράστιο κοινωνικό πρόβλημα της διογκωμένης ανεργίας και μάλιστα μεταξύ των νέων. Δηλαδή, ενώ η Πολιτεία με διάφορα κίνητρα θα μπορούσε να στρέψει τους άνεργους νέους προς τη θάλασσα, όχι μόνο δεν το έπραξε, αλλά τώρα με νέους νόμους που καταργούν τους παλαιότερους και πιο αυστηρούς στο θέμα των προσλήψεων στο Δημόσιο, επιχειρεί να επιλύσει κατά ένα ποσοστό το ζήτημα της ανεργίας κατ' αυτόν τον τρόπο, ο οποίος είναι βέβαιο ότι θα επιβαρύνει τα δημόσια οικονομικά μιας ούτως ή άλλως προβληματικής χώρας στον τομέα αυτό.



Ο «ΟΛΠ είναι μεγαθήριο»

Κατά τη διάρκεια συνέντευξης Τύπου, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γ. Ανωμερίτης τόνισε: «Ο ΟΛΠ είναι μεγαθήριο. Με απόφαση του διοικητικού συμβουλίου του Οργανισμού, άνοιξε ο δρόμος για το ΧΑΑ. Μειοψήφισαν μόνον οι εκπρόσωποι των εργαζομένων. Θέλω να επισημάνω ότι δεν θα πρέπει να υπάρξουν ακραία αιτήματα και παραλογισμοί. Όχι παιχνίδια στη μετοχοποίηση του ΟΛΠ. Αιτούμαι τη σοβαρότητα όλων' όλα συζητούνται και λύνονται». Ο υπουργός ανέφερε ότι αυτή η επισημάνση στρέφεται προς κάθε φορέα πλην των δημοσιογράφων, οι οποίοι, όπως συμπλήρωσε, κάνουν σωστά τη δουλειά τους.

Νομοσχέδιο για ανάπτυξη της ποντοπόρου ναυτιλίας

Ευρύ φάσμα παρεμβάσεων στο χώρο της επιχειρηματικής δράσης επιχειρεί η κυβέρνηση με το νομοσχέδιο για την επιχειρηματική ανάπτυξη που κατατέθηκε στη Βουλή. Σύμφωνα με τα στοιχεία, μεταξύ των άλλων βασικών στοιχείων εμπεριέχεται και το τροποποιημένο θεσμικό πλαίσιο για την εισαγωγή της ποντοπόρου ναυτιλίας στο ΧΑΑ, που προ-

βλέπεται από το νόμο 2843/2000.

Οι τροποποιήσεις που επήλθαν και αποτελούν ουσιαστικά το αποτέλεσμα διαλόγου με την εφοπλιστική κοινότητα, βελτιώνουν τον ισχύοντα νόμο υιοθετώντας σημεία που έχουν χαρακτηριστεί δικλίδες ασφαλείας, αλλά και σημεία που δημιουργούν ευνοϊκότερο πλαίσιο για την εισαγωγή ναυτιλιακών εταιρειών που πληρούν τους όρους τους οποίους θέτει το νομικό πλαίσιο, ξεκαθαρίζοντάς τους παράλληλα.

Γεγονός είναι ότι μέχρι σήμερα έχουν διεξαχθεί πολλές συζητήσεις περί των προϋποθέσεων εισαγωγής ναυτιλιακών εταιρειών στο ΧΑΑ, χωρίς ωστόσο να έχει καταγραφεί σαφώς ο αριθμός που έχει εκδηλώσει ενδιαφέρον, εν αντιθέσει με αυτό εταιρειών που έχουν στρέψει το ενδιαφέρον στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης. Ωστόσο, πρόσφατα, η εξαγγελία μέτρων για την ανταγωνιστικότητα της υπό ελληνική σημαία φορτηγού ναυτιλίας εκτιμάται

ότι θα λειτουργήσει επιβλητικά στη δημιουργία του κατάλληλου κλίματος, που θα συμβάλει στο να στραφεί το ενδιαφέρον της ναυτιλιακής κοινότητας στο ΧΑΑ. Στροφή που πιστεύεται ότι θα δώσει νέα ώθηση στους δείκτες του ΧΑΑ, αλλά και θα συμβάλει στην εισροή κεφαλαίων που αφορούν καθαρά επενδύσεις για ναυτιλιακές δραστηριότητες.



Προς αλλαγή ηγεσίας στο Λιμενικό Σώμα

Ανοιχτό άφησε ο υπουργός Ε.Ν. κ. Γ. Ανωμερίτης το ενδεχόμενο αλλαγής ηγεσίας στο Λιμενικό Σώμα. Σε ερώτηση εν όψει των τακτικών κρίσεων, οι οποίες θα γίνουν το Μάρτιο, ο υπουργός τόνισε: «θα συζητήσω με την κυβέρνηση για το συγκεκριμένο θέμα. Άλλωστε, το τι θα γίνει με την ηγεσία του Λιμενικού είναι θέμα του ΚΥΣΕΑ».

Μετοχές διεκδικεί από τον ΟΛΠ ο δήμος Πειραιά

Ο δήμαρχος Πειραιά Χρ. Αγραπίδης απέστειλε στον πρόεδρο του ΟΛΠ την ακόλουθη επιστολή:

«Σχετικά με την πορεία μετοχοποίησης του ΟΛΠ, θα ήθελα να παρατηρήσω ότι αυτή προχωρά χωρίς να έχουν ρυθμιστεί οι σχέσεις του ΟΛΠ με το δήμο Πειραιά, δεδομένης της πολλαπλής επιβάρυνσης που υφίστανται ο δήμος και οι δημότες Πειραιά από τις υπηρεσίες που προσφέρουν στη λειτουργία του λιμένα (διακίνηση εκατομμυρίων επιβατών και των οχημάτων τους κατά τη λειτουργία της ακτοπλοΐας και βαρέων οχημάτων κατά την εμπορευματική λειτουργία κ.ά.). Ειδικότερα θεωρούμε ότι:

Α) Δεν είναι δυνατόν να προχωρήσει η μετοχοποίηση του ΟΛΠ Α.Ε. χωρίς τη συμμετοχή του δήμου Πειραιά στο πακέτο μετοχών.

Β) Δεν νοείται εκσυγχρονισμός της λιμενικής ζώνης αν προηγουμένως δεν γίνουν βασικά έργα στην πόλη, που θα στηρίξουν τη λειτουργία του λιμανιού.

Γ) Μέχρις ότου ρυθμιστούν τα θέματα της μετοχοποίησης και

Ο δήμαρχος
Πειραιά
Χρ. Αγραπίδης



συμμετοχής του δήμου Πειραιά στο πακέτο των μετοχών, πρέπει να τριπλασιαστεί το ποσό της ετήσιας αντισταθμιστικής χορηγίας του ΟΛΠ προς το δήμο Πειραιά.

Δ) Ανακύπτει νόμιμο δικαίωμα του δήμου Πειραιά και υποχρέωση του ΟΛΠ να επιστραφούν στο δήμο όλες οι εκτάσεις κυριότητάς του, που με το νόμο 4748/1930 παρεχωρήθησαν αναγκαστικά κατά χρήση στον ΟΛΠ, προς πραγμάτωση των σκοπών του και λόγω του δημοσίου χαρακτήρα του.

Οι προϋποθέσεις επί των οποίων στηρίχθηκε η άνω παραχώρηση δεν υπάρχουν πλέον και ως εκ τούτου, η χρήση των εκτάσεων

πρέπει να αποδοθεί στο δήμο Πειραιά, που ήταν και παραμένει κύριος των εκτάσεων. Σε ό,τι αφορά το κείμενο της σύμβασης παραχώρησης ΟΛΠ Α.Ε. - ελληνικού Δημοσίου, που εισάγετε προς έγκριση στο Δ.Σ. του ΟΛΠ της 5-2-02, θα ήθελα να παρατηρήσω πως το εδάφιο (ε) της παραγράφου 2.4 (σελίδα 3 του κειμένου) είναι ασαφές και δεν κατοχυρώνει τα έννομα δικαιώματα του δήμου Πειραιά. Θεωρώ ως απαραίτητη τη διευκρίνιση των κάτωθι:

α. Ποιες είναι οι εκτάσεις που εξαιρούνται για συμμετοχή σε επιχειρηματικές και κοινωνικές δραστηριότητες όπως ορίζει το εδάφιο (ε), παράγραφος 2.4.

β. Πώς δεσμεύεται ο ΟΛΠ ότι θα συμπράξει με τους δήμους τουλάχιστον, σύμφωνα με το συγκεκριμένο εδάφιο.

γ. Ποιοι είναι οι δήμοι με τους οποίους θα συνεργαστεί.

Επανερχόμενοι, επαναλαμβάνουμε ότι πρέπει να ρυθμιστεί η επιστροφή των εκτάσεων κυριότητος του δήμου Πειραιά, οι οποίες είχαν παραχωρηθεί στον ΟΛΠ με το δημόσιο χαρακτήρα που είχε για την πραγμάτωση των σκοπών του.

Με τις αλλαγές που επέρχονται, δεν υπάρχει πλέον ο σκοπός για τον οποίο παρεχωρήθη η χρήση των εκτάσεων αυτών.

Πέραν των ανωτέρω, ο δήμος Πειραιά έχει έννομο δικαίωμα το οποίο θα πρέπει να κατοχυρωθεί μέσα από την εν λόγω σύμβαση, στην παραχώρηση, προς αυτόν, εκτάσεων για κοινόχρηστη ή άλλη χρήση, στο πλαίσιο των αντισταθμιστικών οφελών που δικαιούται από το σύνολο επιβαρύνσεων που δέχεται εξαιτίας της λειτουργίας του λιμανιού (περιβαλλοντικές, κοινωνικές, αισθητικές, οικονομικές).

Κατά συνέπεια, επιφυλάσσομαι του δικαιώματός μου να υπερψηφίσω τη σύμβαση, εφόσον δεν προβλεφθούν σ' αυτήν όροι που διασφαλίζουν τα δικαιώματα του δήμου Πειραιά».



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.

ΘΛΙΒΕΡΕΣ ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ

(μια γροθιά στο υπογάστριο της ναυτιλίας)

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

Νωπή είναι ακόμα η μελάνη για όσα έγραψα στο άρθρο μου με τίτλο «Επιτέλους κάτι πρέπει να γίνει», που δημοσιεύτηκε στα «Ναυτικά Χρονικά» του τεύχους Φεβρουαρίου 2002 και επεσήμεινα: «Είμαι απαισιόδοξος γιατί πολύ δύσκολα το εδώ πανεπιστημιακό κατεστημένο θα προχωρήσει σε μια τόσο βαθιά τομή ισοδυναμίας».

Και η απάντηση είχε ήδη περιληφθεί στο δημοσίευμα του καθηγητή Α.Μ. Γουλιέλμου στο ίδιο τεύχος. Ο κ. Γουλιέλμος δημοσιεύει ότι στο Μεταπτυχιακό (για Master) που ίδρυσε το Ναυτιλιακό Τμήμα του Πανεπιστημίου Πειραιά, στο οποίο προσφέρονται 4 ναυτιλιακές ειδικότητες, γίνονται δεκτοί μόνο πτυχιούχοι ΑΕΙ και ΤΕΙ. Πανηγυρικά λοιπόν αποκλείονται οι πλοίαρχοι από Master στα ναυτιλιακά, ανεξάρτητα από την προέλευσή τους (δηλαδή αν είναι ή όχι απόφοιτοι Ακαδημιών Ε.Ν.). Βεβαίως, οι Έλληνες πλοίαρχοι αποκτούν Master στα ναυτιλιακά από αγγλικά πανεπιστήμια, από το Διεθνές Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο του Μαϊμο, αλλά και από αμερικανικά πανεπιστήμια και Ακαδημίες Ε.Ν. Και ασφαλώς πολλοί Έλληνες πλοίαρχοι κατέφυγαν στο εξωτερικό και απέκτησαν Master και συνεχίζουν βεβαίως προς τα εκεί να κατευθύνονται. Το συμπέρασμα είναι ότι εδώ στην Ελλάδα, στη χώρα της Μεγάλης Ναυτιλίας των Ελλήνων, που το χρόνιο πρόβλημά της είναι η ενδημική πλέον έλλειψη ναυτικών στελεχών:

α) Τα 4 χρόνια μεταλυκειακών



σπουδών στις Ακαδημίες Ε.Ν. β) Τα 2 εξάμηνα θεωρητικών σπουδών στα ΚΕΣΕΝ για την απόκτηση αντίστοιχα διπλώματος πλοίαρχου Β' και Α' τάξεως. γ) Οι πολλαπλές υποχρεωτικές μεταεκπαιδύσεις στο εξελισσόμενο ναυτικό γνωστικό αντικείμενο. δ) Η πολύχρονη και αναντικατάστατη θαλάσσια εμπειρία, αθροιστικά αξιολογούμενα, θεωρούνται από τους λειτουργούντες τα μεταπτυχιακά ναυτιλιακά τμήματα ως πολύ κατώτεροι, όχι μόνο από το πτυχίο ΑΕΙ αλλά και ακόμα από το πτυχίο ΤΕΙ. Δεν φαίνεται μάλιστα να αποκλείεται ούτε και ο πτυχιούχος τμήματος «Επεξεργασίας Ξύλου και Επίπλου». Χωρίς αμφιβολία πρόκειται για μία εχθρική ενέργεια κατά της πλοιαρχικής τάξεως, αδιανόητη για ναυτική χώρα. Διερωτάται, όμως, κανείς αν υπάρχει πιο τρανταχτή απόδειξη για το κατάντημα των ναυτικών σπουδών στη χώρα μας, που η διάνοξη τις έχει κατατάξει στο επίπεδο Σχολών Μαθητείας του ΟΑΕΔ. Υπάρχουν αλήθεια ακόμη αιθεροβάμονες που να διερωτώνται γιατί δεν μπορούν να προσελκύσουν νέους στη ναυτική σταδιοδρομία παρ' όλα τα κίνητρα για σπουδές και τις πολύ θετικές προοπτικές

εξελίξής τους; Δεν αντελήφθησαν ακόμη γιατί η νεολαία γυρίζει περιφρονητικά τις πλάτες της, και για τις 1.100 προκηρυχθείσες θέσεις εισαγωγής στις Ακαδημίες Ε.Ν. προσήλθαν με το ζόρι 400 υποψήφιοι; Γιατί εάν υπάρχουν αιθεροβάμονες ή με μυωπική ναυτιλιακή σκέψη από πλευράς των αρμοδίων και των λοιπών φορέων της ναυτιλίας ή και μεμονωμένων ναυτιλιακών παραγόντων, εκτιμώ ότι δεν συμβαίνει το ίδιο και από πλευράς αυτών που καθόρισαν τις προϋποθέσεις εγγραφής στα μεταπτυχιακά τμήματα αποκλείοντας τους πλοίαρχους. Οι επιλογές τους για αποκλεισμό των πλοίαρχων δεν φαίνεται να στερούνται και αυτής της συνεχιστικής λογικής και σκοπιμότητας. Με άλλα λόγια, φαίνεται ότι με κανέναν τρόπο δεν μπορούν να δεχθούν τον πλοίαρχο εφοδιασμένο με Master, γιατί με λύπη μου καταλήγω στο συμπέρασμα ότι έναν τέτοιο πλοίαρχο τον βλέπουν ανταγωνιστικά και ως «εισβολέα» σε ελεγχόμενη περιοχή. Και όμως, θεωρούν ότι ο πλοίαρχος μέσα στη ναυτιλιακή επιχείρηση βρίσκεται έξω από το λειτουργικό του χώρο. Αυτά ατυχώς συμβαίνουν στη ναυ-

τική Ελλάδα, κάτι που στο μυαλό του Εγγλέζου θα ήταν μάλλον προϊόν διαστροφικής σκέψης. Πλοίαρχος που απέκτησε Master από το γνωστό ναυτιλιακό πανεπιστήμιο «John Moore» του Liverpool, σε συνέντευξή του σε ναυτιλιακό περιοδικό, έλεγε: «Δεν μπορούσα να φανταστώ ότι όλα τα μαθήματα ήσαν τόσο κοντά στα ενδιαφέροντά μου και στις δυνατότητές μου. Τι κρίμα όμως, από τα 25 άτομα που παρακολουθούσαμε μόνο τα 8 ήσαν πλοίαρχοι». Και πραγματικά, όσο ειλικρινής και να είναι ο Σπ. Ράνης γράφοντας: «Και τι είναι η επιστήμη νηπιαγωγός των 200.000 δρχ. του μήνα σε σύγκριση με τον πλοίαρχο που έχει πολύ περισσότερα χρόνια θεωρητικής και πρακτικής εκπαίδευσης, ο οποίος κερδίζει αντίστοιχα 3.000.000 δρχ. το μήνα», το πρόσφατο αυτό δημοσίευμα του κ. Α. Γουλιέλμου, με το οποίο αποκλείει τον πλοίαρχο για την απόκτηση Master, μου προσθέτει ακόμα ένα επιχείρημα να του απαντήσω ότι ο πλοίαρχος είναι κατώτερος όχι μόνο της νηπιαγωγού, η οποία και αυτή

μπορεί να αποκτήσει Master στα ναυτιλιακά, αλλά και κατώτερος του πτυχίου πολλών απίθανων τμημάτων των ΤΕΙ που θα μπορούσαν να αποκτήσουν Master στα ναυτιλιακά. Τώρα, βεβαίως, πόσο περισσότερο χρήσιμος στη ναυτιλία θα είναι ένας τέτοιος πτυχιούχος με Master σε σύγκριση με τον πλοίαρχο με Master, τα συμπεράσματα δικά σας.

Όμως, αυτές οι επιλογές αποτελούν ισχυρή γροθιά στο υπογάστρο της ελληνικής ναυτιλίας και εξουδετερώνουν κάθε προσπάθεια για την προσέλκυση στελεχών. Το Master στη ναυτιλία πλέον δεν είναι ανάγκη, για να το αποκτήσεις, να αναλώσεις τη ζωή σου στα θρανία και τις θάλασσες. Μπορεί να έχεις τελειώσει ακόμα και κάποιο απίθανο ΑΕΙ ή ΤΕΙ. Τότε η ελληνική ναυτιλία θα έχει κερδίσει πολλά!!!

Ήλθε ο καιρός πλέον, το υπουργείο Ε.Ν. να αφήσει κατά μέρος την αυταρέσκιά του, εξαντλώντας τις δυνατότητές του σε κοινότοπες ενέργειες που στερούνται και φαντασίας και συνολικού σχεδιασμού, και να αποβάλει συγχρόνως τις ανταγωνιστικές νοοτροπίες και ελιτικές αντιλήψεις στις οποίες είναι περικυκλωμένο.

Έχουν ωριμάσει οι συνθήκες για

να ξεφύγει από το διεκπεραιωτικό του ρόλο και, αναλαμβάνοντας την ευθύνη ευρύτερων πρωτοβουλιών, να ευαισθητοποιήσει και το υπουργείο Παιδείας ώστε οι προσπάθειές του για προσέλκυση ναυτικών στελεχών να αποκτήσουν μίαν ευρύτερη πλατφόρμα μέσα από το γενικό εκπαιδευτικό σύστημα της χώρας, που παράγει κάθε χρόνο σχεδόν 100.000 αποφοίτους Λυκείου.

Το κράτος πρέπει να καταλάβει ότι η ναυτική εκπαίδευση στελεχών της ναυτιλίας είναι αναπόσπαστα δεμένη με το Maritime Infrastructure και ότι ένα τέτοιο υψηλό επίπεδο στέλεχος, κουβαλώντας πάνω του χρόνια αναντικατάστατης θαλάσσιας εμπειρίας, αποτελεί «πολύτιμο ναυτιλιακό κεφάλαιο» που το Master του βαρύνει πολύ περισσότερο για την ελληνική ναυτιλία από άλλα προσθαλασσούμενα της κατηγορίας του.

Δεν είναι επαρκές πλέον το υπ' αριθμόν ένα πρόβλημα της ναυτιλίας μας να αντιμετωπίζεται μόνο με αποσπασματικού χαρακτήρα μικροεπεμβάσεις, όσο χρήσιμες και αν είναι.

Το πρόβλημα της έλλειψης στελεχών, η ναυτιλία διαχρονικά το χρεώνει «ατόφιο» στο υπουργείο Ναυτιλίας και η διαπίστωση αυτή αδικεί πραγματικά τα εξαιρέτα στελέχη του.

Οι ναυτικοί πράκτορες υπέρ Ανωμερίτης

Από την Ένωση Ναυτικών Πρακτόρων λάβαμε την ακόλουθη ανακοίνωση:

«Οι δηλώσεις του κυρίου υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας για συμμετοχή των χρηστών στο διοικητικό συμβούλιο του ΟΛΠ δεν μας προκάλεσαν έκπληξη. Από την πρώτη στιγμή ο κ. Ανωμερίτης έδειξε ότι αφουγκράζεται τα δικαιολογημένα αιτήματα των ενώσεων και των παραγωγικών τάξεων, στις οποίες άνοιξε την πόρτα του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, εγκαθιστώντας ένα γόνιμο και εποικοδομητικό διάλογο.

Ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος (Ένωση) Ναυτικών Πρακτόρων, από την ημερομηνία μετατροπής του ΟΛΠ σε Ανώνυμη Εταιρεία, ανέδειξε το θέμα της συμμετοχής εκπροσώπων των χρηστών στο Δ.Σ. του ΟΛΠ σε ζήτημα πρώτης προτεραιότητας, με τη βεβαιότητα ότι η δυναμική που χρειάζεται ο ΟΛΠ για να προχωρήσει με επιτυχία στη νέα του πορεία δεν μπορεί παρά να συμπεριλαμβάνει και την ενεργητική συμ-



Ο πρόεδρος του ΕΣΕΝΠ
Ιω. Θεολογίτης

μετοχή της ιδιωτικής πρωτοβουλίας.

Χαιρετίζουμε με ικανοποίηση τις δηλώσεις του κυρίου υπουργού και επιβεβαιώνουμε την προσήλωσή μας στο στόχο της επιτυχίας της μετοχοποίησης του ΟΛΠ με την αξιοποίηση όλων των δυνάμεων εκείνων, οι οποίες έχουν αποδείξει τη μέχρι σήμερα μικρή ή μεγάλη τους συμβολή στην ιστορική διαδρομή του πρώτου λιμένα της χώρας».



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.



Λαθρεμπορία στη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων

Την προστασία της Πολιτείας για περιπτώσεις λαθρεμπορίας κατά τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων ζητεί, με επιστολή του προς το υπουργείο Οικονομικών, ο Πανελλήνιος Σύλλογος (Ένωση) Ναυτικών Πρακτόρων. Στην επιστολή επισημαίνεται το γεγονός, ότι οι ναυτικοί πράκτορες δεν έχουν ούτε τη δυνατότητα ούτε το δικαίωμα να εξακριβώσουν το περιεχόμενο του εκάστοτε εμπορευματοκιβωτίου, το οποίο όμως είναι υποχρεωμένοι, πάραυτα, να δηλώνουν στις αρμόδιες αρχές. Αναλυτικότερα στην επιστολή αναφέρονται τα ακόλουθα: «Γνωρίζετε ίσως ότι ο πλέον διαδεδομένος σύγχρονος τρόπος μεταφοράς εμπορευμάτων είναι εκείνος διά των εμπορευματοκιβωτίων (Containers). Σύμφωνα με τη διεθνή πρακτική, τα εμπορευματοκιβώτια παραλαμβάνονται από τη ναυτιλιακή

εταιρεία ενσφράγιστα με περιεχόμενο το οποίο δηλώνεται από τον φορτωτή και παραδίδονται επίσης ενσφράγιστα. Μετά την εκφόρτωση των εμπορευματοκιβωτίων από τα πλοία, αυτά παραλαμβάνονται από τους Οργανισμούς Λιμένων, οι οποίοι έχουν και την ευθύνη να επιβεβαιώσουν ότι η σφραγίδα της οποίας ο αριθμός αναγράφεται στη φορτωτική είναι άθικτη και ταυτόσημη ως προς τον αριθμό. Το ναυτικό πρακτορείο, το οποίο ενεργεί για λογαριασμό της ναυτιλιακής εταιρείας (μεταφορέως), έχει την ευθύνη να εκδώσει διατακτική στο δικαιούχο παραλαβής του φορτίου έναντι πρωτότυπης φορτωτικής. Με βάση τη διατακτική αυτή, ο Οργανισμός Λιμένος παραδίδει το ενσφράγιστο εμπορευματοκιβώτιο στον παραλήπτη για τα περαιτέρω. Καθίσταται λοιπόν προφανές από τα παραπάνω ότι ο ναυτικός πρά-

κτωρ δεν έχει ούτε δυνατότητα ούτε δικαίωμα να εξακριβώσει το περιεχόμενο του εμπορευματοκιβωτίου, το οποίο όμως είναι υποχρεωμένος να δηλώσει στις αρμόδιες αρχές, σύμφωνα με τα όσα κατά δήλωση φορτωτού αναφέρονται στην οικεία φορτωτική. Παρ' όλα ταύτα, στην περίπτωση που εξακριβωθεί, ύστερα από τυχόν έλεγχο των Αρχών, ότι το περιεχόμενο του εμπορεύματος δεν συμφωνεί με το δηλωθέν, και ιδιαίτερα εάν στο εμπορευματοκιβώτιο περιέχονται εμπορεύματα όπως π.χ. τσιγάρα, τόσο οι αρμόδιες δικαστικές και τελωνειακές αρχές όσο και οι δικαστικές, θεωρούν ως κατ' αρχήν υπεύθυνο το ναυτικό πρακτορείο, ο οποίος βάσει της νομοθεσίας υποχρεούται να δηλώσει το φορτίο. Δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις που έχουν απαγγελθεί κατηγορίες σε ναυτικούς πράκτορες για παρόμοιες περιπτώσεις, οι οποίες βέβαια στη συντριπτική τους πλειοψηφία έχουν αποτελεσματικά την αθώωσή τους. Δεν παύει όμως να υφίσταται η ταλαιπωρία και κυρίως ο διασποράς ατόμων ή και μεγάλων εταιρειών οι οποίες έχουν κατηγορηθεί ως ενοχόμενες σε περιπτώσεις λαθραίας διακίνησης κυρίως τσιγάρων, ανεξαρτήτως

βεβαίως της τελικής τους διακρίσεως.

Όλα τα παραπάνω θα μπορούσαν να έχουν βάση εάν υπήρχε πράξη ή παράλειψη του ναυτικού πράκτορα κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του. Δεν είναι όμως δυνατό να συμβαίνουν όταν οι ναυτικοί πράκτορες έχουν ενεργήσει καθ' όλα νόμιμα και σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία. Αξίζει να αναφερθεί ότι οι αρμόδιες αρχές δεν κάνουν δεκτά δηλωτικά φορτίου εντός εμπορευματοκιβωτίων στα οποία, όπως θα έπρεπε, αναφέρεται ότι η περιγραφή του φορτίου γίνεται κατά δήλωση φορτωτού, δηλαδή δεν δέχονται να συνταχθεί το δηλωτικό σύμφωνα με τη φορτωτική, η οποία σε κάθε περίπτωση μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίου αναγράφει τον όρο αυτό. Είναι προφανές ότι η άρνηση αυτή των αρμοδίων αρχών έχει στόχο το να υπάρχει πάντοτε κάποιος υπεύθυνος στον οποίον θα αποδοθούν κατ' αρχήν οι ευθύνες, και ως τέτοιος έχει επιλεγεί ο ναυτικός πράκτορας. Αντιλαμβάνεσθε, κύριε υπουργέ, την αγωνία πολλών εντίμων ανθρώπων οι οποίοι καθημερινά, όχι μόνο διακατέχονται από την ανησυχία τυχόν εξευρέσεως λαθραίων εντός ενσφραγιστών εμπορευματοκιβωτίων, τα οποία έχουν δηλώσει σύμφωνα με την επιθυμία των Αρχών ως να γνωρίζουν το περιεχόμενο, αλλά και τον κίνδυνο να είναι θύματα μοιραίων συμπτώσεων ή και ηθελμένων ενεργειών που θα έχουν στόχο να εκθέσουν την τιμή και την υπόληψή τους. Ο Σύνδεσμός μας έχει καταθέσει ανάλογη έγγραφη διαμαρτυρία προς το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, την 25-5-2001, με αριθμό πρωτοκόλλου 309, με κοινοποίηση στο υπουργείο Οικονομικών, στο

Εξουδετέρωση νάρκης

Από το Γενικό Επιτελείο Ναυτικού ανακοινώθηκε ότι στην περιοχή Αγ. Παντελεήμονα, Καλού Χωριού Λασιθίου, άνδρες της Μονάδας Υποβρυχίων Καταστροφών (ΜΥΚ) εξουδετέρωσαν αντιταρματική νάρκη που εντοπίστηκε στην εγγύς θαλάσσια περιοχή. Επρόκειτο για αντιταρματική νάρκη της εποχής του Β' Παγκοσμίου Πολέμου.

υπουργείο Δικαιοσύνης, αλλά και στο Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος.

Ανάλογες διαμαρτυρίες έχουν γίνει και από άλλες ενώσεις χρηστών, χωρίς όμως μέχρι σήμερα να δοθεί τέλος στην πρακτική αυτή, η οποία κάθε άλλο παρά συνάδει με την υποχρέωση της Πολιτείας να προστατεύει την τιμή, την υπόληψη και τα δικαιώματα του πολίτη.

Σας αποστέλλουμε την παρούσα επιστολή με τη βεβαιότητα ότι οι αρμόδιες αρχές και τα θεσμικά όργανα της Πολιτείας είναι εκείνα στα οποία οφείλουμε όλοι να προσφεύγουμε για την επίλυση σοβαρών θεμάτων και προβλημάτων που απασχολούν και ταλανίζουν αδικώς έντιμους πολίτες, και αναμένουμε τις ενέργειές σας το ταχύτερο δυνατόν επί του θέματος.

Σε κάθε περίπτωση, η Πολιτεία έχει την υποχρέωση να μας κάνει γνωστό τον τρόπο εκείνο με τον οποίο οι ναυτικοί πράκτορες οφείλουν να ενεργούν έτσι ώστε να έχουν τη βεβαιότητα ότι, εφόσον ακολουθούν τις οδηγίες της Πολιτείας, δεν έχουν κίνδυνο ταλαιπωρίας και διασυρμού ως κατ' αρχήν υπεύθυνοι για περιπτώσεις για τις οποίες αποδεδειγμένα έχουν πλήρη άγνοια».

Απόδοση πόρων στο MTN

Με ΚΥΑ των υπουργών ΠΕΧΩΔΕ και ΥΕΝ και των υφυπουργών Εθνικής Άμυνας και Οικονομικών καθορίστηκε ο τρόπος είσπραξης και απόδοσης πόρων στο Μετοχικό Ταμείο Ναυτικών (MTN) και στο Ταμείο Αλληλοβοήθειας Ναυτικών (TAN) ως εξής:

- 5% επί των προστίμων που βεβαιώνονται από τις λιμενικές αρχές και το ΥΕΝ στους υπαίτιους ρύπανσης στο MTN και
- 3% στο TAN επί των προστίμων που επιβάλλονται από τις λιμενικές αρχές για παραβάσεις αιγιαλού και παραλίας.

Κλείνει η υπόθεση των κοινοτικών διαδρομών

Ο γ.γ. του ΥΕΝ Α. Λαμπρόπουλος συναντήθηκε με τον υφυπουργό Οικονομίας Απ. Φωτιάδη για να συζητήσουν το θέμα των κοινοτικών διαδρομών στο λιμάνι του Πειραιά. «Η χώρα δεν πρόκειται να συρθεί στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο για διατάξεις που έπρεπε να είχαν εφαρμοστεί από το 1993», τόνισε χαρακτηριστικά ο ΥΕΝ Γ. Ανωμερίτης.

Ελληνική σημαία στο ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΟ

Την ελληνική σημαία ύψωσε το δεξαμενόπλοιο ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΟ της εταιρείας Jewel Marine Inc. Το νεότευκτο σκάφος, το οποίο ναυπηγήθηκε στην Κορέα, είναι 160.000 κοχ. Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας συνεχάρη τον κ. Αντώνιο Βαλμά για την απόφασή του και ευχήθηκε το πλοίο να είναι καλοτάξιδο.



Ο γ.γ. της ΠΝΟ Γ. Χαλός

Αυξήσεις 5% στην ΠΝΟ

Σε αύξηση 5% της Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας για το 2002 συμφώνησαν η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία. Ειδικότερα, στη συνάντηση που έγινε στα γραφεία της ΠΝΟ, οι εφοπλιστές ανέβασαν το ποσοστό αύξησης που έδιναν από το 3% στο 5%. Την ίδια

ώρα, η ΠΝΟ μείωσε το δικό της ποσοστό, που είχε προτείνει, κατά μία ποσοστιαία μονάδα, οπότε βρέθηκε η χρυσή τομή. Είναι η πρώτη, για φέτος, σύμβαση που υπογράφεται στο ναυτιλιακό τομέα και θα έχει αναδρομική ισχύ από την 1η Ιανουαρίου. Όσον αφορά τα επιδόματα, οι αυξήσεις που θα δοθούν είναι και αυτές της τάξης του 5%.

Ναυτική εκπαίδευση: Σε τρεις μήνες οι αποφοίσεις

Όπως δήλωσε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γ. Ανωμερίτης σε περίπου 3 μήνες θα είναι έτοιμος να παρουσιάσει τις προτάσεις για τη ναυτική εκπαίδευση.

«θα γίνουν βαθιές τομές στη ναυτική εκπαίδευση αν θέλουμε να υπάρξει ελληνική ναυτιλία», είπε ο κ. Ανωμερίτης και συμπλήρωσε: «Είναι μεγάλα θέματα η εκπαίδευση, οι συνθήκες και το NAT, και θα πρέπει να τα δούμε όλα στο τραπέζι των διαπραγματεύσεων».

COMAR TRADING

L I M I T E D

Your Reliable Supplier Of Spare Parts And Ship Supplies

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

COMPETITIVE
PRICES

EFFICIENT
SERVICE

WIDE
RANGE

PROMPT
DELIVERY



Γ. Ανωμερίτης: «Δεν σχολιάζω δηλώσεις του δημάρχου Πειραιώς»

Αρνήθηκε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γ. Ανωμερίτης να σχολιάσει τα όσα υποστήριξε με επιστολή του προς τη διοίκηση του ΟΛΠ ο δήμαρχος Πειραιά κ. Χρ. Αγραπίδης, για τριπλασιασμό της επιχορήγησης του δήμου από τον ΟΛΠ ή για διάθεση σημαντικού πακέτου μετοχών.

«Ο κ. Αγραπίδης είναι μέλος του Δ.Σ. του ΟΛΠ. Εκεί λοιπόν μπορεί να εκθέσει τις απόψεις του. Δεν σχολιάζω τις δηλώσεις του δημάρχου Πειραιώς».

Ο υπουργός υποστήριξε ότι η διάθεση μετοχών του ΟΛΠ θα πάει πολύ καλά και κάλεσε φορείς και χρήστες του Πειραιά να αγοράσουν μετοχές, ώστε και αυτοί από την πλευρά τους να αποκτήσουν δύναμη στο λιμάνι. Υπολογίζεται ότι σε περίπου δύο μήνες ο ΟΛΠ θα έχει περάσει το κατώφλι του Χρηματιστηρίου.

Επιτροπή για θέματα υποβρύχιας δραστηριότητας

Με χρονικό ορίζοντα το Μάιο του 2002, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γ. Ανωμερίτης με απόφασή του συγκρότησε ειδική νομοπαρασκευαστική επιτροπή για την κατάρτιση σχεδίου νόμου για τα θέματα υποβρυχίων δραστηριοτήτων. Ως πρόεδρος της επιτροπής ορί-

σθηκε ο αντιπρόεδρος του ΝΣΚ κ. Κ. Βόλτης και μέλη οι κ. Α. Αργυρακόπουλος, Ν. Χατζόπουλος, Β. Στεργιόπουλος, Π. Σαλίβερος, Γ. Βουρέκας και Κ. Πουλής.

Η επιτροπή, εκτός από τις υπηρεσιακές συνεργασίες που θα έχει, θα συνεργασθεί και με όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς, οι οποίοι και σε πρόσφατες συναντήσεις τους με τον κ. Γ. Ανωμερίτη είχαν εκδηλώσει τη βούλησή τους για τη νομοθετική στήριξη της υποβρύχιας δραστηριότητας. Όπως, τέλος, είναι γνωστό η Ευρωπαϊκή Τυποποίηση (CEN) επεξεργά-

ζεται θέματα καταδύσεων αναψυχής, οπότε και αναμένεται μαζί με την αναθεώρηση των κανονισμών λιμένων και η προσαρμογή στις οδηγίες που θα εκδοθούν.

Νέα συμφωνία YEN και Ελληνικού Νπογνώμονα

Υπεγράφη στην αίθουσα συμβουλίων του Κλάδου Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων από τον αρχηγό Α.Σ. Ανδρέα Συρίγο και το διευθύνοντα σύμβουλο του Ελληνικού Νπογνώμονα Κωνσταντίνο Χίου, η νέα διμερής συμφωνία μεταξύ του YEN και του Ελληνικού Νπογνώμονα, που ρυθμίζει τα θέματα εξουσιοδότησης του αναγνωρισμένου από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή οργανισμού, προκειμένου να επιθεωρεί και να πιστοποιεί για λογαριασμό της ελληνικής κυβέρνησης, σύμφωνα με τις διεθνείς συμβάσεις και τη διεθνή νομοθεσία, τα ελληνικά εμπορικά πλοία και τις διαχειρίστριες εταιρείες τους. Συγκεκριμένα, παρέχεται στο νπογνώμονα η δυνατότητα, εκπαλλήλου προς τον Κλάδο Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων, να επιθεωρεί και να εκδίδει πιστοποιητικά

ασφαλείας για επιβατηγά πλοία μέχρι 1.500 κοκ και ταχύπλοα/δυναμικώς υποστηριζόμενα επιβατηγά και φορτηγά ανεξαρτήτως χωρητικότητας. Παράλληλα, διευρύνεται η παραδοσιακή δυνατότητα πιστοποίησης φορτηγών πλοίων, ώστε να συμπεριλάβει και τα συμβατικά φορτηγά πλοία μέχρι 500 κοκ. Επί πλέον, ο νπογνώμονας μπορεί να προβαίνει πλέον στην καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων σύμφωνα με τους εθνικούς κανονισμούς και να εφαρμόζει τους κανονισμούς ενδιαίτησης επιβατών στα συμβατικά επιβατηγά πλοία μέχρι 1.500 κοκ, καθώς και τα ταχύπλοα/δυναμικώς υποστηριζόμενα σκάφη, ενώ δύναται να διενεργεί επιθεωρήσεις συνεργείων πνευστών σωσιβίων σχεδίων και ναυτικού τύπου συστημάτων εγκατάλειψης πλοίων.

Τέλος, εξουσιοδοτείται, για τις ως άνω κατηγορίες επιβατηγών, να διενεργεί για λογαριασμό της Αρχής τους ελέγχους και τις πιστοποιήσεις σύμφωνα με τον ISM Code και να εκδίδει πιστοποιητικά ασφαλούς διαχείρισης (SMC) και έγγραφα συμμόρφωσης (DOC) για τα ως άνω Ε/Γ πλοία και τις διαχειρίστριες εταιρείες τους. Παρόμοια δυνατότητα παρέχεται επίσης στον οργανισμό για έκδοση εγγράφων συμμόρφωσης (DOC) και πιστοποιητικών ασφαλούς διαχείρισης (SMC) στις εταιρείες που διαχειρίζονται φορτηγά πλοία διεθνών πλοίων, ένα των οποίων φέρει την ελληνική σημαία. Σημειώνεται ότι η παραπάνω συμφωνία είναι η πρώτη από τις συνολικά εννέα ανάλογες που αναμένεται να συναφθούν μεταξύ του YEN και των αναγνωρισμένων οργανισμών μετά τη δημοσίευση της σχετικής Υ.Α. 4113.157/2001/29-11-2001 (Β' 1714/21-12-2001).





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

- Combination Ropes

Stockists of:

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

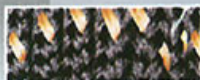
- Pneumatic Fenders

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.

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



Associated member
INTERTANKO

Member of EUROCORD & EWRIS

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

Η καθέλκυση του «Προμηθέας»



Στο πλαίσιο υλοποίησης των εξοπλιστικών προγραμμάτων του Πολεμικού Ναυτικού έγινε, στις 19 Φεβρουαρίου, η τελετή καθέλκυσης του πετρελαιοφόρου του στόλου «Προμηθέας».

Στην τελετή που έγινε στα Ναυπηγεία Ελευσίνας, παρέστησαν και μίλησαν οι υπουργοί Εθνικής Άμυνας και Ανάπτυξης Γιάννης Παπαντωνίου και Άκης Τσοχατζόπουλος, οι οποίοι και επισήμαναν την αξιοπιστία του ομίλου στις παραδόσεις πολεμικών πλοίων, τα οποία κατασκευάζονται και παραδίδονται μέσα στις συμβατές ημερομηνίες.

Ο κ. Παπαντωνίου ανακοίνωσε ότι στο ίδιο ναυπηγείο ανατίθεται η κατασκευή ακόμα δύο πυραυλακάτων τύπου Super Vita της βρετανικής Vosper Thornicroft, οι οποίες αποτελούν άσκηση δικαίωματος προαίρεσης (option) στη σύμβαση που υπεγράφη τον Ιανουάριο του 2000, καθώς και ο εκσυγχρονισμός εννέα πυραυλακάτων.

Ο δε προϋπολογισμός του προγράμματος που ανατέθηκε στα Ναυπηγεία Ελευσίνας είναι, περίπου, 200 δισ. δρχ.

Ο αρχηγός ΓΕΝ στην ομιλία του αναφέρθηκε στην ποιοτική αναβάθμιση του στόλου καθώς και στην υποστήριξη της βιωσιμότητας της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας, που έχει αποτέλεσμα την ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας, την ενίσχυση της απασχόλησης, την εξοικονόμηση εθνικών πόρων και την εισαγωγή στη γραμμή παραγωγής σύγχρονων ανταγωνιστικών τεχνολογιών αιχμής. Ο «Προμηθέας» είναι το τρίτο πλοίο του Πολεμικού Ναυτικού που φέρει αυτό το όνομα, με προκατόχους δύο πετρελαιοφόρα που εντάχθηκαν στη δύναμη του στόλου τα 1916 και 1945 αντίστοιχα. «Με την ολοκλήρωση της ναυπήγής του», τόνισε ο αρχηγός ΓΕΝ, «οι αυξημένες δυνατότητες διοικητικής μερίμνης που θα είναι σε θέση να παρέχει, μεταξύ των οποίων



Ο αρχηγός ΓΕΝ, αντιναύαρχος Γ. Θεοδωρουλάκης

ταυτόχρονη πετρέλωση δύο μονάδων, παροχή καυσίμου Ε/Π και πόσιμου νερού, μεταφορά πυρομαχικών, ανταλλακτικών, τεχνική και υγειονομική υποστήριξη, αναμένεται να το καταστήσουν πρωτοπόρο όχι μόνον στις ελληνικές θάλασσες, μα και περήφανο πρεσβευτή της χώρας μας σε αποστολές εκτός συνόρων». Στην ομιλία του, ο πρόεδρος των Ναυπηγείων κ. Νίκος Ταβουλάρης μίλησε για τον κύκλο εργασιών του ενοποιημένου ισολογισμού Νεωρίου Σύρου και Ναυπηγείων Ελευσίνας, ο οποίος αναμένεται να διαμορφωθεί στα 63 δισ. δραχμές, με κέρδη προ φόρων που θα φτάνουν τα 8,2 δισ. δραχμές. Όσον αφορά την απα-

σχόληση, κατά το 2001 ανήλθε στα 2.460 άτομα (περιλαμβανομένων και των υπεργολάβων) έναντι συμβατικής υποχρέωσης 750 ατόμων, έχουν δαπανηθεί τα τελευταία χρόνια περίπου 24 δισ. για συντήρηση και εκσυγχρονισμό, ενώ σε εξέλιξη βρίσκονται επενδυτικά προγράμματα ύψους 8 δισ.

Τυχόν παραβάσεις

Από την Ένωση Αποστράτων Αξιωματικών Λιμενικού Σώματος εστάλη προς τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργο Ανωμερίτη η συνημμένη επιστολή, η οποία αναφέρεται σε καταγγελίες στη Βουλή του βουλευτή κ. Θ. Πάγκαλου. Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης υπογράμμισε, στην απάντησή του, την πλήρη εμπιστοσύνη του στη δουλειά των στελεχών του Λιμενικού Σώματος και τη μεγάλη συνεισφορά του στον τόπο, την οποία, όπως συμβαίνει σ' όλα τα επαγγέλματα, δεν μπορούν να εκθέσουν τυχόν παραβάσεις ελαχίστων μελών του.

