

ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 50
ΙΟΥΝΙΟΣ 2002
ΤΙΜΗ: € 5,28

www.naftikachronika.gr

LOYOLA
DE PALACIO

Αποκλειστική συνέντευξη

ΑΦΙΕΡΩΜΑ: Πειραιάς και Ολυμπιάδα

Συνεντεύξεις

ΛΥΡΑΣ • ΦΑΣΟΥΛΑΣ • ΤΣΑΝΑΚΗ • ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ • ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ • ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΣ • ΚΟΥΖΙΛΟΣ

OUR BASIC PRODUCT: YOUR PEACE OF MIND



YOUR PARTNER IN AUTOMATION



29 Malakassi st., 187 57 Keratsini, Athens - Greece, Tel.: +30 10 4001 657, Fax: +30 10 4001 652
URL: www.mas.gr, e-mail: info@mas.gr



Visit us at Posidonia
Level B - Stand 609

Keeping you in touch. Globally

*Around the world around the clock
we offer global coverage for the full range of Inmarsat services
via the "THERMOPYLAE" LES and our partners.*



- *Inmarsat F - Fleet*
- *MPDS*
- *Inmarsat B*
- *Mini M*
- *Inmarsat M*
- *Inmarsat C*
- *Inmarsat A*
- *Global Area Network - GAN*



Covering all your telecom needs with a wide range of services such as

- *Messaging (e-mail to and from Inmarsat C, Mini M, B HSD and Fleet)*
- *Crew calling solutions*
- *PSA*
- *Accounting Authorities GR01 & GR12*
- *Telecom equipment*
- *Integrated Solutions*
- *Expert after sales support*

*Bringing your fleet
to your desktop...*



MEMBERS OF OTE GROUP

8 Egaleo Str., Piraeus, 185 45, Greece

Tel.: +3010 4599500, HelpDesk: +3010 4079999, Fax: +3010 4599600

e-mail: otesat@otesat.gr, maritel@maritel.gr, web: www.otesat.gr, www.maritel.gr

Check in



Η Ολυμπιακή Αεροπορία σας καλωσορίζει στην Olympic Club. Τη μόνη **Business** στην Ελλάδα με **bonus** του εξωτερικού.

Η Olympic Club πετάει από Αθήνα σε Θεσσαλονίκη, Ρόδο, Κέρκυρα, Ηράκλειο, Χανιά, Κω, Καβάλα, Αλεξανδρούπολη, Μυτιλήνη, Λήμνο, Ιωάννινα, με τη μεγαλύτερη συχνότητα δρομολογίων.

Μια νέα εποχή ανατέλλει για την ΟΑ και μαζί μια εποχή προνομίων Πρώτης Θέσης.

- | |
|---|
| ✓ Προτεραιότητα στην κράτηση θέσης και στη λίστα αναμονής αεροδρομίου |
| ✓ 24ωρο Δωρεάν Parking |
| ✓ Ειδικό check-in desk |
| ✓ 20 κιλά δωρεάν μεταφορά αποσκευών |
| ✓ Αίθουσα V.I.P. σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη |
| ✓ Μεσαίο κενό κάθισμα (B-737) |
| ✓ Ποτό-αναψυκτικό, Snacks, Εφημερίδες εν πτήξει |
| ✓ Προτεραιότητα στην παραλαβή αποσκευών |
| ✓ 520 μίλια στα μέλη του Frequent Flyer Program (one-way) |



OLYMPIC
AIRWAYS

Π Ρ Ω Τ Η Α Π Ο Θ Ε Σ Η

www.olympic-airways.gr

The art of listening



Geneva
Zurich
London
Paris
Amsterdam
Frankfurt
New York
Montreal
São Paulo
Hong Kong
Tokyo

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

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





Stelmar

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

...not just a flag



CYPRUS

a maritime centre
of excellence and quality

- *The sixth largest merchant fleet in the world*
- *A leading third-party shipmanagement center*
- *Excellent maritime infrastructure*
- *Substantial experience in shipping expertise*
- *Modern Business Centre*



For further information please contact:
DEPARTMENT OF MERCHANT SHIPPING, MINISTRY OF COMMUNICATIONS AND WORKS
P.O. Box 56193, 3305 Limassol, Cyprus, Tel: +357 25848100, Fax: +357 25848200
e-mail: dms@cytanet.com.cy web site: www.shipping.gov.cy

MODERN TECHNOLOGY AND QUALITY SERVICE



HALKITIS URANIA BOATYARD S.A.



Capable technicians and an experienced workforce are there to ensure quality service and the best results ranging from cleaning and high pressure wash works to full paintwork including polishing and waxing, engineering, electrical, steel, carpentry and plumbing.

The only hoisting crane in Greece guaranteeing quick and safe lifting/lowering of boats.

MAXIMUM CAPACITY

WEIGHT: 280 TONS

LOA: 45 METERS

BREADTH MOULDED: .. 9 METERS

DRAFT: 5,20 METERS



SINCE 1922

HALKITIS URANIA BOATYARD S.A.

104-6 DIMOKRATIAS AVE., 188 36 PERAMA, PIRAEUS

TEL.: (01) 4410.182 - 4020.256, FAX: (01) 4020.262



100 YEARS

**SHIPMANAGEMENT
EXPERIENCE**

AKTI MIAOULI 47 - 49
PIRAEUS 185 36, GREECE
TEL.: 4580 000, FAX: 4292 576



Φωτ. εξωφύλλου
Η αντιπρόεδρος της Ευρωπαϊκής
Επιτροπής, αρμόδια για τις μεταφορές,
Λογίολα ντε Παλάθιο
AP Photo/Virginia Mayo

- 18.** ΠΕΡΙΣΚΟΠΙΟ
- 24.** ΣΧΟΛΙΟΓΡΑΦΙΑ
- 30.** ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΝΕΑ

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ

- 46.** ΕΜΦΑΣΗ ΣΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ
Αποκλειστική συνέντευξη
της αντιπρόεδρου της Ευρωπαϊκής
Επιτροπής Loyola de Palacio
- 50.** Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΟΕΔΡΙΑ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ
Άρθρο του Σπ. Αλεξανδράτου,
προέδρου του ΝΕΕ
- 56.** ΑΝΙΣΟΣ Ο ΑΓΩΝΑΣ
ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΙΣ
Συνέντευξη του Ν. Συμιγδαλά, προέδρου
της Ένωσης Ελλήνων Αερομεταφορέων
- 58.** ΜΠΟΡΟΥΜΕ ΝΑ ΕΠΙΒΛΗΘΟΥΜΕ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ
Συνέντευξη του Μ. Μόσχου,
διευθυντή της Levant Maritime
- 62.** ΘΕΛΟΥΜΕ ΣΤΑΘΕΡΟΥΣ ΚΑΝΟΝΕΣ «ΠΑΙΧΝΙΔΙΟΥ»
Συνέντευξη του Ανδρέα Τσαβλίκη,
διευθυντή της Tsavlis (Shipping) Ltd

- 66.** Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ
ΠΑΡΑΜΕΝΕΙ ΜΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗ
Συνέντευξη του Γιώργου Φραγκούλη,
προέδρου της Franman

ΑΦΙΕΡΩΜΑ

- 70.** ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΚΑΙ ΟΛΥΜΠΙΑΔΑ
- 78.** Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΑΦΗΝΕΙ ΣΤΟ ΣΚΟΤΑΔΙ
ΤΗ ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
Άρθρο της Μαίρης Τσανάκη,
νομάρχου Πειραιώς
- 80.** ΟΛΥΜΠΙΑΔΑ 2004: Η ΕΥΚΑΙΡΙΑ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ
Άρθρο του Χρήστου Παπουτσή,
τ. υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας
- 82.** ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΟΛΥΜΠΙΑΚΟ ΠΝΕΥΜΑ
Άρθρο του Ιω. Λύρα, προέδρου της ΕΕΕ
- 84.** ΑΝ ΑΠΟΤΥΧΟΥΝ ΟΙ ΟΛΥΜΠΙΑΚΟΙ ΑΓΩΝΕΣ,
ΘΑ ΑΠΟΤΥΧΕΙ ΚΑΙ Η ΕΛΛΑΔΑ
Συνέντευξη του Π. Φασούλα, βουλευτή
- 86.** ΤΡΕΧΟΥΜΕ ΑΣΘΜΑΙΝΟΝΤΑΣ ΝΑ ΠΡΟΛΑΒΟΥΜΕ
Άρθρο του Μ. Βαρβιτσιώτη, βουλευτή
- 88.** ΔΕΝ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΚΟΠΕΙ Η ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ
ΜΕ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ
Άρθρο του Π. Παναγόπουλου,
προέδρου των ΕΠΑΤ
- 90.** ΝΑ ΑΡΧΙΣΕΙ ΑΜΕΣΑ Η ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ
Άρθρο του Ευ. Κούζιλου, προέδρου
της ΠΕΠΕΝ



Barbados Ships' Registry

We support professional ship owners with our pragmatic approach to Marine Administration.

We share your aims to see your ships properly operated and maintained trading worldwide in a safe and responsible manner.

If you feel that you could support these goals we would like to hear from you

or visit us at www.barbadosmaritime.com

*Barbados Ships' Registry
Barbados High Commission*

1 Great Russell Street

London WC1B 3ND

tel 0207 636 5739

fax 0207 636 5745

email registry@barbadosmaritime.com

- 92.** ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΤΕ ΜΟΝΟ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ
Μήνυμα Α. Ποταμιάνου, προέδρου ΕΕΕΠ
- 94.** ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗ - ΒΕΡΕΛΗ ΓΙΑ ΕΡΓΑ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ

- 96.** ΖΗΤΗΣΗ ΣΤΑ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΑ

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

- 106.** ΥΕΝ: ΘΑ ΠΡΟΧΩΡΗΣΕΙ ΚΑΝΟΝΙΚΑ Η ΠΡΟΩΡΗ ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ
ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ
- 110.** Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ TERMINALS ΣΥΝΕΠΑΓΕΤΑΙ ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΟΦΕΛΗ
- 114.** ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ ΝΕΑ
- 116.** ΔΕΥΤΕΡΗ ΑΝΑΣΤΑΣΗ ΣΤΗΝ ΙΜΒΡΟ
- 118.** ΠΡΙΝ ΑΠΟ 72 ΧΡΟΝΙΑ
- 120.** ΠΑΡΑΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ
- 124.** ΝΗΟΛΟΓΙΑ

ENGLISH SUPPLEMENT

- 130.** THE EMERGING RESPONSIBILITIES OF FLAG STATES
Article by D. Jamieson MP, UK Minister for Shipping
- 132.** ECONOMIC RELATIONS BETWEEN GREECE AND JAPAN
Article by M. Okhubo, Ambassador of Japan in Greece
- 134.** GREEK CONTROLLED SHIPPING
- 140.** A NEW NATIONAL CARRIER:
FLYING THE GREEK FLAG IN LONDON

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Αριθμός φύλλου 50,
Ιούνιος 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: Λίτσα Μαρέλου
Σύμβουλος Ειδικών Θεμάτων:
Ηλίας Γ. Μπίσιας
Art Director: Νίκος Αμπλιανίτης
Συντακτική Ομάδα: Νάσος Πουλακίδας,
Γιώργος Φραγκούλης
Ειδικοί Συνεργάτες: Ξέν. Αντωνιάδης,
Απ. Δομβρός, Γιώργος Μπάνος,
Τάκης Μακρής, Κ. Λυριντζή
Διεύθυνση Διαφήμισης: Χρήστος Καπάντασης
Υπεύθυνη Διαφήμισης: Βενετία Μελεχέ
Υποδοχή Διαφήμισης: Ράνια Πανταζή
Φωτογραφίες: Γιώργος Γιαννακής
Παραγωγή διαχωρισμών: Αφοι Τζίφα,
Ασκληπιδίου 61, 106 80, Αθήνα
τηλ. 010.36.36.497, 36.36.186, fax: 010.36.18.172
Εκτύπωση: ΠΛΑΙΣΙΟ Π. ΚΟΚΑΛΛΗΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.
Κατσάντων 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 Σπυριδωνος 5-7
185 35 Πειραιάς,
τηλ. 010.42.27.111- fax: 010.42.26.719
e-mail: gratia@ath.forthnet.gr
www.naftikachronika.gr
Web strategy development by OMNICON

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.



ΗΦΑΙΣΤΟΣ
ΟΜΙΛΟΣ LAMDA DEVELOPMENT



Κληρονομιά ποιότητας στη θάλασσα

Η ΗΦΑΙΣΤΟΣ ΕΛΛΑΣ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ Α.Ε. είναι μια σύγχρονη ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα, η οποία ως μέλος του Ομίλου Λάτση δραστηριοποιείται από το 1968 στην παροχή εξειδικευμένων ολοκληρωμένων επισκευαστικών εργασιών σε θαλαμηγούς - mega yachts, εμπορικά πλοία καθώς και πάσης φύσεως πλωτά μέσα.

Είναι θυγατρική εταιρεία της LAMDA Development η οποία είναι εισηγμένη στο Χρηματιστήριο Αθηνών και παρέχει ένα πλήρες φάσμα ολοκληρωμένων υπηρεσιών σε συμπληρωματικούς τομείς στην ανάπτυξη υποδομών.

Σύγχρονος Εξοπλισμός

Διαθέτει ένα από τα πληρέστερα μηχανουργεία στη χώρα μας, με δυνατότητα να αντιμετωπίζει αποκλειστικά και ολοκληρωμένα κάθε είδους μηχανολογικό πρόβλημα. Παρέχει όλες τις αναγκαίες διευκολύνσεις, όπως shore connection, τηλεφωνο, πόσιμο νερό, παροχή πυρόσβεσης, παροχή πεπιεσμένου αέρα, αποκομιδή απορριμάτων.

Εξειδικευμένες υπηρεσίες

Στελεχώνεται από ειδικά καταρτισμένο προσωπικό με εκτεταμένη εμπειρία σε εργασίες διαφόρων τύπων και ειδικοτήτων όπως:

- Ελασματοουργικές εργασίες αλουμινίου και χάλυβα
- Σωληνουργικές εργασίες
- Μηχανολογικές/ Μηχανουργικές Εργασίες
- Επισκευές ευρείας εκτάσεως μηχανών Μ.Ε.Κ.
- Ηλεκτρολογικές εργασίες
- Εργασίες διαμόρφωσης εσωτερικών χώρων, μονώσεις, επιστρώσεις δαπέδων και κατασκευή ψυκτικών χώρων

Η εταιρεία διαθέτει πιστοποιητικό διασφάλισης ποιότητας ISO 9001: 2000.

ΗΦΑΙΣΤΟΣ ΕΛΛΑΣ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ Α.Ε.

27ο χλμ Παλαιάς Εθνικής Οδού Αθηνών-Κορίνθου • 192 00 Ελευσίνα • Τηλ.: 010 55 36 300, 010 55 45 100 • Fax: 010 55 48 750
e-mail: grifos01@attglobal.net

Radio Holland Greece A company profile

Radio Holland Greece is specialised in the supply, installation and service of maritime electronics. We aim to provide innovative, efficient and functional solutions in the field of Communication, Navigation, Observation and Automation Systems for various maritime users in the Greek and international shipping industry.

Radio Holland Greece is part of the Radio Holland Group with branches all over the world, strategically located along the shipping routes. Over the years, we've built up extensive know-how in maritime technology and equipment regulations. And that makes us who we are today: Radio Holland Greece.



Our sales activities started in Greece in 1995 followed by the setup of a technical department in 1996. Beginning of 1999 SRH Marine Electronics S.A. became an official legal entity. In June 2002, we changed the name into Radio Holland Greece! In the years following this pioneering start, the company has expanded its activities considerably and now enjoys a national and worldwide reputation as an allround maritime electronics specialist.



Radio Holland
Greece

www.radiohollandgroup.com

The latest shipboard technology within your reach



Radio Holland Greece is regarded as a leading supplier of state-of-the-art solutions in satellite and radio communications, automation, navigation, observation and other maritime electronic systems.

Our business is supplying, integrating, installing, commissioning and maintaining the most sophisticated electronic equipment for ocean-going vessels, whether it is Greek newbuilding, retrofit or international shipping. Our specialised products are also supplied to local and international pleasure yachting. We also offer a comprehensive range of supplementary services, such as international service co-ordination, flexible service contracts, airtime contracts and spare parts delivered direct from stock. Radio Holland Greece is certified according to the ISO 9000 series.



For the latest news on our organisation, products and projects, visit our website which is continuously updated:

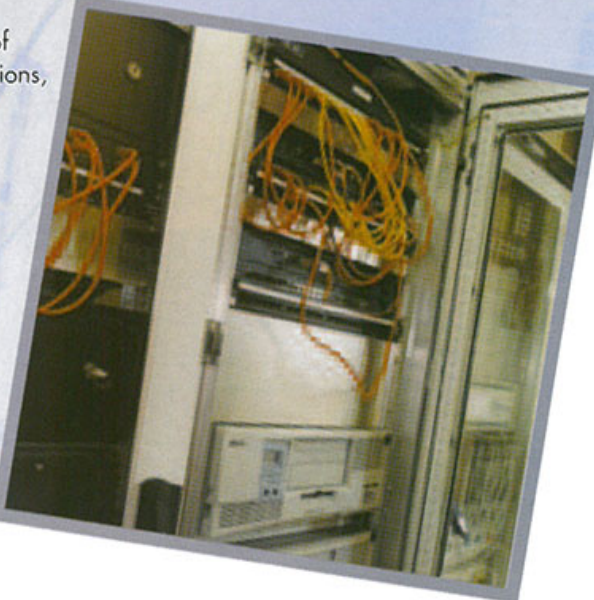
www.radiohollandgroup.com

Quality products

Radio Holland Greece supplies a wide range of quality products from the world's leading manufacturers. As a distributor, we can independently offer customised solutions, integrating a variety of equipment in a single cohesive system. We keep alert by continuously initiating product improvement and development in close co-operation with our customers and suppliers.

We supply & service the following product categories:

- Communication
- Navigation
- Fishery
- Survey & Research
- Observation
- Audio/video
- Other specialised equipment e.g. fleet monitoring, loading computers, computer networking, antifouling equipment.
- Automation
 - Onboard networks
 - Engineroom
- Airtime
- Simulation
- Safety



The Worldwide network of the Radio Holland Group

Radio Holland Greece is part of the Radio Holland Group, an independent, global group of companies strategically located along all major shipping routes, specialised in the supply, installation and service of maritime electronics. The Radio Holland Group employs more than 700 people worldwide in 42 branches and represents a wide range of internationally renowned manufacturers. The Radio Holland Group offers its customers round-the-clock service, 7 days a week on the spot and is unique for its extensive service organisation.

The mission of the Radio Holland Group is to be number one in providing all global ship operators with solutions for their electronic requirements, to operate their vessels in the most efficient and effective way.

Deepsea shipping: Efficiency & Automation

An increasing demand for sophisticated navigation, communication as well as engine room automation and IT network technology characterises deepsea shipping. A major topic is the increasing automation on board sea-going vessels.

A shipowner's or captain's aim is generally to regularly or instantly obtain relevant information from his ship(s).

We integrate equipment, exactly tailored to the customer's needs, offer tools to collect data from various equipment and subsequently install and program communication equipment to distribute the data. With our help your ship can be connected to the shore-based office network!

Radio Holland Greece is a trusted partner for many leading manufacturers. We monitor and assess the latest technological developments and products available on the market.

We also evaluate customer experiences together with manufacturers and this process frequently leads to product enhancements and innovations.



Close co-operation with shipyards and shipbuilders

As we are approached by users to undertake supply and installation of complete electronic systems for new vessels, close consultations with these users are necessary to take into account all the specific requirements for a new vessel. Next to the user requirements, Radio Holland is also aware of the criteria and limitations that shipbuilders have to work with. That is why Radio Holland Greece works closely together with the shipyards to supply and successfully install the appropriate electronics for communication, navigation and automation.

Pleasure boating: the fine art of electronics...

Radio Holland Greece provides yachts with the finest electronic equipment from the world's leading manufacturers.

Our customers require nothing less than top-of-the-bill equipment. And that's what we offer. For newbuild or retrofit, at any location!

We provide the most up-to-date equipment, either stand-alone or fully integrated, that "blend" into the perfect decor of the yacht's bridge.



Radio Holland Greece supplies communication, navigation, automation and audio/video systems as well as maritime IT networks and special instrumentation including speed logs, meteo-systems and ECDIS systems. Radio Holland Greece works closely with renowned international manufacturers of marine electronics, naval architects and yacht builders to successfully execute mega yacht projects.

Our representations:

- | | |
|---|--------------------------------|
| • NERA SATCOM A/S | • PRAXIS AUTOMATION TECHNOLOGY |
| • SAM ELECTRONICS | • OTESAT |
| • SKANTI | • MARITEL |
| • ROSS | • FRANCE TELECOM |
| • i2e DiFFUSion | • GLO CALL |
| • LITTON MARINE SYSTEMS (SPERRY MARINE) | • TORGEM |
| • JOTRON | • G + O TECHNOLOGIES |
| • COMMOD | • DANAOS PERIPHERALS LTD |
| • TRANSAS MARINE LTD | • EDC |
| • BROADGATE | • SYSM |
| • NAVAL | |

Radio Holland Greece service: We'll get the job done

Our aim is to provide fast and effective service to our customers. We know that badly- or non-functioning equipment can cause costly delays and even hazardous situations. Time is critical and we understand the importance of a fast response. That is why we are always available for technical support, 24 hours a day, 7 days a week, 365 days a year. Wherever we are needed, on board a ship, on a rig in the open seas and in all major ports along the international shipping routes. Our network of branches as well as local agents stand for worldwide coverage, quality service and fast support with spare parts. Through ambitious training programs our technicians are continuously trained to upgrade or refresh their knowledge of various equipment and the latest technologies.

Flexible service contracts

We also offer shipowners the possibility of a Shore Based Maintenance Contract, through which, in accordance with IMO rules, the shipowner outsources the maintenance and repair management of maritime electronics on-board. Radio Holland takes care of a flawless international service coordination whenever necessary. Worldwide Radio Holland Greece has already concluded a substantial amount of SBMC contracts; this number increases daily.

Next to the wellknown Shore Based Maintenance Coordination Contracts, Radio Holland Greece also offers shipowners flexible contract possibilities tailored to their specific requirements. 'Outsourcing' the maintenance and repair of your equipment to Radio Holland means preventing worries and loss of valuable time and in due time it will result in a reduction of the operational costs. This maintenance management outsourcing will save you the costs of expensive last-minute 'crash' service or unexpected urgent replacement of equipment. For rocksolid service, contact Radio Holland Greece, info@srhmar.gr.

Spare parts: you need them and you need them now!

Radio Holland Greece has a wide range of spare parts in stock for equipment from various manufacturers. Fast, on-board delivery is therefore possible wherever required, 24 hours a day and 7 days a week. In order to repair equipment, but also for replacement, or to complement the on-board "recommended spare part list".

Contact: info@srhmar.gr.



**Radio Holland
Greece**

Member of the Radio Holland Group

SRH Marine Electronics S.A.
23, Agios Spiridonos Street, GR-185 35 Piraeus, Greece
Tel. +30 10 411 0260 • Fax +30 10 417 7784
E-mail info@srhmar.gr

Το της θαλάσσης μέγα κράτος

Η μεγαλύτερη καταξίωση ενός γεγονότος επιβεβαιώνεται από την επιτυχή διαχρονική του επανάληψη. Και αυτή τουλάχιστον την καταξίωση τα «Ποσειδώνια» την έχουν εξασφαλίσει. Πολλοί θα πουν ότι η επιτυχία της διεθνούς αυτής εκδήλωσης οφείλεται στο γεγονός πως βασίστηκε σε ένα βιομηχανικό κλάδο με εξαιρετική προβολή διεθνώς. Ο αντίλογος σε μία τέτοια παρατήρηση είναι ότι έχουμε και το παράδειγμα της μη αξιοποίησης του κλάδου αυτού από το ίδιο το κράτος, τα οφέλη του οποίου θα ήταν πολλαπλά. Επομένως, σημασία έχει πώς αξιοποιεί κάποιος κάτι...



Ασφαλώς και η ελληνική ναυτιλία δεν περίμενε τα «Ποσειδώνια» για να γίνει γνωστή παγκοσμίως. Όμως, συνέβαλε ώστε πολλοί στο διεθνή χώρο να συνειδητοποιήσουν ότι αυτή η μεγάλη ναυτιλία με την κυανόλευκο έχει πατρίδα η οποία θα μπορούσε να αναδειχθεί σε ένα παγκόσμιο ναυτιλιακό κέντρο, αν την έβλεπε η Πολιτεία με μια τέτοια προοπτική.

Συνέβαλε ακόμη ώστε να έλθουν εγγύτερα στη μεγαλύτερη ναυτιλία στον κόσμο, όλες αυτές οι δραστηριότητες που εξυπηρετούν το πλοίο και, έτσι, να αναπτυχθούν σημαντικές πελατειακές σχέσεις με μεγάλα οικονομικά οφέλη.

Τα «Ποσειδώνια» έχουν παίξει κατά καιρούς και έναν άλλο, εξίσου εποικοδομητικό ρόλο, ο οποίος πρέπει να αξιολογηθεί υπό το πρίσμα της χώρας όπου ζούμε και των ιδιορρυθμιών της. Έρχονται, ανά διετία, να αφυπνίσουν την Πολιτεία από το λήθαργο στον οποίο βρίσκεται σε σχέση με τον πρώτο πλουτοπαραγωγικό κλάδο της χώρας και να της υπενθυμίσουν, μέσω των πολυάριθμων διακρατικών συμμετοχών αλλά και των χιλιάδων επισκεπτών, ότι το κράτος της θαλάσσης παραμένει μέγα και είναι αξιοποιήσιμο, αρκεί να εκμεταλλευθεί η πατρίδα τις δυνατότητές του.

Νίκος Λύμα



BEYOND THE COMPASS!



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



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.

Lavinia fix their course up to your needs!

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.

Η μεγάλη ελληνική ναυτιλία

Στον Πειραιά είναι στραμμένα
αυτές τις μέρες τα βλέμματα
της παγκόσμιας ναυτιλιακής κοινότητας,

λόγω των «Ποσειδωνίων».

Ας στρέψουν, λοιπόν, στον Πειραιά
τα βλέμματά τους και κάποιοι
«φωστήρες» (π.χ. του υπουργείου
Μεταφορών), οι οποίοι πρόσφατα
επανάφεραν το θέμα κατάργησης
του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Αν είναι δυνατόν...

Πάντως, την απάντηση τους
την έδωσε ο ίδιος ο υπουργός Εμπορικής
Ναυτιλίας, ο οποίος είπε
στις 15 Μαΐου:

«Τι πράγματα είναι αυτά.
Αν πρέπει να υπάρχουν δύο
οικονομικά υπουργεία,
αυτά είναι της Εμπορικής Ναυτιλίας
και του Τουρισμού!»

... συνελήφθησαν κοιμώμενοι!

Μερικές φορές πώς χαλάνε την εικόνα ενός Σώματος, οι αποφάσεις
ενός ή δύο ατόμων.

Κυριολεκτικά «συνελήφθησαν κοιμώμενοι» οι επικεφαλής των λιμενικών
αρχών Αντιρρίου - (μαρτυ)ρίου, τη δεύτερη μέρα του Πάσχα,
με την απίστευτη ταλαιπωρία κατά την επιστροφή εκατοντάδων χιλιάδων
εκδρομέων.

Υπολόγιζαν ότι η επιστροφή θα ξεκινούσε από την Τρίτη του Πάσχα,
ήες και το είχαν διαβάσει στα... χαρτιά!

Έτσι, τη δεύτερη μέρα του Πάσχα, τα κανάλια βρήκαν άκοπα το πρώτο τους θέμα,
εξαιτίας της έλλειψης προνοητικότητας των λιμενικών.

Κύριε αρχηγέ του Λιμενικού, τι πράξατε για όσους εξέθεσαν το Σώμα
χρονιάρες μέρες;

Χωρισμένοι οι ακτοπλοίοι

Σε δύο κομμάτια -τουλάχιστον- έχουν χωριστεί τα μέλη της Ένωσης Εφορητιστών
Ακτοπλοΐας.

Αυτό το συμπέρασμα βγήκε από την τελευταία συνάντηση της Διοίκησης
της ΕΕΑ με τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας.

«Ήταν από τις λίγες περιπτώσεις όπου τα μέλη ενός διοικητικού συμβουλίου
έδειχναν να έχουν περισσότερες από μία απόψεις για συγκεκριμένα θέματα»,
σχολίαζε το περιβάλλον του κ. Ανωμερίτη.

Κύριοι ακτοπλοίοι, να σας υπενθυμίσω το ρητό «η ισχύς εν τη ενώσει»...

Είμαι Πανιώνιος

Πριν από πέντε μήνες σάς είχα ενημερώσει ότι ο υπουργός Εμπορικής
Ναυτιλίας συμπαθεί τον Πανιώνιο.

Έτσι, όταν προ ημερών νεαρός με πλούσια κόμη και... κορδέλα στα μαλλιά
ζήτησε στο πρες ρουμ του ΥΕΝ από τον κ. Ανωμερίτη να σχολιάσει
την 6η κατάκτηση του ποδοσφαιρικού πρωταθλήματος από τον Ολυμπιακό,
ο υπουργός είπε: «Μα, εγώ είμαι Πανιώνιος.

Τι να σχολιάσω...».

Ο «Σκάπουλος» τώρα δικαιώνεται!

Ο ξανά... *Ξανά... (signature)*



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



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



OVER 30 YEARS
BUNKERS PHYSICAL SUPPLIER



SUPERIOR QUALITY · COMPETITIVE PRICES · EXCELLENT SERVICE

TSAKOS ENERGY NAVIGATION LIMITED (T.E.N.)



Fleet : 26 tankers

Average age : 6.5 years

Total dwt : 2.6 million



NYSE (TNP)



OSLO (TEN)



BERMUDA (TN)



Website: <http://www.tenn.gr>
email : ten@tenn.gr

Bloomberg access : TNP US (For NYSE)
Reuters access : TEN OL

Fleet Manager



Tsakos Shipping & Trading S.A.

J. E. COSMATOS & Co

SHIP AGENTS - BROKERS - FORWARDERS

experienced & dedicated

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

Official Agents of



Regular Service from Thessaloniki to
Cyprus
Lebanon
Syria
Egypt

5, KOLETI St
54627 THESSALONIKI GREECE
PHN: 08011150001
+30 310 550950 (PBX)
FAX: +30 310 540435
TLX: 412300 JOCO
E-mail: secretariat@otenet.gr
URL: www.cosmatos.gr

since 1972



ΓΝΩΡΙΖΟΥΜΕ ΣΕ ΒΑΘΟΣ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

ΓΙ' ΑΥΤΟ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΝΟΜΑΣΤΕ ΑΜΕΣΑ

ΣΤΙΣ ΥΨΗΛΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΣΑΣ!

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

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

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

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ

Μπορεί!

www.combank.gr

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ
SHIPPING

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

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

Νέα ευκαιρία του Πειραιά;

Δεν είναι η πρώτη φορά που δημιουργείται θέμα σχετικώς με τη φορολόγηση των αλλοδαπών επιχειρήσεων στη Μεγάλη Βρετανία, ούτε βεβαίως είναι η πρώτη φορά που κατατίθεται πρόταση από τον αρμόδιο υπουργό Οικονομικών της χώρας αυτής για την κατάργηση των φοροαπαλλαγών που απολαμβάνουν οι ξένες εταιρείες που είναι εγκατεστημένες εκεί, κυρίως δε οι ναυτιλιακές.

Το ζήτημα που έχει δημιουργηθεί ασφαλώς και ενδιαφέρει άμεσα την ελληνική ναυτιλία, αν λάβει κανείς υπ' όψιν ότι στο Λονδίνο είναι εγκατεστημένη, ή διατηρεί παράλληλα γραφεία με τον Πειραιά, μία πληθιάδα ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών, οι οποίες αναμφισβήτως θα θιγούν άμεσα έτσι και ισχύσει η πρόταση και καταργηθούν οι φοροαπαλλαγές. Εν πρώτοις και πριν αξιολογήσουμε τις δυνατότητες που ανοίγονται -αν τελικώς έχει συνέχεια αυτή η συγκεκριμένη εξέλιξη- για τον Πειραιά και υπό την προϋπόθεση ότι η ελληνική Πολιτεία θα αποβάλλει την παροδοσιακή της μωρία και επιπολαιότητα, οφείλουμε να σταθούμε στο αψυχολόγητο της βρετανικής πρότασης, η οποία θέλει να μεταβάλει ένα καθεστώς το οποίο επέτρεψε στο Λονδίνο - με τη συμβολή βεβαίως και του Baltic Exchange - να μεταβληθεί στο ισχυρότερο ναυτιλιακό κέντρο στον Κόσμο, αποφέροντας τεράστια οικονομικά οφέλη στη βρετανική οικονομία. Προφανώς, όμως, η πρόταση του Βρετανού υπουργού βασίζεται στην πεποίθηση ότι από τις 60.000 ξένες υπεράκτιες επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στη Βρετανία και αντιμετωπίζονται ευνοϊκώς από φορολογικής πλευράς, η βρετανική οικονομία χάνει σημαντικά έσοδα. Παραβλέπει όμως τις εναλλακτικές λύσεις που έχουν οι εταιρείες αυτές, και ειδικότερα οι ναυτιλιακές, που δεν είναι άλλες από τη μετεγκατάστασή τους σε

άλλη χώρα. Αν μάλιστα λάβουμε υπ' όψιν έρευνα του Πανεπιστημίου του Κέμπριτζ, συμφώνως προς την οποία τα φορολογικά έσοδα από την επιβάρυνση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων δεν θα ξεπερνούν, ετησίως, το 1% των εσόδων που υποτίθεται ότι χάνει η αγγλική οικονομία από τις φορολογικές απαλλαγές των υπερακτίων εταιρειών, δηλαδή θα εισπράττει ετησίως περί τα 100 εκατομμύρια στερλίνες, τότε αντιλαμβάνεται κάποιος ότι ειδικώς για τις επιχειρήσεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας, η πρόταση είναι ατυχής. Όταν μάλιστα υπολογίσει κανείς τα παράπλευρα οφέλη της δραστηριοποίησης εκεί ξένων ναυτιλιακών εταιρειών, τα οποία συνίστανται μεταξύ άλλων στην απασχόληση ενός αριθμού άνω των 6.000 Βρετανών στον ευρύτερο ναυτιλιακό τομέα και στους εξυπηρετούντες αυτόν κλάδους.

Το ερώτημα βεβαίως είναι πώς θα αντιδράσει η ελληνική ναυτιλιακή παροικία του Λονδίνου, με δεδομένο ότι, όπως προαναφέρθηκε, δεν είναι η πρώτη φορά που δέχεται ανάλογη απειλή, αλλά και πώς προετοιμάζεται -και αν βεβαίως προετοιμάζεται- ο Πειραιάς, για την περίπτωση που θα εκαλείτο εκ των πραγμάτων να υποκαταστήσει το Λονδίνο, δραττόμενος της ευκαιρίας να εξελιχθεί σε ένα νέο City, κάτι το οποίο προσπάθησε και στο παρελθόν αλλά δεν το επέτυχε.

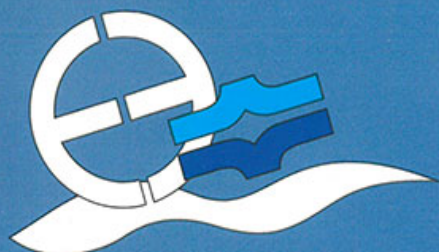
Κεφάλαια 80 δισ. ευρώ

Επί του προκειμένου, είναι άκρως ενδιαφέρουσες οι απόψεις τις οποίες ανέπτυξε σε συνέντευξή του στην εβδομαδιαία οικονομική εφημερίδα «Επενδυτής», ο αναπληρωτής διευθύνων σύμβουλος της EFG Eurobank και παλαιό στέλεχος της Τραπέζης της Ελλάδος κ. Νικόλαος Καραμούζης.

Ο εν λόγω τραπεζίτης είχε κάνει μία πρόταση για την άμεση προώθηση φορολογικών ρυθμίσεων, που θα οδηγούσαν σε επαναπαιγισμό των ελληνικών κεφαλαίων που βρίσκονται στο εξωτερικό και που, κατά τους δικούς του υπολογισμούς, ανέρχονται σε 80 δισ. ευρώ σε κινητές αξίες. Ερωτώμενος για την πρότασή του αυτή, ο κ. Καραμούζης απαντά ως εξής:

«Δεν είμαι αφελής να υποστηρίξω ότι τα κεφάλαια αυτά θα επιστρέψουν εν μία νυκτί στην Ελλάδα. Μπορούμε όμως να δημιουργήσουμε μια πολιτική η οποία συνδέεται εν μέρει με την πολιτική στη Ναυτιλία -γιατί αυτά τα χρήματα σχετίζονται και με τη ναυτιλία- που θα μετατρέψει τον Πειραιά σε ένα σύγχρονο ναυτιλιακό κέντρο. Αυτό που προτείνω είναι να προσφερθεί η ευκαιρία να επιστρέψουν στην Ελλάδα κεφάλαια, που έχουν επενδυθεί στο εξωτερικό, είτε σε κινητές αξίες είτε σε ακίνητα, με μία εφάπαξ φορολογική επιβάρυνση, χωρίς να απαιτείται "πόθεν έσχες" και παράλληλα να εφαρμοσθεί μια σύγχρονη και έξυπνη φορολογική πολιτική, που να προσελκύει και να διατηρεί τα κεφάλαια αυτά. Επίσης, έχοντας ως παράδειγμα τις offshore εταιρείες που δημιουργούνται, κυρίως για την καλύτερη διαχείριση των οικογενειακών επιχειρηματικών κεφαλαίων, θεωρώ πως πρέπει να καταργη-

τιλία- που θα μετατρέψει τον Πειραιά σε ένα σύγχρονο ναυτιλιακό κέντρο. Αυτό που προτείνω είναι να προσφερθεί η ευκαιρία να επιστρέψουν στην Ελλάδα κεφάλαια, που έχουν επενδυθεί στο εξωτερικό, είτε σε κινητές αξίες είτε σε ακίνητα, με μία εφάπαξ φορολογική επιβάρυνση, χωρίς να απαιτείται "πόθεν έσχες" και παράλληλα να εφαρμοσθεί μια σύγχρονη και έξυπνη φορολογική πολιτική, που να προσελκύει και να διατηρεί τα κεφάλαια αυτά. Επίσης, έχοντας ως παράδειγμα τις offshore εταιρείες που δημιουργούνται, κυρίως για την καλύτερη διαχείριση των οικογενειακών επιχειρηματικών κεφαλαίων, θεωρώ πως πρέπει να καταργη-



NIVER LINES

Your Long Term Strategic Partner

For more than 50 Years Niver Lines links East Coast of South America with Mediterranean and Black Sea.

With our Full Container and our back up Multipurpose Vessels we offer Door to Door Service for all your requirements for Containerised, Reefer, Break Bulk and Project Cargoes.

NIVER LINES Shipping Co. S.A.

Commercial Center "CITY PLAZA"

85, Vouliagmenis Av. & Antheon

166 74 Glyfada - Athens - GREECE

TEL.: +30 - 10 - 96 98 200

FAX: +30 - 10 - 96 98 209

Internet: niverc@evgegroupp.com

Telex: US. (23) 4969517



θεί ο φόρος κληρονομιάς για τα παιδιά, που θα διευκολύνει την άμβλυση των κινήσεων για εκροές κεφαλαίων. Προτείνω όμως και μια σειρά από άλλα μέτρα, όπως η δυνατότητα δημιουργίας trusts accounts, που δεν υπάρχει στη χώρα μας ως νομική μορφή και, συνεπώς, η φορολογική μεταχείριση

δεν είναι προσδιορισμένη ούτε η δυνατότητα διαχείρισης της οικογενειακής περιουσίας. Δεν πρέπει να ενορχηστρωθεί μια λαϊκίστικη επίθεση κατά των κεφαλαίων του εξωτερικού, τουναντίον, πρέπει να φτιαχτεί ένα πλαίσιο, ώστε να δημιουργηθεί θετικό κλίμα που θα προσελκύσει κεφάλαια».

Απτά τα οφέλη

Το τι συνεισφέρει η ναυτιλία στη χώρα, σήμερα, παρά το γεγονός ότι οι πολιτικές των τελευταίων ετών την είχαν αποξενώσει από την πατρίδα της, φαίνεται από τα στοιχεία του ναυτιλιακού συνασπισμού για το δωδεκάμηνο Ιανουαρίου - Δεκεμβρίου 2001.

Το ναυτιλιακό συνάθροισμα εμφάνισε αύξηση κατά 251,5 εκατ. δολ. και ανήλθε στα 8 δισεκατομμύρια 156,7 εκατομμύρια δολλάρια. Σημειωτέον πως το τουριστικό συνάθροισμα ανήλθε σε 9,1 δισ. δολ. χωρίς βεβαίως να υπολογίζεται και το

κόστος για την τουριστική υποδομή, στην οποία συνεισφέρει και το κράτος με τον ένα ή τον άλλο τρόπο. Είναι προφανές ότι με προτάσεις όπως αυτές του κ. Ν. Καραμούζη, είναι δυνατόν να δημιουργηθούν οι κατάλληλες συνθήκες και να πολλαπλασιασθεί το εισόδημα στη χώρα συνάθροισμα, το οποίο, όπως ομολόγησε και ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γ. Ανωμερίτης, «συμβάλλει σημαντικά στην οικονομική ανάπτυξη του τόπου καθώς και στη θετική διαμόρφωση του ισοζυγίου εξωτερικών πληρωμών».

Είμαστε μέλη της Ε.Ε. ή όχι;

Όταν μιλάμε για ενωμένη Ευρώπη και σεμνυνόμαστε για το ότι ανήκουμε σε αυτήν, θα πρέπει να ξέρουμε ότι η Ένωση αυτή σημαίνει -για να είναι πραγματική Ένωση- πως έχει μία ενιαία πολιτική, μία ενιαία νομοθεσία, στην οποία σιγά-σιγά προσαρμόζονται όλα τα κράτη-μέλη και το κοινοτικό δίκαιο υπερισχύει του εθνικού.

Αυτό άλλωστε το βλέπουμε στην Οικονομική Πολιτική αφού οι παρεκκλίσεις των εθνικών προϋπολογισμών συνεπάγονται συγκεκριμένες κυρώσεις, οι οποίες πλήττουν ανεπανόρθωτα τις εθνικές οικονομίες και τις κάνουν να αποκλίνουν από τις λοιπές ευρωπαϊκές, με ό,τι αυτό και αν συνεπάγεται για τους λαούς της πληττομένης χώρας και το βιοτικό τους επίπεδο. Γι' αυτό άλλωστε ενσυνειδητά αποδεχτήκαμε και το ενιαίο νόμισμα, το οποίο αναγκαστικά συνδέει όλες τις ευρωπαϊκές οικονομίες που είναι ενταγμένες στην ΟΝΕ. Προς τι ο πρόλογος αυτός; Διότι στην Ελλάδα εξακολουθεί να ισχύει, σε επίπεδο μόλις κυβερνητικό, η αντίληψη ότι εξακολουθούμε να έχουμε τη δυνατότητα χάραξης πολιτικής άνευ οιασδήποτε κοινοτικού ελέγχου, κάτι που θυμίζει αυτό που πολλοί εξακολουθούν να λένε: «Σε ευρώ ή σε ελληνικά λεφτά, ο υπολογισμός» ως και αν τα ευρώ δεν είναι πλέον ελληνικά λεφτά!!! Παίρνουμε δε αφορμή για τις παρατηρήσεις αυτές από τη σύσταση που έκανε ο, κατά τα άλλα αποτελεσματικός και αμέσως ενστερνισθείς τα προβλήματα της Εμπορικής Ναυτιλίας, αρμόδιος υπουργός κ. Ανωμερίτης προς την Ένωση Εφοπλιστών της ακτοπλοΐας, να μην απευθύνεται σε... τρίτους για διαφορές που έχουν οι ακτοπλοΐοι με την ελληνική Πολιτεία, όπου τρίτοι είναι ο πρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Ρομάνο Πρόντι, η επιτροπή Λογιστικά Πάγια, ο κοινοτικός διαμεσολαβητής καθώς και άλλα

αρμόδια όργανα της Ε.Ε.! Συνιστά λοιπόν ο κ. Ανωμερίτης να μην απευθύνεται η Ένωση σε αυτούς, πρώτον, διότι «τις όποιες διαφορετικές απόψεις μπορούμε να τις συζητάμε στα αρμόδια ελληνικά θεσμικά όργανα» (ισωστή η παρατήρηση από πλευράς διαδικασίας) και, δεύτερον, διότι από τις απαντήσεις των κοινοτικών αυτών αξιωματούχων δεν γεννιέται νομική υποχρέωση της χώρας. Ως προς το δεύτερο σημείο, αυτό που μπορεί να παρατηρήσει κανείς, συνεκτιμώντας και την υπουργική σύσταση, είναι ότι μπορεί μεν να μη δημιουργείται νομική υποχρέωση από τις απαντήσεις αυτές, αρκεί όμως το περιεχόμενό τους να εκθέσει ηθικά τη χώρα και γι' αυτό προφανώς και ο αρμόδιος υπουργός δυσαρρεστείται με την απόπειρα εμπλοκής, από τους ακτοπλοΐους, των κορυφαίων κοινοτικών αξιωματούχων και οργάνων. Άλλωστε, μπορεί να μη γεννιέται νομική υποχρέωση, αλλά ασφαλώς οι κοινοτικές απαντήσεις μπορούν να εμπλουτίσουν τη νομική επιχειρηματολογία, ενώπιον των ελληνικών δικαστηρίων, αν θα ήθελαν να προσφύγουν σε αυτήν οι επιχειρηματίες της ακτοπλοΐας. Εξάλλου, όσοι απευθύνθηκαν μέχρι στιγμής στην Ε.Ε. και στα όργανά της, είναι επειδή δεν εύρισκαν το δίκιο τους στη χώρα μας, κάτι βεβαίως που δεν είναι πρωτοφανής πρακτική, αφού η ελληνική Πολιτεία είναι μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι δεν παραμένουμε ανοστολήτες σε αντιλήψεις...



MEDITERRANEAN MARITIME S.A.



99, Akti Miaouli

185 38 Piraeus • GREECE

Tel.: (+3) 010 4290236, (+3) 010 4290266

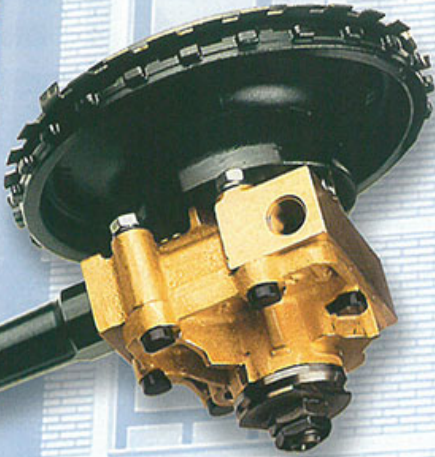
Fax: (+3) 010 4290054

Tlx. 212176 MMSA GR

E-mail: meditmar@hol.gr

S E R V I C E | P R E C I S I O N | S P A

CREATIVE STUDIO: M. GALLEGOS TEL: 0944-224457



turbotecnica

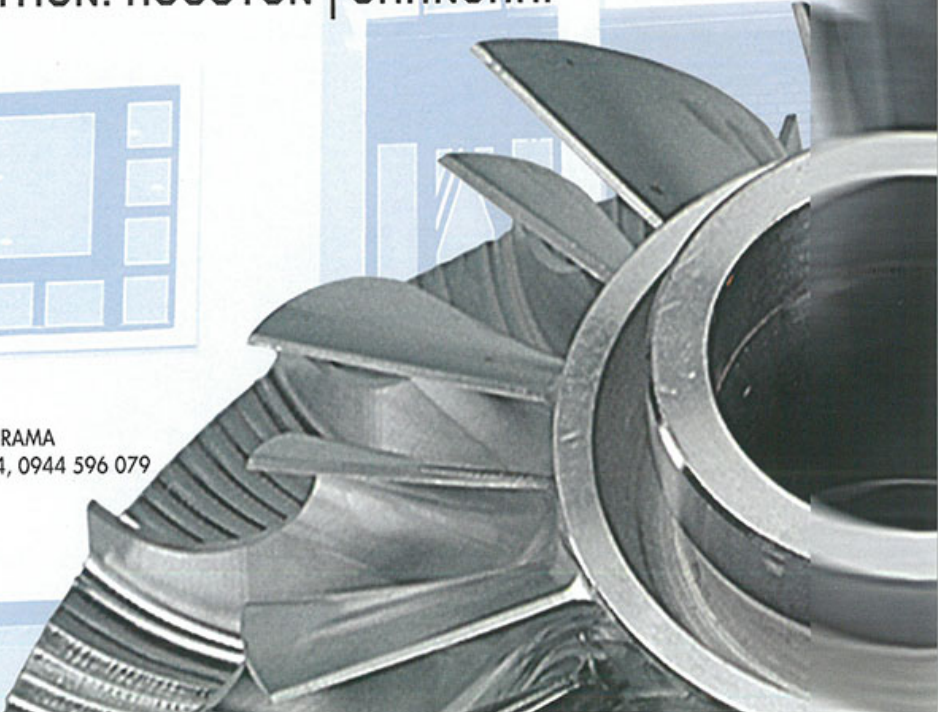
D. & TH. PISTOLIS

DIRECT LINE SERVICE: 0944 304 863

SERVICE STATION: HOUSTON | SHANGHAI



123 DIMOKRATIAS Av. GR. 188 63 PERAMA
TEL.: +010 441 5963, +010 402 2794, 0944 596 079
FAX: +010 441 4104
WEB SITE: www.turbotecnica.gr
E-MAIL: turbopis@hol.gr



ISO 9000 CERTIFICATE OF COMPLIANCE

This is to certify that the Quality Management System of:

TURBOTECHNICA LTD
123 DIMOKRATIAS AVE, PERAMA
PIRAEUS, GREECE 188 63

has been assessed by ABS Quality Evaluations, Inc. and found to be in compliance with the requirements set forth by:

ISO 9001:2000

The Quality Management System is applicable to:

WHOLESALE SUPPLY OF TURBOCHARGER SPARE PARTS AND SERVICE OF TURBOCHARGERS.

Further clarifications regarding the scope of this certificate and the applicability of ISO 9001:2000 requirements may be obtained by consulting the organization

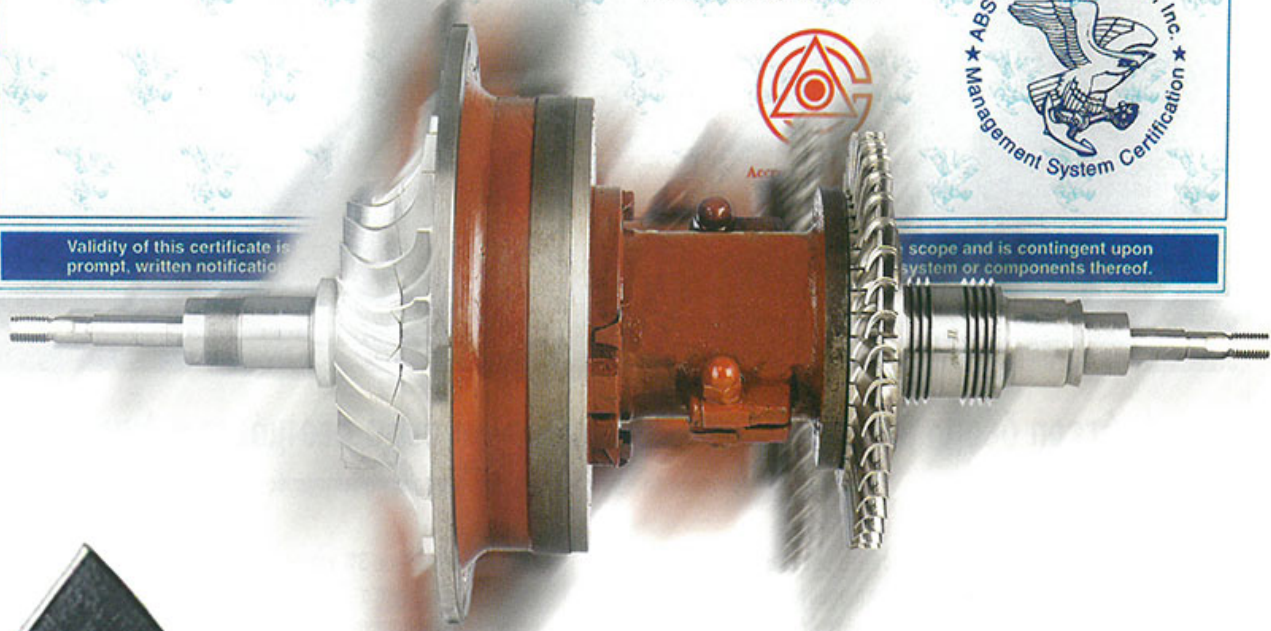
Certificate No.: 37043
Effective Date: 04 April 2002
Expiration Date: 03 April 2005

James R. Wilson
President, ABS Quality Evaluations, Inc.



Validity of this certificate is
prompt, written notification

scope and is contingent upon
system or components thereof.



BE THE FIRST TO KNOW

From our new, well equipped warehouse we are able to cater for all your needs in the fastest and most efficient manner. We supply the most extensive range of new and re-conditioned spare parts; turbochargers complete and unassembled, and exhaust turbo rotors.

[Quality Assurance ISO 9001-2000, ABS]

Our international network of highly skilled technicians guarantees both precision and reliability in all work carried out; Dynamic Balancing, repair of rotors and turbochargers and general servicing - provided at the most competitive price.

CERTIFICATE
ABS ISO



Δεύτερη δέσμη μέτρων για την ποντοπόρο ναυτιλία ετοιμάζει ο Ανωμερίτης

Για ασφάλιση - απασχόληση - ναυτική εκπαίδευση και ναυπηγοεπισκευές

Ιδιαίτερα κρίσιμες για το μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας θεωρούνται οι προσεχείς εβδομάδες, με την ανακοίνωση της δεύτερης δέσμης μέτρων για την ποντοπόρο. Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης τη Μεγάλη Πέμπτη έδωσε το στίγμα για τη δεύτερη δέσμη των μέτρων, μετά την επιστολή που έλαβε από τον εφοπλιστή Παν. Τσάκο, ο οποίος του γνωστοποιούσε την πρόθεσή του να υψώσει την ελληνική σημαία σε 11 πλοία του ομίλου. Ο κ. Τσάκος προέβαλε ως αιτιολογία γι' αυτή την ενέργεια «την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας από τα αποφασισθέντα πρό-

σφατα μέτρα υπέρ των υπό ελληνική σημαία πλοίων». Η πρώτη δέσμη μέτρων από τον κ. Ανωμερίτη αφορούσε τη μείωση της φορολογίας τόσο των πλοίων όσο και των ναυτικών. Ακόμη, τη ναυτολόγηση συνταξιούχων ναυτικών όταν δεν υπάρχουν εν ενεργεία για την κάλυψη θέσεων. Ειδικότερα, οι ρυθμίσεις αφορούσαν τη μείωση του συντελεστή φορολόγησης των υπό ελληνική σημαία πλοίων κατά 40% σε σύγκριση με όσα ίσχυαν το 1975 και κατά 70,5% σε σχέση με τα επίπεδα που ίσχυαν έως τώρα, αλλά και τη μείωση φορολογίας των ναυτικών από 9% σε 6% για τους αξιωματι-

κούς και από 6% σε 3% για τα κατώτερα πληρώματα. Τα πρώτα μέτρα, τον περασμένο Φεβρουάριο, έγιναν δεκτά με θετικά σχόλια από την πλειονότητα του εφοπλιστικού κόσμου. Ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών κ. Γιάννης Λύρας είχε δηλώσει: «Πρόκειται για το πρώτο ενθαρρυντικό βήμα προς την κατεύθυνση της δημιουργίας των αναγκών προϋποθέσεων, προκειμένου η ποντοπόρος ναυτιλία να ανακτήσει την από μακρού χαμένη ανταγωνιστικότητά της». Η Διοίκηση του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος είχε επισημάνει σε ανακοίνωσή της: «Είναι

ένα γεγονός που χαιρετίζεται με ιδιαίτερη ικανοποίηση από το χώρο της ελληνικής ναυτιλίας. Ύστερα από πάρα πολύ καιρό, η Πολιτεία στράφηκε προς τη σωστή κατεύθυνση με τη θέσπιση μέρους σειράς μέτρων για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου και κατ' επέκταση του ελληνικού νηολογίου. Η συνεργασία ναυτικών και εφοπλισμού απέδωσε και έφτασε την ελληνική ναυτιλία στην πρώτη θέση. Με τη συμπαράσταση δε της Πολιτείας, ο πίκυς της επιτυχίας, χωρίς αμφιβολία, θα ανέβει υψηλότερα». Ακόμα

στην ανακοίνωση αναφερόταν: «Το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος θα είναι αρωγός και σύμβουλος σε κάθε προσπάθεια και πρωτοβουλία για το συμφέρον αυτού του μεγάλου εθνικού κεφαλαίου που ακούει στο όνομα ελληνική εμπορική ναυτιλία».

