

ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

www.naftikachronika.gr

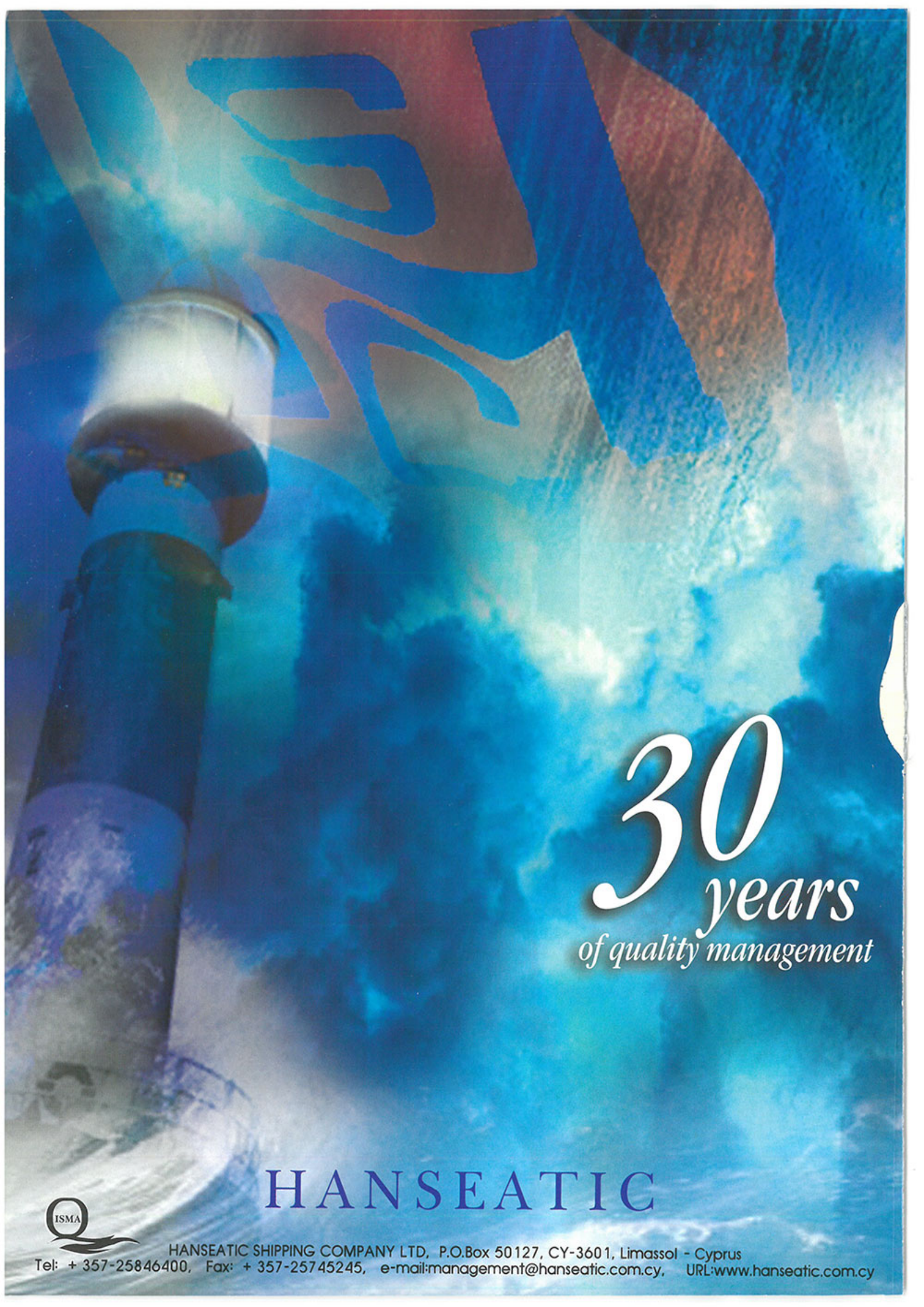
ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 51
ΙΟΥΛΙΟΣ 2002
ΤΙΜΗ: € 5,28