Εκπαίδευση υπαλλήλων ΥΕΝ

Στο πλαίσιο της αξιοποίησης νέων τεχνολογιών, το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας διασφάλισε για ένα έτος τη δυνατότητα εκπαίδευσης όλων των υπαλλήλων του ΥΕΝ και των λιμενικών αρχών της χώρας με μεθόδους συστήματος «εκπαίδευσης εξ αποστάσεως» (e-learning) μέσω Internet. Ο κύκλος των μαθημάτων είναι:

1. Λειτουργικό σύστημα Windows.
2. Βασικές γνώσεις Word.
3. Βασικές γνώσεις Excel.
4. Βασικές γνώσεις Internet.
5. Ηλεκτρονικά συστήματα κρατήσεων θέσεων και έκδοσης εισιτηρίων.
6. Νομοθετικό πλαίσιο ακτοπλοΐας.

Μέσω των συστημάτων αυτών μπορούν όλοι οι εργαζόμενοι, κάνοντας χρήση συγκεκριμένων κωδικών κατά υπηρεσία, να προσφεύγουν δωρεάν για την εκμάθηση των πιο πάνω μαθημάτων.

THE LEADING CLUB



SERVICE

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

Mr. Aleco Kairis – UK Club Chairman 2001



FINANCIAL SECURITY

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

Standard and Poor's 2001



LOSS PREVENTION

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



Επιτυχίες για τον Όμιλο Τσάκου

Με νέες επιτυχίες αρχίζει το 2002 για τον Όμιλο Τσάκου. Στο πλαίσιο ανανέωσης του στόλου παρέλαβαν το 2001 πέντε (5) νεότευκτα δεξαμενόπλοια, ενώ το υπό εξέλιξη ναυπηγικό πρόγραμμα περιλαμβάνει την παραλαβή, το επόμενο 12μηνο, εννέα ακόμα δεξαμενόπλοιων

1.000.000 dwt, που μαζί με τα ήδη παραληφθέντα ανεβάζει το ναυπηγικό πρόγραμμα του ομίλου σε 18 δεξαμενόπλοια, δύο και πλέον εκατομμυρίων dwt και συνολικού ύψους επενδύσεων άνω των 800 εκατ. δολ. Αυτά επισήμανε στην ομιλία του, κατά τη διάρκεια τελετής κοπής πίτας του ομίλου, την 1η Φεβρουαρίου, ο καπετάν Παν. Ν. Τσάκος.

«Πρόκειται αναμφισβήτητα για

ένα από τα μεγαλύτερα ναυπηγικά προγράμματα στον κόσμο», δήλωσε και συνέχισε: «Είναι περιττό να αναφέρω ότι όλα αυτά τα πλοία φέρουν και θα φέρουν την ελληνική σημαία και επανδρώνονται με Έλληνες αξιωματικούς και λοιπά στελέχη. Αυτό όμως που δεν είναι περιττό να αναφερθεί, είναι ότι δεν υψώνουμε στα πλοία μας σημαίες, αλλά τεράστιες ελληνικές σημαίες που υποδηλώνουν τη μεγάλη μας υπερηφάνεια για τη σημαία και το Έθνος μας».

«Για να διατηρήσουμε τον πρωταγωνιστικό μας ρόλο στα δρώμενα της ναυτιλίας ως όμιλος, αλλά και ως ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα γενικότερα, θα πρέπει να εντείνουμε ακόμη περισσότερο το βαθμό της εγρήγορσής μας, παρακολουθώντας με ανησυχία, με αγωνία θα έλεγα, τις εξελίξεις έτσι που να μπορούμε όχι μόνο να συμμετέχουμε, αλλά και να τις επηρεάζουμε».

Και ο καπετάν Παν. Τσάκος κατέληξε:

«Συνεχίζεται με αμείωτο -οφειλόμενο άλλωστε- ενδιαφέρον η φροντίδα για τον ανθρώπινο παράγοντα με συνέχιση και επέκταση του επικουρικού προγράμματος ιατροφαρμακευτικής και νοσοκομειακής ασφάλισης. Με κάλυψη περίπου 200 συνεργατών γραφείου και πλοίων, επίσης με την παροχή ορίων μετοχών της TEN σε ίσο αριθμό συνεργατών αξίας 5 εκατ. δολαρίων και με τη συνέχιση και εντατικοποίηση των επιμορφωτικών σεμιναρίων, πολλά εκ των οποίων με θέματα ιατρικής φροντίδας οργανώνει η σύζυγός μου, ιατρός Ειρήνη Σαρόγλου Τσάκου, ολοκληρώνοντας έτσι σε πρακτική μορφή τη συγγραφική της συμβολή και υλοποιώντας το ειλικρινές ενδιαφέρον της για την υγεία των ναυτικών μας».

Τά νέα του YEN

◆ Στους προερχόμενους από το Πολεμικό Ναυτικό, το Λιμενικό Σώμα και άλλες ειδικές κατηγορίες, οι οποίες δικαιούνται αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας, επιτρέπεται η απόκτηση καταλλήλων πιστοποιητικών της Δ.Σ. STCW '78, όπως αυτή ισχύει σήμερα.

Για την αντικατάσταση των παλαιών με νέου τύπου αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας, εκδόθηκε από τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργο Ανωμερίτη σχετική απόφαση, η οποία έτσι κλείνει και ένα σημαντικό αίτημα αυτών των κατηγοριών.

Στους προαναφερόμενους επιτρέπεται επίσης η φοίτηση στις Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού, τόσο για τα πιστοποιητικά STCW όσο και για πιστοποιητικά τα οποία απαιτούνται για συγκεκριμένες κατηγορίες πλοίων.

◆ Με επιστολή την οποία απέστειλε προς το YEN, ο γενικός διευθυντής της Harbor Shipping and Trading S.A. κ. Κ. Π. Απαλός δηλώνει ότι: «Κατόπιν των νέων μέτρων τα οποία ελάβατε διά τον επαναπατρισμό των πλοίων ελληνικής πλοιοκτησίας, υπό ελληνική σημαία, πλέον των ήδη υπό ελληνική σημαία πέντε

πλοίων διαχειριζομένων υπό αυτής, θα υψώσουμε ελληνική σημαία και εις τα κάτωθι υπό διαχείρισίν μας πλοία: M/V Chios Horizon, M/V Chios Luck, M/V Chios Sky, M/V Chios Dream, M/V Chios Princess».

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης ευχαρίστησε τον κ. Απαλό, τον οποίο και διαβεβαίωσε για την πολιτική ανταγωνιστικότητας και ποιότητας της ελληνικής ναυτιλίας, μια πολιτική κύρους της ελληνικής σημαίας.

◆ Με τον πρέσβη της Νορβηγίας κ. Finn Fostervoll συναντήθηκε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης. Οι δύο πλευρές συμφώνησαν τη διοργάνωση κοινής έκθεσης για τη ναυτική ιστορία των δύο λαών και την προετοιμασία των επισκέψεων των υπουργών των δύο χωρών.

◆ Ο κ. Ανωμερίτης συναντήθηκε επίσης με τον πρέσβη της Κορέας κ. Tae Kyo Han, ο οποίος και του επέδωσε πρόσκληση του ομολόγου του για επίσημη επίσκεψη στην Κορέα.

GENERAL SHIPS' REPAIRS

PANAGIOTIS P. LIAKOS

ΕΤΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
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





Το νέο απόκτημα της Hispania Graeca Shipping Ltd παρελήφθη πρόσφατα από την Ιαπωνία. Πρόκειται για το bulk carrier *Hispania Graeca*, 74.133 dwt, το οποίο κατασκευάστηκε στα ναυπηγεία Namura Shipbuilding Co. Ltd, υπό την επίβλεψη του Lloyd's Register of Shipping.

Το νεότευκτο ύψωσε τη σημαία της Κύπρου και τελεί υπό τη διαχείριση της Angelakos (Hellas) S.A.

Μέρισμα που θ' αντιστοιχεί σε 50 cents ανά μετοχή, πρόκειται να καταβάλει τον προσεχή Οκτώβριο στους μετόχους της η εταιρεία Tsakos Energy Navigation (TEN), η οποία είναι εισηγμένη στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης.

Όπως είναι γνωστό, η εταιρεία θα εκδώσει 6.350.000 κοινές μετοχές, ενώ 1.000.000 μετοχές θα διατεθούν σε μιαν άλλη εταιρεία του Ομίλου Τσάκου, τη Sea Consolidation. Σύμφωνα με εκτιμήσεις χρηματιστηριακών κύκλων, η τιμή μετοχής της TEN κατά τη δημόσια εγγραφή θα διαμορφωθεί στα 17 δολ.

Το μεταφορτωτικό κέντρο της για τις περιοχές της Ανατολικής Μεσογείου, της Μαύρης Θάλασσας και της Αδριατικής πρόκειται να εγκαταστήσει σύντομα στον Πειραιά η Zim Israel Navigation, που εκπροσωπείται στην Ελλάδα από την Hellastir Maritime S.A., αποτελώντας την τρίτη εταιρεία διαμετακόμισης εμπορευματοκιβωτίων που χρησιμοποιεί το «μεγάλο λιμάνι» ως μεταφορτωτικό κέντρο.

Αυτήν τη στιγμή η Zim βρίσκεται σε διαπραγματεύσεις με την ηγεσία της ΟΛΠ Α.Ε. και σύντομα αναμένεται να υπογραφεί η σχετική συμφωνία.

Μετά την απόσυρση των μετοχών της από το Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης, η οικογένεια Αγγελικούση εφαρμόζει την ίδια στρατηγική και στο Χρηματιστήριο του Λουξεμβούργου. Πιο συγκεκριμένα και σύμφωνα με δημοσιεύματα του διεθνούς τύπου, η Superior Navigation -συμφερόντων Αγγελικούση- πρόκειται να επαναγοράσει τις κοινές μετοχές της Anangel American Shipholdings έναντι 5 δολαρίων η καθεμία.

Πέντε πλοία ενέταξε πρόσφατα στο ελληνικό νηολόγιο η εταιρεία Harbor Shipping & Trading μετά τα νέα μέτρα για την

αύξηση της ανταγωνιστικότητας της γαλανόλευκης που ανακοίνωσε το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Η συγκεκριμένη εταιρεία διαθέτει ακόμη πέντε πλοία με ελληνική σημαία, ενώ ο υπουργός Ε.Ν. Γιώργος Ανωμερίτης έσπευσε να συγχαρεί το γενικό διευθυντή της εταιρείας κ. Π. Απαλό.

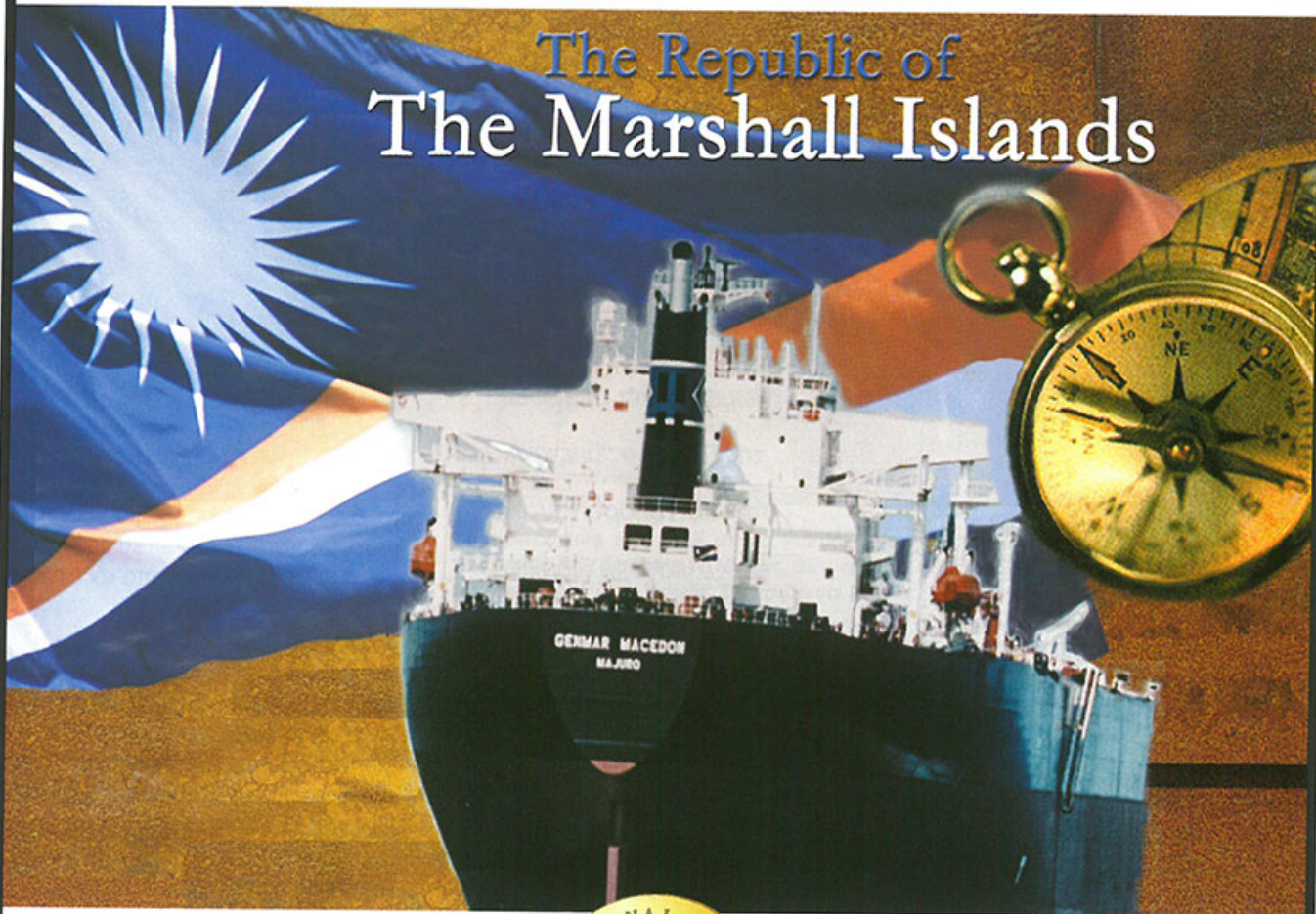
Σε αναδιοργάνωση της ηγεσίας της πέρασε πριν από λίγες ημέρες η εταιρεία Ceres Hellenic Shipping Enterprises Ltd του Έλληνα εφοπλιστή Πήτερ Λιβανού. Ειδικότερα, από την 1η Μαρτίου 2002, ο κ. Αδαμάντιος Λεμός, αντιπρόεδρος, ανέλαβε τις αρμοδιότητες του κ. Νίκου Φιστέ στη διοίκηση της εταιρείας. Ο τελευταίος αποχώρησε από τη θέση του γενικού διευθυντή και τέθηκε επικεφαλής των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων πελατών της εταιρείας στο Μονακό. Παράλληλα, οι κ. Νικόλαος Ε. Λιβανός και Ηλίας Α. Ηλιόπουλος προήχθησαν στις θέσεις του Chief Operating Officer με αρμοδιότητες που αφορούν τη διαχείριση των πλοίων και Chief Financial Officer αντίστοιχα.

Την ελληνική σημαία ύψωσε το δεξαμενόπλοιο «Κυρακατίγκω» της εταιρείας Jewel Marine Inc. Το νεότευκτο είναι χωρητικότητας 160.000 κοχ και ναυπηγήθηκε στην Κορέα. Από την πλευρά του, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας συνεχάρη τον κ. Αντώνιο Βαλμά για την απόφασή του να υψώσει στο πλοίο τη γαλανόλευκη και ευχήθηκε καλά ταξίδια.

FLY THE FLAG...

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

The Republic of **The Marshall Islands**



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

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

ΙΩΑΝΝΗΣ ΛΥΡΑΣ

«Ήρθε η ώρα της ποντοπόρου ναυτιλίας»

Ιδιαίτερα ικανοποιημένος

από τα πρόσφατα μέτρα

Ανωμερίτη και τη διάθεση

της Πολιτείας απέναντι

στην ποντοπόρο ναυτιλία

έδειξε, κατά τη διάρκεια

συνέντευξης Τύπου,

ο πρόεδρος

της Ένωσης Ελλήνων

Εφοπλιστών Ιωάννης Λύρας

του Νάσου Πουλακίδα



Για πρώτη φορά υπάρχει ανοικτή διάθεση από το υπουργείο Ναυτιλίας για συζήτηση όλων των θεμάτων. «Για πρώτη φορά, απ'

ό,τι ενθυμούμαι, ήρθε ανήμερα τα Χριστούγεννα στο ΥΕΝ ο πρωθυπουργός Κ. Σημίτης», τόνισε ο κ. Λύρας και συμπλήρωσε: «Ελπίζω μας είναι ότι η Πολιτεία έχει καταλάβει ότι ήρθε η ώρα της ποντοπόρου ναυτιλίας. Πιστεύω πως σύντομα θα δοθούν οι κατάλληλες λύσεις».

Ο πρόεδρος της ΕΕΕ αναφέρθηκε στη δεύτερη δέσμη μέτρων που θα ανακοινώσει στο τέλος Φεβρουαρίου ο κ. Γ. Ανωμερίτης (ΝΑΤ, ναυτική εκπαίδευση, συνθέσεις), τονίζοντας ότι η πρώτη δέσμη (μείωση φορολογίας) ικανοποίησε τον εφοπλιστικό κόσμο. Ο κ. Λύρας αναφέρθηκε εκτενώς στην έλλειψη αξιωματικών υποστηρίζοντας πως πρέπει να παρθούν σύντομα, μέτρα για την όσο το δυνατόν μεγαλύτερη προσέληψη νέων στο ναυτικό επάγγελμα. «Αν αύριο επιστρέψουν στο ελληνικό νηολόγιο 200 πλοία, δεν υπάρχουν ούτε πλοίαρχοι ούτε μηχανικοί να τα στελεχώσουν», είπε χαρακτηριστικά ο πρόεδρος της ΕΕΕ.

Υποστήριξε ότι θα έπρεπε να υπάρξει μηδενισμός φορολόγησης των ναυτικών με τα πρόσθετα μέτρα και όχι η μείωση φορολογίας από 6 στο 3% που ισχύει πλέον.

Ο κ. Λύρας αναφέρθηκε και στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο, λέγοντας ότι τα προ δεκαετίας προτεινόμενα μέτρα της ένωσης είναι επίκαιρα ακόμα και σήμερα. Ο πρόεδρος της ΕΕΕ υποστήριξε ότι πρέπει να «γεννηθεί» ένα νέο ΝΑΤ με επικουρικό, που θα συνεισφέρει το κράτος και θα υπάρχουν ανταποδοτικές εισφορές εφοπλιστών και ναυτικών.

Σύμφωνα πάντα με τον κ. Λύρα, η διαχείριση του ΝΑΤ πρέπει να γίνεται με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια και να μη συνταξιοδοτούνται άτομα από άλλα επαγγέλματα. Τέλος, ο κ. Λύρας ως προς τις συνθέσεις των πληρωμάτων ζήτησε να μην ισχύει πλέον η υποχρέωση για τα κατώτερα πληρώμα-

τα, ενώ ως προς τους αξιωματικούς, να ναυτολογούνται υποχρεωτικά από 4 έως 5 ανάλογα με τη χωρητικότητα κάθε πλοίου.

Οι θέσεις Λύρα

Ο πρόεδρος της ΕΕΕ Ιωάννης Λύρας ανέπτυξε στους ναυτιλιακούς συντάκτες - αφού τους ευχαρίστησε για την αρθρογραφία τους την τελευταία πενταετία - τα όσα ανέφερε από το βήμα της γενικής συνέλευσης της ένωσης της 6ης Φεβρουαρίου. Ο κ. Λύρας τόνισε:

«Θα ήθελα να αρχίσω με δύο αισιόδοξες διαπιστώσεις. Η μία στο πλαίσιο του απολογισμού του περασμένου χρόνου και η άλλη στο πλαίσιο των εξελίξεων του νέου έτους. Και οι δύο νομίζω, ιδιαίτερα σημαντικές. Το πρώτο έτος του νέου αιώνα επιβεβαίωσε, για μία ακόμη φορά, τον ανεξάντλητο δυναμισμό του ελληνικού εφοπλισμού, καθώς οι αριθμοί μιλούν από μόνοι τους:

- Ο στόλος υπό ελληνική διαχείριση ανήλθε σε 3.618 πλοία άνω των 1.000 τόνων συνολικής χωρητικότητας 100.220.348 τ. γκρος ή 168.434.370 tdw. Πρόκειται για το μεγαλύτερο στόλο του κόσμου και αντιπροσωπεύει σε αριθμό πλοίων το 9,6% και σε τόνους d.w. το 18,6% του παγκόσμιου στόλου. Τα στοιχεία αναφέρονται στο Μάρτιο του 2001.



Το προεδρείο της ΕΕΕ με το γενικό γραμματέα Ματθαίο Δ. Λω, τον πρόεδρο Ιωάννη Κ. Λύρα, τον αντιπρόεδρο Νικόλαο Δ. Ευθυμίου, τον αναπληρωτή ταμία Σπυρίδωνα Γ. Αλεξανδράτο και το διευθυντή Ευστράτιο Ξινό

- Η ναυτιλία υπό ελληνική σημαία ανήλθε σε 1.529 πλοία άνω των 100 τόνων, συνολικής χωρητικότητας 26.401.716 τ. γκρος, και κατέχει την πρώτη θέση στην Κοινότητα και την πέμπτη θέση παγκοσμίως.

- Το Σεπτέμβριο του 2001 οι Έλληνες εφοπλιστές είχαν υπό εκτέλεση παραγγελίες στα διεθνή ναυπηγεία για 229 πλοία συνολικής χωρητικότητας 11.290.000 τ. γκρος, ενώ η συναλλαγματική πρόσοδος βάσει των στοιχείων της Τραπεζής της Ελλάδας, μέχρι το Σεπτέμβριο του 2001, έφτασε σε 6,198 δισ. δολάρια έναντι 5,695 δισ. δολαρίων του αντίστοιχου εννεαμήνου του 2000. Για ολόκληρο το 2001 υπολογίζεται ότι το συνάλλαγμα θα υπερβεί τα 7,858 δισ. δολάρια του 2000.

Αυτή είναι η πρώτη θετική διαπίστωση: Διατηρούμε σταθερά και ενισχύουμε την πρωτοπορία μας στον παγκόσμιο στίβο των θαλασσιών μεταφορών.

Η δεύτερη διαπίστωση αφορά τα μέτρα που ελήφθησαν τον περασμένο μήνα από την κυβέρνηση, που για πρώτη φορά εδώ και πολλά χρόνια εκφράζουν ευρύτερη και

πιο ρεαλιστική πολιτική βούληση. Είναι τα μέτρα για τη μείωση των συντελεστών φορολογίας του εισοδήματος των ναυτικών και των πλοίων, καθώς και η απλοποίηση της διαδικασίας επανατολόγησης των συνταξιοδότητων αξιωματικών που θα ήθελαν να προσφέρουν και πάλι τις καλές τους υπηρεσίες.

Εφόσον τα μέτρα αυτά ολοκληρωθούν με δεύτερη δέσμη, η οποία θα περιλαμβάνει μέτρα προς την ίδια σωστή κατεύθυνση, τότε θα μπορούσαμε να θεωρήσουμε ότι η ναυτιλία της πατρίδας μας θα βρεθεί, επιτέλους, μέσα στα όρια της κοινοτικής πολιτικής για την ανάπτυξη της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, με ό,τι αυτό σημαίνει όχι μόνο για την ίδια τη ναυτιλία και τον Έλληνα ναυτικό, αλλά και για την οικονομία του τόπου.

Ανταγωνιστικότητα

Στη συνέχεια ο πρόεδρος της ΕΕΕ αναφέρθηκε στη ρευστότητα της παγκόσμιας οικονομίας, στα ενδογενή προβλήματα και στις προσπάθειες για αποτροπή του αφελληνισμού της ναυτιλίας. Συγκεκριμένα είπε:

«Ήλθε η ώρα να αντιμετωπισθεί αποφασιστικά το πρόβλημα της ανταγωνιστικότητας. Στη λύση του βρίσκεται το κλειδί της ενίσχυσης του νηολογίου, καθώς και η αποκατάσταση ισορροπιών στην εσωτερική λειτουργία της ναυτιλίας.

Εξυπακούεται ότι η αντιμετώπιση αυτή πρέπει να έχει το εύρος της ναυτιλιακής πολιτικής της Κοινότητας, που ήδη αποδίδει σημαντικά οφέλη στις ναυτιλίες των εταίρων και των ανταγωνιστών μας.

Και μόνον η αίσθηση της συμπαράστασης από μέρους της Πολιτείας, η εμπιστοσύνη στην πολιτική της, δηλαδή αυτό που λέμε "καλό κλίμα", θα μπορέσει να θέσει σε κίνηση τους μηχανισμούς του επαναπατρισμού -πέρα από τις αναγκαίες ελαφρύνσεις του κόστους διαχείρισης- περιορίζοντας το μεγάλο όγκο χωρητικότητας, περίπου το 75%, που βρίσκεται τα τελευταία χρόνια σε αποδημία και εξοικειώνεται με αυτή.

Γιατί η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας θα λειτουργήσει αυτόματα, σε πολλά επίπεδα, όπως ακριβώς ο νόμος των συγκοι-



**Εάν δεν είναι
παρών και στενά
δεμένος με τον
τόπο ο Έλληνας
εφοπλιστής
και δεν βρίσκεται
στη γέφυρα**

**ο άξιος Έλληνας αξιωματικός,
οι εξελίξεις προεξοφλούνται
δυσοίωνες**

νωνούντων δοχείων.

Η αύξηση του νηολογίου θα διευκολύνει τις προσπάθειες αναμόρφωσης της ναυτικής εκπαίδευσης, θα συμβάλει καθοριστικά στην ανασυγκρότηση του ΝΑΤ, καθώς και στην ανάπτυξη της ναυτιλιακής υποδομής, η οποία θα βοηθήσει τον Πειραιά να μετεξελιχθεί στο επί χρόνια ζητούμενο μεγάλο και δυναμικό διεθνές ναυτικό και χρηματοπιστωτικό κέντρο, αυξάνοντας τη συναθροιστική ροή από την ανά τον κόσμο δραστηριότητα του πλοίου.

Δεν ξέρω αν η άποψη αυτή ακούγεται ως υπερβολικά αισιόδοξη.

Όμως, έχω την αίσθηση ότι βρίσκεται κοντά στη λογική που δυστυχώς δεν είναι κοινό κτήμα και δεν έχει γίνει ευρύτερα κατανόηση στην πατρίδα μας».

Ναυτική εκπαίδευση

Κατόπιν ο πρόεδρος της ΕΕΕ επισήμανε την ανάγκη για την εκ βάθρων αλλαγή του συστήματος ναυτικής εκπαίδευσης σε συνδυασμό με την προσέλευση νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Ειδικότερα ανέφερε: «Η έλλειψη έμπιστου δυναμικού είναι το άλλο πιεστικό πρόβλημα που απασχόλησε τον περασμένο χρόνο το σύνολο του εφοπλισμού. Αποκαλύφθηκε σε όλη τη δραματική του διάσταση με την πενιχρή, πέρα από κάθε προσδοκία, προσέλευση υποψηφίων σπουδαστών στις Ακαδημίες Εμπορι-

κού Ναυτικού τον περασμένο Σεπτέμβριο. Η Ένωση, βέβαια, αντέδρασε άμεσα, για να προλάβει τα χειρότερα, με προτάσεις απλοποίησης των διαδικασιών εισαγωγής των υποψηφίων και με την επαναπροκήρυξη των πολλών θέσεων που έμειναν κενές. Έτσι αυξήθηκε σχετικά ο αριθμός των εισαχθέντων στις σχολές το τρέχον ακαδημαϊκό έτος. Χωρίς να αντιμετωπισθεί και το πρόβλημα στην ουσία του, αφού χρειάζεται δραστηριότητα σε μακροχρόνια βάση και όχι απλώς "ασπιρίνες". Κι αυτό, γιατί η απροθυμία των νέων να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα είναι πλέον σύνθετη παθολογία, στην οποία εμπλέκονται πολλοί παράγοντες όπως:

— Το δημογραφικό πρόβλημα της χώρας. Το 2000, για πρώτη φορά τα τελευταία χρόνια, οι θάνατοι υπερέβησαν κατά 100 τις γεννήσεις.

— Η επιμονή και η κατά σύστημα καλλιευόμενη απαξιακή εικόνα της ναυτιλίας, αλλιά και ο διασυρμός, συχνά, του ναυτικού επαγγέλματος, που παρεμποδίζουν τον νέο να κάνει σωστή επαγγελματική επιλογή.

— Η βελτίωση του βιοτικού επιπέδου και οι παρεπόμενες συνέπειες των καταναλωτικών κοινωνιών διεθνώς, που δεν επέτρεψαν και στη χώρα μας να στρέψει τη μεγάλη ανεργία της στεριάς προς τη διέξοδο των ναυτικών επαγγελμάτων, που προσφέρουν αφειδώς απασχόληση.

Η παρέμβαση της Πολιτείας με τα μέσα που έχει στη διάθεσή της, αλλιά και με τη βοή-

θεια όλων μας, πρέπει να ανοίξει στους νέους το δρόμο προς τη θάλασσα, μέσα από την κορεσμένη αγορά εργασίας της στεριάς. Γιατί πιστεύω ότι δεν νοείται κράτος με τέτοιες ναυτικές ρίζες και τόσο εντυπωσιακό παρόν να έχει σήμερα ανενεργό μεγάλο κομμάτι του πληθυσμού του και μάλιστα στην πιο παραγωγική του ηλικία».

Και ο κ. Λύρας συνέχισε:

«Η περιορισμένη από τα πράγματα δυνατότητα επιλογής των εισαγομένων στις Ακαδημίες, σε συνδυασμό με ένα απηρχαιωμένο εκπαιδευτικό σύστημα, τη σύγχυση που επικρατεί στη διαβάθμιση και το χαρακτήρα των σχολών, καθώς και η έλλειψη εκπαιδευτικού προσωπικού που να ανταποκρίνεται στις σύγχρονες γνωστικές απαιτήσεις, δεν εγγυώνται την ποιοτική επάρκεια των στελεχών πλοίων νέας γενιάς και υψηλής τεχνολογίας. Γιατί η ναυτιλία, και σήμερα και αύριο, χρειάζεται μεν πολλούς, αλλιά και άριστα καταρτισμένους αξιωματικούς».

Το κρίσιμο συμπέρασμα:

Απειλείται σοβαρά η εθνική ταυτότητα της ναυτιλίας. Πολύ περισσότερο απ' ό,τι παλαιότερα με την ξένη σημαία και τα ξένα πληρώματα. Γιατί και στις δύο περιπτώσεις, ο Έλληνας πλοιοκτήτης και ο Έλληνας πλοίαρχος κατόρθωσαν να απορροφήσουν τους κραδασμούς και να διατηρήσουν τον εθνικό χαρακτήρα του πλοίου. Εάν λοιπόν δεν είναι παρών και στενά δεμένος με τον τόπο ο Έλληνας εφοπλιστής και δεν βρίσκεται στη γέφυρα ο άξιος Έλληνας αξιωματικός, οι εξελίξεις προεξοφλούνται δυσοίωνες.

Ένα σπουδαίο πρόβλημα του διεθνούς χώρου είναι:

— Η τάση να αλλοιωθεί ή και να χαθεί η

**Από τη συνέντευξη Τύπου
της ΕΕΕ, σε πρώτο πλάνο
ο δημοσιογράφος των «Ν.Χ.»
Νάσος Πουλακίδας**





OVERSEAS AGENCY LTD

Shipbrokers - Representatives of the Ukrainian Shipbuilding Industry

OVERSEAS FINANCE S.A

Financial Consultants

Tel : +301 4283640

Fax : +301 4283650

«προσωπικότητα» της ναυτιλιακής επιχείρησης υπό το κράτος των απρόσωπων εταιρειών-κολλοσσών σε κρίσιμους παραγωγικούς τομείς σε ολόκληρο τον κόσμο. Αντίθετα με τον Έλληνα ηθιοκράτη, που προσπαθεί και συνεχίζει να δραστηριοποιείται μέσω ιδιωτικών εταιρειών με προσωπικό ή και προσωποπαγή χαρακτήρα και διακριτή πολλής φορές οικογενειακή φυσιογνωμία. Είναι ένα ιστορικά δοκιμασμένο μοντέλο γιατί στηρίζεται σε δύο σπουδαίους άξονες: στην ατομική πρωτοβουλία και ευθύνη και στην προσωπική αξιοπιστία και συνέπεια. Το μοντέλο αυτό ναυτικής επιχείρησης πιστεύουμε ότι πρέπει να διατηρηθεί με κάθε τρόπο, γιατί προσφέρει στην παγκοσμιοποίηση ό,τι ακριβώς της λείπει: το ανθρώπινο πρόσωπο, αλλά και την ήπια μορφή δράσης και έκφρασης. Επί πλέον, μόνο με τη συμμετοχή μεγάλου αριθμού επιχειρήσεων σε κάθε κλάδο, όπως ήδη λωστε επιβεβαιώνει και η οικονομική θεωρία και πράξη, ο ανταγωνισμός θα παραμένει και θεμιτός και υγιής.

Βέβαια, αυτό δεν σημαίνει ότι η ελληνική ναυτιλιακή επιχείρηση μπορεί να αγνοήσει την ισχυρή τάση των μεγάλων μεγεθών που επικρατεί στις αγορές σήμερα. Αντίθετα, έχει τη δυνατότητα να επιτύχει ευέλικτες συνεργασίες, που θα διευρύνουν την επιφάνειά της, χωρίς να χάσει τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της. Οι Νορβηγοί δίνουν το παράδειγμα με την ανάπτυξη του μοντέλου των *rools* το οποίο, ενώ επιτυγχάνει σημαντικές οικονομίες κλίμακος στη διαχείριση και μεγαλύτερη διείσδυση στις αγορές, προσοιδιάζει στον χαρακτήρα του Έλληνα ναυτιλιακού επιχειρηματία. Άλλο σοβαρό πρόβλημα του διεθνούς χώρου που έρχεται να επιδεινώσει το αντίστοιχο του ελληνικού είναι:

— Η παραγνώριση, σκόπιμη πολλής φορές, του σπουδαίου ρόλου της ναυτιλίας τον οποίο οι κοινωνίες του 21ου αιώνα απολαμβάνουν ως δεδομένο, ενώ συγχρόνως υποσκάπτουν το κύρος και τη δυναμικότητά του με θορυβώδεις και υπερβολικές αιτιάσεις, δοθείσης ευκαιρίας ναυτικού ατυχήματος και θαλάσσιας ρύπανσης. Πρόκειται για ευρύτατα καθημερινή παραπληροφόρηση εις βάρος της ναυτιλιακής βιομηχανίας, που προκαλεί σοβαρά προβλήματα, όπως σύγχυση στην κοινή γνώμη η οποία με τη σειρά της πιέζει τα εθνικά και διεθνή κέντρα αποφάσεων για τη λήψη όλο και περισσό-



Ο κ. Λύρας μεταξύ των κ. Λω και Ευθυμίου

τερο αντιναυτιλιακών μέτρων.

Αυτή η μεγάλη ναυτιλία των πολυεθνικών παραγωγικών δυνατοτήτων πρέπει το ταχύτερο να έλθει πιο κοντά στον τόπο, με την αποφασιστική αντιμετώπιση των προβλημάτων που την απασχολούν. Εάν όμως και πάλι δεν συμβεί αυτό, πέρα από τον κίνδυνο του αφελληνισμού που προανέφερα, θα έχει να αντιμετωπίσει και μίαν άλλη, ιδιαίτερα κρίσιμη εξέλιξη. Όπως όλοι γνωρίζουμε, η Κύπρος και η Μάλτα σύντομα θα γίνουν πλήρη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτό σημαίνει ότι οι ναυτιλίες τους, η έκτα σε μέγεθος και η τέταρτη αντίστοιχα στον κόσμο, προσαρμοζόμενες στις σχετικές απαιτήσεις, θα αναδειχθούν σε ισχυρές κοινοτικές δυνάμεις. Κατά συνέπεια η ελληνόκτητη χωρητικότητα που αποτελεί το μεγαλύτερο μέρος των στόλων τους, θα έχει αυτόματα την κάλυψη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Και ασφαλώς, μικρότερη ή και καθόλου έφεση για επιστροφή στο ελληνικό νηολόγιο. Κι αυτό, γιατί έχει ήδη την πείρα της αποτελεσματικότητας των υπηρεσιών των νηολογίων αυτών - τα οποία και συνεχώς βελτιώνονται - σε σχέση με εκείνες του ελληνικού. Στο πλαίσιο μιας τέτοιας εξέλιξης, είναι πολύ πιθανό, αν όχι βέβαιο, να αυξηθεί η εξωστρέφεια της ναυτιλίας της ελληνικής σημαίας, που θα σημάνει νέα και επικίνδυνη διαρροή προς το νηολόγιο κυρίως της

Κύπρου. Επείγει λοιπόν η λήψη μέτρων για να ξεπεραστεί η δική μας χρόνια αποεπένδυση, αν θέλουμε να μην απογυμνωθεί η μητροπολιτική Ελλάδα από τη ναυτιλιακή της ισχύ και από το ναυτικό της πλοίο.

«Μία ακόμη επισήμανση, για να ολοκληρωθεί ο προβληματισμός γύρω από τις εξελίξεις του χρόνου που πέρασε.

— Η ναυτιλία θα μπορέσει να προσφέρει το κύρος και τις υπηρεσίες της για τη στήριξη και την ανάπτυξη του Χρηματιστηρίου Αξιών Αθηνών, υπό προϋποθέσεις που θα διασφαλίζουν την ίδια και το συμφέρον του ευρύτερου επενδυτικού κοινού. Οι προϋποθέσεις αυτές ετέθησαν από την ένωσή μας υπ' όψιν της κυβέρνησης, στην περίπτωση που θα προχωρήσει στην τροποποίηση των διατάξεων του νόμου 2843 του 2000 και είναι οι εξής:

- Να προβλεφθεί ότι η εισαγωγή των εταιρειών της ποταμολογικής ναυτιλίας θα γίνεται αποκλειστικά βάσει των ρυθμίσεων του νόμου 2843.
- Οι διατάξεις του νόμου πρέπει να εφαρμόζονται σε όλη την έκτασή τους σε πλήρη με ελληνική σημαία ή σημαία άλλων κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή πλοίων με ξένη σημαία συμβεβημένων με το ΝΑΤ.
- Το άρθρο 13 του νόμου περί δανεισμού πρέπει να τροποποιηθεί, προκειμένου να αρθούν ασάφειες που έχουν δημιουργηθεί.
- Να γίνει πρόβλεψη -όπως ισχύει σήμερα και στη ναυτιλία- ότι απαλλοτριώνονται από το φόρο κληρονομιάς οι κληρονόμοι, μέτοχοι της ΕΕΠΝ ή των οιασδήποτε μορφής θυγατρικών εταιρειών της».



HYDRATECHNICA STAVROS VASSILIKOS

Hydraulic Ship Repairs
World Wide Service

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**

WORK SHOP
GRAVIAS 36, PIRAEUS



Phaedra Ltd.

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

Αντιφατικές εκτιμήσεις

Ερωτήματα δημιουργούνται για την πορεία της αγοράς καθώς διανύουμε μια περίοδο η οποία είναι γενικώς αποδεκτή ως κακή από πλευράς της ναυλαγοράς, με ανάλογες επιρροές στις τιμές των πλοίων. Από την άλλη, παρατηρούμε οκ λίγες αναφορές οι οποίες υποστηρίζουν άνοδο και βελτίωση κατά το δεύτερο εξάμηνο της χρονιάς. Η εμπειρία τώσων ετών έχει δείξει πως οι προβλέψεις στη ναυτιλία είναι αρκετά δύσκολες και το κλίμα αισιοδοξίας, ειδικά όταν υπάρχουν σχετικές «αναλαμπές», είναι δύσκολο να καμφθεί. Πιθανότατα μια στάση προσεκτικής αναμονής να αποβεί κερδοφόρα για κάποιον ο οποίος θα είναι έτοιμος να προχωρήσει άμεσα σε αγορά μεσοπρόθεσμα.

Πιο συγκεκριμένα, η ελαφρώς ανοδική πορεία των περισσότερων δεικτών της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου εξακολούθησε μέχρι και το τέλος Ιανουαρίου, με αποτέλεσμα να επικρατήσει έντονος προβληματισμός ως προς το αν η συγκεκριμένη αγορά δείχνει τελικά κάποια δειλά σημάδια ανάκαμψης, αφού τόσο ο δείκτης των Panamax όσο και αυτός των Capes βρέθηκαν να έχουν κερδίσει ένα ποσοστό της τάξης του 20% σε διάστημα ενός μηνός. Την απάντηση έδωσε η ίδια η αγορά μέσα στο Φεβρουάριο, όταν όλοι ανεξαιρέτως οι δείκτες κινήθηκαν πτωτικά, ενώ ο δείκτης των Panamax, ο οποίος έχει ακολουθήσει μια αρκετά «ανώμαλη» πορεία τελευταία, έχασε ένα ποσοστό της τάξεως του 10% σε διάστημα μόλις 7 ημερών, επιστρέφοντας σταδιακά στα γνωστά του επίπεδα.

Στους ίδιους ρυθμούς κινήθηκε η αγορά των δεξαμενόπλοιων, συνεχίζοντας την πτωτική της πορεία, με μόνη εξαίρεση τα πλοία μεταφοράς παραγώγων πετρελαίου για τα οποία υπήρξε αυξημένη ζήτηση. Όσον αφορά τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, οι αισιόδοξες από κάποιους προβλέψεις για ανάκαμψη κατά το δεύτερο εξάμηνο του έτους δεν φαίνεται να ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα, αφού ακόμη και η οικονομική ανάκαμψη των ΗΠΑ ή τα αισιόδοξα σενάρια για αύξηση του όγκου των διακινούμενων κα-
ταναλωτικών αγαθών δεν δείχνουν να είναι ικανά, ακόμη και αν τελικά υλοποιηθούν να απορροφήσουν την υπερπροσφορά τανάζ που υπάρχει στο χώρο. Σε αυτό το σημείο αξίζει να αναφερθεί πως τα συγκεκριμένα πλοία έχουν πλέον σχεδόν υπο-
διπλασιάσει τα έσοδά τους σε σχέση με τον περυσινό μέσον όρο.

Ο χώρος των αγορα-
πωλησιών επανήλθε

στους γνώριμους αργούς ρυθμούς του, μετά την έξαρση που παρατηρήθηκε στα Panamax πριν από περίπου δύο εβδομάδες. Αξιοσημείωτο είναι ότι τα μοντέρνα handymaxes (πενταετίας) κοστολογούνται αυτήν τη στιγμή υψηλότερα από τα panamax αντίστοιχης ηλικίας, ενώ η σημερινή τιμή για φορτηγά 40.000 τόνων dwt είναι η χαμηλότερη των τελευταίων οκτώ ετών. Συγκεκριμένα, το 1994, ένα 40.000 πενταετίας κόστιζε γύρω στα 20,5 εκατ. δολάρια ενώ η σημερινή του αξία είναι γύρω στα 12,5 με 13 εκατ. δολάρια.

Απαράλλαχτη παραμένει η κατάσταση και στις κατασκευές πλοίων, ενώ καμία βελτίωση δεν αναμένεται έστω και μεσοπρόθεσμα, αφού το 2002 είναι η χρονιά παράδοσης του ημίσεος των παραγγελιών σε φορτηγά και δεξαμενόπλοια. Οι τελευταίες ημέρες μάλιστα κύλησαν εξαιρετικά ήσυχα, με τα κινεζικά και τα κορεατικά ναυπηγεία να δηλώνουν απόντα λόγω των τοπικών διακοπών εν όψει της εορτής της Πρωτοχρονιάς στην περιοχή αυτή.