Στο δέκντο Μαρτίου - Απριλίου, μετά τα πρώτα μέτρα Ανωμερίτη, η κίνηση στο ελληνικό νηολόγιο δεν μπορεί να χαρακτηριστεί εντυπωσιακή. Ο εφοπλιστικός κόσμος αναμένει και τη δεύτερη δέσμη ώστε να ανταποκριθεί. Η πλέον εντυπωσιακή κίνηση ήταν η εξαγγελία του Ομίλου Τσάκου για την εγγραφή 11 πλοίων στο νηολόγιο. Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας τη Μεγάλη Πέμπτη υποστήριξε πως οι νέες αποφάσεις θα είναι γρήγορες και αποφασιστικές. Ανέφερε ότι θα ανακοινωθούν εντός των προσεχών εβδομάδων (δηλαδή έως τα τέλη Μαΐου ή τις αρχές Ιουνίου, κατά τη διάρκεια της διεθνούς ναυτιλιακής έκθεσης των «Ποσειδωνίων») και θα αφορούν την ασφάλιση, την απασχόληση, τη ναυτική εκπαίδευση και τη ναυπηγοεπισκευή.

Στο θέμα της ασφάλισης υπάρχει ήδη η αντίδραση της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας, η οποία επιζητεί μέτρα εδώ και τώρα. Μέτρα για την αύξηση της σύνταξης των δικαιούχων του ΝΑΤ στο 80% του μισθού των εν ενεργεία, την αύξηση της επικουρικής σύνταξης κατά 1,5 μονάδες το χρόνο ώστε να φτάσει στο 30% της καταβαλλόμενης κύριας σύνταξης, το διπλασιασμό των εφάπαξ παροχών του Ταμείου Πρόνοιας και τη δημιουργία ανεξάρτητου ειδικού ταμείου ανεργίας.

Η ΠΝΟ έχει ενημερώσει με εξώδικο τον κ. Ανωμερίτη και ο γραμματέας της Γιάννης Χαλός έχει δηλώσει πως αν δεν υπάρξει χρονική δέσμευση για την υλοποίηση των θέσεων της θα προχωρήσει σύντομα σε απεργιακές κινητοποιήσεις.



Ο Όμιλος Τσάκου υψώνει σε 11 πλοία την ελληνική σημαία!

Πρώτη προτεραιότητα για την ελληνική κυβέρνηση αποτελεί η ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας και τα μέτρα ενίσχυσής της θα κινηθούν προς αυτή την κατεύθυνση, σύμφωνα με τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργο Ανωμερίτη.

Ο κ. Ανωμερίτης χαρακτήρισε την ελληνική ναυτιλία ως σημαντικό οικο-

νομικό εργαλείο, με αφορμή την απόφαση του εφοπλιστή κ. Παναγιώτη Τσάκου να υψώσει την ελληνική σημαία σε 11 πλοία του ομίλου.

Ο κ. Τσάκος με επιστολή του στον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας τον ενημέρωσε πως ο όμιλος προτίθεται να υψώσει την ελληνική σημαία:

— Στα 10 νεότευκτα πλοία, συνολικής χωρητικότητας 1.200.000 κόντων, τα οποία ναυπηγούνται στην Κίνα και στην Κορέα.

— Στο σούπερ δεξαμενόπλοιο «Diamond Echo», ναυπήγησης του 1992 και χωρητικότητας 247.875 κόντων. Το πλοίο θα μετονομαστεί σε «ΣΙΝΑ».

Όπως αναφέρει στην επιστολή του ο κ. Τσάκος, πήρε την απόφαση για την ύψωση της ελληνικής σημαίας σε 11 πλοία «ώστε να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα από τα αποφασισθέντα πρόσφατα μέτρα υπέρ των υπό ελληνική σημαία πλοίων».

Υπενθυμίζεται ότι ο κ. Ανωμερίτης προ διμήνου ανακοίνωσε το πρώτο πακέτο μέτρων υπέρ της ποταπόρου ναυτιλίας, με μειώσεις της φορολογίας των πλοίων και των ναυτικών, καθώς τη ναυτολόγηση συνταξιούχων ναυτικών όταν υπάρχει πρόβλημα με τους εν ενεργεία.

Από την πλευρά του, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας ευχαρίστησε τον Όμιλο Τσάκου και προσωπικά τον Παναγιώτη Τσάκο για την απόφαση αυτή, την οποία χαρακτήρισε ιδιαίτερα σημαντική και σημαδιακή για το μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας.

Ο κ. Ανωμερίτης με αφορμή αυτή την απόφαση δήλωσε πως πέρα από το φορολογικό πακέτο μέτρων, το οποίο ήδη εφαρμόζεται, η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας θα προέλθει και από τα συνολικά μέτρα για την ασφάλιση, την απασχόληση, τη ναυτική εκπαίδευση, τη ναυπηγοεπισκευή, θέματα για τα οποία η κυβέρνηση θα ανακοινώσει τις αποφάσεις της εντός των προσεχών εβδομάδων.

«Στη διεθνή οικονομική σκηνή, όταν διαθέτεις ένα σημαντικό οικονομικό εργαλείο όπως η ελληνική ναυτιλία, ενισχύεις τον πρωταγωνιστικό σου ρόλο με προωθημένες αποφάσεις ανταγωνιστικότητας, επιχειρηματικότητας, αποτελεσματικότητας», δήλωσε χθες ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας και συμπλήρωσε: «Η ελληνική ναυτιλία οφείλει και πρέπει να σηκώνει ψηλά κάθε στιγμή τη γαλανόλευκη ως σημαία δύναμης και κύρους, με σεβασμό στον άνθρωπο, την ποιότητα, την ασφάλεια και το περιβάλλον. Οι αποφάσεις μας θα είναι γρήγορες και αποφασιστικές».



Ο πρόεδρος του ΝΕΕ Σπ. Αλεξανδράτος

Ναυτιλία: Οι 3 άξονες που θα κινηθεί η ελληνική προεδρία στην Ε.Ε.

Τρεις θα είναι οι κυρίως άξονες και οι κεντρικές προτεραιότητες κατά τη διάρκεια της ελληνικής προεδρίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, το πρώτο εξάμηνο του 2003, όσον αφορά σε θέματα ναυτιλίας.

Οι άξονες αυτοί είναι:

1. Βελτίωση της εν γένει εικόνας της κοινοτικής ναυτιλίας.
 2. Ναυτική ασφάλεια και στήριξη της ποιοτικής ναυτιλίας.
 3. Λήψη μέτρων για τη θωράκιση των θαλάσσιων μεταφορών και λιμένων από τρομοκρατικές ή άλλες έκνομες ενέργειες.
- Τις προτεραιότητες για τη ναυτιλία, της ελληνικής προεδρίας, παρουσίασε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης σε εκπροσώπους εφοπλιστικών φορέων κατά τη διάρκεια σύσκεψης στο Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος. Ήταν μια πρωτοβουλία του προέδρου του ΝΕΕ Σπ. Αλεξανδράτου που βρήκε σημαντική απήχηση. Ο κ. Ανωμερίτης θεώρησε σκόπιμο να ενημερώσει για κάθε θέμα τους εφοπλιστές και μάλιστα ζήτησε την ενεργό συμπαράστασή τους. Όπως σχολίασε ο ίδιος, όλοι θα

πρέπει να δίνουν τον καλύτερο εαυτό τους σε τέτοια θέματα και να είναι κοινωνοί των δραστηριοτήτων.

Για τις δραστηριότητες του ΥΕΝ, κατά τη διάρκεια της ελληνικής προεδρίας στην Ε.Ε., αναφέρεται σε εισαγωγικό σημείωμα στο φυλλάδιο που διανεμήθηκε στους εφοπλιστές.

«Η Ελλάδα ως παραδοσιακό ναυτικό κράτος αποδίδει ιδιαίτερη βαρύτητα στη ναυτιλία, επιδιώκοντας με την άσκηση της ναυτιλιακής της πολιτικής τη μεγιστοποίηση των ωφελημάτων από την εν λόγω δραστηριότητα για την εθνική οικονομία. Τα θέματα της ασφάλειας ναυσιπλοΐας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος μαζί με τα θέματα της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας, της διασφάλισης, της απασχόλησης των κοινοτικών ναυτικών και της διατήρησης της τεχνογνωσίας στο ναυτιλιακό χώρο, καθώς επίσης της προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα, αποτελούν τους κεντρικούς άξονες της ναυτιλιακής μας πολιτικής. Στο πλαίσιο αυτό υποστηρίζουμε κάθε πρωτοβουλία που

αποσκοπεί στην προώθηση αυτών των θεμάτων. Επιπροσθέτως, οι δραματικές εξελίξεις στις ΗΠΑ το Σεπτέμβριο του 2001 έφεραν στο διεθνές προσκήνιο το θέμα της αντιμετώπισης της τρομοκρατίας και της ασφάλειας των μεταφορών με αποτέλεσμα την πρωτοφανή κινητοποίηση της διεθνούς κοινότητας σε όλα τα συνέδρια».

Με βάση αυτές τις κατευθύνσεις, οι κεντρικές προτεραιότητες αναλυτικά θα είναι:

- Η πρώτη ενότητα στοχεύει στην υιοθέτηση δράσεων και πρωτοβουλιών ή προτάσεων που θα προβάλλουν την ποιοτική ναυτιλία και θα αποβλέπουν στην προσέλκυση στα νηολόγια των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης ποιοτικών πλοίων μέσα από πολιτικές δημιουργίας κινήτρων, καθώς και στην αναβάθμιση της εικόνας του ναυτικού επαγγέλματος με στόχο την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Στο πλαίσιο αυτό η υιοθέτηση ενός κειμένου με τη μορφή ανακοίνωσης της Ε.Ε. ή ψηφίσματος ή σχεδίου συμπερασμάτων, που θα προσδιορίζει γενικές αρχές της ναυτιλιακής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης και θα προτείνει ανάληψη πρωτοβουλιών με στόχο την προσέλκυση ποιοτικών πλοίων, συγκαταλέγεται στους στόχους του υπουργείου.

- Το θέμα αυτό εντάσσεται στις σταθερές προτεραιότητες της ελληνικής κυβέρνησης. Κατά συνέπεια θα δοθεί έμφαση σε πρωτοβουλίες που θα συμβάλουν στη βελτίωση της ασφάλειας και στην υλοποίηση του

στόχου για μια ευρωπαϊκή ποιοτική ναυτιλία. Στο πλαίσιο αυτό, μετά την πρωτοβουλία της Ελλάδος να ζητήσει από τα αρμόδια κοινοτικά όργανα λόγω του ναυαγίου του «Εξπρές Σαμίνα» τη συμπλήρωση και ενίσχυση του κοινοτικού θεσμικού πλαισίου για επιβατηγά - οχηματαγωγά πλοία, η σχετική ανακοίνωση της Ε.Ε. που θα συνοδεύεται από συγκεκριμένες προτάσεις για την επαύξηση των επιπέδων ασφάλειας των πλοίων, θα αποτελέσει ένα από τα βασικά θέματα τα οποία θα εξεταστούν στο διάστημα Ιανουαρίου - Ιουνίου του 2003.

- Η τρίτη ενότητα λόγω του σύνθετου χαρακτήρα της διαφαίνεται πως θα κρατήσει αμείωτο το ενδιαφέρον, όχι μόνον της ευρωπαϊκής αλλά και της παγκόσμιας ναυτιλιακής κοινότητας. Η εκπερασμένη βούληση για λήψη αποτροπής εκνόμων πράξεων κατά πλοίων, λιμένων και διακινουμένων στις θαλάσσιες μεταφορές, αλλά και η παγκόσμια κινητικότητα γύρω από το θέμα αυτό, σε συνδυασμό με την εγγενή βαρύτητα που παρουσιάζει για κάθε ευνομούμενη σύγχρονη κοινωνία, καθιστούν αναγκαία την ενασχόληση με αυτό της ελληνικής προεδρίας. Ειδικότερα μετά την υιοθέτηση σε παγκόσμιο επίπεδο (ΙΜΟ) μέτρων για το θέμα αυτό, αναμένεται επί ελληνικής προεδρίας η εξέταση συγκεκριμένων προτάσεων νομοθετικού περιεχομένου της Ε.Ε. για τα πλοία και τα λιμάνια.



Hellas Marine Services Ltd.

SHIPPING MANAGERS - OPERATORS MARINE TECHNICAL CONSULTANTS

ADMINISTRATION

- Ship Accounting • Cost Control
- Crew Wage Management

TECHNICAL

- Full Technical Management • Technical Consultancy
- Project Management
- Marine, Cargo & Vessel Surveys
- Purchasing / Supply Management
- Safety & Quality Management - ISM

HUMAN RESOURCES

- Crew Management
- Selection & Recruitment • Performance Appraisal
- STCW 95 - Certification & Contracts
- Marine Travel Services & Booking • Riding squad

COMMERCIAL

- Chartering - Brokering Activities
- Sale & Purchases Inspections
- Bunkers Service / Surveys
- Insurance and Claims Handling



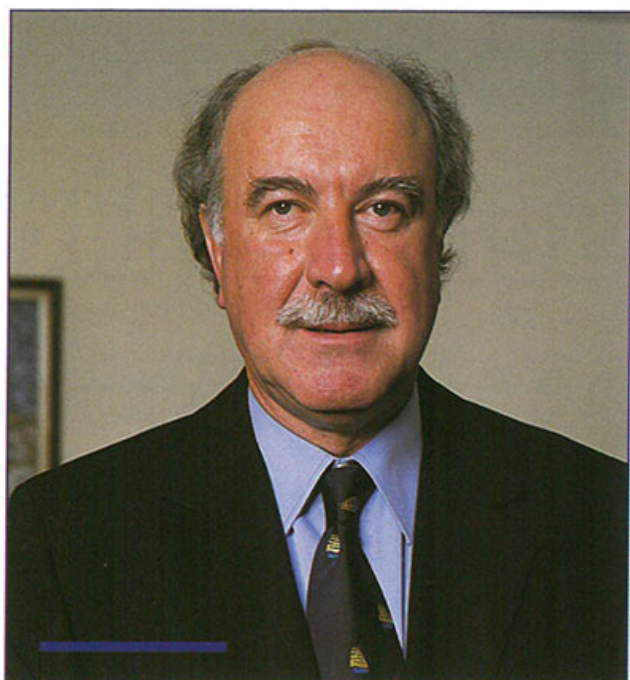
HEAD OFFICE:

Hellas Marine Services Ltd - 5, Sachtouri Street, P.C. 18536, Piraeus - Greece
Tel: + 3 010 42 94 642 - 042 - 039, + 3 010 45 29 874, Fax: 3 010 42 94 383 • Email: hellasmarine@internet.gr

ASSOCIATED COMPANIES:

Orient Shipping Rotterdam - PO Box 1575 3000, BN Rotterdam The Netherlands
Tel: 31 0 10 411 6338, Fax: +31 0 10 433 3602 • Email: operations@orient.nl

CSC Manila Inc - S & L Building 1500, Roxas Boulevard, Metro Manila - Philippines
Tel: + 63 2525 8363, Fax: +63 2524 6467 • Email: nwdu289@cscmla.com.ph



Στον Πειραιά οι Έλληνες εφοπι- στές του Λονδίνου

Με «ανοιχτές αγκάλες» είναι έτοιμο να δεχτεί στον Πειραιά τους Έλληνες εφοπιστές του Λονδίνου το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, σε περίπτωση που υλοποιηθούν τα σχέδια της κυβέρνησης της Μεγ. Βρετανίας για φορολόγησή τους.

Πληροφορίες των τελευταίων ημερών αναφέρουν πως η βρετανική κυβέρνηση θα αποσύρει το νόμο ο οποίος επιτρέπει στους ξένους επιχειρηματίες που δραστηριοποιούνται στην επικράτειά της να μην καταβάλλουν φόρους.

Μία τέτοια απόφαση θα επιφέρει πλήγμα στη βρετανική οικονομία, με την απώλεια θέσεων εργασίας και επενδύσεων.

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης, που πληροφορήθηκε τα νέα, επικοινωνήσε με τον πρόεδρο της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας κ. Επαμ. Εμπειρίκο,

τον Ι. Αγγελικούση και άλλους Έλληνες εφοπιστές που δραστηριοποιούνται στο Λονδίνο. Σύμφωνα με πληροφορίες, οι εφοπιστές τόνισαν στον υπουργό πως

σε περίπτωση που γίνουν πράξη τα όσα ακούγονται (να σημειωθεί ότι την τελευταία δεκαετία ακούγεται συνεχώς το ίδιο τροπάριο από τη βρετανική κυβέρνηση για φορολόγηση των ξένων επιχειρηματιών) θα εγκατασταθούν στον Πειραιά. Υποσχέθηκαν, μάλιστα, να δημιουργήσουν ναυτιλιακό κέντρο για την κοινή εγκατάσταση των περισσότερων εταιρειών που σήμερα δραστηριοποιούνται στο Λονδίνο.

«Πέρασαν» ελληνικές θέσεις για θέματα ασφαλείας

Τις ελληνικές θέσεις για τα θέματα ασφαλείας στα πλοία κατά της τρομοκρατίας υιοθέτησε η 84η σύνοδος της Νομικής Επιτροπής του ΙΜΟ.

Όπως τόνισε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης, χάρη στη σωστή προετοιμασία των

στελεχών του ΥΕΝ και την υποβολή ελληνικού εγγράφου, το οποίο ευρύτατα υποστηρίχθηκε, η αρχική θέση του νομικού ορισμού του «beneficial owner» ως υπεύθυνου παραμερίσθηκε και η Επιτροπή εστίασε το ενδιαφέρον της στη θέση «operational control of the vessel», το οποίο ικανοποιεί την ελληνική πλευρά και τις εφοπιστικές ενώσεις.

Η θέση αυτή δεν αντικρούεται τελικά ούτε από τις ΗΠΑ. Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας αναμένεται να τοποθετηθεί κατά τη σύνοδο της στα τέλη Μαΐου, οπότε και θα λυθεί το σοβαρό θέμα που ανέκυψε για το ποιος θα παρέχει την πληροφορία για θέματα ασφαλείας. Εκτιμάται ότι θα ορισθεί υπεύθυνο πρόσωπο (designated person) κατά το πρότυπο του ISM κώδικα.





HARBOUR TOWAGE TERMINALS ► SALVAGE TRANSPORT & HEAVY LIFT

WWW.SMIT.COM

OUR EXPERIENCE, YOUR ADVANTAGE





Πρόγραμμα «Λιμάνια»

Υπό την προεδρία του γενικού γραμματέα Ν. Θωμόπουλου συνεδρίασε, στο ΥΕΝ, η Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (ΕΣΑΛ), η οποία και κατένειμε ποσό 62 δισ. δρχ. (182 εκατ. ευρώ) σε 8 λιμάνια της χώρας από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα μέτρο 7.1 «Λιμάνια» του ΥΠΕΧΩΔΕ.

Όπως ανακοίνωσε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης, εκτός από τα πιο πάνω ποσά, τα λιμάνια της Πάτρας και της Ρόδου θα χρηματο-

δοτηθούν και από το Interreg III με 7 δισ. δρχ. και 3 δισ. δρχ. αντίστοιχα, το λιμάνι του Βόλου από το ΠΕΠ με 1,3 δισ. δρχ. και τον «Αθήνα 2004» με 600 εκατ. δρχ. και το λιμάνι της Καβάλας από το ΠΕΠ με 3 δισ. δρχ. και το ΠΔΕ με 7 δισ. δρχ. Με βάση τα πιο πάνω θα διατεθούν συνολικά 83,9 δισ. δρχ. για τα λιμάνια αυτά. Επίσης ελήφθη απόφαση για τη χρηματοδότηση μελετών για τη θέση του νέου λιμένα Πάρου και την έγκριση όρων δόμησης κερσαίας ζώνης λιμένα Μυρίνας.

Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα

«Την ιδιαίτερη συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στην οικονομική ανάπτυξη του τόπου και τη μεγάλη συμμετοχή της ως θετικού μεγέθους στη διαμόρφωση του ισοζυγίου εξωτερικών συναλλαγών» υπογράμμισε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης, παρουσιάζοντας τα στοιχεία του εισρευσάντος στη χώρα ναυτιλιακού συναλλάγματος του δωδεκαμήνου Ιανουαρίου-Δεκεμβρίου 2001.

Όπως προκύπτει από τα στοιχεία της Τραπέζης της Ελλάδος, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανήλθε σε 8.156,7 εκατ. δολάρια ΗΠΑ, σημειώνοντας αύξηση 251,5 εκατ. δολ. ΗΠΑ έναντι του 2000.

Αξίζει να σημειωθεί ότι στο ισοζύγιο υπηρεσιών το ναυτιλιακό συνάλλαγμα εμφανίζει 8,1 δισ. δολάρια εισπράξεις και 4,7 δολάρια πληρωμές, ενώ το τουριστικό συνάλλαγμα 9,1 δισ. δολάρια εισπράξεις και 4,1 δολάρια πληρωμές, χωρίς την επιβάρυνση των εισαγόμενων αγαθών στήριξής του.

Εγγραφές πλοίων στο νηολόγιο

Τέσσερα πλοία ύψωσαν την ελληνική σημαία τις τελευταίες ημέρες και ο κ. Ανωμερίτης ευχαρίστησε με προσωπικές επιστολές για την απόφασή τους αυτή τους εφοπλιστές κ. Ματθαίο Δ. Λω, Διαμαντή Διαμαντίδη και Λουκά Κτιστάκη.

Τα πλοία που ενεγράφησαν στο ελληνικό νηολόγιο είναι φορτηγά και πρόκειται για τα «Καίτη Α.», «Ηρώ», «Ανατολή» και «Χίος».

Ύψωσαν την ελληνική σημαία

Την ελληνική σημαία ύψωσαν τα δεξαμενόπλοια «Αετός», 28.085 κοχ, της πλοιοκτήτριας και διαχειρίστριας εταιρείας Albamar Shipping Company S.A. και «Μελίνα» της διαχειρίστριας εταιρείας Ελληνικά Πετρέλαια-Ποσειδών Ναυτική Εταιρεία, ύστερα από σχετικό αίτημα που υπέβαλαν στο ΥΕΝ.

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης ευχαρίστησε τον κ. Βασίλειο Κακομανώλη και τον κ. Κωνσταντίνο Πάνα, αντιστοίχως, για την απόφασή τους αυτή.

Το έργο του Ναυτικού Νοσοκομείου Σαλαμίνας

Κατά τη διάρκεια του Πανελληνίου Συνεδρίου Ψυχιατρικής που πραγματοποιήθηκε στην Καλλιθέα Χαλκιδικής, από 19 έως 23 Απριλίου, αναδείχθηκε το έργο που επιτελείται στο Ναυτικό Νοσοκομείο Σαλαμίνας (ΝΝΣ) στον τομέα αυτόν.

Στο ΝΝΣ λειτουργεί ψυχιατρική κλινική, κυρίως ως θεραπευτική Κοινότητα με ομαδο-αναλυτική προσέγγιση. Τα μέλη της κοινότητας είναι νεαρής ηλικίας και αντιμετωπίζουν την ένταξη σε ένα στρατιωτικό περιβάλλον σε μια περίοδο μεταβατική, με ψυχικές συγκρούσεις, με αναβίωση τραυματικών εμπειριών και με αίσθημα αδιεξόδου. Η μελέτη, όμως, που πραγματοποίησε η κλινική, μέσα από 400 σχέδια της ομάδας ζωγραφικής, δείχνουν πως η αναγέννηση, η ελπίδα και το αγωνιστικό, ηρωικό πνεύμα κυριαρχούν και εκφράζουν τα μέλη της που είναι κυρίως ναύτες (στρατεύσιμοι).

Σημειώνεται ότι η θεραπευτική Κοινότητα του ΝΝΣ είναι η μοναδική κοινότητα που λειτουργεί στο χώρο των Ενόπλων Δυνάμεων από τα μέσα της δεκαετίας του 1980, ενώ από το 1998 λειτουργεί και τηλεφωνική γραμμή ψυχιατρικής υποστήριξης σε 24ωρη βάση.

GENERAL SHIPS' REPAIRS

PANAGIOTIS P. LIAKOS

ΣΤΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ
ΝΑΥΤΙΑΣ
ΑΠΟ ΤΟ 1970

10 Dervenakion Str, 185 45 Piraeus

Tel: (+3010) 463 0126 - 463 0823

Telex: 21-3546 LIAK. GR.

Fax: (+3010) 461 9583

E-mail: liakos@otenet.gr



Τι δήλωσε ο πρόεδρος της ΕΕΕ με την ευκαιρία των ΠΟΡΕΙΩΝ 2002

«Ο θεσμός των "Ποσειδωνίων", με τη διεθνή του καταξίωση, θα κάνει και φέτος τη ναυτική μητρόπολη της πατρίδας μας, κέντρο παγκόσμιου ενδιαφέροντος με τη συμμετοχή όχι μόνο εκθετών από όλον τον κόσμο, αλλά και καταξιωμένων προσωπικτήτων του ναυτιλιακού, οικονομικού και πολιτικού τομέα. Γιατί πέρα από το καθαρά εμπορικό -το εκθεσιακό- μέρος των εβδομαδιαίων εκδηλώσεων και τις πολλαπλές ευκαιρίες συναντήσεων και γνωριμιών που εξασφαλίζει η ελληνική φιλοξενία στους ξένους εκθέτες και επισκέπτες, το Διεθνές Ναυτιλιακό Συνέδριο, που θα πραγματοποιηθεί στο Μέγαρο Μουσικής της πρωτεύουσας, θα δώσει την ευκαιρία ευρείας και εμπειρισταμένης εποπτείας του σύνθετου φάσματος της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας. Σε συνδυασμό, δε, με τις εν εξελίξει πολιτικές και οικονομικές συνθήκες σε ολόκληρο τον πλανήτη. Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, που υπό την αιγίδα της οργανώ-



νεται το συνέδριο, πιστεύει ότι προσφέρει σημαντική υπηρεσία στην πατρίδα μας, συμβάλλοντας έμπρακτα στην αναγνώριση του πρωτοποριακού της ρόλου στο στίβο των διεθνών θαλασσίων μεταφορών.

Ιδίως στις ημέρες μας, σε μια κρίσιμη μεταβατική εποχή που η αλματώδης πρόοδος της τεχνολογίας, η φιλελευθεροποίηση του εμπορίου και οι παγκοσμιοποιημένες αγορές απαιτούν πληροφόρηση και βαθιά γνώση, προκειμένου να αντιμετωπίζονται καταστάσεις πέραν της μέχρι σήμερα εμπειρίας, για τη διατήρηση κεκτημένων και για την ασφαλή και υγιή ανάπτυξη.

Τα «Ποσειδωνία 2002» αποκτούν ξεχωριστή βαρύτητα και εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων του

2004, γιατί προβάλλουν τον οικουμενικό χαρακτήρα του Ελληνισμού, μέσα από τη Μεγάλη Ελληνική Ναυτιλία του 21ου αιώνα».

Σχέδιο νόμου

Την πρόταση σχεδίου νόμου του ΥΕΝ με τίτλο «Κύρωση του Προσωπικού Λιμενικού Σώματος» υπέγραψε πρόσφατα ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας.

Στα 140 άρθρα του Κώδικα Προσωπικού ενσωματώνονται διάσπαρτες διατάξεις των τελευταίων 70 ετών.

Τέλος, ο υπουργός ευχαρίστησε την Ειδική Νομοπαρασκευαστική Επιτροπή η οποία, με το γρήγορο και συνεπές έργο της, οδηγεί μια πολύνομη και πολύπλοκη νομοθεσία, σε δρόμο εκσυγχρονισμού, τις διατάξεις του προσωπικού του Λιμενικού Σώματος.

Προκήρυξη θέσεων

Το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας με απόφαση του γενικού γραμματέα κ. Λ. Λαμπρόπουλου, στο πλαίσιο της προσπάθειάς του για τη δημιουργία εξειδικευμένων στελεχών, αποφάσισε την προκήρυξη θέσεων μεταπτυχιακών σπουδών

για αξιωματικούς.

Τα γνωστικά αντικείμενα των μεταπτυχιακών σπουδών εντάσσονται κυρίως στους τομείς:

- Διαχείριση ανθρώπινων πόρων.
- Διαχείριση λιμένων.
- Πληροφορική.
- Χρηματοδοτήσεις επενδυτικών προγραμμάτων.
- Ναυτιλιακές σπουδές.
- Ελεγκτική και
- Χρηματοοικονομική διοίκηση.

Απαραίτητα προσόντα για τους υποψηφίους είναι: α) Να κατέχουν τους βαθμούς του ανθυποπλοίαρχου έως πλωτάρχη, β) πτυχίο ΑΕΙ, γ) πλήρης γνώση ξένης γλώσσας.

Άσκηση

«Αλεξανδρούπολη»

Κατέπλευσε στο λιμάνι του Πειραιά, στις 20 Μαΐου, το πολεμικό αιγυπτιακό πλοίο ENS EL NASSER, στο πλαίσιο εκπαιδευτικού ταξιδιού των Αιγυπτίων ναυτικών δοκιμών, το οποίο και συμμετείχε στην άσκηση με την ονομασία «Αλεξανδρούπολη 2002».

Στο πλοίο επέβαινε ο διοικητής της Σχολής Ναυτικών Δοκιμών της Αιγύπτου, υποναύαρχος Mahfouz M. Taha Marzouk. Όσον αφορά την «Αλεξανδρούπολη», επρόκειτο για μικρή κλίμακας διμερή άσκηση και διεξάγεται από το 1998 σε ετήσια συχνότητα, εναλλάξ σε Αίγυπτο με την ονομασία «Αλεξάνδρεια» και Ελλάδα με την ονομασία «Αλεξανδρούπολη». Σκοπός της ασκήσεως είναι η διατήρηση και προαγωγή του επιπέδου εκπαιδεύσεως/συμπεριφοράς των δύο χωρών σε συνδυασμένες αεροναυτικές επιχειρήσεις.





From Athens to Istanbul.

We fly in peace since 1947

Fly safely with one of the youngest fleets in Europe. Fly comfortably with an excellent service of high-quality. Fly luxuriously with our spacious Business Class. Fly farther with easy connections to 26 domestic and 77 international destinations. Fly conveniently to many interesting destinations ranging from Odessa to Shanghai.

Fly with Turkish Airlines.

TURKISH AIRLINES



Athens: (010) 322 2569 - 322 1035
www.turkishairlines.com



Ποσειδώνια 2002

Η διεθνής ναυτιλιακή έκθεση ανοίγει τις πύλες της το πρωί της Τρίτης 4 Ιουνίου, στον Πειραιά, και θα την εγκαινιάσει ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γ. Ανωμερίτης.

Στα «Ποσειδώνια 2002» μετέχουν οι ακόλουθες χώρες: Αγγκόλα, Ακτή Ελεφαντοστού, Αργεντινή, Αυστραλία, Αυστρία, Βέλγιο, Βουλγαρία, Βραζιλία, Γαλλία, Γερμανία, Γεωργία, Γιβραλτάρ, Γιουγκοσλαβία, Γκάνα, Δανία, Ελβετία, Ελλάδα, Εσθονία, Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, Ηνωμένο Βασίλειο, Ιαπωνία, Ινδία, Ινδονησία, Ιρλανδία, Ισλανδία, Ισπανία, Ισραήλ, Ιταλία, Καμπότζη, Καναδάς, Κένυα, Νήσοι Κέιμαν, Κίνα, Δημοκρατία της Κορέας, Κροατία, Κύπρος, Λεττονία, Λιβερία, Λιθουανία, Λουξεμβούργο, Μαλαισία, Μάλτα,

Νήσος Μαν, Νήσοι Μάρσαλ, Μονακό, Μπαχάμες, Μπαχρέιν, Μπελίζ, Ναμίμπια, Νέα Ζηλανδία, Νιγηρία, Νορβηγία, Νότια Αφρική, Ολλανδία, Ουγγαρία, Ουκρανία, Ουρουγουάη, Πακιστάν, Παναμάς, Πολωνία, Πορτογαλία, Ρουμανία, Ρωσία, Σιγκαπούρη, Σλοβενία, Σουηδία, Σρι Λάνκα, Συρία, Ταϊβάν, Τανζανία, Ταϊλάνδη, Τζαμάικα, Τσεχική Δημοκρατία, Τουρκία, Φιλιππίνες, Φινλανδία, ΦΥΡΟΜ, Χονγκ Κονγκ SAR Κίνα.

Στην έκθεση θα φιλοξενηθούν 520 περίπτερα, από τα οποία τα 23 είναι εθνικά και ανήκουν στις ακόλουθες χώρες: Γαλλία, Γερμανία, Δανία, Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, Ηνωμένο Βασίλειο, Ιαπωνία, Νήσους Κέιμαν, Κίνα, Δημοκρατία της Κορέας, Κροατία, Κύπρος,

Μάλτα, Μπαχάμες, Μπελίζ, Ολλανδία, Ουκρανία, Παναμά, Ρουμανία, Ρωσία, Σιγκαπούρη, Τουρκία, Φινλανδία, Χονγκ Κονγκ SAR Κίνα.

Οι εκθέτες-εταιρείες ανέρχονται στις 1.515.

Τα «Ποσειδώνια» προσφέρουν επαγγελματικές ευκαιρίες για κάθε τομέα της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας - ναυπηγεία, επισκευές, κατασκευή εξοπλισμού, διοίκηση λιμένων, νπογνώμονες, υπηρεσίες πλοίων, τεχνολογία πληροφοριακών συστημάτων και επικοινωνίας, χρηματοοικονομικές και ασφαλιστικές υπηρεσίες.

Οι ευκαιρίες αυτές αφορούν τον όγκο των εργασιών που απαιτούνται ώστε να διατηρείται ένας τόσο μεγάλος

στόλος σε ετοιμότητα. Με συντηρητικούς υπολογισμούς εκτιμάται ότι δαπανώνται πάνω από 4 δισ. δολάρια ετησίως για συντήρηση, ανανέωση εξοπλισμού και επισκευές πλοίων, μόνο για τα ελληνικά πλοία.

Η τελευταία έκθεση, το 2000, προσέλκυσε πάνω από 30.000 επισκέπτες, που τους έφερε στον Πειραιά ο μοναδικός συνδυασμός: η δύναμη της ελληνικής ναυτιλίας με την ελληνική φιλοξενία.

Φυσικά, αυτό που έλκει τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα στα «Ποσειδώνια», τόσο ως επισκέπτες όσο και ως εκθέτες, είναι οι σοβαρές επαγγελματικές ευκαιρίες.

Συμφωνίες δισεκατομμυρίων δολαρίων κλείνονται, παλιές συνεργασίες και σχέσεις ενδυναμώνονται, νέες επαφές διευκολύνονται.

Τα «Ποσειδώνια» εδώ και 33 χρόνια έχουν διαγράψει εντυπωσιακή τροχιά, και η μεγάλη συμμετοχή εκθετών (1.420 από 65 χώρες και 30.000 επισκέπτες στα «Ποσειδώνια 2000») αντικατοπτρίζει το ενδιαφέρον των εκπροσώπων της ναυτιλιακής κοινότητας, που έρχονται στην Ελλάδα να επιδείξουν και να προωθήσουν τα προϊόντα και τις υπηρεσίες τους στην ελληνική ναυτιλιακή οικογένεια, η οποία κατέχει το μεγαλύτερο στόλο στον Κόσμο.

Αυτή η σημαντική συνάντηση παρέχει διεθνή προβολή στη χώρα μας, καθώς και εισροή δεκάδων εκατομμυρίων δολαρίων. Έχει υπολογισθεί πως τα συναλλαγματικά οφέλη από τη λειτουργία των «Ποσειδωνίων» για μία μόνον εβδομάδα, κάθε δύο χρόνια, υπερβαίνουν τα εξήντα εκατομμύ-

ρια δολάρια και αφορούν δαπάνες παραμονής, έξοδα δημοσίων σχέσεων, σεμιναρίων κ.λπ. και αποτελούν σημαντική συμβολή στην ανάπτυξη τουρισμού «υψηλής αποδόσεως». Μεγάλος αριθμός εκθετών και επισκεπτών συνεχίζει τις διακοπές του στην Ελλάδα, νοικιάζοντας σκάφη αναψυχής και συμμετέχοντας σε κρουαζιέρες. Τα μεγάλα ξενοδοχεία της Αθήνας γεμίζουν ασφυκτικά και παρατηρείται σημαντική αύξηση κρατήσεων στις πτήσεις από και προς Αθήνα, σε ενοικιάσεις αυτοκινήτων και σε άλλες παρεμφερείς υπηρεσίες.

Στα ανωτέρω δεν υπολογίζεται ο τζίρος των εργασιών που συνυπολογούνται κατά τη διάρκεια της έκθεσης και που, ανάλογα με τις συνθήκες της αγοράς, έχουν φθάσει σε εκατοντάδες εκατομμύρια δολάρια, από τα οποία ένα μεγάλο μερίδιο ανήκει σε ελληνικές επιχειρήσεις.

Το Γραφείο Τύπου της έκθεσης διοχετεύει στοιχεία σχετικά με την ελληνική ναυτιλία σε όλον τον ελληνικό και ξένο Τύπο που ασχολείται με ναυτικά και οικονομικά θέματα. Στα «Ποσειδώνια 2000» διαπιστεύτηκαν 250 δημοσιογράφοι. Πιστεύουμε ότι λίγες δραστηριότητες προσφέρουν στην εθνική οικονομία τέτοια πολυάπλη οφέλη.

Τα «Ποσειδώνια 2002» τελούν υπό την αιγίδα του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, του δήμου Πειραιώς, του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος, της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπιστών, του Greek Shipping Cooperation Committee, της Ένωσης Εφοπιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων, της Ένωσης Εφοπιστών Επιβατηγών Πλοίων και της Ενώσεως Εφοπιστών Ακτοπλοΐας.

Σχόλιο

Πληροφορηθήκαμε από την Κεφαλονιά πως η μελέτη του συνενεργάτη μας αντιναυάρχου - επίτιμου αρχηγού του Λιμενικού Σώματος κ. Χρήστου Ντούνη για ίδρυση και λειτουργία, στο Αργοστόλι, Πανεπιστημιακού Τμήματος Ναυτικών Σπουδών έγινε με ιδιαίτερη ικανοποίηση αποδεκτή από τη Νομαρχία Κεφαλληνίας και Ιθάκης, το Νομαρχιακό Συμβούλιο, τα δημοτικά συμβούλια Αργοστολίου και Ιθάκης, καθώς και από το περιφερειακό Συμβούλιο Ιονίων Νήσων. Η ναυτική κοινωνία του νομού Κεφαλληνίας και Ιθάκης, η πλέον ναυτική σήμερα περιοχή της Ελλάδας, βρίσκει την πρόταση ιδιαίτερα σημαντική, ταυτιζόμενη με το ναυτικό παρελθόν, το παρόν αλλά και το μέλλον της περιοχής, που τροφοδοτεί με ναυτικά στελέχη τη ναυτιλία μας. Την πρόταση περιέλαβε σε σχετικό φάκελο ο νομάρχης Κεφαλληνίας και Ιθάκης κ. Διον. Γεωργιάδης, που παρέδωσε στον πρωθυπουργό κ. Σημίτη κατά την πρόσφατη μετάβασή του στην Κεφαλονιά.

Ήδη, η σχετική μελέτη έχει διαβιβαστεί από τον πρωθυπουργό στον αρμόδιο υπουργό Παιδείας Πέτρο Ευθυμίου καθώς και στον ΥΕΝ κ. Γ. Ανωμερίτη. Αναμένεται πλέον ότι η Πολιτεία, όχι μόνο να δημιουργήσει μια νέα πρόσθετη πηγή προέλευσης στελεχών Ε.Ν., αλλά να ανοίξει τις πύλες της σε αποφοίτους λυκείου που επιθυμούν να προσδώσουν ακαδημαϊκό κύρος στο δίπλωμα Ε.Ν.

Αποτελεί χρέος της πρώτης ναυτιλίας στον Κόσμο να προσδώσει ακαδημαϊκό κύρος στα στελέχη του Ε.Ν.

Έστω και αργά, ας το πράξει επιτέλους.



CHRIS MARINE SA

(Est. in 1986)

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

Shipbrokers

Sale + Purchase,

Newbuildings,

Repairs + Conversions

青島北海船塢修船分厂

QINGDAO BEIHAI
SHIPYARD



HITACHI ZOSEN
JAPAN



DORBYL MARINE
DURBAN



NAVITEC MARINE
SERVICES LTD,
ANTWERP



TRIDENT B.V.
HOLLAND



IRVING SHIPBUILDING
CANADA

上海立新船厂

GAO QIAO SHIPYARD
SHANGHAI LIXIN S/Y



HITACHI ZOSEN
SINGAPORE



EAST LONDON S/Y
SOUTH AFRICA



D. VAN DE WETERING
ROTTERDAM



ILYICHEVSK
SHIPYARD UKRAINE



HALIFAX SHIPYARD
CANADA

菠萝庙船厂

GUANGZHOU
BOLUOMIAO SHIPYARD



COLOMBO DOCKYARD
SRI LANKA



DORBYL MARINE
CAPE TOWN



BARTHEL & LUEDERS
BLOHM & VOSS
HAMBURG



MHI SHIPREPAIR
AND SERVICES,
NORFOLK



TRINIDAD



Τέσσερα νέα δεξαμενόπλοια, συνολικής αξίας περίπου 200 εκατ. δολαρίων, παράγγειλαν πρόσφατα στα κορεατικά ναυπηγεία Samsung δύο ελληνικές εταιρείες, η Metrostar -συμφερόντων θ. Αγγελόπουλου- και η N.S. Lemos.

Πιο συγκεκριμένα, πρόκειται για πλοία χωρητικότητας 160.000 dwt το καθένα, δύο εκ των οποίων θα ενταχθούν στο στόλο της μιας εταιρείας και δύο στο στόλο της άλλης. Μάλιστα, σύμφωνα με πληροφορίες της πο- ντοπόρου αγοράς, η Metrostar πρόκειται να παραλάβει τα νεότευκτα στα τέλη του επόμενου έτους και στις αρχές του 2004.

Το 50% των δα- νείων του σε τρά- πεζες της Ευρώπης και της Ασίας που διατηρούν ναυτιλιακά χαρτοφυλά- κια, φέρεται ότι έχει ήδη παραχωρήσει ο χρηματο- δοτικός οργανισμός Debis, μετά την απόφασή του να αποσυρθεί από τη ναυτιλία.

Ο εν λόγω οργανισμός, ο οποίος ιδρύθηκε από την αμερικανική εταιρεία Daimler/Chrysler, είχε επικεντρώσει τις χρημα- τοδοτήσεις του σε μικρές ναυτιλιακές εταιρείες και σε επενδύσεις υψηλών προδιαγραφών, ενώ τα

Συνεχίζεται η ένταξη πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο. Πιο συγκεκριμένα, το τελευταίο διάστημα και σύμφωνα με τα στοιχεία του ΥΕΝ, τέσσερα πλοία ύψωσαν τη γαλανόλευκη. Πρόκειται για τα πλοία «Καίτη» και «Ηρώ» του Ματθαίου Λω, το «Ανατολή» του Διαμαντή Διαμαντίδη και το «Χίος» του Λουκά Κτιστάκη.

Από την πλευρά του ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης συνεχάρη με επιστολή του τους τρεις πλοιοκτήτες και ευχήθηκε καλά ταξίδια.

τελευταία χρόνια είχε αναμειχθεί και σε χρημα- τοδοτήσεις εταιρειών της ελληνικής ακτο- πλοίας.

Στην παραγγελία πέ- ντε panamax tankers κόστους 150 εκατ. δολ. προχώρησε η εταιρεία Stelmar Shipping, συμφε- ρόντων Στέλιου Χατζηιω- άννου.

Η εντολή κατασκευής των εν λόγω πλοίων δόθηκε στα κορεατικά ναυπηγεία της Daewoo και η παράδοσή τους έχει προγραμματιστεί να γίνει σταδιακά μεταξύ του τελευταίου τριμήνου του 2003 και του τέλους του 2004.

Μετά την ένταξη και των δεξαμενοπλοίων αυτών στο στόλο της, η Stelmar θα διαθέτει συνολικά 36 πλοία εκ των οποίων τα 19 είναι Handymax, τα 10 Panamax και τα τέσσερα Aframax.

Το ενδεχόμενο εισα- γωγής των δραστη- ριοτήτων του σε ξένο χρη- ματιστήριο εξετάζει, σύμ- φωνα με πληροφορίες, ο Όμιλος Ρέστη, μετά την επαναγορά του 100% των ομολόγων που είχε εκδώσει στις ΗΠΑ στα τέλη της πε- ρασμένης δεκαετίας. Μάλι- στα, φέρεται ότι έχει ήδη αρχίσει διαδικασία ανα- διάρθρωσης του στόλου του και μεταφοράς όλων των πλοίων του σε μία ενι- αία εταιρεία, η οποία αφε- νός θα είναι πιο ευέλικτη, αφετέρου δε, θα είναι ελ- κυστικότερη προς το επεν- δυτικό κοινό.



ALGERIAN SHIPPING & CHARTERING S.A.R.L.

**A FULLY LICENSED, PRIVATE & INDEPENDENT
SHIPPING COMPANY IN ALGERIA**

**PROVIDING YOU WITH A COMPETITIVE
AND PROFESSIONAL SERVICE**

- Port Agents (Dry Or Wet, Liner & Tramp Tonnage)
- Shipbrokers, Forwarding Agents
- Contractors, Warehousing & Distribution
- Trade Agents & Representatives For The Marine Related Industries (P&I Clubs, Classification Societies, Surveyors Etc)

Head Office:

13, Rue Omar Boursas, Kouba, Algiers, Algeria

Tel: +213 21 68 98 28

Fax: +213 21 28 85 60

Email: mail@algerianshipping.com

Or Contact Our Worldwide Marketing

And Liaison Uk Agents:

Medstone Ltd, London

Tel: +44 208 960 3611, Fax: +44 208 960 4420

Email: medstone@medstone.net



A R C A D I A
SHIPMANAGEMENT Co. LTD



DNV

Certified to ISO 9001 : 2000
by DNV



INTERTANKO

MEMBER

8, Dragatsaniou str., 105 59 Athens, Hellas
Tel: (010) 3238 290, 3015 980/1/2, 3234 951 - Fax: (010) 3254 677, 3252 500
Telex: 218657, e-mail: info@arcadiasm.gr

Like a *smile* in the SKY.

Grand Class - Grand Experience



Γνωρίστε την Grand Class της Austrian Airlines πετώντας καθημερινά από Αθήνα και Θεσσαλονίκη προς Βιέννη και από εκεί προς 156 προορισμούς, 65 χώρες και 5 ηπείρους.

"Grand Class" εμπειρία όχι μόνο στον αέρα, αλλά και στο έδαφος τώρα και με τηλεφωνικό check-in στο 3533425, για όλους τους Grand Class επιβάτες.

Επικοινωνήστε με το Customer Service Unit της εταιρίας μας στο Αεροδρόμιο Αθηνών Ελευθέριος Βενιζέλος, Κεντρικό Κτίριο, Αίθουσα Αναχωρήσεων, Τηλ.: 3533425 ή με τα γραφεία μας στην Αθήνα, Τηλ.: 01-9601240-2 και στη Θεσσαλονίκη, Τηλ.: 031-474101, 471220

Επισκεφθείτε μας στο *Ιντερνετ*: <http://www.austrianairlines.gr>

AUSTRIAN AIRLINES 

The Most Friendly Airline.

A STAR ALLIANCE MEMBER 



Έμφαση στα θέματα ασφάλειας στις θαλάσσιες
μεταφορές δίδει η Ευρωπαϊκή Ένωση
και όπως τονίζει η αρμόδια επίτροπος
Λογιόλα ντε Παλάθιο, στα «Ναυτικά Χρονικά»,
θα συνεχιστεί ο διάλογος με όλους τους
εταίρους που συμμερίζονται τις ανησυχίες
αυτές της Ε.Ε. ενώ θα αναληφθούν πρωτοβουλίες
και συντονισμένη δράση στο πλαίσιο του ΙΜΟ.

LOYOLA DE PALACIO

Έμφαση στην ασφάλεια

Loyola De Palacio, αντιπρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, αρμόδια για τις Μεταφορές την Ενέργεια και τις σχέσεις με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ποια μέτρα για την προώθηση των όρων ασφαλείας στα πλοία πρόκειται να εισηγηθεί η ισπανική προεδρία;

Υπό την ισπανική προεδρία η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε μια νέα δέσμη μέτρων με σκοπό να ενισχύσει την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Τα νέα μέτρα συμπληρώνουν μια σειρά κανόνων τους οποίους υιοθέτησε η Ε.Ε. στα τέλη της δεκαετίας του '90, σε συνέχεια του ναυαγίου του «Estonia». Η νέα δέσμη μέτρων αποτελείται από τρία μέρη:

— Μία πρόταση για την εισαγωγή ειδικών απαιτήσεων ευστάθειας για όλα τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν δρομολόγια προς ή από λιμάνια της Ε.Ε. Αυτά τα μέτρα εφαρμόζονται επί του παρόντος μόνον από κάποιες βορειοευρωπαϊκές χώρες.

— Μία πρόταση για την ενίσχυση, αλλά και την απλοποίηση της οδηγίας 98/18/ΕΚ, που αφορά τους κανόνες ασφαλείας στα επιβατηγά πλοία που εκτελούν δρομολόγια εσωτερικών πλοίων.

— Μια ανακοίνωση που παρουσιάζει τις απόψεις της Επιτροπής σχετικά με τον τρόπο ρύθμισης της ευθύνης για ζημία που προκλήθηκε σε επιβάτες κατά τη θαλάσσια μεταφορά τους.

Σε σχέση με τις προτάσεις σας αυτές, πώς διάκρινεται τα λοιπά κράτη-μέλη της Ε.Ε.

Πριν από την παρουσίαση των προτάσεων της, η Επιτροπή συμβουλευτήκε τις χώρες-μέλη και τον επιχειρηματικό κλάδο. Από αυτές τις διαβουλεύσεις ήταν προφα-

νές ότι όλες οι χώρες-μέλη υποστήριξαν το στόχο για υψηλότερους κανόνες ασφαλείας στη θαλάσσια μεταφορά επιβατών. Κάποιες ανησυχίες που εκφράστηκαν από χώρες-μέλη σχετικά με το κόστος αναβάθμισης των υπάρχοντων επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων σύμφωνα με τις νέες απαιτήσεις ευστάθειας, λήφθηκαν υπ' όψιν από την Επιτροπή. Γι' αυτά τα πλοία ένα κατάλληλο χρονοδιάγραμμα συμμόρφωσης έχει συμπεριληφθεί στις προτάσεις. Η ισπανική προεδρία έχει συμπεριλάβει αυτή τη δέσμη μέτρων στις προτεραιότητές της και αποσκοπεί σε μία κατ' αρχήν συμφωνία σε αυτό το θέμα στο Συμβούλιο Μεταφορών του Ιουνίου.

Αναμφιβόλως η έξαρση της διεθνούς τρομοκρατίας αποτελεί ένα ζήτημα για το οποίο όλοι οι κλάδοι πρέπει να λάβουν τα μέτρα τους και κυρίως η ναυτιλία, η οποία από πλευράς συνθηκών λειτουργίας είναι και η πλέον ευάλωτη. Πώς όμως θα προστατευθεί η ναυτιλιακή επιχείρηση από γραφειοκρατίες που θα δυσκολεύουν τη λειτουργία της;

Μετά τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου οι εξελίξεις στον τομέα της ναυτιλιακής ασφαλείας υπήρξαν ραγδαίες. Είναι αλήθεια ότι πολλά μπορούν να γίνουν προκειμένου να αυξηθούν τα επίπεδα ασφαλείας στα κοινοτικά ύδατα και λιμάνια, καθώς επίσης και επάνω στα πλοία, οι προτάσεις ωστόσο που έρχονται ή θα έλθουν προς συζήτηση εξαρτώνται από πολλούς παράγοντες, πολιτικούς, οικονομικούς, τεχνικούς και άλλους. Ένας από αυτούς, βεβαί-

ως, είναι και η αποφυγή περιττών και χρονοβόρων διαδικασιών και διατυπώσεων, που θα συνδέονται με την εφαρμογή των μέτρων αύξησης της ασφαλείας. Οι απαραίτητοι έλεγχοι, όμως, πρέπει οπωσδήποτε να γίνονται και θα γίνονται.

Οι προτάσεις που συζητούνται αυτή τη στιγμή στο πλαίσιο του IMO έχουν καταφέρει, πιστεύω, να εξισορροπήσουν την ανάγκη διασφάλισης της ελεύθερης και απρόσκοπτης κυκλοφορίας προσώπων και αγαθών, αφενός, και την παροχή της μεγαλύτερης δυνατής προστασίας σε περιπτώσεις τρομοκρατικών επιθέσεων σε πληρώματα, λιμάνια, πλοία και εγκαταστάσεις, αφετέρου.

Από πλευράς μας προτιθέμεθα να συνεχίσουμε το διάλογο με όλους τους εταίρους, οι οποίοι έχουν τις ίδιες ανησυχίες όπως και εμείς πάνω στα θέματα ασφαλείας της ναυτιλίας, ενώ παράλληλα θα συνεχίσουμε να υποστηρίζουμε τις πρωτοβουλίες και την ανάληψη συντονισμένης δράσης στο πλαίσιο του IMO. Τα τελικά μέτρα θέλουμε να ρυθμισθούν σε παγκόσμια κλίμακα, να απολαμβάνουν διεθνούς αποδοχής και έτσι να αποτελέσουν ένα διεθνώς αναγνωρισμένο νομικό πλαίσιο για τη μάχη ενάντια στην τρομοκρατία στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

Η λήψη μονομερών και αυθαίρετων μέτρων θα πρέπει οπωσδήποτε να αποφευχθεί, δεδομένου ότι θα προκαλέσει την παρακώλυση του παγκόσμιου εμπορίου, μέσω δημιουργίας γραφειοκρατικών και άλλων εμποδίων, τα οποία τελικά θα οδηγήσουν στη στρέβλωση του ανταγωνισμού και στη δημιουργία δυσμενών οικονομικών καταστάσεων.

Μετά τα γεγονότα

της 11ης Σεπτεμβρίου οι εξελίξεις

στον τομέα της ναυτιλιακής

ασφάλειας υπήρξαν ραγδαίες.

Είναι αλήθεια ότι πολλά μπορούν

να γίνουν προκειμένου να αυξηθούν

τα επίπεδα ασφάλειας

στα κοινοτικά ύδατα και λιμάνια,

καθώς επίσης και επάνω στα πλοία



Στο πλαίσιο των συστάσεων για την απελευθέρωση των αγορών, πώς αντιλαμβάνεστε την απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών; Δεν υπάρχουν κίνδυνοι για την ποιότητα και την ασφάλεια των υπηρεσιών που θα παρέχονται;

Ο στόχος αυτής της πρωτοβουλίας της Επιτροπής είναι να θεσπισθούν σαφείς κανόνες και να καθιερωθεί μια ανοικτή και διάφανη διαδικασία πρόσβασης στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών. Πρόκειται για υπηρεσίες εμπορικού χαρακτήρα, το κόστος των οποίων αποτελεί το μεγαλύτερο μερίδιο του συνολικού κόστους για την προσέγγιση πλοίων ή για τη διαμετακόμιση φορτίων σ' έναν λιμένα. Συγκεκριμένα, ομιλούμε για τη διακίνηση εμπορευμάτων, τις υπηρεσίες στους επιβάτες, τη ρυμούλκηση, τον ελλιμενισμό, την πλοήγηση. Είναι πλέον καιρός, προς το συμφέρον των φορέων εκμετάλλευσης, των Αρχών και των καταναλωτών, να θεσπισθούν σαφείς κανόνες για την πρόσβαση στην αγορά αυτών των λιμενικών υπηρεσιών. Οι υπηρε-

σίες πρέπει να είναι ποιοτικές, αποτελεσματικές, ευέλικτες και σε ανταγωνιστικές τιμές, έτσι ώστε η ναυτιλία να γίνει μια ακόμη οικονομικά πιο συμφέρουσα συνιστώσα των συνολικών ρύσεων μεταφορών. Οποσδήποτε όμως, αυτό πρέπει βεβαίως να γίνει χωρίς να υπάρξει καμία υποχώρηση όσον αφορά τα υψηλά επίπεδα ασφάλειας στους λιμένες που έχουν παρατηρηθεί έως τώρα. Γνωρίζω ότι μία από τις βασικές ανησυχίες αντιδράσεων των συνδικάτων, που αντιπροσωπεύουν τους εργαζόμενους στα λιμάνια, είναι τα θέματα ασφάλειας στο χώρο της εργασίας και της περιβαλλοντικής ασφάλειας, και αυτό επειδή φοβούνται μια ενδεχόμενη υποβάθμιση των προϋποθέσεων εργασίας και των προσόντων των εργαζομένων. Το μόνο που μπορώ να πω είναι ότι από τη στιγμή που υιοθετήθηκε η πρότασή μας, η Επιτροπή έχει προσπαθήσει και θα συνεχίσει να προσπαθεί να διαλύσει κάθε παρεξήγηση στα θέματα αυτά.

Η πρότασή μας δεν είναι σε καμία περίπτωση μια απελευθέρωση χωρίς κανόνες και κατά συνέπεια, η εφαρμογή της δεν σημαίνει πως θα πρέπει να επιτραπεί σε εργαζόμενους χωρίς τα απαραίτητα προσόντα να εργαστούν στους λιμένες.