ΦΑΚΕΛΟΣ:
ΝΗΟΛΟΓΙΑ

ΑΚΗΣ
ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ
Αποκλειστική συνέντευξη

ΑΦΙΕΡΩΜΑ:

ΟΙ ΕΥΘΥΝΕΣ ΤΩΝ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ



30
years
of quality management

HANSEATIC



HANSEATIC SHIPPING COMPANY LTD, P.O.Box 50127, CY-3601, Limassol - Cyprus
Tel: + 357-25846400, Fax: + 357-25745245, e-mail: management@hanseatic.com.cy, URL: www.hanseatic.com.cy

CHOICE OF FLAG MATTERS



THE MARSHALL ISLANDS

Qualities to Consider:

Flag State Administration
Political Stability
Maritime Law
Mortgage Recordation System
Safety Record

Registration and Tonnage Tax Fees
Corporate Law
Flag State Experience
Customer Service

THE CHOICE IS YOURS...



INTERNATIONAL REGISTRIES, INC.

Corporate and Maritime Services

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

NEW YORK FT. LAUDERDALE/MIAMI LONDON HONG KONG ZURICH PIRAEUS

website: www.register-iri.com



Φωτ. εξωφύλλου
Γιώργος Γιαννακής

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

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ

- 24. ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΕΙΝΑΙ ΕΥΟΙΩΝΕΣ
ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΩΝ ΚΡΟΥΑΣΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ
Αποκλειστική συνέντευξη του υπουργού
Ανάπτυξης Άκη Τσοχατζόπουλου

ΑΦΙΕΡΩΜΑ: ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ

- 28. ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ:
ΑΡΧΕΣ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ
Άρθρο του αντιπλοιάρχου Αλ. Κarkanτζού
- 30. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ ΣΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ
Άρθρο του ευρωβουλευτή Κ. Χατζηδάκη

- 32. ΘΕΤΙΚΟΙ ΟΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ
ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΝΕΟΥΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥΣ
Συνέντευξη του Igor Ponomarev,
προέδρου του IACS
- 34. ΠΙΟ ΕΓΚΑΙΡΑ... ΚΑΙ ΠΙΟ ΨΗΛΑ...
Άρθρο του Εμμ. Βορδώνη
- 38. ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ: ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΣΤΗΝ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ
ΓΙΑ ΠΙΟ ΟΥΣΙΑΣΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ
ή ΑΝΑΓΚΑΙΟ ΚΑΚΟ;
Άρθρο του Στ. Χατζηγεργίου
- 40. ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΑΠΛΩΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗΣ
Άρθρο του Ερ. Τζαννάτου
- 44. ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΚΑΙ ΕΥΘΥΝΗΣ
ΤΩΝ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ
Άρθρο της Λ. Αθανασίου
- 50. A CHRONICLE OF RECENT DEVELOPMENTS \
ON THE IMPLEMENTATION OF THE ISM
By Dr. Nikos E. Mikelis

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ

- 56. ΠΤΩΤΙΚΟΣ Ο ΔΕΙΚΤΗΣ ΤΗΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ



ΦΙΛΤΡΑ

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

ΔΙΑΧΩΡΙΣΤΗΡΕΣ
ΑΕΡΟΣ • ΕΛΑΙΟΥ
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ • ΝΕΡΟΥ
ΣΕΝΤΙΝΩΝ



ΠΛΗΡΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ
ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ
ΑΜΕΣΗ ΠΑΡΑΔΟΣΗ



ΓΕΝΙΚΗ ΦΙΛΤΡΩΝ

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

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

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

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

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

ARGO
FILTER

Luber-finer

MANN

VOKES

PALL

Fleetguard

Hengst

RACOR

- 64.** ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ
66. ΠΑΡΑΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ
70. ΝΗΟΛΟΓΙΑ
76. ΤΑ ΑΝΟΙΚΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ
 Άρθρο του δρος Κ. Παπαγιαννούλη

ENGLISH SUPPLEMENT

SPECIAL REPORT ON SHIP REGISTRIES

- 80.** DO GREEKS STILL HAVE SHIP'S FLAG LINKED
 TO SHIP'S PROPELLER?
84. BARBADOS
85. BAHAMAS
86. BELIZE
88. REPUBLIC OF CYPRUS
90. MARSHALL ISLANDS
92. JAMAICA
94. UNITED KINGDOM