Στο χώρο των διαλύσεων, το ενδιαφέρον από Ινδία και Μπανγκλαντές επικεντρώνεται κυρίως στα δεξαμενόπλοια, με παράδοση πριν από την έκδοση του προϋπολογισμού των χωρών αυτών, η οποία αναμένεται στο τέλος Φεβρουαρίου. Φημολογείται μάλιστα πως ο φόρος εισαγωγής πλοίων προς διάλυση θα αυξηθεί με αποτέλεσμα οι τιμές για παράδοση μετά τις 25 Φεβρουαρίου να παρουσιάζονται χαμηλότερες κατά 3 έως και 6 δολάρια ανά τόνο light. Αξιοσημείωτο γεγονός στο χώρο αποτέλεσε και η μεταφορά σε μεγάλες παρτίδες μέρους των συντριμμιών των «δίδυμων πύργων» του Κέντρου Διεθνούς Εμπορίου προς την Ινδία, όπου θα χρησιμοποιηθούν τα ανακυκλώσιμα υλικά. Πηγές έκαναν λόγο για μια αρκετά σημαντική ποσότητα περίπου 77.000 τόνων light.

Τέλος, δύσκολη αναμένεται η χρονιά για τον τομέα των χρηματοδοτήσεων, καθώς ο αριθμός των τραπεζών που εμπλέκονται στο χώρο της ναυτιλίας μειώνεται χρόνο με το χρόνο και τα κριτήρια χρηματοδότησης γίνονται ολοένα και αυστηρότερα. Η δυνατότητα λήψης τραπεζικού δανείου για τις μικρές ναυτιλιακές εταιρείες με πλοία ναυπηγήσεως δεκαετίας 1970 είναι σχεδόν ανύπαρκτη. Επί πλέον, πολύ λίγες τράπεζες είναι διατεθειμένες να επενδύσουν σε πλοία κατασκευασμένα στις αρχές του 1980 και ακόμη λιγότερες αυτές που δέχονται να προσφέρουν τα απαιτούμενα κεφάλαια σε εφοπλιστές χωρίς πλοία στην κατοχή τους ή σε πλοιοκτήτες υπερηλικών μονάδων. Σε γενικές γραμμές πάντως, οι περισσότερες τράπεζες προτιμούν τη διατήρηση του πελατολογίου τους παρά την αβέβαιη επέκταση, επενδύοντας στις ήδη υπάρχουσες σχέσεις τους με πλοιοκτήτες-πελάτες και αντιμετωπίζοντας με επιφυλακτικότητα μια αγορά που δεν τους έχει αποφέρει τα αναμενόμενα κέρδη τα τελευταία χρόνια.



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

BULK CARRIERS					
NAME	D.W.T.	BUILT	GEAR	PRICE US\$	BUYERS
HELLAS	139,609	1982 - JAPAN	GEARLESS	2,850,000	CHINESE
SPARTACUS 1	75,631	1984 - BRAZIL	GEARLESS	1,400,000 AT AUCTION	KONDAVE
DOCEALFA	75,594	1980 - BRAZIL	GEARLESS	SLIGHTLY XS 7,500,000 ENBLOC	TAIWANESE
DOCEBRISA	75,594	1981 - BRAZIL	GEARLESS	"	TAIWANESE
DOCELIRIO	75,594	1982 - BRAZIL	GEARLESS	"	TAIWANESE
THALASSINI TYHI	73,205	1994 - KOREA	GEARLESS	SOLD ON PRIVATE TERMS	UNDISCLOSED
YICK KAM	69,421	1988 - JAPAN	GEARLESS	RGN 6,700,000	NOMIKOS
EVER VICTORY	69,146	1998 - JAPAN	GEARLESS	14,300,000	GREEK
ST. NICHOLAS	69,100	1998 - UKRAINE	GEARLESS	12,800,00	GOLDENPORT SHIPMANAGEMENT
OCEANIC PRELUDE	62,267	1980 - JAPAN	GEARLESS	2,200,000 ON "AS IS" BSS	UNDISCLOSED BUYERS
ORIENT RIVER II	45,595	1992 - JAPAN	CRANES 4 X 30	8,800,000	BYZANTINE
ORIENTAL EXPRESS	45,342	1997 - CHINA	GEARLESS	13,000,000	NORWEGIAN
GOLDEN PEGASUS	42,248	1989 - JAPAN	CRANES 4 X 25	7,250,000	DALEX SHIPPING
ADITYA GAURAV	42,208	1984 - JAPAN	CRANES 4 X 25 GRABS 4 X 8 CBM	RGN 4,500,000 ON SUBS WHICH WILL BE DECLARED AFTER CHINESE NEW YEAR	CHINESE
PISCES TRADER	41,796	1986 - KOREA	TEU 836 CRANES 4 X 25	5,650,000	GREEK
JAG RADHIKA	41,502	1983 - JAPAN	CRANE S4 X 25	RGN 3,600,000	EUROCARRIERS
CAPE HATTERAS	39,729	1980 - BULGARIA	CRANES 4 X 25 GRABS 4 X 12 CBM	1,820,000	GREEK
PISCES EXPLORER	38,584	1985 - JAPAN	CRANES 4 X 25	4,700,000	GREEK
JOHN L.	37,451	1976 - GREECE	CRANES 6 X 16	1,300,000	GREEKS
BRAHMS	33,700	1986 - POLAND	CRANES 4 X 25	RGN 4,500,000	UNDISCLOSED
FLAG SOFIA	32,505	1976 - JAPAN	CRANES 4 X 16 GRABS 4 X 5 CBM	RGN 1,300,000	DUBAI BASED
PISCES VENTURER	30,976	1989 - POLAND	TEU 1100 CRANES 5 X 25	6,350,000	KOREAN
BASIC OCEAN	27,850	1995 - JAPAN	CRANES 4 X 31	9,750,000	GREEKS
GOLDEN APO	26,605	1984 - JAPAN	CRANES 4 X 25	4,200,000 AT AUCTION IN DURBAN	LEROS MANAGEMENT
MUN KIM	26,583	1987 - JAPAN	CRANES 4 X 30	5,600,000 ON SUBS	CHINESE
SANKO LAUREL	26,528	1985 - JAPAN	CRANES 4 X 25	4,450,000	CHILIAN
OCEAN LYDIA	26,465	1993 - JAPAN	CRANES 4 X 31	7,650,000	ORION SHIPPING
TANAGRA	22,273	1990 - JAPAN	CRANES 4 X 30	5,500,000	CHINESE
EVER MAJESTY	22,271	1989 - JAPAN	CRANES 4 X 30	RGN 5,200,000	GREEK
PETREL	19,399	1978 - KOREA	DERRICKS 4 X 25	1,100,000	SYRIAN
MACADO	9,650	1985 - GERMANY	TEU 504 CRANES 3 X 25	3,400,000	LITHUANIAN
CONCORD	9,260	1985 - GERMANY	TEU 504 CRANES 3 X 25	3,400,000	LITHUANIAN
GOOD SEAMAN	7,949	1978 - BRAZIL	TEU 116 DERRICKS 2 X 12 DERRICKS 4 X 5	750,000	SYRIAN

TANKERS					
NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
MASTERA	141,861	1992 - KOREA	TANKER	RGN 32,000,000 ON SUBS	IRANO HIND
MINERVA HELEN	97,113	1990 - JAPAN	TANKER	18,000,000	WORLD TANKERS
ISABELLA	97,078	1991 - JAPAN	TANKER	19,800,000	WORLD TANKERS
VIGOUR	89,090	1995 - ROMANIA	TANKER	15,000,000	POLEMBROS
PINE VENTURE	81,700	1999 - JAPAN	TANKER	32,500,000	UNDISCLOSED
PACIFIC QUEEN	70,887	1991 - JAPAN	TANKER	17,350,000	SAMMY OFFER
LEVANT	61,504	1978 - JAPAN	TANKER	RGN 2,000,000 - 2,500,000	OCEAN TANKERS
KESTREL	56,963	1979 - U.K.	TANKER	2,750,000	OCEAN TANKERS

TANKERS (Συνέχεια)

NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
GANDINI	32,042	1998 - KOREA	TANKER	26,000,000 INCL A 10 YR BB BACK AT USD 9,350 /DAY (PURCH OPT FOR USD 14 MILL)	K.G. GERMANY
GANDARI	30,000	1999 - KOREA	TANKER	"	K.G. GERMANY
HOKURYU MARU	3,421	1991 - JAPAN	TANKER	2,100,000	KOREAN
MONA	44,993	1982 - FINLAND	PRODUCT	6,500,000	INDIAN
PROBO BARO	48,062	1988 - KOREA	OBO	12,500,000 INCL 2 YR T/C TO KLAIVENESS AT USD 12,500/DAY	PRIME MARINE MANAGEMENT
BELGALLANTRY	43,467	1985 - JAPAN	OBO	10,000,000 INCL A 4 YR T/C TO "PPT"	NATALIN
NEW PROVIDENCE	3,092	1978 - NORWAY	LPG CARRIER	UNDISCLOSED	MEXICAN
ESPOIR	14,934	1979 - JAPAN	CHEMICAL TANKER	1,500,000	EMIRAT
SHIPPING					
GOLDEN DIANE	8,742	1997 - JAPAN	CHEMICAL TANKER	8,500,000	LOTUS SHIPPING
CAROLINE	7,100	1984 - JAPAN	CHEMICAL TANKER	2,700,000	UNDISCLOSED
GUIMARAS ISLAND	6,730	1985 - JAPAN	CHEMICAL TANKER	RGN 2,500,000	ASIAN
TURCAS 1	5,500	2000 - TURKEY	CHEMICAL TANKER	9,500,000	DONSOTANK

TWEENDECKERS/MPPs/CONTAINERS

NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	GEAR	PRICE US\$	BUYERS
TIGER METRO	CONTAINER	20,815	1981 - GERMANY	TEU 1152 CRANES 2 X 35	UNDISCLOSED PRICE ENBLOC	SIMATECH SHIPPING & FORWARDING
TIGER BRIDGE	CONTAINER	20,815	1982 - GERMANY	TEU 1152 CRANES 2 X 45	"	"
TIGER RHYTHM	CONTAINER	20,758	1981 - GERMANY	TEU 1152 CRANES 2 X 35	"	"
FORTUNATUS	CONTAINER	3,901	1985 - JAPAN	TEU 253 CRANES 2 X 25	1,200,000	CHINESE
ASTORIA BRIDGE	CONTAINER	43,000	1980 - JAPAN	TEU 2258	UNDISCLOSED .INCL 3/6 MONTHS T/C BACK	EUROPEAN

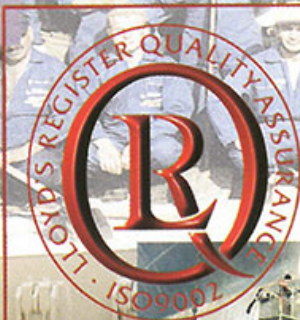
DEMOLITION

NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	LTD	PRICE US\$/LTD	BUYERS
AFRICANA	BULKER	137,061	1977 - JAPAN	23,100	132	INDIA
SILVER TOY	BULKER	105,577	1982 - JAPAN	16,456	136	INDIA
MASTER A II	BULKER	64,854	1982 - RUMANIA	17,730	136,5	INDIA
SEA CONCERT	BULKER	35,571	1976 - JAPAN	7,712	127 ON "AS IS" BSS PIRAEUS	UNDISCLOSED
LEOPARD I	BULKER	34,583	1972 - JAPAN	8,093	UNDISCLOSED	INDIA
STAVROS	BULKER	28,676	1978 - GERMANY	9,100	143	INDIA
TITANAS	BULKER	28,218	1977 - JAPAN	6,200	138 ENBLOC	BANGLADESH
TANANI	BULKER	27,765	1977 - JAPAN	6,200	"	BANGLADESH
MATHIOS	BULKER	27,439	1974 - JAPAN	6,700	143	INDIA
IRO	BULKER	27,020	1974 - SPAIN	6,414	132	INDIA
MAGNISIA	BULKER	22,742	1978 - JAPAN	5,194	UNDISCLOSED	UNKNOWN
ARGENTINA STAR	CONTAINER	23,756	1979 - JAPAN	10,108	108,5	CHINA
GLORIA I	CONTAINER	21,422	1980 - CANADA	11,229	151	INDIA
KOTA BERKAT	CONTAINER	15,790	1977 - GERMANY	7,500	145	INDIA
YI TONG NO.1	CONTAINER	8,932	1978 - ISRAEL	4,914	117	CHINA
YUEN XING	LPG CARRIER	50,584	1973 - JAPAN	16,782	117,25 ON "ASI IS" BSS WITH DELY HONG KONG	UNDISCLOSED

TECHNICAL COMPANY S. HILIOU LTD.

HYDROBLASTING 23.000 PSI

24
HOUR REPAIRS DURING
THE VOYAGE



0157

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

DEMOLITION (Συνέχεια)

NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	LTD	PRICE US\$/LTD	BUYERS
OGC ENERGY	LPG CARRIER	48,772	1975 - FRANCE	-	130 ENBLOC EACH WITH 700 TS BUNKERS ROB	SINGAPORE
OGC AMERICA	LPG CARRIER	38,820	1972 - NORWAY	-	"	SINGAPORE
RAYA	OBO	105,016	1977 - ITALIA	23,282	136	BANGLADESH
EPTALOFOS	OBO	78,570	1978 - SPAIN	18,663	141.5	INDIA
COSTA RIVIERA	PASSENGER	30,361 GRT	1963 - ITALY	19,028	92.5 ON "AS IS" BSS DELY GREECE UNDISCLOSED	INDIA
NEPTUNE	PASSENGER	2,403 GRT	1955 - DENMARK	-	139 ON "AS IS" DELY JEBEL ALI	TURKEY
SAUDI TAIF	RO/RO	29,266	1981 - ITALY	15,745	"	INDIA
SAUDI SHAQRA	RO/RO	29,266	1980 - ITALY	15,749	130.5	PAKISTAN
KAPETAN GIORGIS	TANKER	456,368	1976 - JAPAN	62,300	LOW 130	INDIA
PACIFIC BLUE	TANKER	413,842	1977 - JAPAN	54,386	140	BANGLADESH
WYOMING	TANKER	356,000	1975 - SWEDEN	-	UNDISCLOSED	CHINA
CHEVRON NAGASAKI	TANKER	268,243	1974 - JAPAN	36,456	140	BANGLADESH
FLANDRE	TANKER	259,650	1977 - JAPAN	40,522	132,5 BSS DELY FUJAIRAH	INDIA
FAY	TANKER	232,609	1976 - JAPAN	33,916	144	INDIA
CENTAUR	TANKER	81,586	1975 - JAPAN	14,903	140	BANGLADESH
SEA JEWEL	TANKER	59,252	1978 - NORWAY	11,950	125 ON "AS IS" BSS HAIFA	UNDISCLOSED
MORMACSKY	TANKER	39,861	1977 - U.S.A.	8,183	152,5	INDIA
ILLAPEL	TWEEN	20,747	1977 - JAPAN	9,441	147,5	INDIA
INDIAN GGDWILL	TWEEN	20,571	1978 - JAPAN	6,838	146,5	INDIA
HERMOND	TWEEN	13,524	1976 - GERMANY	5,515	140,5	INDIA
SERGEY GUSEV	TWEEN	7,428	1973 - POLAND	4,024	140,5	INDIA
VIKTOR KURNATOVSKIY	TWEEN	7,428	1974 - POLAND	4,024	140,5	INDIA

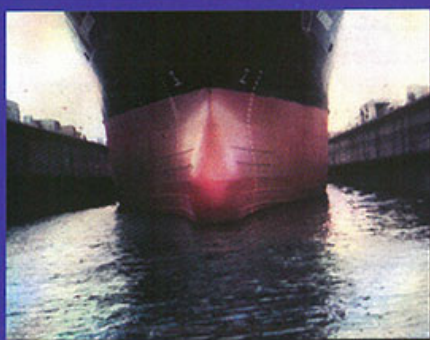
Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις πριν από 1 χρόνο - Φεβρουάριος 2001

1. BULK CARRIERS NAME	D.W.T.	BUILT	GEAR	PRICE US\$	BUYERS
GIOVANNI DELLA GATTA	64,850	1987 - ITALY	-	15,000,000	UNDISCLOSED
MICHELLE IULIANO	64,002	1987 - ITALY	-	ENBLOC	UNDISCLOSED
JAG RASHMI	40,507	1981 - JAPAN	CRANES 5 X 25 TS	REGION 3,500,000	INDIAN BUYERS
CHENNAI VEERAM	37,940	1983 - KOREA	TEU 762	5,700,000	MARINAKIS
SEA RESOURCE	27,050	1977 - JAPAN	CRANES 4 X 25 TS	REGION 1,200,000	CHARTERING N.Y.
NEPTUNE AKABAR	21,997	1986 - JAPAN	CRANES 4 X 15 TS	5,300,000	TAIWANESE BUYERS
VICTORY	17,678	1978 - JAPAN	DERRICKS 1 X 15 TS	EXCESS 1,300,000	CHINESE BUYERS
ALPHA CONCORD	7,015	1985 - JAPAN	CRANES 4 X 30 TS	REGION 1,750,000	NATEEM
			DERRICKS 4 X 25 TS		UNDISCLOSED
			TEU 170		
			CRANES 1 X 25 TS		
			DERRICKS 2 X 25 TS		
2. TANKERS NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
ISUZUGAWA MARU	247,392	1987 - JAPAN	TANKER	REGION 28,500,000	CLIENTS OF "EMBIRIKOS"
ANGELO D'AMATO	96,120	1993 - JAPAN	TANKER	REGION 25,000,000 INCL T/C TO SANKO AT \$17,000/ DAY TILL 2003	CLIENTS OF "DRYTANK"
BALTIC FLAME	59,421	1992 - KOREA	LPG CARRIER	PRIVATE TERMS	CLIENTS OF "WEST FAL LAR"
LIEPAYA	46,825	1986 - POLAND	CHEMICAL TANKER	REGION 12,750,000	UNDISCLOSED
CARNAC	33,886	1982 - KOREA	CHEMICAL TANKER	EXCESS 8,200,000	INTERESTS OF "STYGA"
ALDEBARAN	9,268	1992 - JAPAN	CHEMICAL TANKER	6,500,000	MALAYSIAN BUYERS
DUTCH SAILOR	4,387	1981 - NORWAY	CHEMICAL TANKER	REGION 2,250,000	VESTLAND / NORWAY

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>

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις πριν από 1 χρόνο - Φεβρουάριος 2001 (Συνέχεια)

3. DEMOLITION NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	PRICE US\$/LDT	BUYERS
LANTAU PEAK	BULKER	115,754	1978 - JAPAN	REGION 127 ON "AS IS" BASIS JOHORE RIVER	-
BUDI HUDA	BULKER	50,250	1976 - GERMANY	REGION 168	BANGLADESH
GENERAL MADALINSKI	BULKER	37,844	1975 - BULGARIA	174	INDIA
HELLENIC CONFIDENCE	BULKER	17,616	1977 - JAPAN	192 INCL 600 TS R.O.B.	INDIA
IBN BATTOTAH	TWEEN	23,841	1974 - U.K.	181.5	UNDISCLOSED
PIONIR	CONTAINER	5,580	1973 - GERMANY	REGION 140	RIJEKA
IRAN SABR	CAR CARRIER	19,845	1971 - JAPAN	170	INDIA
PLATINUM	TANKER	233,362	1976 - KOREA	REGION 192	BANGLADESH

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις πριν από 10 χρόνια - Φεβρουάριος 1992

1. BULKCARRIERS NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
ORIENT ENTERPRISE	144,999	1990 - JAPAN	-	PRIVATE TERMS	COBELFRET
IRON SHORTLAND	107,139	1979 - JAPAN	-	18,000,000	CAPECO
SEAFALCON	65,243	1984 - JAPAN	CRANES 4 X 15 TS	8,800,000	GREEK BUYERS
KELVIN ENTERPRISE	41,000	1984 - JAPAN	CRANES 4 X 25 TS	18,200,000	CENTURY SHIPPING
SUN HAWK	39,697	1984 - JAPAN	CRANES 4 X 25 TS	15,800,000	CLIENTS OF "FAIRMONT"
RESMAR DOS	35,267	1974 - JAPAN	-	4,400,000	GREEK BUYERS
FIOLENT	28,844	1973 - TAIWANDERRICKS	12 X 10 TS	3,200,000	GREEK BUYERS
BLUESTONE	24,511	1971 - JAPAN	CRANES 4 X 10 TS	2,400,000	GREEK BUYERS
2. TANKERS NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
DIAMOND MARINE	223,716	1974 - JAPAN	TANKER	8,500,000	GREEK BUYERS
GERONA	151,770	1976 - SPAIN	TANKER	11,000,000	FIRST LEADER
VALENCIA	151,770	1977 - SPAIN	TANKER	11,000,000	FIRST LEADER
COLORADO	86,000	1980 - JAPAN	TANKER	22,000,000	NORWEGIAN BUYERS
KIRILLIS ANNA	60,961	1978 - JAPAN	TANKER	9,000,000	CLIENTS OF "THENAMARIS"
EMPRESS	24,222	1971 - SWEDEN	CHEMICAL TANKER	5,500,000	UNDISCLOSED
MOBIL JADE	13,000	1975 - GERMANY	PRODUCT CARRIER	5,750,000	UNDISCLOSED
CHEMICAL SYMPHONY	9,000	1983 - JAPAN	CHEMICAL TANKER	UNDISCLOSED	MARSTAL CHEMICAL TANKERS
3. DEMOLITION NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	PRICE US\$/LDT	BUYERS
FAL XXIV	TANKER	235,136	1975	150	LOCAL BUYERS
TRADE HONOR	TANKER	211,597	1971	155	PAKISTAN
UBARANA	TANKER	53,522	1965	170	BANGLADESH
BONARIA	TANKER	44,399	1962	174	INDIA
ST. EMILION	TANKER	34,779	1955	218	INDIA
FENG TAI	BULKER	22,224	1969	200	INDIA

INDICATIVE DEMOLITION PRICES: INDIA REGION TANKERS: 155- 165 USD / LDT
BULKERS: 155 - 185 USD / LDT

A Zisimopoulos & CO.

MARINE & INDUSTRIAL

Since 1978

SANDBLASTING-HYDROBLASTING-PAINTING-CLEANING

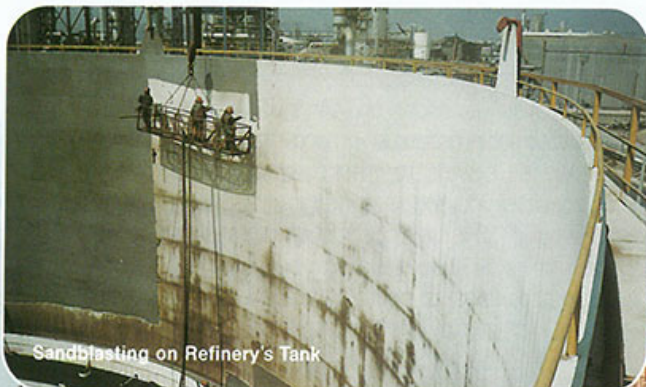
The specialists of protection **on Metal Surfaces!**



Floating Workshop



Sandblasting in the Shipyard



Sandblasting on Refinery's Tank



Sandblasted and painted by A. Zisimopoulos & CO.

More than 55 operators for Sandblasting & Hydroblasting!



Accredited by the RINA



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

Να εφαρμόσουν τους νόμους



Ο σημαντικός
για την υποδομή
μιας ναυτιλιακής
χώρας κλάδος
των ρυμουλκών -

ναυαγοσωστικών διέρχεται
διεθνώς μια σοβαρή κρίση.
Ένας από τους λόγους,
όσον αφορά την ελληνική
πραγματικότητα,
η μη εφαρμογή των νόμων του
κράτους, με την ανοχή
μάλιστα του υπουργού
Εμπορικής Ναυτιλίας.
Αυτά επισημαίνει ο πρόεδρος
της Ένωσης Πλοιοκτητών
Ρυμουλκών και
Ναυαγοσωστικών Πλοίων
κ. Νίκος Τσαβλίδης,
σε συνέντευξή του
στα «Ναυτικά Χρονικά».



Ο κλάδος των Ρ/Κ και Ν/Γ εκπροσωπείται σήμερα από δύο εργοδοτικές ενώσεις. Κρίνεται σκόπιμο ότι ο εν λόγω κλάδος θα μπορούσε να καλυφθεί από μία ένωση, που θα εκπροσωπεί ενιαία την εργοδοσία;

Το σωματείο μας με την επωνυμία «Ένωση Πλοιοκτητών Ρυμουλκών και Ναυαγοσωστικών Πλοίων» είναι το αρχαιότερο σωματείο του κλάδου των Ρ/Κ και Ν/Γ, ιδρυθέν ήδη από το 1981, με πανελλήνια εμβέλεια, αφού μέλη του μπορούν να καταστούν πλοιοκτήτες ελληνικών επαγγελματικών ναυαγοσωστικών και ρυμουλκών πλοίων από όλη την Ελλάδα. Επί εικοσαετία λοιπόν, το σωματείο μας προστατεύει και προάγει τα επαγγελματικά συμφέροντα των μελών του, έχοντας ενεργή και δυναμική παρουσία σε όλους τους κρατικούς φορείς και υπογράφοντας ανελλιπώς τις Συλλογικές Συμβάσεις Ναυτικής Εργασίας - ΣΣΝΕ (με εξαίρεση αυτές των ετών 1997 και 1999). Εντούτοις, από το 1996 συστάθηκε το σωματείο «Αγ. Νικόλαος», προκειμένου να προωθήσει τα συμφέροντα των μελών του που δραστηριοποιούνται κυρίως στον κλάδο των ρυμουλκών, παρέχοντας ως επί το πλείστον υπηρεσίες λιμένας ρυμούλκησης. Το φαινόμενο αυτό, δηλαδή της ύπαρξης δύο εργοδοτικών ενώσεων που δραστηριοποιούνται στον ίδιο κλάδο, είναι μάλλον σπάνιο και δυστυχώς απεδείχθη ζημιόγono για τα συμφέροντα των εργοδοτών, οι οποίοι αντί να προωθούν από κοινού τα συμφέροντά τους, αναλήφθηκαν σε έναν αγώνα δρόμου για το ποιος θα υπογράψει τις ΣΣΝΕ, έστω και με δυσμενείς όρους. (Σημειωτέον πάντως, πως πολλὰ μέλη της ένωσης «Αγ. Νικόλαος» δεν τηρούσαν τις εν λόγω ΣΣΝΕ και ως εκ τούτου δεν επωμιζονταν το οικονομικό βάρος της εφαρμογής των επαχθέστατων όρων τους.) Για το λόγο αυτόν, έγινε πλέον σήμερα κατανοητό πως η ενιαία εκπροσώπηση του κλάδου είναι επιβεβλημένη, ώστε και εργασιακή ειρήνη να επιτευχθεί και να αντιμετωπιστούν τα χρόνια προβλήματα που μαστίζουν τον κλάδο και καταλήγουν εις βάρος των συμφερόντων των πλοιοκτητών των Ρ/Κ και Ν/Γ.

Πώς είναι η αγορά των επαγγελματικών Ν/Γ και Ρ/Κ και ποια η προοπτική;

Ο κλάδος των επαγγελματικών ναυαγοσωστικών σήμερα πάσχει διεθνώς από σοβαρότατη κρίση. Η αντιμετώπισή της στην Ελλάδα θα μπορούσε να επιτευχθεί σε ικανοποιητικό βαθμό αν τηρούνταν σωστά η ισχύουσα νομοθεσία και ειδικότερα το άρθρ. 189 ΚΑΝΔ και το Π.Δ. 46/83.



Δυστυχώς, όμως, δεν συμβαίνει τούτο, με την ανοχή μάλιστα του ΥΕΝ. Το αποτέλεσμα της παράλειψης αυτής είναι η ανάπτυξη εις βάρος των εν λόγω πλοίων αθέμιτου ανταγωνισμού, πλήττοντας καίρια την εμπορική τους βιωσιμότητα. Η ένωσή μας με μακροσκελή υπομνήματα στο ΥΕΝ έχει κατ' επανάληψη περιγράψει την επικρατούσα απαράδεκτη κατάσταση, ζητώντας το αυτονόητο, δηλ. τη λήψη μέτρων για την εφαρμογή των ισχυόντων νόμων του κράτους! Η μέχρι πρότινος έλλειψη διαλόγου με το ΥΕΝ μάς υποχρέωσε μάλιστα να προκαλέσουμε σχετικές ερωτήσεις βουλευτών στη Βουλή και να επιζητήσουμε την παρέμβαση του Συνηγόρου του Πολίτη. Μόνη αντίδραση –μέχρι πρότινος– του ΥΕΝ στις διαμαρτυρίες μας είναι η ανάθεση σε ειδική επιτροπή νομικών της επανεξέτασης της ισχύουσας νομοθεσίας περί Ν/Γ και Ρ/Κ. Η εν λόγω επιτροπή, καίτοι συσταθείσα προ διετίας, ασχολείται μέχρι σήμερα με άλλα θέματα. Είναι άηλωστε απορίας άξιο τι ακριβώς πρόκειται να επανεξετάσει, όταν τα προβλήματα του κλάδου των Ν/Γ δεν είναι η ισχύουσα νομοθεσία αλλά η εφαρμογή της.

Η προοπτική/εξέλιξη στον κλάδο των Ν/Γ μπορεί να αναζητηθεί μόνο μέσω της άντησης κεφαλαίων από χρηματοοικονομικές και δη το Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών (ΧΑΑ). Σοβαρές εταιρείες, μέλη της ένωσής μας, έχουν ζητήσει την εισαγωγή των μετοχών τους στο ΧΑΑ στηριζόμενες στη σταθερή απόδοση κερδών με λιγότερες διακυμάνσεις και κινδύνους σε σχέση με τις λοιπές ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Δυστυχώς, το εν λόγω αίτημα δεν βρήκε ακόμη ανταπόκριση. Ωστόσο, θεωρούμε πως μόνο με τον τρόπο αυτό θα ανευρεθούν τα απαιτούμενα κεφάλαια, ώστε να επενδυθούν σε σύγχρονα Ν/Γ πλοία, που θα προορίζονται για θαλάσσιες διασώσεις και για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ήτοι για στόχους έντονου κρατικού ενδιαφέροντος.

Τα προβλήματα του κλάδου των Ρ/Κ είναι εξίσου σοβαρά. Ο σημερινός στόχος των ρυμουλκών που εξυπηρετούν τα ελληνικά λιμάνια είναι κατά το πλείστον «γερασμένος», παρωχημένης τεχνολογίας και μειωμένης απόδοσης. Πλην ελαχίστων εξαιρέσεων, η ηλικία των Ρ/Κ κυμαίνεται σήμερα από 40 έως 60 ετών και σε ορισμένα ίσως ακόμα μεγαλύτερη. Η προ ετών τεθείσα προϋπόθεση

της 20ετούς ηλικίας για την απόκτηση άδειας νέου Ρ/Κ λιμένος, όχι μόνο δεν βελτίωσε την ποιότητα των Ρ/Κ, αλλά αντίθετα κατέληξε στην εν' αόριστον διατήρηση της λειτουργίας των υπαρχόντων παρήλικων Ρ/Κ και τη μεγιστοποίηση της παλαιότητάς τους, ενώ η άδεια που προνομιακά απέκτησαν προ ετών τα ήδη υπάρχοντα παρήλικα Ρ/Κ, κατέστη εμπορεύσιμο είδος.

Η κατάργηση του ορίου ηλικίας για την απόκτηση άδειας, καθώς και των οικονομικών επιβαρύνσεων που απαιτούνται για την έκδοσή της, θα αποτελέσει ισχυρό κίνητρο για την είσοδο ποιοτικά καλύτερων Ρ/Κ με ηλικία οπωσδήποτε πολύ μικρότερη εκείνης των υπαρχόντων. Με τον τρόπο αυτό θα υπάρξει ώθηση/εξέλιξη στον κλάδο των Ρ/Κ.

Πώς αντιμετωπίζει το ΥΕΝ την ύπαρξη δύο εργοδοτικών ενώσεων του κλάδου;

Ο Α.Ν. 3276/44 που καθορίζει τα θέματα τα σχετικά με τη ναυτική εργασία, παρέχει στον εκάστοτε υπουργό Ε.Ν. ευρεία διακριτική ευχέρεια κατά την αναζήτηση και εκτίμηση των αντικειμενικών κριτηρίων, βάσει των οποίων θα κριθεί η συνδρομή ή μη της προϋπόθεσης που αναφέρεται στο χαρακτήρα της πλέον αντιπροσωπευτικής εργοδοτικής ένωσης που θα υπογράψει με την αντίστοιχη εργατική ένωση τις ΣΣΝΕ. Στην πράξη ωστόσο –μέχρι σήμερα– ο εκάστοτε υπουργός Ε.Ν. υπογράφει «με κλειστά μάτια» τη συλλογική σύμβαση που κάθε φορά φέρεται ενώπιόν του, χωρίς να ελέγχει την αντιπροσωπευτικότητα ή μη των αντίστοιχων ενώσεων.

Λόγω του νομοθετικού αυτού καθεστώτος υπάρχει πρόσφορο έδαφος για «ανταπολότητα» μεταξύ των δύο εργοδοτικών ενώσεων, που μέλημά τους είναι να υπογράψουν τις ΣΣΝΕ και να τις παρουσιάσουν για υπογραφή στον υπουργό Ε.Ν. ώστε να πάρουν το «χρίσμα» της πλέον «αντιπροσωπευτικής». Θεωρούμε λοιπόν επιβεβλημένη την τροποποίηση του Α.Ν. 3276/44 κατά τρόπο ανάλογο προς τα ισχύοντα στη χερσαία εργασία. Ειδικότερα, η ένωσή μας έχει προτείνει οι συναπτόμενες από κάθε ένωση συμβάσεις να εφαρμόζονται μόνο στα μέλη της, ενώ η επέκταση της συγκεκριμένης σύμβασης σε όλους τους εργαζομένους του κλάδου να αποφασίζεται με υπουργική απόφαση κατόπιν υποδείξεως επιτροπής εμπειρογνομόνων, που θα βεβαιώνει ότι την εν λόγω σύμβαση εφαρμόζουν εργοδότες που απασχολούν το 51% των εργαζομένων στον κλάδο σε πανελλήνια κλίμακα.

Θεωρείται «ανοικτό» επάγγελμα (δηλ. μπορεί οποιοσδήποτε να δημιουργήσει μια εταιρεία ρυμουλκών);

Το επάγγελμα είναι «ανοικτό» με την έννοια ότι καθένας μπορεί, εφόσον διαθέσει τα απαιτούμενα κεφάλαια, να προβεί στην αγορά Ρ/Κ - όχι πάνω από 20 ετών. Το κόστος της επένδυσης όμως συγκριτικά με το προσδοκώμενο κέρδος δεν είναι μεγάλο, ώστε να μπορεί κανείς να υποστηρίξει ότι το λεγόμενο «cost of entry» είναι υψηλό και αποθαρρυντικό για τον εκάστοτε επιχειρηματία.

Αριθμητικά ποια είναι η δύναμη του στόλου των Ρ/Κ και των «καθαρόαιμων» Ν/Γ και αν επαρκούν;

Υπάρχουν μόνο δύο εταιρείες που δραστηριοποιούνται στο χώρο των επαγγελματιών Ν/Γ, η εταιρεία «Τσαβήρη» με το Ν/Γ «Μέγας Αλέξανδρος» και η εταιρεία «Μάτσας» με το Ν/Γ «Μάτσας Στάρ». Είναι πάντως αξιοσημείωτο πως σήμερα δεν υπάρχουν ελληνικά Ν/Γ (δηλ. με ελληνική σημαία και ελληνικό πλήρωμα) που δραστηριοποιούνται μόνιμα εκτός Ελλάδας, όπως συνέβαινε και στο παρελθόν. Στο χώρο των Ρ/Κ δραστηριοποιούνται πάνω από 250 Ρ/Κ, τα οποία επαρκούν μεν αριθμητικά, αλλά υστερούν «ποιοτικά».



Οδηγείται ο κλάδος σε συρρίκνωση

Στα προβλήματα των πλοιοκτητών Ρ/Κ και Ν/Γ αναφέρεται ο κ. Σ. Καραπιπέρης, επισμαίνοντας ότι όλο και περισσότερο επιδεινώνεται η κατάσταση των εταιρειών τους.

του Σ. Καραπιπέρη, προέδρου της Πανελληνίας Ένωσης Πλοιοκτητών - Εφοπλιστών Ρυμουλκών & Ναυαγοσωστικών Πλοίων «Άγιος Νικόλαος»

ίδιο τον κλάδο.

Για το λόγο αυτόν, η ένωσή μας είναι ανοικτή στο διάλογο με την άλλη ένωση, για την εξεύρεση της χρυσής τομής του προβλήματος.

Ο κλάδος των ρυμουλκών διανύει περίοδο άνθησης ή συρρίκνωσης;

Οι πρόσφατες συνεχείς αυξήσεις στις τιμές των καυσίμων, οι υπερβολικές αυξήσεις των Συλλογικών Συμβάσεων Εργασίας του κλάδου μας, κατά τα τελευταία χρόνια, που υπεγράφησαν από την άλλη ένωση και έχουν συνέπεια, πέραν των άλλων, τις τεράστιες αυξήσεις των ναυτολογίων, που προσεγγίζουν το 20% κατά έτος, οι αυξημένες οργανικές θέσεις των Ρ/Κ-Ν/Γ, κατ' εξαίρεση από τα ισχύοντα στις άλλες ευρωπαϊκές χώρες, σε συνδυασμό με τις προσπάθειες ορισμένων κύκλων για την κατάργηση της υποχρεωτικής ρυμούλκησης και τη διεθνή συγκυρία, οδηγούν σε συρρίκνωση τον κλάδο μας και επιδεινώνουν την οικονομική κατάσταση των εταιρειών μας.

Η ένωσή μας, με συνεχείς παρεμβάσεις της προς τις αρμόδιες υπηρεσίες του ΥΕΝ, έχει θέσει από μακρού τα ανωτέρω προ-

βλήματα μαζί με άλλα προβλήματα του κλάδου μας, όπως η ανάγκη αλλαγής τρόπου είσπραξης και απόδοσης του 2% επί των ρυμουλκικών υπηρεσιών, που σήμερα αντί να εισπράττεται από τους χρήστες, τελικά καταβάλλεται από τους πλοιοκτήτες των Ρ/Κ, η έλλειψη μονίμων θέσεων αγκυροβολίας για τα Ρ/Κ στο λιμάνι του Πειραιά κ.λπ. και καταβάλλει συνεχείς προσπάθειες για την επίλυσή τους.

Θεωρείται «ανοικτό» επάγγελμα (δηλαδή μπορεί οποιοσδήποτε να δημιουργήσει μια εταιρεία ρυμουλκών);

Οποιοσδήποτε πληροί τις προϋποθέσεις που τίθενται από το Γενικό Κανονισμό Λιμένα αριθ. 1, μπορεί να αποκτήσει άδεια ρυμουλκού λιμένα και επομένως να ασκήσει το επάγγελμα.

Αριθμητικά ποια είναι η δύναμη του στόλου των ρυμουλκών και αν επαρκούν;

Ο ανά την Ελλάδα στόλος των ρυμουλκών λιμένα ανέρχεται περίπου σε 110 σκάφη και καλύπτει, κατά τη γνώμη μου, επαρκώς τις ρυμουλκικές ανάγκες.

Ο κλάδος των Ρ/Κ και Ν/Γ, ως γνωστόν, εκπροσωπείται σήμερα από δύο εργοδοτικές ενώσεις. Κρίνετε σκόπιμο ότι ο εν λόγω κλάδος θα μπορούσε να καλυφθεί από μία ένωση, που θα εκπροσωπεί ενιαία την εργοδοσία;

Στον κλάδο των Ρ/Κ και Ν/Γ σκαφών δραστηριοποιούνται δύο ενώσεις:

- α) Η Πανελλήνια Ένωση Πλοιοκτητών-Εφοπλιστών Ρ/Κ-Ν/Γ πλοίων «Άγιος Νικόλαος» και
- β) Η Ένωση Πλοιοκτητών-Εφοπλιστών Ρ/Κ-Ν/Γ Πλοίων.

Με τα σημερινά δεδομένα, η ένωσή μας είναι πολυπληθέστερη και επομένως αντιπροσωπευτικότερη, τα δε μέλη της δραστηριοποιούνται σε μόνιμη βάση, σε διάφορα λιμάνια της χώρας μας, πράγμα που την καθιστά και τη μόνη εκπροσωπούσα του κλάδου, σε πανελλήνια κλίμακα.

Είναι βέβαιο ότι η ύπαρξη δύο ή περισσότερων ενώσεων σε έναν κλάδο δημιουργεί προβλήματα που τελικά πλήττουν τον



Destel Group

Your Partner to Supply Your Vessel

Exclusive Representatives:



We offer you reasonable prices on top quality products, with speedy response

We can give you the solutions to upgrade your cargo holds

23 Aristidou Str., 185 35 Piraeus, Tel: 010 4171815-8, Fax: 010 4171 812, destel@otenet.gr



Towage & Marine Assistance



MARINE SERVICES

SHIP ASSISTANCE IN THE PORT OF KLAIPEDA

COASTAL TOWAGE

TOWING OF FLOATING CRANES AND BARGES

SHIP ESCORT FOR SAFE PASSAGE

STAND BY AT DISABLED VESSELS

SHIFTING OF IMMOBILIZED SHIPS AT ANCHORAGE

SALVAGE AND WRECK REMOVAL

SINGLE BUOY MOORING ASSISTANCE

TOW OUT OF OFFSHORE STRUCTURES

CREW CHANGE ON ANCHORAGE

SHIP SUPPLY SERVICE ON ANCHORAGE

FRESHWATER SUPPLY

UNDERWATER REPAIRS

KLAIPEDA LITHUANIA



Towage & Marine Assistance

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



GIGILINIS GROUP OF COMPANIES



Η Κοινπραξία Ελληνικών Ρ/Κ & Ν/Γ Β. Αιγαίου είναι μέλος του Ομίλου Γκιγκιλίν, που ιδρύθηκε πριν από 45 χρόνια από τον κ. Μιχαήλ Γκιγκιλίν, πατέρα του σημερινού ιδιοκτήτη της εταιρείας κ. Αλέξανδρου Γκιγκιλίν. Οι δραστηριότητες του ομίλου περιλαμβάνουν ένα μεγάλο φάσμα ναυτιλιακών υπηρεσιών, όπως πλοιοκτησία, αγοραπωλησίες πλοίων, ναυλομεσιτείες, ναυτικό πρακτορείο, διαλύσεις παλαιών πλοίων, ναυαγιορσίες και ρυμουλκώσεις.

Η Κοινπραξία Ελληνικών Ρ/Κ & Ν/Γ Β. Αιγαίου - Ναυτιλιακός Όμιλος Γκιγκιλίν διαθέτει στόλο 7 Ρ/Κ & Ν/Γ πλοίων - από 1.000 έως 6.000 BHP (12 έως 75 tons Bollard Pull) - 5 εκ των οποίων έχουν ως βάση το λιμάνι της Θεσσαλονίκης ενώ 2 το λιμάνι της Καβάλας, και απασχολεί ανθρώπινο δυναμικό πάνω από 70 άτομα. Τα κεντρικά γραφεία της εταιρείας βρίσκονται στη Θεσσαλονίκη, εξοπλισμένα με σύγχρονα τεχνολογικά μέσα και άριστα ειδικευμένο και εκπαιδευμένο προσωπικό. Το Μάρτιο του 2001, η εταιρεία έλαβε πιστοποίηση ISO 9002 από τον ABS. Η φιλοσοφία της -έχοντας πάντα πρωταρχικό της μέλημα την προστασία της ανθρώπινης ζωής, περιουσίας και του θαλάσσιου περιβάλλοντος- είναι να παρέχει αποτελεσματικές, υψηλής ποιότητας και στο πραγματικό τους κόστος υπηρεσίες σε:

- Ναυαγιορσίες και ρυμουλκώσεις ανοικτής θάλασσας σε παγκόσμια εμβέλεια.
- Έλεγχος και καταστολή πυρκαγιάς.
- Έλεγχος και καταπολέμηση θαλάσσιας ρύπανσης, χρησιμοποιώντας σύγχρονα μέσα και μεθόδους.
- Επιχειρήσεις διάσωσης πλοίων και φορτίων.
- Αποκόλληση πλοίων.
- Υποβρύχια έρευνα, επιθεώρηση και επιδιόρθωση ζημιών.
- Παρουσίαση εναλλακτικών μεθόδων ναυαγιορσίας.
- Ρυμουλκώσεις λιμένων σε Θεσσαλονίκη και Καβάλα με δυνατότητα και σε άλλα ελληνικά λιμάνια.