Υπάρχει η άποψη ότι η ασφάλεια των πλοίων δεν είναι συνάρτηση της ηλικίας τους, αλλά της κατασκευής και της συντήρησής τους; Αν συμβαίνει έτσι, γιατί η Ε.Ε. θα προχωρήσει στη θέσπιση ορίου ηλικίας για τα επιβατηγά σκάφη, ενώ κάτι τέτοιο δεν ισχύει σήμερα στην Ευρώπη;

Είναι αλήθεια πως οι ειδικοί διχάζονται κατά πόσον η ηλικία ενός πλοίου είναι καθοριστικής σημασίας για την ασφάλειά του. Έχοντας αυτό υπόψη, η ηλικία παραμένει χωρίς αμφιβολία ένας λόγος για πρόσθετη επαγρύπνηση εκ μέρους των Αρχών της χώρας νοσήγιου και της χώρας λιμένα. Οι αυστηρότεροι έλεγχοι σε πλοία προχωρημένης ηλικίας είναι κάτι που τυγχάνει γενικής εφαρμογής στις χώρες-μέλη. Όπως είπα παραπάνω, η Επιτροπή πρότεινε πρόσφατα μια δέσμη μέτρων σχετικά με την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων, τα οποία εξετάζονται επί του παρόντος από το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Ένα από τα κύρια στοιχεία αυτών των προτάσεων είναι η καθιέρωση αυξημένων απαιτήσεων ευστάθειας για τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία. Εξαιτίας των οικονομικών συνεπειών για τα υπάρχοντα πλοία, η Επιτροπή πρότεινε μια μεταβατική περίοδο προσαρμογής η οποία φθάνει έως το 2010. Λαμβάνοντας υπ' όψιν ότι για έναν αριθμό πλοίων προχωρημένης ηλικίας που εκτελούν εσωτερικούς πλόες ίσως είναι εμπορικά ασύμφορο να αναβαθμιστούν στις νέες απαιτήσεις, η Επιτροπή πρότεινε, ως αντίστοιχο μεταβατικό μέτρο, την απόσυρση των υπάρχοντων επιβατηγών οχηματαγωγών τα οποία φθάνουν την ηλικία των 30 ετών μεταξύ 2010 και 2015. Αυτή η ρύθμιση χρησιμοποιεί την ηλικία ως κριτήριο για την απόσυρση των επιβατηγών-οχηματαγωγών τα οποία δεν θα συμμορφωθούν με τις νέες απαιτήσεις ευστάθειας και σαν μεταβατικό μέτρο είναι περιορισμένου χρόνου. Με βάση τα παραπάνω, ένα τέτοιο μέτρο δεν μπορεί να παρουσιαστεί ως ένα όριο ηλικίας για τα επιβατηγά πλοία που πλέουν στην Ε.Ε.



MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY GREECE S.A.



Με κέντρο του κόσμου τον Πειραιά
Είναι στην Ελλάδα:
Η πρώτη Ναυτιλιακή εταιρεία
σε κίνηση containers
Η Πρώτη σε αριθμό προσεγγίσεων
πλοίων και σε συχνότητα
αφίξεων αναχωρήσεων
Η πρώτη σε κατευθείαν και χωρίς
μεταφορτώσεις συνδέσεις με όλα
τα λιμάνια του κόσμου
..... και φυσικά η πρώτη στην
προτίμηση των Ελλήνων
εισαγωγέων - εξαγωγέων και
διαμεταφορέων.



12, Akti Poseidonos str., Piraeus 18531, Greece - Tel.: 010.4145.500, Fax: 010.4119.454
43, 26th October & Kefalinias str., Thessaloniki 54627, Greece - Tel.: 0310.507.600, Fax: 0310.507.680
E-mail: contact@mscgr.mscgva.ch, <http://www.mscgreece.gr>

**του Σπυρίδωνος Αλεξανδράτου,
προέδρου Ναυτικού
Επιμελητηρίου Ελλάδος**



τις αρχές του 2003, ως γνωστόν, η Ελλάδα αναλαμβάνει την προεδρία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και θεωρώ ότι είναι ευκαιρία στον τομέα της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας να υπάρξουν θεσμικές αλλαγές.

Η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία όλων των κατηγοριών πλοίων επιθυμεί και προσπαθεί γι' αυτό, πάντα να επικρατούν κανόνες του «Free and Fair Competition».

Αυτό σε ευρύτερη έννοια σημαίνει πως οι Έλληνες επιθυμούμε ίσους όρους θεμιτού ανταγωνισμού και περιορισμό έως εξάλειψη των όποιων μέτρων υπάρχουν και ειδικών καθεστώτων για προστασία πλοίων κάποιας χώρας με τον αποκλεισμό άλλων στις μεταφορές της, προστασία ειδικών κατηγοριών πλοίων, προστασία για συγκοινωνία μεταξύ λιμένων γειτονικών χωρών κ.λπ.

Με την όψη του Cabotage για την Ελλάδα, που έγινε με τη δική μας πρωτοβουλία νωρίτερα απ' ό,τι η Ευρωπαϊκή Ένωση είχε θεσπίσει, καθώς και με την αποδοχή κανόνων για τα επιβατηγά πλοία, που εφαρμόζονται στις χώρες της Νοτιοδυτικής Ευρώπης και από τους οποίους είχε εξαιρεθεί η ελληνική ναυτιλία, αποδεικνύουμε την πεποίθησή μας για την ισχύ γενικών κανόνων σ' όλο το φάσμα της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Οι Έλληνες έχουμε αποδείξει ότι σεβόμαστε τους διεθνείς κανόνες και κανονισμούς και ανταγωνιζόμαστε με συνέπεια και εμπιστοσύνη σ' αυτούς, στο διεθνές στίβο.

Έτσι, εν όψει της αναλήψεως της προεδρίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης από τη χώρα μας το (πρώτο εξάμηνο του 2003), η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία ως η μεγαλύτερη δύναμη στην Ε.Ε., κατέχοντας σχε-



Η ελληνική προεδρία στην Ευρωπαϊκή Ένωση

δόν το 58% αυτής όταν η επόμενη χώρα κατέχει περίπου το 13%, προσδοκά ρύθμιση των υπαρχουσών εκκρεμοτήτων και προβλημάτων, με βασικό στοιχείο τον επί ίσοις όροις υγιή και θεμιτό ανταγωνισμό. Ευρισκόμεθα σε καλή συνεργασία με την ελληνική Πολιτεία, ιδιαίτερα με το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, και μπορώ να πω ότι αρκετά νωρίς αρχίσαμε την προετοιμασία και από κοινού προσπαθούμε να δημιουργήσουμε το πλαίσιο εκείνο που θα έχει γενική εφαρμογή σ' όλη τη ναυτιλία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Είναι γεγονός πως στις διάφορες χώρες υπάρχουν ιδιαίτεροί ρόλοι, όπως και στις διάφορες κατηγορίες πλοίων, όμως εμείς, έχοντας την προεδρία, θα πρέπει να επιμενουμε για τη δημιουργία ενός κοινού πλαισίου αρχών.

Συγκεκριμενοποιώντας, όμως, ορισμένες σκέψεις, αναφέρω τα ακόλουθα:

α) Σκοπός της προεδρίας από την Ελλάδα να τεθεί η συνειδητοποίηση, από τους λαούς της Ε.Ε., ότι η Ε.Ε. είναι βασικά ένωση λαών με βαθιά ναυτική παράδοση και να εξαχθεί ο ρόλος, η σημασία και η συμβολή της κοινοτικής ναυτιλίας στις οικονομίες των λαών της Ε.Ε. και ευρύτερα παγκοσμίως. Με τα παραπάνω να επιχειρείται η προβολή της ναυτιλίας στα κράτη-μέλη για τις ωφέλειες, που αυτή έχει για τους λαούς της Ευρώπης, και με στόχο την εδραίωση και αύξηση του υπολοίπου και την καλλιέργεια στοιχείων αξιοποίησής του ναυτικού επαγγέλματος και προσελκύσεως νέων σ' αυτό, όπου γενική είναι η παρουσίαζόμενη έλλειψη αξιωματικών.

β) Με δεδομένο ότι στον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου (ΠΟΕ) οι διαπραγματεύσεις για την απελευθέρωση των ναυτιλιακών υπηρεσιών έχουν εισέλθει σε ουσιαστική

φάση, είναι ευκαιρία η ελληνική προεδρία να ασχοληθεί και με προτάσεις, να συμβάλει θετικά στη διαμόρφωση αντικειμενικών και ανταγωνιστικής φιλοσοφίας κανόνων.

γ) Επίσης, στον τομέα της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων (Short Sea Shipping), όπου η Ε.Ε. έχει αναπτύξει σχετική πρωτοβουλία, η ελληνική προεδρία πιστεύω ότι πρέπει να επανέλθει στην αρχική φιλοσοφία της έννοιας «Short Sea Shipping» και να πείσει τους εταίρους πως ο στόχος είναι να ενισχυθεί, αναπτυχθεί και μεγιστοποιηθεί το θαλάσσιο τμήμα μεταφοράς για περιβαλλοντικούς, οικονομικούς κ.ά. λόγους.

δ) Ένα άλλο σημαντικό στοιχείο είναι η ολοκλήρωση της ενιαίας εσωτερικής αγοράς, η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής οικονομίας σε διεθνές επίπεδο μέσω της ανάπτυξης, δεδομένου ότι στα επόμενα χρόνια θα επιτελεσθεί η διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που η ελληνική προεδρία μπορεί να συμβάλει θετικά. Ας σημειωθεί ακόμη, ότι το Μάρτιο του 2000, στη Λισαβόνα, οι δεκαπέντε Ευρωπαίοι ηγέτες διακήρυξαν την πρόθεσή τους να μετατρέψουν την Ε.Ε., έως το 2010, στην πλέον ανταγωνιστική και δυναμική οικονομική δύναμη με ιδιαίτερη μεία στον τομέα των μεταφορών, όπου περίπου το 80% είναι οι θαλάσσιες μεταφορές, με στόχο την ανάγκη διαμορφώσεως ελεύθερου ανταγωνιστικού πεδίου.

ε) Ακόμη ορισμένα θέματα, όπως συνθήσεις-εκπαίδευση ναυτικών, λιμενικές υπηρεσίες, τουρισμός, ασφάλεια στη θάλασσα, προβληματισμοί από τη διεύρυνση της Ε.Ε. σχετικά με νέους ναυτικούς, συνθήκες απασχόλησής τους κ.λπ., όσα δεν κληροδοτηθούν από τις προεδρίες Ισπανίας και Δανίας, ενδεχομένως θα πρέπει να είμαστε έτοιμοι να αναλύσουμε, μελετήσουμε και

προωθήσουμε με σωστές και πανευρωπαϊκά εφαρμοζόμενες αρχές.

στ) Αυτή τη χρονική περίοδο έχει ξεκινήσει σε διάφορους οργανισμούς έντονη συζήτηση σχετικά με τα μέτρα, που πρέπει να θεσπισθούν, για να αντιμετωπισθούν οι όποιες μορφές τρομοκρατικές ενέργειες. Επιθυμώ να επισημάνω πως -χωρίς να είμαι αντίθετος με τις όποιες πρωτοβουλίες- η υλοποίησή τους θα συνεπάγεται ένα εξαιρετικά υψηλό κόστος και το οποίο σε καμιά περίπτωση δεν θα πρέπει, ούτε άμεσα ούτε έμμεσα, να επωμισθούν οι ήδη πληγείσες από την τρέχουσα οικονομική κατάσταση πλοιοκτήτριες εταιρείες. Προς το παρόν, η Ελλάδα με ικανή επιχειρηματολογία έχει πείσει για τις σωστές θέσεις της και πρόσφατα στον IMO, έναντι άλλων διαφορετικών θέσεων για την ευθύνη του πλοίου, έγιναν αποδεκτές οι ελληνικές θέσεις και διαμορφώθηκε η πρόταση ότι «την ευθύνη φερεγγυότητας για το security του πλοίου θα έχει ο διαχειριστής αυτού». Το θέμα όμως δεν έχει ολοκληρωθεί και προσβλέπουμε σε ευρύτερη συναίνεση με κατάλληλο διάλογο κατά την περίοδο της προεδρίας, ώστε τα όποια μέτρα θεσπιστούν να έχουν αντικειμενικότητα και να είναι πρακτικά εύκολα να εφαρμοσθούν, χωρίς ιδιαίτερες οικονομικές επιπτώσεις. Θεωρώ ότι με κατάλληλη προετοιμασία και με τη συμμετοχή όλων των φορέων της ναυτιλίας, μπορεί η ελληνική προεδρία να αποτελέσει στοθμό γενικότερα για την ευρωπαϊκή ναυτιλία και ειδικότερα για την ελληνική.

Είναι ευκαιρία νομίζω, αξιοποιώντας την τεχνολογία που διαθέτουμε ως μεγάλη ναυτιλιακή δύναμη, να συμβάλουμε για τη διαμόρφωση ενός σωστού θεσμικού πλαισίου για τη ναυτιλία.



συνέντευξη
του Νικολάου Συμιγδαλά,
προέδρου της Ένωσης
Ελλήνων Αερομεταφορέων,
στον Ηλία Μπίσια



Ήνισος ο αγώνας για τους Έλληνες αερομεταφορείς

Στην προοπτική της επιβίωσης τριών-τεσσάρων μεγάλων ευρωπαϊκών αεροπορικών εταιρειών με παγκόσμιο βεληνεκές πιστεύει ο κ. Συμιγδαλάς...

Και η άποψή του αυτή συμπίπτει με εκείνη της επιτροπής Μεταφορών, της Ευρωπαϊκής Ένωσης κυρίας Ντε Παλάθιο.

Αυτό είναι το αποτέλεσμα συνύπαρξης τόσο πολλών αεροπορικών γραμμών, τη στιγμή που ο αριθμός των μετακινούμενων επιβατών δεν είναι βεβαίως ανεξάντλητος.

Στην ενδιαφέρουσα συνέντευξή του στα «Ναυτικά Χρονικά», για το μέλλον των αερομεταφορών και των εταιρειών που τις εξυπηρετούν, ο κ. Συμιγδαλάς δεν διστάζει να καταγγείλει το γεγονός ότι οι Έλληνες επιβάτες πληρώνουν εδώ και οκτώ χρόνια το κόστος λειτουργίας του νέου αεροδρομίου, με το «σπατόσημο»,

θεωρεί πλήγμα -και το δικαιολογεί- για τις ελληνικές αερομεταφορές τη μεταφορά τους στα Σπάτα, ενώ για το μέλλον της Ολυμπιακής Αεροπορίας πιστεύει ότι αυτό συναρτάται προς τον τρόπο με τον οποίο θα διευθύνονται και από την εταιρική «κουλτούρα» και τη συνοχή των διαφόρων τομέων εργασίας τους.

Σε πρόσφατες δηλώσεις της η Επίτροπος Μεταφορών L. De Palacio έκρινε ότι η Ευρώπη κατακλύζεται από αερομεταφορείς, με αποτέλεσμα να δημιουργείται οικονομική δυσκαμψία στον κλάδο. Επίσης δήλωσε ότι στο μέλλον μόνο τρεις ή τέσσερις αερομεταφορείς θα επικρατήσουν στην Ε.Ε. Πώς σχολιάζετε την άποψη αυτή και ποιο θεωρείτε ότι θα είναι, σύμφωνα με αυτό το πλαίσιο, το μέλλον για τους Έλληνες αερομεταφορείς;

Η Επίτροπος Μεταφορών L. De Palacio κρίνει σωστά τα της ευρωπαϊκής αεροπορικής αγοράς. Σίγουρα είναι δύσκολη η συνύπαρξη τόσο πολλών εταιρειών με παγκόσμιο δίκτυο στον ευρωπαϊκό χώρο, ιδιαίτερα λόγω του σκληρού ανταγωνισμού σε ορισμένους γεωγραφικούς τομείς εκτός Ευρώπης, αυτών των ίδιων ευρωπαϊκών αεροπορικών εταιρειών. Για να είμαι πιο σαφής, αναφέρομαι κυρίως στον Ατλαντικό, όπου εδώ και πολλές δεκαετίες ο κορεσμός προσφοράς θέσεων ήταν προφανής και ήταν πρόξενος ζημιών εκατοντάδων εκατομμυρίων δολλαρίων σε εταιρείες, οι οποίες λίγο πολύ για λόγους «εθνικούς» επέμεναν να χάνουν χρήματα, τα οποία πλήρωναν βεβαίως τα ευρωπαϊκά κράτη από τα ταμεία τους μέχρι περίπου το 1993.

Δεν υπήρχε καμία ευρωπαϊκή χώρα που να μη φιλοδοξεί να πετάει σε Αμερική, Ασία, Αφρική αλλά ακόμη και Αυστραλία, αντλώντας κίνηση από το ίδιο ευρωπαϊκό ρεζερβουάρ με όλες τις υπόλοιπες. Βεβαίως, οι αριθμοί επιβατών δεν ήταν ανεξάντλητοι και έτσι ήταν μοιραίοι εταιρείες προερχόμενες από μικρά, πληθυσμιακά, κράτη να υποφέρουν από πλεονάζουσες εσόδων και τελικά να πέφτουν κάτω από το βάρος του ανταγωνισμού των εταιρειών των τριών-τεσσάρων μεγάλων ευρωπαϊκών χωρών και των συμμαχιών που αυτές έχουν συγκροτήσει εδώ και αρκετά χρόνια. Είναι περίπου βέβαιο ότι τελικά θα επικρατήσουν στην Ε.Ε. τρεις-τέσσερις μεγάλες εταιρείες, των οποίων το έργο θα είναι κυρίως διηπειρωτικό και θα συμπληρώνεται τροφδοτικά από πολλές άλλες μικρές εταιρείες, που θα εξυπηρετούν τα σημαντικά σημεία συγκέντρωσης επιβατών τόσο στην Ευρώπη όσο και μέσα στις διάφορες ηπείρους (Hubs). Έτσι, είναι προφανές ότι η κα De Palacio δεν εννοούσε ότι οι εταιρείες που θα μείνουν τελικά θα είναι τρεις-τέσσερις, αλλά αντίθετα, ότι θα επικρατήσουν τρεις-τέσσερις υποστηριζόμενες από δεκάδες μικρότερες!

Οι μεγάλες αυτές εταιρείες θα είναι ασφαλώς εκείνες που μέχρι τώρα κατάφεραν να εξυπηρετήσουν αποτελεσματικά τις σημαντικές υπερπόντιες (longhaul) γραμμές που ξεκινούσαν από την Ευρώπη.

Σύμφωνα με αυτό το σενάριο, το μέλλον των ελληνικών αερομεταφορέων περιορίζεται σημαντικά και καταλαμβάνει χώρο στην περιοχή των Regionals έως Transcontinental και ενδεχομένως στην ευρύτερη περιοχή της Μέσης Ανατολής.



Πώς κρίνετε τα μέτρα που έλαβαν η Ε.Ε. και το υπουργείο Μεταφορών για την αντιμετώπιση της δύσκολης οικονομικής κατάστασης του κλάδου μετά τα γεγονότα της 11/09/01;

Τα μέτρα που έλαβαν η Ε.Ε. και η Ελλάδα μετά τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου ήταν προς τη σωστή κατεύθυνση αλλά σίγουρα ανεπαρκή.

Η μεν Ε.Ε. έδωσε κατά την κρίση της υποστήριξη σε θέματα ασφαλιστικά και θέματα αποδεδειγμένων ζημιών μιας μικρής περιόδου μετά την 11η Σεπτεμβρίου. Η Ελλάδα, πέραν των ανωτέρω, έπρεπε να λάβει πρόσθετα μέτρα, όχι τόσο για την ενίσχυση των εταιρειών όσο για την ελάφρυνση των βαρών που καλείται να πληρώσει ο Έλληνας επιβάτης που ταξιδεύει αεροπορικά, κυρίως στο εσωτερικό της χώρας, όπως «σπατάλη» και τέλη εξυπηρέτησης επιβατών, στο αεροδρόμιο των Αθηνών. Πρέπει να γίνει αντιληπτό ότι οι ελληνικές αερομεταφορές υπέστησαν το πρώτο βαρύ πλήγμα με τη μετακίνησή τους στα Σπάτα.

Σ' αυτό δεν φταίει μόνο το νέο αεροδρόμιο αλλά και η εισηπρακτική πολιτική του Δημοσίου, που εξάντλησε όλες τις δυνατότητες του πάνω στον ανυπεράσπιστο Έλληνα επιβάτη των εσωτερικών πτήσεων, ο οποίος πληρώνει «σπατάλη» επί οκτώ ολόκληρα χρόνια προ της λειτουργίας του «Ελ. Βενιζέλος»! Στη συνέχεια, βεβαίως, τα σπασμένα πληρώνουν και οι ελληνικές αεροπορικές εταιρείες, οι οποίες κατάντησαν να εισπράττουν για λογαριασμό τους μόνο το σχεδόν 60% του εισιτηρίου(!) εσωτερικού.

Πώς αντιμετωπίζετε τη δημιουργία και δεύτερου αεροπορικού κόμβου στη Θεσσαλονίκη, σύμφωνα με την ανακοίνωση του υπουργού Μεταφορών κ. Βερελή; Πόσο ανταγωνιστικό, σε σχέση με τα αντίστοιχα της Ανατολικής Μεσογείου, είναι το νέο διεθνές αεροδρόμιο Αθηνών;

Η δημιουργία δεύτερου αεροπορικού κόμβου στην Ελλάδα και ιδιαίτερα στη Θεσσαλονίκη είναι σωστή και θα βοηθήσει την ανάπτυξη του βόρειου τομέα της χώρας, πράγμα που θα έπρεπε να έχει γίνει εδώ και αρκετές δεκαετίες. Στην Ένωση Ελληνικών Αερομεταφορέων όταν ακούσαμε, προ ετών, τα της εσπευσμένης ίδρυσης των Μακεδονικών Αερογραμμών, υποθέσαμε ότι κάποιος,



επιτέλους, σκέφθηκε τη Θεσσαλονίκη και τα Βαλκάνια με τρόπο αεροπορικά σωστό. Δυστυχώς, τίποτα από αυτά δεν συνέβαινε και ούτε συνέβη μέχρι τώρα. Ευχόμαστε η εξαγγελία του υπουργού να υλοποιηθεί σύντομα, με άξονα κυρίως το χαμηλό κόστος του αεροδρομίου και τις διευκολύνσεις προς τις εταιρείες που θα θελήσουν να εγκατασταθούν εκεί, έστω και... ιδιωτικές!

Το δεύτερο σκέλος της ερωτήσεως αφορά την ανταγωνιστικότητα του Διεθνούς Αεροδρομίου Αθηνών έναντι άλλων της Ανατολικής Μεσογείου.

Το αεροδρόμιο «Ελ. Βενιζέλος» είναι ένα πολύ καλό έργο και, επιτέλους, ένα αεροδρόμιο που λειτουργεί σωστά, διακινώντας επιβάτες αξιοπρεπώς όπως αρμόζει στην πιο σπουδαία πόλη της χώρας. Το θέμα του κόστους και της ανταγωνιστικότητας δεν βαρύνει μόνο την εταιρεία εκμεταλλεύσεως του αεροδρομίου αλλά κυρίως την ελληνική Πολιτεία, η οποία κατάφερε με διάφορες μεθοδεύσεις να επιβάλει ποικίλες χρεώσεις, για διάφορους λόγους που δεν είναι ιδιαίτερα διαφανείς ως προς το σκοπό για τον οποίο επιβλήθηκαν. Τελικά το αεροδρόμιο είναι το ακριβότερο στην Ανατολική Μεσόγειο και δεν φτάνει αυτό, αλλά κληρονομεί και μια κατάσταση ασφυκτικού ελέγχου του αριθμού πτήσεων των ξένων εταιρειών, εκ μέρους του κράτους, που εννοεί να διατηρεί στα θέματα διμερών συμφωνιών αεροπορικής συνδέσεως, με χώρες εκτός Ε.Ε., ακόμη τα συμφωνηθέντα στα πρώτα μεταπολεμικά συνέδρια του ICAO (Bermuda 1). Αποτέλεσμα αυτής της πολιτικής που απέβλεπε στην κακώς εννοούμενη προστασία της «εθνικής» εταιρείας, υπήρξε η φθίνουσα, από μακρόν, παρουσία των ξένων δρομοποιημένων εταιρειών στη χώρα μας και η μετατροπή μας σε charter paradise, μια και οι διεθνείς εταιρείες charter μεταφέρουν πλέον περισσότερους από το 80% του συνόλου των επισκεπτών της χώρας, με συνέπεια τη συνεχώς μειωμένη εισροή του κατά κεφαλήν συναλλάγματος. Βεβαίως, αυτό σημαίνει και πρόσθετη απώλεια αφίξεων στο «Ελ. Βενιζέλος», μια και το μέγιστο μέρος των πτήσεων charter κατευθύνεται προς τα επαρχιακά νησιωτικά αεροδρόμια.

Με αυτή την εικόνα, αντιλαμβάνεστε τους λόγους για τους οποίους το κόστος του αεροδρομίου των Αθηνών δεν μπορεί να μειωθεί χωρίς σωστό σχεδιασμό αερομεταφορικής και τουριστικής στρατηγικής εκ μέρους της Πολιτείας.

Στα τελευταία 5 χρόνια η ΥΠΑ έχει ανακαλέσει ή αναστείλει άνω των 15 άδειες λειτουργίας ελληνικών αερομεταφορέων. Θεωρείτε πως η Υπηρεσία αυτή είναι μη σχολαστική στη χορήγηση των παραπάνω αδειών με αποτέλεσμα την ανάκλησή τους αργότερα;

Είναι γεγονός ότι από το 1992, οπότε απελευθερώθηκαν οι αερομεταφορές στην Ελλάδα, σύμφωνα με την κοινοτική οδηγία 2407, η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας εξέδωσε μια σειρά από άδειες σε αερομεταφορείς που στη συνέχεια εγκατέστησαν κάποια εκμετάλλευση αεροταξί, ελικοπτέρων ή/και μεγαλύτερων συγκοινωνιακών αεροπλάνων. Πολλές από αυτές αντιμετώπισαν σημαντικές δυσκολίες και ενδεχομένως δεν είχαν την οικονομική αντοχή που χρειάστηκε για την εγκατάσταση και λειτουργία μιας αεροπορικής εταιρείας. Υπήρξαν και περιπτώσεις που οι άδειες δόθηκαν για λόγους σκοπιμότητας χωρίς να εξαντληθούν οι επιβεβλημένοι έλεγχοι οικονομικών και άλλων στοιχείων, όπως τεχνογνωσία, management και λοιπά. Υπήρξε και εκ μέρους του Δημοσίου μια αρκετά φανερά διακριτική μεταχείριση υπέρ των εταιρειών ιδιοκτησίας του, η οποία εξακολουθεί και σήμερα. Διαδικασία εγκρίσεων πτητικού υλικού κ.λπ., που για τις κρατικές εταιρείες απαιτούσε 48 ώρες, για τις ιδιωτικές εταιρείες ήταν υπόθεση μηνών. Αεροπλάνα ιδιωτικών εταιρειών κρατήθηκαν στο έδαφος για λόγους χρεών προς το Δημόσιο. Αυτό δεν συνέβη ποτέ σε κρατικές εταιρείες που όφειλαν πληρώσει ποσά, παρόλο που υποτίθεται ότι λειτουργούσαν με καθαρά ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια σαν απλές Α.Ε., πράγμα που όπως αποδεικνύεται δεν είναι αλήθεια. Οι ιδιωτικές εταιρείες αεροταξί, αφετέρου, ουδέποτε βοηθήθηκαν με οποιοδήποτε κρατικό συμβόλαιο. Το ΕΚΑΒ ουδέποτε ζήτησε μεταφορά ασθενούς από ελληνική ιδιωτική εταιρεία πτήσης της κρατικής και μιας άλλης που πρόσφατα ευνοήθηκε κατά αποκλειστικότητα, για άγνωστους σε εμάς λόγους. Αντίθετα, και σήμερα ακόμη εκτελεί τις διακομιδές ασθενών με ιταλική εταιρεία ελικοπτέρων, τα οποία χρησιμοποιεί ακόμα και σε αποστάσεις 200-250 μιλίων από αεροδρόμιο σε αεροδρόμιο (!) αντί να χρησιμοποιήσει αεροπλάνα ελληνικών ιδιωτικών εταιρειών, κατόπιν διαγωνισμού βεβαίως (που κάθονται χωρίς δουλειά στα ελληνικά αεροδρόμια) με το 40% του σημερινού κόστους ελικοπτέρων. Πώς θέλετε να ευδοκιμήσουν ελληνικές ιδιωτικές αεροπορικές εταιρείες μέσα σε ένα τόσο εχθρικό και οικονομικά παράλογο περιβάλλον;

Πώς κρίνετε την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών από τους Έλληνες αερομεταφορείς; Πόσο ασφαλές είναι το πτητικό τους έργο;

Οι υπηρεσίες που προσφέρονται από τους Έλληνες αερομεταφορείς βρίσκονται σαφώς σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Όλες οι ιδιωτικές εταιρείες, μικρές και μεγάλες, έχουν καταβάλει σημαντικές προσπάθειες και έχουν επενδύσει κεφάλαια που κατέληξαν στην ύπαρξη στην Ελλάδα σύγχρονων αεροπλάνων και απολύτως εκπαιδευμένου προσωπικού. Η τεχνογνωσία και το management βρίσκονται σε πολύ καλό επίπεδο και η ασφάλεια πτήσεων σε πολύ ικανοποιητικό σημείο. Αυτό που πρέπει να κατανοηθεί είναι ότι η ελληνική υποδομή δεν ήταν σε θέση στην αρχή της δεκαετίας του '90 να δεχθεί τις επερχόμενες ραγδαίες αλλαγές στον ευρωπαϊκό χώρο. Η νομοθεσία ήταν απηχαιωμένη, η ελεγκτική αρχή (ΥΠΑ) σε κατάσταση

World Marine



Comprehensive Ship Agency Services



Licensed to provide full range of Ship Agency Services to:

- ♦ **Ships passing the Suez Canal**
- ♦ **Ships calling at Egyptian Ports**

Contacts:

Athens	Tel: 8986334*	Fax: 8986338	E-mail: wmargr@otenet.gr
Port Said	Tel: 325327/8	Fax: 326114	E-mail: worldmarinepsd@bec.com.eg
Suez	Tel: 339776	Fax: 341660	E-mail: wmarinesz@menanet.net
Alexandria	Tel: 3924576	Fax: 3924621	E-mail: wmaralex@globalnet.com.eg
Cairo	Tel: 3383751	Fax: 3389131	E-mail: through Port Said office

We are always alongside

απαράδεκτης υπολειτουργίας λόγω της επί 40 χρόνια υπάρξεως μιας και μόνον μονοπωλιακής εταιρείας στην Ελλάδα, που υπαγόρευε ουσιαστικά τις θελήσεις της στην ΥΠΑ. Τα δε αεροδρόμια σε κατάσταση τεχνολογικής υπανάπτυξης.

Ακόμα και σήμερα, εν έτει σωτηρίω 2002, τα αεροδρόμια με δυνατότητες προσεγγίσεως ακριβείας (Precision approach) στην Ελλάδα είναι μόνο τρία! Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Ρόδος. Σε όλα τα άλλα αεροδρόμια ακόμη και στο Ηράκλειο, το δεύτερο σε κίνηση αεροδρόμιο της χώρας, οι προσεγγίσεις είναι Non Precision! Ας σημειωθεί στο σημείο αυτό ότι σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία του Flight Safety Foundation, του Διεθνούς Οργανισμού Ασφαλείας Πτήσεων, η πιθανότητα ατυχήματος σε προσεγγίσεις Non Precision είναι 5 φορές μεγαλύτερη από τις προσεγγίσεις σε αεροδρόμια με δυνατότητες Precision approach, και όμως ακόμη και σήμερα Καβάλα, Αλεξανδρούπολη, Ιωάννινα και μια σειρά από άλλα αεροδρόμια βρίσκονται τεχνολογικά πολύ πίσω από το επίπεδο που θα έπρεπε, αν και πλήττονται ιδιαίτερα και συχνά από καιρικά φαινόμενα.

Το πτητικό έργο, λοιπόν, των ιδιωτικών ελληνικών εταιρειών είναι πολύ ασφαλές και βελτιώνεται κάθε μέρα περισσότερο. Από τώρα και έπειτα είναι έργο της Ελληνικής Πολιτικής Αεροπορίας να βελτιώσει την απόδοση των υπηρεσιών της και τον εξοπλισμό των διαφόρων αεροδρομίων, και όχι μόνο των κτιριακών εγκαταστάσεων, για να γίνουν οι ελληνικές αερομεταφορές ακόμη ασφαλέστερες.

χείριση διαπιστώνεται και αποδεικνύεται κάθε μέρα. Μας είναι πάρα πολύ δύσκολο να κατανοήσουμε πώς θεμελιώνεται το δικαίωμα του κράτους στην τέλεση παρανόμων πράξεων, και αυτό κατ'εξακολούθησιν και χωρίς κανέναν ενδοιασμό!

Όταν μία ιδιωτική αεροπορική Α.Ε. παραβιάζει κοινοτικό και στη συνέχεια ελληνικό δίκαιο και ιδιαίτερα ό,τι αφορά τη διαχείριση χρημάτων του Δημοσίου (φόροι-εισφορές κ.λπ.), ανακαλείται η άδειά της, κατάσχονται τα αεροπλάνα της κ.λπ. Το Δημόσιο, αντιθέτως, ως μόνος μέτοχος των κρατικών αεροπορικών εταιρειών, κατά συνεχείς πληροφορίες του Τύπου, απολαμβάνει πλήρους ασυλίας, δεν πληρώνει ούτε ΙΚΑ ούτε εφορία μισθωτών υπηρεσιών ούτε ταμεία συντάξεων, μπορεί να περιφρονεί την κοινοτική και την ελληνική νομοθεσία και σε τελευταία ανάλυση δεν λογοδοτεί σε κανέναν και ποτέ!

Αν αυτές οι συνθήκες, κατάφωρα άνισου, ανταγωνισμού συνεχισθούν, είναι βέβαιο ότι θα κλείσουν και οι υπόλοιπες ελληνικές ιδιωτικές αεροπορικές εταιρείες. Μήπως αυτό επιδιώκει τελικά η ελληνική διοίκηση; Ξέρετε, αν αυτή η εικόνα συνεχισθεί και τα πράγματα φτάσουν στο απροχώρητο, θα συμβεί κάτι πολύ απλό: ή οι υπάρχουσες ελληνικές εταιρείες θα πρέπει να εγγραφούν σε ξένα-ευρωπαϊκά νηολόγια, για να συνεχίσουν να υπάρχουν, ή θα καταρρεύσουν και το χώρο των ελληνικών ιδιωτικών αεροπορικών εταιρειών, μέσα στην Ελλάδα, θα τον καταλάβουν ευρωπαϊκές εταιρείες, οι οποίες υπό την προστασία των πρεσβειών τους θα καταφέρουν να ανατρέψουν την απαράδεκτη αυτή διακριτική μεταχείριση μεταξύ κρατικών και ιδιωτικών αεροπορικών εταιρειών σε αυτήν τη χώρα.

Πώς σχολιάζετε την απόφαση του υπουργείου Μεταφορών σχετικά με την άμεση επιδότηση του συνόλου των αεροπορικών γραμμών που συνδέουν τις ελληνικές μητροπόλεις με τα νησιά της περιφέρειας; Ποιες προοπτικές ανοίγονται με την πολιτική αυτή, τόσο για την περιφέρεια όσο και για τον αεροπορικό κλάδο;

Κανένας δεν μπορεί να διαφωνήσει με την παροχή αεροσυγκοινωνιακών συνδέσεων προς τα μικρά και ακριτικά νησιά του Αρχιπελάγους. Είναι ένα βήμα προόδου και ευαισθησίας όλων των Ελλήνων που θα πληρώσουν αυτές τις υπηρεσίες, οι οποίες είναι απαραίτητες για την επιβίωση και την πρόοδο των ελληνικών νησιών, και βεβαίως επιδοτούνται.

Η μέχρι τούδε πρακτική της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, όμως, δεν παρέχει ίσες ευκαιρίες και αντίθετα στρεβλώνει σημαντικά το πνεύμα του νομοθέτη. Δεν είναι δυνατόν, να γίνεται δεκτή αναγγελία διαγωνισμού για υποβολή προσφορών καλύψεως αγώνων γραμμών εντός 30 ημερών (ελάχιστο όριο σε όλη την Ευρώπη), όταν η εισαγωγή και ένταξη ενός αεροπλάνου σε μία από τις ιδιωτικές εταιρείες απαιτεί τουλάχιστον χρονικό διάστημα τριών μηνών! Στην καλύτερη περίπτωση, γιατί υπάρχουν και παραδείγματα εξαμήνου διάρκειας για ένταξη ενός ήδη εισαχθέντος αεροπλάνου στην Ελλάδα! Κατολήγουσε, λοιπόν, στο συμπέρασμα ότι ο διαγωνισμός προκηρύχθηκε για να κατακυρωθεί στην ευνοούμενη κρατική εταιρεία. Θα ήταν πολύ προτιμότερο και έντιμο αν γινόταν απευθείας ανάθεση. Η επίφαση ενός διαγωνισμού σώζει μεν τα προσχήματα, αλλά αποδεικνύει για μία ακόμη φορά ότι η Πολιτεία δεν έχει καμία πρόθεση να διατηρήσει σε έναν αγώνα που λαμβάνει μέρος και σαν παίκτης!

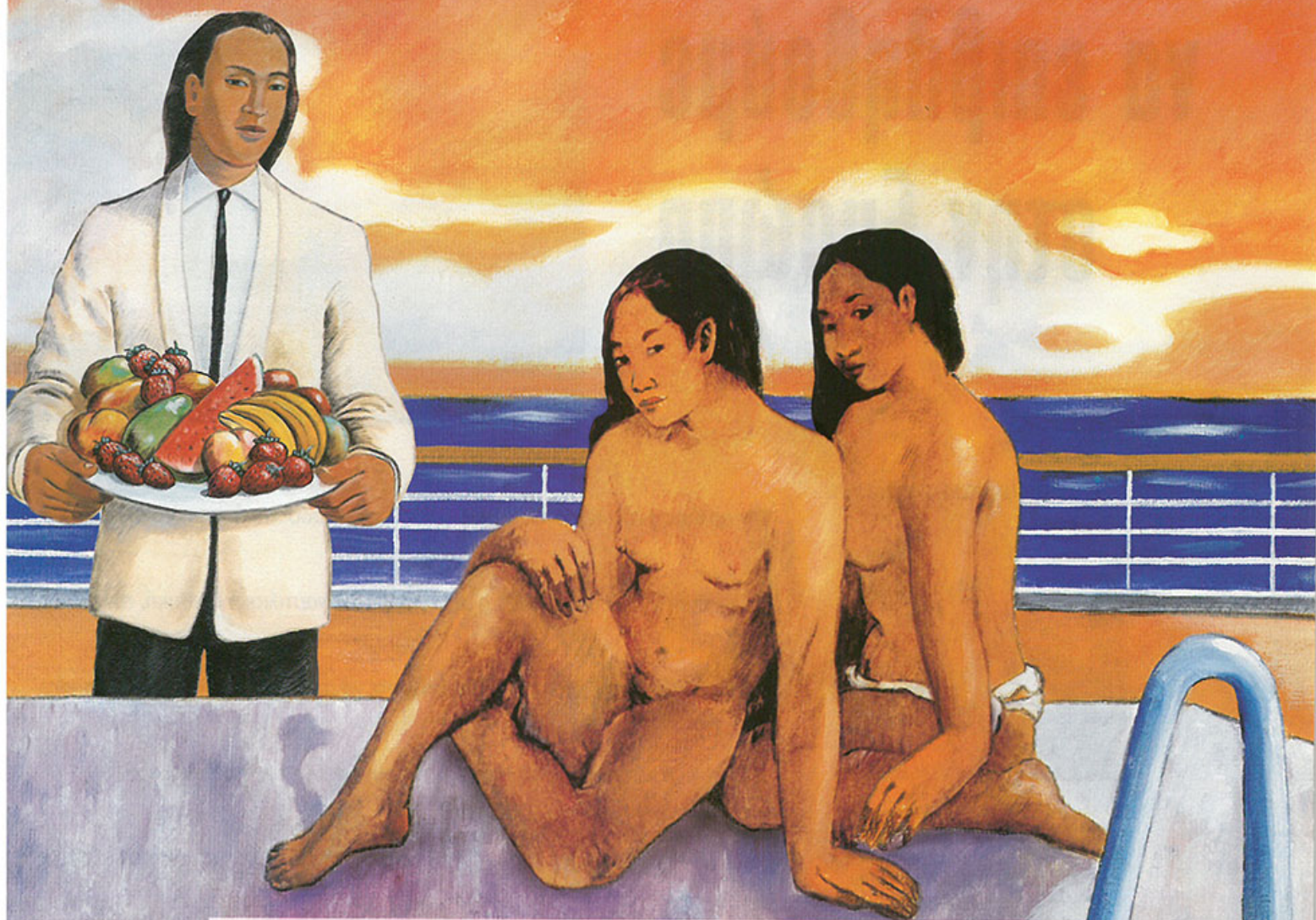
Ποιο πιστεύετε ότι είναι το μέλλον της Ο.Α.; Πόσο δυσχεραίνει το έργο των υπόλοιπων αερομεταφορέων η μη επίλυση των χρόνιων προβλημάτων του εθνικού αερομεταφορέα;

Δεν θα μπορούσα να σχολιάσω το μέλλον της Ο.Α. και των άλλων κρατικών αεροπορικών εταιρειών. Είναι ελληνικές εταιρείες οι οποίες θα θέλαμε να ζουν και να αναπτύσσονται με επιτυχία τα χρόνια που θα έρθουν. Το αν αυτό θα πραγματοποιηθεί ή όχι, εξαρτάται από τον τρόπο που διευθύνονται και από την εταιρική κουλτούρα και τη συνοχή των διαφόρων τομέων εργασίας τους. Το μέλλον τους, επομένως, είναι στα χέρια των ιδιοκτητών τους (Δημόσιο) και των εργαζομένων. Από την πλευρά των ιδιωτικών αεροπορικών εταιρειών, αυτό που πρέπει να προσθέσουμε είναι ότι περιμένουμε, επιτέλους, εργασία με ίσους όρους και τερματισμό της απαράδεκτη διακριτικής μεταχείρισης των κρατικών έναντι των ιδιωτικών αεροπορικών εταιρειών. Η διακριτική αυτή μετα-



Festival. The European Cruise Masters.

There's something different about
cruising European Style.
And we've made an art of it.



The art of cruising around the most beautiful places in the world, from the azure seas of the Mediterranean to idyllic Caribbean islands. We spoil you and pamper you with all those deliciously European details: An espresso at the poolside, a hydromassage with essential oils, dining by candlelight and tasting a great Brunello di Montalcino. And at night, you can choose to count the stars in a Café Chantant or party till dawn in a wild Spanish Movida.



 **FESTIVAL**
CRUISES

www.festivalcruises.com

"La Vida a bordo de una nave Festival" a la manera de Gauguin

Μπορούμε να επιβληθούμε στην Ευρώπη



συνέντευξη
του Μιχαήλ Μόσχου,
από τους ιδρυτές
και διευθυντή της
Levant Maritime

Την πρόταση να επεξεργασθεί η Ελλάδα ως παραδοσιακή ναυτιλιακή χώρα και με εμπειρία στις θαλάσσιες μεταφορές μια ναυτιλιακή πολιτική, την οποία να υποβάλει στην Ευρωπαϊκή Ένωση ώστε να αποτελέσει κοινοτική πολιτική, προτείνει ο εφοπλιστής κ. Μόσχος, στη συνέντευξή του που ακολουθεί.

Με άλλα λόγια, όπως οι Γερμανοί επιβάλλουν τις απόψεις τους επηρεάζοντας την ευρωπαϊκή πολιτική σε θέματα βιομηχανίας, έτσι και η Ελλάδα μπορεί και πρέπει να επιβληθεί σε θέματα ναυτιλίας.

Ο κ. Μόσχος στη συνέντευξή του θίγει τα πιο επίκαιρα θέματα της ελληνικής βιομηχανίας, όχι κατά αφηρημένο τρόπο, αλλά συνοδεύοντας τις κρίσεις και εκτιμήσεις του με συγκεκριμένες προτάσεις.



γετήσει το ελληνικό κράτος με πολλούς τρόπους, όλους ευρύτατα γνωστούς από τα χρόνια της Ελληνικής Επανάστασης κατά των Τούρκων. Ανέκαθεν οι Έλληνες εφοπλιστές θεωρούσαν τους εαυτούς τους άρρηκτα συνδεδεμένους με την Ελλάδα και με τα νησιά ή τα χωριά από τα οποία κατάγονταν. Αλλά αυτά είναι γνωστά σε όλους. Ένα πρόσφατο παράδειγμα συνεργασίας του εφοπλισμού με το ελληνικό κράτος ήταν η απόπειρα της οικογένειας Περατικού να εξυγιάνει τα Ναυπηγεία Ελευσίνας. Και όλοι γνωρίζουμε πόσο υστέρησε το κράτος στη συνεργασία αυτή. Αλλά για να μην επεκταθούμε και σε άλλα αρνητικά παραδείγματα, αυτό που συνδέει τον εφοπλισμό με την οικονομία της Ελλάδας είναι η ελληνική σημαία και η διεθνής εκπροσώπηση του εφοπλισμού, η υπεύθυνη και συνεπής συνεργασία των κρατικών φορέων ανεξάρτητα από το ποιο κόμμα βρίσκεται στην εξουσία και τέλος, η ύπαρξη ενός φορολογικού καθεστώτος το οποίο επιτρέπει την παλιννόστηση των κεφαλαίων και των ωφελημάτων που ο εφοπλισμός δημιουργεί για την Ελλάδα. Αυτό το τελευταίο ισχύει όχι μόνο για τους εφοπλιστές και τους μετόχους των εφοπλιστικών εταιρειών (οι οποίοι είναι πολλοί και μέσω των ΕΕΠΝ υποθέτω ότι σύντομα θα γίνουν πολύ περισσότεροι), αλλά και για τους ναυτικούς μας, οι οποίοι εργάζονται σκληρά και έχουν κάθε δικαίωμα να επωφεληθούν των πλεονεκτημάτων ενός διεθνούς επαγγέλματος. Επιτρέψτε μου όμως να πω ότι πάνω από όλα μετράει η θετική αντιμετώπιση του εφοπλισμού από το ελληνικό κράτος, η δημιουργία μιας εθνικής πολιτικής για τη ναυτιλία. Όλοι επικροτούμε τη στάση και τα μέτρα του καινούργιου υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας και είμαστε πρόθυμοι να συνεργαστούμε μαζί του για το γενικό καλό.

Πρόσφατα ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας απηύθυνε πρόσκληση στους εφοπλιστές να συμμετάσχουν στη διαδικασία της ελληνικής σύγκλισης (convergence) με την Ευρωπαϊκή Ένωση. Πώς θα μπορούσε να ανταποκριθεί στην πρόσκληση αυτή ο ελληνικός εφοπλισμός;

Κατά πάσα πιθανότητα ο νέος υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας γνωρίζει τα θέματα της κοινοτικής σύγκλισης και θα αναλάβει τον ηγετικό ρόλο που αρμόζει στον εκπρόσωπο της μεγαλύτερης ευρωπαϊκής ναυτιλιακής δύναμης. Η ερώτησή σας όμως δεν είναι σαφής. Ποιος καλείται να συγκλίνει προς ποιον; Αν' ό,τι γνωρίζω, δεν υπάρχει ολοκληρωμένη ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική. Τα θετικά μέτρα και οι υποδείξεις όταν ο Neil Kinnock ήταν υπεύθυνος Μεταφορών δεν συνιστούν κοινοτική πολιτική. Εδώ βρίσκεται μια μεγάλη ευκαιρία για την Ελλάδα, η οποία διαθέτει το μεγαλύτερο ευρωπαϊκό εμπορικό στόλο και έχει επεξεργασθεί ορισμένα από τα θέματα σε μεγαλύτερο βάθος από κάθε άλλη χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι Ευρωπαίοι μάς θαυμάζουν και ορισμένες φορές ακολουθούν το παράδειγμά μας στη ναυτιλία. Πρέπει λοιπόν να διαμορφώσουμε μια εθνική ναυτιλιακή πολιτική, την οποία έχουμε κάθε

δικαίωμα να προτείνουμε στους Ευρωπαίους εταίρους μας, βασισμένοι στην ανεγνωρισμένη πείρα και επιτυχία μας. Όπως η Γερμανία επιβάλλεται στην Ευρώπη σε θέματα βιομηχανίας, η Γαλλία σε θέματα αγροτικής παραγωγής, έτσι και εμείς πρέπει να επιβληθούμε σε θέματα ναυτιλίας. Σας βεβαιώ (με την πείρα επτά ετών αντιπροσωπευσης της ελληνικής ναυτιλίας στο NATO) ότι οι Ευρωπαίοι εταίροι μας αναμένουν να πάρουμε αυτήν την ηγετική θέση και να τους δείξουμε το δρόμο της επιτυχίας. Σύγκλιση, λοιπόν, με την Ευρώπη είναι δυνατόν να σημαίνει στη συγκεκριμένη περίπτωση της ελληνικής ναυτιλίας περισσότερο σύγκλιση της Ευρώπης προς την Ελλάδα παρά της Ελλάδας προς την Ευρώπη.

Βλέπετε πρόθυμο τον ελληνικό εφοπλισμό να προχωρήσει σε επιχειρηματικές και επενδυτικές δραστηριότητες στον ελληνικό χώρο όπως πολλοί μεγάλοι εφοπλιστές έκαναν στο παρελθόν; Τι είναι αυτό που μπορεί να κάνει τον εφοπλισμό να συνδεθεί περισσότερο με την οικονομία της πατρίδας του;

Θέλω να πιστεύω ότι η ερώτησή σας έχει καλή προαίρεση και ότι οραματίζεται ένα ευεργετικό μέλλον. Ο ελληνικός εφοπλισμός έχει επενδύσει, επιδοτήσει και ευερ-

Η ελληνική ναυτιλία αναπτύχθηκε υπό συγκεκριμένες συνθήκες. Υπάρχουν αυτές σήμερα και αν όχι, τι είναι εκείνο που χρειάζεται ώστε ο ελληνικός εφοπλισμός να το εκμεταλλευθεί και να συνεχίσει την επιχειρηματική ανάπτυξη του;

Η ελληνική ναυτιλία αναπτύχθηκε και συμπτύχθηκε τους τελευταίους δύο αιώνες ανάλογα με τις συγκεκριμένες διεθνείς συνθήκες, όπως πολύ σωστά λέτε. Είναι γνω-



στό, παραδείγματος χάριν, ότι μετά τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο η ελληνική ναυτιλία καταστράφηκε σχεδόν ολοσχερώς. Η εξαιρετική ανάπτυξη της μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο δημιούργησε συνθήκες τέτοιες, που επέτρεψαν τη μακροβιότητα της μέχρι και σήμερα. Βέβαια, η ναυτιλία δεν είναι πλέον τόσο αποδοτική όσο ήταν πριν από 50 χρόνια, ούτε τόσο εύκολη να αναπτυχθεί με ταχείς ρυθμούς. Ο διεθνής συναγωνισμός είναι οξύτατος. Οι κατασκευαστικές δυνατότητες των ναυπηγείων σχεδόν απεριόριστες, η τραπεζική κεφαλαιαγορά έχει αλλοιωθεί, το διεθνές πλαίσιο κανονισμών και νόμων υπερθεματίζει τις ανάγκες του επαγγέλματος και συχνά δημιουργεί αδικαιολόγητο φόρτο και εργασιακό άγχος. Ο ελληνικός εφοπλισμός πρέπει να ακολουθήσει τα παραδείγματα των άλλων εφοπλισμών της Ευρώπης και να εντείνει τη συνεργασία του με το κράτος, να βελτιώσει τη διεθνή του αντιπροσώπευση, να επεκταθεί σε χώρους συγγενείς προς τη ναυτιλία και προς τα φορτία τα οποία μεταφέρει. Η Ελλάδα διαθέτει σημαντικά πλεονεκτήματα στο διεθνή αυτό στίβο, τα οποία πρέπει πάση θυσία να τα εκμεταλλευτεί για το καλό της εθνικής οικονομίας.

Γίνεται μια προσπάθεια να εισαχθεί η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία μέσω ειδικών εταιρειών επενδύσεων στο Χρηματιστήριο Αθηνών. Πιστεύετε ότι θα εκδηλωθεί σχετικό ενδιαφέρον από πλεωυράς εφοπλισμού ειδικά για το ελληνικό Χρηματιστήριο, αφού βλέπουμε Έλληνες εφοπλιστές να είναι εξοικειωμένοι με το θεσμό σε ξένες χρηματιστηριακές αγορές;

Δεν είμαι σίγουρος ότι καταλαβαίνω ποιο

είναι το συγκεκριμένο αντικείμενο της εισαγωγής της ποντοπόρου ναυτιλίας στο ελληνικό Χρηματιστήριο μέσω των ειδικών ΕΕΠΝ. Γενικά οι ναυτιλιακές εταιρείες δεν έχουν ευδοκιμήσει στις διεθνείς χρηματαγορές - συγκεκριμένα παραδείγματα η Νέα Υόρκη, το Όσλο, το Λονδίνο. Υποθέτω πως σκοπός δεν μπορεί παρά να είναι η άντληση κεφαλαίων από την αγορά για την εξυγίανση και επέκταση των εφοπλιστικών εταιρειών που πληρούν τους όρους. Αλλά οι ειδικές οικονομικές συνθήκες που αφορούν το χώρο του εφοπλισμού δεν ήταν ποτέ σταθερές ή εύκολα προβλέψιμες. Συνεπώς, μια εφοπλιστική εταιρεία που διαθέτει τα πλοία της στη διεθνή ναυτιλαγορά, δύσκολα θα κατορθώσει να πείσει το μέσο Έλληνα επενδυτή ότι θα του αποφέρει σταθερά ή μακροχρόνια κέρδη. Για να απαντήσω, λοιπόν, στην ερώτησή σας, νομίζω ότι δεν είμαι ο μόνος που προβλέπει ότι θα υπάρξουν αρκετοί Έλληνες εφοπλιστές που θα θελήσουν να επωφεληθούν από την εισαγωγή των εταιρειών τους στο Χρηματιστήριο. Εάν κατορθώσουν να πείσουν το επενδυτικό κοινό να τους υποστηρίξει, αυτό θα αποτελέσει ένα μέτρο της επιτυχίας τους.

Πώς αντιμετωπίζετε εσείς το πρόβλημα των πληρωμάτων και τι πιστεύετε ότι πρέπει να γίνει για να εξασφαλιστεί η ελληνική ναυτιλία το ανθρώπινο δυναμικό που χρειάζεται;

Το πρόβλημα των ελληνικών πληρωμάτων παραμένει οξύ, αλλά για πρώτη φορά εδώ και αρκετά χρόνια ο εφοπλισμός μπορεί να ελπίζει σε ευνοϊκές εξελίξεις. Η εταιρεία μας προσλαμβάνει ναυτικούς νέους στην

παιδεία για όλες τις θέσεις αξιωματικών γέφυρας/μηχανής και τους εκπαιδεύει σταδιακά, ούτως ώστε να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις του ναυτικού επαγγέλματος σε διεθνές επίπεδο. Στην εκπαίδευση αυτή δεν πετυχαίνουμε πάντοτε, ίσως διότι τα κριτήρια και οι απαιτήσεις μας είναι υψηλά και σίγουρα επειδή υπάρχει μια φυσική φθορά της τάξεως του 30 με 40%. Ο μόνος τρόπος για να εξασφαλιστεί η ελληνική ναυτιλία σωστούς αξιωματικούς (δεν γίνεται συζήτηση βέβαια πλέον για κατώτερο πλήρωμα) είναι η εξύψωση του ναυτικού επαγγέλματος μέσω πανεπιστημιακών σχολών ναυτικής εκπαίδευσης και της κρατικής αναγνώρισης που αρμόζει στους Έλληνες αξιωματικούς της εμπορικής ναυτιλίας. Η ναυτική παιδεία πλέον δεν συνοψίζεται μόνο στη ναυσιπλοΐα και σε ορισμένες τεχνικές γνώσεις για το πλοίο. Επεκτείνεται συνεχώς σε θέματα νομικής και εμπορικής φύσεως, σε άρτια γνώση των διεθνών τηλεπικοινωνιών και όρων συνδιαλλαγής, στην καλλιέργεια της σωστής και ώριμης κρίσης για λήψη σημαντικών αποφάσεων, όσον αφορά την κατάσταση του φορτίου, τη φερεγγυότητα των παραληπτών του κ.λπ. Επίσης βοηθάει πολύ η γνώση των ξένων γλωσσών και ιδιαίτερα της αγγλικής, αλλά και οι παραδοσιακές αρετές του Έλληνα ναυτικού όπως η τόλη, η αποφασιστικότητα και η γρήγορη αντίληψη. Τέλος, η ναυτική παιδεία έχει πάντα για σύντροφο την πείρα, διότι δεν συμπληρώνεται απλώς με πολυετή πανεπιστημιακή φοίτηση αλλά συνδυάζεται με πρακτική πείρα και γνώση των διεθνών συνθηκών.