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Αριθμός φύλλου 51,
 Ιούλιος 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. Δόμβρος, Γιώργος Μπάνος,
 Τάκης Μακρής
 Διεύθυνση Διαφήμισης: Χρήστος Καπάντασης
 Υποδοχή Διαφήμισης: Ράνια Πανταζή
 Φωτογραφίες: Γιώργος Γιαννακής
 Παραγωγή διαχωρισμών: Αφοι Τζίφα,
 Ασκληπιού 61, 106 80, Αθήνα
 τηλ. 010.36.36.497, 36.36.186, fax: 010.36.18.172
 Εκτύπωση: ΠΛΑΙΣΙΟ Π. ΚΟΚΑΛΛΗΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.
 Κατσαντώνη 3, Μεταμόρφωση
 τηλ. 010.28.55.067
 Πρακτορείο Διανομής Τύπου: ΑΡΓΟΣ Α.Ε.

Συνδρομές:

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

Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.

Εκδοτικές Επιχειρήσεις
 Φίλωνος 46 & Αγίου Σπυριδώνος 5-7
 185 35 Πειραιάς,
 τηλ. 010.42.27.111- fax: 010.42.26.719
 e-mail: gratia@ath.forthnet.gr
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 αναπαραχθεί, αντιγραφεί ή αναδημοσιευθεί χωρίς την προηγούμενη έγγραφη άδεια των ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ.

Highspeed

Ταξίδισα Γρήγορα!

...και με το αυτοκίνητό σας.



HELLAS
FLYING
DOLPHINS

Κρατήσεις:

www.dolphins.gr 010 4199000

Ντροπή!

Την ώρα που θα κυκλοφορούσε το παρόν τεύχος των «Ν.Χ.», ενδεχομένως -και αυτό ευχόμαστε- να έχει διευθετηθεί το μείζον πρόβλημα που ανέκυψε, με κυβερνητική ευθύνη, με την απεργία των ναυτικών.