Τέλος, το επενδυτικό/επιχειρηματικό πρόγραμμα της εταιρείας προβλέπει την αγορά ενός ακόμα ναυαγοσωστικού άνω των 7.000 BHP και 90 ton BP και την αντικατάσταση δύο εκ των πλοίων του υπάρχοντος στόλου μέχρι το πρώτο εξάμηνο του 2003.
13 ΚΟΝΤΟΥΡΙΟΥ ΣΤΡ, 546 25 ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - GREECE
TEL.: +310 530017, FAX: +310540646
e-mail: gigilinis.shpn@axiom.gr
www.gigilinis.gr / www.gigilinis.com

SMIT

The SMIT group of Companies has a tradition of over 160 years of service to the maritime community. Throughout this period the group's achievements have been underpinned by a unique blend of human and hardware resources.

SMIT is a maritime service provider with the world's seas and harbors as its field of operation. We value the combination of expertise inventiveness and specialized equipment as the key ingredients towards offering our customers the high quality solutions they require.

We offer services for marine installations and engineering, heavy transport, heavy lift, shipmanagement, ocean, coastal and harbor towage, salvage and marine emergency response as well as wreck removal.

SMIT is well known world wide professional contractors who avail over a vast number of salvage crafts, equipments and personnel. SMIT services are strategically established on 21 countries around the globe including Piraeus in Greece. Our personnel and equipment are always on stand-by ready to be mobilized to aid any casualty in any part of the world within 24 hrs. The commitment to service and performance is underlined by certification to ISO-9002 Quality Standards. Recently SMIT undertook and successfully completed in a joint venture with Mammoet the raising of the sunken Russian nuclear Submarine SSN «KURSK».

Smit Salvage has developed a new, patented wreck removal cutting system that is faster and more cost-effective than traditional techniques. This pioneering technology was used for the first time during the successful recovery of the Russian submarine Kursk last year - the most challenging operation in the long history of salvage.

SMIT also completed the raising of the Japanese fishing trawler «Ehime Maru» in the Pacific, from a depth of over 2000 feet. SMIT also successfully performed the pumping out of dangerous chemical cargo from the holds of the sunken «Ievoli Sun» and various other complicated and dangerous cases.

SMIT, exclusive agents for Greece,
N. COTZIAS SHIPPING (R.L.) CO. LTD., 7-9 AKTI MIAOULI,
185 35 PIRAEUS
TEL.: +30 10 4222670/1 24hrs - FAX: +30 10 4222679
email: smit@cotzias.gr
For more information and up-to-date news visit our website:
<http://www.smit.com>



TSVLIRIS SALVAGE GROUP OF COMPANIES



Με εμπειρία πολλών δεκαετιών στον τομέα των ναυαγιαρειών και ρυμουλκήσεων, ο Όμιλος Τσαβλίκη αποτελεί σήμερα ένα από τα σημαντικότερα ονόματα διεθνώς.

Ο Όμιλος Τσαβλίκη έχει ολοκληρώσει με επιτυχία περισσότερες από 1.500 επιχειρήσεις ναυαγιαρειών με σύμβαση Lloyd's Open Form «No Cure No Pay» και είναι κατά γενική ομολογία η πρώτη δύναμη του είδους σε παγκόσμια κλίμακα και ο διασώστης με τη δυνατότητα της ταχύτερης επέμβασης παγκοσμίως.

Έχει τη δυνατότητα να εξυπηρετήσει τους πελάτες του σε οποιοδήποτε μέρος της υφηνίου και αυτό οφείλεται στην τεχνολογία που διαθέτει και στον αριθμό των ναυαγοσωστικών στα οποία συμπεριλαμβάνονται το «FOTIY KRYLOV» και το «NIKOLAY CHIKER» - τα μεγαλύτερα και ισχυρότερα ναυαγοσωστικά στον κόσμο, όσο και στο οργανωμένο δίκτυο διεθνώς που του επιτρέπει να πραγματοποιεί πολλές ναυηλώσεις (subcontracting).

Το «FOTIY KRYLOV» και το αδελφικό πλοίο «NIKOLAY CHIKER» κατασκευάστηκαν στη Φινλανδία με προδιαγραφές πολεμικών πλοίων. Με μήκος που φτάνει τα 100 μέτρα και 40.000 άλογα ιπποδύναμη, μπορεί να κάνουν το γύρω του κόσμου ρυμουλκώνοντας τρία μεγάλα πλοία συγχρόνως, ενώ υπολογίζεται ότι μπορούν να ρυμουλκήσουν ένα έμπορο δεξαμενόπλοιο ενός εκατομμυρίου τόνων, με ταχύτητα πέντε κόμβων και 10 μποφόρ. Πέραν των ναυαγιαρειών ο Όμιλος Τσαβλίκη έχει διεκπεραιώσει και ένα μεγάλο αριθμό ρυμουλκήσεων με υψηλό βαθμό δυσκολίας, όπως αυτής της πλωτής δεξαμενής 350 μέτρων «SUPER BACINO» (της μεγαλύτερης στο κόσμο), ενός μεγάλου αριθμού πλωτών γεωτρήσεων και τελευταία του αεροπλανοφόρου «VARYAG» από τα Δαρδανέλια στην Κίνα, μια ρυμουλκήση 15,500 μιλίων.

TSVLIRIS SALVAGE GROUP OF COMPANIES
10 AKTI POSEIDONOS, 185 35 PIRAEUS - GREECE
Telephone: 010-4221000
E-mail: tsav@ath.forthnet.gr
www.tsavliris.com

VERNICOS N.E. SALVAGE & TOWAGE



Μία από τις παλαιότερες εν ζωή ναυτιλιακές επιχειρήσεις της Ελλάδος που άρχισε τη δραστηριότητά της στην Κων/πολη, στα μέσα του 19ου αιώνα, με την επωνυμία «Βόσπορος» και ιδρυτή τον Εμμ. Ν. Βερνίκο (1835-1915), που είχε γεννηθεί στη Σίφνο. Η πρώτη της δραστηριότητα ήταν η μεταφορά ανθρώπων και βαρελιών πετρελαίου στις απέναντι όχθες του Βοσπόρου με κωπήλατους και ιστιοφόρους λέμβους.

Ο υιός του Νικ. Ε. Βερνίκος (1869-1947) ίδρυσε την υφιστάμενη και σήμερα ομώνυμη εταιρεία. Ξεκίνησε με ατμοκίνητα σκάφη που προσέφεραν υπηρεσίες ρυμουλκήσεως στα διερχόμενα από τον Βόσπορο πλοία και συνέχισε και με ναυαγοσωστικά για παροχή βοήθειας στα κινδυνεύοντα στην περιοχή και στις ελληνικές θάλασσες πλοία.

Μετά τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο, εξαιτίας των διώξεων των Ελλήνων από τους Τούρκους, ο Νικ. Ε. Βερνίκος εγκατέστησε την έδρα της εταιρείας στον Πειραιά.

Με την βοήθεια των υιών του Εμμανουήλ (1901-1947), Δημητρίου (1907-1996), Κωνσταντίνου (1910-1984) και Αλεξάνδρου (1916-1991), η εταιρεία αναπτύχθηκε και στα πρώτα χρόνια μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο έγινε η πρώτη εταιρεία του κλάδου στην Ελλάδα, θέση που κρατάει και σήμερα στις ρυμουλκήσεις λιμένος.

Παράλληλα με την εμπειρία και τα μέσα που διαθέτει, καθώς και τις συνεργασίες με διεθνώς αναγνωρισμένους οίκους που έχει αναπτύξει, μπορεί να προσφέρει στους πελάτες της υπηρεσίες ρυμουλκήσεων ανοικτής θαλάσσης και ναυαγιαρειών, τόσο στον ελληνικό όσο και στο διεθνή θαλάσσιο χώρο.

Η εταιρεία, πιστή στην επιχειρηματική κληρονομιά της, έχει πρόσφατα επενδύσει σε νέα μέσα και εξοπλισμό και συνεχίζει σήμερα να λειτουργεί με αξιοπιστία, αποτελεσματικότητα και ευαισθησία στις ανάγκες των πελατών της, όπως έκανε στη μακροχρόνια πορεία της.

Η εταιρεία εντάσσεται στον Όμιλο Ναυτιλιακών Εταιρειών Βερνίκου, που διευθύνεται σήμερα από την 4η γενιά της οικογένειας Βερνίκου και έχει αναπτύξει σημαντικές δραστηριότητες στην ποταπόρο ναυτιλία, στο θαλάσσιο τουρισμό, σε ναυτιλιακές υπηρεσίες και σε στεριανές εμπορικές και τουριστικές δραστηριότητες.

35-39 AKTI MIAOULI STR, 185 35 PIRAEUS - GREECE
TEL.: +3010 4292201, FAX: +3010 4292200
e-mail: vernicos@hol.gr / www.hypertech.gr/vernicos

ZOUROS NIKOLAOS SALVAGE



Στην εμπορική μητρόπολη της Μακεδονίας, τη Θεσσαλονίκη, η ναυτιλιακή επιχείρηση ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΖΟΥΡΟΣ ακολουθεί νέα ρότα. Συνενώνει υπό τη σκέπη της κοινοπραξίας με την επωνυμία «Ναυτιλιακή Κοινοπραξία Θεσσαλονίκης» δώδεκα (12) ναυτικές εταιρείες και παρέχει αντίστοιχα 12 πλοία, τα οποία συμμαχούν και συνεργάζονται με στόχο την υπεύθυνη εξυπηρέτηση των πελατών της, προσφέροντας ρυμουλκικές, λεμβοδικτικές, απορρυπαντικές και κατασκευές λιμενικών

έργων εργασίες στον Θερμαϊκό Κόλπο και σε ολόκληρη τη Μεσόγειο.

Παράλληλη είναι και η δραστηριότητα της επιχείρησης στην παροχή υπηρεσιών πρακτόρευσης πλοίων, επιθαλάσσιας αρωγής - ναυαγιάρεσης στα ελληνικά χωρικά ύδατα, αλλά και στις θάλασσες και ωκεανούς ανά τον κόσμο.

Η μεγέθυνση των εταιρειών αποτελεί το μέλλον του εμπορικού κόσμου, ώστε να παρέχονται ολοκληρωμένες υπηρεσίες, γεγονός που με τη διορατικότητά της η επιχείρηση προέβλεψε και σπεύδει, σε τακτά χρονικά διαστήματα, να πραγματοποιήσει με επενδυτικές κινήσεις, όπως η κατασκευή και αγορά νέων πλοίων.

Η κατάρτισμένη στελεχική οργάνωση, καθώς και η υποδομή της επιχείρησης στο σύνολό της, επιτρέπει τη συνεργασία με τους εμπειρότερους γνώστες της αγοράς μεσίτες (Brokers) ανά τις ηπείρους.

Τέλος, λόγω της επιτακτικής ανάγκης των τελευταίων ετών περί ασφαλούς διαχείρισης των επιχειρήσεων, η Διοίκηση επέβαλε -και το ανθρώπινο δυναμικό της επιχείρησής μας με ενθουσιασμό υιοθέτησε- τους κώδικες ISM, ISO 9001 (Συστήματα Ασφαλούς Διαχείρισης).

42, 26th OCTOVRIOU STR, 546 27 THESSALONIKI - GREECE

TEL.: +30310 555500, FAX: +30310 555506

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



PORTOLOS SALVAGE & TOWAGE

131 Filonos Street, 185 36 Piraeus, Greece

Tel: +3010 4294 253, Fax: +3010 4294 315, e-mail: portolos@otenet.gr

24 HOURS OPERATION FOR 26 CONTINUOUS YEARS
OUR FLEET OF TUGS

ELPIDA, KARTERIA

SPIROS LEKKAS, KAPPA POWER

POLIKOS, PORTOLOS 10, FOTIS P.

HP 3000 BP 40 TONS

HP 2500 BP 35 TONS

HP 2000 BP 25 TONS

NISSOS KALAMOS, P. BAKOGIANNIS

G. AIBAZOGLU, ASPROGIALI

NAFTELLINAS, MIMIS P.

HP 1800 BP 25 TONS

HP 1800 BP 25 TONS

HP 1500 BP 18 TONS

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. Θεσσαλονίκη 031-522 716

Η «Εθνική οδός»

Ακάλυπτα παραμένουν

25 νησιά του Ανατολικού

και Βόρειου Αιγαίου παρά το στόχο

του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας

να καλύψει το σύνολο των νησιωτικών

συμπλεγμάτων του Αιγαίου.



Ι ακτοπλοϊκές εταιρείες δεν έχουν εκδηλώσει ενδιαφέρον για γραμμές των Δ. Κυκλάδων, της Δωδεκανήσου

και του Β. Αιγαίου. Η απόφαση αυτή των εφοπλιστών ακτοπλοϊών, να μη συμπεριλάβουν 25 νησιά του Αιγαίου στις προτάσεις τους, προκάλεσε τις έντονες αντιδράσεις του νομάρχη, των δημάρχων και βουλευτών της Δωδεκανήσου, οι οποίοι πήραν μέρος σε ευρεία σύσκεψη που έγινε στις 21 Φεβρουαρίου στο ΥΕΝ.

Σύμφωνα με τα όσα είπε ο υπουργός Γ. Ανωμερίτης, για την περίοδο 2002-2003 το ΥΕΝ έχει προτείνει 29 κύριες γραμμές από Πειραιά, Λαύριο, Ραφήνα, Εξουσίδα, Βόλο, Σύρο, Θεσσαλονίκη, Αλεξανδρούπολη, Άγιο Νικόλαο, Σάμο και Ρόδο προς όλα τα Δωδεκάνησα και 18 τοπικές, από Ρόδο, Κάλυμνο, Κάρπαθο, Κω, Πάτμο και Λέρο, ενώ υπάρχουν ακόμη 11 γραμμές αρμοδιότητας του υπουργείου Αιγαίου, ενδοδιασύνδεσης όρων των νησιών.

Αυτές οι διαδικασίες για την αποδοχή των προτάσεων που έχουν υποβληθεί από τις πλοιοκτήτριες εταιρείες θα ολοκληρωθούν στις 15 Ιουνίου και στο διάστημα αυτό θα γίνει συμπλήρωση ή προκήρυξη όρων των γραμμών.

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Ανωμερίτης επισήμανε στα «Ν.Χ.»:

«Κανένα πρόβλημα δεν θα υπάρξει στην εξυπηρέτηση και του πιο απομακρυσμένου νησιού».

Το νέο θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοϊας εξελίσσεται κανονικά για την τρέχουσα περίοδο ενώ για το ναυτιλιακό συμπλήρωσε: «Είναι ένα θέμα σε εξέλιξη.

Βρισκόμαστε σε συνεχείς επαφές με τους ακτοπλοϊούς-εφοπλιστές και εκπροσώπους του υπουργείου Οικονομίας».

Σε ερώτησή μας αν ισχύουν όσα είδαν το φως της δημοσιότητας περί αιτήμα-

του Αιγαίου

τος των εφοπλιστών για αυξήσεις 30 - 50% στα εισιτήρια των πλοίων, ο υπουργός τόνισε: «Αν βγάλετε τα μηδενικά κάτι γίνεται ...».

Παράλληλα, το υπουργείο Μεταφορών εμφανίζεται πιο δραστήριο στην εξασφάλιση μιας υγιούς βιωσιμότητας των αερομεταφορέων που συνδέουν τακτικά τις ελληνικές μητροπόλεις με τα νησιά της άγονης γραμμής. Ύστερα από μακροχρόνιες δεσμεύσεις και εξαγγελίες, ο νυν υπουργός Μεταφορών εφάρμοσε την ευρωπαϊκή νομοθεσία και προχώρησε σε διαγωνισμό με σκοπό την επιδότηση αερομεταφορέων που εκτελούν συνδέσεις προς προορισμούς του νησιωτικού μας συμπληγματος, με μικρή επιβατική κίνηση. Η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα ύστερα από μακροχρόνια και σταθερή παρουσία σε πολλά νησιά της άγονης γραμμής εξασφάλισε την επιδότηση όσων δρομολογίων κρίθηκαν τόσο εθνικής σημασίας όσο και κοινωνικής ευαισθησίας. Με αυτόν τον τρόπο διατηρείται -σε μια εποχή που όλη τα ζημιολογία δρομολογία καταργούνται- η σταθερή αεροπορική σύνδεση πολλών νησιών τόσο με την Αθήνα όσο και μεταξύ τους. Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι ο ναύλος του εισιτηρίου διατηρείται σε πραγματικά εξαιρετικά χαμηλό κόστος και γίνεται αφενός προσιτό προς τους κατοίκους της περιφέρειας και αφετέ-

ρου ανταγωνιστικό προς το αντίστοιχο των ακτοπλοϊκών εταιρειών.

Αγώνας επιβίωσης για τις ακτοπλοϊκές εταιρείες

Εν τω μεταξύ, «σήμα κινδύνου» εξέπεμψε για ακόμα μία φορά η διοίκηση της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας, πριν από λίγες ημέρες, με το υπ' αριθμόν Φ.17.5/32 υπόμνημά της προς το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος.

Οι ακτοπλοΐοι - εφοπλιστές επισημαίνουν την κρίσιμότητα των περιστάσεων και υποστηρίζουν ότι το ταμείο κάθε εταιρείας είναι μείον!

«Η οικονομική κατάσταση όλων των ακτοπλοϊκών εταιρειών είναι άθλια», τονίζεται χαρακτηριστικά και ταυτόχρονα ζητείται από την Πολιτεία: α) χορήγηση κεφαλαίων κίνησης και β) πάγωμα όλων των υποχρεώσεων προς το Δημόσιο (π.χ. ΝΑΤ).

Η ΕΕΑ αναφέρει ότι με το νέο νόμο 2932/01 περί ακτοπλοΐας, ο κρατικός παρεμβατισμός έγινε εντονότερος, κάτι που είναι αντίθετο με το κοινοτικό δίκαιο. Ακόμα αναφέρεται σε «ανελεύθερες ρυθμίσεις», για τις οποίες έχει ήδη προσφύγει στα κοινοτικά όργανα και στο Συμβούλιο της Επικρατείας.

Η διοίκηση της ΕΕΑ στιγματίζει για πολλοστή φορά την ακολούθουμένη κυβερνητική

πολιτική, η οποία είναι γενναιόδωρη σε εναέρια και χερσαία Μέσα απ' ό,τι στις θαλάσσιες συγκοινωνίες.

Οι ακτοπλοΐοι - εφοπλιστές με στοιχεία που παραθέτουν υπογραμμίζουν τις αυξήσεις των εξόδων (εφαρμογή SOLAS, καύσιμα, δάνεια, δραματική πτώση τιμών στο ΧΑΑ, μείωση ναυλολογίου) και καθλούν τον ΥΕΝ κ. Γ. Ανωμερίτη να προχωρήσει σε αύξηση του ναυλολογίου και αναθεώρηση των εκπτώσεων. Υποστηρίζει ότι γίνεται αθέμιτος ανταγωνισμός από τη χορήγηση αδειών σκοπιμότητας σε φορτηγά/οχηματαγωγά πλοία, ενώ ζητεί συμμετοχή κατά 5% της Πολιτείας στις εργοδοτικές εισφορές προς το ΝΑΤ, καθώς και κατάργηση του ασφαλιστικού επιβατών - οχημάτων κατά 6,5%. Η ΕΕΑ αναφέρεται στην κακή κατάσταση των λιμένων, ενώ κληίνοντας το υπόμνημα κάνει αναφορά για «αγώνα επιβίωσης».

Τα «Ναυτικά Χρονικά» σε μια προσπάθειά τους να ρίξουν φως στο μεγάλο πρόβλημα της Ακτοπλοΐας, απευθύνθηκαν σε 7 εκπροσώπους γνωστών ακτοπλοϊκών εταιρειών αλλήλ και του πολιτικού κόσμου. Από τις απόψεις τους προκύπτει επιτακτική η ανάγκη μέτρων για την επιβίωση των θαλάσσιων συγκοινωνιών και κυρίως της πλήρους σύνδεσης όλου του νησιωτικού συμπληγματος με την ενδοχώρα.



ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ
ΑΕΡΟΠΛΟΪΑ

ΑΘΗΝΑ - ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ - ΙΚΑΡΙΑ - ΛΕΡΟΣ - ΜΗΛΟΣ - ΣΚΥΡΟΣ
ΡΟΔΟΣ - ΚΑΡΠΑΘΟΣ - ΚΑΣΟΣ - ΚΑΣΤΕΛΛΟΡΙΖΟ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΣΑΜΟΣ - ΧΙΟΣ

ΛΗΜΝΟΣ - ΜΥΤΙΛΗΝΗ - ΧΙΟΣ - ΣΑΜΟΣ - ΡΟΔΟΣ



Ο ρόλος των θαλάσσιων και αεροπορικών μεταφορών στο Αιγαίο για τη βιώσιμη ανάπτυξη



του Νίκου Ι. Λεβογιάννη,
βουλευτή Κυκλάδων
του ΠΑΣΟΚ

Ο

ι μεταφορές και οι συγκοινωνίες στο Αιγαίο (θαλάσσιες και αεροπορικές) είναι ο εθνικός νησιωτικός δρόμος, μια ΠΑΘΕ, μια Εγνατία. Παράλληλα, τα μέσα μεταφοράς δεν παύουν να είναι μέσα παροχής μιας δημόσιας υπηρεσίας, ζωτικότητας μάλιστα για τη νησιωτική Ελλάδα. Οι ιδιαιτερότητες των νησιωτικών περιοχών είναι γνωστές, καταγεγραμμένες και ανεγνώρισμένες, τόσο από το Σύνταγμα της Ελληνικής Δημοκρατίας όσο και από την Ε.Ε. Η ερμηνευτική διάταξη στο άρθρο 101 του Συντάγματος, που με την Αναθεώρηση του 2001 ψηφίστηκε, είναι δεσμευτική για το νομοθέτη και για τη διοίκηση, οι οποίοι όταν νομοθετούν ή εκδίδουν κανονιστικές αποφάσεις, είναι υποχρεωμένοι να λαμβάνουν υπ' όψιν τους τις ιδιαιτερότητες των νησιωτικών περιοχών. Είναι συνεπώς επιτακτική ανάγκη η Πολιτεία να αντιμετωπίσει το πρόβλημα των μεταφορών στο Αιγαίο και υπό αυτές τις προϋποθέσεις.

Δεν μπορούν να ισχύσουν για τα νησιά πολιτικές που ισχύουν στην υπόλοιπη χώρα, παρά μόνον αν έχουν προσαρμοστεί και εξειδικευτεί σε αυτές τις ιδιαιτερότητες.

Η καθιέρωση άγονων γραμμών και στις αεροπορικές συγκοινωνίες στο Αιγαίο, όπως συμβαίνει και στις ακτοπλοϊκές, είναι ένα σημαντικό βήμα.

Θα έλεγα μάλιστα ότι τόσο οι ακτοπλοϊκές, όσο και οι αεροπορικές άγονες γραμμές πρέπει να διευρυνθούν προκειμένου να καλύψουν τις πραγματικές ανάγκες.

Η πολύχρονη εμπειρία από τις άγονες γραμμές στην ακτοπλοΐα έχει καταδείξει ότι αυτές είναι αναγκαίες, ιδιαίτερα στις συνδέσεις ανάμεσα στα νησιά και όχι τόσο με τον Πειραιά.

Η μοναδική επιδοτούμενη γραμμή από το υπουργείο Αιγαίου για την ενδοκυκλαδική ακτοπλοϊκή συγκοινωνία γίνεται με ένα πλοίο και είναι βέβαιο ότι δεν επαρκεί και δεν αποδίδει, ακριβώς γιατί με

ένα πλοίο δεν συνδέονται ουσιαστικά 24 νησιά μεταξύ τους. Είναι πολύωρα και κουραστικά τα ταξίδια.

Χρειάζονται και άλλα πλοία προκειμένου να συνδέονται τα μικρά νησιά με τα μεγάλα και με την πρωτεύουσα του νομού.

Πρέπει να επιδοτηθούν πλοία για μικρές τοπικές γραμμές όπως:

1) Νάξος, Ίος, Σίκινος, Φολεγανδρος, Θήρα.

2) Θήρα - Ανάφη.

3) Νάξος, Δονούσα, Κουφονήσια, Αμοργός (η μόνη που υπάρχει).

Η συνύπαρξη ακτοπλοϊκών και αεροπορικών επιδοτούμενων γραμμών θα έχει θετικά αποτελέσματα για τα νησιά, αλλά και για τις επιχειρήσεις, για τον απλούστατο λόγο ότι θα αυξηθεί σημαντικά το μεταφορικό έργο.

Δεν έχουμε εδώ μια συγκεκριμένη πίτα να μοιράσουμε. Έχουμε ουσιαστικά παρθένο χώρο για να τον αξιοποιήσουμε.

Οι επιχειρηματίες της ακτοπλοΐας, όταν τους ζητούν οι τοπικοί φορείς να αυξήσουν τα δρομολόγια και τα πλοία, απαντούν με στατιστικά στοιχεία κίνησης των προηγούμενων χρόνων. Και η απάντηση στο επιχείρημα αυτό είναι απλή.

Πώς θα έχεις αύξηση της κίνησης όταν δεν έχεις νέες γραμμές, νέα δρομολόγια, σε σωστές ώρες και ημέρες.

Αδυνατώ να αντιληφθώ, π.χ., το λόγο για τον οποίο δεν συνδέεται ακτοπλοϊκά η Μύκονος με την Πάρο, τη Νάξο, τη Σαντορίνη ούτε καν το καλοκαίρι, ενώ θα έπρεπε να υπάρχει σύνδεση χειμώνα - καλοκαίρι. Το ίδιο ισχύει και για την Άνδρο και την Τήνο, που συνδέονται ακτοπλοϊκά μόνο με τη Μύκονο και τη Σύρο και όχι με τη Νάξο, την Πάρο, τη Σαντορίνη.

Είναι δυνατό να συμβαίνουν αυτά σήμερα; Και όμως συμβαίνουν παρά τις πολυετείς και καθημερινές πιέσεις και προτάσεις των τοπικών φορέων.

Έχουν, επομένως, η ακτοπλοΐα και οι επιχειρηματίες του χώρου μέλλον και προοπτική, αρκεί να βελτιώσουν τα πλοία, τα δρομολόγια, τις παρεχόμενες υπηρεσίες: αρκεί να είναι αξιόπιστοι και αξιόπλοοι.

Η συνύπαρξη ακτοπλοϊκών

και αεροπορικών επιδοτούμενων

γραμμών θα έχει

θετικά αποτελέσματα

για τα νησιά,

αλλά και για τις επιχειρήσεις.

για τον απλούστατο λόγο

ότι θα αυξηθεί σημαντικά

το μεταφορικό έργο.

Δεν έχουμε εδώ μια συγκεκριμένη

πίτα να μοιράσουμε.

Έχουμε ουσιαστικά παρθένο

χώρο για να τον αξιοποιήσουμε.

Δεν έχουν να φοβηθούν τίποτα από τον ανταγωνισμό των αεροπορικών εταιρειών. Μπορούν να συνυπάρξουν και θα έλεγα και να συνεργαστούν οι δύο αυτοί φορείς σε πολλούς τομείς.

Καθοριστικό ρόλο στη σωστή και σταθερή ανάπτυξη των μεταφορών στο Αιγαίο παίζουν βέβαια και οι εμπλεκόμενες υπηρεσίες των τριών υπουργείων, Ναυτιλίας, Μεταφορών και Αιγαίου.

Είναι κοινή διαπίστωση ότι αυτή η πολυδιάσπαση δεν ωφεληεί και δεν επιτρέπει τη χάραξη κοινής πολιτικής και την από κοινού αντιμετώπιση των προβλημάτων.

Υπάρχει παράλληλα και ο τομέας που έχει σχέση με τις υποδομές στα λιμάνια και στα αεροδρόμια, με τα Λιμενικά Ταμεία και άλλους εμπλεκόμενους φορείς.

Ένας κυκεώνας, δηλαδή, που οδηγεί μόνο σε αδιέξοδα και λαθεμένες αποφάσεις.

Ο κυκεώνας αυτός πρέπει κάποτε να σταματήσει και να υπάρξει ενιαίος φορέας σχεδιασμού και αντιμετώπισης των προβλημάτων, γιατί έτσι μόνο θα επιτύχουμε κοινή πολιτική και στρατηγική στον τομέα των μεταφορών στο Αιγαίο.

Βεβαίως, βρισκόμαστε στην αρχή της καθιέρωσης του προγράμματος απελευθέρωσης των θαλάσσιων μεταφορών και αναμένουμε να δούμε πώς θα λειτουργήσει στην πράξη το νέο πλαίσιο που έχει νομοθετηθεί.

Ενδεχομένως να απαιτηθούν βελτιώσεις. Αυτό θα φανεί σύντομα. Το δεδομένο είναι ότι στο νέο τοπίο που διαμορφώνεται στις μεταφορές στο Αιγαίο, υπάρχει πλούσιο έδαφος αναπτυξιακών πρωτοβουλιών.

Τα νησιά έχουν πλέον μια δυναμική που στο πλαίσιο της βιώσιμης ανάπτυξης έχουν προοπτική ολόκληρη.

Δεν υπάρχουν πλέον νησιά-τόποι εξορίας, νησιά της ξεχασμένης Ελλάδας.

Όλα τα νησιά έχουν προοπτική, σε όλη είναι ορατά πλέον τα αποτελέσματα της ανάπτυξης.



ΑΘΗΝΑ - ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ, ΙΚΑΡΙΑ, ΛΕΡΟΣ, ΜΗΛΟΣ, ΣΚΥΡΟΣ
ΡΟΔΟΣ - ΚΑΡΠΑΘΟΣ, ΚΑΣΟΣ, ΚΑΣΤΕΛΛΟΡΙΖΟ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΣΑΜΟΣ, ΧΙΟΣ ΛΗΜΝΟΣ - ΜΥΤΙΛΗΝΗ - ΧΙΟΣ - ΣΑΜΟΣ - ΡΟΔΟΣ



Συνέντευξη του Γεράσιμου Στρίντζη, προέδρου και διευθύνοντος συμβούλου της Blue Star Ferries, στον Γιώργο Φραγκούλη

ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ

Απαράδεκτος ο κρατικός παρεμβατισμός στην ακτοπλοΐα...

Τον τελευταίο καιρό γίνονται έντονες συζητήσεις γύρω από τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι ακτοπλοϊκές εταιρείες, σχετικά με τις χρηματοδοτήσεις των επενδυτικών τους προγραμμάτων από τράπεζες, με συνέπεια να μην ευνοούνται οι αυξήσεις μετοχικού κεφαλαίου. Ποιες θεωρείτε ως πιθανές λύσεις για να βγει η ακτοπλοΐα από την οικονομική στενωπό;

Θέλω να πιστεύουμε ότι η ακτοπλοΐα -που αφορά εσωτερικές γραμμές και όχι τις γραμμές της Ιταλίας- θα τύχει μιας καλύτερης αντιμετώπισης από την Πολιτεία εν όψει της απελευθέρωσης του συστήματος. Αυτό θα δώσει τη δυνατότητα στις εταιρείες να πραγματοποιήσουν καλύτερο προγραμματισμό, να εφαρμόσουν νέους

τρόπους ναυπηγείου, καθώς και άλλες τακτικές αυτού του είδους. Πιστεύω λοιπόν ότι με το νέο σύστημα της απευθείας θα έρθουν καλύτερες ημέρες για την ακτοπλοΐα. Το «κλειδί» της νέας τάξης πραγμάτων είναι να ικανοποιηθούν τα αιτήματα των ακτοπλοϊκών από την Πολιτεία, γιατί στο κάτω-κάτω δεν επιζητούμε τίποτε περισσότερο από το να λειτουργούμε όπως ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Πρόσφατα η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα επιδοτήθηκε, αναλαμβάνοντας την υποχρέωση να εκτελεί τακτικά δρομολόγια σε δέκα προορισμούς της άγονης γραμμής, με αποτέλεσμα τα αεροπορικά εισιτήρια να προσφέρονται σε ιδιαίτερα ανταγωνιστικές τιμές. Πιστεύετε πως η ακτοπλοΐα έχει πλέον έναν νέο ισχυρό ανταγωνιστή και ότι ο σύγχρονος Έλληνας σύντομα θα επιλέγει το αεροπλάνο αντί του πλοίου για τη μεταφορά του στα νησιά;

Υποθέτω ότι στις εν λόγω γραμμές δεν εκδηλώνεται ιδιαίτερο επιχειρηματικό ενδιαφέρον και αυτό είναι το στοιχείο το οποίο ονομάζουμε «δημόσια εξυπηρέτηση» ή δημόσια υπηρεσία και, επομένως, αυτά τα νησιά δεν θα έχουν μεγάλη κίνηση ούτως ή άλλως. Από την άλλη πλευρά, εμείς ισχυριζόμαστε ότι ένα καθεστώς επιδοτήσεων πρέπει να εφαρμοστεί και στην ακτοπλοΐα όπως και στην Ολυμπιακή. Αντίθετα, αν το ποσό των επιδοτήσεων της Ο.Α. είναι «α», για την ακτοπλοΐα θα πρέπει να είναι «α» επί 100, διότι το έργο που προσφέρουν τα πλοία στα άγονα νησιά είναι πολύτιμο, πιο αξιόπιστο, φθηνότερο, ενώ επεκτείνεται και σε εμπορεύματα και δεν περιλαμβάνει μόνον επιβάτες.

Ωστόσο, κύριε Στρίντζη, τι γίνεται με τα 25 νησιά που έχουν μείνει εκτός προγραμματισμού των ακτοπλοϊκών εταιρειών; Πιστεύετε ότι αυτό θα δώσει πεδίο για δράση στις ξένες εταιρείες που θα δραστηριοποιηθούν στη χώρα μας μετά την άρση του καμποτάζ;

Θα έρθουν οι ξένες εταιρείες για να πάνε στα άγονα νησιά; Ας έρθουν και ας καλύψουν και τα «γόνιμα» νησιά... Η ελληνική ακτοπλοΐα δεν έχει κανένα πρόβλημα... Μάλιστα, ας προκηρύξει το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και ευρωπαϊκό διαγωνισμό, όπως πρέπει να γίνει κανονικά, και ας έρθουν οι ξένοι να αρχίσουν δρομολόγια στην άγονη γραμμή· κανένα πρόβλημα... Ίσα-ίσα, θα μας χαροποιήσει ιδιαίτερα. Ωστόσο, θα ήθελα να πω ότι η κάθε εταιρεία αξιολογεί τη δική της κατάσταση και δυνατότητα και προγραμματίζει αναλόγως τα πλοία της. Νομίζω ότι αυτός ο παρεμβατισμός θα πρέπει να σταματήσει. Θα σας θυμίσω ότι -εκτός από αυτό που είπατε για την Ολυμπιακή και τα άγονα νησιά- ακούσαμε μόλις πριν από λίγες ημέρες ότι η Ο.Α. θα περικόψει και αντιστοίχως δρομολόγια... Θα πρέπει να αναφέρω ότι σε εμάς (στην ακτοπλοΐα) δεν

Αν το ποσό των επιδοτήσεων της Ο.Α. είναι «α», για την ακτοπλοΐα θα πρέπει να είναι «α» επί 100, διότι το έργο που προσφέρουν τα πλοία στα άγονα νησιά είναι πολλαπλάσιο, πιο αξιόπιστο, φθηνότερο, ενώ επεκτείνεται και σε εμπορεύματα και δεν περιλαμβάνει μόνον επιβάτες

μας επιτρέπεται κάτι τέτοιο, από τη στιγμή που κάποιο πλοίο είναι ενταγμένο στην ακτοπλοΐα θα πρέπει να κινείται συνεχώς δέκα μήνες το χρόνο και να έχει και το πλήρωμά του δέκα μήνες συνεχώς. Διαφορετικά υπάρχουν, πέραν των πειθαρχικών ή άλλων ευθυνών, ακόμα και ποινικές ευθύνες. Δηλαδή, η Πολιτεία έχει δημιουργήσει ένα πολύ δεσμευτικό, προστατευτικό και παρεμβατικό καθεστώς για την ακτοπλοΐα, το οποίο είναι απαράδεκτο και το συντο-

μότερο πρέπει να το αλλάξει.

Πιστεύετε ότι θα βρείτε πλέον ανταπόκριση στα αιτήματά σας από το κράτος;

Δεν μπορεί να γίνει διαφορετικά... Είναι πλέον τόσο καθαρά τα πράγματα που απλώς είναι θέμα χρόνου, γιατί δεν μπορεί να συνεχιστεί η ίδια κατάσταση. Και βέβαια αντιλαμβανόμαστε ότι δεν μπορούν να γίνουν οι αλλαγές από τη μια μέρα στην άλλη. Ο νόμος του κ. Παπουτσάκης είναι ένας νόμος «γενναίος» και στη σωστή κατεύθυνση, αλλά κατά τη γνώμη μας έχει κάποιες ελλείψεις - όπως άλλωστε όλα τα νομοθέτηματα και γι' αυτό θα πρέπει να τα εντοπίσουμε και να τα διορθώσουμε.



ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ
ΑΕΡΟΠΛΟΤΑ

ΑΘΗΝΑ - ΑΣΤΥΝΑΛΙΑ, ΙΚΑΡΙΑ, ΛΕΡΟΣ, ΜΗΛΟΣ, ΣΚΥΡΟΣ
ΡΟΔΟΣ - ΚΑΡΠΑΘΟΣ, ΚΑΣΟΣ, ΚΑΣΤΕΛΛΟΡΙΖΟ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΣΑΜΟΣ, ΧΙΟΣ ΛΗΜΝΟΣ - ΜΥΤΙΛΗΝΗ - ΧΙΟΣ - ΣΑΜΟΣ - ΡΟΔΟΣ



ΚΡΙΚΟΣ ΧΡΩΜΑΤΑ



Marine
KRAMA®
Paints

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ

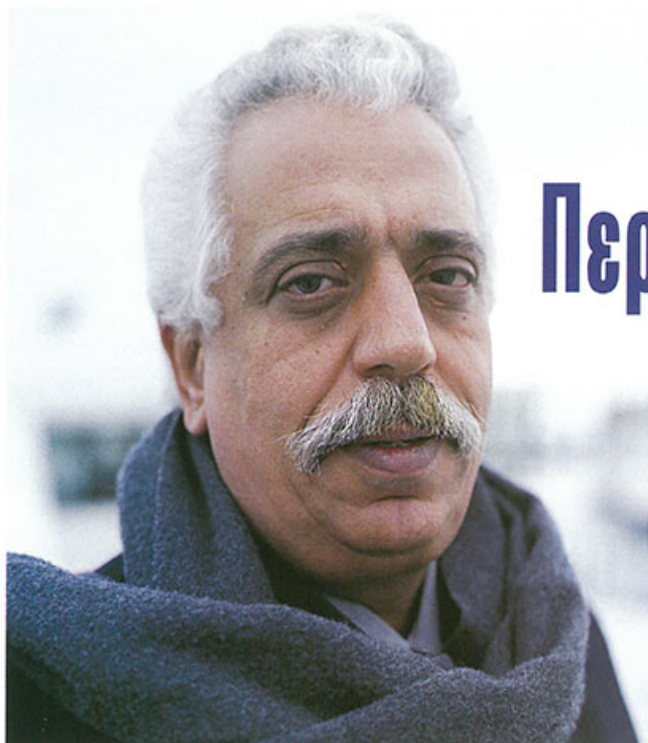
ΚΡΙΚΟΣ ΧΡΩΜΑΤΑ Α.Ε.Β.Ε.

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





Περνάμε φάση αλλαγών

**Συνέντευξη του Αθανάσιου Γιακαλή,
προέδρου Ναυτιλιακής Εταιρείας Λέσβου (ΝΕΛ)**

Ευρωπαϊκής Ένωσης στην οποία ισχύουν τόσο αυστηρά όρια ηλικίας. Λαμβάνοντας πάντα υπ' όψιν τις υψηλές επενδύσεις που απαιτούνται για την απόκτηση ενός πλοίου, είναι προς συμφέρον των εταιρειών η εκμετάλλευσή του για όσο το δυνατόν μεγαλύτερο χρονικό διάστημα, αφού με βάση τις νέες κοινοτικές οδηγίες διασφαλίζεται η αξιοηλικία του και η ασφάλεια των επιβατών.

Πιστεύετε ότι πρέπει να πάτε και σε άλλες συγχωνεύσεις ακτοπλοϊκών εταιρειών και να υπάρξουν δύο μεγάλα ακτοπλοϊκά σχήματα;

Η ακτοπλοϊκή αγορά σήμερα περνάει από μια φάση αλλαγών. Οι νέες συνθήκες που θα διαμορφωθούν με την εφαρμογή του νέου θεσμικού πλαισίου, πιθανόν να οδηγήσουν σε συγχωνεύσεις και στρατηγικές συνεργασίες.

Κάποιοι υποστηρίζουν ότι ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας ασχολείται έντονα με την ποντοπόρο ναυτιλία και όχι όσο θα έπρεπε με την ακτοπλοΐα. Συμφωνείτε με αυτή τη θέση συναδέλφων σας;

Όχι, πιστεύω ότι ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας έχει πλήρη γνώση των ιδιομορφιών και των προβλημάτων της ελληνικής ακτοπλοΐας και ότι προωθεί σε σημαντικό βαθμό λύσεις των προβλημάτων αυτών.

Τι θα γίνει με τις άγονες γραμμές στη νέα ακτοπλοϊκή περίοδο;

Με βάση τη νέα πολιτική που διαμορφώνεται όσον αφορά τις άγονες γραμμές, θα υπάρξει οπωσδήποτε καλύτερη εξυπηρέτηση των μικρών νησιών, γεγονός που θα είναι εις όφελος των κατοίκων. Από την άλλη μεριά, όμως, το κόστος της επιδότησης θα μετακυλήσει στην τιμή του ναύλου και πιθανόν να συμβάλει στην αύξηση του ναυλολογίου, καθιστώντας τη μετακίνηση ακριβότερη. Η καλύτερη λύση θα είναι μέρος της αύξησης αυτής να καλυφθεί από τον κρατικό προϋπολογισμό, ώστε να μην υπάρξει η πρόσθετη επιβάρυνση στον κάτοικο του μικρού νησιού, γεγονός που θα συμβάλει στην περαιτέρω απομόνωσή του.

Πώς βλέπετε να διαμορφώνεται το ακτοπλοϊκό σκηνικό με το νέο θεσμικό πλαίσιο που τίθεται σε εφαρμογή;

Πιστεύω ότι η εφαρμογή του νέου νομοθετικού πλαισίου θα έχει μικρή επίδραση στην οικονομική κατάσταση των εταιρειών. Θα συμβάλει, όμως, σημαντικά στην αναβάθμιση των κεντρικών λιμανιών, εφόσον θα υπάρξουν περισσότερες απευθείας συνδέσεις των κεντρικών λιμανιών με τα νησιά.

Τι μπορεί να περιμένει φέτος το καλοκαίρι το επιβατηγό κοινό; Και για να γίνουμε πιο σαφείς, αναφερόμαστε στα εισιτήρια και στα άπειρα προβλήματα των ελληνικών λιμανιών.

Όσον αφορά τα προβλήματα στα λιμάνια αυτά, θα συνεχίσουν να υφίστανται αφού η πρόοδος που έχει γίνει προς την κατεύθυνση της αναβάθμισής τους μέχρι σήμερα είναι πολύ μικρή. Η κίνηση αναμένεται να κυμανθεί περίπου στα ίδια επίπεδα με πέρυσι, με μικρή αύξηση ίσως. Όσον αφορά τις τιμές των εισιτηρίων, ούτε εκεί αναμένεται σημαντική αύξηση. Σχετικά με τη Ναυτιλιακή Εταιρεία Λέσβου, πιστεύουμε ότι φέτος θα έχουμε σημαντική αύξηση της κίνησης λόγω της πλήρους εκμετάλλευσής των νέων τριών ταχυπλοίων, τα οποία θα μειώνουν τους χρόνους ταξιδιού και είναι ανταγωνίσιμα προς τα αεροπλάνα.