Ο ελληνικός εφοπλισμός δέχεται με ιδιαίτερη εύνοια τα εξαγγελθέντα μέτρα για την καλύτερη της ναυτικής παιδείας από το κράτος και ελπίζει ότι αυτά θα υλοποιηθούν σύντομα και πως θα βοηθήσουν την εξοικείωση με το ναυτικό επάγγελμα σε όλη τη χώρα μας και όχι μόνο στους παραδοσιακούς ναυτοτόπους. Το ναυτικό επάγγελμα γίνεται όλο και πιο σύνθετο και απαιτητικό - ιδιαίτερα τώρα, που οι ποιοτικές απαιτήσεις του ISM/ISO μας ακολουθούν καθημερινά. Αν οι Έλληνες ναυτικοί δεν ανταποκριθούν στις υψηλές απαιτήσεις του επαγγέλματός τους (πάντα με τη βοήθεια του κράτους και των μεγάλων ναυτικών εταιρειών), το αποτέλεσμα θα είναι αρνητικό για τους ίδιους και για την ελληνική ναυτιλία γενικότερα.



GENERAL TURBOS LTD

**TURBOCHARGERS SPARE PARTS
INSPECTIONS REPAIRS**



121, DIMOKRATIAS AVE. KERATSINI 187 55 PIRAEUS
TEL: 0104002724 - 0104002725 FAX: 0104005709
TELEX: 21 - 3185 TURB GR
235, IRINIS AVE. PERAMA 188 63 PIRAEUS
TEL: 0104417249
e-mail: generalturbos@ath.fortnet.gr

Θέλουμε σταθερούς κανόνες «παιχνιδιού»

του Ανδρέα Τσαβλέρη
Διευθυντή της
Tsavlis (Shipping) Ltd



Τη δημιουργία κλίματος οικονομικής σταθερότητας και εμπιστοσύνης θεωρεί ο κ. Ανδρέας Τσαβλέρης ως βασική προϋπόθεση για τον επαναπατρισμό των εφοπλιστικών κεφαλαίων στην Ελλάδα. Θεωρεί αρνητική εξέλιξη τυχόν αλλαγή φορολογικού καθεστώτος των offshore εταιρειών και καλεί την Πολιτεία να λάβει συγκεκριμένα μέτρα για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

Πρόσφατα ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας απηύθυνε πρόσκληση στους εφοπλιστές να συμμετάσχουν στη διαδικασία της ελληνικής σύγκλισης (convergence) με την Ευρωπαϊκή Ένωση. Πώς θα μπορούσε να ανταποκριθεί στην πρόσκληση αυτή ο ελληνικός εφοπλισμός;

Η κυριότερη οικονομική τάση στην αρχή του νέου αιώνα είναι η παγκοσμιοποίηση, η οποία εκφράζεται μέσω της ελεύθερης διακίνησης εργαζομένων και κεφαλαίων, της ελευθερίας εγκατάστασης, της διεθνοποίησης των αγορών και κυρίως του ακηρότερου ανταγωνισμού. Υπό τις νέες αυτές απαιτήσεις και οικονομικές προκλήσεις της παγκοσμιοποίησης, η Ε.Ε. προωθεί μέτρα που αποσκοπούν στην προώθηση πολιτικών απελευθέρωσης του εμπορίου αγαθών και υπηρεσιών, καθώς και στη διευκόλυνση της λειτουργίας της ναυτιλίας. Στη νέα αυτή οικονομική πραγματικότητα, ο ελληνικός εφοπλισμός θα πρέπει να βοηθηθεί από την ελληνική Πολιτεία, ώστε να επιτευχθεί η επάνοδος των πλοίων στην ελληνική σημαία, η ενίσχυση της εθνικής ναυτιλιακής υποδομής και να υιοθετηθεί μία εθνική ναυτιλιακή πολιτική, η οποία θα αποβλέπει: α) Στην υιοθέτηση μέτρων ανταγωνιστικότητας του ελληνικού νηολογίου σύμφωνα με τις κατευθυντήριες οδηγίες της Ε.Ε. (1997), β) στη δημιουργία μιας μακρόχρονης πολιτικής προσέλκυσης των νέων στο ναυτικό επάγγελμα και στη ναυτιλία γενικότερα, γ) στην επιτάχυνση της αναμόρφωσης του συστήματος ναυτικής εκπαίδευσης, δ) στην εξυγίανση και ενίσχυση των ελληνικών ναυπηγείων και επισκευαστικών βάσεων και τέλος ε) στην προώθηση μέτρων, ώστε να καταστεί ελκυστική η επένδυση κεφαλαίων στο ΧΑΑ.

Σας ικανοποιεί η συνεργασία του κράτους με τον εφοπλισμό και αν όχι, για ποιους συγκεκριμένους λόγους;

Η μέχρι σήμερα συνεργασία θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ικανοποιητική. Όμως, πολλή θα πρέπει να γίνουν ακόμη, ώστε να ενισχυθεί και αναβαθμιστεί ο ρόλος του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και να επιτευχθεί καλύτερη συνεργασία και εκπροσώπηση της χώρας μας και στα διεθνή fora. Θεωρώ πως ο σημερινός υπουργός Ε.Ν. έχει φανεί αρκετά αποτελεσματικός και έχει λάβει ορθά μέτρα για την αντιμετώπιση των προβλημάτων της ποταπόρου ναυτιλίας και της ακτοπλοΐας. Ευελπιστούμε πως της ίδιας μεταχείρισης θα τύχει και ο κλάδος

των Ρ/Κ & Ν/Γ, όπου τα προβλήματά μας αναζητούν λύσεις εδώ και πολλά χρόνια.

Βλέπετε πρόθυμο τον ελληνικό εφοπλισμό να προχωρήσει σε επιχειρηματικές και επενδυτικές δραστηριότητες στον ελληνικό χώρο όπως πολλοί μεγάλοι εφοπλιστές έκαναν στο παρελθόν; Τι είναι αυτό που μπορεί να κάνει τον εφοπλισμό να συνδεθεί περισσότερο με την οικονομία της πατρίδας του;

Έχω την άποψη πως ο Έλληνας πλοιοκτήτης/εφοπλιστής επιθυμεί να προχωρήσει σε επιχειρηματικές και επενδυτικές δραστηριότητες στην πατρίδα του. Άλλωστε, είναι αξιοσημείωτο ότι ο ελληνικός εφοπλισμός μόνο τα τρία τελευταία χρόνια έχει επενδύσει κεφάλαια ύψους περίπου δύο ετήσιων κρατικών προϋπολογισμών σε εκταταμένο πρόγραμμα ναυπηγήσεων νέων πλοίων και, επί πλέον, φέρνει στον τόπο μας συνάλλαγμα τόσο που θα μπορούσε να καλύψει σε μεγάλο ποσοστό τις ετήσιες αμυντικές δαπάνες, ανεξάρτητα αν η ανεπάρκεια της ναυτιλιακής υποδομής της χώρας αδυνατεί να το απορροφήσει εξ ολοκλήρου. Εκ των πραγμάτων, λοιπόν, οφείλει η ελληνική Πολιτεία να θεωρήσει τη ναυτιλία δυναμικό εταίρο στην προσπάθεια για οικονομική ανάπτυξη και πρόοδο την εποχή της παγκοσμιοποίησης, καθώς και για βελτίωση του επιπέδου ζωής του Έλληνα

πολίτη, ώστε να επιτευχθεί η πραγματική σύγκλιση με τους Ευρωπαίους εταίρους. Αναγκαία προϋπόθεση όμως για να επιτευχθούν οι στόχοι αυτοί, είναι η δημιουργία ενός κλίματος οικονομικής σταθερότητας και εμπιστοσύνης. Πρέπει να υπάρξουν και να παγιωθούν ορισμένοι σταθεροί κανόνες του «παιχνιδιού», ώστε να τεθούν σε κίνηση οι μηχανισμοί επαναπατρισμού των ελληνικών κεφαλαίων. Για παράδειγμα, τα ζητήματα της φορολογίας πρέπει να είναι ξεκάθαρα. Και όμως, τώρα τελευταία βλέπουμε ξαφνικά συζητήσεις και σκέψεις για αλλαγή του φορολογικού καθεστώτος των λεγόμενων υπεράκτιων (offshore) εταιρειών. Όπως όμως γνωρίζετε, ο Έλληνας εφοπλιστής που έχει αναπτύξει την επιχειρηματική του δραστηριότητα σε διεθνές/παγκόσμιο επίπεδο και ούτε φοροδιαφεύγει ούτε ξεπλένει «μαύρο χρήμα» ούτε εμπορεύεται όπλα και ναρκωτικά, αντί να «φυγαδεύσει» τα χρήματά του στο εξωτερικό, έχει επενδύσει σε ακίνητα στην Ελλάδα, καταφεύγοντας στη γνώριμη σε αυτόν και καθ' όλα νόμιμη πρακτική της υπεράκτιας εταιρείας. Και τώρα, εντελώς ξαφνικά και αναπάντεχα το ελληνικό κράτος επιλέγει να «χτυπήσει»

τις επενδύσεις αυτές. Δυστυχώς, με τέτοιες μεθοδεύσεις, όχι μόνο δεν ευνοούνται οι επενδύσεις στην Ελλάδα, αλλά απομακρύνεται ο Έλληνας επιχειρηματίας-εφοπλιστής από την πατρίδα του.

Γίνεται μια προσπάθεια να εισαχθεί η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία μέσω ειδικών εταιρειών επενδύσεων στο Χρηματιστήριο Αθηνών. Πιστεύετε ότι θα εκδηλωθεί σχετικό ενδιαφέρον από πλευράς εφοπλισμού ειδικά για το ελληνικό Χρηματιστήριο, αφού βλέπουμε Έλληνες εφοπλιστές να είναι εξοικειωμένοι με το θεσμό σε ξένες χρηματιστηριακές αγορές;

Η έκδοση του ν. 2843/ 2000 έδωσε πράγματι τη δυνατότητα εισαγωγής μετοχών ναυτιλιακών εταιρειών των ποντοπόρων πλοίων στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών. Εντούτοις, μέχρι σήμερα καμία εταιρεία αυτής της μορφής δεν έχει καν υποβάλει αίτηση, προκειμένου να αντλήσει μετοχικό κεφάλαιο μέσω της χρηματιστηριακής αγοράς. Τούτο οφείλεται πιθανότατα στη δυσπιστία/δυσαρέσκεια των επενδυτών/απλών πολιτών προς το ΧΑΑ, που εκδηλώθηκε με την πτώση των τιμών των μετοχών από τα ύψη της αγοράς του 1999, αλλά και στην ανάγκη περαιτέρω διευκρίνισης των όρων εισαγωγής από την Επιτροπή Κε-

φαιαγοράς, ώστε η ισχύουσα νομοθεσία να γίνει πιο προσιτή και λιγότερο περίπλοκη. Προς αυτή την κατεύθυνση θα συμβάλει επίσης η δημιουργία ενός νέου ενθαρρυντι-

Οφείλει η ελληνική Πολιτεία

να θεωρήσει τη ναυτιλία δυναμικό

εταίρο στην προσπάθεια

για οικονομική ανάπτυξη και πρόοδο

την εποχή της παγκοσμιοποίησης,

καθώς και για βελτίωση του επιπέδου

ζωής του Έλληνα πολίτη, ώστε να

επιτευχθεί η πραγματική σύγκλιση

με τους Ευρωπαίους εταίρους

κού κλίματος στα ΜΜΕ και στην κοινή γνώμη, που να αναγνωρίζει τη σημασία του ναυτιλιακού τομέα και της πολύπλευρης συνεισφοράς του στην εθνική οικονομία.

Πόσο έχουν αλλάξει οι συνθήκες συνεργασίας του εργοδότη με τον εργαζόμενο; Αποτελούν πρόοδο ή οπισθοδρόμηση σε σχέση με το παρελθόν;

Θεωρώ πως οι σχέσεις είναι καλύτερες. Αυτό αντικατοπτρίζεται στη δίωξη μεγάλων προστιβές και αντιπαραθέσεις υπογραφή Συλλογικών Συμβάσεων Ναυτικής Εργασίας και ως εκ τούτου, στη μη καταφυγή σε απεργίες και εν γένει στην εργασιακή ειρήνη που επικρατεί. Είναι πάντως γεγονός πως η πλειονότητα των Ελλήνων πλοιο-

κτητών/εφοπλιστών καταφεύγουν σε ξένα πληρώματα, προκειμένου να μειώσουν το κόστος και κατ'επέκταση να καταστούν περισσότερο ανταγωνιστικοί σε διεθνές επίπεδο. Η προσφορά εργασίας χαμηλού εργατικού κόστους από χώρες του Τρίτου Κόσμου είναι ασφαλώς μια τάση που δεν μπορεί να αντιστραφεί. Εκείνο όμως που μπορεί και πρέπει να γίνει, είναι η προσέλευση νέων ναυτικών και η εξασφάλιση της ναυτικής τεχνογνωσίας, χωρίς την οποία το μέλλον της ελληνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας θα καταστεί αβέβαιο.

Είναι ικανοποιητική σήμερα η εκπαίδευση στις Σχολές; Γιατί όλο και λιγότεροι νέοι έρχονται στο ναυτικό επάγγελμα; Τι μπορεί να γίνει, κατά τη γνώμη σας, για να υπάρξει εισροή νέων ναυτικών στα ελληνικά καράβια;

Το μεγάλο συγκριτικό πλεονέκτημα που διαθέτει η χώρα μας με τους έμπειρους και φιλότιμους ναυτικούς τείνει να εκλείψει. Και τούτο διότι, αφενός, την εμπειρία έχει υποκαταστήσει η τεχνογνωσία και η αυτοματοποίηση όλων των συστημάτων του σύγχρονου πλοίου, αλλά κυρίως διότι τα τελευταία 15 χρόνια παρατηρείται έλλειψη ενδιαφέροντος των Ελλήνων να ασχοληθούν με το ναυτικό επάγγελμα λόγω της ανυπαρξίας κινήτρων. Είναι λοιπόν επιβεβλημένες α) η παροχή ισχυρών κινήτρων (π.χ. φοροαπαλλαγές, απαλλογική από τις στρατιωτικές υποχρεώσεις/θητεία κτλ.), ώστε να υπάρξει προσέλευση των νέων στο ναυτικό επάγγελμα, β) η μεταρρύθμιση του εκπαιδευτικού συστήματος, ώστε να ανταποκρίνεται στις σύγχρονες απαιτήσεις -με τη δημιουργία και ιδιωτικών ναυτικών σχολών- και η αναβάθμιση των Ναυτικών Ακαδημιών- ειδικότερα, θεωρώ πως η φιλοσοφία των εκπαιδευτικών προγραμμάτων πρέπει να μεταβληθεί και να προσαρμοστεί στις νέες τεχνολογικές συνθήκες, όπως π.χ. η εφαρμογή της πληροφορικής στη ναυτιλία, οι νέες τεχνολογίες στον τομέα των επικοινωνιών, και τέλος γ) η εφαρμογή συστήματος συνεχούς μετεκπαίδευσης σε όλες τις βαθμίδες των Ελλήνων ναυτικών, ώστε να υπάρχει συνεχής διαδικασία εξοικείωσης του Έλληνα ναυτικού με τις σύγχρονες τεχνολογικές εξελίξεις.



Lead the Way and Enjoy the Rewards

Liverpool John Moores University

MSc - MA in Greece



Part-time evening – course validated by
Liverpool John Moores University at SBE College

1. MSc in Maritime Operations
2. MSc in Marine Engineering
3. MSc in International Banking & Finance
4. MA in Marketing
5. MA in Tourism & Leisure Management Development
6. MA in Education Management



Liverpool John Moores University - S.B.E. College

47, POSEIDONOS AVE. - 183 44 MOSCHATO - TEL.: 010- 9480 694- 010-9480 695 - FAX: 010-9422 618
1, OLYMPIAS STR. & 85, GR. LAMBRACKI AVE. - 185 34 PIRAEUS TEL. 010-4129814 – 010-4114763 FAX. 010-4274019

Πιστεύει ότι η ελληνική σημαία
παραμένει μη ανταγωνιστική
και δεν αισιοδοξεί για το μέλλον
της ελληνικής χρηματαγοράς.

Ο λόγος για τον
κ. Κωστή Φραγκούλη
προέδρου της Franman,
ο οποίος σε συνέντευξή του
στα «Ν.Χ.» αναφέρεται
σε επίκαιρα ζητήματα
της ελληνικής ναυτιλίας,
αλλά και στη ραγδαίως
ανερχόμενη επιχείρησή του
καθώς και στη συνεργασία του
με την Άπω Ανατολή.

**Συνέντευξη του
Κωστή Φραγκούλη,
προέδρου & διευθύνοντος
συμβούλου των εταιρειών
Franman & Imperium**



**Ποια είναι η άποψή σας σχετικά με τα
νέα φορολογικά μέτρα που εξήγγειλε
πρόσφατα η ελληνική κυβέρνηση για
τη ναυτιλία;**

Τα νέα μέτρα είναι σίγουρα θετικά και θα πρέπει να συγχαρούμε τον κ. Ανωμερίτη γιατί ίσως έχει πάρει τα πιο γενναία μέτρα από τους προηγούμενους υπουργούς Εμπορικής Ναυτιλίας, τουλάχιστον αυτούς που έχω «ζήσει» εγώ. Όμως, αν σταθούμε στο θέμα της φορολογίας, για παράδειγμα,

παρόλο που έγινε μια μείωση της τάξεως του 70% στα ποντοπόρα, παραμένει η ελληνική σημαία μη ανταγωνιστική. Για παράδειγμα, στα πλοία που διαχειριζόμαστε εμείς στη δική μας εταιρεία, δηλαδή στα Handysize Bulk Carriers, η ελληνική σημαία μετά τα νέα μέτρα παραμένει ακόμη τρεις φορές πιο ακριβή από αυτήν της Κύπρου. Θα πρέπει λοιπόν, κατά τη γνώμη μου, να καταφέρουμε κάποια στιγμή να τραβήξουμε στην ελληνική σημαία την πλειονότητα

του στόλου που διαχειρίζονται εταιρείες ελληνικών συμφερόντων και να μην καταφεύγουμε σε ξένες σημαίες.

Παράλληλα με τη Franman, δραστηριοποιείστε και στο χώρο των bulk carriers με τη ναυτιλιακή εταιρεία Imperium Shipmanagement S.A. Πώς σχολιάζετε τους νέους κανόνες ασφαλείας για τα bulkers, που πρόσφατα ανακοίνωσε ο IACS;

Η ελληνική σημαία παραμένει μη ανταγωνιστική

Γενικώς θετικά. Προς το παρόν, βεβαίως, αποτελούν προτάσεις που είναι υπό επεξεργασία και οι τελικοί κανονισμοί θα οριστικοποιηθούν στο αμέσως επόμενο διάστημα. Στον IACS υπάρχει προβληματισμός, συνεπεία των ναυαγίων bulk carriers που έχουν συμβεί τα τελευταία χρόνια.

Αυτό αφορά αυστηρότερες προδιαγραφές αντοχής στα πλευρικά τοιχώματα των αμπαριών, στο διαχωριστικό διάφραγμα μεταξύ κυτών 1 και 2, ενίσχυση πωραίου διπυθμένου, ενίσχυση στο πρόσθετο καθώς και ενίσχυση πωραίων καποικών κυτών. Επίσης, εισαγωγή εξοπλισμού ανέντευσης και συναγερμού σε περίπτωση εισροής νερού στα κύπη. Όλα αυτά είναι μέτρα στη σωστή κατεύθυνση, που επιβάλλει η μέριμνα για την ασφάλεια του πλοίου. Θα πρέπει βέβαια να τονίσουμε ότι πρέπει να υπάρχει μέριμνα για επαρκές χρονοδιάγραμμα εφαρμογής των νέων κανονισμών, που να δίνει στους πλοιοκτήτες το χρονικό περιθώριο υλοποίησης των συγκεκριμένων μέτρων στα πλοία τους. Στο ενδιάμεσο διάστημα να διασφαρίζεται η τήρηση των ήδη, οι οποίοι καθιστούν το πλοίο ένα ιδιαίτερα ασφαλές μέσον.

Επίσης ο κώδικας του ISM που έχει τεθεί σε εφαρμογή αποτελεί ένα επί πλέον χρήσιμο εργαλείο, που πρέπει να χρησιμοποιηθεί για να βοηθήσει όλο το δυναμικό που σχετίζεται με τη ναυτιλία -πλήρωμα, προσωπικό ναυτιλιακής εταιρείας, λιμεναρχεία κ.λπ.-, να σκέφτεται και να λειτουργεί με γνώμονα την ασφάλεια πληρώματος, φορτίου και πλοίου.

Πριν από λίγους μήνες ολοκληρώθηκε και δόθηκε στη δημοσιότητα το νομοσχέδιο για την εισαγωγή της ποντοπόρου ναυτιλίας στο ΧΑΑ. Πιστεύετε πως θα εκδηλωθεί ενδιαφέρον από τους Έλληνες εφοπλιστές και αν όχι, πού θα το προσδιορίζετε;

Δεν είμαι αισιόδοξος για το μέλλον της ελληνικής χρηματαγοράς. Επίσης, δεν πιστεύω πως, και όταν ακόμη ανακάμψει, θα μπορέσει να αντλήσει τα μεγάλα κεφάλαια που χρειάζεται μια ναυτιλιακή εταιρεία.

Η επιχειρηματική σας δραστηριότητα προσφάτως ξεπέρασε τα σύνορα της Ελλάδας με το παράρτημα της εταιρείας σας που εγκαινιάσατε στην Ιαπωνία. Πιστεύετε ότι το παράδειγμα αυτό θα μπορούσε να ακολουθηθεί και από άλλους επιχειρηματίες της ελληνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας; Ποιες είναι οι προοπτικές που «ανοίγονται» με αυτό το εγχείρημα;

Από το ξεκίνημά μας πριν από πέντε χρόνια είχαμε στενούς δεσμούς με την Ιαπωνία και την Άπω Ανατολή γενικότερα. Ισχυροί δεσμοί που στέφθηκαν από επιτυχία και είχαν ως αποτέλεσμα τη συνεχή ανάπτυξη της Franman.

Το καινούργιο μας γραφείο στη Yokohama ευελπιστούμε ότι θα βοηθήσει στην περαιτέρω ανάπτυξη της εταιρείας μας και ήδη είμαστε κοντά στη συμφωνία νέων στρατηγικών συμμαχιών με δύο μεγάλα Groups από Ιαπωνία και Κορέα.

Επίσης, είναι πολύ πιθανό μέσα στο 2002 να εγκαινιάσουμε και ένα ακόμη υποκατάστημά μας στην Κίνα. Πάντως, νομίζω ότι για να πετύχουν τέτοια εγχειρήματα σε χώρες «δύσκολες» όπως αυτές της Άπω Ανατολής, πρέπει να υπάρχει κατάλληλη υποδομή και ανάλογο έμπυχο δυναμικό. Για παράδειγμα, εγώ είχα την τύχη να συνεργάζομαι τα τελευταία επτά χρόνια με τον Shinichi Sato, διευθυντικό στέλεχος της Yanmar, ο οποίος παραιτήθηκε πέρυσι το καλοκαίρι και με προσέγγισε εκδηλώνοντας την επιθυμία του να συνεργαστεί με τη

Franman. Ήξερα ότι ήταν ο κατάλληλος άνθρωπος με τις απαραίτητες γνώσεις και γνωριμίες και πίστεψα πως θα μπορούσε να προσφέρει στη θέση αυτή. Δεν νομίζω ότι ένας Έλληνας ή Ευρωπαίος στην ίδια θέση θα είχε την ίδια αποτελεσματικότητα, οπότε δεν θα προχωρούσαμε σε τέτοιο διάβημα. Όσον αφορά το σκέλος της ερώτησής σας αν θα έπρεπε και άλλες ελληνικές εταιρείες στο χώρο μας να κάνουν ανάλογη κίνηση, πιστεύω πως ναι, εφόσον πρώτα τους το επιτρέψει το Business Plan τους.

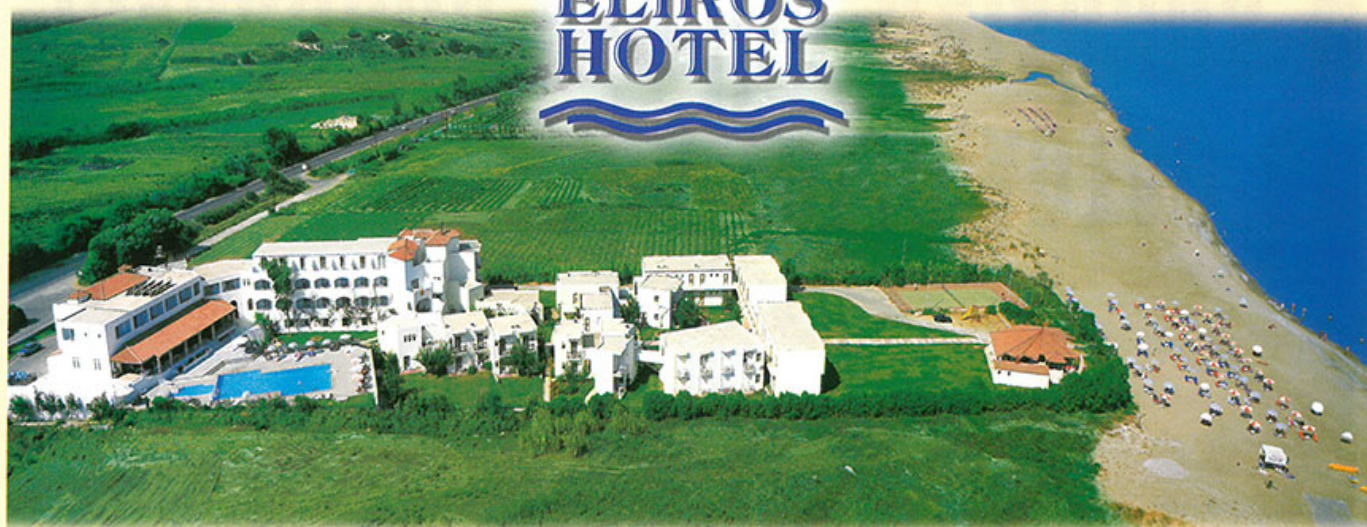
Σε τι αποδίδεται η πρωτοπορία της ιαπωνικής ναυτιλιακής τεχνολογίας. Ποια είναι τα κριτήρια που την καθιστούν πιο ανταγωνιστική σε σχέση με την αντίστοιχη της Ευρωπαϊκής Ένωσης;

Η μεταπολεμική βιομηχανική ανάπτυξη της Ιαπωνίας και ιδίως η εκτεταμένη παραγωγή νέων κατασκευών πλοίων για Έλληνες, Ευρωπαίους και Αμερικανούς πλοιοκτήτες με ανάλογες προδιαγραφές μεγάλων απαιτήσεων, βοήθησε τις ιαπωνικές βιομηχανίες τις σχετικές με ναυτιλιακό εξοπλισμό να έχουν αθροιστικά τεχνολογική ανάπτυξη. Έτσι, η έρευνα και η ανάπτυξη στην Ιαπωνία με διαρκώς πιο ανεπτυγμένα κριτήρια έφτασε να ξεπεράσει τους Ευρωπαίους ανταγωνιστές της. Ένας άλλος σημαντικός παράγοντας ήταν και είναι η αφοσίωση του Ιάπωνα στην εταιρεία του και η προσφορά μεγάλου μέρους του εαυτού του και του χρόνου του σ' αυτήν. Στο σημείο αυτό δεν θα πρέπει, πάντως, να παραλείψω να αναφέρω και το θέμα της έλλειψης απεργιών και στάσεων εργασίας, που βέβαια είναι και συυφασμένο με το γεγονός ότι ο Ιάπωνας εργάτης ήταν και είναι από τους πιο καθοδηγούμενους στον κόσμο.

RELAXING



HOLIDAYS



Ξενοδοχείο Α' Κατηγορίας το οποίο βρίσκεται στη Γεωργιούπολη, ανάμεσα στα Χανιά και στο Ρέθυμνο πάνω σε μια απέραντη αμμόδη ακτή. Το τουριστικό συγκρότημα ELIROS BEACH, διαθέτει 145 δωμάτια από τα οποία, 87 στο κεντρικό κτίριο και 58 Bungalows. Κάθε δωμάτιο έχει air-condition, τηλέφωνο, θυρίδα ασφαλείας, ψυγείο, δορυφορική τηλεόραση με μουσικό πρόγραμμα, στεγνωτήρα μαλλιών και υπηρεσία πλυντηρίου.



Επίσης κεντρικό εστιατόριο, beach bar, bar, mini market, προγράμματα ψυχαγωγίας με ζωντανή μουσική, γήπεδο τένις, beach volley, ping-pong, water skiing, mini club, παιδική χαρά με απέραντους χώρους με πράσινο για παιδιά και πλήρως οργανωμένη παραλία.



Διαθέτει επίσης ένα κέντρο Relax το οποίο περιλαμβάνει σάουνα, γυμναστήριο και Jacuzzi.

Η θέση του ξενοδοχείου συνδυάζει βουνό και θάλασσα και βρίσκεται σ' ένα ιδανικό σημείο για να οργανώσετε τις εξορμήσεις σας στη δυτική μεριά της Κρήτης.

ELIROS BEACH HOTEL

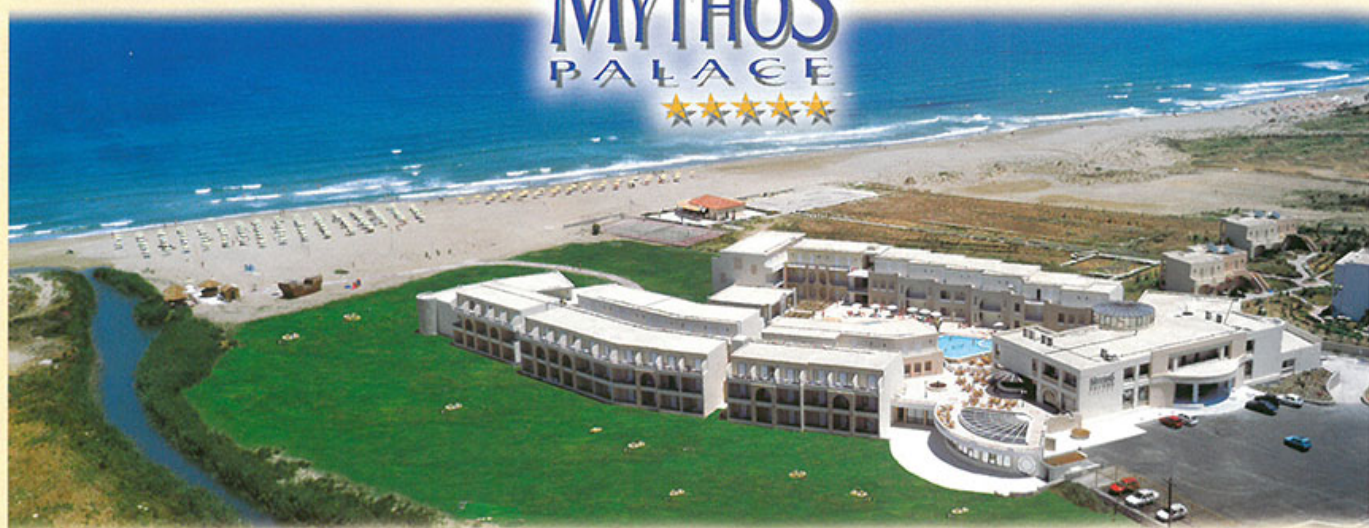
Καβρός Γεωργιούπολη 73 007, Χανιά, Τηλ.: 08250 61181, Fax: 08250 61213

Site: www.eliros.gr, e-mail: info@eliros.gr

LUXURY



HOLIDAYS



Ένα από τα πολυτελέστερα ξενοδοχεία της Κρήτης το οποίο βρίσκεται στη Γεωργιούπολη, ανάμεσα στα Χανιά και στο Ρέθυμνο πάνω σε μια απέραντη αμμόδη ακτή.

Το τουριστικό συγκρότημα MYTHOS PALACE, διαθέτει 173 δίκλινα δωμάτια, 31 junior suites και 2 private villas με ιδιωτική πισίνα. Κάθε δωμάτιο έχει κλιματισμό αυτόνομο (κρύο ή ζεστό), τηλέφωνο, θυρίδα ασφαλείας, mini bar, δορυφορική τηλεόραση με μουσικό πρόγραμμα, μαρμαρίνο μπάνιο με στεγνωτήρα μαλλιών, υπηρεσία για πλυντήριο και room service (07.30-22.00).

Το ξενοδοχείο διαθέτει κεντρικό εστιατόριο, ταβέρνα, beach bar, καταστήματα, αίθουσα συνεδρίων, χώρους δεξιώσεων, προγράμματα ψυχαγωγίας με ζωντανή μουσική, γήπεδο τένις, beach volley, ring-pong, water skiing, mini club, παιδική χαρά με απέραντους χώρους με πράσινο για παιδιά και πλήρως οργανωμένη παραλία. Διαθέτει επίσης ένα μοναδικό κέντρο υδροθεραπείας.

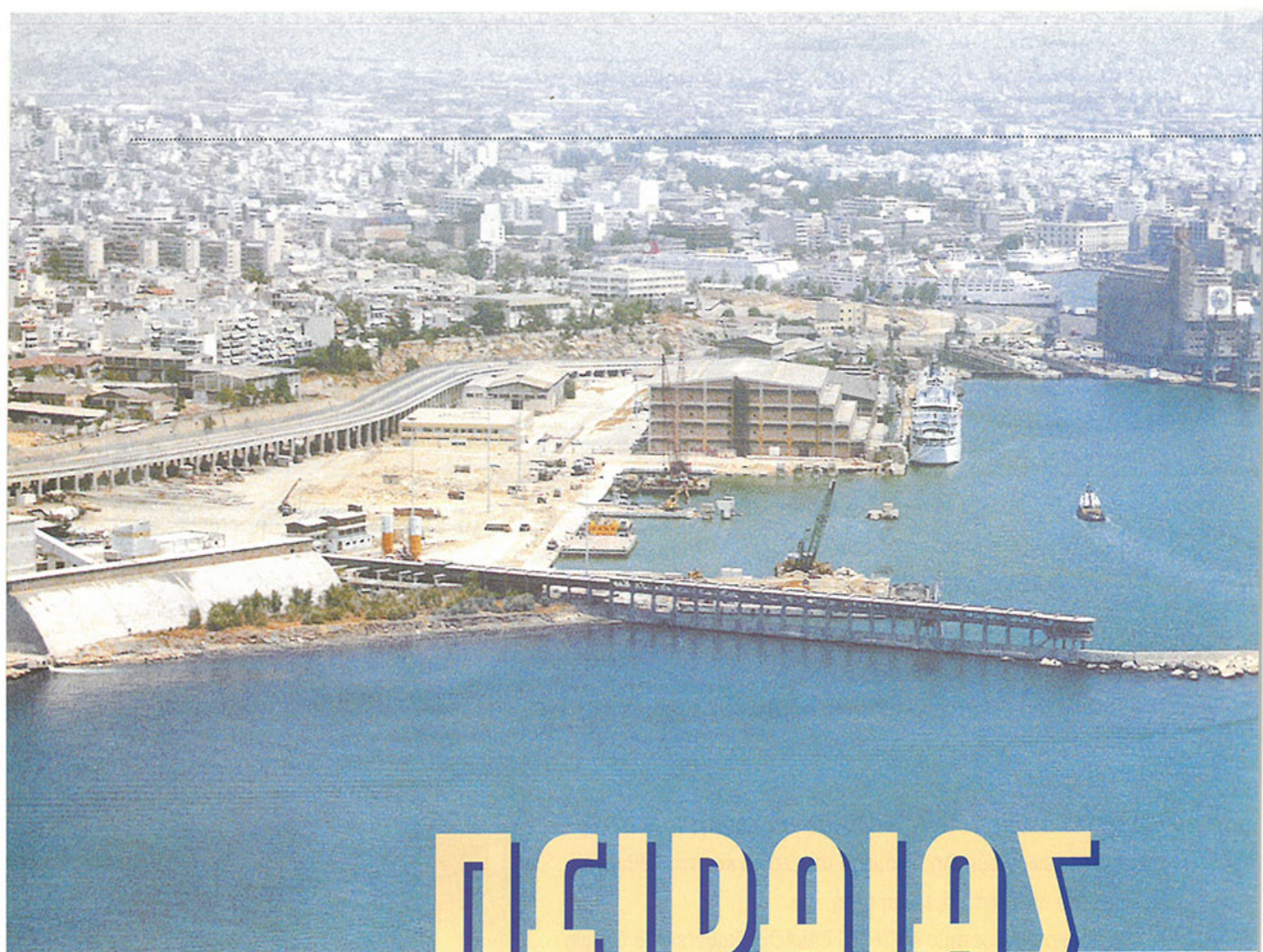
Το Health Center περιλαμβάνει χαμάμ, σάουνα, γυμναστήριο, Jacuzzi και τμήμα αισθητικής όπου μπορείτε να απολαύσετε όλες τις χαλαρωτικές περιποιήσεις που χρειάζεστε.

Η θέση του ξενοδοχείου συνδυάζει βουνό και θάλασσα και βρίσκεται σ'ένα ιδανικό σημείο για να οργανώσετε τις εξορμήσεις σας στη δυτική μεριά της Κρήτης.



MYTHOS PALACE

Καβρός Γεωργιούπολη 73 007, Χανιά, Τηλ. 0825 0 61713, Fax: 0825 0 61678
Site: www.mythos-palace.gr ή www.mythos-palace.com, e-mail: info@mythos-palace.gr



ΠΕΙΡΑΙΑΣ

Πώς μπορεί να εκμεταλλευτεί ο Πειραιάς τη μεγαλύτερη ευκαιρία των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004;

Δεν πρόκειται για ρητορικό ερώτημα, καθώς το πρώτο λιμάνι της χώρας καλείται να διαδραματίσει ένα σημαντικό ρόλο στο πλαίσιο της παγκόσμιας αυτής αθλητικής εκδήλωσης και πρέπει να επωφεληθεί των έργων υποδομής που έχουν προγραμματιστεί, αλλά και των σχετικών κονδυλίων που θα διατεθούν, για την ευρύτερη ανάπλαση της περιοχής που καλύπτει.



ΚΑΙ ΟΛΥΜΠΙΑΔΑ

Ένα λεπτομερειακό επιχειρησιακό σχέδιο εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων έχει επεξεργαστεί ο δήμος Πειραιά, το οποίο περιλαμβάνει από την ολοκλήρωση αθλητικών και δημοτικών έργων έως την αναβάθμιση της πόλης, με τρόπο ώστε να δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις για να μετατραπεί το πρώτο λιμάνι σε διεθνές ναυτιλιακό - επιχειρηματικό κέντρο.



πειδή στην πόλη του Πειραιά θα διεξαχθούν ολυμπιακά αθλήματα (ποδόσφαιρο, βόλεϊ κ.λπ.) και το λιμάνι μας θα φιλοξενήσει πλωτά ξενοδοχεία, ο Πειραιάς εντάσσεται στους Ολυμπιακούς Δήμους.

Το δημοτικό συμβούλιο της πόλης μας τον Ιούνιο του 2001, με την υπ. αριθμ. 421/14-6-2001 απόφασή του, ενέκρινε την πρόταση του δημάρχου Χρήστου Αγραπίδη για τη συγκρότηση και δημιουργία των πιο κάτω οργάνων εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων:

- Α. Παμπεριακό Συμβούλιο Ολυμπιακών Αγώνων
 - Β. Συντονιστική Εκτελεστική Γραμματεία
 - Γ. Γραφείο Υποστήριξης και Προετοιμασίας των Ολυμπιακών Αγώνων
 - Δ. Σώμα Εθελοντών Ολυμπιακών Αγώνων
 - Ε. Ομάδα Εργασίας
 - ΣΤ. Εταιρεία Ολυμπιακής δράσης Δήμου Πειραιά.
- Ο δήμος Πειραιά έχει προχωρήσει στη σύσταση της Ομάδας Εργα-

σίας και σε συνεργασία με τη Γενική Διεύθυνση Συντονισμού με τη δημόσια διοίκηση της Οργανωτικής Επιτροπής του «2004» έχουν πραγματοποιήσει αλληλεπλήρητες συναντήσεις με στόχο την καταγραφή των αναγκών της ολυμπιακής προετοιμασίας στο δήμο του Πειραιά στους παρακάτω τομείς, που επηρεάζουν τόσο τη διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων όσο και τη λειτουργική και αισθητική προετοιμασία της πόλης του Πειραιά για να υποδεχτεί τους αγώνες.

- Συγκοινωνίες-Στάθμευση
- Φιλοξενία και διαμονή
- Εθελοντισμός
- Πολιτιστικές εκδηλώσεις - τελετές
- Ολυμπιακή εικόνα της πόλης: εξωραϊστικές παρεμβάσεις - εορταστική ατμόσφαιρα
- Περιβάλλον και καθαριότητα
- Τεχνικές υποδομές

Οι εγκαταστάσεις για:
softball (10.000 θέσεις),
beach volley (17.500 θέσεις),
baseball (20.000 θέσεις)



Οι εκβολές του Ιλίου, όπου υφίσταται πυρήνας υγροβιότοπου που φιλοξενεί 134 είδη πουλιών και δεκάδες είδη φυτών



- Αθλητικές δραστηριότητες
- Άτομα με αναπηρίες

Σήμερα, ο δήμος του Πειραιά είναι σε θέση να παρουσιάσει το δικό του Επιχειρησιακό Σχέδιο όπως το επεξεργάστηκε εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων.

Το Επιχειρησιακό Σχέδιο του δήμου Πειραιά είναι βασισμένο στο τρίπτυχο:

- Οι Ολυμπιακοί Αγώνες ΓΙΑ την πόλη.
- Συμμετοχή των τοπικών κοινωνιών με μοχλό την Τοπική Αυτοδιοίκηση και τους άλλους κοινωνικούς φορείς.
- Μακρόπνοος συμμετοχικός συνδυασμός, με σταδιακή εφαρμογή - πάντα προς την κατεύθυνση μιας βιώσιμης ανάπτυξης.

ΕΘΕΛΟΝΤΙΣΜΟΣ

Η διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων στη σύγχρονη κοινωνία απαιτεί την ύπαρξη χιλιάδων εθελοντών.

Οι εθελοντές και η εργασία τους είναι απαραίτητα όχι μόνο για τη διοργάνωση των Αγώνων, αλλά και ταυτόχρονα είναι και ένας καταλυτικός παράγοντας για την επιτυχία τους.

Ο εθελοντισμός ως έννοια υπερβαίνει το χρονικό και θεσμικό πλαίσιο της διοργάνωσης μιας Ολυμπιάδας. Είναι μια έννοια με διαχρονική αξία που αφορά το σύνολο της κοινωνίας.

Μέσα από το πρίσμα αυτό θα κινηθούμε αναφορικά με το θέμα του εθελοντισμού σε τρία επίπεδα:

1. Στη διάδοση του εθελοντισμού ως θεσμού και αξίας γενικότερα.
2. Στην εξεύρεση εθελοντών που θα συμμετάσχουν σε ολυμπιακά και μη προγράμματα του δήμου μας.
3. Στην ενίσχυση της προσπάθειας της Οργανωτικής Επιτροπής για την εξεύρεση και εκπαίδευση εθελοντών για τους Ολυμπιακούς Αγώνες.

Σε αυτό το πλαίσιο θα προχωρήσουμε σε άμεσες ενέργειες στήριξης του στόχου.

Οι ενέργειες αυτές περιλαμβάνουν:

- Δημιουργία κέντρου στρατολόγησης εθελοντών (κεντρικό).
- Δημιουργία παραρτημάτων σε κάθε διαμέρισμα (5).
- Σειρά εκδηλώσεων όπως «Εβδομάδα Εθελοντών ή Πειραική Εβδομάδα Εθελοντισμού κ.λπ.».
- Έκδοση εντύπου αίτησης στρατολόγησης του δήμου.
- Ενημέρωση και διαφώτιση της τοπικής κοινωνίας σχετικά με την προσφορά εθελοντικής εργασίας στο πλαίσιο των Αγώνων (πρώτη βήμα της αίτησης εθελοντισμού της Οργανωτικής Επιτροπής).

ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΛΑΜΠΑΔΗΡΟΜΙΑ

Η πόλη του Πειραιά πάντα άρρηκτα συνδεδεμένη με την Αθήνα, συμβάλλοντας αποφασιστικά στη δημιουργία της κυρίαρχου ναυτικής αυτοκρατορίας της Αθήνας με τα τρία λιμάνια της, που αποτέλεσαν τη μεγάλη λεωφόρο για την ιστορία της κλασικής Ελλάδας, φιλοδοξεί να διαδραματίσει πρωταρχικό ρόλο στις πολιτιστικές εκδηλώσεις των Ολυμπιακών Αγώνων.

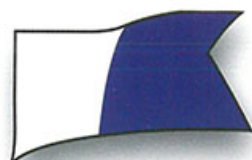
Η παρακάτω πρόταση στηρίζεται σε μια βασική ιδέα της «Αφής και Μεταφοράς της Ολυμπιακής Φλόγας σε όλη τη Μεσόγειο ή και διαπλέοντας όλη την ευρωπαϊκή και βορειοαφρικανική ήπειρο». Μετά την αφή της Ολυμπιακής Φλόγας στην Ολυμπία και αφού φτάσει στον ιερό χώρο της Επιδαύρου, θα παραλάβει τη Φλόγα η τριήρης του Πολεμικού Ναυτικού από την παραλία της Αρχαίας Επιδαύρου την οποία, αφού πλεύσει στην ακτογραμμή της Αττικής διαπλέοντας το στενό της Σαλαμίνας, συμβολικά και πλαισιωμένη από διάφορα σκάφη των ναυταθλητικών ομίλων του Πειραιά, θα καταπλεύσει στο κεντρικό λιμάνι όπου θα γίνει η επίσημη υποδοχή. Η Φλόγα από την κεντρική πύλη του λιμανιού στο ύψος της Ιλας Μεραρχίας, ακολουθώντας αριστερά την ακτή Μισούλη, Β' Γεωργίου, Δημοτικό, Ηρ. Πολυτεχνείου, Χατζηκυριακού, ακτή Θεμιστοκλήδους, ακτή Μουτσούπουλου, Β. Σοφίας, Τζαβέλη, ακτή Δηλαβέρη, Μικρολίμανο, Βασ. Παύλου, καταλήγει στην πλατεία Αλεξάνδρας. Εδώ θα κατασκευαστεί μνημείο της ναυτικής παράδοσης του έθνους, στο βωμό του οποίου θα ανάψει η Φλόγα και θα διατηρηθεί καθ' όλη τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων.

Η αρχαία τριήρης θα ελλιμενιστεί στο κέντρο του λιμανιού στο Πασαλιμάνι και θα συνδέεται με μια πλωτή ξύλινη εξέδρα, η οποία θα είναι στη συνέχεια της Ιλας Μεραρχίας και η οποία (Ιλας Μεραρχία) θα ονομαστεί για τη διάρκεια των Αγώνων «Ολυμπιακή Λεωφόρος» και το Πασαλιμάνι «Ολυμπιακό Λιμάνι».

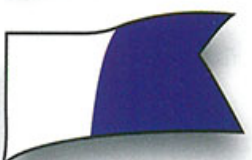
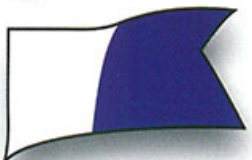
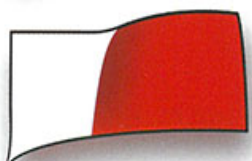
Θα αναρτηθούν κατά μήκος της λεωφόρου και περιμετρικά του Πασαλιμανιού όλες οι σημαίες των κρατών που θα συμμετάσχουν στους Αγώνες.

Η βασική ιδέα, όμως, δεν τελειώνει εδώ αλλά συνεχίζεται με την οργάνωση ενός γιγαντιαίου περιήλου με κλασικά ιστιοφόρα σκάφη και μεταφορά της Φλόγας σε όλες τις παραλιακές πόλεις της Μεσογείου και ίσως της Ευρώπης.

Όλα θα ξεκινήσουν από την ιστορική πύλη του Πειραιά μας, ο οποίος δικαιούται να αναλάβει αυτήν την πολιτιστική εκστρατεία, θυμίζοντας στους ήσυχους του κόσμου ότι η πύλη αυτή ήταν η βασική έξοδος των μεγάλων ιδεών του ελληνικού πνεύματος. Η πόλη του Πειραιά, εκτός από τον ιστορικό της ρόλο που διαδραμάτισε και που δικαιούται να στηρίξει αυτή την ιδέα, έχει και



*



Olympic BDB

Η Alpha Bank κινείται πρόσω ολοταχώς.

Σύγχρονη, δραστήρια, ευέλικτη, είναι σήμερα μια μεγάλη καθιερωμένη δύναμη και στην Ναυτιλία.

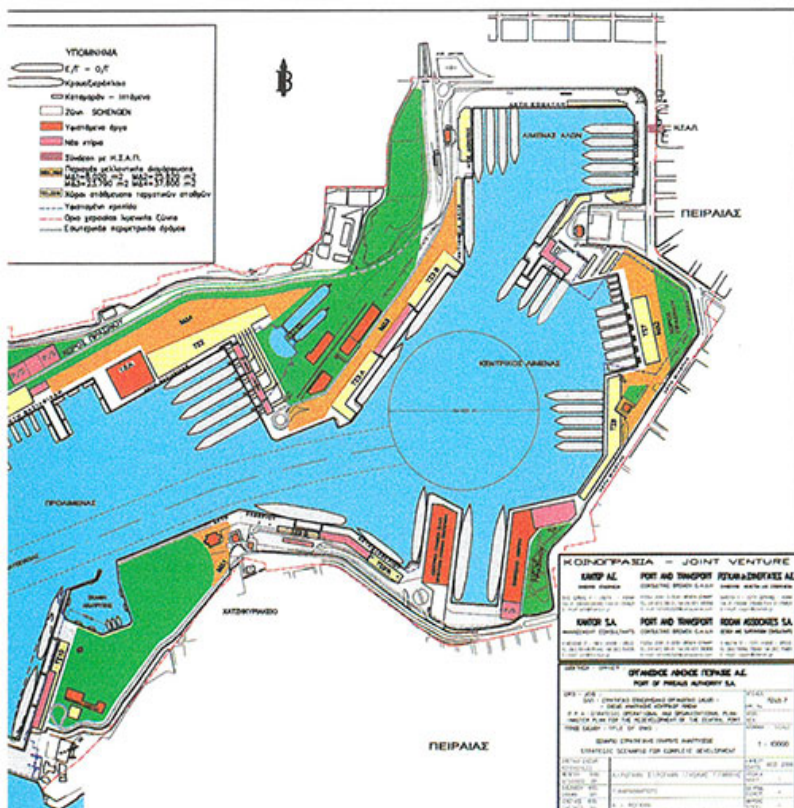
Με ισχυρούς δεσμούς με τους πελάτες της και με μακροχρόνια δέσμευση για την εξυπηρέτησή τους. Έτοιμη να προσφέρει γρήγορα και αποτελεσματικά όλο το φάσμα των ναυτιλιακών υπηρεσιών, ακόμα και των πιο εξειδικευμένων. Η Alpha Bank και η Ελληνική Ναυτιλία έχουν σαλπάρει μαζί.

*ALPHA BANK



ALPHA BANK

Διεύθυνση Ναυτιλιακών Εργασιών, Ακτή Μιαούλη 89, 185 38 Πειραιεύς, τηλ.: 010 429 0116, fax: 010 429 0348.



άλλους λόγους που της δίνουν συγκριτικά πλεονεκτήματα για να πραγματοποιήσει αυτή την ιδέα.

Είναι η πόλη με τους ιστορικότερους ναυταθλητικούς ομίλους, έχει τους περισσότερους ναυταθλητικούς συλλόγους που θα τροφοδοτήσουν και θα επανδρώσουν τα σκάφη που θα συμμετέχουν σε αυτήν την Πολιτιστική Ναυτική Εκστρατεία.

Ο δήμος του Πειραιά βασίζεται στην εμπειρία μεγάλων διοργανώσεων όπως αυτή με το Ναυτικό Όμιλο Ελλάδος και το δήμο της Κέας, αφού μαζί διοργάνωσαν τον Οκτώβριο του 2001 ένα δεκάμερο πολιτιστικών εκδηλώσεων σε ξηρά και θάλασσα με την ονομασία «Piraeas Classic Week - Επιστροφή στο Παρελθόν».

Στην παραπάνω εκδήλωση, που θα πραγματοποιηθεί και το 2002, συμμετέχουν παλαιά κλασικά ιστιοφόρα και αυτοκίνητα.

Το γεγονός της μεγάλης συμμετοχής των παιδιών σκαφών, αλλά και η ανταπόκριση που παρατηρείται φέτος για την ίδια οργάνωση, μας δίνει την πεποίθηση ότι το καλοκαίρι του 2004 αυτά τα σκάφη και άλλα πολλά με χιλιάδες «εθελοντές της θάλασσας» θα φέρουν εις πέρας αυτή την ωραία ιδέα.

Γι' αυτούς τους λόγους ζητούμε τη στήριξη και υιοθέτηση αυτής της πρότασης της πόλης του Πειραιά και είμαστε σίγουροι ότι τα «Παιδιά του Πειραιά» θα μεταφέρουν σε όλη τον κόσμο τις βασικές αξίες της κλασικής Ελλάδας και του Ολυμπισμού, που δεν είναι άλλες από τις αρχές του μέτρου της ειρηνικής συνύπαρξης των λαών και του ευ αγωνίζεσθαι.

Η άφιξη, όμως, της Ολυμπιακής Φλόγας στην πόλη του Πειραιά θα πλαισιωθεί από διάφορες πολιτιστικές εκδηλώσεις, μουσικά συγκροτήματα αλλά και χιλιάδες πυροτεχνήματα, που το βράδυ θα φωτίσουν τον πειραικό ουρανό, μεταδίδοντας παντού την εορταστική ατμόσφαιρα.

Τις εκδηλώσεις για την άφιξη της Φλόγας θα πλαισιώσουν επίσης

παρελάσεις τοπικών συλλόγων, υπαίθριες αγορές καθώς και τιμητικές βραβεύσεις.

ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ

Σύμφωνα με το πρόγραμμα, θα ενθαρρυνθούν οι κάτοικοι να φιλοξενήσουν στα σπίτια τους μέλη της οικογένειας κάποιου αθλητή (ένα ή δύο άτομα για οκτώ ή περισσότερες ημέρες). Με τον τρόπο αυτό οι κάτοικοι έρχονται κοντά στους αθλητές, συμμετέχουν στην επιτυχία και βιώνουν τους Αγώνες με ένα διαφορετικό τρόπο. Επίσης, ο δήμος θα συμμετέχει σε οποιοδήποτε πρόγραμμα ενοικίασης σπιτιών όπως αυτό θα διαμορφωθεί από την Πολιτεία και την Οργανωτική Επιτροπή των Αγώνων.

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ

Ο τομέας της επικοινωνίας είναι ένα πολύ σημαντικό κομμάτι για την πόλη του Πειραιά.

Οι αυξημένες ανάγκες του δήμου που έχουν να κάνουν με τη διοργάνωση των Αγώνων, επιβάλλουν τη σύσταση ενός ειδικού τμήματος επικοινωνίας. Το συγκεκριμένο τμήμα θα είναι ταυτισμένο με το συνοδικό Ολυμπιακό Πρόγραμμα του δήμου (τμήμα δράσης της Εταιρείας Ολυμπιακής Δράσης Δ.Π.) και το οποίο θα αναλάβει την εκπόνηση της στρατηγικής, καθώς και το συντονισμό και τη δημοσιοποίηση των δραστηριοτήτων του δήμου σε σχέση με τους Ολυμπιακούς Αγώνες.

Επικοινωνία με τους δημότες - υποομάδες.

1. Μαθητών - φοιτητών
2. Ηλικιωμένων
3. Ατόμων με ειδικές ανάγκες

Επικοινωνία με οργανισμούς-επιχειρήσεις και άλλους φορείς σε τοπικό-εθνικό-διεθνές επίπεδο.

Τα μέσα για την καλύτερη αυτή επικοινωνία θα είναι τα εξής:

1. Εκδόσεις εντύπου και οπτικοακουστικού υλικού.
2. Μηνιαίο ενημερωτικό έντυπο.
3. Παραγωγή βίντεο-παρουσίαση του δήμου.
4. Ιστοσελίδα στο Internet.
5. Δελτία Τύπου.
6. Δημοσιεύσεις-διαφημιστικές καταχωρήσεις στον Τύπο.
7. Μηνύματα στα ηλεκτρονικά μέσα ενημέρωσης.
8. Χρήση banner, φυλλαδίων, αφισών.
9. Ενημερωτικές κατά κλάδο ημερίδες.
10. Τηλεφωνική γραμμή ενημέρωσης για μια πιο άμεση και φιλική μορφή επικοινωνίας.

Τα μηνύματα αυτά θα αφορούν:

Γενικές πληροφορίες και τρόπους επικοινωνίας με τις υπηρεσίες του δήμου.

Ειδικότερες πληροφορίες για τους Ολυμπιακούς Αγώνες και τη δραστηριοποίηση του δήμου με αφορμή αυτούς.

Συγκεκριμένα προγράμματα και εκδηλώσεις που θα διοργανώνει ο δήμος για τους Ολυμπιακούς και Παραολυμπιακούς Αγώνες.

Διαφήμιση των αθλητικών και άλλων υποστηρικτικών χώρων του δήμου.