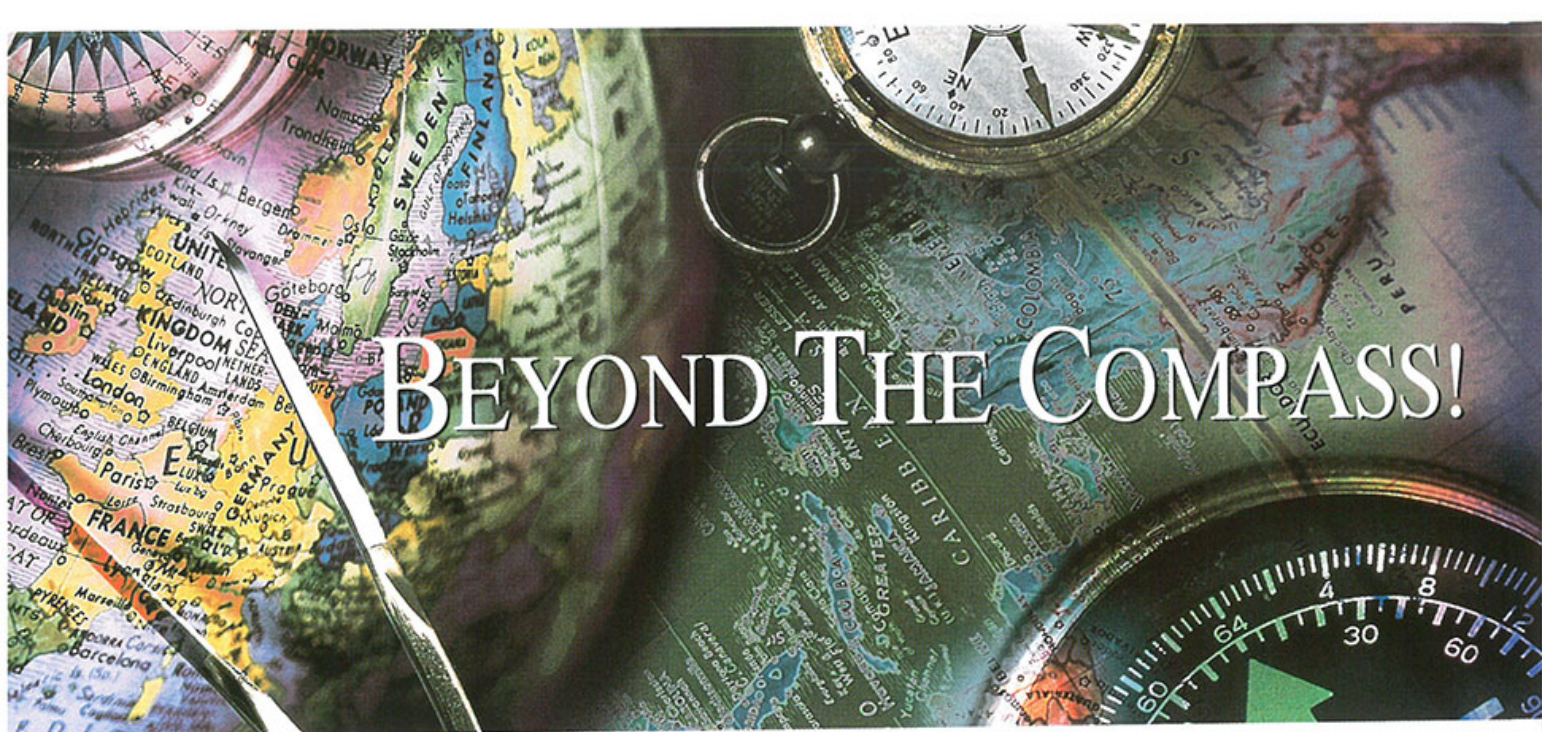
Εκείνο που μπορεί να παρατηρήσει κανείς είναι ότι τα όσα συνέβησαν περί το Ασφαλιστικό, με θύματα τους ναυτικούς, αποτελούν μνημείο κυβερνητικής ανακολούθιας. Πρόκειται για εμπαιγμό που εκθέτει την κυβέρνηση, δεδομένου ότι τα συνδικαλιστικά όργανα των ναυτικών είχαν έλθει σε προηγούμενη συνεννόηση τόσο με τον υπουργό Εργασίας όσο και με τον υπουργό Ναυτιλίας, οι οποίοι είχαν συμφωνήσει να ικανοποιηθούν τα αιτήματα των ναυτικών που άπτονταν συγκεκριμένων αυξήσεων στις συντάξεις τους αλλά και στις εφάπαξ παροχές. Ασφαλώς δε, οι δύο υπουργοί αυτοί δεν θα ήταν δυνατόν να έδιναν δημόσιες διαβεβαιώσεις στους ναυτικούς, χωρίς να έχουν λάβει προηγουμένως τη σύμφωνη γνώμη του συναδέλφου τους που δίνει τα λεφτά!

Το γεγονός ότι ο υπουργός Οικονομίας και Οικονομικών δεν συναινούσε, μέχρι την ώρα που γράφονταν οι γραμμές αυτές, στα συμφωνηθέντα, δύο ερμηνείες επιδέχεται. Είτε ο εν λόγω υπουργός είναι σε συνεννόηση με τους δύο προαναφερθέντες υπουργούς, οπότε πρόκειται περί αθλίου εμπαιγμού των δύο σμολιών ναυτικών, είτε ότι ο κ. Χριστοδουλάκης αγνοεί επιδεικτικά και τους συναδέλφους του υπουργούς, αλλά, κυρίως, τις επιπτώσεις μιας τέτοιας ανακολούθιας στο κύρος της κυβέρνησης στην οποία μετέχει.

Το αποτέλεσμα της κυβερνητικής ανοησίας είναι πολλαπλό. Πλήττεται ο τουρισμός, με επιπτώσεις σημαντικές στην οικονομία. Πλήττεται η οικονομία των νήσων μας. Δυσφημίζεται η χώρα στο εξωτερικό. Προσβάλλεται ο σημαντικός κλάδος των εσωτερικών θαλασσιών συγκοινωνιών. Και βεβαίως, θίγονται άμεσα οι ναυτικοί μας.