Θα επιμείνετε στη μη μείωση του ορίου ηλικίας από τα 35 στα 30 έτη;

Η κατάργηση του ορίου ηλικίας είναι πάγιο αίτημα όλων των ακτοπλοϊκών εταιρειών. Ας μην ξεχνάμε ότι είμαστε η μόνη χώρα της



ΑΘΗΝΑ - ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ - ΙΚΑΡΙΑ - ΛΕΡΟΣ - ΜΗΛΟΣ - ΣΚΥΡΟΣ
ΡΟΔΟΣ - ΚΑΡΠΑΘΟΣ - ΚΑΣΟΣ - ΚΑΣΤΕΛΛΟΡΙΖΟ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΣΑΜΟΣ - ΧΙΟΣ

ΛΗΜΝΟΣ - ΜΥΤΙΛΗΝΗ - ΧΙΟΣ - ΣΑΜΟΣ - ΡΟΔΟΣ



Π. ΣΤΕΦΑΝΟΥ

Στηρίζουμε την άγωνα γραμμή, ενισχύουμε την ανάπτυξη της ελληνικής επαρχίας

Συνέντευξη του Πέτρου Στεφάνου,
διευθύνοντος συμβούλου
της Ολυμπιακής Αεροπορίας
στον Ηλία Μπίσια



Πώς κρίνετε την απόφαση της ελληνικής Πολιτείας να επιβάλει υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε τακτικές αεροπορικές γραμμές που εξυπηρετούν τα νησιά της ελληνικής άγωνα γραμμής;

Η πρόσφατη απόφαση της κυβέρνησης να επιβάλει υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε τακτικές αεροπορικές γραμμές που συνδέουν τις ελληνικές μητροπόλεις με τα νησιά του Ανατολικού Αιγαίου, αποτελεί δυναμική απάντηση της Πολιτείας σε ένα χρόνιο αίτημα της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

Ύστερα από πρόσκληση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας για υποβολή προ-σφορών από ελληνικούς αλλήλ και ευρωπαϊκούς αερομεταφορείς, η Ολυμπιακή Αεροπορία αναδείχθηκε, κατόπιν διαγωνισμού, ο πλέον αξιόπιστος αερομεταφορέας για την εκτέλεση των παραπάνω πτήσεων εθνικής σημασίας. Κατ' αυτόν τον τρόπο, με τη συμβολή της Πολιτείας, η Ο.Α. θα εξακολουθεί να στηρίζει το περι-

φερειακό δίκτυό της και να συμβάλλει στην ανάπτυξη της ελληνικής επαρχίας και ιδιαίτερα νησιών οικονομικά ευαίσθητων αλλήλ και αποκλεισμένων από τις ελληνικές μητροπόλεις.

Για ποιον λόγο θεωρείτε ότι η Ο.Α. επιλέχθηκε μετά το διαγωνισμό να εξυπηρετήσει το σύνολο των επιδοτούμενων γραμμών;

Η εταιρεία επιλέχθηκε αφού επέδειξε πραγματικό ενδιαφέρον και αξιοπιστία για την ορθή και σταθερή εξυπηρέτηση των γραμμών αυτών. Παράλληλα, η πολυετής εμπειρία της Ο.Α. ως προς την τακτική εξυπηρέτηση νησιωτικών γραμμών υπήρξε καθοριστικός παράγοντας για την επιλογή της. Από τις 28 Δεκεμβρίου 2001, η Ο.Α. εξυπηρετεί το ελληνικό νησιωτικό σύμπλεγμα με την οικονομική υποστήριξη της Πολιτείας, όπως αυτή προβλέπεται από τον κανονισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης 2408/92.

Η επιχορήγηση αφορά τα δρομολόγια

Αθήνας-Αστυπάλαιας, Ικαρίας, Λέ-ρου, Μήλου και Σκύρου, τα δρομολόγια Θεσσαλονίκης-Σάμου και Χίου, όπως επίσης και αυτά μεταξύ Ρόδου-Καρπάθου, Κάσου και Καστελλόριζου. Επίσης η Ολυμπιακή Αεροπορία συνδέει ήδη, στο πλαίσιο του προγράμματος αυτού, τα ακριτικά νησιά μεταξύ τους (Λήμνος-Μυτιλήνη-Χίος-Σάμος-Ρόδος).

Το επιδοτούμενο αυτό πρόγραμμα απο-τελεί μια τομή για τον εθνικό αερομεταφορέα, αφού η Ο.Α. δεν είναι πλέον σε θέση να εκτελεί ζημιολόγους δρομολόγια. Η στήριξη της εταιρείας προς τους κα-τόχους της άγωνα γραμμής υπήρξε πάντα διαρκής, αλλήλ στο σύγχρονο ανταγωνιστικό πλαίσιο των αερομεταφορών, η υποστήριξη της Πολιτείας υπήρξε επιβεβλημένη. Η εταιρεία δεν θα μπορούσε για λόγους οικονομικής επιβίωσης να αντεπεξέλθει στη διατήρηση των παραπάνω τακτικών γραμμών, λαμβάνοντας υπ' όψιν την εξαιρετικά χαμηλή επιβατική κίνηση, ειδικά το χειμώνα.



Από τις 28 Δεκεμβρίου 2001,

η Ο.Α. εξυπηρετεί την άγονη γραμμή

του ελληνικού νησιωτικού συμπλέγματος

με την οικονομική υποστήριξη

της Πολιτείας, όπως αυτή

προβλέπεται από τον κανονισμό

της Ευρωπαϊκής Ένωσης 2408/92

Πώς κρίνετε τη συμβολή του προγράμματος αυτού στην οικονομική ανάπτυξη της ελληνικής επαρχίας;

Το εγχείρημα αυτό αποτελεί καινοτομία της ελληνικής Πολιτείας. Επίσης θεωρείται πιλοτικό για την Ευρωπαϊκή Ένωση που το υποστηρίζει, αφού το ελληνικό νησιωτικό σύμπλεγμα είναι μοναδικό και τα προβλήματά του στο χώρο των μεταφορών πολίτηλα. Η ουσιαστική συμβολή όμως του προγράμματος προς την ανάπτυξη της ελληνικής επαρχίας έγκειται στη διατήρηση και εξα-

σφάλιση χαμηλών ναύλων εισιτηρίων στις συγκεκριμένες γραμμές. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι η τιμή του εισιτηρίου από Αθήνα για Σκύρο κοστίζει πλέον μόνο 30 ευρώ. Κατ' αυτόν τον τρόπο το πρόγραμμα αυτό εξασφαλίζει τόσο τη συνεχή και διαρκή σύνδεση των παραπάνω προορισμών, όσο και την επιβολή εξαιρετικά χαμηλών ναύλων που θεωρούνται προσιτοί για τους κατοίκους των νησιών αυτών. Με τη νέα επιδότηση, η Ολυμπιακή Αεροπορία εξασφαλίζει τη διαρκή τουρι-

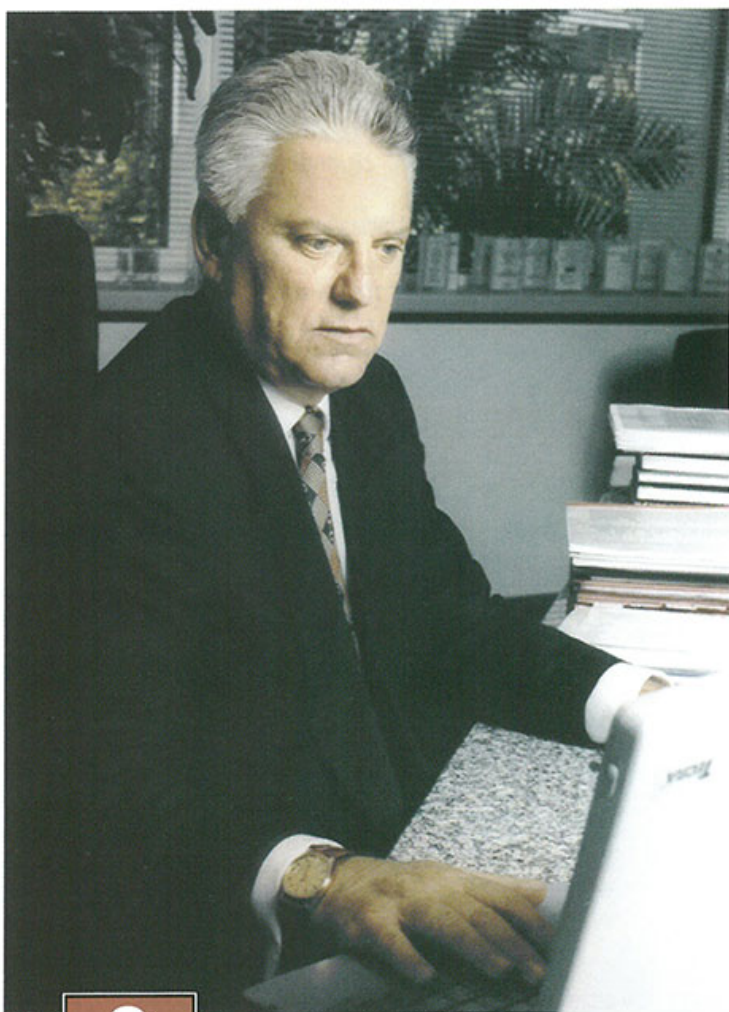
στική κίνηση προς ακριτικούς προορισμούς και στηρίζει την απρόσκοπτη και επιβεβλημένη επικοινωνία μεταξύ πολλών ακριτικών νησιών. Οι διεθνείς συγκυρίες, που επηρεάζουν άμεσα τις αερομεταφορές, δεν θα αποτελούσαν πλέον τροχοπέδη για την ολοκληρωμένη εξυπηρέτηση της «ευαίσθητης» άγονης γραμμής. Έτσι, οι αερομεταφορείς γίνονται πραγματικά ανταγωνιστικοί προς τις ακτοπλοϊκές εταιρείες, αφού το αεροπλάνο γίνεται πλέον πιο προσιτό για όλη την ελληνική κοινωνία. Παράλληλα, δίνεται η δυνατότητα να «διασπείρουμε» τον τουρισμό και σε νησιωτικούς προορισμούς με μικρή δυνατότητα διεθνούς προβολής, καθώς οι ταξιδιωτικοί πράκτορες θα μπορούν να προωθούν ταξιδιωτικά πακέτα που θα συμπεριλαμβάνουν τόσο νησιά με μεγάλη τουριστική κίνηση όσο και με μικρότερη εμβέλεια προώθησης.



ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ
ΑΕΡΟΠΛΟΤΑ

ΑΘΗΝΑ · ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ, ΙΚΑΡΙΑ, ΛΕΡΟΣ, ΜΗΛΟΣ, ΣΚΥΡΟΣ
ΡΟΔΟΣ · ΚΑΡΠΑΘΟΣ, ΚΑΣΟΣ, ΚΑΣΤΕΛΛΟΡΙΖΟ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ · ΣΑΜΟΣ, ΧΙΟΣ ΛΗΜΝΟΣ · ΜΥΤΙΛΗΝΗ · ΧΙΟΣ · ΣΑΜΟΣ · ΡΟΔΟΣ





Άρθρο του Γιώργου Πατακού,
διευθύνοντος συμβούλου
της Hellas Flying Dolphins

Ο θανάσιμος εναγκαλισμός της ελληνικής Πολιτείας

Θ

α ήθελα να ξεκινήσω με την κατηγορηματική δήλωση

ότι το σημερινό αδιέξοδο, στο οποίο έχει οδηγηθεί η ελληνική ακτοπλοΐα, οφείλεται αποκλειστικά και μόνο στον τρόπο με τον οποίο η ελληνική Πολιτεία διαχειρίστηκε το μεγάλο αυτό κεφάλαιο τα τελευταία 40 χρόνια. Η πρόσκαιρη «άνοιξη» της διετίας 1998-1999, όχι μόνο δεν έλυσε κανένα από τα χρονίζοντα συσσωρευμένα προβλήματα του κλάδου, τουναντίον δημιούργησε μια ψευδαίσθηση ευφορίας η οποία επιβάρυνε την οικονομική κατάσταση όλου του κλάδου, απόρροια των μεγαλειήβων επενδυτικών σχεδίων σαν να επρόκειτο η ευφορία να βαστηθεί για πάντα, επιδεινώνοντας με τον τρόπο αυτό δραματικά τη θέση του κλάδου.

Τα θέματα που απασχολούν την ακτοπλοΐα είναι περίπου δώδεκα (12), έχουν κατά κό-

ρον αναλυθεί και παρουσιαστεί από την Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας και στην ουσία τους καταλήγουν σε θέματα ουσιαστικής απελευθέρωσης του κλάδου από το θανάσιμο εναγκαλισμό της ελληνικής Πολιτείας. Σε όλα αυτά έρχονται να προστεθούν και τα πρώτα δείγματα διαχείρισης μιας υποτιθέμενης απελευθέρωσης από 1ης Νοεμβρίου 2002, που με τον τρόπο με τον οποίο μεθοδεύεται μάλλον παρατείνουν το σημερινό ανελέητο καθεστώς με νέα μορφή.

Οι λύσεις είναι απλές, ξεκάθαρες και τα μόνα που χρειάζονται για την εφαρμογή τους είναι πολιτικό θάρρος και κοίταγμα με ρεαλισμό των προβλημάτων στα μάτια. Αυτές οι λύσεις, βέβαια, φωτογραφίζουν την πολιτική ηγεσία του υπουργείου, που κάποια στιγμή θα πρέπει ουσιαστικά, υπεύθυνα και δυναμικά να προχωρήσει στην επίλυση των προβλημάτων χωρίς παρέκκλιση και μεθοδεύ-

σεις. Θα πρέπει κάποτε, ειδικά τη στιγμή αυτή, να αντιληφθούμε ότι θα πρέπει να αντιμετωπίσουμε την ακτοπλοΐα σαν μία πολυμετοχική συνένωση φυσικών προσώπων που έχουν επενδύσει τις οικονομίες τους και τα όνειρά τους στον κλάδο, αναμένοντας κερδοφορία και όχι μεμονωμένους εφοπλιστές.

Είναι αυτονόητο ότι η ουσιαστική απελευθέρωση θα έχει πολύπλευρα θετικά αποτελέσματα για όλους τους εμπλεκόμενους, αλλά ιδίως για τους χρήστες των υπηρεσιών του κλάδου μας, δηλαδή των καταναλωτών / επιβατών μας. Μία ματιά στην κοσμογονία των απελευθερωμένων κλάδων της ελληνικής επιχειρηματικής σκηνής θα έπειθε περί του λόγου το αληθές.

Απελευθέρωση λοιπόν εδώ και τώρα, για το καλό όλων των εμπλεκόμενων που σήμερα συγκρούονται σε ένα γαϊτανάκι παράνοιας και εθελοτυφλίας.

Εταιρείες λαϊκής βάσης

ANEN

**του Δημήτριου Αγοραστάκη,
ναυπηγού - μηχανολόγου,
διευθύνοντος συμβούλου ANEN
Lines (Ανώνυμης Ναυτιλιακής
Εταιρείας Νότου Α.Ε.)**

Μεταξύ των Νότιας Πελοποννήσου, Κυθήρων και Κρήτης δεν υπήρχε μόνιμη σύνδεση. Η γραμμή Καθαμάτας, Γυθείου προς Κύθηρα - Κίσαμο εξυπηρετήθηκε αποσπασματικά από ορισμένα πλοία. Το μέγεθος των ναυτιλιακών εταιρειών, η διοίκηση, οικονομικοί λόγοι, αλλιά και η προβληματική λιμενική υποδομή δεν επέτρεψαν τη μόνιμη ακτοπλοϊκή σύνδεση των παραπάνω περιοχών. Έτσι λοιπόν ιδρύθηκε η Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Νότου, ναυτιλιακή εταιρεία λαϊκής βάσης, της οποίας ο χαρακτήρας, όπως αναφέρεται ακόμα και στο καταστατικό, είναι αναπτυξιακός. Η μορφή των ναυτιλιακών εταιρειών λαϊκής βάσης δίνει τη δυνατότητα συμμετοχής με μικρό κεφάλαιο και δεν θεωρείται επιχειρηματικός κίνδυνος. Αυτή καθ' εαυτή όμως η συμμετοχή περιλαμβάνει μια μοναδική δυναμική: Η πολυμετοχική βάση επιβάλλει τις προτεραιότητες στη διοίκηση: Πρώτη προτεραιότητα, η ασφάλεια των ταξιδιωτών και του πληρώματος· δεύτερη προτεραιότητα, η εξυπηρέτηση των ταξιδιωτών και των εμπορευμάτων τους· τρίτη προτεραιότητα παραμένει η επιδίωξη κερδών. Παρ' ότι η διετής χρήση της εταιρείας ήταν ζημιολόγος, η ANEN Lines πρόκειται να προχωρήσει με νέα στρατηγική, η οποία θα της εξασφαλίσει θετικά οικονομικά αποτελέσματα και περιλαμβάνει παρεμβάσεις για το 2002 στους κάτωθι τομείς:

Α) Δρομολόγια

- Καθιέρωση ημερήσιων δρομολογίων με

μειωμένη σύνθεση πληρώματος για τις εκτός αιχμής περιόδους (Ιούλιος - Αύγουστος).

- Ενώ οι γραμμές που μας ενδιαφέρουν σύμφωνα με το νέο πρόγραμμα ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών του ΥΕΝ είναι οι Πειραιάς-Κύθηρα-Αντικύθηρα-Κίσαμος και Καθαμάτα-Κύθηρα-Κίσαμος, δηλώσαμε προς το παρόν την επιθυμία μας μόνο για τη γραμμή Γύθειο-Κύθηρα-Κίσαμος, επιφυλασσόμενοι να συμμετάσχουμε σε περισσότερες γραμμές όταν θα αποφασηθεί το ύψος των επιδοτήσεων για τις άγονες γραμμές).

Β) Πρόγραμμα πωλήσεων και Marketing

- Η στρατηγική συμμετοχή με άλλες αναπτυξιακές εταιρείες σε ευρωπαϊκά επιδοτούμενα προγράμματα.

Γ) Εργασίες ανακαίνισης και εκσυγχρονισμού

Ε/Γ-Ο/Γ «Μυρτιδιώτισσα»

Δ) Οργανωτικά θέματα

Ε) Οικονομική διαχείριση

Τελειώνοντας, θέλουμε να δοθεί έμφαση σε ένα σημαντικό θέμα, το οποίο απασχολεί την ακτοπλοϊά γενικότερα αλλιά και την ANEN. Ενώ η Ε.Ε. δεν επιβάλλει όριο ηλικίας, το ΥΕΝ αποφάσισε τη μείωση του ορίου ηλικίας από τα 35 στα 30 χρόνια, παρ' ότι από τη πλευρά της ακτοπλοϊας έχει δοθεί έμφαση στον εκσυγχρονισμό, στην εξασφάλιση της αξιοπλοϊας και της ασφάλειας των πλοίων κατά 100%. Για το λόγο αυτόν η ΕΕΑ. έχει προσφύγει στα αρμόδια όργανα της Ε.Ε., από την οποία πιστεύουμε ότι θα υπάρξει θετική εξέλιξη στο θέμα αυτό.

ΣΚΥΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

Η Σκύρος Ναυτική Εταιρεία αποτελεί κυριολεκτικά Εταιρεία Λαϊκής Βάσης, στη δημιουργία της οποίας συνέβαλε ολόκληρος πραγματικά ο σκυριανός λαός. Ιδρύθηκε το 1980 με τον αποκλειστικό σκοπό εξυπηρέτησης της τοπικής γραμμής Κύμης - Σκύρου, που αποτελεί τη μοναδική σύνδεση του νησιού με την απέναντι Εύβοια και την υπόλοιπη Ελλάδα. Αγόρασε αρχικά το F/B ANEMOESSA, που το δρομολόγησε στη γραμμή Κύμης-Σκύρου μέχρι το 1989, οπότε το αντικατέστησε με το νορβηγικής κατασκευής F/B κλειστού τύπου ΛΥΚΟΜΗΔΗΣ (2.086 τ. δω) που εκτελεί έκτοτε την ίδια γραμμή.

Σήμερα, με καθημερινά δρομολόγια τους χειμερινούς μήνες και δύο έως τρία δρομολόγια την ημέρα κατά τους θερινούς μήνες αλλά και με έκτακτα δρομολόγια σε περιπτώσεις ανάγκης, εξυπηρετούνται ικανοποιητικά στις μετακινήσεις τους οι κάτοικοι του νησιού, ενώ ενισχύεται ουσιαστικά και η τουριστική κίνηση που αποτελεί σημαντικό πόρο για το νησί. Παράλληλα είναι και η προσφορά στις μεταφορές φορητών αυτοκινήτων για τον εφοδιασμό του νησιού και την εν γένει εμπορική του κίνηση.

Ύστερα από πάρα πολλά χρόνια, είναι η πρώτη φορά που η Σκύρος δεν αισθάνεται απομονωμένη και αβοήθητη. Γι' αυτό και η Ναυτική Εταιρεία Σκύρου θεωρεί βέβαιο ότι και με το νέο καθεστώς που θα ισχύσει στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες, θα διατηρήσει την αποκλειστικότητα της τοπικής γραμμής Κύμης - Σκύρου με το ιδιόκτητο κατάλληλο πλοίο της, το σημερινό ή το αυριανό που εν καιρώ θα το αντικαταστήσει.



ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ
ΑΕΡΟΠΛΟΤΑ

ΑΘΗΝΑ - ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ, ΙΚΑΡΙΑ, ΛΕΡΟΣ, ΜΗΛΟΣ, ΣΚΥΡΟΣ
ΡΟΔΟΣ - ΚΑΡΠΑΘΟΣ, ΚΑΣΟΣ, ΚΑΣΤΕΛΛΟΡΙΖΟ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΣΑΜΟΣ, ΧΙΟΣ

ΛΗΜΝΟΣ - ΜΥΤΙΛΗΝΗ - ΧΙΟΣ - ΣΑΜΟΣ - ΡΟΔΟΣ

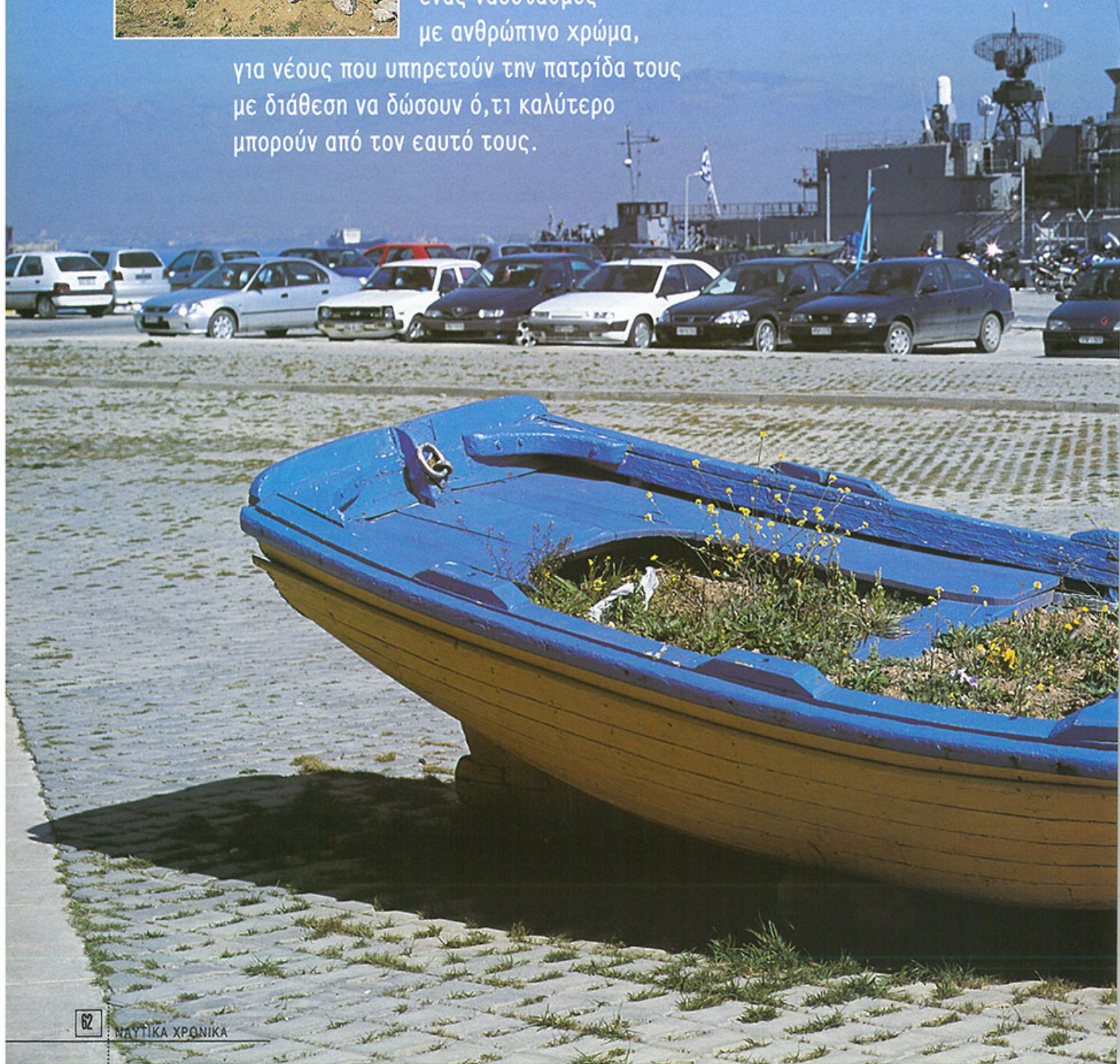




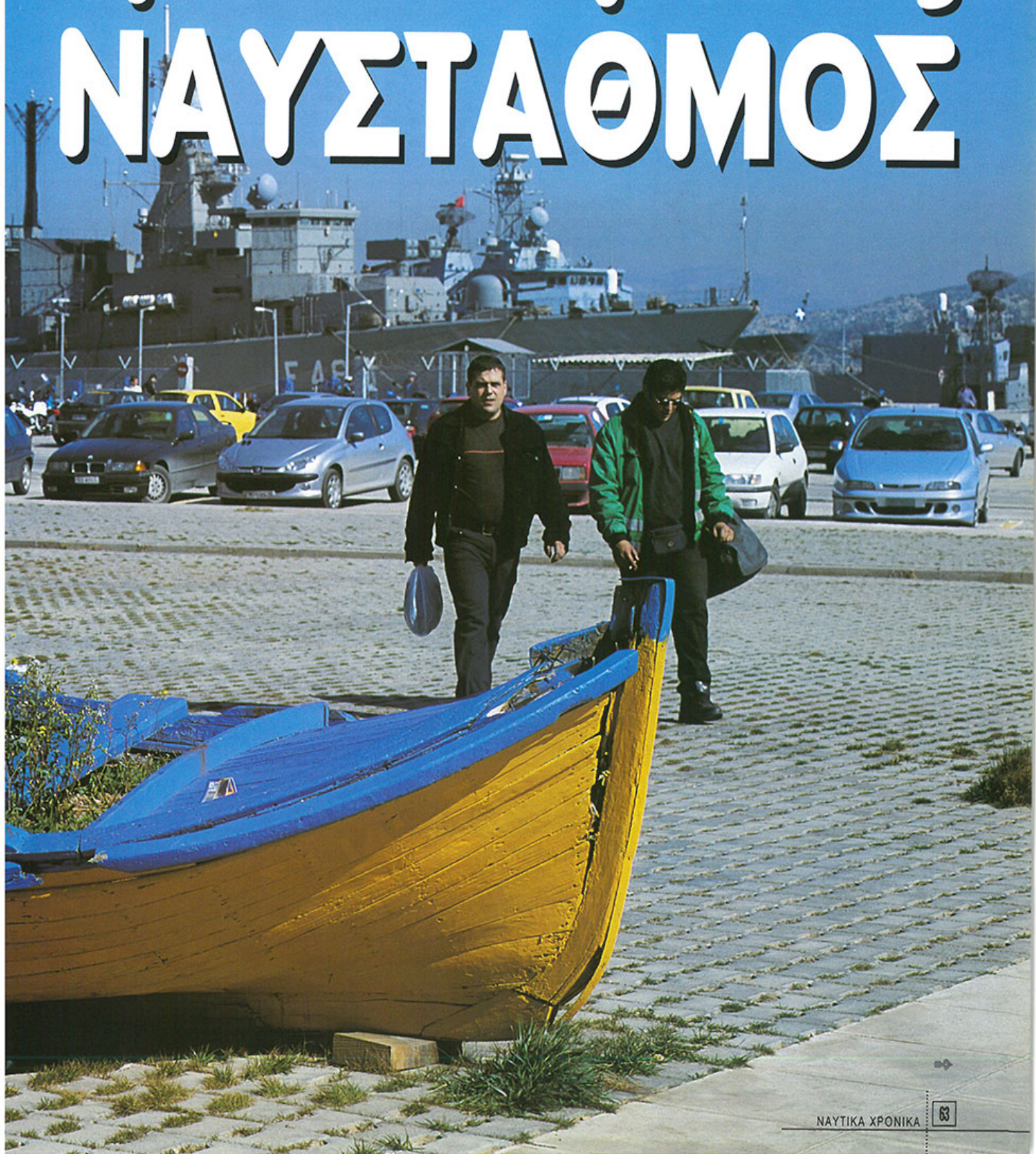
Ένας

Ανάμεσα στα γκρίζα
καράβια και τους
τσιμεντένιους μόλους,
ένας καινούργιος
ναύσταθμος γεννιέται,
ένας ναύσταθμος
με ανθρώπινο χρώμα,

για νέους που υπηρετούν την πατρίδα τους
με διάθεση να δώσουν ό,τι καλύτερο
μπορούν από τον εαυτό τους.



εμπνευσμένος ΝΑΥΣΤΑΘΜΟΣ





Στην είσοδο του ναυστάθμου βρίσκεται το εντυπωσιακό ελικοδρόμιο

Νέοι που υπηρετούν την πατρίδα τους με διάθεση να δώσουν ό,τι καλύτερο μπορούν από τον εαυτό τους

Το «Αραξοβόλι» που καλύπτει τις ψυχαγωγικές ανάγκες του προσωπικού του Ν.Σ.



Ο όμορφος χώρος διαθέτει μουσική, ψυχαγωγικά παιχνίδια και υπολογιστές με πρόσβαση στο Διαδίκτυο



Ο οικοδεσπότης της ξενάγησής μας, διευθυντής Τεχνικής Διεύθυνσης Ν.Σ., πλοίαρχος (Μ) Β. Δημητρόπουλος



Η ανάπλαση του ναυστάθμου

Αυτή την περιγραφή συνοπτικά θα μπορούσαμε να δώσουμε γι' αυτό που είδαμε στο Ναύσταθμο της Σαλαμίνας: τον κύριο πολεμικό ναύσταθμο της χώρας, που εδώ και πολλά χρόνια έχει ως έργο του να ελλημενίζει τον πολεμικό μας στόλο, αποτελώντας ταυτόχρονα και ένα εργοτάξιο υποστήριξης, επισκευής και συντήρησής του.

Όμως, εκείνο που κάνει ιδιαίτερη εντύπωση στον επισκέπτη είναι το χρώμα του, οι άνθρωποί του. Μέσα σε χρονικό διάστημα μικρότερο του χρόνου, η Διοίκηση του ναυστάθμου βρίσκει πρόσφορο πλέον το έδαφος από το έργο των προκατόχων της και με την αμέριστη συνδρομή τόσο της Διοίκησης Διοικητικής Μέριμνας Ναυτικού (ΔΔΜΝ) όσο και του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού (ΓΕΝ) κατάφερε ένα σημαντικό βήμα στην ανάπλαση της περιοχής. Αναδείχθηκαν παλιά κτίρια, διαμορφώθηκαν πεζοδρόμια, δημιουργήθηκαν πλατείες, προστέθηκε ένα σωστό ελικοδρόμιο, κατασκευάστηκαν γήπεδα, αξιοποιήθηκαν και εκτέθηκαν παλιά σκάφη του Ναυτικού, άχρηστες ξύλινες βάρκες έγιναν φυτώρια με λουλούδια, δημιουργήθηκαν χώροι με ιδιαίτερο χρώμα για την ψυχαγωγία του προσωπικού, βελτιώθηκε η λειτουργία ενός χώρου που με τον τίτλο «Αραξοβόλι» προσφέρει τη δυνατότητα για έναν καφέ, λίγο ποδοσφαίρακι, λίγο μπιλιάρδο και λίγο Internet. Και όλα αυτά με χρώμα, όχι μουντό στρατοπέδου. Δεν θυμίζει στρατόπεδο ο Ναύσταθμος Σαλαμίνας. Το ήλω να πω ότι είναι ο πιο ευχάριστος εργασιακός χώρος που έχω συναντήσει μέσα στο Ναυτικό.

Κάθε μέρα που περνάει και μια δημιουργία. Με πόρους που αντλούνταν από τις διαχειρίσεις του ναυστάθμου και που κατευθύνονταν προς το σκοπό της ανάπλασης, η Διοίκηση υλοποιούσε και ταυτόχρονα σχεδίαζε και προγραμμάτιζε. Το Γενικό Επιτελείο, βλέποντας ότι οι πιστώσεις έπιασαν τόπο, άρχισε να υλοποιεί με γρηγορότερους ρυθμούς έργα. Και το αποτέλεσμα, όχι μικρό: Η Τεχνική Διεύθυνση, αξιοποιώντας παλιά και άχρηστα υλικά, διακοσμούσε με κιγκλιδώματα πλατείες, πεζοδρόμια, χώρους.

Χρησιμοποιήθηκαν σωλήνες που δεν ήταν κατάλληλοι για χρήση και χυτευμένες προπέλες, άγκυρες και τιμόνια της στις πλατείες. Και να ήταν μόνον αυτά... Τρία ελάφια και ένα ζαρκάδι ελεύθερα στο βουνό, φασιανοί και πέρδικες ανάμεσα στα πυρομαχικά και στα υπερσύγχρονα κατευθυνόμενα βλήματα και ένας παπαγάλος ανάμεσα στην παρέα των ανθρώπων που φιλοξενεί το «Αραξοβόλι», είναι οι

ζωντανές δημιουργίες του σύγχρονου Ν.Σ. Και μετά στο αμφιθέατρο. Ένας ζωγράφος ναύτης ετοίμαζε τα σκηνικά για τη συναυλία ροκ μουσικής με τον Τουρκογιώργη και το συγκρότημά του, που θα γινόταν στο ναύσταθμο. Προσκεκλημένοι οι ναύτες, οι εργαζόμενοι, οι αξιωματικοί και εμείς που είχαμε αυτήν τη μοναδική τύχη. Μια αφίσσα φτιαγμένη από τους ανθρώπους αυτούς προανήγγειλε την παράσταση.

Με ποιον τρόπο κινήθηκε η Διοίκηση για την υλοποίηση των





Η Τεχνική Διεύθυνση, αξιοποιώντας παλιά και άχρηστα υλικά, διακόσμησε με κιγκλιδώματα πλατείες, πεζοδρόμια, χώρους.

Χρησιμοποιήθηκαν σωλήνες που δεν ήταν κατάλληλοι για χρήση και χυτευμένες προπέλες, άγκυρες και τιμόνια της στις πλατείες. Στο βάθος διακρίνεται η βάρκα του Αβέρωφ «Μπιστόλα»



έργων αυτών. Ένα χωροταξικό σχέδιο του 1990 ήταν η αφετηρία. Με αυτό ως αρχή ξανασκέφτηκαν πώς θα πρέπει να είναι ο ναύσταθμος το 2030, που δεν είναι καθόλου μακριά. Εκτός από το κύριο αντικείμενο που είναι η υποστήριξη του στόλου, ο χωροταξικός σχεδιασμός προβλέπει πως ο ναύσταθμος θα γίνει ανθρώπινος, οικείος, προσηνής.

Τη βάρκα του Αβέρωφ, με το παρατσούκλι «Μπιστόλα», δεν την πέταξαν για παλιοσιδέρα. Την έβγαλαν από τη θάλασσα, τη συντήρησαν, την έβαψαν κατά πως έπρεπε και τώρα, με την ιστορία της, ακουμπισμένη σε μια ανάγλυφη πινακίδα, κάθεται πάνω σε μια όμορφη λιθορριπή, φυλώντας το ναύσταθμο και θυμίζοντας στους νεότερους το παλιό Ναυτικό.

Και τέλος, ένα παλιό ασθενοφόρο που ήταν έτοιμο να σταθεί για παλιοσιδέρα, λειτουργεί πλέον ως ψησταριά. Σημαντική λειτουργία: τα φώτα που παλιά ειδοποιούσαν τη μεταφορά επείγοντος περιστατικού, τώρα ειδοποιούν για τη νέα του δραστηριότητα! Αυτά έγιναν μέχρι σήμερα. Τι μέλλει γενέσθαι; Με βάση πάντα το χωροταξικό σχέδιο και τις επικείμενες ανάγκες, έχουν προετοιμαστεί ένας χώρος κατάλληλος για την κατασκευή μιας πλοίας ολυμπιακών διαστάσεων, χώρος για δημιουργία Λέσχης Αξιωματικών, που τόσο λείπει από το ναύσταθμο, και ένας μεγάλος αριθμός περαιτέρω βελτιώσεων που θα αφορούν στην ανάληψη και λειτουργική αναβάθμιση της περιοχής.

Μετά από όλα αυτά, εμείς δεν έχουμε να πούμε παρά μόνο Καλή Αρχή στις Ένοπλες Δυνάμεις, για ένα καινούργιο πρόσωπο που όντας πάντα πρωτοπόρο, το Ναυτικό ανέδειξε.

Ιστορική αναδρομή

Το Γενικό Επιτελείο Ναυτικού (ΓΕΝ) είναι το ανώτατο διοικητικό όργανο για το Πολεμικό Ναυτικό εν γένει και συνεπώς για το ναύσταθμο (Ν.Σ.). Η διοίκηση, στην αρμοδιότητα της οποίας υπάγεται άμεσα ο Ν.Σ., είναι η Διοίκηση Διοικητικής Μέριμνας Ναυτικού (ΔΔΜΝ).

Αποστολή του Ν.Σ. εν γένει είναι η υποστήριξη, κατά τον καιρό ειρήνης, των πολεμικών πλοίων και ναυτικών υπηρεσιών από την άποψη ανεφοδιασμού, συντηρήσεως, επισκευών, κατασκευών και ευκολιών διοικητικής μέριμνας γενικά, καθώς και η οργάνωση, διοίκηση, εκπαίδευση, συντήρηση, ασφάλεια και ετοιμότητα των υπηρεσιών, βοηθητικών πλοίων, πλοιαρίων και άλλων μέσων που υπάγονται σε αυτόν, με σκοπό την εφαρμογή των σχεδίων και διαταγών του ΓΕΝ και της ΔΔΜΝ στην ειρήνη και στον πόλεμο.

Ο Ν.Σ. δεν βρισκόταν πάντοτε στον τόπο όπου βρίσκεται σήμερα. Μέχρι το 1881, οπότε και αποφασίστηκε η μεταφορά του στην περιοχή της νήσου Σαλαμίνας, οι υποτυπώδεις εγκαταστάσεις του μεταφέρονταν από τόπο σε τόπο.

Το 1827, όταν οι επαναστατημένοι Έλληνες είχαν αρχίσει να συνειδητοποιούν την ανάγκη για την κατασκευή ενός ναυστάθμου, ο Γάλλος αξιωματικός Gosse, έπειτα από διαταγή του Καποδίστρια, πήγε στην Ύδρα έχοντας μαζί του τα απαραίτητα εφόδια, προκει-



Το σύγχρονο γήπεδο ποδοσφαίρου και η πέτρινη καντίνα, που βρίσκεται στην είσοδο του ναυστάθμου

Κάτω διακρίνεται ο διευθυντής της Τεχνικής Διεύθυνσης Ν.Σ. πλοίαρχος (Μ) Βασίλης Δημητρώπουλος, με τον αντιπλοίαρχο (Ι) Τίμο Τερζή, που ήταν και ο διοργανωτής της ροκ συναυλίας που δόθηκε πρόσφατα στο κλειστό θέατρο του ναυστάθμου

κό ήταν εκτεθειμένο, τα κτίρια ήταν μικρά και επικρατούσε συνωστισμός, ενώ δεν υπήρχε αρτοποιείο για τη σίτιση των πληρωμάτων ούτε νεωλκείο για τις επισκευές των πλοίων. Όλοι αυτοί οι λόγοι συνετέλεσαν στη λήψη της απόφασης της 16ης Απριλίου 1881 για τη μεταφορά του ναυστάθμου στη θέση «Αράπη» της Σα-



Ο διευθυντής ΔΝΟ πλοίαρχος Α. Καραδημήτρης με τον πλωτάρχη (Π.Υ.) Π. Ασλανίδη

μέννου να δημιουργήσει ένα σταθμό για τα ελληνικά πλοία.

Όμως, επειδή ο κίνδυνος καταστροφής ή αλλαγής προορισμού των εφοδίων, κατά την παραγμένη εκείνη περίοδο, ήταν άμεσος και ορατός, ο Gosse τα μετέφερε στον Πόρο, ενώ λίγο αργότερα άρχισε να εισπράττει φόρους από τα νησιά για να υλοποιήσει το σχέδιό του. Αργότερα ο Καποδίστριας διόρισε τον Άστιγγα και τον Τομπάζη ως πρώτους διευθυντές του υπό σύστασιν ναυστάθμου στον Πόρο. Η επίσημη ίδρυση του Ν.Σ. αυτού έγινε το 1829, αλλά τα προβλήματα ήταν πολλά και σοβαρά: οι αποθήκες υλικών ήταν κενές, τα κτίρια άθλια και η ύδρευση ανύπαρκτη. Η λειτουργία αυτού του ναυστάθμου συνεχίστηκε μέχρι το 1877-78 και το αποτέλεσμα, με-

ταξύ άλλων, ήταν η ναυπήγηση είκοσι τριών νέων πλοίων, παρά τα πενιχρά του μέσα.

Τα γεγονότα που οδηγούν τη μεταφορά του ναυστάθμου από τον Πόρο στη Σαλαμίνα ξεκινούν με το Ρωσοτουρκικό πόλεμο του 1877. Τότε οι Έλληνες της Θεσσαλίας, με την υποστήριξη της ελληνικής κυβέρνησης και του στρατού, επαναστάτησαν, όμως οι Ρώσοι και οι Τούρκοι υπέγραψαν ανακωχή και οι Έλληνες βρέθηκαν εκτεθειμένοι στον ισχυρότερο και πιο οργανωμένο τουρκικό στρατό. Υπό το φόβο, λοιπόν, τουρκικών επιθέσεων στα νησιά, η ελληνική κυβέρνηση αποφάσισε τη μεταφορά του ναυστάθμου από τον Πόρο στη μονή Φανερωμένης στη Σαλαμίνα (1878). Στο μοναστήρι της Φανερωμένης φιλοξενήθηκε ο στόλος σε μία πολύ κρίσιμη περίοδο της ελληνικής ιστορίας, αλλά οι εγκαταστάσεις εκεί ήταν ιδιαίτερα ανεπαρκείς: το υλι-

λαμίνας, σε μια έκταση 3.000 στρεμμάτων.

Ο επικείμενος Βαλκανικός πόλεμος ανάγκασε τις υπηρεσίες του Ν.Σ. να εντείνουν τις εργασίες τους. Έτσι επισκευάστηκαν το θωρηκτό «Υδρα», οι κανονιοφόροι «Άκτιον», «Άμβρακία» και πολλή άλλα πλοία: επίσης με μέριμνα του Ν.Σ. εξοηλήστηκαν και πολλή εμπορικά εύδρομα.

Το 1916, κατά τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο, οι Γάλλοι έκαναν μια αυστηρή διακοίνωση στον Ελληνικό Στρατό για παράδοση όλου του πολεμικού υλικού. Η κυβέρνηση υπέκυψε και ο στόλος περιέπεσε σε πολύ άσχημη κατάσταση. Οι Γάλλοι κατέλαβαν τα πλοία και το Ν.Σ., και η κατοχή αυτή κράτησε μέχρι τη 14η Ιουλίου του 1917, οπότε την εξουσία ανέλαβε ο Βενιζέλος. Από τη στιγμή αυτή ο ναύσταθμος τίθεται και πάλι επιτυχώς στην υπηρεσία της Ελλάδας για τις επιχειρήσεις του Α' Παγκοσμίου Πολέμου.

Από τον Απρίλιο του 1919 η συμπαράσταση του Ν.Σ. στη δράση του Ελληνικού Στρατού στη Μικρά Ασία ήταν τεράστια.

Από το 1920 άρχισαν οι διεργασίες για την επέκταση του ναυστάθμου και στην απέναντι ακτή, δηλαδή στο χώρο της σημερινής περιοχής Αμφιάλης.

Μεγάλος είναι ο φόρτος εργασίας του Ν.Σ. τόσο κατά την προπαρασκευαστική περίοδο του Μεσοπολέμου όσο και κατά την κήρυξη του Ελληνοϊταλικού πολέμου, καθώς ήταν επιτακτικός ο όρτιος και ταχύς εξοπλισμός και εφοδιασμός των πλοίων με υλικό κάθε τύπου.