Προβολή των τοπικών ιδιωτικών επιχειρήσεων του δήμου, στο πλαίσιο συνεργασίας city marketing.

Περιβαλλοντολογικά θέματα (σεμινάρια περιβαλλοντολογικής συ-



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

Λιμάνι του Πειραιά κόμβος μεταφορών στη Μεσόγειο

το πρώτο λιμάνι
σε υπηρεσίες & κίνηση



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ αε
Το Μεγάλο Λιμάνι



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΑΕ • Ακτή Μισούλη 10, 185 38 Πειραιάς
τηλ: 010.4520911 - 17 • fax: 010.4286843 • internet site: www.olp.gr • e-mail: olpdsx@otenet.gr

μπεριφοράς, ενέργειες και πρωτοβουλίες του δήμου).

Θέματα τέχνης και πολιτισμού.

Θέματα ψυχαγωγίας για όλους τους δημότες.

Θέματα σχετικά με τη βελτίωση της ποιότητας ζωής μέσα στην πόλη (έργα ανάπλασης, δειροφυτεύσεις, διαχείριση κυκλοφοριακού κ.ά.).

Ειδικότερα η ιστοσελίδα στο Internet θα καθιστά δυνατή την επαφή με το κοινό στην Ελλάδα και στο εξωτερικό.

Και βέβαια, για να υπάρχει και η διεθνής διάσταση στην επικοινωνία μέσω Διαδικτύου, θα υπάρξει η χρήση της αγγλικής γλώσσας.

Θα προχωρήσουμε άμεσα στη δημιουργία επικοινωνιακού πακέτου (Ολυμπιακών) προβολής και προώθησης. Αυτά θα περιλαμβάνουν έντυπο υλικό στο οποίο θα προβάλονται όλες οι δραστηριότητες και ενέργειες που παρουσιάζουν τουριστικό ενδιαφέρον, όπως ψυχαγωγικές εκδηλώσεις, αξιοθέατα, φεστιβάλ, αθλητικές διοργανώσεις και επιμορφωτικά σεμινάρια.

ΑΘΛΗΤΟ-ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Ο αθλητο-τουρισμός, που είναι μία εναλλακτική μορφή τουρισμού, για περίπου 15 χρόνια από σήμερα (με βάση και τα στοιχεία από τις χώρες που έχουν διοργανώσει Ολυμπιακούς Αγώνες την τελευταία εικοσαετία) θα είναι στο άμεσο ενδιαφέρον των πολιτών όλου του κόσμου.

Ο αθλητικός τουρισμός είναι η νέα ευκαιρία στον αναδυόμενο επι-

χειρηματικό τομέα της ψυχαγωγίας και διασκέδασης, ένα μέσο που συγκινεί εκατομμύρια ανθρώπους, τάση ιδιαίτερα αναπτυσσόμενη στην Ευρωπαϊκή Ένωση των 350.000.000 πολιτών.

Ο τουρισμός και ο αθλητισμός είναι δύο δυνάμεις που φέρνουν τους ανθρώπους κοντά.

Η ανάληψη της Ολυμπιάδας εξυπηρετεί τόσο την προ-ολυμπιακή προπονητική περίοδο για φιλοξενία, χρήση των αθλητικών εγκαταστάσεων, όσο και στη συνέχεια τη διοργάνωση διεθνών αγώνων, cups, τουρνέ, γκραν πρι, αξιοποιώντας τις ολυμπιακές εγκαταστάσεις στο πλαίσιο της ανάπτυξης του αθλητικού τουρισμού.

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΠΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Μία άλλη οικονομική διάσταση των Ολυμπιακών Αγώνων για την Τ.Α. είναι η ανάπτυξη των τοπικών επιχειρήσεων.

Με στόχο η περιοχή του δήμου Πειραιά να ωφεληθεί την περίοδο προ, κατά τη διάρκεια και μετά, μέσω του τουρισμού, των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, της παροχής υπηρεσιών, της οργάνωσης συνεδρίων και διεθνών συναντήσεων με επιχειρηματικό ή πολιτιστικό περιεχόμενο, θα διεκδικηθεί η κατασκευή σύγχρονου συνεδριακού κέντρου στην πόλη. Επίσης θα οργανωθεί συνάντηση (forum) όλων των αδεσφοποιημένων με τον Πειραιά πόλεων, με στόχο την προβολή της πόλης μας εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων.



Condos & Co. Maritime Enterprises Ltd.

Established 1934

Shipowners, Operators, Liner Agents, Brokers, International Forwarders

General Agents In Greece For

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

Sub Agencies To All Main Greek Ports

Sub Agencies To:

- Varna-Bulgaria
- Rijeka-Croatia

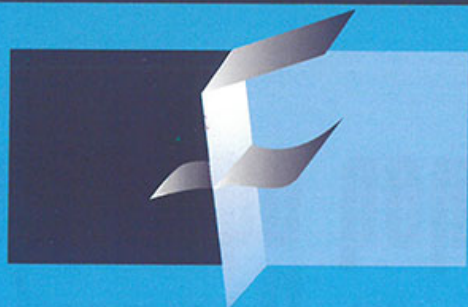
Piraeus Agency Address:

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

Thessaloniki Agency Address:

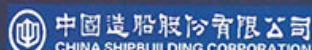
3 Katouni Str., Thessaloniki 546 25
Tel (+30) 310 554.872 - 874
Fax (+30) 310 554.875
e-mail: salonica@condos.gr

Your Leading Greek Agents



FRANMAN
LIMITED

SHIPBUILDING EQUIPMENT
SHIPYARDS
SPARE PARTS
SHIP AGENTS
SHIP SUPPLIES
SERVICE



Η κυβέρνηση αφήνει στο σκοτάδι τη Νομαρχία Πειραιώς

Για τα σχέδια των Ολυμπιακών Αγώνων



της Μαίρης Σορώτου-Τσανάκη,
νομάρχου Πειραιώς



Η ολυμπιακή ιδέα πρέπει να αποκτήσει νέα αίγλη και νέα δυναμική, τώρα που επιστρέφει στη χώρα

όπου γεννήθηκε. Ιστορική έκφραση της ευγενικής άμιλλας και της ειρηνικής συμβίωσης των ανθρώπων, καλείται να διαδραματίσει σπουδαίο ρόλο στη διαμόρφωση του πολιτισμού της τρίτης χιλιετίας, καθώς συγκλονίζεται από την πρόοδο της τεχνολογίας και την επικράτηση της οικονομίας των παγκοσμιοποιημένων αγορών.

Γι' αυτό οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 2004, πέρα από την οποιαδήποτε επιτυχία τους στους αθλητικούς στίβους -που θα είναι μεγάλη- και πέρα από την αναγκαία υλικοτεχνική υποδομή -που πρέπει να είναι εντυπωσιακή- οφείλουν να περάσουν στην παγκόσμια κοινή γνώμη, το μήνυμα της ανθρωπιάς, της αλληλεγγύης και της προόδου. Το μήνυμα των αξιών, που κινδυνεύουν από την ένταση και τη σύγχυση μιας κρίσιμης μεταβατικής περιόδου της σημερινής ανθρωπότητας. Κι ακόμη οφείλουν να αναδείξουν την οικουμενικότητα του Ελληνισμού όπως εκφράζεται από το παρελθόν και το παρόν του.

Δυστυχώς, όμως, για να μιλήσουμε με τη γλώσσα της αλήθειας και όσο πλησιάζει ο καιρός, εδώ στον Πειραιά «το αποτέλεσμα» φαίνεται να είναι όχι το

αναμενόμενο. Και αυτό γιατί δεν έχουν γίνει μεγάλα ολυμπιακά έργα, ώστε να αγκαλιάσουν πολλά αθλήματα.

Παρ' όλα αυτά, ο ρόλος της νομαρχίας, ιδιαίτερα στον τομέα του εθελοντισμού, είναι σπουδαίος. Όπως επίσης μεγάλη είναι και η συμβολή μας, ως νομαρχία, στην ενημέρωση του κοινού γύρω από την ιστορία των σύγχρονων Ολυμπιακών Αγώνων. Μάλιστα, σε λίγες ημέρες κυκλοφορεί από τη νομαρχία βιβλίο με την ιστορία των Ολυμπιακών Αγώνων, το οποίο και θα μοιραστεί δωρεάν σε όλα τα σχολεία της περιοχής.

Και επί πλείον, θα πρέπει να υπογραμμίσω ότι πρόσφατα υπογράψαμε με τον «Αθήνα 2004» ένα μνημόνιο συνεργασίας. Έτσι, η νομαρχία και οι δήμοι δεσμεύονται και είναι έτοιμοι να δρομολογήσουν μια σειρά παρεμβάσεων.

Με την ευκαιρία, θα πρέπει να υπογραμμίσω πως η κυβέρνηση δεν έχει ενημερώσει τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση για το πώς σκέφτεται και τι σχεδιάζει γύρω από τους Ολυμπιακούς Αγώνες, παρ' όλες τις προσπάθειες που γίνονται από τη δική μας πλευρά. Οι πληροφορίες έρχονται σε εμάς μόνον από τον Τύπο, αν είναι δυνατόν!!!

Οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 2004 πιστεύουμε ως νομαρχία ότι δεν είναι υπόθεση ενός, είναι υπόθεση όλων, αρκεί να το πιστεύει και να το θέλει η κυβέρνηση.

Από το 1955
στην υπηρεσία της ναυτιλίας



 **TSOUKATOS**

ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ - ΦΩΤΙΣΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ
ΑΝΤΙΕΚΡΗΚΤΙΚΑ ΥΛΙΚΑ - ΚΑΛΩΔΙΑ - ΠΡΟΒΟΛΕΙΣ



ΟΛΥΜΠΙΑΔΑ 2004

Η ευκαιρία του Πειραιά

του Χρήστου Παπουτσή,
γ. υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας

Η

έκθεση «Ποσειδώνια», η μεγαλύτερη της Ευρώπης στον κλάδο της ναυτιλίας, φιλοξενείται στον Πειραιά,

στο μεγαλύτερο λιμάνι της κορυφαίας ευρωπαϊκής ναυτιλιακής δύναμης, της Ελλάδας. Η έκθεση αυτή αποτελεί μια ευκαιρία για την παρουσίαση και την ανάδειξη των νέων τεχνολογικών δεδομένων, αλλά και των συνολικών επιτευγμάτων της ελληνικής ναυτιλίας. Σε κάθε παράμοια εκδήλωση, αναδεικνύεται ο πανάρχαιος δεσμός των Ελλήνων με τη θάλασσα και συνάμα οι ανεξάντλητες δυνάμεις της ελληνικής ναυτοσύνης, που τιμά το όνομα της πατρίδας μας σε κάθε γωνιά της γης.

Η ενίσχυση της εμπορικής ναυτιλίας μας υπήρξε βασικός προσανατολισμός και στόχος της ελληνικής κυβέρνησης τα τελευταία δύο χρόνια. Η κατοχύρωση της ελληνικής σημαίας ως σημαίας έγκυρης και αξιόπιστης διεθνώς, η ενίσχυση των κινήτρων προς τους πλοιοκτήτες για να προτιμήσουν την ελληνική σημαία, αλλά και, παράλληλα, να εκσυγχρονίζουν και να ανανεώνουν διαρκώς το στόλο τους, η παροχή ισχυρών κινήτρων προς τους νέους ανθρώπους για την επιλογή και την ενσχοδήσή τους με το ναυτικό επάγγελμα, η αναμόρφωση και ο ριζικός εκσυγχρονισμός της ναυτικής εκπαίδευσης ήταν από τις βασικές κατακτήσεις μας.

Ενώ την ίδια στιγμή βασικό μέλημά μας παρέμεναν η ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής και παρουσίας στη θάλασσα και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Έτσι, πετύχαμε να κατοχυρώσουμε, και σε

ευρωπαϊκό επίπεδο πια, τα δεξαμενόπλοια διπλού τοιχώματος και το όριο ηλικίας των επιβατηγών πλοίων στα 30 χρόνια.

Είναι φανερό, λοιπόν, ότι η Ελλάδα είναι πρωταγωνίστρια στον τομέα της ναυτιλίας, όπως εξάλλου και στον τομέα του τουρισμού. Και στα αμέσως επόμενα χρόνια, ο ρόλος της αυτός πρόκειται να ενισχυθεί εξαιρετικά, με πρώτο σταθμό τους Ολυμπιακούς Αγώνες. Πρόκειται για μια περίοδο κατά την οποία θα υπάρξει ένας τεράστιος φόρτος εργασίας στους κλάδους των μεταφορών, των ξενοδοχείων κ.λπ. Ο κλάδος των θαλάσσιων μεταφορών με τις κατάλληλες ρυθμίσεις θα είναι έτοιμος να υποδεχτεί τους ξένους επισκέπτες και να ανταποκριθεί με επιτυχία στις ανάγκες της περιόδου, στο πλαίσιο της απελευθέρωσης των θαλάσσιων ενδομεταφορών - μέτρο που εφαρμόζεται ήδη από το φετινό καλοκαίρι, ώστε να έχουν δοκιμαστεί οι δυνατότητές του και να προληφθούν μετὰ τυχόν αδυναμίες του.

Δεν είναι όμως μόνον οι επαγγελματικοί κλάδοι της υποδοχής και εξυπηρέτησης των επισκεπτών που πρέπει να προετοιμαστούν εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων. Βαρύνοντα ρόλο στην προετοιμασία, στη διεξαγωγή και στην αξιοποίηση των Αγώνων θα παίξει και η Τοπική Αυτοδιοίκηση. Και αυτό θα πρέπει να ληφθεί υπ' όψιν και όσον αφορά τον Πειραιά, που θα είναι ολυμπιακή πόλη.

Είναι φυσιογνωμικό και αυτονόητο ότι η Τοπική Αυτοδιοίκηση θα αναλάβει κεντρικό ρόλο όσον αφορά την προετοιμασία της τοπικής κοινωνίας του Πειραιά (όπως και όλων των άλλων ολυμπιακών πόλεων), δηλαδή των δημοτών, των δημοτικών υπηρεσιών, αλλά και των επαγγελματιών, των επιχειρήσεων

και γενικότερα της αγοράς, εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων, της Παραολυμπιάδας και της Πολιτιστικής Ολυμπιάδας. Πρόκειται για ένα τεράστιο κύμα τουριστικό, επιχειρηματικό, οικονομικό, πολιτιστικό και βεβαίως αθλητικό, το οποίο ο Πειραιάς θα κληθεί να φιλοξενήσει, να εξυπηρετήσει, να αξιοποιήσει, να το «κατακτήσει» από κάθε άποψη. Είναι δουλειά της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, και κυρίως της νέας δημοτικής αρχής που θα προκύψει σε λίγους μήνες, να αναλάβει το έργο αυτό, ώστε όλα να είναι έτοιμα για τους Αγώνες, όλα να κυλήσουν ομαλά κατά τη διάρκειά τους, αλλά και -το κυριότερο- την επόμενη μέρα η πόλη να έχει κερδίσει όσο το δυνατόν περισσότερα, προς όφελος των πολιτών και της τοπικής κοινωνίας: σε υποδομές, σε οργάνωση, σε διεθνή προβολή και φήμη για την πόλη.

Ο Πειραιάς είναι μία πόλη που πολλές πτυχές της έχουν παραμεληθεί αρκετά τα τελευταία χρόνια. Και η ερχόμενη τετραετία, η τετραετία των Ολυμπιακών Αγώνων και του Γ' -και πιθανόν τελευταίου- Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης, είναι μια χρυσή ευκαιρία για να επανορθωθούν όλα αυτά τα προβλήματα. Μένει λοιπόν να αξιοποιηθεί η ευκαιρία αυτή, όσον αφορά το κέντρο αλλά και τις γειτονίες του Πειραιά.

Γιατί η ανάπτυξη, ο πολιτισμός, η οικονομία και η επιχειρηματικότητα, η ομορφιά σε μια πόλη δεν είναι ζήτημα μόνο του κέντρου της, αλλά και κάθε γωνιάς της πόλης αυτής, κάθε γειτονιάς. Αφορά κάθε κάτοικο ξεχωριστά, ώστε να μπορεί να ζει άνετα στην πόλη του, να αναπνέει, να κυκλοφορεί, να διασκεδάζει και να εργάζεται με ευχαρίστηση. Πολύ περισσότερο όταν η πόλη αυτή αποτελεί την κύρια θαλάσσια πύλη στην πατρίδα μας.

VISIT US AT "POSIDONIA 2002"
STAND 723



DOLPHIN 1-MTG
SHIPREPAIR YARD
VARNA-BULGARIA



SHIP REPAIRS • CONVERSIONS • SHIP BUILDING



ADLER
MARINE S.A.

SHIPYARDS- REPRESENTATIONS & MARINE CONSULTANTS

HEAD OFFICE PIRAEUS

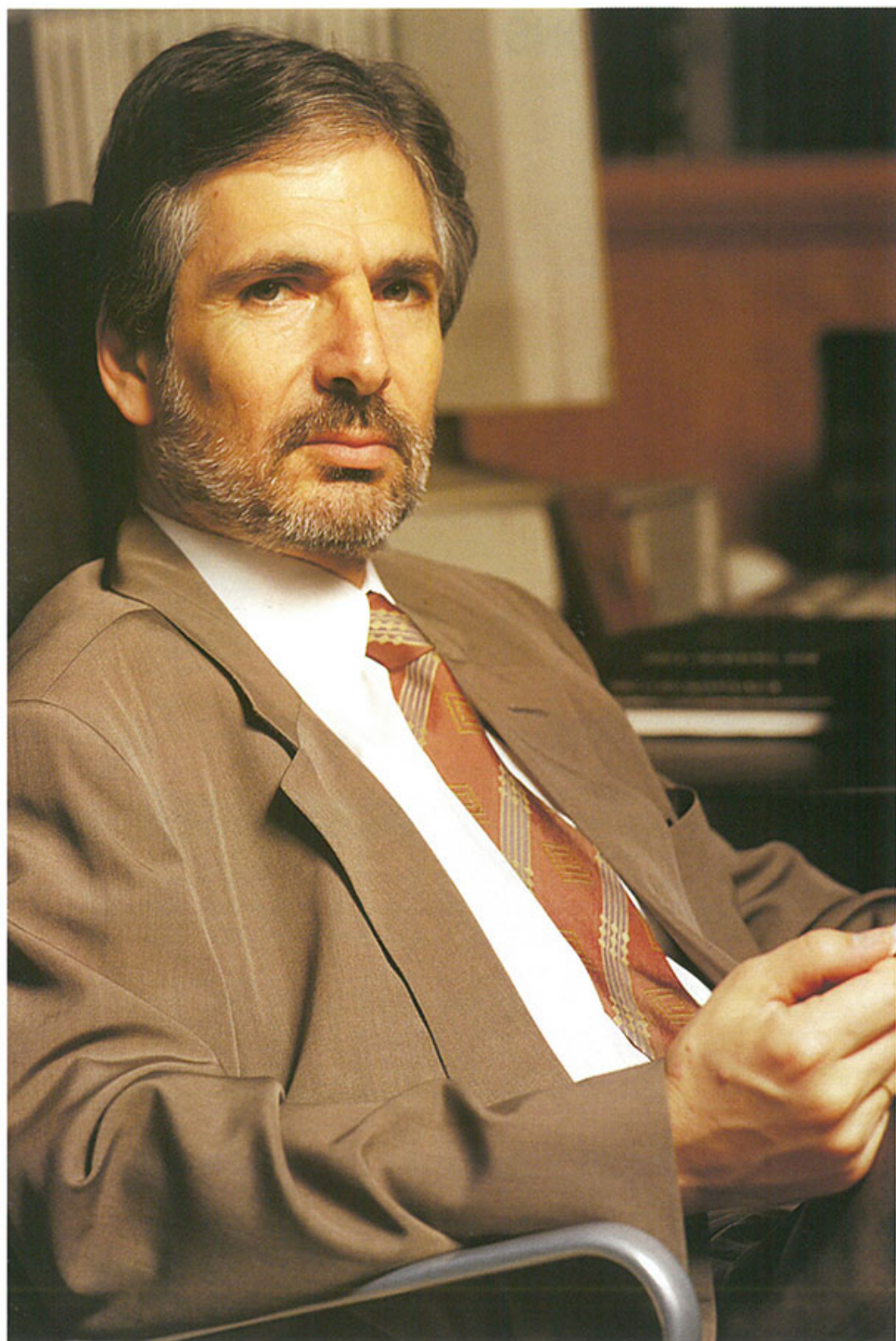
Tel.: 003010 4522454-6, Fax: 003010 4524295, E-mail: adlemar@Internet.gr

VARNA OFFICE

Tel./Fax: 00359 52 574153, Mobile: 00359 98450267

Ναυτιλία και Ολυμπιακό Πνεύμα

του Ιωάννη Κ. Λύρα, προέδρου της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών



ο 2004 θα είναι ιστορικός σταθμός για το μέλλον της πατρίδας μας. Η επάνοδος των Ολυμπιακών Αγώνων στη χώρα που τους γέννησε, σε συνδυασμό με την

παρουσία της στη μεγάλη ευρωπαϊκή οικογένεια, αλληλά και την παγκόσμια ναυτιλιακή της ισχύ, διαμορφώνουν ένα νέο πλαίσιο μέσα στο οποίο πρέπει να κινηθεί, να δράσει και να αναπτυχθεί ο Ελληνισμός, εντός και εκτός των γεωγραφικών του ορίων.

Γιατί η σύγκληση του Ολυμπιακού Πνεύματος με το Ελληνικό Ναυτιλιακό Θάυμα του 20ού και 21ου αιώνα έρχεται να φέρει στο προσκήνιο και περαιτέρω να αναδείξει τον οικουμενικό χαρακτήρα του ελληνικού πολιτισμού. Σε μια κρίσιμη εποχή μάλιστα που η παγκοσμιοποίηση των αγορών, και ό,τι αυτό σημαίνει για την ειρήνη και την ευημερία του πλανήτη, χρειάζεται αντίβαρο ανθρωπιάς, πνεύματος και δημιουργικής αμύνης. Οι σκέψεις αυτές οδηγούν στη διαπίστωση ότι ο Πειραιάς του χθες και του σήμερα καλείται να παίξει το δικό του ρόλο ως μητροπολιτικό κέντρο μιας αδιάκοπα και για πολλούς αιώνες ναυτιλιομένης Ελλάδας. Χώρας που δεν περιορίζεται από τα φυσικά της σύνορα, αλληλά επεκτείνεται και βρίσκεται καθημερινά παρούσα στους πέντε ωκεανούς με τα καράβια και τους ναυτικούς της, ενώ παράλληλα εκπέμπει στις καρδιές των λαών, αδιακρίτως, το μήνυμα του «Ευ αγωνίζεσθαι», όχι μόνο στους αθλητικούς στίβους, αλληλά και στους χώρους όπου ο άνθρωπος παράγει πλούτο και ευημερία.

Έχουν λοιπόν να πουν πολλά για τη διαχρονική πορεία της πατρίδας μας, καθώς θα κυματίζουν μαζί στον Πειραιά, η σημαία των Ολυμπιακών Αγώνων και ο επιστέφον της Μεγάλης Ναυτιλίας.

Είναι μια ευκαιρία που δεν πρέπει να χαθεί, αλληλά να αξιοποιηθεί γιατί θα ωφεληθεί τον τόπο στο αφηρημένο, αλληλά δυνάμει ισχυρότατο επίπεδο των συμβολισμών.



D. KORONAKIS S.A.

Manufacturers of:

- Wire Ropes
 - Galvanized - Bright
 - Preformed
 - Post pressed (compacted)
 - Normal - Non Rotating
 - R or L Hand Lay

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

- Kapa Ropes Multi-Strand (in the ISSA Catalogue)
 - Mooring Tails
 - B&W 40-60
 - Kapa Flex 40-60
- Complying with OCIMFS guidelines.
Recommended for TSH and GC'S
- Double braded Ropes for ships and offshore platforms

Stockists of:

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

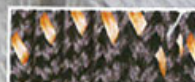
- Pneumatic Fenders

Stocks Around the World:

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

D. KORONAKIS S.A.

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



Associated member
INTERTANKO

Member of EUROCORD & EWRIS



Αν αποτύχουν οι Ολυμπιακοί Αγώνες θα αποτύχει και η Ελλάδα

συνέντευξη του Παναγιώτη Φασούλα,
βουλευτή Α' Πειραιά & Νησιών
του ΠΑΣΟΚ

Ποιο ρόλο καλείται να παίξει ο Πειραιάς στην Ολυμπιάδα του 2004;

Ο ρόλος του Πειραιά στην Ολυμπιάδα του 2004 ασφαλώς και θα είναι ουσιαστικός. Και το ήξευρα αυτό γιατί αν μου κάνετε την ίδια ερώτηση πριν από ένα χρόνο δεν θα σας απαντούσα τόσο κατηγορηματικά. Σήμερα όμως, μετά τις προσπάθειες που έγιναν από όλους μας, έχει αναδειχθεί η καθοριστική συμβολή της πόλης του Πειραιά στην επιτυχία των Αγώνων. Και το ήξευρα αυτό γιατί δεν είναι μόνον οι αθλητικές εγκαταστάσεις που θα φιλοξενήσουν ορισμένα αγωνίσματα. Είναι και το γεγονός ότι το λιμάνι του Πειραιά ουσιαστικά θα είναι η μεγάλη πύλη που θα υποδεχτεί σημαντικό κομμάτι των επισκεπτών. Στο λιμάνι του Πειραιά θα αγκυροβολήσουν τα δεκάδες κρουαζιερόπλοια στα οποία θα φιλοξενηθούν οι ξένοι τουρίστες που θα έρθουν στην Ελλάδα για τους Αγώνες.

Πώς κρίνετε την πορεία των έργων που πραγματοποιούνται στο λιμάνι αθήνα και στην ευρύτερη περιοχή της πόλης; Θεωρείτε ότι έχουν καθυστερήσει και αν ναι, τι μέτρα προτείνετε;

Νομίζω ότι έχουμε μπει πλέον σε μια περίοδο που δεν έχει επιστροφή για την κατασκευή και ολοκλήρωση των μεγάλων έργων υποδομής. Καθυστερήσεις, ναι υπήρξαν. Νομίζω όμως πως ένα τέτοιο μεγάλο εγχείρημα δεν μας δίνει το δικαίωμα να μεμψιμοιρούμε. Αυτή την ώρα χρειάζεται σκληρή δουλειά για την ολοκλήρωση των έργων πρωτίστως και στη συνέχεια χρειάζεται όλοι να πιστέψουμε ότι οι Ολυμπιακοί Αγώνες δεν είναι ένα τρέχον γεγονός που μπορούμε εύκολα να το φέρουμε εις πέρας.

Οι Ολυμπιακοί Αγώνες είναι προσωπική υπόθεση όλων μας. Πιστεύετε ότι υπάρχει ο συντονισμός των φορέων για την καλύτερη επίτευξή τους ή έχετε κάτι να προτείνετε;

Αυτό που πιστεύω -όπως σας είπα και παραπάνω- είναι πως δεν έχουμε συνειδητοποιήσει το μέγεθος του εγχειρήματος που έχουμε αναλάβει. Χρειάζεται όραμα, θέληση για κοινή προσπάθεια και όχι προσωπικές στρατηγικές. Αν αποτύχουν οι Ολυμπιακοί Αγώνες θα έχει αποτύχει η Ελλάδα και αυτή την αποτυχία θα τη χρεωθούμε ο καθένας προσωπικά. Αν πετύχουν οι Αγώνες, τότε όλοι θα έχουμε το δικαίωμα να διεκδικήσουμε μερίδιο της επιτυχίας αυτής. Μέχρι σήμερα υπάρχει -έστω και ύστερα από πολλά εμπόδια- συντονισμός για την ολοκλήρωση των έργων.

Θέλω όμως να το ξαναπώ: Ολυμπιακοί Αγώνες δεν είναι μόνο τα έργα. Χρειάζεται λοιπόν να μας γίνουν μάθημα τα προβλήματα που αντιμετωπίσαμε για την υλοποίηση των έργων και να μη φτάσουμε στο παραπέντε των Αγώνων και να αντιμετωπίσουμε οργανωτικά προβλήματα.

Αποφεύγω συστηματικά να μιλάω για τις δικές μου ενέργειες και λόγω χαρακτήρα, αλλά και γιατί πιστεύω ότι σε μια συλλογική προσπάθεια εκείνο που μετράει είναι το αποτέλεσμα και όχι τα εμπόδια που περνάει κάποιος για να το επιτύχει. Οι απλοί πολίτες και στην πολιτική και στον εθελοντισμό αναγνωρίζουν το έργο και το αποτέλεσμα που καταφέρνει μια ομάδα ή μια κυβέρνηση.

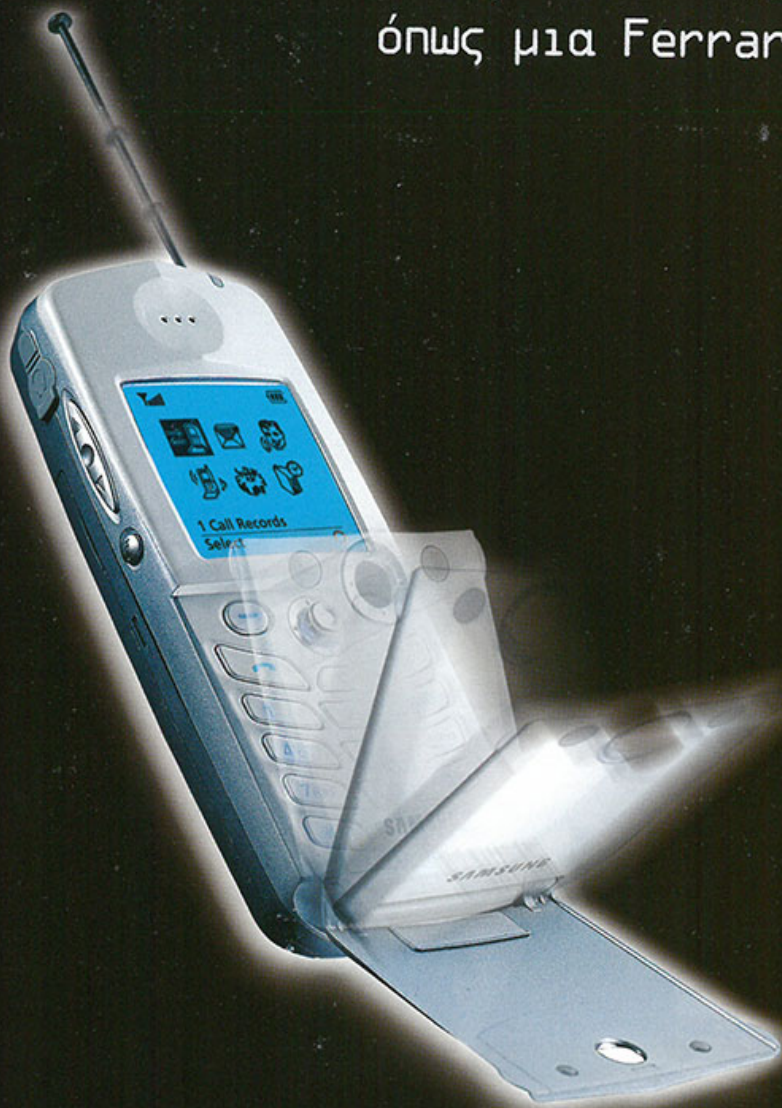
Προσπαθώ από την πρώτη μέρα που εκλέχθηκα βουλευτής να έχει ενεργό ρόλο ο Πειραιάς στους Ολυμπιακούς Αγώνες. Να γίνουν στο πρώτο λιμάνι της χώρας όσο γίνεται περισσότερες υποδομές, αλλά και να πείσω τους συμπολίτες μου για την ιδέα του εθελοντισμού. Όπως σας είπα, όμως, όλα θα κριθούν το Σεπτέμβριο του 2004, όταν θα έχει πέσει η αυλαία των Αγώνων και η διεθνής κοινότητα μαζί με όλους τους Έλληνες θα κάνουν τον απολογισμό τους. Τότε ίσως είναι καλύτερα να μιλήσουμε για την προσφορά του καθενός. Τώρα έχουμε μπροστά μας σκληρή δουλειά και χρειάζονται αποτελέσματα.

SAMSUNG

ELECTRONICS

SAMSUNG SGH-N400

Εντυπωσιακό, αυθεντικό, μοναδικό,
όπως μια Ferrari...



- Ξεχωριστό design υψηλής αισθητικής από τον Pinin Farina
- Το μόνο κινητό τηλέφωνο με αυτόματη κεραία
- Με πλήκτρο πλοήγησης - joystick για εύκολη πρόσβαση στο μενού

και ακόμα με:

- WAP
- Οθόνη υγρών κρυστάλλων LCD υψηλής ανάλυσης (128 x 128 pixels)
- Φωνητική ενεργοποίηση 20 λειτουργιών, φωνητική κλήση, voice memo για μηνύματα μέχρι 105"
- Chatting
- Εισαγωγή κειμένου SMS με T 9
- Organizer: Ρολόι, ξυπνητήρι, ημερολόγιο, διεθνής ώρα, agenda, to-do list, calculator
- 5 παιχνίδια



SAMSUNG DIGITall
everyone's invited™



pininfarina

ΕΥΡΩΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ Α.Ε. ΑΘΗΝΑ: Λ. Κηφισίας 338, 154 51 Ν. Ψυχικό, Τηλ.: 010 679 6600, Fax: 010 674 9040, E-mail: mail@euroelectronics.gr
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: Πάροδος Μαρίνου Αντύπα, Θέση Λυγαριά, 551 02 Φοίνικας, Τηλ.: 0310 473 755, Fax: 0310 489 195, e-mail: thmail@euroelectronics.gr, www.euroelectronics.gr

«Τρέχουμε να προλάβουμε»



**του Μιλτιάδη Βαρβιτσιώτη,
βουλευτή Β' Αθηνών
της Νέας Δημοκρατίας**

Έχει ληχθεί κατά κόρον, ακόμα και από την εποχή της διεκδίκησης, ότι οι Ολυμπιακοί Αγώνες αποτε-

λούσαν και εξακολουθούν να αποτελούν τη μεγάλη ευκαιρία για τη χώρα μας να προωθήσει την εικόνα της παγκοσμίως και φυσικά να δημιουργήσει τις απαραίτητες υποδομές για την ανάπτυξή της.

Διεκδικήσαμε και πήραμε τους Ολυμπιακούς Αγώνες με το όραμα της δημιουργίας μιας νέας Ελλάδας που διατηρεί και προβάλλει τον τεράστιο πολιτιστικό της πλούτο, που τιμά και αναβαπτίζει τον παγκόσμιο θεσμό, που αποκτά σύγχρονες υποδομές και γενικότερα αποκτά μια ξεχωριστή θέση μέσα στην παγκόσμια κοινότητα. Και μόνο το γεγονός ότι οι Ολυμπιακοί Αγώνες πρόσφεραν στην Αυστραλία 40 χιλιάδες εκατομμύρια ώρες τηλεοπτικής παρακολούθησης σε τέσσερα δισεκατομμύρια ανθρώπους δείχνει τη μοναδική ευκαιρία που έχει η χώρα μας προκειμένου να επιτύχει στόχους και προοπτικές που υπό οιασδήποτε άλλης συνθήκης θα ήταν ανέφικτες.

Από το 1997, οπότε η Αθήνα ανέλαβε τη διοργάνωση των Αγώνων του 2004, μέχρι σήμερα είναι παραδεκτό από όλους ότι αδρανήσαμε και πλέον τρέχουμε ασθμαίνοντας προκειμένου να ανταποκριθούμε στις διαχειριστικές ανάγκες αυτού του τεράστιου εγχειρήματος. Έχοντας έτοιμο το 72% των αθλητικών εγκαταστάσεων πριν από την απόφαση για την ανάληψη των Αγώνων, το πλέον φυσιολογικό θα ήταν η στρατηγική της χώρας μας να στραφεί προς την κατεύθυνση για τη ριζική αναδιάρθρωση των υποδομών, τον εκσυγχρονισμό των κρατικών υπηρεσιών, ώστε αυτές να ανταποκρίνονται στις ανάγκες μιας σειράς ξεχωριστών παραγωγικών δραστηριοτήτων όπως η τουριστική βιομηχανία και ο θαλάσσιος τουρισμός.

Αυτοί οι δύο συναθροισματικοί προσδοκώμενοι τομείς για την ελληνική οικονομία, από τις μέχρι τώρα πολιτικές που ακολουθούνται, όχι μόνο δεν υποστηρίζονται αλλά αντίθετα υπονομεύονται.

Αυτό είναι πασιφανές από τους τελικούς σχεδιασμούς της κυβέρνησης στο μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας. Ο Πειραιάς έχει έναν κεντρικό ρόλο τόσο για τη διοργάνωση των Αγώνων όσο και για τη φιλοξενία των επισκεπτών, αλλά έως αυτήν τη στιγμή η κυβέρνηση και γενικότερα ο κρατικός μηχανισμός δεν φαίνεται να έχουν αντιληφθεί τη μοναδικότητα της ευκαιρίας που παρουσιάζεται για τη μακροπρόθεσμη ενίσχυση της ελληνικής οικονομίας.

Εάν κανείς εξαιρέσει τις φιλότιμες προσπάθειες της δημοτικής αρχής, σε κυβερνητικό επίπεδο οι πολιτικές που ακολουθήθηκαν καθιέρωσαν τις καθυστερήσεις και τις ολιγωρίες, που ουσιαστικά ακυρώνουν τις προοπτικές και τις ευκαιρίες από τη διοργάνωση των Αγώνων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι ότι μέχρι και πριν από λίγες ημέρες συνεχίζονταν οι συζητήσεις με τον «Αθήνα 2004» για το συνοδικό Master Plan του Πειραιά, καθώς σε αυτόν το διάλογο συμμετέχουν περίπου 25 φορείς και υπουργεία!!!

Οι όποιες αποφάσεις έχουν ληφθεί κινούνται στη λογική ενός πρόσκαιρου λήττινγκ και χρησιμοποιούνται κυρίως για τη δημιουργία εντυπώσεων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι τα ολυμπιακά έργα που έχει αναλάβει να εκτελέσει ο ΟΛΠ και τα οποία ανακοινώνονται, εξαγγέλλονται και επανεξαγγέλλονται εδώ και ένα χρόνο χωρίς να έχει ξεκινήσει απολύτως κανένα.

Δύο μόλις χρόνια πριν από τους Αγώνες ακόμα πελαγοδρομούμε,

αφού η εικόνα του λιμανιού το οποίο θα φιλοξενήσει έντεκα κρουαζιερόπλοια με 13.500 επισκέπτες και ταυτόχρονα θα πρέπει να ανταποκριθεί στο ακτοπλοϊκό έργο παραπέμπει σε προηγούμενες δεκαετίες. Οι οδικές προσβάσεις, όπως η λεωφόρος Παπανδρέου, έχουν δημιουργήσει αξεπέραστα συγκοινωνιακά προβλήματα σε «τουριστικές περιοχές-φιλέτο της περιοχής» όπως το Μικρολίμανο και η Πειραική.

Αξίζει να σημειωθούν στο σημείο αυτό οι τεράστιες ευθύνες που έχει η κυβέρνηση σε ό,τι αφορά τον ΟΛΠ, δεδομένου ότι επί σειρά ετών ανέχθηκε και επί της ουσίας ενθάρρυνε την κακοδιοίκηση στον Οργανισμό, ο οποίος εδώ και 72 χρόνια εκμεταλλεύεται μονοπωλιακά τις υπηρεσίες του μεγαλύτερου λιμανιού της χώρας και θα μπορούσε σε συνεργασία με το δήμο να αναμορφώσει την ευρύτερη περιοχή.

Τα συσσωρευμένα προβλήματα, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι από τους προσεχείς μήνες αναμένεται να εμφανισθεί ο λεγόμενος Ολυμπιακός Τουρισμός, είναι πασιφανές ότι ούτε στην ανάπτυξη της τουριστικής βιομηχανίας συμβάλλουν ούτε στη στήριξη του θαλάσσιου τουρισμού. Σε τελική ανάλυση, αποτελούν ακόμα ένα χτύπημα στο όραμα που πολλοί έχουν υποστηρίξει αλλά ελάχιστα έχουν υπηρετήσει και αφορά τη μετάλλαξη του Πειραιά σε ένα κέντρο παροχής υπηρεσιών από Έλληνες στην εθνική και στη διεθνή ναυτιλία.

Ο μεγάλος αριθμός εκπροσώπων ξένων εταιρειών στα «Ποσειδώνια 2002», σε συνδυασμό με τις γενικότερες εξελίξεις, δείχνει ότι ο Πειραιάς παρά τις καθυστερήσεις και την έλλειψη συγκροτημένης ναυτιλιακής πολιτικής μπορεί ακόμα και τώρα να προλάβει τις εξελίξεις και να μετατραπεί σε ένα παγκόσμιο ναυτιλιακό κέντρο. Ένα κέντρο που θα συμβάλει θεαματικά στην ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας, καθώς οι επιδράσεις θα αγγίξουν και άληθους συναθροισματικούς προσδοκώμενους τομείς όπως ο θαλάσσιος τουρισμός.

Ο στόχος αυτός όμως δεν θα επιτευχθεί όσο η επίσημη πολιτική κινείται πίσω από τις εξελίξεις, αναμένει υπομονετικά τα λάθη ή τις επιλογές άλλων ευρωπαϊκών κρατών και αφήνει να χαθούν σημαντικές ευκαιρίες που αυτόματα θα την καθιστούσαν ηγέτιδα δύναμη στη ναυτιλιακή δραστηριότητα.



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



Δεν μπορεί να κοπεί η επικοινωνία με το λιμάνι του Πειραιά

**του Περικλή Παναγόπουλου,
προέδρου και διευθύνοντος συμβούλου
των Επιχειρήσεων Αττικής**

πλοία, από ένα στο κάθε λιμάνι. Τα πλοία της ακτοπλοΐας, όμως, είναι περισσότερα από πενήντα και όπως καταλαβαίνετε, δεν μπορούν να φιλοξενηθούν σε άλλο λιμάνι εκτός του Πειραιά».

Η άρνηση των εφοπλιστών να εγκαταλείψουν το λιμάνι του Πειραιά είναι γεγονός και όπως οι ίδιοι υπολογίζουν, θα χάσουν περίπου 130 δισ. δραχμές. Παράλληλα, εκφράζουν φόβους ως προς την ασφάλεια των πλοίων και των επιβατών, χαρακτηρίζοντας κυρίως το λιμάνι του Λαυρίου ακατάλληλο διότι προσβάλλεται εύκολα από δυσμενείς καιρικές συνθήκες.

Εξάλλου, καταγγέλλουν ότι δεν είχαν ενημερωθεί και πολύ περισσότερο ερωτηθεί για τις αποφάσεις που έχουν ληφθεί.

Από τη μεριά των διοργανωτών φαίνεται ότι το πρόβλημα τους είχε απασχολήσει από την αρχή. Μεταξύ των λύσεων που προτάθηκαν, περιλαμβανόταν ακόμα και το να παραμένουν τα πλοία έξω από το λιμάνι του Πειραιά και οι επιβάτες να μεταφέρονται με μικρά πλοία ή να μεταφερθεί η επιβατηγός κίνηση στις λιμενικές ζώνες της Δραπετσώνας και του Περάματος.

Επί πλέον, οι διοργανωτές του «Αθήνα 2004» αναφέρουν ότι το πρόβλημα είναι πολύ μικρότερο από το μέγεθος που θέλουν να προσδώσουν οι εφοπλιστές, οι οποίοι δημιουργούν ζήτημα, πιθανόν επειδή θέλουν να αποφύγουν τις επενδύσεις που θα πρέπει να κάνουν, κυρίως στο λιμάνι του Λαυρίου. Και αυτό είναι γεγονός, αφού το καθεστώς που θα επιβληθεί στο Λαύριο είναι εντελώς διαφορετικό από αυτό του Πειραιά, καθώς στο πρώτο οι εφοπλιστές είναι υποχρεωμένοι να καταβάλλουν το κόστος των εγκαταστάσεων και των άλλων υπηρεσιών εξυπηρέτησης των επιβατών που δημιουργούνται στο λιμάνι.

Όσον αφορά τα πλοία της Superfast Ferries, ο κ. Παναγόπουλος υποστήριξε ότι δεν είναι κατάλληλα για τη φιλοξενία υψηλών προσώπων και θεατών των Ολυμπιακών Αγώνων λόγω της χωρητικότητάς τους. Πιο συγκεκριμένα, είπε ότι για κάτι τέτοιο χρειάζονται πλοία με χωρητικότητα 1.000 και πλέον επιβατών και με περισσότερες από 500 καμπίνες. Εξάλλου, τα Superfast είναι δρομολογημένα σε διάφορες γραμμές και θα ήταν άπιστο να απασχοληθούν κατά τη διάρκεια της Ολυμπιάδας.



Θα ήταν πολύ λογικό να χρησιμοποιηθούν ελληνικά κρουαζιερόπλοια εάν υπήρχαν αρκετά... Αυτό ανέφερε μεταξύ άλλων ο πρόεδρος των Επιχειρήσεων Αττικής κ. Περικλής Παναγόπουλος, απαντώντας σε ερώτηση των «Ναυτικών Χρονικών» σχετικά με το μήνυμα προς τον «Αθήνα 2004» για τη χρησιμοποίηση αποκλειστικά ελληνικών κρουαζιεροπλοίων φιλοξενίας υψηλών προσώπων και θεατών κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων, που έστειλε ο πρόεδρος της ΕΕΕΠ κ. Ανδρέας Ποταμιάνος.

Παράλληλα, ο κ. Παναγόπουλος, σχολιάζοντας τα όσα λέγονται τον τελευταίο καιρό για πιθανή μεταφορά του επιβατηγού λιμένα στο Λαύριο και στη Ραφήνα κατά τη διάρκεια της Ολυμπιάδας, τόνισε: «Αυτό είναι εντελώς ανέφικτο... Οι Ολυμπιακοί Αγώνες θα διεξαχθούν τον Αύγουστο και φανταστείτε την εποχή αιχμής για τον τουρισμό, να κοπεί η επικοινωνία με τα νησιά. Αυτό δεν γίνεται. Νομίζω ότι είναι καθαρά ουτοπία αν πιστεύουμε πως μπορεί να κοπεί η επικοινωνία με το λιμάνι. Πού θα πάνε τα πλοία; Στα λιμάνια του Λαυρίου και της Ραφήνας μπορούν να πάνε μόνο δύο

Η Εταιρία μας έχει πολυετή πείρα
στη διακίνηση ανταλλακτικών/εφοδίων πλοίων σε όλο τον κόσμο
με επιλεγμένους αντιπροσώπους στις 5 ηπείρους.

Η διαρκής έρευνα και ενημέρωση σε νέα προϊόντα και υπηρεσίες
σε συνδυασμό με την μεγάλη εμπειρία μας και το χαμηλό κόστος
κάνουν την εταιρεία μας να διακρίνεται.



BOURAS

INTERFREIGHT SERVICES LTD.

**FORWARDERS - CUSTOMS BROKERS
WORLD - WIDE AIR - SEA AND TRUCK SERVICES**

ΚΕΝΤΡΙΚΟ:

Λ. Δημοκρατίας 421, Ν. Ικόνιο
Πέραμα 188 63
Τηλ.: 010-4014200
Fax: 010-4014207/8
e-mail: AF210@BOURAS.BIZ

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ:

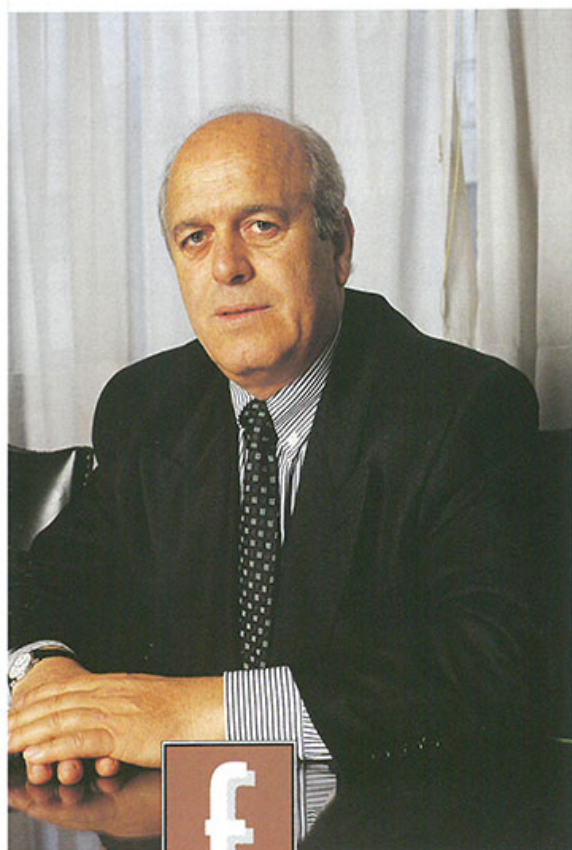
Σαλαμίνος 2,
Θεσσαλονίκη 546 25
Τηλ.: 0310-552820
Fax: 0310-532189
e-mail: tael@the.forthnet.gr

ΣΠΑΤΑ:

Νέος Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών
«Ελ. Βενιζέλος», Σπάτα, Κτίριο 27, Γραφείο 411
Τηλ.: 010-3542240-76-259
Fax: 010-3542333

ΠΡΟΜΑΧΩΝΑΣ:

Διασυνοριακό Εμπορικό και Εκθεσιακό
Κέντρο «Ο ΠΡΟΜΑΧΩΝ»
Προμαχώνας/Σερρών, Γραφείο Α6 Κτιρ. Διοίκησης
Τηλ.: 03230-28501-2,
Fax: 03230-28503
e-mail: tael@otenet.gr



Να αρχίσει άμεσα η ανάπλαση του Πειραιά

του Ευάγγελου Κούζιλου,
προέδρου της ΠΕΠΕΝ

Είναι βέβαιο ότι κατά τη διάρκεια της ολυμπιακής περιόδου ο αριθμός των επιβατών, των οχημάτων, και όχι μόνον, αναμένεται να αυξηθεί σημαντικά. Τα βλέμματα όλου του κόσμου θα είναι στραμμένα στη χώρα μας. Η μετάδοση των εικόνων και κάθε λογής ειδήσεων, αφού περάσουν από το μικροσκόπιο, θα μεταδίδονται αστραπιαία σε όλες τις χώρες του κόσμου, όλες τις ώρες και θα υπόκεινται σε αυστηρή κριτική. Η πολυπλοκότητα και ποικιλία των καταστάσεων και των γεγονότων, σε συνδυασμό με την ποικιλία των επισκεπτών, θα δυσχεραίνει τα πράγματα και το «sorry» δεν θα είναι αρκετό. Το πλεονέκτημα του «excuse», που όλοι οι πρωτάρηδες δικαιούνται, εδώ δεν έχει θέση. Εξετάζοντας την κατάσταση μακριά από σκοπιμότητες και μικρόκαρδες μικροπολιτικές αντιλήψεις, διαπιστώνουμε ότι στο πρώτο ημίματι της χώρας και από τα πρώτα της Μεσογείου, οι υποδομές είναι ελάχιστα, ενδεχομένως ανύπαρκτες, ακόμη και για καθημερινή χρήση. Αντιλαμβανόμαστε λοιπόν πόσο πίσω είμαστε γι' αυτή την ολυμπιακή περίοδο όπου οι απαιτήσεις είναι πολλές και ποικίλες και η ποσότητα και ο αυτοσχεδιασμός της στιγμής δεν έχουν θέση.

Παρόλο που κατά καιρούς έχουν εξαγγελθεί και παρουσιαστεί πάρα πολλά μέτρα για έργα, θεωρώ ότι είμαστε πολύ πίσω και αντιμετωπίζουμε στενότητα χρόνου. Αναλογιζόμενος και τη στενότητα των αντιλήψεων, που κάποιοι έχουν και συνεχώς φροντίζουν να προβάλλουν, θεωρώ ότι είμαστε σε πάρα πολύ οριακή σημεία, για να προλάβουμε προκειμένου ο Πειραιάς μαζί με το λιμάνι του να φανεί αντάξιος της ιστορίας του, των προσδοκιών, αλλά και των υποχρεώσεων που έχει αναλάβει και δεσμευτεί. Το ραντεβού του φαντάζει αρκετά δύσκολο.

Ως δήμαρχος, αλλά και ως θαλασσινός, αφού σε θαλασσινό αγώνισμα έχουμε αναδείξει Ολυμπιονίκες, αναφέρομαι μόνο σε ό,τι αφορά τον Πειραιά σαν λιμάνι, γιατί διαφορετικά θα ξέφευγα και θα φαινόταν ότι κάνω μικροπολιτική. Θέλω λοιπόν να τονίσω ότι άμεσα πρέπει να ξεκινήσουν έργα ανάπλασης του λιμένος, επαναπροσδιορισμού των θέσεων των πλοίων, τρόποι προσπέλασης προς αυτό, δημιουργία πράσινου, θέσεις στάθμευσης και τα λίγα νεοκλασικά να αναδειχτούν με την απαιτούμενη προσοχή, τάξη και σεβασμό. Έχουμε και μηνύματα και απόψεις. Βλέπουμε αρκετούς ξένους που επισκέπτονται το λιμάνι μας, τις ναυτιλιακές εταιρείες και ακούμε τα σχόλιά τους. Είναι χρήσιμο, λοιπόν, να τα λάβουν υπ' όψιν τους οι αρμόδιοι. Είναι απόλυτα σαφές ότι όταν αναφερόμαστε σε λιμάνι και Πειραιά, να τα θεωρούμε ως ενιαίο χώρο. Ό,τι αφορά το λιμάνι, αφορά και την πόλη του Πειραιά - χωρίς κάγκελα και διαχωρισμούς. Η χρησιμοποίηση κρουαζιεροπλοίων (για φιλοξενία χιλιάδων επισκεπτών) νομίζω είναι κάτι που συμβαίνει για πρώτη φορά. Πρέπει συνεπώς να τύχει της ανάλογης προσοχής, γιατί είναι ένα από τα σημεία που θα δώσει εξέτασεις το μεγάλο λιμάνι. Η προετοιμασία του Πειραιά για την Ολυ-

μπιάδα είναι σαν μια κρίση η οποία δεν προέρχεται από ένα μεμονωμένο, στιγμιαίο περιστατικό, το οποίο έχει τις δικές του διαδικασίες. Αλλά σαν μια διαρκής και μόνη κρίση, που η αντιμετώπισή της απαιτεί σειρά διαδικασιών, ενεργειών και αποφάσεων. Εκτέλεση η οποία απαιτεί, εκτός των άλλων, τόλη και υπέρβαση.

Πρέπει να παρουσιαστεί ένα άλλο λιμάνι, όχι μόνο σε εικόνα και αισθητική, αλλά και σε λειτουργικότητα. Αν τα καταφέρουμε όλα αυτά, τότε σίγουρα θα έχουν μπει οι βάσεις και τα θεμέλια έτσι ώστε το λιμάνι και ο Πειραιάς να γίνουν ένα μεγάλο ναυτιλιακό κέντρο, αντάξιο της μεγάλης και μοναδικής Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας. Σίγουρα έχουμε να αντιμετωπίσουμε προβλήματα και αδυναμίες, που συσσωρεύσε το χθες και σ' αυτό βοηθήσαμε όλοι μας. Άλλος από άγνοια και λάθη και άλλος από σκοπιμότητα και ιδιοτέλεια. Άλλος από μικροπολιτική και μεμψιμοιρία και άλλος από ωχαδερφισμό. Το μεγαλύτερο πρόβλημα, όμως, που έχουμε να αντιμετωπίσουμε (και αυτό φοβάμαι περισσότερο) είναι ο κακός εαυτός μας. Αν τα καταφέρουμε και τον ξεπεράσουμε, έστω να τον αγνοήσουμε αυτή τη φορά, σίγουρα θα τα καταφέρουμε. Και τότε το λιμάνι και ο Πειραιάς θα συνδράμουν σημαντικά στην Ολυμπιάδα, για την οποία όλοι αγωνιζόμαστε για την επιτυχία της. Και θα πετύχουμε.

Η Ολυμπιάδα είναι η ευκαιρία που δίδεται στην πόλη του Πειραιά και θα αποτελέσει μοχλό ανύψωσης. Την ατμομηχανή, θα έλεγα, που θα ανυψώσει και θα πάρει μαζί της τα όνειρα και τις ελπίδες όλων αυτών που φαντάσθηκαν τον Πειραιά καλύτερο. Γιατί πράγματι το αξίζει. Είναι η ευκαιρία λοιπόν να μπούμε επιτέλους και εμείς στο τρένο της προόδου και όχι ως συνήθως, αδιάφοροι, να το αφήσουμε να προσπερνάει δίπλα μας. Και για να τα πετύχουμε όλα αυτά, χρειάζεται κυρίως τόλη.

Ας τοημήσουμε λοιπόν.

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



CHRISTOU
ASSOCIATES S.A.

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

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



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

«Χρησιμοποιήστε μόνο ελληνικά κρουαζιερόπλοια»

Μήνυμα Ποταμιάνου προς τον «Αθήνα 2004» και τη Γιάννα Αγγελοπούλου



αφές μήνυμα προς τον «Αθήνα 2004» και την κ.