Συμπέρασμα. Δεδομένου ότι επί των ημερών των κυβερνήσεων του ΠΑΣΟΚ καταχρησιάστηκε το Ασφαλιστικό Ταμείο των Ναυτικών, το ΝΑΤ, θα περίμενε κάποιος από τη σημερινή κυβέρνηση να δείξει μεγαλύτερη ευαισθησία απέναντι στο συγκεκριμένο κλάδο εργαζομένων, τον οποίον η Πολιτεία, μαζί με τη ναυτιλία γενικότερα, τους έχει γραμμένους στα παλαιότερα των υποδημάτων της, τα τελευταία χρόνια.

Nikos Lymas



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@frigoship.de

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

Τον «κρέμασαν»

Η στήλη αρκετές φορές έχει παινέψει τον κ. Γ. Ανωμερίτη για ενέργειές του στο ΥΕΝ από την ημέρα ανάληψης των καθηκόντων του, στα τέλη του Οκτωβρίου του 2001. Ο κ. Ανωμερίτης μέχρι κάποιου σημείου ενήργησε σωστά και στο θέμα των ναυτικών ως προς τις αυξήσεις των συντάξεών τους. Αυτοί που τον εξέθεσαν, ώστε να προκληθεί η μεγάλη κρίση από 18 έως και 22 Ιουνίου,

ήταν οι συνάδελφοί του Νίκος Χριστοδουλάκης και Δημ. Ρέππας.

Όπως ήνε στο λιμάνι -όσο γνωρίζουν τα πράγματα από πρώτο χέρι-, οι υπουργοί Οικονομίας και Εργασίας δεν τίμησαν το λόγο και τις υπογραφές τους και έτσι ο κ. Ανωμερίτης μετά τη δεύτερη ημέρα απεργίας της ΠΝΟ έτρεχε και δεν έφτανε...

Υπουργός

Γνώστης της ναυτιλίας, ο κ. Ανδρέας Βατίστας ασχολείται με τα κοινά στο χώρο των ρυμουλκών-ναυαγιστικών τα τελευταία χρόνια.

Σύμφωνα με πληροφορίες, πρόσφατα δέχτηκε κρούση να συμπεριληφθεί σε ψηφοδέλτιο για το δήμο Πειραιά.

Ο ίδιος μελετάει σοβαρά την πρόταση και, παρά τους αρχικούς ενδοιασμούς του, είναι έτοιμος να την αποδεχτεί.

Επιστράτευση...

Άκου πολιτική επιστράτευση. Δηλαδή, ό,τι πιο ακραίο μέσο. Χάθηκε ο διάλογος, η συνεννόηση εκπροσώπων της κυβέρνησης και της ΠΝΟ; Δεν πρόλαβε ο καπετάν Γιάννης Χαλάς να ανακοινώσει την τρίτη κατά σειρά 48ωρη απεργία και σε διάστημα μισής ώρας ο κυβερνητικός εκπρόσωπος Τηλέμαχος Χυτήρης, με κατεβασμένα τα μάτια και φωνή που μόλις ακουγόταν, έκανε δηλώσεις για την επιστράτευση των ναυτικών. Η ασυνεννοησία μελών της κυβερνητικής μηχανής ανάγκασε την ΠΝΟ να «δέσει» τα πλοία στα λιμάνια και, ίσως για πρώτη φορά, απεργοί να κερδίζουν τη συμπόθεια της κοινής γνώμης. Είναι χαρακτηριστικό ότι σε γκάλοπ του τηλεοπτικού σταθμού Star, το 82% των τηλεθεατών ψήφισε υπέρ της ΠΝΟ! Το αισθητήριο του κόσμου ποτέ δεν κάνει λάθος.

Αποστρατεία και αναγνώριση

Την αναγνώριση προσφοράς του στο Λιμενικό Σώμα κάθε στέλεχός του την καταλαβαίνει μετά την αποστρατεία του. Όταν είναι στο Σώμα και ιδιαίτερα στις κορυφαίες θέσεις, όλοι θα υποβάλουν τα σέβη τους έστω και με... κρύα καρδιά.