Κατά την πολεμική περίοδο ο ναύσταθμος και η περιοχή του τέθηκαν σε κατάσταση συναγερμού 115 φορές, πολλές από τις οποίες οφείλονταν σε αεροπορικές επιδρομές. Όπως είναι φυσικό, οι καταστροφές από τους βομβαρδισμούς αυτούς ήταν πολλές και σοβαρές.

Στα μέσα του 1941, ο Ν.Σ. έπεσε στα χέρια των Γερμανών κατακτητών, οι οποίοι εγκατέστησαν το Διοικητήριό τους στη νησίδα του Αγίου Γεωργίου. Η γερμανική κατοχή του ναυστάθμου κράτησε μέχρι το 1944, αλλά με την αποχώρησή τους οι Γερμανοί προξένησαν πολλές καταστροφές με ανατινάξεις. Επίσης καταστροφικές ήταν οι αεροπορικές επιδρομές και οι βομβαρδισμοί των Άγγλων και των Αμερικανών. Μετά τον πόλεμο και την απελευθέρωση άρχισε η δύσκολη απόστολή της ανασυγκρότησης του ναυστάθμου, ο οποίος βρισκόταν σε πραγματικά τραγική κατάσταση.

Mare Forum and Piraeus Port Authority S.A.

Organise the Conference,

"MED PORTS 2002: Achieving a Port Economy Boom in the Mediterranean and Black Sea Region"

to be held on

Tuesday 23 April 2002

hours: 08:00 - 21:00

at the

Hotel Athenaeum Intercontinental, Athens-Greece

Guest Speaker • Nick CHRISTODOULAKIS Minister of National Economy

Welcome Speaker • George ANOMERITIS Minister of Mercantile Marine Greece

Conference Speakers • Nikos THOMOPOULOS Secretary General Port & Port Policy

• Konstantinos MANIATOPOULOS President, Piraeus Port Authority S.A.

• Spiros ALEXANDRATOS President Greek Chamber of Shipping

• Emanuele GRIMALDI President, European Community Shipowners Association (ECSA)

• John LYRAS President Union of Greek Shipowners

• Nikos VARVATES President Mediterranean Cargo Vessels Shipowners' Union

• Harilaos PSARAFTIS CEO Piraeus Port Authority S.A.

• Sotiris THEOFANIS CEO Thessaloniki Port Authority S.A.

• Petros St. MANTOUVALOS Vice Mayor City of Piraeus Member of the Greek Parliament

• **Representative** Ministry of Transport, Russian Federation • **Representative** Ministry of Transport and Communications, Bulgaria

• Fotis KARAMITSOS Director DG TREN, European Commission • Josep ORIOL General Director Port of Barcelona

• Nicolette van der JAGT Policy Manager European Shippers' Council • John COUSTAS CEO, Danaos Holdings Ltd.

• Manuel MORON LEDRO President Port Authority, Puerto Bahia Algeciras

• Dimosthenis YANNOPOULOS CEO Dealmar Shipping Company Ltd. • Spiros TARAZIS shipping desk Pricewaterhouse Coopers

• Eugenio DE PAOLIS President Bulk Mare SRL, Italy Counselor Shipbrokers Association of Genoa

• Herman JOURNEE Prime Coordinator, ECO Ports Europe Director, Port of Amsterdam

• Eric BRASSART General Manager Marseille Port Authority • Raymond SEIGNETTE Managing Director Global Maritime B.V.

• Alphons GUINIER Secretary General European Community Shipowners Association

• Jannis KOURMATZIS Vice President -South Europe Maritime DNV

• Fabio CAPOCACCIA General Secretary Genoa Port Authority • Paul KOCH General Manager ING Real Estate Development, France

• Marta MORETTI Coordinator Centro Internazionale Citta di Aqua/ Venezia

• Henk de BRUIJN Director Strategic Planning and Research, Port of Rotterdam

• Michael GREY Lloyd's List • John PAPADOMARKAKIS Gen. Manager RE+D Magazine

• Gary T. ANDERSON, AIA Principal Sasaki Associates, Inc. USA • Maria BOILE Academic Leading Expert on Intermodality

• Alcibiades John CORRES Vice - President Mediterranean Cargo Vessels Shipowners' Union

• Mick JACKSON Head of Logistics Freight Transport Association • Vasilis KOUTSIS General Manager Astakos Terminal S.A.

• Pieter VAN AGTMAAL Managing Director Royal Netherlands Shipowners Association

• Michalis SARLIS Sarlis Container Services S.A. • Ger NIEUWPOORT Head, Maritime Transport Division Dutch Ministry of Transport

• Sander VAN 'T VERLAAT Managing Director Shortsea Promotion Centre Holland

Conference Sponsors

- Piraeus Port Authority S.A.

- Bull Advanced Technical Solutions

- Dealmar Shipping Company Ltd

- Heraklion Port Authority S.A.

- Mare Forum

- Astakos Terminal S.A

- Thessaloniki Port Authority S.A

- Danaos Holdings Ltd

- Autorita Portuale Cioia Tauto

- Naftotrade S.A.

Conference Supporters

- Union of Mediterranean Greek Shipowners

- Red Magazine: Real Estate & Development

- Royal Association of Netherlands' Shipowners

- European Shippers' Council

- International Shipping Union (DNE)

Communication Sponsor

NAFTIKA CHRONIKA

The Fee for attending the Conference is EURO 500, +- EURO 95 (19% VAT). Total amount Due: EURO 595

For more information please contact:

MARE FORUM PO. BOX 30027, 3001 DA Rotterdam, The Netherlands, Tel. +31.10.205 74 55, fax. +31.10.205 56 55

e-mail. info@mareforum.com website. www.mareforum.com



«Το βαρκάκι
έφθασε»,
ακρυλικά
30x40 εκ.

Οι νικητές

Το Μουσείο Κυκλαδικής Τέχνης
παρουσίασε την εκπληκτική έκθεση
του Αλέκου Φασιανού με το δηλωτικό τίτλο
«Οι Νικητές»,
εκπέμποντας ένα ελπιδοφόρο μήνυμα
μέσα από τον ευφάνταστο κόσμο
των έργων του.

του Τάκη Μαυρωτά,
διευθυντή Πινακοθήκης Πιερρίδη



Α, οι νικητές, μυρωμένοι, και πουλιά να πετούν στο βλέμμα τους. Αυτός με τα φτερά ο πρώτος. Με ανοιχτά χέρια αγκαλιάζει την πόλη. Κοιτάζει με το προφίλ του τις επερχόμενες γενιές και πετά το ακόντιο. Πετά και ο ίδιος στον ορίζοντα τον γαλάζιο...», γράφει ο ποιητής Γιάννης Κοντός στην καλλιτεχνική έκδοση «Οι Νικητές» και ο Φασιανός φιλοτεχνεί, με την τεχνική της μεταξοτυπίας, δώδεκα υπέροχα χαρακτικά. Έτσι, για μια ακόμα φορά ο καταξιωμένος καλλιτέχνης προσεγγίζει με τα χρώματα το περιεχόμενο των λέξεων και μας έφερε αντιμέτωπους με «τους νικητές, στη ζωή, στον έρωτα και στους αγώνες», όπως ο ίδιος δήλωσε.

Έτσι, ο γραπτός λόγος και η ποίηση στάθηκαν για μία ακόμη φορά η αιτία της δημιουργικής του δράσης, αγγίζοντας το υψηλό και παράλληλα θαρρώ επαλήθευσε τα λόγια του δασκάλου του Γιάννη Μώραλη: «Δεν εικονογραφείται ποτέ η ποίηση. Αυτό που κάνω εγώ είναι το δικό μου συναίσθημα. Δεν εικονογραφώ τα ποιήματα. Αυτό που σου αφήνει ένα ποίημα γίνεται ζωγραφική, αλλιώς δεν είναι εικονογράφηση».

Η ενδιαφέρουσα πρόσφατη έκθεσή του στο Μουσείο Κυκλαδικής Τέχνης του Ιδρύματος Νικολάου και Ντόλλης Γουλιανδρή μαζί με την ομότιτλη έκδοση «Οι Νικητές» (εκδόσεις «Ιεροφάντες») μας αποκάλυψαν μια ακόμη πτυχή της εξελικτικής του πορείας. Ο Φασιανός, εξ άλλου, από τις αρχές της δεκαετίας του '60 έως και σήμερα, επίμονα αναζητά τα στοιχεία εκείνα του κόσμου που εκφράζουν την ουσία των πραγμάτων, το βαθύτερο εαυτό τους, την αλήθεια της υπόστασής τους. Η λιτή αφηγηματικότητα των

ανθρωποκεντρικών του έργων ίσως να αποτελεί πρόσχημα αυτογνωσίας μέσα από την ιστορία και το μύθο. Ποια άραγε σχέση υπάρχει ανάμεσα στους «Νικητές», τις πρόσφατες κατακτήσεις του δημιουργού, με την παλαιότερη ανθρωποκεντρική του δουλειά; Ο Φασιανός δείχνει να πιστεύει ότι ο άνθρωπος είναι ο κύριος στόχος της ζωής μας. Οι γνώριμες πρώτες μορφές του, με τις ελεύθερες νευρώδεις πινελιές, θαρρείς ότι κουβαλούν την αγωνία του αύριο.

Την ίδια χρονική περίοδο, τη δεκαετία του '60, πρωτοεμφανίζονται «Οι ποδηλάτες» και «Οι καπνιστές», και τη μελαγχολία, το φόβο ή την αίσθηση της απόρριψης, διαδέχεται η αισιοδοξία της ζωής. Ο Φασιανός φαίνεται ότι αντιλαμβάνεται τον κόσμο σαν κάτι θαυμαστό και πεισματικά δείχνει ότι αρνείται την ύπαρξη της ανεξινιάστης σιωπής. Η θλίψη και η απόγνωση απουσιάζουν από τα έργα του καθώς προσπαθεί να πιάσει μια άλλη πραγματικότητα, πιο προσωπική, στο μέτρο των δικών του αντιλήψεων. Ο ίδιος εξ άλλου αναζητάει την αλήθεια και το ωραίο μέσα από την ποιητική δύναμη των εικόνων του. Η βαθιά δε έκφραση μιας κλασικής αντιληψίας του κόσμου διαγράφεται σε όλη την εξέλιξη των ανθρωποκεντρικών του έργων. Η ίδια πνευματική ατμόσφαιρα θαρρείς όμως ότι συνδέει το χθες με το σήμερα, τους «Ποδηλάτες» και τους «Καπνιστές» με τους «Νικητές».

Η υπόσταση του κάθε έργου δεν είναι ανεξάρτητη από τον άνθρωπο και τον πνευματικό του κόσμο. Και αυτήν την υπόσταση την κερδίζει μέσα από τα σχήματα και τα χρώματα, την έμφαση στην αμεσότητα της γραμμής και τη λιτότητα της σύνθεσης. Βέβαια οφείλω, για μια ακόμη φορά, να το επαναλάβω ότι η γραμμή



«Ο Θαλασσοκράτωρ», έργο του Αλ. Φασιανού από τη συλλογή Νίκου Πατέρα

και το χρώμα δεν είναι ο σκοπός της ζωγραφικής αλλ' τα μέσα έκφρασής της. Η μορφή ενός έργου είναι μια απόλυτα εσωτερική ανάγκη. Ο Φασιανός κέρδισε τη γνώση της φόρμας και μας έπεισε ότι ξέρει να στήνει σοφά τις μορφές του με ασφάλεια, με δομική λιτότητα και με στερεότητα. Έτσι, το νόημα στη ζωγραφική του βρίσκεται πέρα από την ενσυνείδητη φαινομενική απλότητα του χειρισμού της πλαστικής έκφρασης.

Ο Φασιανός, παθιασμένος εραστής του χρώματος, το χρησιμοποιεί τις περισσότερες φορές αδιαβάθμιτο πάνω στη λευκή επιφάνεια. Έτσι δημιουργεί μια ποιητική αλήθεια μόνο με το χρώμα που λειτουργεί προς όλες τις διαστάσεις. Δημιουργεί μια διδιάστατη ζωγραφική, η οποία επιθυμεί να είναι αληθινή και όχι αληθοφανής. Ερωτευμένα ζευγάρια, ανήσυχoi ποδηλάτες, αχόρταγοι καπνιστές πλησιάζουν τις θεματικές του επιλογές. Και από τη χρήση του καθαρού αδιαβάθμιτου χρώματος φτάνει στο πλάσιμο με τόνους - ημιτόνια και αρμογές. Από το ύψος και το πλάτος φθάνει στο βάθος. Το φως θαρρείς ότι χτυπά τη σκιά, σαν να πρόκειται για το φως του ήλιου. Λερώνει το στόφιο χρώμα και δημιουργεί μια ζωγραφική γεμάτη παλμό και πλαστικότητα. Τα έργα του έτσι διακρίνονται από τις πλούσιες χρωματικές αντιστοιχίες ανάμεσα στο φως και τη διάφανη σκιά για να κατακτήσει νέες πλαστικές αξίες. Η σχεδιαστική του ικανότητα, όμως, σε συνδυασμό με τη χρωματική του δύναμη μαρτυρούν και τη βαθιά του αγάπη προς την αρχαία ελληνική τέχνη, ιδιαίτερα την αγγειογραφία και τις επιτύμβιες στήλεις, τη βυζαντινή αιογραφία και το έργο των Θεοφίλου, Διαμαντόπουλου, Τσαρούχη και Μόραλη.

Είναι ένα μικρό θαύμα να έχεις το προνόμιο να ακούς τον Φα-

σιανό να μιλάει για τη ζωγραφική του. Πριν από δέκα χρόνια, περπατούσαμε στο Μαρέ και θυμάμαι να μου εξομολογείται: «Κοίταξε τριγύρω σου πόσες ιωνικές και κορινθιακές κολόνες, ανθέμια και αετώματα πολύπλοκα υπάρχουν. Το ελληνικό πνεύμα έφθασε στη Δύση. Εμείς όμως, γιατί σαν Έλληνες να μην το δεχόμαστε και να αποστρέφουμε τα μάτια μας απ' αυτό, αναζητώντας μια χίμαιρα».

Ο Φασιανός διακρίνεται για το πνεύμα και τις αρχές του για το υψηλό. Η Ελλήδα κυριαρχεί στο έργο του: «Ο Φαέθων», «Ο Κάστορας», «Ο Πολλυδεύκης», «Η Σαπφώ» ή «Η Πανδώρα» συνομιλούν με το «Ερωτικό Ζευγάρι», τον «Καπνιστή» ή τους «Δυο φίλους», αποκαλύπτοντας τα οράματά του, τα οποία έχουν ξεχωρίσει αξία γιατί μας φανερώνουν μια νέα επαφή με τον κόσμο. Έτσι η διαχρονική αίσθηση της ζωής έρχεται σε πρώτο πλάνο. Η ομορφιά της ζωής μέσα από την τέχνη του φτάνει στην υπέρβαση. Ο Οδυσσεύς Ελύτης, εξ αλλήλου, είχε πει «οι νόμοι της τέχνης είναι και νόμοι της ζωής».

Ο Φασιανός πέρα από μεγάλος σχεδιαστής, ζωγράφος και χαράκτης είναι και ένας βαθυστόχαστος συγγραφέας. Τα κείμενά του «Ο έφηβος των Ευελπίδων ή ο θαυμασμός και ο Έρως», «Η νύχτα που γδύνεται» ή «Το ερωτικό της αυλής», μεταξύ των άλλων, στο βιβλίο του με τίτλο «Σήμερα και αύριο και χθες» μαρτυρούν τις ποιητικές του καταβολές.

Οι εικονογραφήσεις των βιβλίων του Λουί Αραγκόν, του Ζακ Λακαγιέρ, του Κ.Π. Καβάφη, του Γιώργου Μανιωτή και του Βαγγέλη Χρόνη, μεταξύ των άλλων, μαζί με το τελευταίο λεύκωμα με τον ποιητή Γιάννη Κοντό μαρτυρούν την αγάπη του για το γρα-



**«Νέος
ψαράς»,
ακρυλικό
70x50 εκ.**

πτό λόγο. Παραμένει όμως ένα θέμα που δεν έχει μελετηθεί σε βάθος από τους ιστορικούς και κριτικούς της τέχνης, όπως για παράδειγμα η σχέση του ζωγραφικού κόσμου του Φασιανού με τον Λουί Αραγκόν ή τον Ζακ Λακαγιέρ. Ο κόσμος των εικόνων μέχρι ποιο σημείο μπορεί να αγγίζει το όραμα των ποιητών και ποια βαθύτερη αιτία ορίζει αυτήν τη σχέση μέσα στο πέρασμα του χρόνου;

Ο άνθρωπος επίμονα αναζητά μια άλλη αλήθεια στη ζωή του πέρα από τη θραυσματική όψη των φαινομένων. Οι μορφές του Φασιανού, ζυμωμένες με τη μνήμη άλλων των κυκλαδικών εδωλίων και άλλων των μορφών των κλασικών ερυθρόμορφων και μελανόμορφων αγγείων, θαρρείς ότι ανικνεύουν την πιο βαθιά πραγματικότητα της ζωής.

Έτσι, «Οι Νικητές» συμπληρώνουν την καλλιτεχνική ουσία του έργου του και αποτελούν μια πνευματική πρόκληση για το αύριο πέρα από τη δική μας αδυναμία να προβλέψουμε τις μελλοντικές μορφές της τέχνης του.

TWO COMPANIES, ONE AIM: **QUALITY**

QMS provides:

- Maritime Training
- Consultancy on management systems



Christou Associates provides:

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

QMS
QUALITY MARITIME SERVICES S.A.

139, Doiranis Str. & Skra Str. - 176 73 Kallithea - Greece
Tel. (Switchboard): (+3010) 95 30 680 - Fax: (+3010) 95 31 120, 121
e-mail: qms@qms-christou.gr


CHRISTOU
ASSOCIATES S.A.

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



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



MEMORIES

ΦΩΤΟ: Αρχείο Νίκου Σίμου

Ένα στιγμιότυπο με τον Κωνσταντίνο Καραμανλή, ο οποίος εκτιμούσε ιδιαίτερα τη σημασία της ελληνικής ναυτιλίας για την Εθνική Οικονομία. Εδώ, συνοδευόμενος από τον τότε υπουργό Ναυτιλίας Γιώργο Ανδριανόπουλο, επισκέπτεται το επιβατηγό «Εγνατία».



Δεκαετία του '50.

Ο πρόεδρος της κυβέρνησης Κωνσταντίνος Καραμανλής βρίσκεται στην αδιαμόρφωτη ακόμη περιοχή του λιμένος Ηρακλείου, όπου επρόκειτο να διαμορφωθεί με σειρά λιμενικών έργων. Αυτός ήταν άλλωστε και ο λόγος της επίσκεψης Καραμανλή. Να εγκαινιάσει τα έργα αυτά.

Ένας από τους πρωτοπόρους της νέας μορφής που έλαβαν οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες με τα μεγάλα επιβατηγό-οχηματαγωγά σκάφη ήταν και ο Κώστας Ευθυμιάδης. Το στιγμιότυπο είναι από τα εγκαίνια του επιβατηγού-οχηματαγωγού «Αιολίς».

Είναι αξιοσημείωτο, πάντως, ότι όλοι οι εφοπλιστές της ακτοπλοΐας που πίστευαν στο γιγαντισμό και τον έκαναν πράξη, είχαν άδοξο επιχειρηματικό τέλος.





30 Ιουλίου του 1969.
Η Πανελλήνιος Ναυτική Ομοσπονδία
παραθέτει επίσημο γεύμα
στους παράγοντες της ναυτιλίας
στον Αστέρα της Βουλιαγμένης.
Σε πρώτο πλάνο ο πλοίαρχος
Εμμανουήλ Τραντάς.

Περί τα τέλη της δεκαετίας του '50
και συγκεκριμένα το 1958,
η χώρα έχει εκλογές και οι
περιοδεύσεις των πολιτικών
την εποχή εκείνη ήταν πολιτικό
γεγονός.
Από μία τέτοια περιοδεία
επιστρέφει αεροπορικά
στον Πειραιά
ο Κωνσταντίνος Καραμανλής.



18 Ιουλίου του 1952.
Πριν από περίπου μισόν αιώνα
είναι τραβηγμένη η
συγκεκριμένη φωτογραφία!
Είναι το εσωτερικό ενός
εκ των πρώτων πλοίων
σε μορφή πούλμαν που
συνέδεαν τον Πειραιά με τα
νησιά του Αργοσαρωνικού.
Τα πλοία αυτά ανήκαν
στον Γιάννη Λάτση.

Πριν από 72 χρόνια

Ιανουάριος 1930

Αναγνωρίζεται γενικά ότι το έτος 1929 ήταν ολέθριο για την παγκόσμια ναυτιλία, η οποία κατά το έτος αυτό αντιμετώπισε σοβαρή κρίση με ογκώδεις ζημιές, τόσο στην κυρίως ναυτιλία όσο και στις συναφείς επιχειρήσεις. Εξαιρέση αποτέλεσε η ναυτιλία που ασχολείται στη μεταφορά υγρών φορτίων, η οποία προσωρινά ίσως δεν είχε την ίδια τύχη.

Οι ναύλοι άρχισαν να υποχωρούν από τον Ιούνιο και σε όλο το δεύτερο εξάμηνο του 1929 η πτώση ήταν συνεχής και εξακολούθησε μέχρι σήμερα, οπότε οι τιμές βρίσκονται κάτω του προπολεμικού επιπέδου, ενώ αντιθέτως οι δαπάνες αυξήθηκαν κατά 70% άνω των προπολεμικών. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η μεταφορά από Tyne σε Γένοβα με ναύλο 6 σελ. 6 πέν. (αντί 10 σελ. του Φεβρουαρίου 1929), που αφήνει καθαρό ναύλο στο πλοίο μετά την αφαίρεση των εξόδων φοροεγκφόρησης 3 σελ. 8 πέν. κατά τόνο για απόσταση 2.365 μιλίων. Δηλαδή, για μεταφορά 1 τόνου ο πλοιοκτήτης εισπράττει ναύλο 1³/₄ πένας για απόσταση 100 μιλίων.

— Στην παλιά ναυτική ορολογία, «crimps» ονομάζονται οι ιδιώτες μεσίτες ναυτικής εργασίας. Οι μεσίτες αυτοί διατηρούν συνήθως πανδοχεία σε μεγάλα λιμάνια και, όταν ένα πλοίο φτάσει εκεί, ανεβαίνουν επάνω με διάφορες προφάσεις και σαγηνεύουν τους ναύτες με την υπόσχεση απολαύσεων στην ξηρά και κυρίως με την υπόσχεση εργασίας σε άλλο πλοίο με ανώτερες αποδοχές και τους αναγκάζουν έτσι σε λιποταξία. Ύστερα τους ναυτολογούν σε άλλο πλοίο, φροντίζοντας ξάπαντος να εισπράξουν τα χρή του ναυτικού στο πανδοχείο. Τα χρή αυτά τα διογκώνουν σε τέτοιο σημείο ώστε κατά κανόνα ξεπερνούν την προκαταβολή που εθιμικά παίρνει ο ναυτολογούμενος ναυτικός. Για την προστασία των ναυτικών από τη μάλιστα των crimps, η Διεθνής Εργάνωση Εργασίας ψήφισε τη Σύμβαση της Γενεύης του 1920, που προβλέπει την ίδρυση γραφείων εξευρέσεως ναυτικής εργασίας από το Δημόσιο και την οποία κύρωσε και η Ελλάδα το 1925.

— Στο πρώτο επίσημο ημελόγιο που είχε συντάξει το 1838 ο λιμενάρχης

της Ύδρας Δ. Κιοσές, περιλαμβάνονταν τα ακόλουθα πλοία Α' και Β' τάξεως:

Πλοία Α' τάξεως (1-30 τόνων) γραμμένα στους λιμένες Ύδρας, Αιγίνης, Σπετσών, Καλαβρίας και Πειραιώς: τρεχαντήρια 147, τράτες 6, λατίνια 5, γαλιότες 4, μαρτίλος 3, σκούνες 2, σακολέβες 2. Μεγαλύτερο το λατίνι «Άγιος Γεώργιος», 23 τόνων, ιδιοκτησίας Ανάργυρου Γιαννίνα.

Πλοία Β' τάξεως (άνω τω 30 τόνων): Νάβες 2, πολάκες 5, γολέτες 13, βομβάρδες 3, μαρτίλος 18, πάσαρες 3, σκούνες 6 και βρίκια 126. Μεγαλύτερο το βρίκι «Θεμιστοκλής», 460 τόνων, ιδιοκτησίας Ιωάννη Μέξη.

— Συνέπεια της παραίτησης της Γαλλικής Κυβέρνησης ήταν η απομάκρυνση από το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας του κ. Rollin, πρώτου υπουργού του υπουργείου τούτου. Η απομάκρυνση αυτή θεωρήθηκε από όλους τους παράγοντες της γαλλικής ναυτιλίας, άσχετα από πολιτικές αποχρώσεις, ως απώλεια, γιατί δεν του δόθηκε ο καιρός να πραγματοποιήσει ολόκληρο το πρόγραμμά του. Πάντως, μεταξύ των επιτυχιών του καταγράφονται: 1) Η διαρρύθμιση του ζητήματος των συντάξεων των ναυτικών, 2) η επιδιαιτησία του σε αρκετές διαφορές μεταξύ εργοδοτών και εργατών και 3) η προστασία των Γαλλικών Ναυπηγείων.

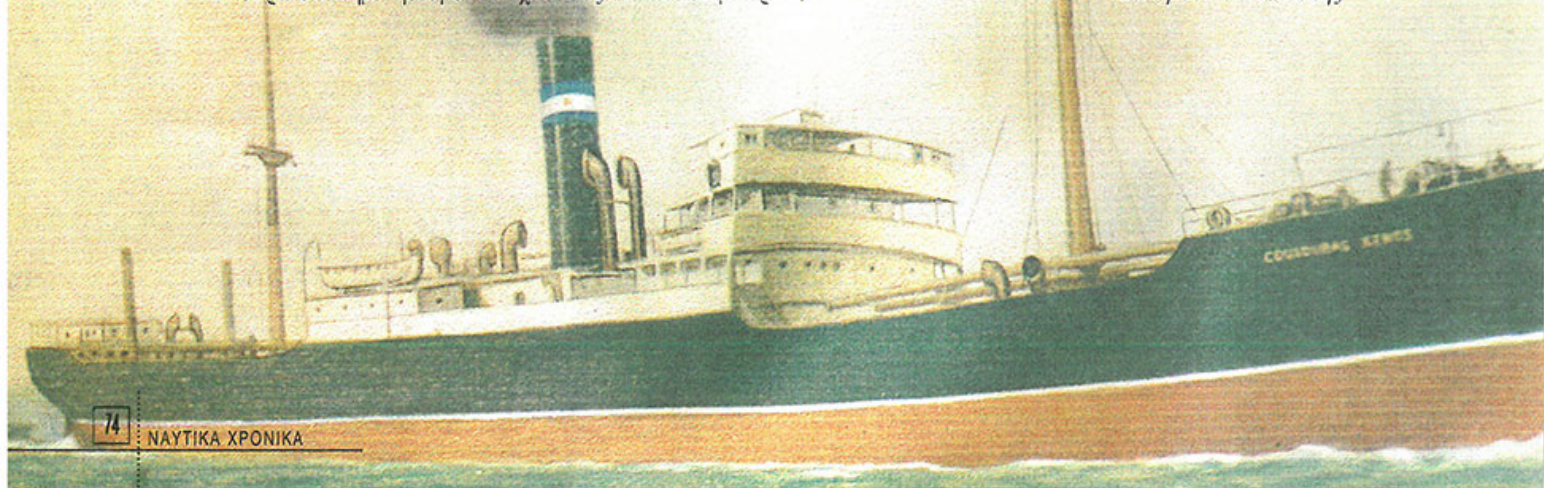
— Το α/π Charlton Hall, χωρητικότητας ολικής 4.853 κόρων, καθαράς 3.012 κόρων, φορτίου περίπου 7.830 τόνων, έτους ναυπήγησης 1907, αγοράστηκε από τον κ. Μ. Κουλουκουνή της Σύρου και μετονομάστηκε «Ατλαντίς».

— Το α/π Bahtu, χωρητικότητας ολικής 4.230 κόρων, καθαράς 2.655 κόρων, φορτίου περίπου 6.568 τόνων, έτους ναυπήγησης 1901, αγοράστηκε από τον κ. Ρ.Ε. Χατζηλιά της Σύρου.

— Το α/π «Άγιος Γεώργιος» βυθίστηκε στο λιμάνι του Ηρακλείου αγκυροβολημένο, από ρήγματα που του προξένησε το αγγλικό α/π City of Oxford.

— Το α/π «Φωκρό» ναυάγησε σε πλ. 36° 10' Β. μήκ. 0° 2', συνεπεία εκρήξεως στα κύτη 3 και 4. Πλοίαρχος και πλήρωμα διασώθηκαν.

Για την αντιγραφή
Ξενοφών Α. Αντωνιάδης



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



Νέα υπηρεσία της Telestet

Νέα αποκλειστική υπηρεσία προσφέρει η Telestet για πρώτη φορά στην ελληνική αγορά, δίνοντας σε όλους τους πελάτες της τη δυνατότητα να χρησιμοποιούν το κινητό τους τηλέφωνο και ως συσκευή organizer. Η νέα υπηρεσία ονομάζεται «Telestet Mobile Organizer» και μέσω αυτής, οι πελάτες της Telestet μπορούν να αποθηκεύουν στοιχεία για την καλύτερη δυνατή οργάνωση της εργασίας τους, στέλνοντας προκαθορισμένες εντολές στο νούμερο 1212.

Συγκεκριμένα, τα στοιχεία που μπορούν να αποθηκευθούν είναι τα εξής: Αρχείο Συνεργατών και Προσωπικών Επαφών-Contacts: δυνατότητα

για καταχώριση, διαγραφή ή και αποστολή λεπτομερών στοιχείων συνεργατών, φίλων και γενικά προσωπικών επαφών. Στοιχεία Ημερολογίου-Calendar: δυνατότητα αποθήκευσης επαγγελματικών συναντήσεων και άλλων προσωπικών υποχρεώσεων, καταχωρίζοντας χρήσιμες λεπτομέρειες όπως ημερομηνία και ώρα και επιλέγοντας, εάν αυτό είναι επιθυμητό, ενεργοποίηση μηχανισμού ειδοποίησης.

Επί πλέον, η υπηρεσία δίνει τη δυνατότητα συγχρονισμού με τα στοιχεία των Microsoft Outlook Contacts και Calendar data που είναι αποθηκευμένα στον υπολογιστή του χρήστη. Ο συγχρονισμός γίνεται μέσω σχετικής ιστοσελίδας στο δικτυακό τόπο της Telestet (www.telestet.gr).

Κατ' αυτόν τον τρόπο, ο χρήστης έχει άμεση πρόσβαση σε όλα τα στοιχεία που έχει καταχωρίσει, οποιαδήποτε στιγμή το επιθυμεί. Ακόμη, τυχόν αλλαγές που πραγματοποιούνται στα στοιχεία του κινητού τηλεφώνου ενημερώνονται αυτόματα και στα αρχεία του υπολογιστή. Προκειμένου να εγγραφεί κανείς στην υπηρεσία «Telestet Mobile Organizer» αρκεί να αποστείλει ένα γραπτό μήνυμα στον αριθμό 1212, με την αντίστοιχη εντολή εγγραφής, κατοχυρώνοντας έτσι τον προσωπικό του κωδικό πρόσβασης.

Στη συνέχεια, ο πελάτης λαμβάνει γραπτό μήνυμα επιβεβαίωσης εγγραφής, ενώ σε περίπτωση που ο ίδιος κωδικός πρόσβασης έχει ήδη χρησιμοποιηθεί από άλλον χρήστη, ο ενδιαφερόμενος συνδρομητής της υπηρεσίας ειδοποιείται με τον ανάλογο τρόπο, εντελώς δωρεάν.

Η υπηρεσία «Telestet Mobile Organizer» μπορεί να χρησιμοποιηθεί με οποιοδήποτε κινητό υποστηρίζει αποστολή γραπτών μηνυμάτων. Η χρέωση της υπηρεσίας είναι 0,15 ευρώ για κάθε πληροφορία και υποστηρίζει ελληνικούς και αγγλικούς χαρακτήρες καθώς και «greeklish».



Πρωτοπορία στα θέματα πρόληψης και καταστολής θαλάσσιας ρύπανσης αποτελεί η κίνηση των τοπικών δημοτικών φορέων Ν. Ρόδου (ΤΕΔΚΔ) σε συνεργασία και με το Λιμενικό Ταμείο Δωδεκανήσου, το οποίο εδρεύει στο νησί.

Η πρωτοβουλία αυτή ανήκει καθαρά στους πιο πάνω φορείς με γνώμονα την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος της περιοχής ευθύνης τους με σκοπό και την προώθηση των συμφερόντων τους όσον

αφορά τον τουρισμό.

Πιο αναλυτικά, οι φορείς αυτοί προσανατολίζονται σε σύναψη συμφωνίας με εξειδικευμένη εταιρεία (Τεχνική Προστασίας Περιβάλλοντος Α.Ε.) στο χώρο της προστασίας θαλάσσιας ρύπανσης στα πιο κάτω αντικείμενα:

1. Ενοικίαση αντιρρυπαντικού σκάφους (Skimmer) με πλήρωμα εντόπιους ναυτικούς όλο το χρόνο, με σκοπό την 24ωρη ετοιμότητα επεμβάσεων σε οποιοδήποτε σημείο του νησιού απαιτηθεί.
2. Ενοικίαση επίγειου αντιρρυπαντικού εξοπλισμού με ευθύνη συντήρησης από την εταιρεία που παρέχει αυτόν τον εξοπλισμό.
3. Εκπαίδευση προσωπικού έκτακτης ανάγκης της τοπικής ένωσης δήμου & κοινοτήτων της νήσου, με σκοπό τη γνώση της χρήσης του, σε συνδυασμό και με εκτέλεση ασκήσεων αντιρρύπανσης σε παραλία του νησιού.

Επίσης, θα πρέπει να σημειωθεί ότι η Σάμος (Νομαρχία - ΤΕΔΚ - Λιμενικό Ταμείο) έχει 5μηνη σύμβαση με την ίδια εταιρεία από το 1997 και προσπαθεί να βρει τους πόρους για να χρηματοδοτήσει ετήσια την παροχή των υπηρεσιών αυτών.

Τέλος, σε διαπραγματεύσεις για παρόμοιες συμβάσεις είναι ο Βόλος, η Ηγουμενίτσα, η Κέρκυρα, το Ηράκλειο, τα Χανιά, η Καλαμάτα, η Λέσβος και η Πάτρα.

Η ναυτική πραγματογνωμοσύνη

Πραγματοποιήθηκε στις 24/1/2002 μια πολύ επιτυχημένη ημερίδα στο νέο μέγαρο του ΟΛΠ, που διοργάνωσαν από κοινού η Ελληνική Ένωση Ναυτιλιακών Δικηγόρων και ο Σύνδεσμος Ελλήνων Ναυτικών Τεχνικών Συμβούλων και Πραγματογνωμόνων, που αποτελεί μέλος της Ομοσπονδίας των Ευρωπαϊκών Συνδέσμων με έδρα το Ρότερνταμ Ολλανδίας. Το αντικείμενο της ημερίδας αυτής ήταν τα ζητήματα της ναυτικής πραγματογνωμοσύνης στη θεωρία και στην πράξη.

Κατά τη διάρκεια αυτής, αναπτύχθηκαν επικάιρες και ενδιαφέρουσες ομιλίες από τους διακεκριμένους ναυτιλιακούς δικηγόρους Νίκο Δόμβρο και Νίκο Μακρή και τους γνωστούς στη ναυτιλιακή κοινότητα ναυτιλιακούς πραγματογνώμονες Αντώνη Ματθαίου και Μανώλη Μανιό. Ειδικότερα, ο εκ των ομιλητών κ. Νίκος Μακρής παρουσίασε μια γενική θεωρητική προσέγγιση της ναυτιλιακής πραγματογνωμοσύνης, με ειδική αναφορά στη δικονομική θέση του πραγματογνώμονα έναντι του δικαστηρίου και την εν γένει διαδικασία της πραγματογνωμοσύνης, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας αλλά και του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας.

Στη συνέχεια, ο γνωστός ναυπηγός και μηχανολόγος - μηχανικός Αντώνης Ματθαίου, που έλαβε το βήμα, αναφέρθηκε στα είδη της ναυτικής πραγματογνωμοσύνης, με πεδίο αναφοράς στις δύο βασικές κατηγορίες, δηλ. τα μεταφορικά μέσα (πλοία) και τα μεταφερόμενα φορτία. Ανέλυσε με διεισδυτικότητα τα είδη αυτά από τη σκοπιά της ναυτιλιακής πρακτικής και, τέλος, τόνισε τις ιδιαίτερες γνώσεις και την πείρα που πρέπει να διαθέτει ο σημερινός πραγματογνώμονας, ιδιαίτερα σε ζητήματα ναυπηγικών και μηχανολογικών γνώσεων και σε θέματα ναυσιπλοΐας, εκμετάλλευσης πλοίων, περιβάλλοντος νομικών και ασφαλιστικών πλαισίων.

Αμέσως μετά, ο διακεκριμένος ναυπηγός κ. Μανώλης Μανιός μίλησε σχετικά με την ανάπτυξη της ναυτικής πραγματογνωμοσύνης, είτε αυτή είναι ιδιωτική είτε δημόσια, και μνημόνευσε κατά τρόπο περιεκτικό και ευσύνοπτο τα στάδια και τις κατ' ιδίαν φάσεις της ναυτικής πραγματογνωμοσύνης, καθώς και τα αναγκαία στοιχεία που πρέπει να έχει μια ορθή και πλήρης έρευνα πραγματογνωμοσύνης.

Στη συνέχεια, ο δικηγόρος κ. Νίκος Δόμβρος έκλεισε την ημερίδα, αναφερόμενος στα επιμέρους ζητήματα που δημιουργούν οι πραγματογνωμοσύνες στην καθημερινή ναυτιλιακή και δικαστική πρακτική, ενώ προέβη και σε ειδική μνεία στα ζητήματα που σχετίζονται με την ταττική πραγματογνωμοσύνη και τη συντηρητική απόδειξη, την εννοιολογική διάκριση με άλλες συγγενείς έννοιες, όπως του τεχνικού συμβούλου, ως και το μεγάλο ζήτημα του ύψους και της καταβολής των αμοιβών και εξόδων των πραγματογνωμόνων.



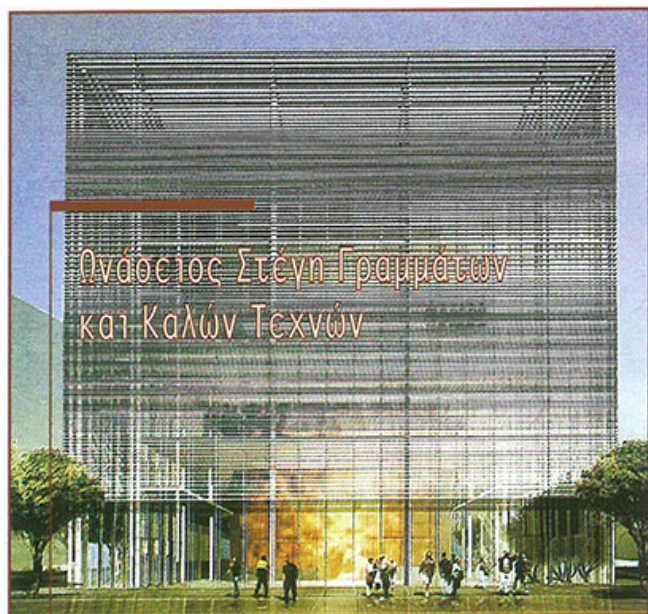
Από την ημερίδα της Ελληνικής Ένωσης Ναυτιλιακών Δικηγόρων και του Συνδέσμου Ελλήνων Ναυτικών Τεχνικών Συμβούλων και Πραγματογνωμόνων. Από αριστερά οι δικηγόροι Ν. Μακρής, Ν. Δόμβρος, Ν. Γερασίου, ο πρόεδρος του Δικηγορικού Συλλόγου Πειραιά Β. Βενέτης, οι πρόεδροι Πρωτοδικών Μ. Δημητροπούλου, Ζ. Στράτα, Κ. Οικονόμου, οι δικηγόροι Ν. Κωνσταντινίδης και Αρ. Δήμοβιτς. Στη δεύτερη σειρά ο δικηγόρος Γ. Μπίσιας

Επακολούθησε ενδιαφέρουσα και επίκαιρη συζήτηση με τους παριστάμενους ναυτιλιακούς παράγοντες, κατά τη διάρκεια της οποίας επισημάνθηκαν και τονίστηκαν καίρια ζητήματα, όπως της αναγκαιότητας της εξειδίκευσης των πραγματογνωμόνων, της ευθύνης που έχουν κατά τη διάρκεια της εκτέλεσης των καθηκόντων τους, της καταβολής των εξόδων και αμοιβών των πραγματογνωμόνων, ως και της δυνατότητας προκαταβολής τούτων κατά τη διάρκεια της εργασίας.

Επισημάνθηκαν επί πλέον τα καίρια τυπικά και ουσιαστικά προσόντα που έχουν παρουσιάσει οι Έλληνες πραγματογνώμονες έναντι των αλλοδαπών μέσα στην ελληνική αγορά, καθώς και η ανάγκη διενέργειας της πραγματογνωμοσύνης, με στόχο την πρόληψη τυχόν ναυτικών ατυχημάτων και τη συμβολή της στη βελτίωση της λειτουργίας και της εκμετάλλευσης των πλοίων. Μάλιστα, ο σύνδεσμος των Ελλήνων Ναυτικών Τεχνικών Συμβούλων και Πραγματογνωμόνων από καιρό είχε προβεί σε συγκεκριμένες προτάσεις στους αρμόδιους φορείς του υπουργείου Δικαιοσύνης και του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας χωρίς καμία ανταπόκριση.

Η επιτυχημένη αυτή εκδήλωση των δύο φορέων ολοκληρώθηκε με μια πολύ εγκάρδια και φιλική δεξίωση, ενώ την όλη εκδήλωση παρακολούθησαν πλήθος ναυτιλιακών παραγόντων πλοιοκτητών, δικηγόρων, δικαστών και τεχνικών.

Ελπίζουμε και ευχόμαστε τέτοιες επιτυχημένες και ουσιαστικές ναυτιλιακές εκδηλώσεις να επαναλαμβάνονται για την αποτελεσματική πληροφόρηση και ενημέρωση του ναυτιλιακού κοινού.



Εθνικός Στέγη Γραμμάτων
και Καλών Τεχνών

Στις 25 Ιανουαρίου 2002, υπεγράφη σύμβαση με το αρχιτεκτονικό γραφείο «Architecture Studio», που εδρεύει στο Παρίσι, για τη σύσταση πλήρους μελέτης και επίβλεψης κατασκευής και εξοπλισμού ενός πολιτισμικού κέντρου πολλαπλών χρήσεων, της «Εθνικής Στέγης Γραμμάτων και Καλών Τεχνών». Το κτίριο θα κατασκευασθεί σε ιδιόκτητο οικόπεδο εμβαδού 3.000 μ², περιβαλλόμενο από τέσσερις δρόμους, επί της λεωφόρου Συγγρού 109 στην Αθήνα.

Η τελική επιλογή των αρχιτεκτόνων έγινε κατόπιν προσακήσεως εκδηλώσεως διεθνούς ενδιαφέροντος για συμμετοχή σε διαγωνισμό για την προκαταρκτική μελέτη (conceptual design) του έργου. Ακολούθησε προεπιλογή τεσσάρων αρχιτεκτονικών γραφείων με σημαντική εμπειρία σε παρόμοια έργα. Την ευθύνη ολοκλήρωσης των μελετών ανέλαβαν οι αρχιτέκτονες του «Architecture Studio» με ομάδα στατικών, μηχανικών, μηχανολόγων, ηλεκτρολόγων, μηχανικών, εξειδικευμένων συμβούλων σε θέματα

ακουστικής, φωτισμού, εγκαταστάσεων σκηνικών θεάτρου και οπτικοακουστικών συστημάτων, σε συνεργασία βεβαίως με Έλληνες αρχιτέκτονες και μηχανικούς διαφόρων ειδικοτήτων.

Η έναρξη της κατασκευής του έργου προβλέπεται το φθινόπωρο του 2002 και ο προϋπολογισμός κόστους ανέρχεται στα περίπου 50 εκα-

τομμύρια ευρώ.