Γιάννα Αγγελοπούλου για τη χρησιμοποίηση αποκλειστικά ελληνικών κρουαζιερόπλοιων φιλοξενίας υψηλών προσώπων και θεστών, κατά τη διάρκεια διεξαγωγής των Ολυμπιακών Αγώνων, έστειλε ο πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων κ. Ανδρέας Ποταμιάνος. Τις προσεχείς ημέρες ο «Αθήνα 2004» θα προχωρήσει σε πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για την αναζήτηση κρουαζιερόπλοιων συνολικής δυναμικότητας 7.000

καμπινών. Από αυτές, τουλάχιστον το 30% θα νοικιαστεί από την Οργανωτική Επιτροπή, ενώ το υπόλοιπο 70% θα μπορεί να διατεθεί από τους πλοιοκτήτες ή τους τουριστικούς πράκτορες για τη διαμονή επισκεπτών κατά την περίοδο των Αγώνων. Σύμφωνα με πληροφορίες από τον «Αθήνα 2004», υπάρχει μεγάλο ενδιαφέρον από ξένες ναυτιλιακές εταιρείες για να καλύψουν τις ανάγκες. Το κόστος θα καθοριστεί μετά την ολοκλήρωση του διαγωνισμού, βάσει των προσφορών των ενδιαφερομένων. Αξίζει να σημειωθεί ότι η Σουηδική Ολυμπιακή Επιτροπή ήδη έχει κλείσει κρουαζιερόπλοιο, δυναμικότητας 900 κλινών, στο οποίο θα φιλοξενηθούν μέλη της ολυμπιακής οικογένειας της Σουηδίας αλλά και άλλων επιτροπών.

Ο πρόεδρος της ΕΕΕΠ Ανδρέας Ποταμιάνος με δηλώσεις του υποστηρίζει ότι οι ελληνικές εταιρείες μπορούν να καλύψουν πλήρως τις ανάγκες και δεν θα πρέπει η πρόσκληση ενδιαφέροντος να είναι διεθνής. Πιο συγκεκριμένα, ο κ. Ποταμιάνος δήλωσε: «Από την πρώτη στιγμή που αναλάβαμε τη διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων, είχαμε τονίσει πως τα υπό ελληνική σημαία κρουαζιερόπλοια είναι σε θέση να καλύψουν πλήρως τις ανάγκες. Είχαμε αναφερθεί ότι θα μπορούσαμε να εξυπηρετήσουμε 15.000 άτομα. Το ίδιο υποστηρίζουμε και τώρα. Πρέπει να προτιμηθούν τα υπό ελληνική σημαία κρουαζιερόπλοια. Όπως οι επισκέπτες θα εξυπηρετηθούν από τα ελληνικά ξενοδοχεία, έτσι και τα ελληνικά πλοία θα εξυπηρετήσουν τα μέλη της Ολυμπιακής Επιτροπής και τους αθλοδοπούς. Η ένωσή μας και τα μέλη μας ήμεν ότι στα ξένα κρουαζιερόπλοια, αφού άνετα μπορούμε να καλύψουμε τις ανά-

γκες. Ανάλογα με τη χωρητικότητα κάθε πλοίου, μπορούμε να διαθέσουμε όχι μόνο 8 κρουαζιερόπλοια αλλά περισσότερα. Ο αριθμός τους ίσως φτάσει και τα 20». Ο πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων είναι αισιόδοξος για την πορεία των ολυμπιακών έργων στο λιμάνι του Πειραιά, αφού τα πλοία που θα χρησιμοποιηθούν θα πρέπει να είναι παραβεβλημένα στον Πειραιά. Το τελευταίο διάστημα πραγματοποιούνται συνεχείς συσκέψεις, υπό την προεδρία του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργου Ανωμερίτη, για την παρακολούθηση αυτών των έργων. Την αισιοδοξία της για την πορεία των έργων δεν είχε κρύψει και η κ. Γιάννα Αγγελοπούλου κατά την τελετή υπογραφής της σύμβασης μεταξύ της Οργανωτικής Επιτροπής και του ΟΛΠ. Συγκεκριμένα, η πρόεδρος του «Αθήνα 2004» είχε τονίσει: «Ο Πειραιάς είναι νευραλγικής σημασίας περιοχή για την επιτυχία των Αγώνων του 2004. Και γιατί αυτό; Γιατί ο Πειραιάς θα φιλοξενήσει μερικές από τις ομάδες των επισκεπτών, από τις ιδιαίτερα υψηλής κατηγορίας ομάδες, προσκεκλημένους των χορηγών μας και χορηγούς, και με τα κρουαζιερόπλοια θα ήλθουμε εν πολλοίς και το πρόβλημα της ξενοδοχειακής υποδομής στην Αθήνα. Για να γίνει αυτό χρειάζεται πολλή δουλειά. Πρέπει όλοι να δουλέψουμε σκληρά, να γίνουν οι παρεμβάσεις στον Πειραιά και τους γύρω δρόμους και να καταστεί δυνατό το πρόγραμμα φιλοξενίας. Οι άνθρωποι που θα φιλοξενηθούν στα κρουαζιερόπλοια είναι αυτοί που διαμορφώνουν την κοινή γνώμη. Αυτοί θα πρέπει να δουν, για 17 ημέρες που θα φιλοξενηθούν, ότι το λιμάνι του Πειραιά θα είναι ο καθρέφτης της χώρας».



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

Συνεργασία Ανωμερίτη - Βερελή για έργα στον Πειραιά

Σύνδεση του πειραιϊκού λιμένα με τον προαστιακό και το «Ελ. Βενιζέλος»



ειρά συγκεκριμένων παρεμβάσεων για τον Πειραιά, από τις οποίες η πλέον σημαντική είναι η σύνδεση του λιμένα του Πειραιά με τον προαστιακό σιδηρόδρομο και το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος», αποφασίστηκε κατά τη διάρκεια συνεργασίας των υπουργών Μεταφορών Χρ. Βερελή και Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργου Ανωμερίτη. Η σύνδεση αυτή είχε ενταχθεί στο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας με αναβάθμιση της γραμμής Πειραιά (Αγ. Διονύσιος) - Αγ. Ι. Ρέντη - ΣΚΑ (Σιδηροδρομικό Κέντρο Αθηνών) με ολοκλήρωση το 2007.

Με βάση τις νέες αποφάσεις:

1. Ως terminal του προαστιακού στον Πειραιά ορίζεται ο σταθμός ΣΠΑΠ στην ακτή Καθαμασιώτη, δίπλα στον ηλεκτρικό σταθμό του ΗΣΑΠ.
2. Θα αναβαθμισθεί ο υπάρχων σταθμός ΣΠΑΠ (παλιό νεοκλασικό και νέες αποβάθρες).
3. Θα συνδεθούν με εναέρια γέφυρα οι δύο σταθμοί.
4. Θα αναβαθμισθεί ο σιδηροδρομικός διάδρομος Αγ. Ι. Ρέντη - ΣΠΑΠ Πειραιά με κανονική διπλή γραμμή.
5. Ο σταθμός αυτός θα χρησιμοποιείται για τον προαστιακό προς ΣΚΑ, αεροδρόμιο και τα τρένα προς Β. Ελλάδα και Πελοπόννησο.

6. Ο ΟΡΣΑ προτείνει όπως η διαδρομή της γραμμής προς Αγ. Διονύσιο, η οποία δεν θα λειτουργεί, μετατραπεί σε πεζόδρομο και ποδηλατοδρόμο.

7. Το νεοκλασικό κτίριο του ΟΣΕ Αγ. Διονυσίου θα διατηρηθεί με ανάπλαση του περι-

βάλλοντος χώρου και ενοποίησης του με το αρχαιολογικό πάρκο της Ηετιώνειας ακτής.
8. Ήδη άρχισαν να εκπονούνται οι σχετικές μελέτες τεχνικών και περιβαλλοντικών όρων με στόχο τη δημοπράτηση των απαιτούμενων έργων στο τέλος του 2002.
9. Ολοκλήρωση του έργου την άνοιξη του 2004.

Όπως δήλωσε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης: «Το έργο αυτό, το οποίο εντάσσεται στις συνολικές προτάσεις του master plan του Πειραιά και θα παρουσιασθεί τον Ιούνιο 2002, αποτελεί ένα από τα πιο σημαντικά έργα για τον Πειραιά, τον τουρισμό και την ακτοπλοΐα, αφού θα συνδέσει α) τον Πειραιά με το αεροδρόμιο, β) τον Πειραιά με τον ολυμπιακό προαστιακό σιδηρόδρομο και γ) τον Πειραιά με το σύγχρονο δίκτυο του ΟΣΕ. Φυσικά και ο ΟΣΕ, με την απόφαση αυτή, αποκτά σύγχρονη πύλη στο λιμάνι και 25 εκατ. πελάτες (αφιξο/αναχωρήσεις 2001)».

Έργα του ΟΛΠ εντάχθηκαν στο ΠΕΠ

Εντάχθηκαν και τυπικά τρία εκτελούμενα έργα του ΟΛΠ Α.Ε. στο Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΠΕΠ) Αττικής 2000-2006, των οποίων ο χρόνος ολοκλήρωσης λήγει στις 15 Ιουλίου.

Σύμφωνα με δηλώσεις, κατά την επίσκεψη του υπουργού Γιώργου Ανωμερίτη, για τις προβλήτες του λιμένα Πειραιά, στο ΠΕΠ Αττικής εντάχθηκαν τελικώς:

- α. Έργο ανακατασκευής περιοχής Αγίου Σπυρίδωνα, νέος κρηπιδότοκος 95 μέτρων προϋπολογισμού 1.004.255 ευρώ.
- β. Έργο ανακατασκευής περιοχής πλοίων Αργοσαρωνικού, μήκους 182 μέτρων, προϋπολογισμού 1.038.884 ευρώ.
- γ. Έργο επισκευής προβλήτα σταθμού εμπορευματοκιβωτίων 40 μ. και επιπέδου 40.000 τ.μ. κ.λπ., προϋπολογισμού 1.212.032 ευρώ.

Δηλαδή, έργα συνολικού προϋπολογισμού 1,1 δισ. δρχ.

Σύμφωνα με τις ίδιες δηλώσεις και ύστερα από επίσκεψη του υπουργού, του προέδρου και των στελεχών του ΟΛΠ, η ακτή Βασιλειάδη ως νέος προβλήτας επιβατηγών πλοίων θα παραδοθεί μέχρι τις 15 Ιουνίου 2002, οπότε και θα ενταχθεί και η περιοχή αυτή στο γενικό σχεδιασμό δρομολόγησης πλοίων.

Για τα πιο πάνω 3 κύρια έργα, φορέας χρηματοδότησης είναι το ΥΕΝ με κοινοτική συμμετοχή 80% και κρατική συμμετοχή 20%, χωρίς επιβάρυνση του ΟΛΠ.

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΡΑΦΗΝΑΣ Α.Ε.



Το Λιμάνι της Ραφήνας ανταποκρίνεται στις προκλήσεις της εποχής. Με σταθερά βήματα υπηρετεί την πρόοδο και την οικονομική ανάπτυξη τόσο της Ραφήνας όσο και της Ελλάδας.

Η μετατροπή του Λιμενικού Ταμείου σε Α.Ε., σε συνδιασμό και με τη σύσταση της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής στο ΥΕΝ, υποστηρίζει την ταχύτερη και αρτιότερη υλοποίηση των στόχων μας.

Ο Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας Α.Ε. είναι ευέλικτος, με ξεκάθαρο ρόλο και με ουσιαστικό στόχο την ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής.

Με επιπρόσθετο στόχο το σεβασμό στον επιβάτη και στο περιβάλλον, ο Οργανισμός πέτυχε ήδη το σκοπό της δημιουργίας του.

Αριθμός διακινούμενων επιβατών & οχημάτων

	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΙΧ	Φ/Γ	ΔΙΚΥΚΛΑ
1996	1.389.031	125.305	42.775	59.888
1997	1.589.313	185.250	38.003	51.317
1998	1.525.552	192.004	37.396	49.311
1999	1.741.448	231.088	37.776	48.483
2000	1.630.651	215.348	41.826	50.026
2001	1.800.835	224.976	32.253	51.994

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΡΑΦΗΝΑΣ Α.Ε.

Ακτή Ανδρέα Γ. Παπανδρέου, Λιμάνι Ραφήνας

Τηλ: 0294 23605, 22409 - Fax: 0294 26076, e-mail: portraf@internet.gr

Ζήτηση στα μεταχειρισμένα



Ικρές διακυμάνσεις παρουσίασαν οι δείκτες της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου την περίοδο που εξετάζουμε, με εξαίρεση το δείκτη των Capes ο οποίος υποχώρησε κατά τη διάρκεια του τελευταίου μήνα κατά περίπου 208 μονάδες και έκλεισε γύρω στις 1.169. Κατά τα άλλα, ο BDI έχασε περίπου 63 μονάδες από την τελευταία μας ανασκόπηση και διαμορφώθηκε στις 1.040, ενώ οι BPI και BHMI έκλεισαν στις 1.085 και 7.771 μονάδες αντίστοιχα, κερδίζοντας ο πρώτος 30 και ο δεύτερος 27 μονάδες.

Όσον αφορά τα δεξαμενόπλοια, οι πλοιοκτήτες των VLCCs μετά τα πολλά προβλήματα που αντιμετώπισαν με τα επίπεδα της ναυλαγοράς, είδαν την τελευταία εβδομάδα τις τιμές των ναύλων να ενισχύονται σε όλες τις περιοχές. Η αγορά των Suezmaxes εξακολουθεί να δέχεται πτωτικές πιέσεις, όμως η ενίσχυση των VLCCs αναμένεται να επιφέρει θετικά αποτελέσματα και για τη συγκεκριμένη αγορά, σύντομα.

Στις αγοραπωλησίες, παρά την πολύ μέτρια εικόνα που παρουσιάζει η ναυλαγορά, το ενδιαφέρον για μεταχειρισμένα φορτηγά συνεχίστηκε αμείωτο. Αξίζει να σημειωθεί πως ακόμη και μονάδες γηραιότερες της 25ετίας προσέλκυσαν το ενδιαφέρον, σε επίπεδα μάλιστα 20-25% υψηλότερα της τιμής διάλυσης του πλοίου. Η έντονη αγοραστική δραστηριότητα στα μεταχειρισμένα φορτηγά πλοία διακόπηκε προσωρινά στις αρχές Μαΐου, λόγω των διακοπών του Πάσχα της Ορθοδοξίας, του Golden Week στην Απω Ανατολή αλλά και της εορτής της Αναλήψεως στην υπόλοιπη Ευρώπη. Παρ' όλα αυτά, ο μεγάλος αριθμός επιθεωρήσεων που λαμβάνουν χώρα αναμένεται να οδηγήσει σε περαιτέρω πράξεις τις ερχόμενες εβδομάδες.

Στον τομέα των ναυπηγήσεων, φαίνεται πως οι υποψήφιοι αγοραστές είναι πλέον έτοιμοι να αποδεχτούν τα επίπεδα των τιμών και να προχωρήσουν σε παραγγελίες. Η μείωση των διαθέσιμων κλινών για παράδοση το 2004 έχει συντελέσει στη σταθεροποίηση των τιμών αυτών, ενώ, από την άλλη πλευρά, η διαθεσιμότητα για παράδοση το 2005 είναι άπλετη, γεγονός που εμποδίζει τα ναυπηγεία να διεκδικήσουν υψηλότερα επίπεδα.

Στο χώρο των διαλύσεων, έκπληξη έχουν προκαλέσει τα επίπεδα των τιμών για παράδοση στην Κίνα, τα οποία φθάνουν σε αρκετά ανταγωνιστικά για την εποχή επίπεδα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η πώληση του VLCC «Essex» προς 158 δολάρια ανά τόνο light, μια τιμή στην οποία απέτυχαν να ανταποκριθούν τα διαλυτήρια σε Ινδία και Μπανγκλαντές. Οι τιμές, πάντως, για παράδοση στις χώρες αυτές παρουσίασαν κατά τα τέλη Απριλίου με αρχές Μαΐου απότομη πτώση, η οποία είναι πλέον της τάξεως των 10 δολαρίων ανά τόνο light και βρίσκονται γύρω στα 130-135 δολάρια για φορτηγά, γύρω στα 140 δολάρια για πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και στα 140-145 δολάρια για δεξαμενόπλοια.

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



TECHNICAL COMPANY S. HILIOU LTD.

HYDROBLASTING 23.000 PSI

24
HOUR REPAIRS DURING
THE VOYAGE



031

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

BULKCARRIERS

NAME	D.W.T.	BUILT	GEAR	PRICE US\$	BUYERS
VASCO DE GAMA	151,380	1990 - JAPAN	GEARLESS	16,750,000	GREEK
ORJEN	75,150	1977 - U.K.	GEARLESS	2,000,000	UNDISCLOSED
WORLD RAVEN	72,394	1996 - JAPAN	GEARLESS	15,500,000	MONACO BASED "GASTON"
OCEAN DUKE	71,741	1995 - JAPAN	GEARLESS	15,250,000	A.M.NOMIKOS
DELPHIC PRIDE	65,125	1984 - JAPAN	GEARLESS	RGN 5,600,000 - 5,700,000	GREEKS
ATLANTIC STATESMAN	65,015	1981 - JAPAN	GEARLESS	3,700,000	EUROCARRIERS, GREECE
YU MAY	65,000	1991 - CHINA	GEARLESS	20,000,000 ENBLOC	KATSIKIS & SIGALAS
HSING MAY	65,000	1990 - CHINA	GEARLESS	<	<
MENITES	64,897	1981 - JAPAN	GEARLESS	3,650,000	GREEK
TRIZINA	64,442	1984 - JAPAN	GEARLESS	5,700,000	CHINESE
KOURYO	64,183	1981 - JAPAN	CRANES 4 X 25	3,400,000 INCL A 2 MONTH T/C FOLLOWED BY AN 11 MONTH BAREBOATARTER	TCM
PAMPHILOS	64,100	1977 - JAPAN	GEARLESS	2,100,000	INDIAN
PRETTY SOURCE	47,116	1998 -	CRANES 4 X 25	RGN HIGH 14,000,000	GREEK
WORLD PROSPER	43,598	1994 - JAPAN	CRANES 4 X 30	12,500,000	GREEK
MERCUR	41,378	1978 - JAPAN	CRANES 4 X 16	RGN 920,000 AT ACTION IN DURBAN	SINGAPOREAN
LUCIJA	40,501	1978 - JAPAN	CRANES 3 X 25	1,700,000	GREEK
WORLD THEMIS	38,931	1977 - JAPAN	CRANES 4 X 20	1,500,000	FAREASTERN
ZHAO SHAN	37,685	1977 - JAPAN	CRANES 4 X 15	1,250,000	EDDIE STEAMSHIP
HANEI STAR	37,677	1984 - JAPAN	CRANES 5 X 25	4,700,000	VAMVASHIP
STAR MICHALIS	37,574	1985 - JAPAN	GEARLESS	5,400,000	GREEK
MARIA K	36,233	1977 - JAPAN	DERRICKS 5 10	1,300,000	GREEK
SANMAR PRIDE	35,158	1978 - JAPAN	CRANES 4 X 25	1,700,000	TAIWANESE
LJUBLJANA	32,680	1981 - JAPAN	CRANES 4 X 25	2,800,000	UNDISCLOSED
EASTWRN FOREST	28,470	1990 - JAPAN	CRANES 4 X 30	7,075,000	GREEK
LUCKY MAN	27,476	1980 - JAPAN	CRANES 5 X 25	2,000,000	GREEK
URAGA	25,912	1982 - BRAZIL	TEU 634	2,000,000	RUSSIAN
GIORGIS	25,660	1985 - JAPAN	CRANES 5 X 20	4,850,000	WENZHOU
MANAMARIA	23,928	1978 - JAPAN	DERRICKS 5 X 25	1,450,000 INCL T/C TO LYDIAMAR AT USD 4,500/PD TILL 10/2002 WITH OPT 01/2003	GREEK
EPIC	19,697	1978 - KOREA	DERRICKS 4 X 25	1,180,000	TURKISH
HORNG YUN	8,960	1981 - JAPAN	DERRICKS 4 X 20 DERRICKS 1 X 15	1,140,000	TAIWANESE
ISLA PANAY	6,654	1982 - JAPAN	DERRICKS 4 X 15	650,000	TAIWANESE

TANKERS

NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
MAERSK VISUAL	110,361	1988 - JAPAN	TANKER	18,000,000	CHINESE
MARIFU MARU	101,838	1979 - JAPAN	TANKER	RGN 3,600,000	POLEMBROS
FOUR LAKES	94,225	1992 - ITALY	TANKER	P+C	UNDISCLOSED
MELOR	87,768	1986 - JAPAN	TANKER	RGN 12,000,000 ON A BBHP SCHEME	CHIENESE
SEA NIMROD	64,900	1978 - DENMARK	TANKER	RGN 2,000,000 - 2,200,000	GREEKS
ALAM BERKAT	47,263	1998 - JAPAN	TANKER	27,500,000	STELMAR
ALAM BELIA	47,225	1998 - JAPAN	TANKER	27,500,000	STELAMR
AMER ENERGY	31,487	1979 - CANADA	TANKER	2,500,000	UNDISCLOSED
STAVANGER PRIDE	29,993	1982 - KOREA	TANKER	2,500,000	ANCORA INVESTMENTS
HOSHO	7,804	1994 - JAPAN	TANKER	7,100,000	MALAYSIAN
LIBRA 5	5,069	1994 - RUMANIA	TANKER	1,500,000	MALAYSIAN
TSURUFUJI MARU No 8	4,974	1986 - JAPAN	TANKER	1,600,000	THAILAND BASED
TAISEI MARU	2,998	1993 - JAPAN	TANKER	1,900,000	MALAYSIAN
MONTE BELLO	14,122	1997 -	CHEMICAL TANKER	14,200,000 AT AUCTION	UNDISCLOSED
LODESTAR SPIRIT	13,924	1993 - JAPAN	CHEMICAL TANKER	RGN 11,550,000	EUROPEAN
TIMUR GRACE	5,294	1984 - JAPAN	CHEMICAL TANKER	2,300,000	TAIWANESE
EOLE	3,330	1991 - BULGARIA	PRODUCT CARRIER	2,200,000	MALTESE
TARQUIN MARINER	4,400	1992 - U.K.	LPG CARRIER	UNDISCLOSED ENBLOC	UNIGAS
TARQUIN VALE	5,900	1999 - KOREA	LPG CARRIER	>	>
TARQUIN DELL	5,900	1999 - KOREA	LPG CARRIER	>	>
TARQUIN RANGER	5,771	1994 - U.K.	LPG CARRIER	>	>

THE EXPERTS DO THE JOB

HYDROBLASTING, SANDBLASTING, CLEANING, PAINTING



WOMA 480Z, 1350 BAR, 146 L/MIN, JULY '98



WOMA 480Z, 1350 BAR, 146 L/MIN, FEB. '99



HUGHES 5030, 1580 BAR, 146 L/MIN, JULY '97



HUGHES 5000, 1580 BAR, 146 L/MIN, JAN '99

CORAL LTD.
... THE CORROSION
CONTROL EXPERTS.



Member of
Marine Services S.A.

CORAL LTD.
GENERAL MARINE REPAIRS

9 FILELLINON STR. • 185 36 PIRAEUS GREECE
TEL.: 429 4354-5, 429 4396-7 • FAX: 429 4735, 429 4400 • TLX: 241138 MELM GR
WEBSITE: <http://www.itel.gr/coral> • E-MAIL: coral@itel.gr

TWEENDECKERS/MPPs/CONTAINERS

NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	GEAR	PRICE US\$	BUYERS
S.A WINTERBERG	CONTAINER	50,819	1978 - FRANCE	TEU 2464	UNDISCLOSED ENBLOC	M.C SHIPPING
S.A HELDERBERG	CONTAINER	48,878	1977 - FRANCE	TEU 2464	>	>
S.A SEDERBERG	CONTAINER	48,878	1978 - FRANCE	TEU 2464	>	>
AMBASSADOR BRIDGE	CONTAINER	45,643	1986 - JAPAN	TEU 3029	UNDISCLOSED	DANAOS SHIPPING
MOL OSAKA	CONTAINER	33,185	1981 - JAPAN	TEU 1770	2,500,000	TECHNOMAR
KUO LIH	CONTAINER	18,421	1995 - JAPAN	TEU 1121	9,750,000 INCL 2 YRS T/C BACK AT USD 7,500/DAY	UNDISCLOSED
MAERSK CONSTANTZA	CONTAINER	15,417	1978 - JAPAN	TEU 1270	>	>
TIGER CREEK	CONTAINER	13,089	1983 - CHINA	TEU 846	3,200,000	UNDISCLOSED
EL GRECO	FERRY	14,425 GROSS	1972 - JAPAN	CRANES 2 X 36 PASS 1376, CABINS 234 CARS 350	3,500,000	UNDISCLOSED
LA ROCHELLE EXPRESS	TWEEN	2,560	1975 - GERMANY	GEARLESS	290,000	DUTCH
DANKERQUE EXPRESS II	TWEEN	2,500	1975 - GERMANY	GEARLESS	260,000	DUTCH
POPER	TWEEN	16,648	1983 - YUGOSLAVIA	TEU 478 CRANES 5 X 20	1,750,000	GREEK

DEMOLITION

NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	LTD	PRICE US\$/LTD	BUYERS
AGHIA TRIAS	BULKER	116,630	1977 - SWEDEN	19,575	P+C TERMS	INDIA
VENETICO	BULKER	71,411	1977 - JAPAN	13,628	143	CHINA
BLUE LADY	BULKER	35,974	1976 - JAPAN	8,400	P+C TERMS	INDIA
DANAKOS	BULKER	32,671	1971 - POLAND	7,974	147	INDIA
AUDACIOUS	BULKER	27,560	1977 - U.K.	5,794	P+C TERMS	INDIA
MARYEM ANA	BULKER	27,560	1972 - SPAIN	-	P+C TERMS	INDIA
EDINBURGH	CONTAINER	48,810	1973 - GERMANY	24,932	141.5	CHINA
ANAGEL SPIRIT	FRIENDSHIP	22,109	1978 - JAPAN	6,951	152	INDIA
SKYROS	TWEEN	21,383	1978 - CANADA	7,579	160	INDIA
SAMOS	TWEEN	13,500	1975 - RUSSIA	6,859	UNDISCLOSED	INDIA
SPENCER	TWEEN	13,500	1977 - RUSSIA	6,744	UNDISCLOSED	INDIA
VASIL LEVSKI	TWEEN	13,450	1975 - RUSSIA	6,856	150	INDIA
KAPITAN PETKO VOIVODA	TWEEN	13,449	1974 - RUSSIA	6,836	UNDISCLOSED	INDIA
ECO EKRAM	TWEEN	11,765	1974 - POLAND	4700	151	INDIA
ATOLL ATLANTIC	TWEEN	11,350	1974 - GERMANY	6,550	-	INDIA
INSPIRATION	TWEEN	7,386	1972 - JAPAN	2,460	P+C TERMS	INDIA
HELESPONT CAPITOL	TANKER	388,042	1976 - JAPAN	56,400	142.5 ENBLOC	BANGLADESH
HELESPONT PARAMAOUNT	TANKER	388,042	1976 - JAPAN	56,400	>	>
ESSEX	TANKER	362,118	1975 - SWEDEN	43,485	158	CHINA
IKARIA	TANKER	267,807	1977 - KOREA	39,463	150	BANGLADESH
LICORNE PACIFIQUE	TANKER	267,703	1975 - JAPAN	36,448	148	BANGLADESH
CROWN JEWEL I	TANKER	258,076	1974 - JAPAN	37,895	150	BANGLADESH
TAI SAN	TANKER	234,110	1974 - JAPAN	35,827	150	BANGLADESH
TAI HUNG SAN	TANKER	233,759	1976 - JAPAN	34,269	150	BANGLADESH
VIOLET	TANKER	232,323	1974 - JAPAN	35,706	-	BANGLADESH
POSIDON	TANKER	106,677	1976 - JAPAN	16,314	155	INDIA
CHALLENGE	TANKER	96,539	1976 - JAPAN	17,129	158	BANGLADESH
CLOUD	TANKER	89,965	1975 - JAPAN	16,979	158	BANGLADESH
KENETH E.HILL	TANKER	81,274	1979 - JAPAN	15,096	148	SHANGAI BASED
MARIPRIMA	TANKER	59,543	1976 - JAPAN	19,300	148	INDIA
ASPHALT CHAMPION	TANKER	32,004	1973 - NORWAY	7,700	UNDISCLOSED ON "AS IS" BSS PIRAEUS	INDIA
CONCORD	TANKER	29,430	1974 - JAPAN	7,591	133 ON "AS IS" BSS SPORE	CHINA
TRUST A	TANKER	25,097	1975 - SWEDEN	6,600	147	INDIA
ASEAN PROVIDENCE	TANKER	22,710	1974 - JAPAN	6,110	135 ON "ASIS" BSS SINGAPORE	UNDISCLOSED
NEKTAR	LPG CARRIER	49,465	1975 - 18,692	18,692	-	CHINA
NAND SHIVCHAND	OBO	65,075	1982 - ITALY	15,602	145	INDIA
COSTANZA	PRODUCT CARRIER	8,047	1973 - JAPAN	-	87 ON "ASIS" BSS ITALY	UNDISCLOSED

ΜΥΛΧΑΝ ΕΛΛΑΣ Α.Ε.
Muhlhan Hellas S.A
Member of Muhlhan group.



ΜΥΛΧΑΝ: ΔΥΝΑΜΗ ΣΤΗΝ ΑΝΤΙΔΙΑΒΡΩΤΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ
ΑΜΜΟΒΟΛΕΣ-ΙΚΡΙΩΜΑΤΑ-COATING-ΒΑΦΕΣ-ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΙ

Η τεχνολογία του μέλλοντος φιλική προς το περιβάλλον.

Το σύστημα **μ-jet®** Διεθνής ευρεσιτεχνία.



ΕΡΓΟΤΑΞΙΟ



ΜΥΛΧΑΝ ΕΛΛΑΣ Α.Ε.
 Παλάσκα 12
 Σκαρμαγκάς
 124 62 Χαϊδάρι, Αθήνα
 Τηλ: 010 5576994-5582454
 Fax: 010 5578443
 E-mail: muhlhan@otenet.gr



MUHLHAN SURFACE PROTECTION
INTERNATIONAL GmbH
 D-21107 Hamburg - Schlnckstr 3
 Tel: +4940 75271-0
 Fax: +4940 75271123
 Web: <http://www.muehlhan.com>
 E-mail: mci@muehlhan.com



Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις πριν από 1 χρόνο - Μάιος 2001

1. BULKCARRIERS NAME	D.W.T.	BUILT	GEAR	PRICE US\$	BUYERS
LA SIERRA	165,133	1993 - POLAND	-	REGION 20,000,000	MARMARAS NAVIGATION
IRENE OLDENDORFF	65,000	1991 - RUMANIA	-	REGION 6,000,000	CHINESE
ATLANTIC EXPLORER	48,170	2001 - JAPAN	CRANES 4 X 30	REGION 19,600,000	HELIKON
SAFFRON TRADER	45,681	1996 - JAPAN	CRANES 4 X 25	14,000,000	SPAR SHIPPING
LAKAMBINI	28,835	1989 - JAPAN	CRANES 4 X 30	RGN 8,300,000 INCL. 3 YEARS T/C AT REGION 7,200 PD	UNDISCLOSED
KAVO YERAKAS	25,854	1981 - JAPAN	CRANES 4 X 30 TEU 788	2,300,000	GREEK
PAXI	20,850	1978 - JAPAN	DERRICKS 10 X 10	REGION 1,000,000	GREEK
2. TANKERS NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
HELLESPONT PARADISE	315,697	1975 - DENMARK	TANKER	REGION 16,000,000	BLUEWATER/DENMARK
MAERSK NAVARIN	255,312	1989 - KOREA	TANKER	REGION 31,000,000	DYNACOM/GREECE
LAURA	96,759	1992 - JAPAN	TANKER	REGION 35,000,000	UNDISCLOSED
AGILITY	41,476	1992 - JAPAN	TANKER	REGION 18,750,000	UNDISCLOSED
TOYOKAZE	19,917	1984 - JAPAN	CHEMICAL TANKER	ENBLOC	SINGAPOREAN
SETOKAZE	18,556	1983 - JAPAN	CHEMICAL TANKER	10,000,000	SINGAPOREAN
TRADEWIND OCEAN	9,178	1974 - CANADA	TANKER	REGION 1,500,000	NIGERIAN
3. DEMOLITION NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	PRICE US\$/LDT	BUYERS
GOLDEN EYE	BULKER	64,473	1975 - JAPAN	170	INDIA
LIMARI	TWEEN	20,597	1977 - JAPAN	REGION 190	INDIA
CANMAR SPIRIT	CONTAINER	16,963	1971 - U.K	REGION 186	UNKNOWN
CARIB SEA	CAR CARRIER	2,175	1976 - SPAIN	174	INDIA
ORANGE REEFER	REEFER	8,941	1970 - DENMARK	210 (110 TONS OF ALUMINA INCLUDED IN THE SALE)	INDIA
KHARU	TANKE	231,712	1975 - JAPAN	200	BANGLADESH

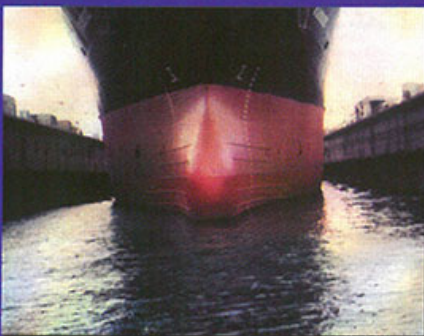
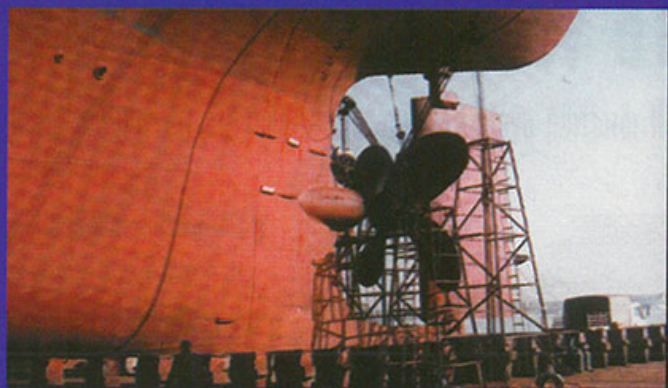
Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις πριν από 10 χρόνια - Μάιος 1992

1. BULKCARRIERS NAME	D.W.T	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
BEGONIA	158,117	1974 - JAPAN	-	4,300,000	GREEK
KAPETAN YANNIS	63,076	1981 - JAPAN	-	15,000,000	GREEK
SPRING CONDOR	40,449	1984 - JAPAN	CRANES 4 X 25	15,600,000	JAPANESE
OLYMPUS	26,984	1977 - JAPAN	CRANES 4 X 25 TEU 188	4,950,000	NOMADIC SHIPPING
ORIENTAL HOPE	25,000	1984 - JAPAN	CRANES 3 X 25 DERRICKS 1 X 25	9,900,000	JAPANESE
EASTERN GLORY	22,218	1980 - JAPAN	CRANES 2 X 26 DERRICKS 2 X 25	6,500,000	TAIWANESE
SLAGEN	12,764	1974 - GERMANY	DERRICK 1 X 150 DERRICKS 3 X 22 CRANES 2 X 25 TEU 420	3,250,000	CHINESE
ST. LOUIS	8,995	1985 - JAPAN	CRANES 2 X 40 TEU 400	8,800,000	TAIWANESE
2. TANKERS NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
WORLD SYMPHONY	350,000	1975 - SWEDEN	TANKER	6,200,000	PENINSULAR MARITIME
BAY RIDGE	224,428	1979 - USA	TANKER	4,000,000	COASTAL
NORTANK OCEANIC	39,167	1986 - JAPAN	TANKER	19,800,000	CHINESE
BRITISH TAY	25,000	1973 - SWEDEN	PRODUCT CARRIER	3,000,000	FAR EASTERN
3. DEMOLITION NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	PRICE US\$/LDT	BUYERS
IGMAN	BULKER	66,852	1970	162	CHINA
MILD WIN	TWEEN	12,983	1968	176	INDIA
MERCURY SEA	CONTAINER	17,061	1971	157	INDIA
COPIAPO	RO-RO	15,200	1971	UNDISCLOSED	BANGLADESH
ANAX	TANKER	255,351	1972	153	CHINA

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>



Το νέο υπερσύγχρονο νοσοκομείο της Αττικής

Η ιδιωτική υγεία δεν αποτελεί προνόμιο των λίγων, αλλά δικαίωμα και ανάγκη μεγάλης μερίδας του πληθυσμού



ΧΩΡΟΣ ΑΝΑΜΟΝΗΣ

Μια ομάδα ανθρώπων με πίστη και θέληση στον πολυδιάστατο τομέα της Υγείας κινητοποίησε οραματιστές με κοινωνικές ευαισθησίες, επιχειρηματίες με διαφορετικές δραστηριότητες και δημιούργησε το θεραπευτήριο Metropolitan, που αποτελεί την αρχή ενός ολοκληρωμένου δικτύου υπηρεσιών υγείας.



Η Νότια Προάστια απέκτησαν το πλέον σύγχρονο νοσοκομείο, το οποίο λειτουργεί σε 24ωρη βάση με σύγχρονες εγκαταστάσεις και, πάνω από όλα, με πρωταρχικό στόχο την παροχή υπηρεσιών υγείας υψηλών προδιαγραφών, με προσωπικό πρόθυμο και πεπεισμένο για τη γρήγορη και σωστή ενημέρωση και εξυπηρέτηση των ασθενών. Το Νοσοκομείο Metropolitan διαθέτει 200

κλίνες και καλύπτει όλες τις ιατρικές ειδικότητες καθώς και διαγνωστικά εργαστήρια. Σημαντική καινοτομία του νοσοκομείου είναι τα υπερσύγχρονα διαγνωστικά μέσα, κατασκευής 2000, τα οποία ελαχιστοποιούν το χρόνο εξέτασης αλλά και τα ποσοστά επεμβατικών πράξεων. Επίσης, για πρώτη φορά στην Ελλάδα, το Metropolitan, σε συνεργασία με τη Siemens, εγκατέστησε ένα πρωτοποριακό σύστημα, σχεδιασμένο ειδικά για νοσοκο-



ΜΑΓΝΗΤΙΚΟΣ ΤΟΜΟΓΡΑΦΟΣ



ΧΕΙΡΟΥΡΓΕΙΟ

μεία, το οποίο παρέχει στον ασθενή τη δυνατότητα ελέγχου όλων των ρυθμίσεων του δωματίου (τηλεόραση, ραδιόφωνο, τηλεόφωνο, φως, κλήση νοσηλεύτη, Internet) από το στομικό του τηλεχειριστήριο. Η υποδομή των δωματίων (μονόκλινα και σουίτες) είναι τέτοια που μπορεί να εξασφαλίσει και την απρόσκοπτη επαγγελματική δραστηριότητα των ασθενών, καθώς υπάρχει η δυνατότητα fax, H/Y, Internet και γραμματειακής υποστήριξης. Το Metropolitan Hospital στελεχώνεται από διακεκριμένους ιατρούς της Ελλάδας και του εξωτερικού, οι οποίοι πλαισιώνονται από εξειδικευμένο και πεπειραμένο νοσηλευτικό και διοικητικό προσωπικό. Πρέπει να

αναφερθεί ότι ήδη έχουν ορισθεί διαδικασίες ποιοτικού ελέγχου, με στόχο τη διαρκή βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών και τη συνεχή επιμόρφωση του προσωπικού, τόσο σε θέματα εξυπηρέτησης ασθενών όσο και σε σύγχρονες μεθόδους θεραπείας. Οι 200 κλίνες του νοσοκομείου κατανέμονται στους νοσηλευτικούς ορόφους σε όλες τις κατηγορίες δωματίων, από σουίτες έως τετράκλινα, Τμήμα Βραχείας Νοσηλείας 16 κλινών, 2 Μονάδες Εντατικής Θεραπείας (Χειρουργική και Καρδιοθωρακική) 20 κλινών, καθώς και 16 κλίνες αυξημένης φροντίδας (step-down). Όλα τα δωμάτια νοσηλείας διαθέτουν υπεράσύγχρονο ξενοδοχειακό και ιατρικό εξοπλισμό και ευχάριστη θέα στη θάλασσα.

Το Νοσοκομείο διαθέτει 10 υπεράσύγχρονες χειρουργικές αίθουσες, εξοπλισμένες σύμφωνα με διεθνή πρότυπα (αντιβakterιακές επιφάνειες, θετική πίεση, ακτινοπροστασία κ.λπ.) και με τη δυνατότητα αυτόματης μετακίνησης της χειρουργικής κλίνης, κατά τη διάρκεια της επέμβασης, με προφορική εντολή του χειρουργού (voice recognition). Το Metropolitan έχει συμβάσεις με όλες τις ιδιωτικές ασφαλιστικές εταιρείες και με δημόσια ασφαλιστικά ταμεία.



ΣΟΥΙΤΑ



ΜΟΝΑΔΑ ΕΝΤΑΤΙΚΗΣ ΘΕΡΑΠΕΙΑΣ

Με στόχο πάντα τη δημιουργία μιας νοσηλευτικής μονάδας στην οποία ο ασθενής αντιμετωπίζεται με σεβασμό και φροντίδα, αλλά και την επίτευξη ισορροπίας μεταξύ της θετικής απόδοσης στη λειτουργία και της παροχής υψηλών προδιαγραφών υπηρεσιών υγείας στο κοινωνικό σύνολο με χαμηλό κόστος, το Metropolitan Hospital είναι το πλέον ολοκληρωμένο θεραπευτήριο στην υπηρεσία της Υγείας.



ΥΕΝ: θα προχωρήσει κανονικά η πρόωρη απελευθέρωση της ακτοπλοΐας

του Νάσου Πουλακίδα

«Κενό» 14 μηνών μετά την άρση του cabotage και τις θέσεις της Ε.Ε.



Ε μί κλωστή κρέμεται η τύχη της ακτοπλοΐας την προσεχή διετία και ιδιαίτερα από την 1η Νοεμβρίου του 2002, οπότε αρχίζει η απελευθέρωση βάσει του νόμου που ψηφίστηκε πρόσφατα στο Κοινοβούλιο και της θέσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ότι μπορεί να επέλθει για οποιοδήποτε θέμα προκύψει μετά την 1η Ιανουαρίου του 2004.

Η πρόωρη απελευθέρωση, σύμφωνα με πηγές του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, θα προχωρήσει κανονικά, ενώ όπως έγινε γνωστό από πλευράς της Ε.Ε. σε επιτολή του διευθυντή θαλάσσιων μεταφορών προς την Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας τονίζεται ότι «εάν πρόκειται να κινηθεί επίσημη διαδικασία εις βάρος της Ε.Ε. λόγω μη συμμόρφωσης με τον κανονισμό περί θαλάσσιων ενδομεταφορών, αυτό μπορεί να συμβεί μόνο το 2004».

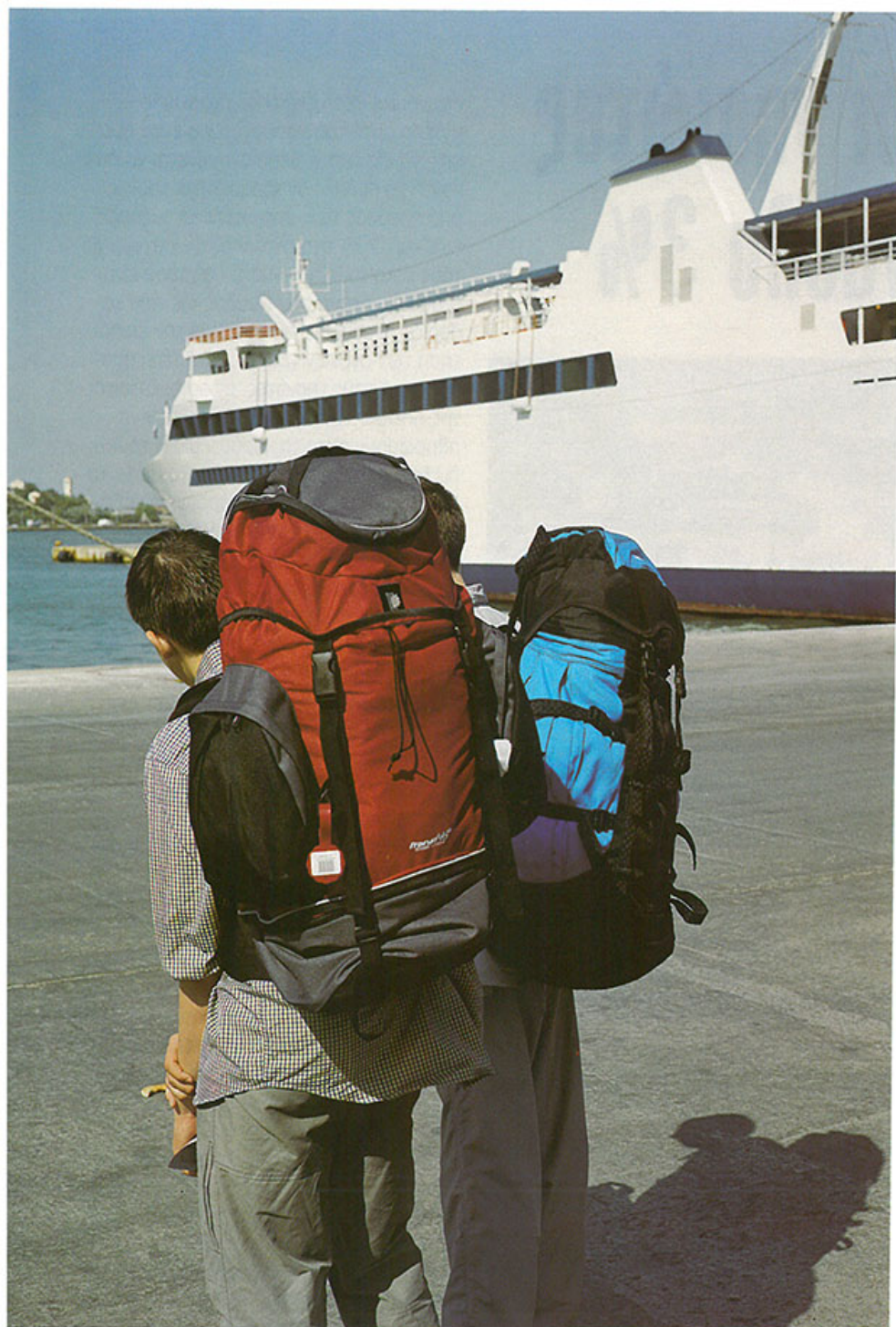
Η ΕΕΑ έχει προσφύγει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατά του πρόσφατου νόμου περί ακτοπλοΐας με ενστάσεις για ακύρωση αποφάσεων οι οποίες προβλέπουν την κατάθεση εγγυητικών επιστολών, των υποδειγμάτων δήλωσης για τα δρομολόγια και του

πληροδοτικού διαγωνισμού για την κάλυψη θέσεων στα λιμάνια, καθώς και τη διαφοροποίηση που υπάρχει για το χρόνο ετήσιας ακινησίας των συμβατικών και των ταχύπλοων. Αν και οι υπηρεσίες της Ε.Ε. βρίσκονται σε επαφή με τις αρμόδιες ελληνικές αρχές για να ξεκαθαρίσουν τα θέματα, εν τούτοις από τις απαντήσεις οι οποίες εστάλησαν στην ΕΕΑ, διαφαίνεται ότι οι θέσεις των ακτοπλοίων - εφοπλιστών είναι δίκαιες. Ο πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας Στέλιος Ζαμπετάκης τόνισε πως οι ενστάσεις που έχουν υποβληθεί εκ μέρους του κλάδου θα πρέπει να δικαιωθούν αν και η απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου αναμένεται τους καλοκαιρινούς μήνες. Μέχρι τώρα δεν έχει υπάρξει και η παραμικρή εξέλιξη γύρω από το θέμα με την αποδρομολόγηση των πλοίων στα 30 έτη, ενώ έως πρόσφατα ίσχυε ως ανώτατο όριο ηλικίας των ακτοπλοϊκών τα 35 έτη. Για το «κενό» των 14 μηνών, με την εφαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας από την 1η Νοεμβρίου 2002 ή της κοινοτικής από τον Ιανουάριο του 2004, στο ΥΕΝ δεν υπάρχει ανησυχία. «Ο νόμος θα εφαρμο-

στεί κανονικά από το Νοέμβριο», ανέφερε το περιβάλλον του υπουργού, που ταυτόχρονα υποστήριξε ότι αυτή την περίοδο επεξεργάζονται αλληλαγές στο νομοσχέδιο όπου διαπιστώνονται επιμέρους προβλήματα. Ένα τέτοιο πρόβλημα αφορά και τα καινούργια πλοία καθώς δεν υπάρχει πρόβλεψη για το πώς θα υπάρξει δρομολόγησή τους. Πάντως και από πλευράς του ΥΕΝ τονιζόταν ότι οι ακτοπλοίοι - εφοπλιστές έχουν σε μερικά θέματα δίκιο και θα πρέπει να δοθούν οι καλύτερες λύσεις.

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γ. Ανωμερίτης υπενθυμίζεται ότι στις 26 Απριλίου είχε αναφερθεί στα προβλήματα που θα δημιουργηθούν με το νέο θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοΐας και είχε υποστηρίξει πως το σύστημα θα λειτουργήσει χωρίς κραδασμούς και τριβές. Πιο συγκεκριμένα ο κ. Ανωμερίτης είχε δηλώσει: «Οι στόχοι της δημιουργίας προϋποθέσεων για την κάλυψη του γενικού δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών μετά την άρση του cabotage την 1η Νοεμβρίου 2002, εξεζητάται μέσα από γόνιμο διάλογο και υπευθυνότητα όλων των πλευρών θετικά, γεγονός το οποίο σημαίνει ότι το κρίσιμο μεταβατικό στάδιο της πρώτης εφαρμογής της απελευθέρωσης των θαλάσσιων ενδομεταφορών θα λειτουργήσει χωρίς κραδασμούς και τριβές. Εξάλλου, όπου παρατηρηθούν δυσλειτουργίες ή κενά, το ΥΕΝ είναι πρόθυμο να συνεξετάσει τις απαιτούμενες νομοθετικές προσαρμογές. Στόχος όλων είναι να υπάρξουν ανοιχτοί θαλάσσιοι δρόμοι, υψηλής ποιότητας υπηρεσιών και προσιτής οικονομικής πρόσβασης για όλους τους πολίτες».

Οι ακτοπλοίοι αντιμετωπίζουν τεράστια προβλήματα με τα δάνεια που έχουν λάβει από ξένες τράπεζες -μόνο το 26% έλαβαν από ελληνικές- και όπως ισχυρίζονται οι προσεχείς μήνες είναι ιδιαίτερα δύσκολοι.



υξήσεις - φωτιά που φτά-
νουν και το 32,7%, καλείται
να πληρώσει το επιβατηγό

κοινό για τα ακτοπλοϊκά εισιτήρια.

Όπως ανακοίνωσε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης, τις αυξήσεις για το 2002 το κοινό θα τις πληρώσει σε δύο δόσεις. Η πρώτη μετά τις γιορτές του Πάσχα και συγκεκριμένα από τη 15η Μαΐου, η οποία και θα είναι της τάξης του 5,3%, και η δεύτερη από την 1η Νοεμβρίου, συνολικού ύψους 4,4%. Από την 1η Νοεμβρίου, όμως, κάθε επιβάτης θα κληθεί να πληρώσει επίναυτο 3% σε κάθε εισιτήριο. Τα χρήματα από τον επίναυτο θα συγκεντρώνονται σε ειδικό ταμείο για την επιδότηση των άγονων γραμμών. Η συνολική δηλαδή αύξηση από τις αρχές Νοεμβρίου αγγίζει το 12,7% για όλα τα πλοία πλιν των νεότευκτων και των ταχύπλοων. Σύμφωνα με τον κ. Ανωμερίτη, στα νεότευκτα πλοία κάτω των 10 ετών παρέχεται η διαμόρφωση ναύτου αυξημένου κατά 20% για τους επιβάτες και κατά 10% για τα αυτοκίνητα, ενώ στα ταχύπλοα οι αυξήσεις για τα αυτοκίνητα θα φτάνουν το 20%. Έτσι, από το Νοέμβριο σε πλοία που έχουν ναυπηγηθεί την τελευταία 10ετία, οι επιβάτες θα κληθούν να πληρώσουν αυξήσεις 32,7%. Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας όταν κλήθηκε να σχολιάσει το συγκεκριμένο ύψος των αυξήσεων στα νεότευκτα και στα ταχύπλοα, υποστήριξε: «Από την 1η Νοεμβρίου δημιουργείται ένα καινούργιο τοπίο. Διαφορετικός ναύλος για το ίδιο δρομολόγιο, συστήματα εκπτώσεων ανά εταιρεία και ενίσχυση κατασκευής σύγχρονων πλοίων. Όσο για τις τιμές των εισιτηρίων, είναι γεγονός πως ο κάθε επιβάτης θα κληθεί να πληρώσει περισσότερα όταν επιθυμεί να ταξιδεύει πιο γρήγορα. Είναι αυτονόητο ότι το εισιτήριο θα είναι ακριβό σε πλοίο που εκτελεί το δρομολόγιο Πειραιά- Μυκόνου σε 3 ώρες από άλλο πλοίο που εκτελεί το ίδιο δρομολόγιο σε 6 ώρες». Αξίζει να σημειωθεί ότι για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας οι ακτοπλοϊκές εταιρείες θα μπορούν επί των ναύλων να παρέχουν εκπτώσεις μέχρι και 50%.

Αυξήσεις - φωτιά 32,7% στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια

Πλήττονται οι νησιώτες από τον επίνευλο 3%



Επιβάρυνση του πληθωρισμού κατά 0,019% από το νέο ναυολόγιο



πλούστερο και δικαιότερο χαρακτήρισε το νέο ναυολόγιο ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, τονίζοντας ότι με το νέο σύστημα ενισχύεται η ανταγωνιστικότητα, η επιχειρηματικότητα και ο κοινωνικός χαρακτήρας στις θαλάσσιες ενδομεταφορές. «Κύριος στόχος του υπουργείου είναι η δημιουργία θαλάσσιων λεωφόρων οι οποίες

θα εξυπηρετούν τον καταναλωτή με ασφάλεια, ποιότητα και συχνότητα, η δημιουργία συστήματος δρομολογίων τα οποία θα ενισχύουν την περιφερειακή ανάπτυξη και την κοινωνική συνοχή της νησιωτικής Ελλάδας», είπε ο κ. Ανωμερίτης και συμπλήρωσε: «Ακόμα, στόχοι μας είναι η ενίσχυση της επιχειρηματικότητας και η διατήρηση μέσα από διάλογο και συμφωνίες ενός ναυολογίου, το οποίο θα διατηρεί για την

οικονομική θέση έναν προσιτό ναύλο». Η θέση αυτή του υπουργού για έναν προσιτό ναύλο στη γ' θέση αναμένεται να συναντήσει πολλές αντιδράσεις και κυρίως από πλεωρύχους των νησιωτών. Οι αυξήσεις έως και 12,7% στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια για τους κατοίκους των νησιών σίγουρα είναι τεράστια. Ακόμα ο επίνευλος 3%, που καθορίζεται σε κάθε εισιτήριο για την επιδότηση των άγονων γραμμών, πλήττει αποκλειστικά τους νησιώτες, αφού οι κάτοικοι της ηπειρωτικής χώρας θα κληθούν να πληρώσουν αυτό το χαράτσι μία ή το πολύ δύο φορές το χρόνο ανάλογα με τα ταξίδια που θα πραγματοποιήσουν το καλοκαίρι λόγω των διακοπών τους. Οι ακτοπλοϊκοί - εφοπλιστές είναι σίγουρο πως δεν ικανοποιείται το αίτημά τους ως προς το ύψος της αύξησης, αφού προ ημερών ζήτησαν αυξήσεις 22,5% σε όλα ανεξαιρέτως τα πλοία. Από πλευράς της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας τονίζεται ότι η κυβέρνηση πρέπει να αντιμετωπίσει από διαφορετική σκοπιά τον κλάδο της ακτοπλοΐας και να τη στηρίξει όπως ακριβώς πράττει με τα ΚΤΕΛ, τα λεωφορεία και τα αεροπλάνα. Ακόμα οι ακτοπλοϊκοί υποστηρίζουν ότι την τελευταία τριετία τα εισιτήρια αυξήθηκαν μόλις 7% όταν στην ίδια χρονική περίοδο η τιμή των καυσίμων τριπλασιάστηκε και σχεδόν διπλασιάστηκαν τα ασφάλιστρα και τα ανταλλακτικά, ενώ σημαντικές αυξήσεις δόθηκαν και στους ναυτικούς. Με το νέο ναυολόγιο θα καταργηθούν εκπτώσεις σε διάφορες κατηγορίες επιβατών, ενώ πρόθεση του ΥΕΝ είναι να μην υπάρξει διαφοροποίηση για παιδιά έως 10 ετών, άπορους, ανάπηρους, πολέμου, αγωνιστές της εθνικής αντίστασης, πολύτεκνους, φοιτητές και συνταξιούχους του ΝΑΤ.