Το κτίριο θα έχει ύψος 27 μέτρα και στο εσωτερικό του, συνολικού εμβαδού 18.000 μ², προβλέπονται οι εξής χώροι:

Μία μεγάλη αμφιθεατρική αίθουσα περίπου 1.000 θέσεων με σκηνή για συμφωνική ορχήστρα, θεατρικές παραστάσεις και όπερα, χορό, διαλέξεις κ.λπ.

Δύο ή τρεις αίθουσες 100-300 θέσεων η κάθε μία για μικρότερες μουσικές, θεατρικές ή χορευτικές παραστάσεις, διαλέξεις, ειδικές κινηματογραφικές προβολές (multimedia - virtual reality) κ.λπ., ένας όροφος για εκθέσεις (περίπου 1.000 τ.μ.), εξειδικευμένη βιβλιοθήκη, στούντιο επαγγελματικής ηχογράφησης, εστιατόριο με υπαίθριο χώρο, βοηθητικοί χώροι, υπόγειοι χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων για τους χρήστες.

Αλλαγή έδρας

Οι εταιρείες του Ομίλου Κυριακούλη - συμπεριλαμβανομένης και της «ναυαρχίδας» του, εισηγμένης στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών «Κυριακούλης Μεσογειακά Κρουαζιέρα Ναυτιλιακή Α.Ε.» - αλλάζουν έδρα. Οι επιχειρηματικές δραστηριότητες του Ομίλου Κυριακούλη συγκεντρώθηκαν και στεγάζονται, πλέον, σε νέο ιδιόκτητο κτιριακό συγκρότημα επί της λεωφ. Αλίου 7, Τ.Κ. 174 55 στον Άλιμο. Συγκεκριμένα, στο νέο κτιριακό συγκρότημα μετεγκαταστάθηκαν οι εταιρείες «Κυριακούλης Μεσογειακά Κρουαζιέρα Ναυτιλιακή Α.Ε.», «Κυριακούλης Μεσογειακά Κρουαζιέρα Ναυτιλιακή Ε.Π.Ε.», «Μεσογειακά Χωριά Α.Ε.», «Κυριακούλης Maritime Α.Ε. Συμμετοχών», «Μεσογειακή Ανάπτυξη Α.Ε.», «Κ&G Διαχείριση Μαρίνων Μεσογείου Α.Ε.», «Ελληνικά Κτίρια Επενδύσεων Α.Ε.» και «ASDAP.COM Α.Ε. Πληροφορικής».

Οι αριθμοί τηλεφώνων παραμένουν οι ίδιοι.





Καριέρα στα Ναυτιλιακά

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

Το University of Leicester, με ιστορία 80 ετών, κατατάσσεται στα κορυφαία 20 της Μεγάλης Βρετανίας σύμφωνα με έρευνα των Financial Times (FT), με τίτλο «Αξιολόγηση Βρετανικών Πανεπιστημίων 2001» αλλά και της εφημερίδας «The Sunday Times».

Το Leicester MBA specialisation in Maritime Management ειδικεύεται στον τομέα της διοίκησης ναυτιλιακών θεμάτων με ενότητες τόσο στο management όσο και στη ναυτιλία. Ενδεικτικά τα μαθήματα που εμβαθύνουν στο ναυτιλιακό τομέα είναι: Shipping Finance, Shipping Economics, Marketing for Maritime and Port Operations, Dry Cargo Chartering, Tanker Chartering, Marine Insurance. Το πρόγραμμα προσφέρει ολοκληρωμένη κατάρτιση σε όλα τα θέματα διοίκησης και διαχείρισης επιχειρήσεων του ναυτιλιακού τομέα.

Σήμερα που το θέμα της χρηματοοικονομικής διαχείρισης (Finance) των τερμάτων επενδύσεων στη ναυτιλία γίνεται πολύ πιο σημαντικό και από τη λειτουργική διεύθυνση (Operations), το Maritime MBA του Leicester έχει προσαρμοστεί κατάλληλα και ασχολείται ιδιαίτερα για το ζωτικό θέμα της χρηματοοικονομικής διαχείρισης και της λήψης των σχετικών αποφάσεων. Αποκτάται έτσι μια εποπτική εικόνα της επιχείρησης και του περιβάλλοντος στο οποίο δρα, με στόχο την κατανόηση των αλληλεξαρτήσεων και της συνέργειας των λειτουργικών τμημάτων της. Έτσι, οι εκπαιδευόμενοι όχι μόνον αποκτούν την πλατιά και σίγουρη βάση γνώσεων στη Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, αλλά επί πλέον μία ακόμη πιο ευρεία παλέτα γνώσεων και έναν τίτλο (το MBA) που ανοίγει μεγαλύτερες προοπτικές για τα ανώτερα επίπεδα διοίκησης σε κάθε το-

μέα οικονομικής δραστηριότητας.

Το University of Leicester μέσω της iCon προσφέρει επίσης MBA (Master of Business Administration), με ειδικεύσεις σε: Marketing, Finance, Employment Relations, Information Technology Management, Total Quality Management, Sports Management, Tourism and Hospitality Management και e-Commerce που είναι όλα ανεγνωρισμένα από το Association of MBA's (AMBA).

Το Πανεπιστήμιο του Leicester προσφέρει επίσης και τα προγράμματα MSc in Finance, MSc in Marketing και το Post Graduate Diploma in Management (για όσους δεν έχουν πρώτο πτυχίο ή επαρκή επαγγελματική εμπειρία) με στόχο το MBA.

Η iCon συνεργάζεται επίσης με το Heriot-Watt University προσφέροντας στην Ελλάδα το μοναδικό MSc (και diploma) in Property Investment and Finance αλλά και με το κορυφαίο University of Surrey προσφέροντας MSc in e-Business Management, MSc in Management, MSc in Operations and Logistics Management και MSc in Human Resources Management εγγυόμενο πάντα ουσιαστικές σπουδές που καταλήγουν στον αυθεντικό τίτλο του πανεπιστημίου.

Το εκπαιδευτικό της κέντρο, το Academic Business Centre, βρίσκεται στην οδό Δημητράκοπούλου 49Α (στάση μετρό Συγγρού-Φιξ), τηλ.: 010-92.48.525 (www.icon.gr, icon@icon.gr).



ΒΙΒΛΙΟΧΑΡΤΟΠΩΛΕΙΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΝΤΥΠΑ

Άμεση Αποστολή Τηλεφωνικών Παραγγελιών



- 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



Ενίσχυση της Ν/Ζ Περάματος

Εορταστική εκδήλωση για την κοπή της πρωτοχρονιάτικης πίτας πραγματοποίησε η εταιρεία Σπ. Χίλιου ΕΠΕ, μία από τις σημαντικότερες εταιρείες στο χώρο της Ν/Β με πλέον των 23 ετών παρουσία στο χώρο, στην οποία παρευρέθησαν παράγοντες της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, βουλευτές, νομαρχιακοί σύμβουλοι, υψηλόβαθμα στελέχη του ΥΕΝ και του κεντρικού λιμεναρχείου Πειραιά καθώς και μεγάλος

αριθμός εργαζομένων.

Στην ομιλία του, ο κ. Σπ. Χίλιος επισήμανε τα προβλήματα και κατέθεσε προτάσεις για το ξεπέρασμα της κρίσης στη Ζώνη Περάματος. Οι προτάσεις αφορούσαν τις κρατικές παραγγελίες αλλά και την ενίσχυση των επιχειρήσεων από το Γ' ΚΠΣ.

Συγκεκριμένα στην ομιλία του ο κ. Σπ. Χίλιος ανέφερε: «Η παρατεταμένη κρίση της Ν/Ζ Περάματος έχει αποτέλεσμα, αφενός, το κλείσιμο δεκάδων επιχειρήσεων και, αφετέρου, την αύξηση της ανεργίας, που αγγίζει το περίπου 80% των εργαζομένων.

Ως στοιχείο αυτού του γεγονότος είναι ότι από τις 100 και πλέον επιχειρήσεις του κλάδου που είναι εγγεγραμμένες στο μητρώο της 9μελούς επιτροπής, έχουν κλείσει ήδη οι 45. Άλλες 35, περίπου, είναι υπερχρεωμένες και μόνον 20, περίπου, λειτουργούν και επιβιώνουν (είτε δύσκολα είτε εύκολα). Γι' αυτό λοιπόν, επιζητούμε τη βοήθεια της Πολιτείας, την ένταξη των επιχειρήσεων της Ζώνης στα προγράμματα του Γ' ΚΠΣ και ζητούμε ακόμα ένα μέρος των κρατικών παραγγελιών να έρθει προς τις επιχειρήσεις της Ζώνης, γιατί ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία στη χώρα μας δεν είναι μόνον τα μεγάλα ναυπηγεία, παρά είναι και η Ζώνη Περάματος η οποία προϋπήρχε των μεγάλων ναυπηγείων».



Impocar A.E.

Π. & Α. ΣΙΜΟΣ

ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ

**48 Μηνιαίες
Ατοκές Δόσεις**



**ΠΩΛΗΣΕΙΣ
SERVICE
ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ
ΑΞΕΣΟΥΑΡ**

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

Θα Σπουδάσεις; Ψάξτο!



**4η ΔΙΕΘΝΗΣ
ΕΚΘΕΣΗ ΓΙΑ
ΤΗΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ**
στην Ελλάδα και το Εξωτερικό

Υπό την Αιγίδα της Γενικής Γραμματείας
Νέας Γενιάς και του Δήμου Αθηναίων

7-10 Μαρτίου 2002

ΕΚΘΕΣΙΑΚΟ ΚΕΝΤΡΟ Ο.Λ.Π. ΠΕΙΡΑΙΑΣ

www.ekpaidefsi.gr

**ΟΛΑ ΟΣΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΞΕΡΕΤΕ
ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΚΑΙ ΚΑΝΕΝΑΣ
ΠΟΤΕ ΔΕΝ ΣΑΣ ΤΑ ΕΞΗΓΗΣΕ**

- Ελληνικά Α.Ε.Ι. και Τ.Ε.Ι.
- Ξένα Πανεπιστήμια
- Κολέγια, Εργαστήρια Ελευθέρων Σπουδών, ΤΕΕ, ΙΕΚ, ΚΕΚ, Τεχνικές και Στρατιωτικές Σχολές
- Φροντιστήρια Μέσης Εκπαίδευσης και Ξένων γλωσσών
- Εκδοτικοί οίκοι και βιβλιοπωλεία
- Εκπαιδευτικά προϊόντα και υπηρεσίες
- Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με τα εκπαιδευτικά προγράμματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

ΘΑ ΕΙΝΑΙ ΟΛΟΙ ΕΚΕΙ!

ΠΑΡΑΜΗΛΕΣ ΕΚΔΗΛΩΣΕΙΣ

- Νεανική Επιχειρηματικότητα στην Ελλάδα
- Στρατηγικές Καριέρας για Στελέχη Επιχειρήσεων
- Όλες οι Πληροφορίες για τις Σπουδές στη Γερμανία
- Το Μέλλον της Αγοράς Εργασίας
- Διαμορφώνοντας τον Επιτυχημένο Άνθρωπο του 21ου Αιώνα
- Η Σημασία των Ξένων Γλωσσών
- ΚΑΡΙΕΡΕΣ
Στη Νέα Οικονομία
Στον Τουρισμό
Στις Πωλήσεις και το Marketing

Ώρες Λειτουργίας: 10.00 - 20.00 Καθημερινά • ΕΙΣΟΔΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΗ

ΧΡΥΣΟΙ ΧΟΡΗΓΟΙ:

ΧΟΡΗΓΟΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ:

ΧΟΡΗΓΟΙ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ:

ΟΡΓΑΝΩΣΗ:



INDEPENDENT
SCIENCE & TECHNOLOGY STUDIES



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

ΤΑ ΝΕΑ



EuroPartners Ltd

Τηλ.: 010 92 14 335, 010 92 21 254 • Fax: 010 92 21 589
E-mail: europart@hol.gr • www.europartners.gr

ΑΡΕΙΟΣ ΠΑΓΟΣ* (B² ΠΟΛΙΤΙΚΟ ΤΜΗΜΑ) 1333/2001

Προεδρεύων Αρεοπαγίτης: Ευάγγελος Περλίγκας

Εισηγητής: Θεόδωρος Παπαγιαννάκης

Δικηγόροι: Νικόλαος Κουλουρίδης και Αντώνιος Κουτσοφίδης



πειδή, κατά το άρθρο 1 του «Κανονισμού εργασίας υπαλλήλων παραβλής και παραδόσεως εμπορευμάτων λιμένα και προλιμένων Πειραιά», που εκδόθηκε, κατ' εξουσιοδότηση του Α.Ν. 1559/1950, με την 124/27-3-1991 πράξη του Δ.Σ. του ΟΛΠ, κυρώθηκε με την υπ' αρ. 3422.36/1/92 απόφαση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, η οποία δημοσιεύθηκε στο 753/31-12-1992 ΦΕΚ, τ.Β', και

έχει γι' αυτό ισχύ νόμου, προβλέπεται ότι: 1. Σε κάθε φορτοεκφορτωτική εργασία που εκτελείται στο λιμάνι του Πειραιά (λιμένας Πειραιά θεωρείται όλη η λιμενική περιοχή που ορίζεται από την εκάστοτε νομοθεσία περί ΟΛΠ), δηλαδή επί εκφορτώσεων, φορτώσεων και μεταφορτώσεων που γίνονται σύμφωνα με τον ΚΤΕΦΜ του ΟΛΠ και αποφάσεις του Δ.Σ. του ΟΛΠ, η παράδοση ή παραλαβή των εμπορευμάτων και εμπορευματοκιβωτίων (Containers), από και προς τα πλοία, γίνεται με ειδικούς υπαλλήλους παραβλής και παράδοσης εμπορευμάτων (σημειωτές) που είναι εφοδιασμένοι από τον ΟΛΠ, με άδεια ασκήσεως επαγγέλματος. Από τους ίδιους υπαλλήλους (σημειωτές) γίνεται και η παραλαβή ή παράδοση εμπορευμάτων από/σε εμπορευματοκιβώτια - Containers (εκκενώσεις, πληρώσεις, άμεσες παραδόσεις). 2. Η πρόσληψη σημειωτού είναι υποχρεωτική και απαραίτητη σε όλες τις εργασίες και περιπτώσεις που αναφέρονται στην παρ. 1 του άρθρου 1 του παρόντος Κανονισμού... 3. Εξαιρούνται της υποχρεωτικής πρόσληψης σημειωτή τα πλοία που μεταφέρουν χύμα ομοειδή φορτία γαιανθράκων, σιτηρών, δημητριακών, φωσφάτων λιπασμάτων ή ορυκτών. Κατά το άρθρο 2 παρ. 1 του άνω Κανονισμού, παραλαβή και παράδοση κατά την έννοια του παρόντος Κανονισμού είναι για μεν τις εκφορτώσεις η παράδοση του εμπορεύματος από το κύτος ή το κατάστημα του πλοίου στην πλευρά του, για δε τις φορτώσεις η παραλαβή και η παράδοση του εμπορεύματος από την πλευρά του πλοίου. Κατά την παρ. 4 του ίδιου άρθρου, επί φορτοεκφορτώσεων εμπο-

Υποχρέωση προσλήψεως σημειωτών για φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων.

Έννοια εμπορεύματος και πλοίου τύπου RO/RO (Roll on/ Roll out).

Πότε το αυτοκίνητο θεωρείται εμπόρευμα και απαιτείται για τη φόρτωσή του η πρόσληψη σημειωτού.

Μη αναγκαία για τη φορτοεκφόρτωση αυτοκινήτων που εξυπηρετούν τη μεταφορά των κατόχων τους.

ρευματοκιβωτίων (Containers) διά της αερογέφυρας του ΟΛΠ ή επί πλοίων, RO/RO, η παραλαβή και η παράδοση γίνεται στην πλευρά του πλοίου. Περαιτέρω, κατά το άρθρο 3 του ίδιου Κανονισμού, προβλέπεται ότι: 1. Οι πλοιοκτήτες, οι πλοίαρχοι ή οι πράκτορες των πλοίων είναι υποχρεωμένοι κατά τη φορτοεκφόρτωση να προσλαμβάνουν ένα σημειωτή για κάθε εργασιακή ομάδα κύρους. 2. (...) 3. Τα αναφερόμενα στις παρ. 1 και 2 του

παρόντος ισχύουν και για τα επιβατικά πλοία εξωτερικού τακτικής αναχωρήσεως που μεταφέρουν εμπορεύματα. Κατά το άρθρο 7 παρ. 1 του άνω Κανονισμού, τα καθήκοντα των σημειωτών είναι η με προσοχή και επιμέλεια παρακολούθηση, καταγραφή και καταμέτρηση των εκφορτωμένων και φορτωμένων εμπορευμάτων και εμπορευματοκιβωτίων (Containers) κατά τα σημεία, αριθμούς και είδος συσκευασίας. Τέλος, με το άρθρο 9 παρ. 3 εδ. β' του ίδιου Κανονισμού ορίζεται ότι ειδικά επί πλοίων που διακινούν αυτοκίνητα (Roll On/Roll Off) η αμοιβή των σημειωτών καθορίζεται κατά τις αναφερόμενες εκεί διακρίσεις ανάλογα με τον αριθμό (τεμάχια) των αυτοκινήτων. Από το συνδυασμό των ανωτέρω διατάξεων σε συσχετισμό με τον προσδιορισμό από την επιστήμη του όρου «εμπορεύματα» στο οποίο υπάγει κάθε κινητό ή άυλο αγαθό, εφόσον γίνει αντικείμενο εμπορικής πράξεως και επί του οποίου είναι κατά νόμον δυνατή η άσκηση εμπορίου από κάποιον είτε κατ' επάγγελμα, είτε κατ' επιχείρηση, είτε παρέργως, αλλ' εν όψει και του γεγονότος ότι ένα και το αυτό αντικείμενο μπορεί ανάλογα με την περίπτωση να χαρακτηριστεί εμπόρευμα, ενώ σε άλλη περίπτωση να μην προσλάβει τον άνω χαρακτηρισμό, συνάγεται ότι η πρόσληψη και απασχόληση σημειωτή στη λιμενική περιοχή του Πειραιά είναι υποχρεωτική (με εξαίρεση τις άνω και τις άλλες που ειδικώς καθορίζονται διακρίσεις), μόνον όταν στο ή από το πλοίο πρόκειται φορτωθούν/εκφορτωθούν εμπορεύματα ή εμπορευματοκιβώτια και όχι σε οποιασδήποτε φύσεως φορτοεκφορτωτική ερ-

γασία που εκτελείται στο άνω λιμάνι. Στην άνω έννοια του «εμπορεύματος» ή μη ανάλογα με, κατά τη συγκεκριμένη περίπτωση, πρέπει να εμπίπτουν και τα διακινούμενα αυ/τα (RO/RO), ώστε να είναι υποχρεωτική στην πρώτη περίπτωση, όχι δε στη δεύτερη, η πρόσληψη σημειωτή. Στην προκείμενη περίπτωση το Πολυμελής Πρωτοδικείο, που δίκασε ως Εφετείο, δέχτηκε, κατά την επί πραγμάτων ανέλεγκτη κρίση του και τα ακόλουθα: Η εναγομένη και ήδη εκκαλούσα είναι εταιρεία πρακτορεύσεως πλοίων με ναυτικό πρακτορείο στον Πειραιά. Μεταξύ των πλοίων που πρακτορεύει είναι και το με ελληνική σημαία οχηματοαγωγό τύπου RO/RO πλοίο «ΦΙΛΙΠΠΟΣ», το οποίο κατά την επίδικη χρονική περίοδο (Μάιο και Ιούνιο 1997) εκτελούσε τακτικά δρομολόγια μεταξύ των λιμένων Αγκώνας Ιταλίας και Πειραιά. Κατά τα δρομολόγια δε αυτά από Αγκώνα προς Πειραιά το ανωτέρω πλοίο μετέφερε καινούργια αυτοκίνητα ως «εμπορεύματα» με την προαναφερόμενη νομική έννοια, δηλαδή κινητά πράγματα που ήταν προορισμένα να γίνουν αντικείμενα εμπορίας με την προς τρίτους μεταπώλησή τους επί σκοπώ κέρδους. Κατά την εκφόρτωση δε των μεταφερομένων αυτών αυτοκινήτων ως εμπορευμάτων από το ανωτέρω πλοίο στο λιμάνι του Πειραιά, η εναγομένη - πράκτορας τούτου προσήλμβανε υποχρεωτικά σημειωτές για την παρακολούθηση, καταγραφή και καταμέτρηση των εκφορτωμένων αυτών, ως ωφείλε βάσει των προαναφερομένων διατάξεων του «κανονισμού εργασίας υπαλλήλων παραθαλάσσης και παράδοσης εμψ/των του λιμένος Πειραιά» (σημειωτές) και κατέβαλλε ανελλιπώς τις προβλεπόμενες από τον ίδιο κανονισμό νόμιμες αμοιβές τους για τις παρεχόμενες υπηρεσίες τους. Όταν όμως το ίδιο πλοίο εκτελούσε δρομολόγια επιστροφής από Πειραιά προς Αγκώνα, μετέφερε οχήματα (κυρίως φορτηγά αυτοκίνητα) τα οποία δεν ήταν εμπορεύματα (αφού δεν ήταν προορισμένα για να γίνουν αντικείμενα εμπορίας), αλλά απλώς χρησιμοποιούντο από τους κατόχους (ιδιογούς) τους, που συνήθως τα συνόδευαν, ως μεταφορικά μέσα. Κατά τη φόρτωση δε των οχημάτων αυτών στο εν λόγω πλοίο η εναγομένη, υπό την ανωτέρω ιδιότητά της, δεν προσήλμβανε σημειωτές, εφόσον η πρόσληψη αυτών δεν είναι υποχρεωτική κατά τον προεκτιθέμενο κανονισμό εργασίας, αφού τα ως άνω (συνήθως κενά περιεχομένου) οχήματα (φορτηγά αυ/τα) μετεφέροντο ως μεταφορικά μέσα (μεταφοράς προϊόντων) και όχι αυτοτελώς ως εμπορεύματα. Να αναφερθεί εδώ ότι η προαναφερόμενη διάταξη του άρθρου 9 παρ. 3β του ανωτέρω κανονισμού, που ρυθμίζει την υποχρεωτική πρόσληψη και αμοιβή σημειωτών κατά τη φορτοεκφόρτωση αυτοκινήτων, αφορά ειδικά και αποκλειστικά τις περιπτώσεις μεταφοράς αυτοκινήτων ως εμπορευμάτων και όχι ως μέσων μεταφοράς εμψ/των, όπως στην ένδικη περίπτωση. Το επαγγελματικό όμως σωματείο υπαλλήλων παραθαλάσσης και παράδοσης εμπορευμάτων λιμένα και προλιμένων Πειραιά - Ε.Σ.Υ. Π/Π.Ε.Λ.Π. (μέλος του οποίου τυχάνει και ο ενάγων), θεωρώντας ότι η πρόσληψη των μελών του ήταν σε κάθε περίπτωση φορτοεκφόρτωσης υποχρεωτική, απέστειλε μέλη του προς καταμέτρηση και καταγρα-

φή των ανωτέρω οχημάτων (φορτηγών) κατά τη φόρτωσή τους στο ανωτέρω πλοίο για μεταφορά από Πειραιά προς Αγκώνα, παρά τη ρητή εναντίωση της εναγομένης - πράκτορας προς το ανωτέρω σωματείο για τη μη πρόσληψη σημειωτών. Έτσι και κατά τις επίδικες ημερομηνίες (δηλαδή κατά τις αναχωρήσεις του πλοίου από Πειραιά στις 11-5-1997 και 21-5-1997), παρότι δεν είχε γίνει πρόσληψη σημειωτών και μάλιστα ρητά αντετίθετο η εναγομένη στην απασχόληση αυτών, ο ενάγων - εφεσίβλητος (προφανώς κατόπιν εντολής του σωματείου του) παρέστη κατά τις φορτώσεις πλοίου «ΦΙΛΙΠΠΟΣ» και προσέβη στην καταμέτρηση και καταγραφή των φορτηγών, που επρόκειτο να μεταφερθούν στην Ιταλία και δεν προορίζοντο ως αντικείμενα εμπορίας, απαιτώντας από την αντίδικη - πράκτορα του πλοίου την καταβολή της επίδικης (συνολικού ύψους 125.617 δραχμών) αμοιβής του. Σύμφωνα όμως με τις προαναφερόμενες διατάξεις του κανονισμού εργασίας, τέτοια αμοιβή σημειωτού αυτός δεν δικαιούται, αφού οι επίδικες φορτώσεις δεν αφορούσαν μεταφερόμενα εμπορεύματα, αλλά μεταφερόμενα μεταφορικά μέσα, ώστε να μην υφίσταται νόμιμη υποχρέωση προσλήψεως σημειωτών. Συνεπώς, εφόσον το πρωτοβάθμιο δικαστήριο επεδίκασε στον ενάγοντα τις ένδικες αξιώσεις του κατά παραδοχή της αγωγής, δεχόμενο ότι αυτός είχε προσληφθεί από την εναγομένη για την παροχή των υπηρεσιών του ως σημειωτή, κατά τις επίδικες φορτώσεις του πρακτορευομένου πλοίου, έφαυλε διότι δεν εκτίμησε σωστά τις αποδείξεις και δεν εφάρμοσε σωστά το νόμο, καθόσον ούτε από τον προαναφερόμενο κανονισμό εργασίας υπαλλήλων παράδοσης και παραθαλάσσης, είχε νόμιμη υποχρέωση αποδοχής των ανωτέρω υπηρεσιών και καταβολής συνακόλουθα της αιτούμενης αμοιβής του. Με τις άνω παραδοχές του και των μετ' αποδοχή της εφέσεως, εξαφάνιση της εκκαλουμένης και απόρριψη, ως κατ' ουσίαν αβάσιμη της διακρατηθείσας και ερευνηθείσας αγωγής, το άνω δευτεροβάθμιο δικαστήριο δεν παραβίασε τις διατάξεις των άρθρων 1, 2, 3, 4 και 9 του άνω Κανονισμού και οι τ' αντίθετα υποστηρίζοντες πρώτος και δεύτερος λόγοι αναιρέσεως εκ του άρθρου 560 αριθμ. 1 του Κ.Πολ.Δ. απορριπτέος κρίνεται ως αβάσιμος. Μετά την ως άνω παραδοχή από το δευτεροβάθμιο δικαστήριο, ότι στην προκείμενη περίπτωση δεν ήταν υποχρεωτική κατά νόμον, η πρόσληψη σημειωτή, η οποία παραδοχή στηρίζει αυτοτελώς το διατακτικό της προσβαλλόμενης απόφασης, ο δεύτερος λόγος αναιρέσεως εκ του άρθρου 560 αρ. 1 του Κ.Πολ.Δ. που αναφέρεται στην επικουρική σκέψη της αποφάσεως του δευτεροβάθμιου δικαστηρίου περί μη συνάψεως μεταξύ των διαδίκων συμβάσεως παροχής εργασίας σημειωτή, η οποία προϋποθέτει υποχρέωση του εργοδότη για μια τέτοια πρόσληψη αναγκαστικού κατά τον αναιρεσείοντα χαρακτήρα και προσάπτει παραβίαση από το ως άνω ουσιαστικό δικαστήριο των άρθρων 1, 3, 4 και 12 του εν λόγω Κανονισμού, απορριπτέα κρίνεται ως αβυσσεύς.

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

Έχασε δύναμη το ελληνικό νηολόγιο

Δεν μπόρεσε με το... δεξί το 2002 για το ελληνικό νηολόγιο, σύμφωνα με το επίσημο στοιχεία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Όπως προκύπτει, τον Ιανουάριο, ύψωσαν την ελληνική σημαία 13 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 250.906 κόνων, ενώ στο ίδιο χρονικό διάστημα την υπέστειλαν 11 πλοία, χωρητικότητας 468.308 κόνων.

Έτσι, ενώ αυξήθηκε κατά 2 πλοία η δύναμη του στόλου, αντίθετα, ως προς τη χωρητικότητα έχασε 217.402 κόνους.

Μεταξύ των πλοίων τα οποία ενεγράφησαν στο ελληνικό νηολόγιο τον περασμένο μήνα, ξεχωρίζουν τα νεότευκτα φορτηγά - χύδων «Ντέζερτ Ηγκ» και «Άνανγκελ Γαλήνη».

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΦΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΚΟΧ ΜΗΝΟΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2002

ΕΓΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ				ΑΡΘΡΟΥ 13			
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.
Ε/Γ-Ο/Γ	ΦΑΕΘΩΝ	Ν.Π. 10802	2002	Φ/Γ-Χύδων	ΝΤΕΖΕΡΤ ΗΓΚΑ	Ν. Π. 10957	2002
Δ/Ε	ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι	Ν.Π. 10964	1986	Ε/Γ-Ο/Γ	ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ ΙΧ	Ν.Π. 10958	2001
Δ/Ε	ΜΕΝΤΟΙΛ	Ν. Π. 10965	1970	Φ/Γ-Χύδων	ΛΑΛΗΣ	Ν.Π. 10959	2001
Ε/Γ	ΣΑΡΟΝΙΚ ΡΑΟΥΝΤ	Ν.Χαλκίδος 36	1995	Φ/Γ-Χύδων	ΠΟΣΕΙΔΩΝ	Ν. Π. 10960	2001
Ρ/Κ-Ν/Γ	ΚΑΡΑΠΙΠΕΡΗΣ 18	Ν.Π.10966	1988	Δ/Ε	ΑΞΙΟΣ	Ν.Π. 10961	1982
				Δ/Ε	ΑΛΙΑΚΜΩΝ	Ν.Π. 10963	1981
				Φ/Γ-Χύδων	ΑΝΑΓΚΕΛ ΓΑΛΗΝΗ	Ν.Π. 10967	2002
				Δ/Ε	ΑΡΤΕΜΙΣ	Ν.Π. 10968	1983
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 5 - ΚΟΧ: 3.959				ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 8 - ΚΟΧ: 246.946			
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 14 ΕΤΗ				ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 8 ΕΤΗ			

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ					ΑΡΘΡΟΥ 13				
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ
Φ/Γ	ΜΑΡΙΑΣ	Ν. Π. 8181	1958	ΔΙΑΛΥΣΗ	Δ/Ε	ΚΡΗΤΗ	Ν. Π. 9746	1973	Π.Α. (ΣΠΑΚΟΠΟΥΛΟΣ)
Ε/Γ-Ο/Γ	ΙΑΛΥΣΟΣ	Ν. Ρόδου 20	1966	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)	Δ/Ε	ΚΕΡΚΥΡΑ	Ν.Π. 9752	1973	Π.Α. (BRITISH VIRGIN ISL.)
Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΡΕΤΟΥΣΑ	Ν. Ηρακλείου 22	1995	Π.Α. (ΓΑΛΛΙΑ)	Φ/Γ	ΓΟΥΛΤ ΟΓΛΑ	Ν.Π. 9608	1977	Π.Α. (AT BIKENTIOS)
					Φ/Γ	ΑΝΑΓΚΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	Ν.Π. 7651	1979	Π.Α. (MARSHALL ISL.)
					Φ/Χύδων-Χύδων	ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ	Ν.Π. 9670	1982	Π.Α. (ΠΑΝΑΜΑΣ)
					Ε/Γ-Ο/Γ	ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α	Ν.Π. 10911	1962	Π.Σ. (ΠΑΝΑΜΑΣ)
					Φ/Γ-Χύδων	ΓΟΡΤΥΣ	Ν.Π. 10108	1993	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)
					Δ/Ε	ΑΣΤΡΟ ΓΑΜΜΑ	Ν.Π.10079	1975	Π.Α. (ΓΕΡΜΑΝΙΑ)
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 3 - ΚΟΧ: 43.063					ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 8 - ΚΟΧ: 425.245				
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 29 ΕΤΗ					ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 25 ΕΤΗ				

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Τα πιο πάνω στοιχεία δίδονται σύμφωνα με τις μέχρι 31. 1. 2002 αναφορές των λιμενικών Αρχών που τηρούν νηολόγια.

ΝΗΟΛΟΓΗΣΕΙΣ ΣΗΜΑΤΟΛΟΓΗΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ 100 ΚΟΧ ΚΑΙ ΑΝΩ

REGISTRATIONS OF VESSELS OVER 100 GRT HAVING AN INTERNATIONAL CALL SIGN

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SWZA 15/11/01	ΡΟΔΟΝ AMARANTON	Φ/Γ CARGO	ΑΝΔΡΟΣ ANDROS	586	ΜΕΚ-Ι. C (1) 11.800 BHP	2001 JAPAN	39.045	25.246	USD \$22.846.000	ZENITH PIONEER S.A. (PANAMA) Αντίκλ.: ΨΗΤΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ανδρός
SX 9837 3/12/01	ΑΘΩΣ ATHOS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10946	ΜΕΚ-Ι. C (1) 588 KW	1972 DENMARK	1.432	869	USD \$145.000	ΦΑΣΜΑ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ.: ΦΑΣΟΛΗΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ τηλ.: 010-43.29.545
SWWO 10/12/01	ΠΑΝΑΣΕΑ PANACEA	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10947	ΜΕΚ-Ι. C (1) 11.200 KW	1997 KOREA	38.995	24.436	USD \$ 21.750.000	PANACEA MARITIME INC (LIBERIA) Αντίκλ.: ΖΑΒΙΤΣΑΝΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ τηλ.: 010-89.19.000
SYHI 13/12/01	ΟΛΥΜΠΙΑ ΠΑΛΑΣ OLYMPIA PALACE	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10948	ΜΕΚ-Ι. C (1) 67.200 KW	2001 ITALY	36.825	13.560	ΕΥΡΩ/ EURO 103.447.471	MINIQUES GRAMMES AN N.E. Αντίκλ.: ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΑΚΗΣ ΙΩ. τηλ.: 010-40.82.440
SYAJ 15/12/01	ΠΑΝΘΕΑ PANTHEA	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10950	ΜΕΚ-Ι. C (1) 11.200 KW	1997 KOREA	38.995	24.436	USD \$21.500.000	PANTHEA MARITIME INC (LIBERIA) Αντίκλ.: ΖΑΒΙΤΣΑΝΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ τηλ.: 010- 89.19.0009
SVSJ 17/12/01	ΑΛΦΕΙΟΣ ALFIOS	Δ/Ξ TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10951	ΜΕΚ-Ι. C (1) 8.325 KW	1983 JAPAN	21.963	12.252	USD \$7.500.000*	SOUTH CARIBBEAN SHIPPING CO LTD Αντίκλ.: ΑΛΟΥΠΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ τηλ.: 010- 42.92.730
SZQV 20/12/01	ΝΙΚΟΛΑΣ NIKOLAS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10952	ΜΕΚ-Ι. C (1) 1.470 KW	1970 HOLLAND	1.706	1.053	USD \$200.000	N.ΓΑΓΛΙΑΣ NAYT. ET. Αντίκλ.: ΚΟΥΡΟΥΛΟΥ ΘΑΝΑΣΙΟΣ τηλ.: 010-41.21.692
SWFD 21/12/01	ΑΧΙΛΛΕΥΣ ACHILLEUS	Δ/Ξ TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10953	ΜΕΚ-Ι. C (1) 8.501 KW	1983 JAPAN	22.587	13.743	USD \$9.000.000*	SOUTH CARIBBEAN CO LTD (LIBERIA) Αντίκλ.: ΑΛΟΥΠΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ τηλ.: 010- 42.92.730
SXML 21/12/01	ΧΙΟΣ ΣΕΪΛΟΡ CHIOS SAILOR	Φ/Γ CARGO	ΧΙΟΣ CHIOS	402	ΜΕΚ-Ι. C (1) 10.400 BHP	1983 ENGLAND	17.832	10.504	-	CHIOS SHIPPING & SAILOR S.A. (PANAMA) Αντίκλ.: ΤΣΑΤΗΡΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ τηλ.: 010- 42.74.051
SWLX 27/12/01	ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ MEANDROS	Δ/Ξ TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10954	ΜΕΚ-Ι. C (1) 10.444 KW	1988 JAPAN	52.159	27.135	USD \$18.000.000	NORTH CARIBBEAN SHIPPING (LIBERIA) Αντίκλ.: ΑΛΟΥΠΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ τηλ.: 010- 42.92.730
SWZV 28/12/01	ΟΣΕΑΝ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ OCEAN GURDIAN	Δ/Ξ TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10955	ΜΕΚ-Ι. C (1) 25.042 KW	1993 JAPAN	162.361	93.623	Γιεν Ιανωνίος 3.318.050.000	OCEAN TRANSPORT CO. (LIBERIA) Αντίκλ.: ΚΟΥΤΡΟΥΜΠΟΥΣΗΣ ΔΗΜ. τηλ.: 010- 42.93.597
SZQV 28/12/01	ΣΑΝΤΟ SANTO	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10956	ΜΕΚ-Ι. C (1) 2.161 KW	1976 SPAIN	2.588	1.183	USD \$100.000	SANTO SHIPPING CO. Αντίκλ.: ΚΟΥΡΟΥΚΑΗΣ ΑΓΓΕΛΟΣ τηλ.: 010-41.12.617

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΙΝΑΚΑ ΠΡΟΣΩΡΙΝΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΓΓΡΑΦΩΝ

DELETIONS FROM THE PROVISIONAL SHIPPING DOCUMENTS TABLE

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

* δόλων καθών και αξιόλογων παροχών

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ

DELETIONS FROM REGISTER BOOKS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SV3196	ΙΩΑΝΝΗΣ ΙΙ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	2288	ΜΕΚ-Ι.Σ. (2)	1965	732	300	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
3/12/01	ΙΩΑΝΝΗΣ ΙΙ	PASS. FERRY BOAT	PIRAEUS		1.800 BHP	GREECE			\$140.000	Sale to foreigners
SWUO	ΧΟΥΣΤΟΝ	Φ/Γ-ΕΜΠ/ΤΙΩΝ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10294	ΜΕΚ-Ι.Σ. (1)	1976	34.382	12.918	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
3/12/01	HOUSTON	CONTAINER	PIRAEUS		31.800 BHP	GERMANY			\$2.067.934,50	Sale to foreigners
SV2241	ΚΥΡΙΑΚΟΣ Κ.	Φ/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	5301	ΜΕΚ-Ι.Σ. (3)	1962	245	56	Δρχ.	Πώληση σε αλλοδαπούς
3/12/01	KYRIACOS K.	CARGO	PIRAEUS		2x203=406	GREECE			26.500.000	Sale to foreigners
		FERRY BOAT			1x286=286					
					σύν. 692 BHP					
SYTD	ΚΥΘΗΡΑ	Δ/Σ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	9754	ΜΕΚ-Ι.Σ. (1)	1973	70.304	50.758	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
10/12/01	KITHIRA	TANKER	PIRAEUS		25.000 BHP	JAPAN			\$3.135.000	Sale to foreigners
SW9767	ΑΜΦΙΛΟΧΟΣ	Α/Κ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	9388	ΜΕΚ-Ι.Σ. (1)	1993	642	244		Διάλυση
14/12/01	AMFILOCHOS	FISHING VESSEL	PIRAEUS		1.200 BHP	GREECE				Dissolution
SYOP	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	5772	ΜΕΚ-Ι.Σ. (1)	1976	20.905	13.390	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
18/12/01	GEORGIOS K.	BULK CARRIER	PIRAEUS		12.000 BHP	GREECE			\$1.275.000	Sale to foreigners
SX8214	ΓΚΟΛΝΤΦΙΝΓΚΕΡ	Τ/Ρ-Α/Ψ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10710	ΜΕΚ-Ι.Σ. (3)	1974	127	79	Δρχ.	Πώληση σε αλλοδαπούς
21/12/01	GOLDFINGER	PRIVATE	PIRAEUS		3x1.300	ITALY			24.000.000	Sale to foreigners
		PLEASURE BOAT			= 3.900 BHP					
SXSC	ΕΝΑΛΙΟΣ ΤΡΙΤΩΝ	Δ/Σ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	9838	ΜΕΚ-Ι.Σ. (1)	1977	50.197	31.025	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
28/12/01	ENALIOS TRITON	TANKER	PIRAEUS		20.300 BHP	SINGAPORE			\$2.236.080	Sale to foreigners
SV4091	ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Κ.	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	9692	ΜΕΚ-Ι.Σ. (1)	1959	499	277	EURO	Πώληση σε αλλοδαπούς
31/12/01	ATHANASIOS K.	CARGO	PIRAEUS		500 BHP	HOLLAND			114.453	Sale to foreigners

ΑΝΑΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ REMEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS	ΚΟΧ	ΚΟΧ
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SV3176	ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Α/Κ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	4.713	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακατομέτρησης ΑΠΟ/FROM	99	70
17/12/01	ΝΙΚΟΛΑΟΣ	FISHING VESSEL	PIRAEUS		Remeasurement figures tonnage ΣΕ/TO	176	102

ΜΕΤΕΓΓΡΑΦΕΣ CHANGES OF PORT REGISTRY

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

ΟΡΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

DEFINITE MEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS	ΚΟΧ	ΚΚΧ
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SXWF	ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ ΙΘΑΚΗ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10731	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	10.193	3.058
5/12/01	BLUE STAR ΙΘΑΚΗ	PASSEGER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	4.920	3.106
		FERRY BOAT					
SXAI	ΣΗΝΤΑΡ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10928	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	16.807	7.860
31/12/01	CENTAR	CARGO	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	16.807	7.860
SZLN	ΕΥΑΝΘΙΑ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10901	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	39.978	25.468
31/12/01	EVANTHIA	CARGO	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	36.978	25.468

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΕΣ

CHANGES OF NAMES

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET	
SYGF	ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΟΓΙΑΤΣΕΡ	Ε/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10750	MEK-I.C. (4)	2000	24.391	10.083	Μετονομάστηκε σε «ΟΛΥΜΠΙΑ ΒΟΓΙΑΤΣΕΡ»
11/12/01	OLYMPIC VOYAGER	PASSENGER SHIP	PIRAEUS		4x9.450 KW				Renamed to «OLYMPIA VOYAGER»
SYDV	ΕΞΠΡΕΣ ΔΙΟΝΥΣΟΣ	Ε/Γ Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10415	MEK-I.C. (2)	1977	4.836	3.176	Μετονομάστηκε σε «ΕΞΠΡΕΣ ΠΗΓΑΣΟΣ»
17/12/01	EXPRESS DIONYSOS	PASSENGER	PIRAEUS		2x7.500				Renamed to «EXPRESS PEGASUS»
		FERRY BOAT			15.000 BHP				
SV9145	ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ II	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	8648	MEK-I.C. (1)	1967	942	440	Μετονομάστηκε σε «ΑΦΡΟΣ»
27/12/01	PIRAEUS II	TANKER	PIRAEUS		1.100 BHP				Renamed to «AFROS»

ΠΛΕΙΣΤΗΡΙΑΣΜΟΙ

13/3/02

Α) Α/Κ «Νικόλαος Π.» Ν.Π. 4314,
92,89 κοχ
Δικ. επιμελ.: Στυλ. Χατζηβαγιάννη-Λέκου
Συμβ/φος: Ιωάννης Κόνσουλης
Τόπος: Δήμος Βόλου
1η προσφορά: 45.000.000 ή €132.061,62

Β) Ρ/Κ «Νήσος Κάλυμνος» Ν.Π. 4440,
118,80 κοχ
Δικ. επιμελ.: Θεοδ. Αθυσάντης
Συμβ/φος: Αντων. Μαυρομάλη
Τόπος: Δήμος Ασπροπύργου
1η προσφορά: €66.030,81

20/3/02

Α) Ρ/Κ «Γιάννης Αιβαζόγλου» Ν.Π. 4439,
119,16 κοχ
Δικ. επιμελ.: Θεοδ. Αθυσάντης
Συμβ/φος: Αντων. Μαυρομάλη
Τόπος: Δήμος Κερατσινίου
1η προσφορά: €66.030,81

Β) Ε/Γ «Ρίτζεντ Σκάι» Ν.Π. 9650, 50.000 κοχ
Δικ. επιμελ.: Βασ. Καρανάς
Συμβ/φος: Βασ. Παπάς
Τόπος: Αυλίδα
1η προσφορά: 15.000.000 δολ.

ΠΤΩΧΕΥΣΕΙΣ

Αριθμός μερίδος: 4183

Αριθμός αποφάσεως: 466/29-01-02
Επώνυμο: Ραδιοελληνική ΕΠΕ
Κατοικία: Καραϊκού 157, Πειραιάς
Είδος επιχειρήσεως: Αγορά και εγκατάσταση ηλεκτρονικών σε ηθία
ΑΦΜ: 95316016, ΔΟΥ: Γ' Πειραιά
Ορίζει ημέρα παύσεως πληρωμών την 31/01/00
Διορίζει προσωρινό σύνδικο Πειραιά τον κ. Γρηγόριο Μαιόπουλο του Κων/νου.
Κάτοικο: Πειραιά, Βούλγαρη 159.
Τηλέφωνο: 010-42.26.459.
Ορίζει ημέρα συνελεύσεως πιστωτών προς εκλογή οριστικού συνδίκου την 25/02/02.
Ημέρα Δευτέρα και ώρα 11-12.
Τόπο δε το κατάστημα Πρωτοδικείου
8/02/02: Αίτηση αποποίησης προσωρινού συνδίκου (δικ. 6-03-02).

The responsibility of flag states



*An exclusive review
of recent
developments
in the British
maritime scene*



**by David Jamieson MP,
UK Minister for Shipping**



reece and the UK are two of the oldest maritime nations. Not surprisingly, we find much on which we agree, both internationally and in our bilateral business.

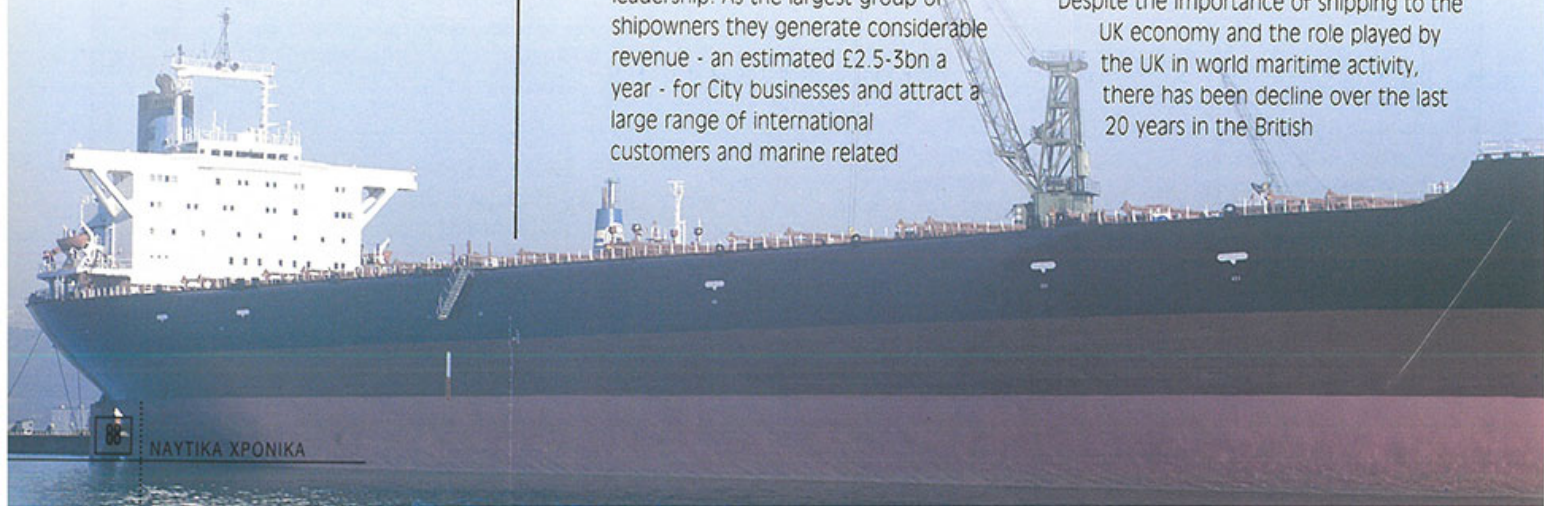
The UK welcomes the contribution of the large and long-established Greek shipping community based in London. The London Greeks have an important role in underpinning Maritime London's world leadership. As the largest group of shipowners they generate considerable revenue - an estimated £2.5-3bn a year - for City businesses and attract a large range of international customers and marine related

services.

In June 2000 our Maritime and Coastguard Agency (MCA) had a stand for the first time at the Posidonia shipping exhibition at Piraeus. As a result, further valuable contacts were made with Greek shipping interests, contacts which are maintained through meetings in London between the Greek Shipping Co-operation Committee and the UK Shipping Minister. That is the essence of our relationship - old traditional business links which deserve our continuing interest in further expansion.

RECENT DEVELOPMENTS IN BRITISH SHIPPING POLICY

As an island nation, we have an essential interest in shipping around our coasts and in the health of world seaborne trade. Shipping is vital to our economic well being. Some 95% of all UK imports and exports by weight, arrive or depart by sea. Despite the importance of shipping to the UK economy and the role played by the UK in world maritime activity, there has been decline over the last 20 years in the British





merchant fleet and in the numbers of British seafarers. In the late 1970s, it was almost unknown for UK-owned ships to be registered outside the UK. Yet by 1997, this had increased to 80%. We did not find that satisfactory.

The Government's shipping white paper, *British Shipping: Charting a new course*, published in December 1998, set out an integrated strategy to reverse this decline. The central element in this strategy has been the introduction of a tonnage tax option, whereby corporation tax is applied to notional profits based on tonnage. The great attraction to the shipping industry is that it brings certainty and clarity about tax liabilities from one year to another. Similar schemes exist in other EU countries, including of course Greece.

A unique feature of the UK tonnage tax scheme is, however, that a company or group must enter into a "Training Commitment" with the government as a condition of entry. This entails the training of one trainee per year for each 15 officers, or a payment in lieu to the Maritime Training Trust. The trainees must be British or EEA nationals and ordinarily resident in the UK. Why? We simply want to maintain and refresh our practical, hands-on maritime experience, on which much of our secondary maritime prosperity depends.

So far, 51 groups of companies have entered this regime, with nearly 630 ships. More will follow. Our shipping companies are not obliged to enter the tonnage tax regime, but those who do are committed for a minimum of ten years. Nor are they obliged to register the relevant ships in the UK. However, tonnage tax has so far created a highly positive climate for British shipping industries, both primary ownership and secondary service industries.

Over the last four years our marine administration has undergone a major restructuring. This started with the creation of MCA in 1998 under a new Chief Executive, Maurice Storey, whose previous experience had been in the commercial industry.

Since MCA was formed the Register's tonnage has increased by more than 50%, to its present figure of about 6 million gross tonnes. Perhaps not large by Greece's standards, but a welcome reversal of a long decline.

The unifying theme of our new administration is efficiency in its business, particularly in relation to safety and environmental matters, through a professional and customer-focused delivery of services. A dedicated Customer Service Manager is assigned to each shipping company that registers ships with the UK. He is a fully qualified MCA surveyor with whom the company can discuss any issues of concern, whether technical, legal or commercial. A one-stop shop.

UK registration is commercially attractive. The cost of registration is £115 with a renewal fee of £46 every five years. Every possible effort is made to ensure that survey work is carried out so as to be as economical and convenient as possible for the company. But we maintain our quality standards. The UK's baseline for rule compliance is what has been agreed internationally. Our policy is that it should be no more onerous to register ships in the UK than it would be with any other reputable flag, and no less. The issue is consistency and predictability.

Registration procedures have been simplified and streamlined whilst safeguards protect a high quality UK flag. New regulations enable owners to register using the most recent bill of sale instead of a full 5 years evidence. This reduces costs for owners and enables quicker registration without affecting quality and safety.

As for manpower, procedures for obtaining Certificates of Equivalent Competency have been rationalised to make it simpler for non-UK officers to serve on UK ships whilst vital standards of safety and competency are maintained. We recognise Greek

certificates as equivalent and also those of 34 other countries. We see the issue as one of competence rather than nationality, though we want our share of the labour market too.

THE QUALITY SHIPPING CAMPAIGN

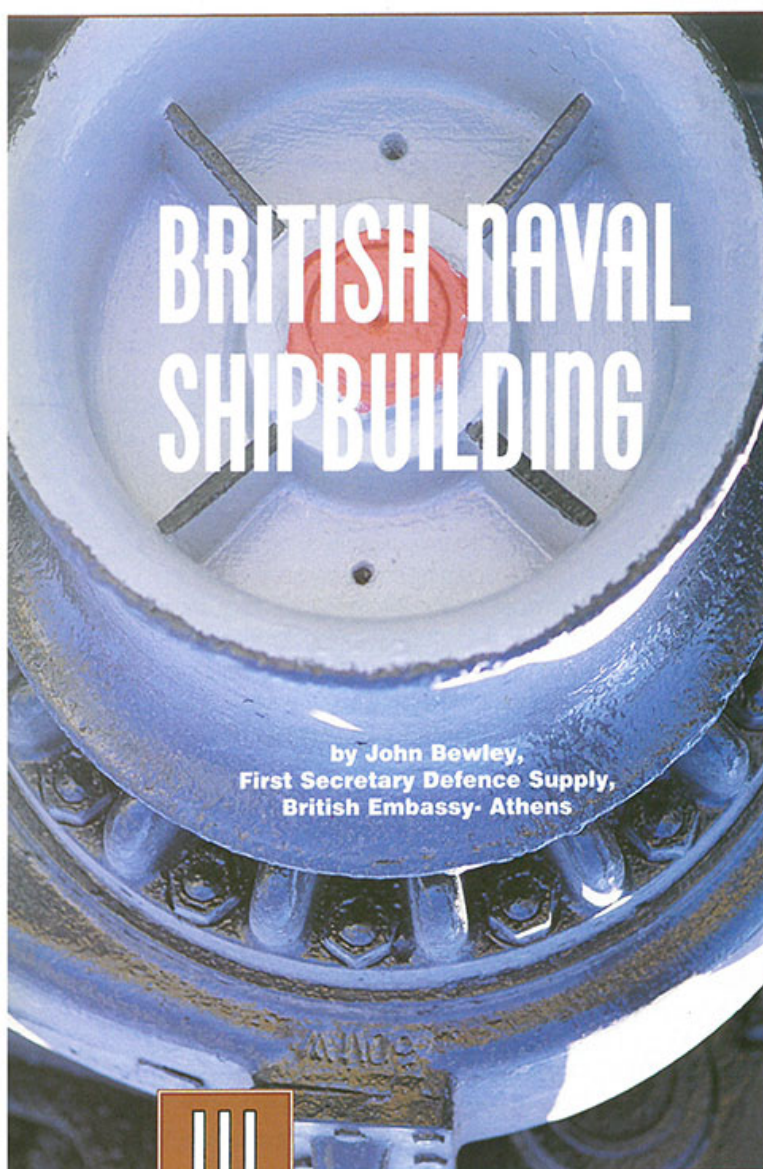
Both Governments fully support the objectives of the Quality Shipping Campaign. Substandard ships not only pose a threat to the safety of their crews, other vessels and the marine environment. They also enjoy an unfair competitive advantage against those in the industry that comply with international convention requirements. There is a natural convergence of interest between responsible flags like Greece and the UK, responsible shipping companies and the wider maritime industry, including those who class and finance ships. Substandard ships would not be able to operate if no-one was prepared to finance, charter, and insure them.

The problem of substandard shipping and marine pollution is not the result of inadequate international standards. It is the failure by some flag states and others in the chain of responsibility to fulfil their obligations.

The Quality Shipping Campaign answers a demand by industry on state commitment - both to supplying data on ship standards and to targeting enforcement action at the substandard. It provides a framework in which many good industry ideas can be taken forward. It is important to maintain progress in the Campaign and to start delivering results. Bad ships threaten both our business and our environment. We need to ensure the effective application of existing legislation, rather than create more new legislation. The shipping industry will benefit from the predictability of applying existing international requirements. Implementing measures such as the Hazardous and Noxious Substances and Bunker Conventions, and similar compensation arrangements, is the real way to achieve real, practical progress. We can do that by collective effort.

We look forward with great interest to the Greek Presidency of the EU next year. It will naturally have full UK support for its work.





BRITISH NAVAL SHIPBUILDING

by John Bewley,
First Secretary Defence Supply,
British Embassy- Athens

W

ith its long sea-faring tradition the United Kingdom has a world class wealth of expertise in the design and construction of naval vessels. With modern facilities, computer aided design, the latest construction techniques and, of course a skilled workforce, the UK has the capability of constructing vessels across the whole range of naval requirements from aircraft carriers to submarines, assault craft, patrol vessels and hovercraft. This expertise is not limited to design and construction but also encompasses equipment and ancillary services along with the ability to integrate them into the final platform. Equipment covers everything from state of the art command and control systems, radars and marine engines to davits and anchors as well as the provision of comprehensive naval training packages. We must also not forget the UK's capabilities in naval aviation with the Agusta Westland Lynx, used by 11 navies around the world, and now the growing club of countries which have purchased Merlin (EH101), including most recently Denmark and Portugal. There would not be room to cover in detail the full breadth of the UK's expertise so this article will concentrate on the area of

construction and design, using the current and future programmes for the Royal Navy along with UK export orders to illustrate the UK's strength and diversity in this field.

ROYAL NAVY CONSTRUCTION PROGRAMME

There is currently a wide-ranging construction programme for the Royal Navy which includes no fewer than eight major programmes, with more planned for the future.

Beginning below the surface, the Royal Navy currently has three new nuclear attack submarines, called the Astute Class, on order from BAE SYSTEMS Astute Class Limited, based in Barrow-in-Furness, Cumbria. The keel of the first submarine was laid in January 2001 at a ceremony attended by the Minister of State for Defence Procurement. These new vessels will ensure that the UK maintains its capability in this important area.

The UK's capabilities above water are being enhanced by the Type 45 Destroyer programme. This is of huge significance for the Royal Navy's ability to respond flexibly in the new operational environment. Along with the Future Aircraft Carrier, the Type 45 will provide the backbone of the Navy's air defences for much of the first half of this century. Three ships have been ordered so far - Daring, Dauntless and Diamond - to be followed by three more, as yet unnamed, in a class which could eventually number twelve in all. BAE SYSTEMS has been selected as prime contractor, but construction has been split between them and Vosper Thornycroft, one of the UK's other leading shipbuilders.

Current programmes are not confined to the naval combat end of the spectrum but also include the vital support area. Two Landing Platform Dock Replacements (LPD(R)) are being built by BAE SYSTEMS with each ship providing the capacity to carry 305 troops together with up to six main battle tanks, two medium support helicopters and room for further vehicles. Four Alternative Landing Ships Logistic (ALSLs) are also being constructed. These new 16,160 tonne ships will replace existing, but ageing, vessels for the Royal Fleet Auxiliary and will move men, equipment and their stores to where-ever they are required in the world. Two are on order from Swan Hunter on Tyneside with the other two being constructed by BAE SYSTEMS Marine at Govan in Scotland. To complement these a total of 24 large and small landing craft are also currently on order.

To enhance the Royal Navy's support capabilities yet further two survey vessels for Oceanographic and Hydrographic work are being built by Appledore Shipbuilders, under a sub-contract from Vosper Thornycroft.

The UK Ministry of Defence is also seeking new and innovative ways for the Royal Navy to acquire assets. Three Future Offshore Patrol Vessels are currently being built by Vosper Thornycroft Ltd and will be leased to the Royal Navy for a fixed period, rather than being owned by them. Under the UK Government's Private Finance Initiative Roll on Roll off Strategic Sealift Services are being procured, with two ships on order from Harland and Wolff in Northern Ireland and a further four from Flensburger in Germany.

Looking to the future the Royal Navy has a requirement for two new large aircraft carriers, with the ability to take up to 50 fixed and rotary winged aircraft, which will be able to fulfil the increasingly challenging demands of this century. This requirement has now reached the



competitive assessment phase. A decision is also due later this year on a second batch of up to three more Astute Class submarines and studies into a Future Surface Combatant (to succeed the Type 23 and Type 22 frigates currently in service) are under way. Up to 20 of these vessels will be ordered.

UK NAVAL EXPORTS

Many countries have industries capable of building ships and there is a growing trend to buy ship design and integration skills with actual construction taking place in domestic yards. In addition, there are a large number of second-hand vessels available on the world market at rates which may be an attractive alternative to new build vessels. Together, these factors encourage a very competitive naval export market. The UK, with its mature naval industry, is adapting to the changing trends in the world market. With a strong reputation for quality, backed up by the high regard in which the Royal Navy is still held overseas and the wide product range (already mentioned) the UK is well placed to meet the most exacting of requirement from overseas customers.

Greece has in fact been the fourth largest market for UK naval exports since the mid 1990s, underlined by Vosper Thornycroft's success, working with the prime contractor Elefsis Shipbuilding and Engineering, to supply three Fast Attack Craft to the Hellenic Navy. These are currently being constructed in Greece. We have also seen the transfer of

two ex-Royal Navy Hunt Class mine counter measures vessels to the Hellenic Navy - HS EUROPE and HS KALLISTO. This project has seen an increase in contact between our navies and other organisations, including a comprehensive training programme for the new crews. Vosper Thornycroft has also won orders to provide Oman with corvettes, Qatar with fast attack craft and has built Sandown class mine countermeasures vessels for Saudi Arabia.

The UK's other major warship builder, BAE SYSTEMS, has also achieved significant export success, supplying Malaysia with 2,000 tonne frigates and Brunei with 1,500 tonne corvettes. And although the UK no longer builds conventional submarines, it still retains considerable skills in this sector, able to offer state-of-the-art sub-systems and platform support in those overseas markets with current or planned submarine programmes.

The UK has also won orders to supply combat management systems for the Republic of Korea's KDX destroyers and a wealth of experience in NBCD along with the UK's amphibious expertise, which few can match, has also borne fruit in the export market. This means that today, the supply of sub-systems to overseas customers accounts for a high proportion of UK naval exports. This short article has given a flavour of the range of expertise and experience that exists in the UK naval industry. The industrial relationship between the UK and Greece has now begun to grow and we hope that we can see this increase across the whole range of naval equipments in the coming years.



The first dedicated manning services agent in Piraeus
to achieve ISO 9002 certification

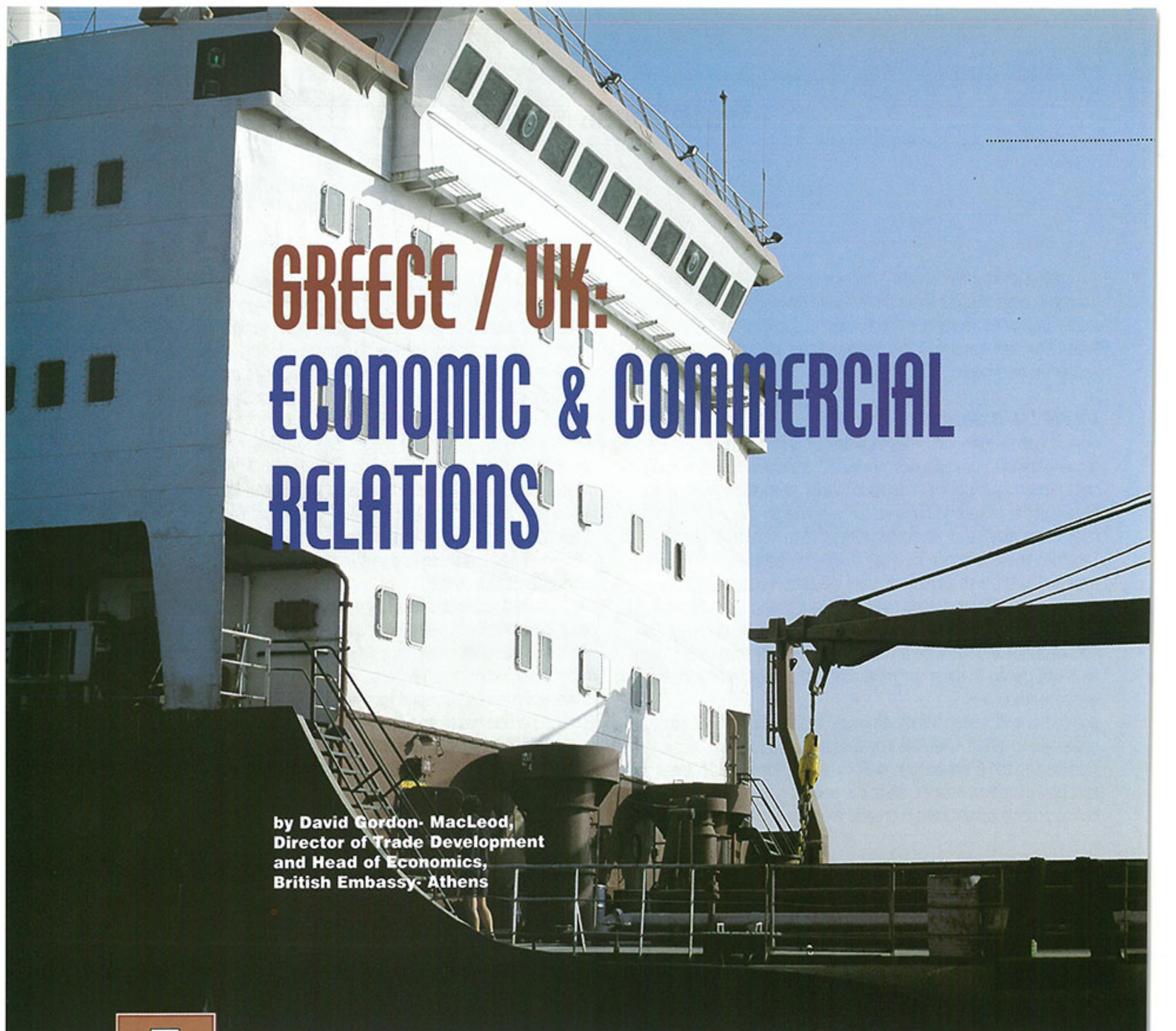


UNITED SHIPPING & TRADING COMPANY OF GREECE, S.A.



6 IASONOS STREET • 185 37 PIRAEUS, GREECE

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



GREECE / UK: ECONOMIC & COMMERCIAL RELATIONS

by David Gordon- MacLeod,
Director of Trade Development
and Head of Economics,
British Embassy, Athens

T

he Greek economy is one of the fastest growing in the world. In 2001 it grew some 2% faster than the average of the other EMU states, and is likely to do so again this year. The long-term prospects look very positive provided the pace of economic structural reform is maintained.

The United Kingdom is anxious to play its part, both in helping Greece modernise its economy through structural reform and through increased trade and investment.

We are working closely with the Greek government in the reform of a variety of sectors, including health, budget planning, Small and Medium-Sized Enterprises and Public Private Partnerships. These are all fields in which the UK has undergone radical reforms since 1980. Some of our experience is relevant to Greece, and we are keen to develop bilateral practical cooperation.

We are also focussing on increasing trade (UK exports to Greece are currently around £1200m annually) and investment. UK companies are very keen to play a part in helping to achieve a successful Olympics and Paralympics in 2004. We are also seeking to increase Greek investment in the United Kingdom. There are

excellent opportunities there for Greek businessmen in many sectors including ICT.

UK MARITIME SECTOR

Britain's merchant shipping fleet today ranks around 14th globally. Its contribution to GDP is thus relatively small. But the wider maritime sector, including international shipping services, is substantial (generating almost 4% of GDP).

THE CITY OF LONDON

The City of London is the main maritime centre, but Glasgow is also a major centre, especially of ship management. Several universities eg Glasgow, Cardiff, Newcastle, Southampton, City and Strathclyde, have renowned international maritime studies departments covering inter alia ship construction, law and finance.

UK Government Policy

The UK Government is making serious efforts to help revive the UK commercial fleet. They recently published a strategy aimed at halting the present decline in British registered and owned trading



fleets and in the numbers of qualified British seafarers. This envisages shipping as an expanding global business, offering the UK significant inward investment opportunities and wider economic and environmental benefits. Previous government measures of limited support and deregulatory initiatives slowed the decline in the UK shipping industry and are seen as the foundation for a new integrated policy approach. The new policy is mapped out in the form of 33 inter-related measures which are grouped under four broad headings: increasing skills, encouraging employment, increasing the UK's attractiveness to shipping enterprises, and gaining safety and environmental benefit. The strategy concludes that a concerted and sustained partnership between British shipowners, the maritime-related industries, the trade unions and government can secure the UK's maritime economic future.

In 2000 the UK introduced a highly competitive tonnage-based corporation tax, which does not require a ship to be UK-flagged but does require it to be strategically and commercially managed in the UK. Tonnage tax is an alternative method of calculating corporation tax profits by reference to the net tonnage of the ship. It replaces both the tax-adjusted commercial profit/loss on a shipping trade and the chargeable gains/losses made on tonnage tax assets. At the same time the UK introduced a package of other measures designed to increase the attractiveness of the UK flag by raising the level of service offered by the Maritime and Coastguard Agency so that they can provide a highly professional service tailored to meet the global needs of the individual shipping company at a competitive price.

SHIPBUILDING

In the 1970s and 1980s many British shipyards, unable to compete internationally, mainly because of under investment and outdated working practices, either closed or reduced their operations. But the sector has now stabilised and UK yards are building 25-30 vessels per annum and are gaining a worldwide reputation for repair and conversion work. Conversion is a viable alternative to new building, especially in some specialist market sectors. Europe is world leader with around 40% of global market and the UK is now one of the top three converters in Europe:

- * 24,000 people are directly engaged in shipbuilding, ship repair and conversion.
- * 50,000 are employed in subcontracting, supply and support industries.
- * UK shipbuilding and ship repair generates £1.6-£2.0 billion per annum

The UK market is dominated by a few big yards successfully engaged in the large ship market, but the industry is mainly made up of relatively small businesses involved in the construction of small ships. This is a highly sustainable market niche. The UK is a world leader in the warship production.

UK/GREEK MARITIME RELATIONS

UK/Greek maritime relations go back many decades. London is still

home to many Greek shipowners, who are attracted by its business and living environment. London remains the world's leading maritime services centre providing particular expertise in shipbroking, marine insurance, ship finance and maritime law. Today Greek shipowners bring some £300 million worth of direct business to the City of London, and possibly £500 million of indirect business, in these and other areas of maritime business. Piraeus' recent rapid growth as an international shipping centre has been impressive. In the Mediterranean region it now ranks in the top three centres. We do not believe that this has been at the expense of Maritime London. To an extent London and Piraeus are in a large business partnership. Many City firms have set up offices in Piraeus in recent years. There are for example some 14 UK law firms there, and many other firms (insurance, ship broking etc). This is a healthy development, and it makes much sense, that the City of London, so long a maritime partner of Greece, should be involved in Piraeus' development as a shipping centre.

Piraeus has become competitive with the City in some areas. But competitiveness depends on the markets. In the eastern Mediterranean Piraeus is certainly competitive, but globally the situation is different. In general Piraeus' development is more complementary than competitive with the City.

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

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

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

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

NORWEGIAN

MARITIME EQUIPMENT

Agent in Greece:

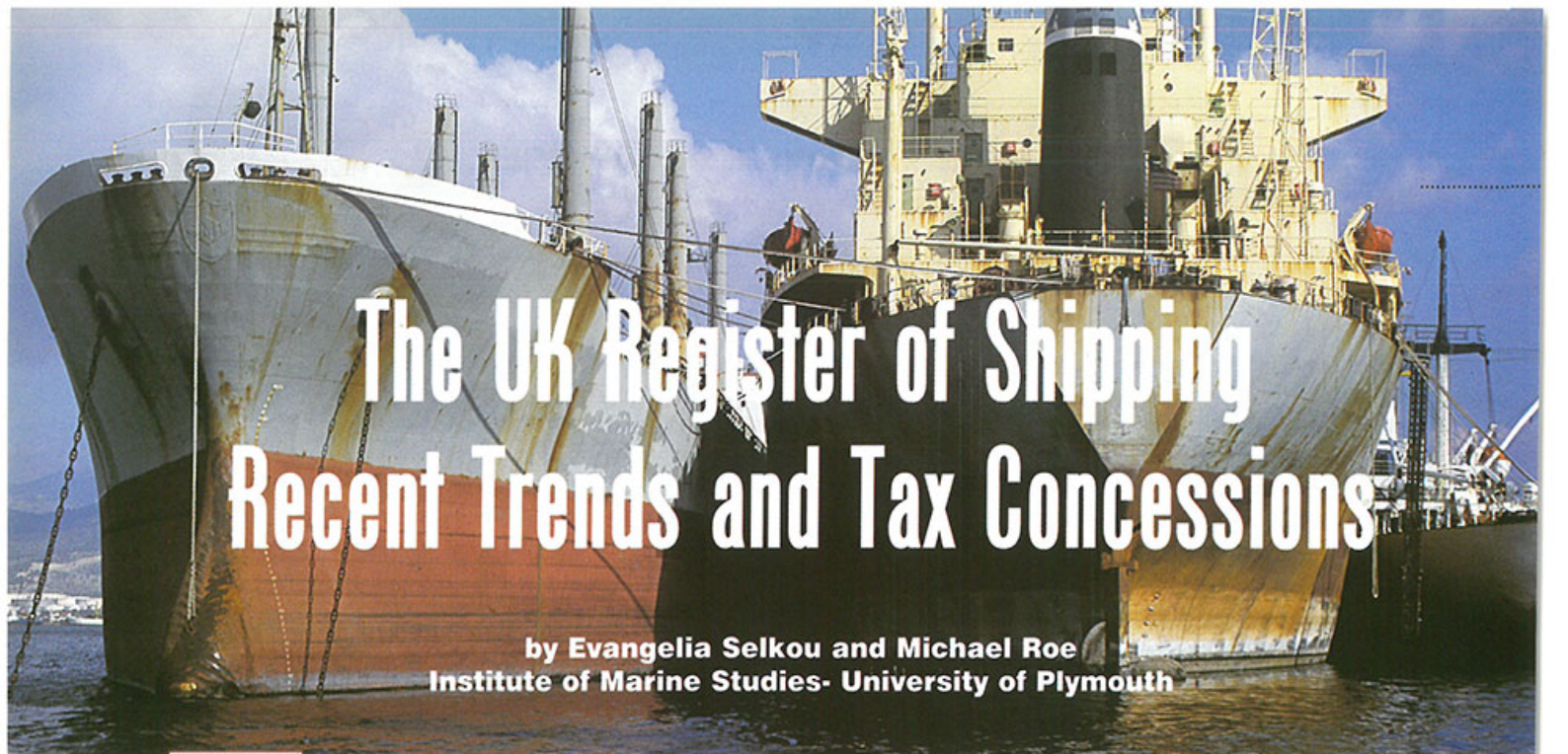
MARINE CONSULT INTERNATIONAL LTD.

Tel.: 010 42 85960/61

Fax.: 010 42 85962

Hatzikyriakou Av. 15-17, Piraeus 185 35

E-mail: maricons@compulink.gr



The UK Register of Shipping Recent Trends and Tax Concessions

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

U

ntil the 1970's there was a generally held presumption that Governments were concerned about their national flag fleets - further, that they would provide the necessary legislation and resources to ensure their

progress; simply, that there was a community of interest between national registered merchant fleets and their states.

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

The success or failure of these policies is dependent on the level of state intervention, usually in fiscal terms. This is the key variable of whether a government wishes to maintain or increase the industry's share in volume terms of world shipping. Norway and The Netherlands are prime examples of such policies, which have secured for them increases in the size of their fleets. The United Kingdom (UK) on the other hand has in past viewed such intervention as an anathema [1].

The United Kingdom's shipping industry has lost its supremacy only recently. With it went the illusion of stability and continuity. The decline in the UK fleet is well documented. The factors behind the decline in the UK registered fleet can be summarised as follows:

1. The growth in flags of convenience.
2. Internationalisation of the seafaring labour force and increased competition from seafarers from cheaper countries.
3. Reduction of the UK-owned trading fleet with the size of the number of vessels of over 500 gross tonnes falling from a peak of around 50.8 million tonnes dead-weight (dwt) in 1975 to 10.8 million dwt in 1997.
4. The policies of the EU in the maritime sector until recently, aimed at eliminating flag discrimination but which also acted against support by member states to shipping industries even where this was beneficial to the EU as a whole.

The reduction in fleet size also had marked effects upon the number of British officers and ratings. Data available for vessels of UK Chamber of Shipping member companies shows a steep decline in the numbers of British officers and ratings employed since 1980. The decline follows closely the trend in UK-owned tonnage, but also reflects changes in crewing practice and increasing productivity. Between 1980 and 1997, the number of British officers and ratings fell by 78% and 65% respectively [2]. Two interrelated trends in the structure of the UK officers are evident: The rapid ageing of the work force and the extremely low level of cadet recruitment. This is highlighted by an increasing age profile. What is

remarkable is that the age profile from 1945 until the mid-1980s was consistent with a significant proportion aged between 21 and 32. In the mid-1980s, a radical change began. By 1991, 50% of all UK officers were 41 or more. The Chamber's Inquiry for 1993, 1994 and 1995 all record the average age of officers being approximately 40. In other words, the stock of UK officers, the skilled group of the industry, is ageing because of the lack of new entries and the decline of employment opportunities.

THE RESPONSE IN THE UK

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

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

In March 1999, in his Budget speech, the UK Chancellor announced an independent review of fiscal options for the shipping industry, including a tonnage-based corporation tax. In August, the Deputy Prime Minister announced that the Government had accepted the recommendation to introduce a tonnage-based corporation tax based on the Dutch model. This formed part of The UK Finance Bill enacted in the Budget 2000. The UK government published regulations dealing with detailed aspects of the practical operation of the tonnage tax system. The Finance Act 2000 introduced a new tonnage tax regime for UK based shipping companies operating sea-going vessels.

The basis of the new system is to reduce tax outlay on shipping company profits, through a taxation on shipping tonnage within an individual company fleet. Financial incentives that are hoped to bring a host of foreign-flagged, British-owned and operated ships back to the register are offered. The most important requirement of the shipowner is to undertake a training initiative that will once again make seafaring an occupation worthy of respect for the British national.

British shipping companies will thus be required to recruit one cadet for every 15 serving officers over a three-year period until the ratio between cadets and officers reach a ratio of 1:5. Such a ratio is deemed to be sufficient to cover natural wastage. Each company's training initiative and



the new tax regime is backdated from the introduction of the new Finance Bill, to the start of the individual year [3].

Tonnage tax for the UK operates on the following criteria:

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

The European Commission was notified of the proposal for tonnage tax in the UK in November 1999. The period within which the Commission had to make a decision expired in September 2000. The EU in fact, gave the go-ahead to tonnage tax in July 2000 and the new tax regime has been available from January 1st, 2000 [6]. The annual cost of the scheme is anticipated to be in the region of £40 million a year in tax foregone [7]. A company enters the tonnage tax scheme by electing for an initial period of ten years. For existing UK operators, the election had to be within one year of "Royal Assent" to the Finance Act: - that is by July 2001 [8]. Businesses newly liable to UK tax have one year from commencing

operation of ships in the UK. The regime applies to the accounting period in which election is made, commencing no earlier than 1st January 2000; but entry must be backdated, or postponed for up to two years. A tonnage tax election may be renewed for a further ten years at any time prior to its expiry [9]. Exit charges will apply where a company ceases to be a tonnage tax company ('for reasons relating wholly or mainly to tax'). This stipulation is aimed at situations where a company deliberately engineers an exit from tonnage tax, perhaps through a temporary cessation of all qualifying activities or a deliberate manipulation of corporate structures [10, 11]. More specifically there will be exit charges:

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

EFFECTS OF THE NEW POLICY

In tonnage terms, the UK registry increased by around 20% during 2000 and following the introduction of the new tax, grew to 33% of the owned fleet. The registry was expected to double by the end of 2001, particularly if the expected inward investment effect brought in new fleets. The UK Chamber of Shipping believes that there will be a substantial increase in the register as a natural side-effect of the new policy. This is mainly due to the fact that the largest UK shipping company, P&O, is committed to bring back 50 ships to the UK mainland register and to increase its annual intake of officer trainees.

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





SPECIAL REVIEW: UK MARITIME SCENE

Twenty of its ships have already been re-flagged. Linked to the expected future increase in tonnage, are the numbers of new trainee seafarers, also expected to double within four years. This expansion of the skills will have a dynamic effect in the medium term on Britain's maritime industries ashore, both in manufacturing and in maritime London [13].

In principle, electing into the tonnage tax regime should prove attractive to many UK operators for whom it will result in a lower tax burden. Entry into the scheme would lead to a phased reduction of existing deferred taxation liabilities, and the timing of acquisition of ships will no longer be tax critical. The position of each UK ship operator however, must be individually assessed having regard to its own particular circumstances.

In most cases, entry into the regime will produce certainty and reduce the tax compliance burden, provided that non qualifying activities [13] can be identified and suitably ring fenced, perhaps in a separate company outside the regime [15]. More specifically, the advantages of the tonnage-based corporation tax for the UK shipping industry are:

- It offers shipowners the certainty of knowing exactly how their tax bills will be calculated, and at the same time, should reduce the deferred tax

provision in their accounts.

- Companies have more freedom to choose when to buy ships and how to finance them. Their decisions are not driven by tax considerations. Also, in terms of protection by the UK's double tax treaties, a shipping company should be able to operate branches in foreign countries without a significant exposure to overseas tax while still operating in an effective low tax environment.

- A shipping company's tax position will be more easily understood by observers e.g. shareholders, analysts and potential business partners.

- The new tax regime offers compatibility and competitiveness with other countries' regimes, particularly relevant for companies in international partnerships [16].

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

References and Notes

- [1] McConville, J. (1999) Editorial: Shipping Policy, Maritime Policy and Management, 26, 2, 103-104.
- [2] UK Department of the Environment, Transport and the Regions, <http://www.shipping.detr.gov.uk/cnc/chap02.htm>, 16/10/00.
- [3] As quoted in Lloyd's List (30/09/99), increasing the number of youngsters being trained from the present level of 500 a year to 1,200 (considering the government's forecasts), would probably take about three years to achieve. Sandra Spears, Link to training is welcomed but with few reservations, Lloyd's List, 30th September 1999, available at: <http://www.lplimited.com/II/II30091999/p10s2.htm>.
- [4] The existence of the special ring-fencing rules for finance costs doesn't over-ride the requirement to apply the transfer-pricing rules (adjustments made where transactions or arrangements involving connected persons, or indeed tonnage tax and non- tonnage tax divisions of the same company, are not on arm's length terms) to financial transactions across the ring fence or with a connected party outside the UK. (Ring Fence, Part VII of the Statement of Practice - SP4/2000, paragraph 106).
- [5] British Shipping, Tonnage tax to give British Shipping industry a major boost, available at: <http://seaserve.seanet.co.uk/public/country/northeast/stories/01.htm>, 01/10/2000, and Alison Smith, Strict rules to stop tonnage tax abuse, Lloyd's List, 5th January 2000, page 2. Also see, Rules to stop tonnage tax abuse, Sunday Times, available at: <http://www.lacnet.org/suntimes/000521/bus3.html>, 25/02/01 and Tonnage tax, Statement of Practice, SP4/2000, and, Appendix 7, Tonnage tax, Statement of Practice, SP4/2000.
- [6] European Commission, State Aid No. N790/99 - United Kingdom, Subject: UK Tonnage Tax, Brussels, 02.08.2000, SG (2000) D/105768, available at: http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/transport/n790-99.pdf, 25/02/01. Also, EC approves UK tonnage tax, Fairplay, July 20, 2000, page 17.
- [7] European Commission, State Aid No. N790/99 - United Kingdom, Subject: UK Tonnage Tax, Brussels, 02.08.2000, SG (2000) D/105768, available at: http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/transport/n790-99.pdf, 25/02/01.
- [8] There will be a twelve-month "window" during which an election can be made. The 12-month period will start from whichever is later:
 - The enactment of the Finance Act 2000 (28 July 2000);
 - A company first qualifying after enactment;
 - A group, or one "substantially the same", first qualifying after enactment through a group member so qualifying.
 There is power under the legislation to specify further periods during which elections may be made. Philip Parr, Moore Stephens Chartered Accountants, Friday 2 March, 2001.
- [9] Ten Year Prohibition Rule. The 10-year prohibition rule on re-entry to tonnage tax will not apply where the company leaving the system is not expelled for breach of the rules - i.e. if an election simply expires without renewal, a company may later re- enter the system by making a new election to join the system again. (The government explanatory notes actually indicate the opposite but the legislation itself appears quite clear on this point, having been changed since it was originally issued in December 1999). Source: UK Tonnage Tax - Briefing Update, 20 April 2000, Ten Year Prohibition Rule available at: <http://www.wfw.com/articles/tonn3.htm>, 01/10/2000.
- [10] Also found in Part XIV of Tonnage Tax, Statement of Practice - SP4/2000, Paragraph 137(2), Finance Act, Chapter 17, Schedule 22 - Tonnage Tax.
- [11] These charges apply in the case of a shipowner wishing to leave the tonnage tax regime. If the shipowner wishes to leave the tonnage tax regime because commercial shipping is perceived to be unprofitable after year six, then this produces a "good exit". Opposed to this is the "bad or tax driven exit" which is produced when the shipowner exits the tonnage tax scheme for tax avoidance reasons. Source: Communication with Philip Parr, Moore Stephens Chartered Accountants, 01/10/2000.
- [12] David Robinson, Consultant Solicitor, Watson, Farley and Williams Law Firm, UK Tonnage Tax, available at: <http://www.wfw.com/articles/welcome.htm>, 01/10/2000.
- [13] James Brewer, Tax verdict may revive Red Ensign, Lloyd's List, December 2nd 2000, page 3, available at: <http://www.lplimited.com/II/II02122000/p3s1.htm>, 04/12/2000 and Mark Brownrigg, Director of Policy, Chamber of Shipping, Implications for the UK flag. Paper presented at Maritima Conference, Paris, 21st June 2000, available at: <http://www.britishshipping.org/news/hold2.htm#STRENGTHENING THE NATIONAL FLEET>
- [14] A company "qualified" for tonnage tax is a company which operates qualifying ships strategically and commercially managed in the UK. A "qualifying company" will be able to elect that for UK tax purposes, its taxable profits from carrying on qualifying shipping activities ("tonnage tax activities") be calculated according to the net tonnage of each such qualifying ship it operates, whether owned directly or leased. This is in contrast to the normal corporation tax regime, where taxable profits are based on actual profits substituting tax depreciation (capital allowances) for book depreciation, and which will continue to apply to profits excluded from the tonnage tax regime. Source: Chris Watkin, Tax Advisor, Sinclair Roche and Temperley Law Firm, Tonnage Tax Update, UK Tax Authorities publish draft legislation, Sinclair Roche and Temperley, Shipping Finance, January 2000, available at: <http://www.irstshipping.finance/uploads/69451tax.pdf>, 15/01/2001.
- [15] Chris Watkin, Tax Advisor, Sinclair Roche and Temperley Law Firm, Tonnage Tax Update, UK Tax Authorities publish draft legislation, Sinclair Roche and Temperley, Shipping Finance, January 2000, available at: <http://www.irstshipping.finance/uploads/69451tax.pdf>, 15/01/2001.
- [16] How tonnage tax could revitalise British Shipping, Lloyd's List, December 23rd 1999, page 3, available at: <http://www.lplimited.com/II/II123121999/p3s6.htm>, 29/12/1999 and Mark Brownrigg, Director of Policy, Chamber of Shipping, The Tonnage Tax and its impact. Paper presented at Maritima Conference, Paris, 21st June 2000, available at: <http://www.britishshipping.org/news/hold2.htm#STRENGTHENING THE NATIONAL FLEET>
- [17] Jonathan Kellett and David Robinson (2001) UK Tonnage Tax: Red Ensign or red faces?, Maritime Review 2000, Shipping Review, page 22.

Serving the Greek shipping community



Norton Rose is a leading international law firm with an extensive Greek practice and a tradition of excellence and service to the key players in the shipping industry; the firm is proud of its long standing relationship with the Greek business community.

Shipping has been at the core of Norton Rose throughout its 200 year history and today the shipping team draws expertise from the firm's international office network.

Established in 1990, the Athens and Piraeus offices have capability in Greek, English, European and international law, specialising in:

- Shipping finance;
- Shipping litigation;
- Maritime insurance; and
- Commercial contracts (newbuildings, fleet acquisitions and charterparties).

For more information on our shipping practice please contact:

Chris Hobbs
Managing Partner, Greece
Tel: +30 (0)10 72 66 500
hobbsc@nortonrose.com

Athens
5 Hatzigianni Mexi Street,
115 28 Athens, Greece
Tel: +30 (0)10 72 66 500
Fax: +30 (0)10 72 48 775

Piraeus
126 Kolokotroni Street,
185 35 Piraeus, Greece
Tel: +30 (0)10 42 80 202
Fax: +30 (0)10 42 82 427 /
30 (0) 10 42 82 428

Norton Rose
The International Law Firm



One **step** ahead



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

SHIP REPAIR SERVICES
WORKSHOPS/SPARES MANUFACTURING