Για το κατά πόσο θα υπάρξει επιβάρυνση του πληθωρισμού με το νέο ναυολόγιο να σημειωθεί πως συνεργάστηκαν οι υπουργοί Οικονομίας Ν. Χριστοδουλάκης και Ναυτιλίας Γ. Ανωμερίτης και ο γραμματέας της Στατιστικής Υπηρεσίας Ν. Καραβίτης. Όπως υποστήριξε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, η επιβάρυνση του πληθωρισμού ανέρχεται στο 0,019%. Με το καινούργιο σύστημα δεν θα επιβάρυνται η συνήθης αύξηση ανά μίλι, ενώ θα διατηρηθούν οι υπέρ τρίτων επιβαρύνσεις για λιμενικά ταμεία, ΝΑΤ και ΦΠΑ.

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

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

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

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

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

Κώστας Κεντέρης
Χρυσός Ολυμπιονίκης,
Ανάδοχος του "Αίολος Εξπρές"



* ΤΥΠΟΥ MONOHULL



NEL LINES

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

Άποψη
των ναυπηγείων
Ήφαιστος Ελλάς
του ομίλου
της LAMDA
Development



Είναι το δεδομένο ότι η υποδομή στη χώρα μας όσον αφορά τα terminals κρουαζιερόπλοιων είναι από ελλιπούς έως ανύπαρκτη, οι επενδύσεις που μπορούν να γίνουν στο συγκεκριμένο τομέα σε κάποιο από τα ελληνικά λιμάνια, μπορούν να αποδώσουν σημαντικά οφέλη, ενισχύοντας την τουριστική και εμπορική κίνηση.

Η Ελλάδα θα μπορούσε να υιοθετήσει στην περίπτωση αυτή πετυχημένα παραδείγματα από το εξωτερικό, όπου τα terminals κρουαζιερόπλοιων λειτουργούν και ως «συνδετικός κρίκος» για την επιβατική κίνηση σε λιμάνια, αεροδρόμια κ.λπ.

Όσον αφορά τις υφιστάμενες υποδομές στην Ελλάδα σχετικά με τα terminals των κρουαζιερόπλοιων, είναι σε πολύ χαμηλό επίπεδο έως και ανύπαρκτη εν συγκρίσει με τα terminals του εξωτερικού. Το μοναδικό -από άποψη υποδομής- αυτή τη στιγμή στον ελληνικό χώρο terminal είναι αυτό του Πειραιά, δεδομένου ότι μπορεί να δεχθεί ένα μεγάλο αριθμό κρουαζιερόπλοιων μεγάλου μήκους και αντίστοιχων βυθισμάτων. Για επενδύσεις αυτού του είδους και σε άλλα λιμάνια εκτός του Πειραιά, θα πρέπει να προηγηθεί διερεύνηση εις βάθος στη δομή και στη λειτουργία των λιμανιών, προκειμένου να εντάξουν στην υποδομή

τους το πλέον κατάλληλο terminal. Πιστεύω ότι τα λιμάνια του Ηρακλείου, της Θεσσαλονίκης, της Καλαμάτας, της Κέρκυρας και του Βόλου, θα μπορούσαν να εξυπηρετήσουν κρουαζιερόπλοια εντάσσοντας στην υπάρχουσα δομή τους terminals. Παρά ταύτα, θα πρέπει να λάβει κανείς σοβαρά υπόψη την «αδυναμία» που παρουσιάζουν για να δεχθούν πλοία μέχρι συγκεκριμένο μήκος, ενώ η νέα γενιά των κρουαζιερόπλοιων σε διεθνές επίπεδο απαρτίζεται από πλοία μεγάλων μεγεθών. Λαμβάνοντας υπ' όψιν τα παραπάνω και ειδικότερα όταν αναφερόμαστε σε terminals κρουαζιερόπλοιων, για συγκεκριμένα λιμάνια δεν είναι απαραίτητο να θεωρούμε ότι

του Μάριου Στεργίου, διευθύνοντος συμβούλου της Ήφαιστος Ελλάς
Ναυπηγεία του ομίλου της LAMDA Development

Η διαχείριση terminals συνεπάγεται σημαντικά οφέλη

Ο κ. Μάριος Στεργίου, διευθύνων

σύμβουλος της Ήφαιστος Ελλάς

Ναυπηγεία του ομίλου της LAMDA

Development, με σημαντική εμπειρία

στον τομέα των κρουαζιερόπλοιων,

στο άρθρο του στα «Ναυτικά Χρονι-

κά» αναφέρεται στις υφιστάμενες

υποδομές στα ελληνικά λιμάνια,

στις αποδόσεις που μπορεί

να υπάρξουν από τη λειτουργία

των terminals κρουαζιερόπλοιων,

αλλά και στις συμπληρωματικές

επενδύσεις που πρέπει να γίνουν.

το κρουαζιερόπλοιο πρέπει να προσεγγίζει το terminal. Υφίσταται και το ενδεχόμενο -όπως για παράδειγμα για τα λιμάνια της Ρόδου, της Μυκόνου, της Σαντορίνης, τα οποία δέχονται κατά την τουριστική περίοδο καθημερινά μεγάλο αριθμό κρουαζιερόπλοιων, ποικίλων μεγεθών-, να δημιουργηθούν terminal εξυπηρετώντας τους επιβάτες που αποβιβάζονται στο λιμάνι με τις λέμβους των πλοίων.

Όσον αφορά το λιμάνι της Πάτρας, θεωρώ ότι ενδείκνυται περισσότερο για εξυπηρέτηση των Ε/Γ - Ο/Γ που εκτελούν διεθνή δρομολόγια.

Ποια είναι η αποδοτικότητα ενός terminal κρουαζιερόπλοιων για ένα λιμάνι

Η διαχείριση ενός terminal συνεπάγεται σημαντικά οικονομικά και κοινωνικά οφέλη (εμπορικά, τουριστικά κ.λπ.) για το λιμάνι καθώς και για την ευρύτερη περιοχή. Η στήριξη και η δημιουργία ενός terminal μπορεί να συμβάλει σημαντικά στην αριθμητική αύξηση του στόλου κρουαζιερόπλοιων, που θα προσεγγίζει το λιμάνι. Λιμάνια τα οποία έχουν επενδύσει στη δημιουργία ενός καλού terminal, όπως στα λιμάνια της Γένοβας, της Κωνσταντινούπολης, της Βαρκελώνης, της Βενετίας κ.ά., έχουν καταφέρει να προσελκύσουν τα κρουαζιερόπλοια, τα οποία κάνουν την αλληγή επιβατών χρησιμοποιώντας και τα τοπικά αεροδρόμια. Η επιβατική αυτή κίνηση είναι ιδιαίτερα προσοδοφόρα για το λιμάνι, τους τουριστικούς φορείς και την ευρύτερη περιοχή.

Εγκαταστάσεις ή άλλα developments που μπορεί να προκύψουν γι' αυτού του είδους τις επενδύσεις

Η παροχή άνετων χώρων αναμονής για εύκολη και γρήγορη επιβίβαση στα πλοία, καθώς και ο πληρέστερος έλεγχος του επιβατικού κοινού, μπορεί να βελτιώσει σημαντικά τη συνολική λειτουργία ενός terminal

αυτού του είδους. Βοηθητικά μπορεί να δημιουργηθούν διάφοροι χώροι αναψυχής -όπως είναι για παράδειγμα εστιατόρια, café, bar, με εσωτερικούς αθλά και εξωτερικούς χώρους-, οι οποίοι θα εκμεταλλεύονται πλήρως το μεσογειακό κλίμα και τη θέα προς τη θάλασσα. Επίσης μπορεί να υπάρξουν σε μία τέτοια επένδυση χώροι αναψυχής, οι οποίοι θα είναι

διαθέσιμοι καθημερινά σε 24ωρη βάση και θα λειτουργούν ως πόλοι έλξης επισκεπτών. Συμπληρωματικά, μπορεί να υπάρξουν ακόμη επενδύσεις που θα αφορούν την κατασκευή γραφειακών χώρων για την εγκατάσταση γραφείων ναυτιλιακών εταιρειών, τη δημιουργία γραφείων - τηλεφωνείων και άλλων υπηρεσιών κρατικού φορέα, ενώ και η λειτουργία εμπορικών χώρων με τη δημιουργία καταστημάτων μπορεί να αποδειχθεί επωφελής επένδυση σε ένα terminal αυτού του είδους. Ως συμπλη-

ρωματικές, αθλά χρήσιμες επενδύσεις αναφέρονται ακόμη η δημιουργία χώρων αποθήκευσης αποσκευών αθλά και χώρων στάθμευσης για τουριστικά λεωφορεία, ταξί κτλ.

Ως γνωστόν, η LAMDA Development

S.A. δραστηριοποιείται μέσω των θυ-

γατρικών της σε διάφορους τομείς

υποδομών, επιγείων, θαλάσσιων και

αεροπορικών. Με στόχο πάντα τη δη-

μιουργία ποιοτικών υποδομών με πα-

ράλληλη σημαντική απόδοση των

επενδεδυμένων κεφαλαίων, η LAMDA

Development S.A. θα εξετάσει κάθε

ευκαιρία που μπορεί να εμφανισθεί

στην αγορά των terminals

Η εκμετάλλευση της ανθρώπινης ελπίδας

του Γιώργου Φραγκούλη



Εν την ελπίδα μιας καλύτερης ζωής, τόσο για τους ίδιους όσο και για τα παιδιά τους, εγκαταλείπουν τις πατρίδες τους με το πρώτο διαθέσιμο μέσο που θα βρουν. Ο λόγος για χιλιάδες δυστυχισμένους ανθρώπους που αφήνουν πίσω τους τη μίζερη ζωή των χωρών τους και αναζητούν «μια θέση στον ήλιο» του Δυτικού κόσμου. Άνθρωποι οι οποίοι, μέσω θαλάσσης, καταφθάνουν κατά χιλιάδες κάθε χρόνο στη χώρα μας ελπίζοντας ένα καλύτερο και πιο ανθρώπινο αύριο. «Αρωγοί» στην προσπάθειά τους, αδιάτακτοι δουλέμποροι που για λίγα δολλάρια υπόσχονται να τους οδηγήσουν στη «Γη της Επαγγελίας», εκμεταλλευόμενοι την ανθρώπινη δυστυχία και καταπατώντας κάθε ανθρώπινη αξιοπρέπεια. Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, από το 1997 μέχρι και το τέλος Φεβρουαρίου του τρέχοντος έτους, καταγράφηκαν 743 περιστατικά μαζικής λαθρομετανάστευσης. Κατά τη διάρκεια των περιστατικών αυτών, συνελήφθησαν 20.898 λαθρομετανάστες - προερχόμενοι κυρίως από χώρες της Μέσης Ανατολής - και 496 διακινητές, ενώ κα-

τασχέθηκαν 240 δουλέμπορικά σκάφη και τέσσερα οχήματα. Αναλύοντας τα στοιχεία του ΥΕΝ, προκύπτει πως τα περισσότερα περιστατικά λαθρομετανάστευσης, 370 τον αριθμό, σημειώθηκαν το περασμένο έτος, ενώ το 2000 είχαν καταγραφεί μόλις 89, το 1999 καταγράφηκαν 103 και το 1998 150 περιστατικά. Όσον αφορά το 2002, τα περιστατικά που υπέπεσαν στην αντίληψη των διωκτικών αρχών του Λιμενικού Σώματος, έως και τις 28 Φεβρουαρίου, ήταν 31 και οι λαθρομετανάστες που συνελήφθησαν 985, ενώ οι δουλέμποροι που συνελήφθησαν δεν ξεπέρασαν τους 12. Κατά τη διάρκεια των 370 περιστατικών λαθρομετανάστευσης που σημειώθηκαν το 2001, 6.864 λαθρομετανάστες και 137 δουλέμποροι. Όσον αφορά τα προηγούμενα έτη, η κατάσταση διαμορφώθηκε ως εξής: το 2000 συνελήφθησαν 3.664 λαθρομετανάστες και 124 διακινητές, το 1999 συνελήφθησαν 1.183 λαθρομετανάστες και 94 δουλέμποροι, το 1998 οι λαθρομετανάστες που «έπεσαν» στα χέρια των ανδρών του Λ.Σ. ήταν 3.657 και οι διακινητές 80, ενώ το 1997, 4.545 λαθρομε-

τανάστες και 49 δουλέμποροι. Εκτός όμως από τις συλλήψεις διακινητών και λαθρομετανάστων, υπάρχει και η άλητη όψη του νομίσματος, σύμφωνα με την οποία πολλοί από εκείνους που προσπάθησαν να περάσουν παράνομα τα θαλάσσια σύνορα της χώρας μας δεν κατάφεραν να φθάσουν ποτέ στον προορισμό τους λόγω κάποιου ναυτικού ατυχήματος. Ειδικότερα και σύμφωνα πάντα με τα στοιχεία του ΥΕΝ, την τελευταία δεκαετία έχασαν τη ζωή τους 31 άτομα και 78 είναι αγνοούμενοι. Από την 1η Ιανουαρίου 1992 έως και την 31η Δεκεμβρίου 2001 καταγράφηκαν από το Λ.Σ. 12 ναυτικά ατυχήματα με δουλέμπορικά σκάφη που έχουν ως εξής: το Σεπτέμβριο του 1992 βυθίστηκε τουρκικό δουλέμπορικό στην περιοχή μεταξύ Χίου και Τσεσμέ, με 29 αγνοούμενους. Το Δεκέμβριο του ίδιου έτους βυθίστηκε αλβανικό σκάφος μεταξύ Αγ. Σαράντα και Στενών Οτράντο, με 11 αγνοούμενους. Δύο χρόνια αργότερα και συγκεκριμένα στις 24 Δεκεμβρίου 1994, βυθίστηκε ταχύπλοο σκάφος με αλβανικά στοιχεία στην περιοχή της νήσου Περιστερία Κέρκυρας και χάθηκαν έξι άτομα. Ένα μήνα πριν, είχε βυθιστεί τουρκικό πλοίο στην Ψέριμο και πνίγηκαν 13 άτομα. Στις 12 Ιουλίου 1996, σημειώθηκε ατύχημα του σκάφους «Μιχαήλ» στη Μύκονο και δύο άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους. Την τελευταία ημέρα του 1998, στη Νίσυρο, βυθίστηκε η θαλαμηγός «Mustang» και από τότε αγνοούνται 11 λαθρομετανάστες. Μέσα στο 2000, σημειώθηκαν τέσσερα συνολικά ναυτικά ατυχήματα δουλέμπορικών σκαφών, σε διάφορα σημεία των ελληνικών χωρικών υδάτων, 11 άτομα έχασαν τη ζωή τους και 16 αγνοούνται. Τέλος, το 2001 βυθίστηκαν δύο σκάφη, με συνέπεια να πνιγούν πέντε άτομα και να αγνοούνται άλλα πέντε.



The fast way to Denmark and the rest of Scandinavia

Maersk Air provides two daily direct flights to Copenhagen with transfer connections to Scandinavia, Baltic, Manchester and Birmingham. Call your local agency or our general sales agent for Maersk Air: APG Hellas SA. Tel. 010 36 03 120, 010 36 07 741.

Flight	From	To	Dep.	Arrival
DM 140	Athens	Copenhagen	06.45	08.55
DM 142	Athens	Copenhagen	16.05	18.25
DM 141	Copenhagen	Athens	11.00	15.15
DM 143	Copenhagen	Athens	18.55	23.10

**MAERSK AIR**



Η Superfast Ferries εγκαινιάσε νέα γραμμή στην Ευρώπη

Αποστολή στο Εδιμβούργο: Γιώργος Φραγκούλης



Η νέα γραμμή, η οποία αφορά τη σύνδεση της Σκωτίας με την ηπειρωτική Ευρώπη, εγκαινιάσε πριν από λίγες ημέρες η Superfast Ferries των Επιχειρήσεων Αττικής.

Πιο συγκεκριμένα, από την Παρασκευή 17 Μαΐου, τα Superfast IX και X συνδέουν τα λιμάνια Rosyth - που βρίσκεται λίγα χιλιόμετρα έξω από το Εδιμβούργο - και Zeebrugge του Βελγίου, δίνοντας με αυτόν τον τρόπο μια νέα πνοή τόσο στις οικονομικές όσο και στις κοινωνικοπολιτικές σχέσεις της Σκωτίας με την υπόλοιπη ηπειρωτική Ευρώπη. Ενδεικτικό είναι, άλλωστε, ότι οι κάτοικοι και οι Αρχές της Σκωτίας δέχθηκαν με ενθουσιασμό το νέο εγχείρημα της Superfast Ferries, ενώ όλα τα τοπικά ΜΜΕ είχαν για μέρες τη σύνδεση Rosyth - Zeebrugge ανάμεσα στις πρώτες ειδήσεις. Ακόμη και ο πρωθυπουργός

της Μ. Βρετανίας, Τόνι Μπλερ, έκανε λόγο για τη νέα γραμμή και τα οφέλη που θα αποκομίσει η χώρα από αυτή, κατά τη διάρκεια ομιλίας του στο Κοινοβούλιο των Κοινοτήτων.

Το ιστορικό της συγκεκριμένης γραμμής χρονολογείται από το 2000, οπότε η ελληνική εταιρεία κέρδισε διαγωνισμό στον οποίο έλαβαν μέρος 42 συνολικά εταιρείες. Ειδικότερα, το Σεπτέμβριο του 2000 ο κρατικός οργανισμός της Σκωτίας, Scottish Enterprise, επέλεξε την εταιρεία του Περικλή Παναγόπουλου ως την πλέον καταλληλότερη μεταξύ των διαγωνιζομένων για τη δρομολόγηση Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων, που θα συνδέουν το λιμάνι του Rosyth με κάποιο άλλο της Ευρώπης. Περίπου έναν χρόνο αργότερα, οι Επιχειρήσεις Αττικής ανακοίνωσαν ότι το λιμάνι αυτό θα είναι το Zeebrugge στο Βέλγιο, λόγω των προοπτικών που διαθέτει.

Η τελετή

Τα εγκαίνια της νέας γραμμής πραγματοποιήθηκαν στο «Superfast IX», που ήταν δεμένο στο λιμάνι του Rosyth, λίγο πριν ξεκινήσει το πρώτο δρομολόγιο με προορισμό το Βέλγιο. Μεταξύ των παρευρισκόμενων ήταν ο Έλληνας υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης, ο γ.γ. του ΥΕΝ Λάμπρος Λαμπρόπουλος, ο υπουργός Οικονομικών της Μεγάλης Βρετανίας Gordon Brown, εκπρόσωπος της βασίλισσας Ελισάβετ, εκπρόσωποι της πολιτικής και οικονομικής ζωής της Σκωτίας, καθώς και πλήθος δημοσιογράφων απ' όλα τα ΜΜΕ της Βρετανίας.

Στις ομιλίες τους, τόσο ο Έλληνας υπουργός και οι κ. Περικλής και Αλέξανδρος Παναγόπουλος, όσο και οι ξένοι αξιωματούχοι υπογράμμισαν την οικονομική ώθηση που δίνει η νέα γραμμή στη Σκωτία, αφενός, λόγω της άμεσης σύνδεσης που θα έχει πλέον με την ηπειρωτική Ευρώπη, αφετέρου δε, λόγω των νέων θέσεων εργασίας που δημιουργούνται, προκειμένου να υποστηριχθεί όσο το δυνατόν καλύτερα το συγκεκριμένο εγχείρημα. Άλλωστε, το project υποστηρί-



ζεται και από 12 εκατομμύρια στερλίνες οι οποίες θα διατεθούν για τη βελτίωση της λιμενικής υποδομής του Rosyth, καθώς και με επιχορήγηση του Πιλοτικού Προγράμματος για τις Συνδυασμένες Μεταφορές (PACT), της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

«Superfast IX & X»

Τα υπερπολυτελή πλοία της Superfast Ferries «Superfast IX» και «Superfast X» έχουν αναλάβει το έργο της σύνδεσης Rosyth - Zeebrugge, που εδώ και λίγες ημέρες είναι πραγματικότητα. Πρόκειται για δύο νεότευκτα πλοία συνολικού μήκους 203,3 μ., πλάτους 25 μ. και βυθίσματος 6,5 μ., με ολική χωρητικότητα 30.285 κόρων και υπηρεσιακή ταχύτητα 27,1 κόμβων, τα οποία κατασκευάστηκαν στα γερμανικά ναυπηγεία Howaldtswerke Deutsche Werft AG στο Κίελο. Έχουν τη δυνατότητα φιλοξενίας 717 επιβατών σε 179 καμπίνες και διαθέτουν συνολικά 617 κλίνες και 95 καθίσματα διαφόρων τύπων.

Στις 17,5 ώρες που διαρκεί το ταξίδι, Σκωτία - Βέλγιο, οι επιβάτες μπορούν να απολαύσουν τις ανέσεις των πλοίων, στις οποίες περιλαμβάνονται: εστιατόριο A la Carte, εστιατόριο self service, πανοραμική disco με ζωντανή μουσική, καζίνο, μπαρ, παιδότοπος, καταστήματα, αίθουσες συνεδριάσεων, αίθουσα ηλεκτρονικών παιχνιδιών, σάουνα, υδρομασάζ κ.ά.

Η ακτοπλοΐα στα άμεσα ενδιαφέροντα της Κυβέρνησης

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης, υπ' όψιν του οποίου τέθηκαν ορισμένα θέματα της ακτοπλοΐας, τα οποία ανέκυψαν από την επιστολή του δ/ντή θαλασσίων Μεταφορών της Ε.Ε. Φώτη Καραμήτσου προς την Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας, έκανε την ακόλουθη δήλωση:

1. Η ακτοπλοΐα βρίσκεται στο κέντρο του κυβερνητικού ενδιαφέροντος, λόγω της σημασίας που έχει για την οικονομική ανάπτυξη και την κοινωνική συνοχή της χώρας.
2. Η ψήφιση του Ν. 2932/01 για την απελευθέρωση των θαλασσίων ενδομεταφορών αποτελεί ένα εξαιρετικά σημαντικό βήμα. Ο νόμος αυτός εξισορροπεί τα θέματα της απελευθέρωσης υπηρεσιών και των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας με τον καλύτερο δυνατό τρόπο.
3. Τα μεταβατικά στάδια και μάλιστα σε τόσο σημαντικά θέματα προσφέρονται για διαπιστώσεις, διάλογο και ενέργειες για τυχόν βελτιώσεις. Το ΥΕΝ με δική του πρωτοβουλία ήδη έχει αρχίσει το διάλογο αυτόν. Επομένως, καμία ιδιωτική αλληλογραφία επί παραπόνων πολιτών θα συμβάλει πιο αποτελεσματικά απ' ό,τι οι απευθείας επαφές υπουργείου και φορέων.
4. Όπως ορθά αναφέρει και η επιστολή του κ. Φ. Καραμήτσου, κάθε τυχόν διαφορά μέχρι το 2004 μπορεί να επιλυθεί μόνο από τη Ρυθμιστική Αρχή Θαλασσίων Ενδομεταφορών (ΡΑΘΕ) και τα ελληνικά δικαστήρια και όχι από όργανα της Ε.Ε., αφού η διάταξη για το 2004 είναι διάταξη κανονισμού.
5. Η επιστολή του κ. Φ. Καραμήτσου αποτελεί υποχρέωση απάντησης της Ε.Ε. σε παράπονα πολιτών σε ιδιωτικό επίπεδο, η δε άμεση δημο-

σιοποίησή της αποτελεί πρωτοφανές αντιδεοντολογικό γεγονός για ευρωπαϊκά δεδομένα.

6. Επί της ουσίας θα μπορούσε να γίνει ένας γόνιμος διάλογος, εάν οι ερωτώντες την Ε.Ε. μπορούσαν να κάνουν διάκριση μεταξύ των άρθρων 1,3 και 1,4 του κανονισμού 3577/92. Η σύγκριση μεταξύ της σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας και της υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας οδηγεί σε λανθασμένες ερωτήσεις και απαντήσεις. Και φυσικά, ένας γόνιμος διάλογος μπορεί να γίνει, κυρίως ανάμεσα σε εκείνους που έχουν εμπειρία σε θέματα ακτοπλοΐας.

7. Όσον αφορά, τέλος, τις δηλώσεις του υπευθύνου του τομέα Εμπορικής Ναυτιλίας της Νέας Δημοκρατίας, αυτές δεν μας εκπλήσσουν. Γιατί η Νέα Δημοκρατία μονομερώς ενδιαφέρεται για τα συμφέροντα των ακτοπλοϊκών εταιρειών και όχι της νησιωτικής Ελλάδας και των κατοίκων των νησιών.



Έστω, όμως, και μετά ένα χρόνο από την ψήφιση του Ν. 2932/01 θα έπρεπε να έχουν μάθει ότι ο 3577/92 είναι κανονισμός και όχι οδηγία και επομένως καμιά λανθασμένη πολιτική δεν ακολούθησε η κυβέρνηση ψηφίζοντας εθνικό νόμο.

8. Και μια σύσταση προς την Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας: αφού τις όποιες διαφορετικές απόψεις μπορούμε να τις συζητάμε στα αρμόδια ελληνικά θεσμικά όργανα, προς τι οι επιστολές προς τρίτους (πρόεδρο Πρόντι, επίτροπο L. de Palacio, Επιτροπή και Γενική Διεύθυνση, κοινοτικό διαμεσολαβητή), από απαντήσεις των οποίων δεν γεννιέται μάλιστα νομική υποχρέωση της χώρας; Πολύ περισσότερο, όταν όλοι γνωρίζουν ότι από μια τυχόν πώληση/αντιπαράθεση οι τυχόν διαδικασίες στα κοινοτικά όργανα θα διαρκέσουν περίπου μια δεκαετία μετά το 2004, και οι μόνοι που θα ωφεληθούν δεν θα είναι η χώρα, η ακτοπλοΐα και οι ακτοπλόοι, αλλά κάποια δικηγорικά γραφεία, τα οποία τους παρακινούν σε λανθασμένες ενέργειες.

Δεύτερη «Ανάσταση» στην Ίμβρο



Ο Οικουμενικός Πατριάρχης κ. Βαρθολομαίος παραλαμβάνει αναμνηστικό δώρο από τον κ. Γυφτάκη



Στο μέσον ο Οικουμενικός Πατριάρχης κ. Βαρθολομαίος με τον κ. Γυφτάκη περιστοιχιζόμενοι από μέλη της ομάδας των Συντηρητών Χωρίς Σύνορα



Ο κ. Γυφτάκης παραλαμβάνει το Σταυρό της Μεγάλης Εκκλησίας του Οικουμενικού Πατριαρχείου ως αναγνώριση της προσφοράς του

Βαρθολομαίος.

Η εκ βάθρων ανακαίνιση του ναού πραγματοποιήθηκε με την ευγενική χορηγία του εφοπλιστή Γιώργου Γυφτάκη εις μνήμην της συζύγου του Παρασκευής. Ο κ. Γυφτάκης συνεργάστηκε με τον πατέρα Παύλο Πολίτη και τους Συντηρητές Χωρίς Σύνορα (Restaurateurs Sans Frontieres), μια διεθνή μη κερδοσκοπική οργάνωση με έδρα τη Γαλλία και παραρτήματα τόσο στην Ελλάδα όσο και στην Τουρκία. Παράλληλα, αξίζει να σημειωθεί η βοήθεια της τουρκικής πλευράς για την επίτευξη του τελικού αποτελέσματος και πιο συγκεκριμένα η βοήθεια του ιδρύματος Sabanci.

Στην τελετή των θυρανοξίων, που πραγματοποιήθηκε σε κλίμα ιδιαίτερης συγκίνησης, παρευρέθησαν όλοι οι Έλληνες χριστιανοί του νησιού, καθώς και προσκυνητές από την Ελλάδα και την Κωνσταντινούπολη. Μάλιστα, ο Οικουμενικός Πατριάρχης κάποια στιγμή δάκρυσε μιλώντας στους κατοίκους της γενέτειράς του, συμπαρασύροντας σχεδόν ολόκληρο το ποίμνιο.

Μετά την ολοκλήρωση της θείας Λειτουργίας, ο κ. Βαρθολομαίος απένειμε το Πιττάκιον και το Σταυρό της Μεγάλης Εκκλησίας του Οικουμενικού Πατριαρχείου στον Έλληνα εφοπλιστή για την προσφορά του στην Ορθοδοξία, καθώς και μία ασημόχρυση εικόνα του Αγίου Νεκταρίου για το γραφείο του. Παράλληλα, ο μητροπολίτης κ. Φώτιος ανακήρυξε τον κ. Γυφτάκη Μέγα Ευεργέτη της Ιεράς Μητροπόλεως Ιμβρου & Τενέδου, στον οποίο πρέπει να αποδίδονται οι προσήκουσες τιμές εν ζωή και μετά θάνατον.

Από την πλευρά του, ο κ. Γυφτάκης δώρισε αναμνηστικό μετάλλιο στον Οικουμενικό Πατριάρχη κ. Βαρθολομαίο, καθώς και στον μητροπολίτη Ιμβρου & Τενέδου κ. Φώτιο και στον πατέρα Παύλο Πολίτη.



Ήδη εβδομάδα μετά την Ανάσταση του Κυρίου, πραγματοποιήθηκε στην Ίμβρο μια δεύτερη «Ανάσταση», αυτή της θρησκευτικής κληρονομιάς, όχι μόνο του νησιού αλλά και ολόκληρου του Ελληνισμού!

Ο λόγος για τα θυρανοξία του ναού του Αγίου Γεωργίου, στο χωριό Άγιοι Θεόδωροι Ιμβρου, ο οποίος ξανάνοιξε τις πόρτες του στους Έλληνες χριστιανούς ύστερα από περίπου 10 χρόνια. Πρόκειται για ναό με ιδιαίτερη σημασία για την Ορθοδοξία, αφού σ' αυτόν βαπτίστηκε και πρωτομειτούρησε ο Οικουμενικός Πατριάρχης κ.



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



Πριν από 72 χρόνια

Μάρτιος 1930

Την 1η Ιανουαρίου του 1930 ο ελληνικός εμπορικός στόλος αποτελούνταν από 1.265 σηματολογημένα πλοία ολικής χωρητικότητας 1.408.082 τόνων, από τα οποία 547 ατμόπλοια (1.350.157 κοχ) και 718 ιστιοφόρα (57.925 κοχ).

Διαρκούντος του προηγούμενου έτους νηολογήθηκαν στους λιμένες του κράτους 54 ατμόπλοια 104.022 κοχ, αλλά και διαγράφηκαν ως απολεσθέντα ή εκποιηθέντα 35 ατμόπλοια 90.442 κοχ. Επομένως, στη διάρκεια του έτους προστέθηκαν 19 ατμόπλοια 13.580 κοχ.

— Επί τη βάση της συνολικής χωρητικότητας των εμπορικών πλοίων, η πρώτη δεκαπεντάδα ναυτιικών χωρών κατατάσσεται με την ακόλουθη σειρά:

Μ. Βρετανία (και αποικίες), Ην. Πολιτείες της Αμερικής (συν Λίμνες και Φιλιππίνες), Ιαπωνία, Γερμανία, Γαλλία, Νορβηγία, Ιταλία, Ολλανδία, Σουηδία, Ελλάδα, Ισπανία, Δανία, Βραζιλία, Βέλγιο, Ρωσία. Όπως βλέπουμε η Ελλάδα κατέχει τη δέκατη θέση, ενώ σε σχέση με τον πληθυσμό κατέχει την έκτη θέση, προηγούμενη των ΗΠΑ, Ιταλίας, Γαλλίας, Ιαπωνίας και Γερμανίας.

— Με τα στατιστικά δεδομένα της τρέχουσας μέσης αγοραίας αξίας των ατμοπλοίων για κάθε κατηγορία ηλικίας, υπολογίζεται κατά προσέγγιση ότι η αξία του ελληνικού εμπορικού στόλου ανέρχεται σήμερα σε 5.926.872 λίρες Αγγλίας. Κατά ηλικία ο υπολογισμός έχει ως εξής: Μέχρι 10 ετών 194.632 τ. dw προς Λ.Α. 6=1.167.792 Λ.Α., από 11 έως 20 ετών 398.842 τ. dw προς Λ.Α. 4=1.595.368 Λ.Α., από 21 έως 30 ετών 1.098.873 τ. dw προς Λ.Α. 2,5=2.747.185 Λ.Α., από 31 έως 40 ετών 234.963 τ. dw προς Λ.Α. 1,5=352.444 Λ.Α. και άνω των 40 ετών 64.083 τ. dw προς Λ.Α. 1=64.083 Λ.Α.

— Οι θαλάσσιες συγκοινωνίες των ελληνικών λιμένων με το εξωτερικό εκτελούνται από τις κατωτέρω αναφερόμενες ελληνικές και ξένες εταιρείες. Ελληνικές είναι οι ακόλουθες τέσσερις: 1) Εθνική Ατμοπλοία με 4 πλοία στις γραμμές Ν. Υόρ-

κης, Κων/πόλεως και Αλεξανδρείας. 2) Ακτοπλοία της Ελλάδος με 5 πλοία στις γραμμές Μασσαλίας, Πρίντεζι, Αλεξανδρείας και Ρόδου. 3) Ατμοπλοία Σάμου Ιγγλέση με 3 πλοία στις γραμμές Πρίντεζι, Δωδεκανήσου και 4) Ατμοπλοία Κυριακίδη με 1 πλοίο στη γραμμή Ρόδου-Κύπρου-Αλεξανδρείας. Εξάλλου, οι ξένες εταιρείες είναι οι ακόλουθες: 1) Ιταλικές: Λόνδ-Τριεστίνo, Σεργάτι Μαρίτιμ, Πούλια, Σαν Μάρκο και Κόζουλις. 2) Αγγλικές: Μπάνρον, Χεντίβιαλ, Τζώνστον, Κιούναρ, Λεβάντ-Λάιν, Μορς. 3) Γαλλικές: Μεσαζερύ, Φαμπρ, Πακέτ και ανά μία εταιρεία γερμανική, σουηδική, νορβηγική, γιουγκοσλαβική, βουλγαρική, ρουμανική, ρωσική, ολλανδική και αμερικανική.

— Κατά το προηγούμενο έτος 1929 ναυάγησαν τα 14 ακόλουθα ελληνικά ατμόπλοια: «Πηνελόπη», «Μαριόγκα II», «Σηστός», «Ανδρέας Σταυρούδης», «Μαρί Κυριακίδου», «Μιχάλης Πρώιος», «Γόησσα», «Ερμής», «Ζάκυνθος», «Ελένη Σταθάτου», «Ευγενία», «Θεοφάνω», «Παναγιώτης».

— Στις αρχές του 1930 υπήρχαν 547 ατμόπλοια (1.350.157 τ.) ανήκοντα σε ελληνικές εταιρείες. Πρόκειται για 23 ανώνυμες εταιρείες επικεφαλής των οποίων είναι η Ακτοπλοία της Ελλάδος με 30 πλοία. Ακολουθεί με 6 πλοία η Εθνική Ατμοπλοία της Ελλάδος, η οποία όμως υπερέχει σε χωρητικότητα λόγω των υπερωκεανίων της. Επίσης με 6 πλοία η εταιρεία Μιχαλινού και η Ατμοπλοία Κάσου. Έπονται με λιγότερα πλοία οι εταιρείες Σταθάτου, Βεργωτή, Ιγγλέση και Ατλαντικού. Τα λοιπά πλοία του ελληνικού εμπορικού στόλου ανήκουν σε άτομα ή σε οικογένειες με τη συνήθη μορφή της συμπλοιοκτησίας και πολύ λίγα σε ομόρρυθμες ή ετερόρρυθμες εταιρείες.

Για την αντιγραφή
Ξενοφών Α. Αντωνιάδης





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)



By/Visum - 010 4617695

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



Το τραπέζι
με τους επίσημους
προσκεκλημένους
της Turbomed

Συνάντηση της TURBOMED με το χώρο της ναυτιλίας

Με μεγάλη επιτυχία πραγματοποιήθηκε η επαγγελματική συνάντηση που διοργάνωσε, πρόσφατα, η Turbomed για τους πελάτες και συνεργάτες της, σε κεντρικό ξενοδοχείο των Αθηνών. Η ανταπόκριση των επαγγελματιών του χώρου ήταν μεγάλη και η συνάντηση άφησε τις καλύτερες εντυπώσεις, τόσο για τον ενημερωτικό όσο και για τον επικοινωνιακό χαρακτήρα της.

Στην εκδήλωση παρευρέθησαν σημαντικοί πολιτικοί παράγοντες, μεταξύ των οποίων ο υφυπουργός του υπουργείου Ανάπτυξης Δημήτρης Γεωργακόπουλος, ο βουλευτής Β' Πειραιά Δημήτρης Λιντζέρης, ο δήμαρχος Αμαλιάδος Γιάννης Λυμπέρης, ο πρόεδρος του Δικηγορικού Συλλόγου Αμαλιάδος Απόστολος Λιώσης, ο πρόεδρος της Λέσχης Αρχιμηχανικών Πρίντζεζης Αντώνης και ο πρόεδρος του GEAR Club Στέλιος Κανάρης.

Ο κ. Γ. Παρσκευόπουλος υποδέχεται τους προσκεκλημένους του



Επί πλέον, οι πελάτες της Turbomed, ναυτιλιακές εταιρείες στην πλειονότητά τους, καθώς επίσης οι φίλοι και συνεργάτες έδωσαν ένα δυναμικό παρών στην παρουσίαση του «νέου προσώπου» της Turbomed. Ένα νέο πρόσωπο που πιστοποιούν οι νέες μεγάλες συνεργασίες της, τα νέα ανοίγματα στο χώρο των επισκευών κύριων και βοηθητικών μηχανών και ο πλέον εξελιγμένος μηχανολογικός εξοπλισμός για καινοτόμες λύσεις στην επισκευή των turbochargers. Αξίζει να σημειωθεί ότι η Turbomed, όπως ανακοινώθηκε και σε προηγούμενη συνάντηση, στις 6 Απριλίου, ανέλαβε πλέον το εξουσιοδοτημένο σέρβις της Mitsubishi Heavy Industries στα UE Diesel Engines και MET Turbochargers στη Μεσόγειο.

Στην παρουσίαση των επιμέρους επισκευών που αναλαμβάνει, δόθηκε η ευκαιρία στους παρευρισκόμενους να ενημερωθούν για όλους τους τρόπους και τα μέσα που χρησιμοποιεί η Turbomed στις επισκευές και κατασκευές, καθιστώντας την πρωτοπόρα εταιρεία τόσο στην Ελλάδα όσο και διεθνώς.

Το μεγαλύτερο μέρος της παρουσίασης αφιερώθηκε στην ανάλυση της μεθόδου χύτευσης lost wax - χαμένο κερί και στις κατασκευές με σύγχρονα σχεδιαστικά προγράμματα CAD/CAM και κέντρα κατεργασίας CNC, καθώς επίσης και στις δυνατότητες των εγκαταστάσεων του μηχανουργείου και του κυτηρίου της Turbomed στη Δραπετσώνα και στην Αμαλιάδα Ηλείας.

Η παρουσίαση γενικότερα κινήθηκε στην εξής θεματολογία:

- Η Turbomed σήμερα.
- Ανάλυση δυνατοτήτων αναβάθμισης των turbochargers.
- Παρουσίαση της ελληνικής πρότασης (Turbomed) για την αντικατάσταση παλαιών μονάδων, που δεν εξυπηρετούνται από τους αρχικούς κατασκευαστές.
- Τρόπος κατασκευής turbine blades με τη μέθοδο «χαμένο κερί / lost wax» (Investment Casting).



Ο κ. Κ. Φραγκούλης, πρόεδρος και δ.σ. της Franman Ltd, με τον κ. Β. Σαμπώνη, υπεύθυνο των νέων μηχανών Yanmar στη Franman

Τεχνικό σεμινάριο της Yanmar στην Αθήνα

Τεχνικό σεμινάριο διοργάνωσε, σε κεντρικό ξενοδοχείο των Αθηνών, η ιαπωνική κατασκευάστρια εταιρεία Yanmar Diesel Engine Co. Ltd σε συνεργασία με την ελληνική αντιπροσωπεία της, Franman Ltd.

Η Yanmar, πιστή στην πολιτική της, που απαγορεύει έμπρακτο ενδιαφέρον και στη φάση του after sales, μέσω της τεχνικής υποστήριξης και του παγκόσμιου δικτύου service που διαθέτει, τίμησε τους ανθρώπους που την προτιμούν και την εμπιστεύονται.

Ο κ. Κ. Ι. Φραγκούλης, διευθύνων σύμβουλος της Franman Ltd, με τον εναρκτήριο λόγο του καλωσόρισε τους παρευρισκόμενους τονίζοντας, για ακόμα μια φορά, ότι χάρη σ' αυτούς η Yanmar κατέχει σήμερα την πρωτιά σε πωλήσεις ηλεκτρομηχανών στον κόσμο.

Τα θέματα που αναπτύχθηκαν κατόπιν προσεκτικής επιλογής από τα στελέχη της Yanmar και της Franman περιστράφηκαν γύρω από τρεις άξονες: — Turbochargers, για τα οποία έγινε και demonstration.

— Η νέα οικολογική σειρά μηχανών EY26 (1.300~1.720 Kwe), που θα κυκλοφορήσει περί τα τέλη του έτους.

— Γενικά θέματα λειτουργίας και συντήρησης νέων και παλαιών μοντέλων της εταιρείας.

Για τη Yanmar Europe έδωσαν το παρών οι κ. J. Masuda (Manager), A.

Το πάνελ με τους ομιλητές, μεταξύ των οποίων και οι Ιάπωνες διοργανωτές της Yanmar Diesel Engine Co. Ltd



Watanabe (Coordinator Engineering), για τη Yanmar Diesel οι κ. Κ. Ota (Specialist Engineer), K. Izumi (Design Dept.) και A. Tomita (Marketing Division). Από τη Yanmar Engineering Hellas προσήλθε ο κ. Y. Ueyama (Manager) και για λογαριασμό της Franman οι κ. Κ. Φραγκούλης (MD & CEO), I. Παπαζαφειρίου (General Manager), Β. Σαμπώνη (Manager) και Ν. Διακόκης (Senior Marine Sales Engineer).

Αυτό που προκύπτει ως τελικός απολογισμός του πολυτίμου για τους πελάτες της Yanmar συνεδρίου, είναι ότι υπήρχε έντονο ενδιαφέρον από πλευράς του κοινού να ξεκαθαρίσει ζητήματα τεχνικού ενδιαφέροντος, γεγονός στο οποίο οφείλεται και η συμμετοχή σημαντικών στελεχών από τα τεχνικά τμήματα των εξής κορυφαίων ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών: Allied Maritime Inc., Alpha Tankers & Freighters Int'l Ltd, Anangel Shipping Enterprises S.A., Angelakos Hellas S.A., Atlantic Bulk Carriers Ltd, Avin Int'l Corporation Of Panama S.A., Carras Hellas S.A., Centrofin Management Inc., Ceres Hellenic Shipping Enterprises Ltd, Chartworld Shipping Corp., Fafalios Shipping S.A., Kristen Navigation Inc., Kyklades Maritime Corp., Minerva Marine Inc., Neda Maritime Agency Co., Ltd Pleiades Shipping Agents S.A., Safety Management Overseas S.A., Target Marine S.A., Thenamaris Ships Management Inc., Tomasos Brothers Inc., Tsakos Shipping & Trading S.A., Vassilios Shipping Company.

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
- Liferafes
- 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

Νέες βάσεις στην Ιταλία

Ενισχύει την κυριαρχία της στην παγκόσμια αγορά του θαλάσσιου τουρισμού η Κυριακούλης Μεσογειακά Κρουαζιέρα Ναυτιλιακή Α.Ε. με τη λειτουργία δύο, επί πλέον, βάσεων από τη φετινή σεζόν στην Ιταλία.

Η Κυριακούλης Μεσογειακά Κρουαζιέρα Ναυτιλιακή Α.Ε. κατατάσσεται μεταξύ των τριών μεγαλύτερων εταιρειών θαλάσσιου τουρισμού στον κόσμο. Επίσης, αποτελεί τη μοναδική εταιρεία του κλάδου παγκοσμίως με δυναμικό 3 μαρινών όπου μπορούν να ελλιμενιστούν 1.785 σκάφη. Η ελληνική σημαία των σκαφών της κυματίζει σχεδόν σε όλους τους γνωστούς θαλάσσιους προορισμούς στο μεσογειακό χώρο.

Η διοίκηση της Κυριακούλης Μεσογειακά Κρουαζιέρα Ναυτιλιακή Α.Ε. αποφάσισε τη λειτουργία δύο νέων βάσεων στην Ιταλία, φθάνοντας σε αριθμό τις επτά και έχοντας ήδη κατακτήσει την πρώτη θέση ως εταιρεία θαλάσσιου τουρισμού στη γειτονική χώρα. Οι δύο νέες βάσεις, οι οποίες ξεκίνησαν ήδη τη λειτουργία τους, βρίσκονται στις περιοχές Agrigori και Marsala. Στελέχη της εταιρείας, έχοντας κάνει έρευνα αγοράς, διαπίστωσαν ότι παρατηρείται σημαντική ζήτηση για ναύλωση σκαφών στις συγκεκριμένες περιοχές. Ειδικότερα



η Marsala κρίνεται ως ιδανικό σημείο για θαλάσσιες διαδρομές από και προς την Τυνησία, τη Μάλτα αλλά και τις δυτικές ακτές της Σικελίας. Αντίστοιχα, η Agrigori - η οποία βρίσκεται κοντά στη Νάπολη - προσφέρεται μεταξύ άλλων για τη χάραξη θαλάσσιων διαδρομών από και προς το Κάπρι ή την Ίσικια.

Η Κυριακούλης Μεσογειακά Κρουαζιέρα Ναυτιλιακή Α.Ε., έχοντας εκτός της Ελλάδας παρουσία σε 4 χώρες (Ιταλία, Κροατία, Γαλλία, Τουρκία), διαθέτει συνολικά 20 βάσεις ενώ υπό τον έλεγχο του Ομίλου Κυριακούλη βρίσκονται άλλες 2 βάσεις στην Καραϊβική.

Ship & Yacht Registration Under the Malta or Panama Flag

Agency, Brokerage, Bunkering

In 25 years GM International Services Limited has registered over 20 million tons operating all over the world.

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

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

25 years of professional service



GM International Services Ltd
147/1, St. Lucia Street, Valletta VLT 04, Malta.
Tel: (+356) 21-235-341 Ext. 156
Fax: (+356) 21-244-821
Fax General: (+356) 21-220-101
Telex: 1462 ECOCRD MW
e-mail: gmi@gmint.com
Website: www.gmint.com

MEMBER OF THE ECONOMICARD GROUP OF COMPANIES

LAMDA Development και Τεχνική Ολυμπιακή σε κοινό έργο

Οι εταιρείες LAMDA Development A.E και Τεχνική Ολυμπιακή Α.Ε. υπέγραψαν μνημόνιο συνεργασίας για την από κοινού δραστηριοποίησή τους στην ανάπτυξη σημαντικού οικιστικού έργου στο Βουκουρεστί. Για την εφαρμογή της συνεργασίας αυτής προβλέπεται η μεταξύ των δύο πλευρών άμεση σύσταση εταιρείας με την επωνυμία LAMDA-Olympic Srl, εδρεύουσας στη Ρουμανία, με στόχο την έναρξη των εργασιών της τις προσεχείς ημέρες.

Το οικιστικό συγκρότημα θα ανεγερθεί σε ιδιόκτητο οικόπεδο επιφανείας 9.200 τ.μ. στην περιοχή Herastrau του Βουκουρεστίου, δίπλα στο ομώνυμο πάρκο και τις γνωστές λίμνες. Η συνολική οικοδομήσιμη επιφάνεια θα είναι περίπου 30.000 τ.μ. και θα περιλαμβάνει 95 πολυτελείς κατοικίες καθώς και 6.500 τ.μ υπόγειους χώρους. Το ύψος της επένδυσης του συγκροτήματος εκτιμάται ότι θα φθάσει στα περίπου 22 εκατομμύρια (US \$20 εκατομμύρια).

Η LAMDA Development, εισηγμένη στην κύρια αγορά του Χρηματιστηρίου Αξιών Αθηνών, είναι εταιρεία συμμετοχών, η οποία μέσω των θυγατρικών της παρέχει ένα ευρύ φάσμα ολοκληρωμένων υπηρεσιών σε συμπληρωματικούς τομείς όπως είναι η ανάπτυξη, επένδυση και αξιοποίηση ακινήτων, ο τουρισμός, ο ναυπηγοεπισκευαστικός κλάδος, οι αερομεταφορές και τα έργα υποδομής. Η επένδυση αυτή σηματοδοτεί την αρχή της δραστηριοποίησης της LAMDA Development στην ευρύτερη περιοχή της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.



Hydraulic Ship Repairs
World Wide Service

HYDRATECHNICA ΣΤΑΥΡΟΣ ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ

25 χρόνια πείρα

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

✓ ΥΔΡΑΥΛΟΚΙΝΗΤΗΡΕΣ & ΑΝΤΛΙΕΣ ΕΛΑΙΟΥ, ΥΨΗΛΗΣ ΚΑΙ ΧΑΜΗΛΗΣ ΠΙΕΣΕΩΣ

✓ ΥΔΡΑΥΛΙΚΟΥΣ ΚΥΛΙΝΔΡΟΥΣ & ΓΡΥΛΟΥΣ ΑΜΠΑΡΙΩΝ

✓ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΑΝΤΛΙΩΝ & ΥΔΡΑΥΛΟΚΙΝΗΤΗΡΩΝ

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

✓ ΓΕΡΑΝΟΥΣ ΠΛΟΙΩΝ



Phaedra ltd.

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

Πλήρης ισορροπία στο ελληνικό νηολόγιο το α' τετράμηνο του 2002

Ύψωσαν τη σημαία μας 42 πλοία και την υπέστειλαν 43

Εν αναμονή της δεύτερης δέσμης μέτρων για την ανταγωνιστικότητα της ποντοπόρου ναυτιλίας βρίσκεται ο εφοπλιστικός κόσμος, ο οποίος ακόμα δεν έχει ανταποκριθεί μετά την πρώτη δέσμη που ανακοίνωσε στις αρχές Φεβρουαρίου ο υπουργός Ναυτιλίας Γ. Ανωμερίτης.

Η κίνηση του ελληνικού νηολογίου δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ιδιαίτερα εντυπωσιακή κατά το πρώτο τετράμηνο του 2002.

Βάσει των επίσημων στοιχείων της αρμόδιας Διεύθυνσης του υπουργείου, κατά τον περασμένο Απρίλιο ύψωσαν την ελληνική σημαία 17 πλοία και ταυτόχρονα την υπέστειλαν 17. Ο στόλος αυξήθηκε μόνο ως προς τη χωρητικότητα κατά 102.109 κόρους, αφού τα πλοία που ενεγράφησαν στο νηολόγιο είναι συνολικής χωρητικότητας 693.008 κόρων και αυτά που διεγράφησαν είχαν χωρητικότητα 590.899 κόρους.

Από τα πλοία που ύψωσαν την ελληνική σημαία ξεχωρίζουν τα νεότευκτα «BLUE STAR PAROS» του Ομίλου Στρίντζη, το φορτηγό «Νίκος Λ.» και το δεξαμενόπλοιο «Αμαζών Εξηφόρερ». Ακόμα το κρουαζιερόπλοιο «Ολύμπια Εξηφόρερ», το τάνκερ «Κυρακατίγκω» και το φορτηγό «Άλφα Χάρμονυ». Από τα πλοία που υπέστειλαν τη σημαία, τα περισσότερα προτίμησαν τα νηολόγια της Λιβερίας, του Παναμά κ.ά.

Κατά το προηγούμενο τρίμηνο Ιανουαρίου - Μαρτίου παρατηρήθηκε πλήρης ισορροπία στο νηολόγιο.

Ύψωσαν τη σημαία μας 25 πλοία και την υπέστειλαν 26.

Τον Ιανουάριο ενεγράφησαν στο νηολόγιο 13 πλοία, τον επόμενο μήνα 7 και το Μάρτιο 5.

Διεγράφησαν τον πρώτο μήνα του 2002 οκτώ πλοία, το Φεβρουάριο 9 και επίσης 9 το Μάρτιο.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΦΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΚΟΧ ΜΗΝΟΣ ΑΠΡΙΛΙΟΥ 2002

ΕΓΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ				ΑΡΘΡΟΥ 13			
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.
Δ/Ε	ΕΤΖΙΑΝ V	N.Π. 10989	1970	Δ/Ε	ΣΙΝΑ	N.Π. 10981	1992
Ε/Γ-Ο/Γ	ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ ΠΑΡΟΣ	N.Π. 10990	2002	Φ/Γ-Χύδην	ΝΙΚΟΣ Λ	N.Π. 10982	2002
Φ/Γ	ΑΡΤΕΜΙΣ	N.Π. 10993	1980	Δ/Ε	ΑΣΦΑΛΤ ΣΤΑΡ	N.Π. 10984	1996
Ε/Γ-Τ/Ρ	ΛΑΛΛΑΜΠΑΙ II	N.Π. 10997	1992	Φ/Γ Χύδην	ΑΛΦΑ ΧΑΡΜΟΝΥ	N.Π. 10985	2001
				Ε/Γ-Τ/Ρ	ΑΤΛΑΝΤΙΣ	N.Π. 10986	1967
				Φ/Γ	ΑΙΣ ΠΡΙΝΣ	N.Π. 10987	1990
				Φ/Γ Τσιμεντ.	ΝΑΦΤΟΤΣΙΜΕΝΤ II	N.Π. 10988	1974
				Δ/Ε	ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ	N.Π. 10991	2001
				Δ/Ε	ΣΕΡΙΝΑ	N.Π. 10992	1988
				Φ/Γ	ΤΟΛΜΗ	N.Π. 10994	1989
				Ε/Γ	ΣΗ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	N.Π. 10995	1958
				Ε/Γ	ΟΛΥΜΠΙΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	N.Π. 10996	2001
				Δ/Ε	ΑΜΑΖΩΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	N.Π. 10998	2002
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 4 - ΚΟΧ: 13.107				ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 13			
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 16 ΕΤΗ				ΚΟΧ: 679.901			
				ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 13 ΕΤΗ			

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Τα πιο πάνω στοιχεία δίδονται σύμφωνα με τις μέχρι 2. 5. 2002 αναφορές των Λιμενικών Αρχών που τηρούν νηολόγια.

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ					ΑΡΘΡΟΥ 13				
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ
Δ/Ε	ΚΕΜΣΚΑΙ	N.Π. 10322	1967	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)	Δ/Ε	ΣΚΥΡΟΣ	N.Π. 9979	1976	Π.Α. (ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ)
Δ/Ε	ΟΛΥΜΠΙΑ	N.Π. 8718	1967	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)	Δ/Ε	ΖΑΝΤΕ	N.Π. 10062	1975	Π.Α. (ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ)
Φ/Γ	ΦΟΥΡΝΟΙ III	N.Π. 8914	1953	Π.Α. (ΟΝΔΟΥΡΑ)	Δ/Ε	ΓΚΟΝΤΕΝ ΝΤΕΣΤΙΝΙ	N.Π. 10803	1981	Λ.Σ. (ΠΑΝΑΜΑΣ)
Ε/Γ-Ο/Γ	ΣΑΠΘΝ	N.Μολ. 18	1966	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)	Φ/Γ	ΑΝΝΑ	N.Ανδρου 556	1981	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)
					Δ/Ε	ΑΣΦΑΛΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	N.Π. 10114	1973	Π.Α. (BRITISH VIRGIN ISL.)
					Φ/Γ	ΟΡΛΑΝΤΟ	N.Ανδρου 542	1976	Π.Α. (BRITISH VIRGIN ISL.)
					Φ/Γ-Χύδην	ΣΚΙΑΘΟΣ	N.Π. 9748	1977	Π.Α. (BRITISH VIRGIN ISL.)
					Φ/Γ	ΤΖΙΝΙ	N.Π. 10656	1982	Π.Α. (MARSHALL ISL.)
					Φ/Γ-Χύδην	ΑΝΑΓΚΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	N.Π. 7011	1978	Π.Α. (BRITISH VIRGIN ISL.)
					Φ/Γ Εμπ/τίων	ΠΕΛΕΡΙΝΤΣΕΡ	N.Π. 10366	1978	Π.Α. (ΝΙΕ)
					Φ/Γ	ΑΝΑΓΚΕΛ ΧΟΡΑΙΖΟΝ	N.Π. 8290	1977	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)
					Φ/Γ	ΜΕΝΑΛΟΝ	N.Π. 10809	1976	Λ.Σ. (ΠΑΝΑΜΑΣ)
					Φ/Γ	ΛΥΤΡΟΤΗΣ	N.Π. 10174	1981	Π.Α. (ΟΜΑΝΩΙΑ)

ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 4 - ΚΟΧ: 9.134
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 39 ΕΤΗ

ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 13 - ΚΟΧ: 581.765
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 24 ΕΤΗ

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	ΧΡΗΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SWUN 8/3/02	ΓΚΟΝΤΕΝΑΪ GOLDENEY	Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ BULK CARRIER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10977	ΜΕΚ-Ι. C (1) 6.670 BHP	1986 ΙΑΠΩΝΙΑ	16.344	9.293	USD \$5.700.000	OCEANSTAR NAV. CO. LTD (LIBERIA) Αντίκλ.: ΔΕΜΕΝΕΓΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ Ριζαρείου 6, Χαλάνδρι τηλ.: 010-68.50.800
SYUR 12/3/02	ΝΟΡΘ ΚΙΝΓΚ NORTH KING	Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ BULK CARRIER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10978	ΜΕΚ-Ι. C (2) 7.410KW	1988 ΙΑΠΩΝΙΑ	36.573	22.893	USD \$6.650.000	VENETA ENTERPRISES SA (LIBERIA) Αντίκλ.: ΚΟΥΡΟΥΣΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΝ.Ι. Λουκιανού 19, Αθήνα τηλ.: 010-94.02.001
SYEE 19/3/02	ΚΡΟΥΝΤ ΟΚΤΩ CRUDE OKTO	Δ/Ε TANKER	ΛΟΝΔΙΝΟ LONDON	3384	ΜΕΚ-Ι. C (1) 22.920BHP	2002 ΚΟΡΕΑ	81.310	51.578	USD \$50.150.000	BOGANVILLIA SHIPPING INC. (LIBERIA) Αντίκλ.: ΚΛΕΟΝΑΚΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥΣ Πανεπιστημίου 35, Αθήνα τηλ.: 010-32.10.210
SY2313 21/3/02	ΜΟΛΟΣΣΟΣ MOLOSSOS	P/K TUG	ΧΑΛΚΙΔΑ CHALKIS	407	ΜΕΚ-Ι. C (2) 2x660=1.320 BHP	1965 ΑΓΓΛΙΑ	134	34	ΛΙΡΕΣ ΑΓΓΛΙΑΣ £90.000	ΙΣΑΛΟΣ Ν.Ε. Αντίκλ.: ΓΕΩΡΓΑΝΤΖΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Αρτέμιδος 15, Κηφισιά
SX9931 28/3/02	ΧΙΜΑΙΡΑ HIMERA	Ε/Γ-Τ/Ρ PASSENGER PROF. PLEASURE YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	7857 (πρώην / ex 10692)	ΜΕΚ-Ι. C (2) 2x470=940 BHP	2002 ΕΛΛΑΔΑ (ΠΕΡΑΜΑ)	167	50	-	ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡ. ΠΕΡΙΗΓΗΣΕΙΣ ΑΙΓΑΙΟΥ Αντίκλ.: ΤΑΣΟΠΟΥΛΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΩΣΙΜΑΔΩΝ 17, ΠΕΙΡΑΙΑΣ τηλ.: 010-41.11.506
SYOW 28/3/02	ΠΟΡΟΣ POROS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10979	ΜΕΚ-Ι. C (1) 40.000 BHP	2002 ΚΟΡΕΑ	154.250	107.642	USD \$70.878.200	POROS SHIPPING CO. (LIBERIA) Αντίκλ.: ΑΕΟΛΟΣ MANAGEMENT SA ΙΙ Μεραρχίας 16, Πειραιάς τηλ.: 010-42.83.686
SXRN 29/3/02	ΑΜΒΑΣΣΑΝΤΟΡ ΜΠΡΙΤΖ AMBASSADOR BRIDGE	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10980	ΜΕΚ-Ι. C (1) 31.800 PS	1986 ΙΑΠΩΝΙΑ	42.259	22.747	USD ένα (1) 8 άλλες αξιολογες παροχές	AMBASSADOR MAR. INC. (LIBERIA) Αντίκλ.: DANAOS SH. Co. Ακτή Μισοβίλη 57, Πειραιάς τηλ.: 010-42.93.350

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		
SWUK 4/3/02	ΜΑΡΙΑ Α. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ MARIA A. ANGELICOUSI	Φ/Γ ΧΥΔΗΝ BULK CARRIER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10939	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	86.201 / 56.565 86.201 / 56.565
SXHE 4/3/02	ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ MASTER NICOS	Φ/Γ ΧΥΔΗΝ BULK CARRIER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10920	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	37.222 / 23.727 37.222 / 23.727
SWWO	ΠΑΝΑΣΕΑ	Φ/Γ ΧΥΔΗΝ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10947	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	38.995 / 24.436 38.995 / 24.436
20/3/02	PANACEA	BULK CARRIER	PIRAEUS			
SYAJ 20/3/02	ΠΑΝΘΕΑ PANTHEA	Φ/Γ ΧΥΔΗΝ BULK CARRIER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10950	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	38.995 / 24.436 38.995 / 24.436
SVSU	ΑΛΦΕΙΟΣ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10951	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	21.963 / 12.252 21.963 / 12.252
28/3/02	ALFIOΣ	TANKER	PIRAEUS			
SWFD 28/3/02	ΑΧΙΛΛΕΥΣ ACHILLEUS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10953	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	22.587 / 13.743 22.587 / 13.743
SWLX	ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10954	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	52.129 / 27.135 52.129 / 27.135
28/3/02	MEANDROS	TANKER	PIRAEUS			
SWEQ 28/3/02	ΑΞΙΟΣ AXIOS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10961	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	21.963 / 12.252 21.963 / 12.252
SVPJ	ΑΛΙΑΚΜΟΝ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10963	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	21.963 / 12.252 21.963 / 12.252
28/3/02	ALIAKMON	TANKER	PIRAEUS			
SX9931 28/3/02	ΧΙΜΑΙΡΑ HIMERA	Ε/Γ-Τ/Ρ PASSENGER PLEASURE YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	7857	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	167/50 167/50

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		
SXOS 1/3/02	ΝΕΠΤΟΥΝ NEPTUNE	Ε/Γ-Ο/Γ PASS. PLEASURE SHIP	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	4307	MEK-I.C. (1) 5.500 BHP	1955 ΔΑΝΙΑ	2.972	1.077	USD \$167.710	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SXNP 13/3/02	ΝΕΑ ΔΟΞΑ NEA DOXA	Φ/Γ CARGO	ΧΙΟΣ CHIOS	371	MEK-I.C. (1) 9.500 BHP	1984 ΑΓΓΛΙΑ	17.882	10.510	USD \$4.300.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SYHZ 15/3/02	ΜΠΛΟΥ ΑΙΤΖΙΑΝ BLUE AEGEAN	Ε/Γ-Ο/Γ PASS. FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10838	MEK-I.C. (2) 19.079 BHP	1972 ΙΑΠΩΝΙΑ	15.127	4.538	EURO 6.111.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SW9725 15/3/02	ΑΛΘΕΑ ALTHEA	Ε/Γ-Τ/Ρ PASS. PROFESSIONAL PLEASURE YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10055	MEK-I.C. (2) 2x250 = 500 BHP	1991 ΕΛΛΑΔΑ (ΠΕΡΑΜΑ)	149	92	USD \$1.200.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SVEJ 15/3/02	ΣΗ ΤΡΑΙΝΤΕΝΤ SEA TRIDENT	Δ/Ε CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10219	MEK-I.C. (1) 11.100 BHP	1982 ΙΑΠΩΝΙΑ	24.593	14.928	USD \$4.250.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SYLI 20/3/02	ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ CAPETAN PANAGIOTIS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9741	STEAM TURBINE (1) 45.000 SHP	1977 ΙΑΠΩΝΙΑ	218.477	176.631	USD \$8.124.652,03	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SX8035 21/3/02	ΙΑΣΟΝ IASON	Ε/Γ-Ο/Γ PASS. FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	3557	MEK-I.C. (2) 2x650 = 1.300 BHP	1965 ΕΛΛΑΔΑ (ΘΕΣ/ΝΙΚΗ)	403	89	EURO €172.751	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SWXP 22/3/02	ΑΡΚΑΣ ARKAS	Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ BULK CARRIER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9315	MEK-I.C. (1) 12.250 BHP	1988 ΚΟΡΕΑ	36.569	22.706	USD \$7.420.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SXHA 22/3/02	ΕΛΛΗ ELLU	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10375	MEK-I.C. (1) 11.520 BHP	1987 ΙΑΠΩΝΙΑ	25.169	15.080	USD \$7.350.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners

ΚΡΙΚΟΣ ΧΡΩΜΑΤΑ



Marine
KRAMA®
Paints

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ

ΚΡΙΚΟΣ ΧΡΩΜΑΤΑ Α.Ε.Β.Ε.

Εμμ. Παππά 15 - Αιγάλεω (Αθήνα) 112 42

Τηλ.: 010 34 64 087, Fax: 010 34 65 041

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



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 ΠΛΟΙΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET	
SV6801 7/2/02	ΑΣΠΑ ΙΙΙ ASPA III	Φ/Γ CARGO	ΜΥΤΙΛΗΝΗ MYTILENE	33	ΜΕΚ-Ι.Σ. (1) 500 BHP	1956	494	335	Μετονομάστηκε σε «ΧΡΗΣΤΟΣ Η» ΠΕΠΑΡΗΘΟΣ Ν. Ε.
SV2091 1/3/02	ΑΡΧΑΓΕΛΟΣ ARCHAGELOS	Α/Κ FISHING VESSEL	ΗΡΑΚΛΕΙΟ HERAKLION	96	ΜΕΚ-Ι.Σ. (1) 400 BHP	1970	118	55	Μετονομάστηκε σε «ΘΟΔΩΡΑ» ΑΡΖΟΓΛΟΥ ΒΑΣ.
SVXF 5/3/02	ΣΙ ΤΖΙ ΕΜ ΣΕΒΙΛΛΑ CGM SEVILLA	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10439	ΜΕΚ-Ι.Σ. (1) 13.320 KW	1996	16.803	8.648	Μετονομάστηκε σε «ΣΕΜΙΡΑ» MIRAFLORES COMPANIA ARMADORA (PANAMA)
SVKL 29/3/02	ΕΜ ΕΣ ΣΙ ΡΕΣΙΦΕ MSC RECIFE	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9953	ΜΕΚ-Ι.Σ. (1) 16.980BHP	1984	22.667	12.137	Μετονομάστηκε σε «ΕΛΛΑΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» EUROLINE NAVIGATION INC. (LIBERIA)

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	
SV2091 4/3/02	ΘΟΔΩΡΑ THEODORA	Α/Κ FISHING VESSEL	ΚΑΒΑΛΑ	305	ΜΕΚ-Ι.Σ. (1) 400 BHP	1970 ΕΛΛΑΔΑ	118	55	πρώην ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ 96 EX HERAKLION

ΑΝΑΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ
REMEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS			
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			KOX	KXX
SV7278 13/3/02	ΑΘΗΝΑ ATHINA	Φ/Γ CARCO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	8289	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω οριστικής καταμέτρησης Definite measurement figures tonnage	από/from σε /to	378 393	190 201
SV3182 14/3/02	ΑΠΟΛΛΩΝ Κ. APOLLON K.	Ε/Γ PASSENGER SHIP	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	8253	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω οριστικής καταμέτρησης Definite measurement figures tonnage	από/from σε /to	203 145	133 76



SPANMARIN

Marine & Industrial Agencies in Piraeus since 1978

See Us At Posidonia 2002 - Stand 414A

With Our Partners

- Tanksystem
- Railko
- Deckma Hamburg
- Eagle Seals

86 Filonos Street, 185 36 Piraeus, Tel: +3010 42 94 498, Fax: +3010 42 94 495, e-mail: spanmarin@ath.forthnet.gr

FULL SPEED AHEAD

with

ODESSA INTERMARINE & KINDOS MARINER S.A.

- Premier Overseas Crew Managers in Odessa and Piraeus providing top quality, competitive, qualified and competent Ukrainian Seafarers for any type of vessel.
- Dry Cargo and Tanker Shipbrokers and Charterers specialized in Ukraine trade.
- Suppliers of all Russian & Ukrainian Engines, auxiliaries, spareparts and Equipment.
- Repairs including Drydocking in all Ukrainian Shipyards.
- Repair teams of high standard specialists with great expertise ready to board.



KINDOS MARINER S.A.

OVERSEAS CREWMANAGERS



CAPT. DIMITRIOS ZOURDOS

PRESIDENT

UKRAINE ODESSA REPRESENTATION:	7 AGIOU KONSTANTINOU str.,
11/13 Primorskaya str.,	PIRAEUS 185 31 GREECE
TEL.: (048) 729-4233, (048) 729-41-11	TEL.: (3010) 4171672, 4115341, 4120737
FAX: (048) 729-38-30	FAX: (3010) 4175314
TLX: 232163 INMAR UX	TLX: 213365 CENG GR
MOBILE: 094-4522369	AOH: (3010) 8001909, MOBILE: 094-4452766

The emerging responsibilities of flag States



by David Jamieson MP, UK Minister for Shipping



As the world's largest international shipping trade event, Posidonia naturally draws together all the major players in world shipping. The UK shipping Industry will be well represented this year in the British Pavilion. This week will provide an excellent opportunity to strengthen still further the links between UK and Greek shipping interests. For the second time, the UK Maritime and Coastguard Agency (MCA) will have a stand at Posidonia to promote the benefits of the UK shipping register. There are many factors which a shipping company takes into account when selecting where to register its vessels. Political stability, commercial attractiveness, reputation, efficiency, avoiding a targeted flag for Port State Control purposes, and so the list goes on. Shipping, as we know, is complex and competitive, and there are as many

ways of structuring and running a shipping company as there are shipping companies. It's the sort of corporate individualism that's at the forefront of an enterprising culture.

In such an environment the flag State must provide the support shipping companies require in order to operate safe, environmentally sympathetic ships, yet remain competitive, and it must adopt a business-like and professional approach. This ensures that international standards of safety and pollution prevention are addressed in a manner that does not compromise the commercial activities of the ship. In shipping's current climate - a growth industry where margins are tight - a pragmatic and realistic approach by the flag State has never been more important. Viewed from the perspective of the responsible flag State, with a vested interest in seeing that international standards are applied consistently by all flag States, support given to responsible ship operators is critically important. If we do not ensure the good operator thrives at the expense of the poor operator, we encourage the continued presence of sub-standard shipping. And this is something which no-one in the respectable and responsible arena of shipping wants to see: bad practice distorts the market and it injects avoidable uncertainty into commercial calculations.

The International Quality Shipping Campaign, instigated by the UK in 1998 and enthusiastically advanced by Greek participation, seeks to raise standards in shipping not least through the support of

shipping's ancillary services such as finance, chartering and insurance. Industry and the regulator both want to enhance enforcement of existing regulations rather than develop yet more regulations. Transparency is fundamental to this and is something to which the UK is committed. Quality means predictability - a benefit to companies as they manage their own businesses.

The UK register is one of the oldest and most prestigious registers in the world. It is also one of the most forward-looking and commercially attractive registers in the world. Totally customer-focussed and able to provide a professional service through its own surveyors who themselves were either seafarers or naval architects trained in shipyards. The MCA has its own storehouse of expertise in registration and maritime matters. When a company registers a ship or ships with the UK the MCA appoints a dedicated Customer Service Manager (CSM): a fully qualified surveyor with whom the company can discuss any issues of concern, whether technical, legal or commercial. If the CSM cannot answer the query immediately the MCA will provide the contact to ensure it is addressed quickly.

The UK flag is not a targeted flag under any port State control regime in the world. This is testament to the reputation and quality of the ship operators and ships currently registered with the UK, a reputation the MCA jealously guards. There have been instances when we have refused to accept ships on to the register



*Flag States must provide
the support shipping companies*

require in order to operate

safe and environmentally

sympathetic ships

as they did not meet internationally agreed standards. In the event that a UK ship should fail a port State control inspection we work actively with the operator and port State control authorities to see that the problem is addressed as quickly as possible and with least disruption to the trading of the vessel.

The MCA has an established, healthy and constructive working relationship with the British shipping industry. The industry can and does raise matters which are of concern to it with the MCA, having a direct influence on how UK policy is developed and pursued in international fora such as the IMO and EU, where (I am happy to recognise) the UK enjoys world-wide respect and influence in shaping international standards. The MCA has a proactive research programme, this year funded to around £1 million, which directly reflects the needs of industry and the community.

A global coverage of our services is available through the long-established and effective working relationship we have with the major classification societies. We also cultivate very good relations with many other flag States. Even for those surveys which the MCA does not generally delegate such as safety equipment and ISM audits, we can and do nominate classification society or other flag States to carry out

certain surveys on our behalf. Other surveys such as load line, safety construction and tonnage are delegated to classification societies who have full authority to carry out the work on our behalf.

Matching this comprehensive technical support, financial assistance is available for training of seafarers through the Support for Maritime Training (SMarT) scheme. Costs associated with repatriating seafarers ordinarily resident in the UK can be partially reimbursed through the Crew Relief Costs Scheme. Eligibility criteria in both schemes would of course need to be satisfied. As to manning, the UK has to be able to issue Certificates of Equivalent Competency (CEC) for officers with foreign certificates of competency. At present that covers 35 countries, including all EC countries, and the UK is continually adding to this list of recognised certificates. Apart from that requirement there are no nationality restrictions applying to officers or crew on UK vessels.

Registration costs for the UK flag are extremely competitive. The initial registration fee is €189 with a renewal requirement every five years at a cost of

€75. Our normal practice is to inspect all vessels prior to registration and then to carry out further harmonised inspections every two and a half years.

MCA's survey fees are €122 an hour plus travel and accommodation costs. The jewel in the crown which has proved very attractive to many shipping companies has been the introduction of the tonnage tax. This is an optional flag-blind system. Taxable profits from qualifying shipping activities are calculated by reference to the tonnage of the vessels rather than actual business results. The UK tonnage tax system is internationally competitive and the link to training provides, in a responsible way, for the future.

And it's the future of our global industry that matters. Long-established as we are, the UK sees the future in terms of efficient, reliable, safe and clean services. In a vital service industry like shipping we value our old friendships as dynamic, not static, features of our life. And we seek new associations and opportunities to develop the quality and experience we have. From that viewpoint, what more natural partner for the UK than Greece?

Economic relations between Greece and Japan



by H.E.
Mr. Motoi Ohkubo,
Ambassador of Japan
in Greece



The annual volume of trade between Japan and Greece has been at the level of approximately 1 billion U.S.

dollars in recent years. Japan exports to Greece mainly manufactured goods such as vessels and ships, cars and motorcycles, and household electrical appliances. Greece exports to Japan mainly agricultural products such as tobacco leaves, and canned fruits, Mediterranean tuna, and precious metals (gold and silver). In 2001, Greek shipowners and Greek ship management companies built 5,305,000 Gross Tonnage (GT), according to the Japan Ship Exporters Association's statistics. Korean shipbuilders exported 2,988,000 GT (54.6%) to Greece, followed by Japanese shipbuilders who exported 1,258,000 GT (23.7%) to Greece.

The accumulative volume of investment by Japanese companies in Greece was about 100 million U.S. dollars by the end of 2001.

Regarding the tourism sector, one of Greece's main service industries, the Japanese tourists who have recently visited Greece average about 85,000 people per year. Last year, the Greek and Japanese Civil Aviation Authorities held consultations, and they agreed to make a new framework of code share flights. If airline companies agree to commercial contracts between them, the code share flights will become a reality in the future. According to a leading Japanese travel agent's survey, Greece ranks as the No.6 choice for Japanese tourists travelling to Europe. Greece will host the Olympic Games in 2004. So interest in Greece is not only from Japan but from all over world. The number of Japanese tourists will surely further increase after the Olympic Games.

Prime Minister Simitis paid an official visit to Japan from March 3 to 8, 2002, the first ever official visit by a Greek Prime Minister to Japan.

Mr. Simitis had a meeting with Mr. Junichiro Koizumi, Prime Minister of Japan, and the two Prime Ministers signed the 'Japan Greece Joint Action Plan' affirming their determination to further deepen and widen the relations between the two countries in all fields. During his stay in Japan, Mr and Mrs. Simitis were received in audience by their Majesties The Emperor and Empress of Japan.

The two countries, being both maritime nations, important ties and cooperation

between the Greek shipping community and the Japanese shipbuilding industry exist to their mutual benefits.

Mr. Simitis was accompanied by a large delegation of leading Greek business men and women. Most of the delegation members have business relations with Japan. In order to further develop business with Japan, Greek business men had business talks with their counterparts during the Prime Minister's visit.

The 'HERMES' plan was initiated by the General Secretariat of International Economic Relations of the Ministry of National Economy in 1997, aiming at upgrading the relations of friendship and economic cooperation between Greece and Japan. The basic objectives of this plan are to create a positive image of modern Greece, its products and services in Japan, to promote Greek exports to Japan, to attract new Japanese investment to Greece and so forth.

The Greek-Japanese Chamber of Commerce was established in December 2000, with the clear objective of strengthening business relations between the two countries. The Chamber was established by 13 Japanese companies in Greece and 13 Greek companies that have business contacts with Japanese firm. Currently, the members of the Chamber number about 100 companies.

It is hoped that both the 'HERMES' plan and the Greek-Japanese Chamber of Commerce will be very active in the economic field so as to further develop bilateral relations between the two countries.



ΒΙΒΛΙΟΧΑΡΤΟΠΩΛΕΙΟ
ΤΥΠΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΝΤΥΠΑ

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

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

ΑΜΕΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗ

FUEL PIPES?

Call **Giro**

THE FUEL PIPE SPECIALISTS

Diesel Fuel Injection Pipes
Sheathed Pipes Single Skin Pipes
Main Engine, Auxiliary & Standby Pipes
UMS Pipes Stress-Free Fit Pipes
OEM Pipes Monitor & Alarm Pipes

Meet SOLAS Regulations

Available for most Engine Types and Models
Complete Systems, Retro-Fit Kits or Replacement Parts

GIRO ENGINEERING LIMITED

Talisman, Duncan Road, Park Gate,
Southampton, Hants, SO31 7GA England
Tel: +44 (0)1489 885288; Fax: +44 (0)1489 885199
E-Mail: giro@giroeng.com
Internet: www.giroeng.com



duonline

Cadmus

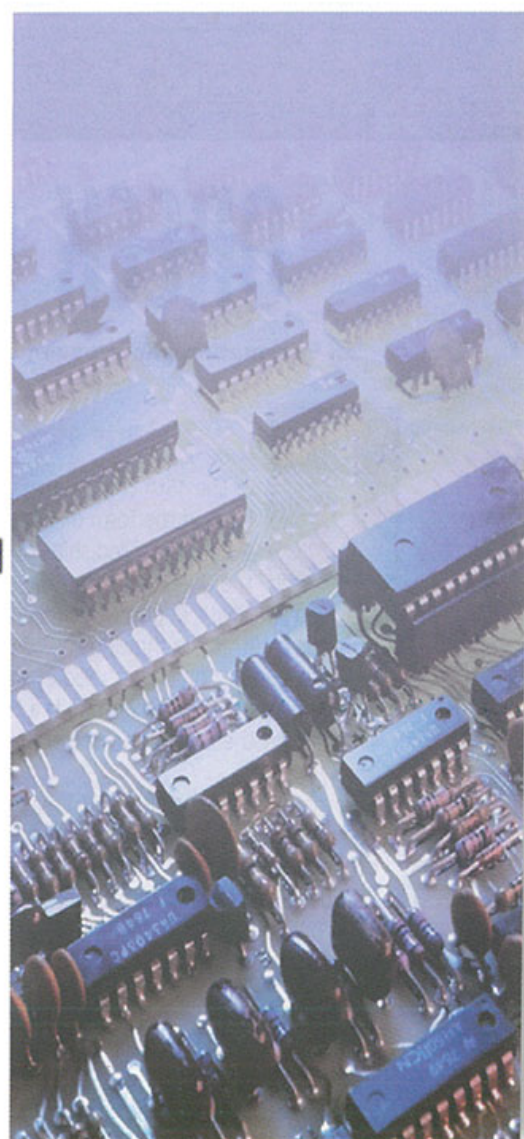


- ΠΩΛΗΣΕΙΣ Η/Υ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ - ΑΝΑΛΩΣΙΜΩΝ
- SERVICE & ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΕΙΣ
- ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΔΥΚΤΙΩΝ
- ΚΙΝΗΤΕΣ ΛΥΣΕΙΣ:
(PORTABLES, HANDHELD & DIGITAL CAMERAS)

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ: ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 102-104, ΠΕΙΡΑΙΑΣ 185 35
ΠΩΛΗΣΕΙΣ: ΤΗΛ.: 010 4223871-72, 010 4170738 - FAX: 010 4223873
ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ: ΤΗΛ.: 010 4223872

e-mail: cadmus@internet.gr

ΚΑΔΜΟΣ Α.Ε.





GREEK CONTROLLED SHIPPING

An information paper based on data kindly provided to the GSCC by Lloyd's Register of Shipping - Fairplay



or the 15th consecutive year we present statistical data, in the form of 7 tables attached hereto, on Greek controlled ships over 1000 GT, registered under the Greek and other flags. The data has been

provided by Lloyd's Register - Fairplay. This year we have also included an 8th table showing the "Greek Registered Fleet owned by Greek parent Companies" also of over 1,000 GT, in terms of ship type and age. The following is a short analysis of the data prepared by the Committee Secretariat.

Information from the attached Table 1, contrasted with corresponding data from the previous 14 years, shows that the Greek controlled fleet, in the past year, has slightly decreased, in number of vessels and also in deadweight (DW) and gross tonnage (GT). This can be partly attributed to the recently adopted regulations for the accelerated phase-out of single hull tankers but

also to a general trend for older tonnage to be scrapped or sold, to be replaced by newbuildings or younger vessels.

According to the data, as of 27th February, 2002, Greek interests control 3,480 vessels of various categories, of 164,613,935 total DW and 98,195,100 total GT, including, 213 vessels of 10,652,495 GT, of various categories, on order from newbuilding shipyards. Compared with last year's data, this represents a decrease of the Greek controlled fleet of 138 vessels (-3.814%), of 3,820,435 DW (-2.268%) and 2,025,248 GT (-2.02%).

The fleet registered under the Greek flag, comprises 939 ships in 2002, against 960 ships in 2001, a decrease of 21 ships. This means that the Greek register suffered proportionally less reductions than the Greek controlled fleet under all flags, i.e., a 2.18% reduction against a 3.811% decrease. The new popularity of the Greek registry can further be attested by the fact that although the ships currently registered under Greek flag account

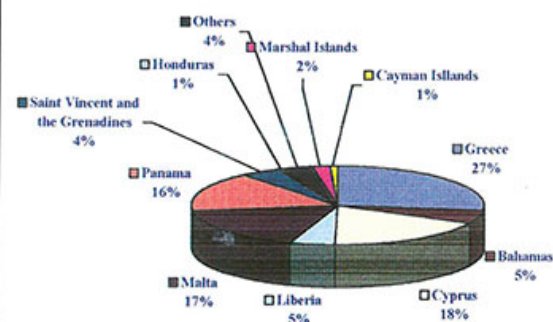
GREEK CONTROLLED SHIPPING

for roughly 27% of the total fleet controlled by Greek interests, 50% of the newbuildings on order for Greek account are intended to be registered under the Greek flag.

Internationally, Greek interests now control 9.2% of the world's total number of vessels in service and on order, **17.8 % of the world fleet deadweight**, or 15.5% of the world fleet expressed in gross tons (against 9.6%, 18.6% and 16.2% respectively, last year). In terms of ships on order, Greek interests have ordered 9.8% of the total ships on order, 17.6% of the total DW on order, or 14.5% of the total ordered GT.

Date	Ships	DW	GT
March 1988	2,487	85,047,436	47,269,018
March 1989	2,428	81,928,296	45,554,419
February 1990	2,426	84,439,159	46,580,539
March 1991	2,454	87,102,785	47,906,852
March 1992	2,688	98,218,176	53,891,528
March 1993	2,749	103,958,104	56,918,268
March 1994	3,019	120,650,373	66,342,046
March 1995	3,142	126,128,352	71,666,943
March 1996	3,246	129,737,336	75,156,763
March 1997	3,204	127,782,567	74,982,110
February 1998	3,358	133,646,831	78,900,843
March 1999	3,424	139,255,184	83,454,890
March 2000	3,584	150,966,324	90,227,491
March 2001	3,618	168,434,370	100,220,348
March 2002	3,480	164,613,935	98,195,100

Main Registries of Greek Controlled Ships



Flag Analysis of Ships owned by Greek Parent Companies

The Greek controlled fleet is registered under 44 Flags

After the Greek flag, with 939 ships of 54,921,152 DW in its register, the Cyprus flag remains the first alternative choice of Greek parent companies, with 631 ships of 24,360,884

DW, followed by Malta, with 598 ships, of 28,230,275 DW, Panama, with 565 ships, of 21,437,146 DW, Bahamas with 182 ships of 9,320,744 DW, Liberia, with 175 ships, of 11,518,246 DW and Saint Vincent and the Grenadines with 154 ships of 2,812,759 DW.

Country	Number of ships gained/lost	DW gained/lost	GT gained/lost
Marshall Islands	10	-160,489	-58,111
Isle of Man	8	626,394	373,078
Liberia	5	83,975	184,028
Cambodia	4	-41,263	-21,970
Cayman Islands	3	283,753	154,295
Georgia	2	2,780	1,291
Barbados	1	39,800	28,000
Denmark (DIS)*	1	105,300	56,346
Gibraltar	1	2,500	24,500
India*	1	105,600	57,000
Libya*	1	155,211	74,939
Luxembourg*	1	4,500	49,000
Netherlands Antilles*	1	134,828	70,529
Norway (NIS)	1	29,528	26,043
UK	1	15,541	18,267
Venezuela*	1	68,160	38,798
Malta	-55	-1,206,076	-687,920
Cyprus	-50	-1,453,220	-848,510
Panama	-25	75,121	-3,876
Greece	-21	-1,821,075	-970,193
Bahamas	-9	-628,935	-326,738
Honduras	-7	-31,861	-19,898
Lebanon	-4	-111,615	-66,393
Singapore	-4	-228,816	-185,464
Saint Vincent & the Grenadines	-2	136,479	91,757
Belize	-1	7,146	9,443
Bermuda	-1	-94,993	-52,512
Vanuatu	-1	-69,668	-37,222

* These countries did not have ships owned by Greek parent companies in their registries last year.



GREEK CONTROLLED SHIPPING



Ship Type and Age Analysis - Greek Parent Companies

Type	Ships	Tons DW	Remarks
Oil Tankers	-37	-6,710,969	In contrast to last year's increase of 63 ships of 10,776,645 DW.
Chemical & Products Tankers	+34	+2,619,998	In addition to last year's increase of 8 ships, of 1,643,777 DW
Liquefied Gas Tankers	+6	+207,668	
Combination Carriers	+1	+1,603	
Ore & Bulk Carriers	-48	+1,431,108	The decrease of ships combined with the increase of DW shows that older ships are being replaced by ones of bigger DW.
Containers	-8	-256,404	In contrast to last year's increase of 8 ships of 453,673 DW
Other Cargo Ships	-80	-1,097,747	In addition to last year's decrease of 89 ships of 1,029,883 DW.
Passenger	-10		Last year + 2
Other Types	+4	-6,722	

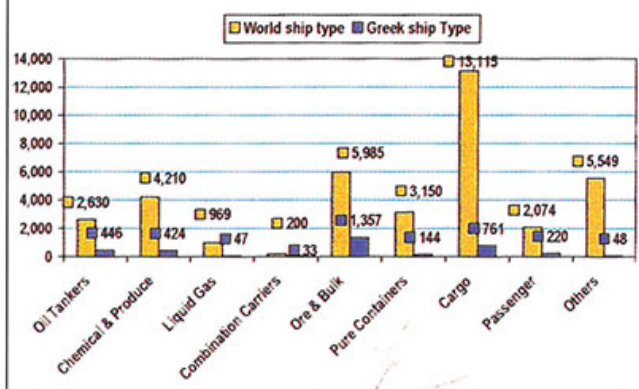
213 ships were on the order books on the 27th February, 2002 against 252 ships in March 2000 and following the trend shown above they were divided into the following categories: 57 oil tankers, 55 chemical & products tankers, 7, liquid gas carriers, 61 ore & bulk carriers, 10 pure container carriers, 9 cargo ships and 12 passenger ships.

Ship Type and Age Analysis of the World Fleet and the Greek Fleet.

The percentage of Greek controlled vessels, by type, in relation to the total number of vessels and their DW, of the same type, of the world fleet, for the years 2001 and 2002 was as follows:

Type of Ship	% Per Number of Ships		% Per Total DW	
	2001	2002	2001	2002
Oil Tankers	18.4	17	23.00	20.5
Chemical & Products Tankers	9.8	10.1	19.1	20.1
Liquid Gas Carriers	4.4	4.9	5.1	5.5
Combination Carriers	15.3	16.5	17.3	18.5
Ore & Bulk Carriers	23.5	22.7	23.8	23.9
Container Carriers	5.1	4.6	5.5	4.8
Other Cargo Ships	6.3	5.8	8.9	8.0
Passenger Ships	11.1	10.6	GT 10.8	GT 10.4

World and Greek Controlled Fleets by Type and Ships numbers



It is an achievement that despite the fluctuations of the markets and the effects of the Erika II measures, Greek controlled tonnage remains in first place globally. Moreover, there is a marked and continuing trend amongst Greek owners for newbuilding orders and purchases of more modern vessels. In particular, the percentage of Greek controlled tonnage compared with the world fleet is as follows: Number of ships, 9.2% (9.6% in 2001), GT 15.5% (16.2% in 2001) and DW 17.8% (18.6% in 2001). The presence of Greek owners is particularly significant in the four categories of ships carrying the majority of the world's bulk cargo, i.e. crude oil, product and chemical tankers, combination carriers and ore and bulk carriers.

SOUTHERN SHIPPING & FINANCE CO. LTD

SOUTHERN SHIPPING (CHARTERING) LTD



HALKIDON SHIPPING CORPORATION

4th Floor
3, London Wall Buildings
London Wall
London EC2M 5 RL

85 Akti Miaouli & 2 Flessa Str.
185 38 Piraeus



Average Age Analysis of Existing Ships owned by Greek Parent Companies and World Fleet

The average age of the Greek controlled vessels continued to decrease in 2002, now standing at 19.6 years, against 20.0 years in 2001 and 20.3 years in 2000. It decreased even more in terms of GT, now being 15.9 years as against 16.8 years in 2001 and 17.6 years in 2000. In terms of DW, it is now 15.6 against 16.6 years in 2001 and 17.4 years in 2000. The decrease is expected to

accelerate, considering the impact of the phasing out of single hull tankers and the market trend for new orders and purchases of modern tonnage. Significantly, for the first time, the average age of the Greek controlled oil tanker fleet, at 18.8 years, is lower than the average age of the world oil tanker fleet, which is 19.1 years.

By contrast, the average age of the world fleet continued to increase slightly, now being 17.7 years, against 17.5 in 2001, and 17.3 years in 2000. However, the world fleet has also decreased slightly in terms of GT, now being 13.3 years against 13.5 years in 2001 and 13.7 years in 2000 and in terms of DW, now being 13.1 years against 13.4 years in 2001 and 13.6 years in 2000.

Class Analysis of Greek Parent Companies

It is worth noting that 87% of Greek controlled vessels are classed by IACS member societies. Specifically, the following 6 major societies share the bulk of the fleet: Lloyd's Register with 828 ships (848 ships in 2001), ABS with 588 ships (636 ships in 2001), Bureau Veritas with 443 ships (457 ships in 2001), DNV with 438 ships (436 ships in 2001), NK with 411 ships (420 in 2001), and GL with 191 ships (196 ships in 2001).

**ΝΕΑ
ΣΕΙΡΑ**

ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Διεύθυνση σειράς: Ιωάννης Ληξουριώτης, Αν. Καθηγητής Δ.Π.Θ., Δικηγόρος

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

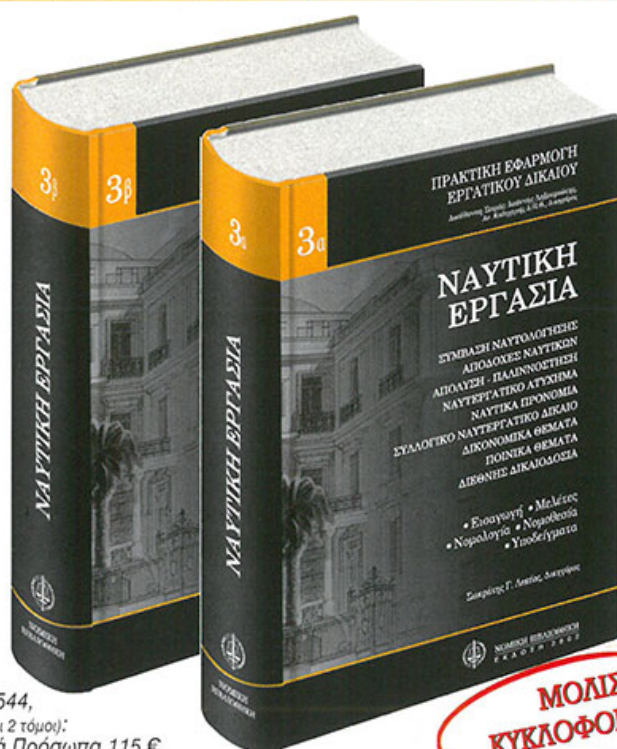
- ΕΙΣΑΓΩΓΗ • ΜΕΛΕΤΕΣ • ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ
- ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ • ΥΠΟΔΕΙΓΜΑΤΑ

Σωκράτης Γ. Λεκάας, Δικηγόρος

Συνεργάστηκαν:

Π. Βαφειάδου, Ν. Κυπρούλη, Δικηγόροι

Σύμβαση Ναυτολόγησης
Αποδοχές Ναυτικών
Απόλυση - Παλιννόστηση
Ναυτεργατικό Ατύχημα
Ναυτικά Προνόμια
Συλλογικό Ναυτεργατικό Δίκαιο
Δικονομικά Θέματα
Ποινικά Θέματα
Διεθνής Δικαιοδοσία



**ΜΟΛΙΣ
ΚΥΚΛΟΦΟΡΗΣΕ**

Σελ. 1544,
Τιμή (αί 2 τόμοι):
Φυσικά Πρόσωπα 115 €
Νομικά Πρόσωπα 130 €

ΝΟΜΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΑΕΒΕ



www.nb.org • e-mail: info@nb.org

ΑΘΗΝΑ
Μαυρομιχάλη 23
Τηλ. 010 3678800 (30 γραμμές)

ΑΘΗΝΑ
Μαυρομιχάλη 2
Τηλ. 010 3603975

ΠΕΙΡΑΙΑΣ
Φιλωνος 107-109
Τηλ. 010 4184212

ΘΕΣ/ΝΙΚΗ
Φράγκων 1
Τηλ. 0310 532134

ΠΑΤΡΑ
Κανάρη 28-30
Τηλ. 0610 361600

ΚΥΠΡΟΣ
Ζ.Ν. Τύρας 12
Τηλ. 00357-2-670530

No matter how big or small your ship is, we take good measures on your behalf.



For 20 years

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

Our diverse expertise allows us to make your task less precarious.

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



INTERORIENT NAVIGATION CO LTD
SHIPMANAGERS



A new national carrier: flying the Greek flag in London

Professor Kevin Featherstone, newly appointed to the Eleftherios Venizelos Chair at the London School of Economics, tells us about his hopes and plans for carrying the flag of contemporary Greek studies in the U.K.

What is the 'Venizelos Chair in Contemporary Greek Studies' and why does it exist?

The Chair is a very special post. It is one of very few academic posts internationally to be created in the social sciences devoted to Greece and the Hellenic World as it is today. It was established in 1996 by a special consortium of donors in Greece. This comprised, in the main, some seven banks. This generous endowment gives the chair independence, permanence and support. The Chair heads the 'Hellenic Observatory' at the LSE and the original donors form part of an Advisory Board to oversee the development of the Observatory. Loukas Tsoukalis was the first holder of the chair: he arrived in 1998. I was appointed after he retired in 2001 and I hope to continue his good work.

As one of very few university chairs devoted to contemporary Greece, the Venizelos Chair is in a strategic position. The prime purpose of the chair is a conventional academic one: to promote high quality teaching and research on Greece and its external relations. This is important to me: the chair is located in a prestigious academic institution and Greek studies must earn its place amongst our peers. Our core concern is to research and to teach students about Greece. Many of these students can expect to pursue highly successful professional careers in Greece, the UK or internationally. They will include a new generation of 'opinion leaders'. It is my dearest wish that they might also include future lecturers and professors in Greek studies at international universities. But the Hellenic Observatory (HO) can also serve its core purpose by acting as a public platform for the better understanding of contemporary Greece and Cyprus. The

location could hardly be better: London is a key international centre for economics and politics. The debate here on Greece or Cyprus matters. The Hellenic Observatory exists to be a bridge between academics and public figures in Greece, Cyprus, the UK and beyond. We can do this by organising conferences, workshops or lectures. We can be a lead or a facilitator in discussions on key aspects of Greek public policy and society. Also, we are not narrowly blinkered: we have a multi-disciplinary focus in our work.

How did you come to specialise on Greece?

This is a long story. I have no family ties to Greece. There was no single event or personal experience. My first academic interest was in Europe as a whole and the European Union, in particular. I didn't come to Greek studies as a classicist: I first fell in love with Greece as she is today, rather than as she was in her glorious past. This is unusual, I know, but it ties me to current realities. My interest is in Greek economics and politics.

What is the relevance of the Hellenic Observatory to the private sector?

We are relevant to a range of potential 'end-users'. Firstly, we pursue research projects of wide and varied appeal: covering key issues in political economy and social affairs. We are currently engaged, for example, in research on structural reform in Greece - pensions, labour markets, taxation - in the context of the discipline of the 'euro-zone'. We have another major project on Greece and the transition process in the Balkans. Research of this kind is directly relevant to the private sector in

Greece. Secondly, we're training new professionals with a valuable expertise on Greek conditions and clear analytical minds. Thirdly, we're a public platform for key issues to be debated, with the effect of increasing foreign understanding of Greek interests. So, our work has both a specialist and a general appeal.

How do you see the Hellenic Observatory in relation to the wider Greek community?

The Venizelos Chair and the Hellenic Observatory are, in a very real sense, a public resource for Greece. I've set as a priority the development of closer links between the Observatory and the Greek community in London. We're considering several initiatives which would help in this regard. I'm also forging new collaboration with private firms and public institutions in Greece. We need such links and support to help us do our job.

How do you see the Hellenic Observatory developing?

We have an important educational and public role to play in London. We have big ambitions. A new person brings fresh ideas. We have consulted and developed a clear strategic plan: we know what we can do and why we should do it. We must now develop the resources so we can deliver. At present, we're very few in number. The number one aim is to expand our personnel and our income. As we do that, our activities and outputs can rapidly increase. Watch what we can do, with more investment behind us. There is so much potential here and the LSE is a great base from which to develop it.

Lloyd's List *events*

Presents

ShipRepair & Conversion

The Ship Maintenance
Exhibition and Conference

27th & 28th November 2002

Grand Hall Olympia, London

www.shiprepairrex.com

informa
maritime
& transport

Please complete and return to the ShipRepair & Conversion Secretariat, Lloyd's List events,
69-77 Paul Street, London EC2A 4LQ, UK. Tel: +44 (0)20 7553 1439 Fax: +44 (0)20 7553 1820 Email: michelle.fisk@informa.com

Please send me more details on ShipRepair & Conversion 2002 ☐ Visiting ☐ Attending the Conference ☐ Exhibiting

Name	Position
Company	Business Type
Address	
Postcode	
Telephone	
Fax	E-mail

"Lloyd's" is the trademark of the society incorporated by the Lloyd's Act 1871 in the name of "Lloyd's"

DATA PROTECTION

The personal information shown on this brochure, or provided by you, will be held on a database and may be shared with companies in the Informa Group in the UK and internationally. Sometimes your details may be obtained from, or made available to, external companies for marketing purposes. If you do not wish your details to be used for this purpose, please write to the Database Manager, Informa Group PLC, Enterprise House, 45 Station Approach, West Byfleet, Surrey KT14 6NN. Telephone: +44 (0)1932 893600. Fax: (0)1932 893612. e-mail: database@informa.com

the maritime scene NEWS



PORTABLE AND AUTOMATIC LEVEL GAUGING SYSTEMS

Tanksystem is the world's leading supplier of portable gauging and sampling equipment for marine applications as well as for the oil and petro-chemical industry. As a full package supplier Tanksystem offers the latest technology in automatic level gauging for the marine industry.

Tanksystem, a member of the Mustad International Group, has supplied equipment for more than 5000 tankers, barges and tank farms. With headquarters in Switzerland since 1985, Tanksystem has a network of 60 agents and 17 service stations Worldwide. Tanksystem's exclusive agent and official repair station in Greece is Spanmarin- Ion E. Spanoudis since 1978. Tanksystem has subsidiaries in Norway, USA and Korea.

Our goal is to build up a long-term relationship with our customers and to put their needs in the centre of all our activities. All our equipment is intrinsically safe and manufactured for use in classified hazardous environments onboard vessels or in storage tank farms.

As an ISO 9001 certified company, we are dedicated to fulfil all needs of our demanding customers who operate in classified areas according to high standards regarding safety, reliability and accuracy.

Our main product lines are:

HERMetric portable gauging and sampling equipment is an important tool for inventory control, cargo inspection during custody transfer and verification or calibration of automatic level gauging systems.

HERMetric Onecal intrinsically safe portable digital thermometer for use in hazardous environment.

Tanksystem Cargo Level is an automatic tank monitoring system for tankers, container vessels and other commercial ships and

barges. The complete system has been designed to meet requirements to high performance, accuracy, reliability and flexibility at competitive cost. It covers the whole range of required level gauging and monitoring systems in cargo, ballast and service tanks as well as tank pressure monitoring and independent high level & overfill alarm systems.

 **International**
Marine Coatings

NEW MAINTENANCE PRODUCTS FROM INTERNATIONAL

International Coatings Ltd., part of the Akzo Nobel group of companies, has introduced two new Marine maintenance products: Intershield(r) 803, an abrasion resistant, anticorrosive coating and Interbond(r) 808 Aluminium, a surface tolerant, seawater ballast tank coating.

Background: In recent years there has been an increased awareness of the need for effective corrosion control, particularly in cargo holds and in seawater ballast tanks. One of the main reasons for this increased awareness is the number of ship losses, which have occurred where corrosion of the vessel structure may have been a contributory cause.

Intershield(r) 803: Whilst cargo holds are the revenue earning spaces of a bulk carrier, it is the structural integrity of these vessel areas which is vital to the continuing profitability and safe operation of the ship. Abrasion resistant cargo hold coatings defend against, and facilitate the management of, corrosion. This defence may employ a number of mechanisms, singly or in



ENGLISH SUPPLEMENT

combination, the most common of which is barrier protection, which involves the placement of an effective barrier between the abrasive or corrosive environment and the substrate. When subjected to abrasion, an essential requirement of a high performance barrier coating is that it must be tough enough to resist mechanical damage, so minimising exposure of the underlying substrate to the cargo hold environment. In designing abrasion resistant coatings, physical and mechanical properties are therefore very important.

Intershield(r) 803 has been specifically designed to provide excellent abrasion and corrosion resistance (it is unlikely that polymer based coating systems will ever be developed to totally resist all forms of cargo hold abrasion), good cohesive and adhesive strength and good resistance to underfilm corrosion creep. Intershield(r) 803 is compatible with surface preparation standard Sa2 (ISO 8501 -1:1998, SSPC-SP6) which is practically achievable in cargo holds. This is a particularly important feature for operators of older vessels. Typically applied as a two coat system in cargo holds, Intershield(r) 803 offers the following key features:

- excellent abrasion resistance
- rapid attainment of mechanical properties, even at low temperatures ($>10^{\circ}\text{C}$)
- can be applied to surfaces prepared to Sa2 (vessel area dependent)
- FDA compliant
- certified for the carriage of grain
- smooth surface
- 222g/lit VOC compliant (EPA method no. 24)
- tar free
- aromatic amine free

Intershield(r) 803 may also be applied to protect critical outer hull vessel areas including the underwater hull, boottop and topsides. Interbond(r) 808 Aluminium: In seawater ballast tanks, where physical factors combine to make on board refurbishment or repair difficult (e.g. corrosion, pitting, existing coatings, restricted access and damp, humid conditions), surface preparation, coatings application and subsequent in service performance can, almost inevitably, be compromised. For these on board projects the use of specifically designed surface and damp tolerant anticorrosive coatings is especially recommended.

Interbond(r) 808 Aluminium is a practical refurbishment and repair coating suitable for use in seawater ballast tanks, cofferdams, void spaces, wet spaces, bilges and crude oil tanks. Interbond(r) 808 Aluminium provides high levels of corrosion protection and, in addition, the unique combination of adhesion promoters and special surfactants maintains performance on compromised substrates. Applied as a single coat* (or as a two coat* system in combination with Interbond 808 Buff), Interbond(r) 808 Aluminium offers the following key features:

- high levels of corrosion protection
- surface tolerance
- damp tolerance

- light colour
- tar free
- high build
- one coat application capable (Interbond 808 Aluminium)
- 179g/lit VOC compliant (ERA method no. 24)
- rapid sea water ballast loading
- DNV B1 classification
- epoxy technology
- plus stripe coats in line with good painting practice

A LEADING P&I CLUB

The United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association Ltd., the UK Club, is the world's largest insurer of third party liabilities for ocean going ships.

The UK Club is the biggest member of the International Group of P&I Clubs insuring 115 million gross tons of owned and chartered shipping equivalent, approximately one-fifth of the world's merchant fleet.

The UK Club has been based in Bermuda since 1969. Thomas Miller (P&I) Limited provide it with day to day management services in London as agents of Thomas Miller (Bermuda) Limited.

Its membership spans 80 countries and so the Club has developed an extensive international network. In addition to three licensed branches in Singapore, Hong Kong and Japan, it has regional offices in New Jersey and Hong Kong, and local offices in Piraeus, Sydney, Taiwan, Isle of Man, San Francisco and Miami.

The UK P&I Club leads the industry with its reviews of claims and incidents, such as the "Major Claims Analysis" as well as weekly email claims bulletins. A unique claims information system, ClaimsTrac, enables members to review individual files or their entire claims performance via the UK Club's website www.ukpandi.com

The Club is led by its board of directors, all except two of whom are ship-operating members of the Club. The Chairman and President is Mr. Aleco Kairis of shipowner N.J. Goulandris. He is supported and assisted by three deputy chairmen, Mr. Tulio Biggi of ship managers V. Ships Group, Mr. Klas Kleberg of Wallenius and Mr. Tom Moore of Chevron.

OBITUARY

At the age of 42, the Managing Director of ELKCO MARINE CONSULTANTS Elias L. Kyratsous, passed away with great sadness to all.

He graduated as a Naval Architect / Mechanical Engineer from Newcastle University and went on to found the ELKCO Marine Group of Companies in 1988.

In 2001 after much involvement in the telecommunications sector, he was appointed Managing Director of Xantic S.A. and Vice President, Southern Europe Division.

DIARY OF EVENTS JUNE 2002

3-7 June 2002, Piraeus
POSIDONIA - International
 Shipping Exhibition
 Organised by Posidonia
 Exhibition S.A.
 Tel.: 010- 4283 608 - Fax.:
 4283 610

6th June 2002, Piraeus
 Digital Ship - Applications
 and Opportunities with
 Inmarsat Fleet
 Sponsored by Inmarsat
 Tel.: + 44207 5100015

10-20 June 2002, London
RINA - International
 Symposium, Warships 2002,
 Naval Submarines
 Tel.: +44207 235 4622

11-13th June, Belgium
TOC 2002 Europe
 Organised by Lloyd's Lists
 Events
 www.toc-events.com

13-15 June 2002, Crete
XVI Congress UAE
 Organised by Vgenopoulos
 & Partners Law firm
 Tel.: 010 7206900

1-4 July 2002, London
 Time & Voyage
 Charterparties
 Lloyd's Maritime Training
 Programme
 http://www.lloydslistevents.
 com

international shipyards and shipping related companies in Greece. He leaves behind a wife, Christine and two children, Lazaros and Catherine.

His wife Christine with the support of the family and Nicolas D. Pateras of Pacific & Atlantic Corp, will continue to run the company.

NEW TUG FOR ZOUROS SHIPPING

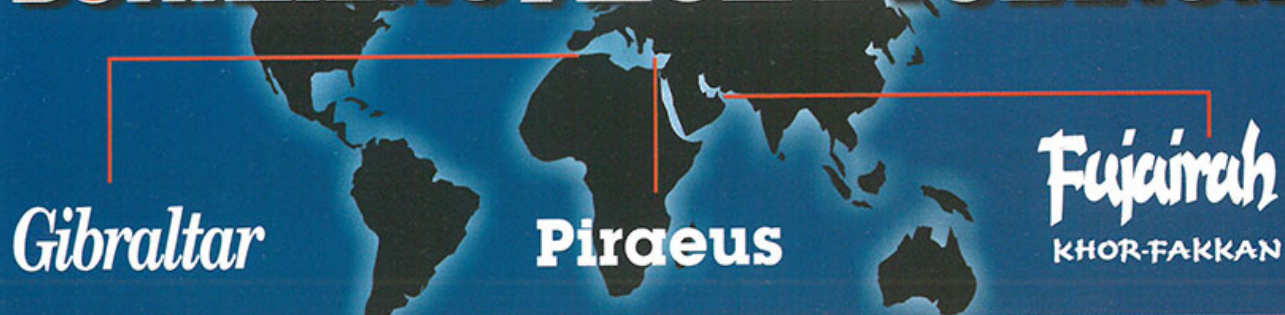
Zouros Shipping is very proud to welcome to it's fleet the recently built T/B ATLAS Z. The tug was constructed with latest technological advantages in order to correspond to

the high standards and requirements of the working environment, locally and abroad. T/B ATLAS Z combines a small size to great horsepower, which is rare to find in existing Greek fleets. It has bridge panoramic view and this helps for full supervision on working deck area. This is also a characteristic that very few tugs have in Greece. Finally, she can successfully correspond to hazardous situations as fire, since it is equipped with powerful fire-fighting water pumps (diesel of 150 cbm/hr and electric 60 cbm/hr), operated from the wheelhouse and also 1 portable high expansion foam fire extinguisher unit with great capacity of 100.00 cbm/min, able to operate for at least 30 minutes. T/B ATLAS Z has already been under long term Bareboat charter in Black Sea.



Name: ATLAS Z
Place / Year Built: Thessaloniki - Macedonia
 Shipyards EPE / 2001
BHP / BP: 2000 / 28 t
Length: 20,00 m
Beam: 6,35 m
Depth: 2,96 m
Speed: 13,00 k max. - 10,50 k econ.
General: Vessel built with HMSI class for harbour and open sea operations highly manoeuvrable having twin screws and also supply works.

BUNKERING AEGEAN STATION



TEL: + 301 4292530 FAX: + 301 4292595 E-mail: aegeanoil@otenet.gr



View of oil-water separator



Floating Storage



Oil water separator «FAIR ANGEL»



Vessel skimmer «FAIR WAVE»



Oil Pollution Recovery Vessel «DIVA»



Oil Spill Response Terminal in Fujairah port



- SHIP MANAGEMENT
- SLOP RECEPTION FACILITIES
- SPILL RESPONSE
- AGENCY
- FLOATING STORAGE
- SAFETY EQUIPMENT
- TRADING / TRANSPORT



FAIRDEAL GROUP MANAGEMENT S.A. 34, A. PAPANASTASIOU AVE. 18533 KASTELLA, PIRAEUS, GREECE
TEL: +3010 4122220, FAX: +3010 4123900, TLX: 213033/IPOK GR, E-mail: Piraeus@Fairdeal.gr

FAIRDEAL MARINE SERVICES LLC

P.O. BOX 298, FUJAIRAH, U.A.E.
TEL: +971 9 2228145-6 (24 Hours Service)
+971 9 2228427
FAX: +971 9 2228206 / 2228147
TLX: 89025 GAS EM
E-mail: Fujairah@Fairdeal.gr, FujPort@Fairdeal.gr

P.O. BOX 11319
KALBA SHARJAH, U.A.E.
TEL: +971 9 2777300
FAX: +971 9 2778383
TLX: 89007 FMSKLB EM
E-mail: Kalba@Fairdeal.gr

FAIRDEAL INTERNATIONAL LTD

THE BALTIC EXCHANGE
ST. MARY AXE
LONDON EC3A 8BH, U.K.
TEL: +44 207 6234224
FAX: +44 207 6234225
E-mail: London@Fairdeal.gr

OIL SPILL RESPONSE HOT LINE +97150-6494700 • 97150-6291138

Το κορυφαίο προϊόν λογισμικού από τη

Datastream®

Enterprise Asset Management

mp2i

Σύστημα Διαχείρισης Συντήρησης Εξοπλισμού

- ❖ Με δυνατότητα προσαρμογής σε επιχειρήσεις και οργανισμούς κάθε μεγέθους
- ❖ Με φιλικό και πλήρως διαμορφωμένο περιβάλλον λειτουργίας σε Windows
- ❖ Με προηγμένη internet-αρχιτεκτονική ανοικτού περιβάλλοντος
- ❖ Με δυναμική ολοκλήρωση με συστήματα ERP και λογιστικά πακέτα
- ❖ Με διασύνδεση σε πραγματικό χρόνο με την παραγωγή
- ❖ Πλήρης Ελληνική έκδοση

20% Μείωση νεκρών χρόνων παραγωγής

30% Μείωση του κόστους εργασίας

20% Μείωση κόστους αποθήκης ανταλλακτικών

20% Αύξηση της παραγωγικότητας του τμήματος συντήρησης

Τήρηση διαδικασιών - Μείωση ατυχημάτων

Άμεση απόδοση της επένδυσης

indelec
e u r o p e

Μαραθωνοδρόμων 75, 151 24 Μαρούσι - Αθήνα Τηλ: 8028105, Fax: 8026915
<http://www.indelec.gr> e-mail: indelec@indelec.gr



Γ Ν Ω Ρ Ι Ζ Ε Ι Ο Σ Ο Λ Ι Γ Ο Ι Τ Η Β Ι Ο Μ Η Χ Α Ν Ι Α