Το θέμα είναι τι θα «εισπράξει» μετά την αποστρατεία του...

Στέλεχος του Λιμενικού που είχε αναρριχηθεί στις κορυφαίες θέσεις της πυραμίδας, μόλις αποστρατεύτηκε, «εισπράττει» τις... πλάτες των συναδέλφων του.

Στις περισσότερες εκδηλώσεις των «Προσιδωνίων» περιφερόταν σχεδόν μόνος του και ελάχιστοι τον χαιρετούσαν. Ας πρόσεχε...

Νέα μετάθεση

Για το φθινόπωρο, κατά πάσα πιθανότητα, μετατίθεται η εισαγωγή του ΟΛΠ στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών. Αν και σύμφωνα με τον πρόεδρο του Οργανισμού κ. Σωτ. Θεοφάνη όλα τα στοιχεία του φακέλου είναι πλήρη, η κυβέρνηση αποφάσισε νέα αναβολή. Είναι γεγονός ότι το κλίμα στο ΧΑΑ δεν είναι ό,τι καλύτερο τους τελευταίους μήνες. Ίσως η νέα μετάθεση να αποβεί τελικά προς όφελος του Οργανισμού. Ίδωμεν...

Εγκαταλειμμένο το νοσοκομείο του Ε.Ν.

Το φως της δημοσιότητας «έπεσε» πρόσφατα στο ερειπωμένο νοσοκομείο του Ε.Ν. στην Πεντέλη Αττικής.

Το πανελλήνιο βρέθηκε αντιμέτωπο με εικόνες από γκρεμισμένα κτίρια, κατεστραμμένα έπιπλα και αγορές ιατρικών μηχανημάτων -αξίας πολλών δια- να σαπίζουν σε πλήρη αχρηστία.

Και ακόμα μια φορά αναρωτιόμαστε: Το ΝΑΤ και ο Οίκος του Ναύτη αναφέρονται συχνά στην έλλειψη πόρων. Δεν ακούστηκε όμως ποτέ κάποιο σχόλιο για το ερειπωμένο και εγκαταλειμμένο νοσοκομείο. Δεν είναι πλέον καιρός να αποφασιστεί η τύχη του;

Ο Γιάννης Χαλάς



100 YEARS

**SHIPMANAGEMENT
EXPERIENCE**

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



Χαράς ευαγγέλια για τα τάνκερ

Ήταν σημαντικός ο προβληματισμός που αναπτύχθηκε σε ορισμένα βασικά προβλήματα των θαλασσιών μεταφορών, κατά τη διάρκεια του συνεδρίου των «Ποσειδωνίων». Και ήταν σημαντικός, διότι βοήθησε να αποκρυσταλλωθούν κάποιες συγκεκριμένες τάσεις, τις οποίες πρέπει να λαμβάνουν ιδιαίτερως υπ' όψιν οι ναυτιλιακοί επιχειρηματίες στην κατάρτιση των σχεδίων τους.

Βασικώς δύο είναι σήμερα τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η ναυτιλιακή βιομηχανία. Το ένα έχει σχέση με τη ζήτηση μεταφορικού έργου και το άλλο με την εικόνα της ναυτιλίας, που είναι φυσικό να επηρεάζει τις ενέργειες διακρατικών οργανισμών και να εξωθεί -καθ' υπερβολήν ενίοτε- στη διαμόρφωση αυστηρών γραφειοκρατικών πλαισίων ελέγχου της ναυτιλιακής επιχειρήσεως και του πλοίου, που, τελικώς, αποβαίνουν εις βάρος τους.

Στο πρώτο θέμα, εκείνο της ζήτησης, είναι ενδιαφέροντα τα όσα αναφέρθηκαν για τις ανάγκες της ανθρωπότητας σε πετρέλαιο και για το μεταφορικό έργο που απαιτείται. Έτσι, το πετρέλαιο προβλέπεται ότι θα παραμείνει το κυρίαρχο καύσιμο για την παγκόσμια ενέργεια, καλύπτοντας το 40% της συνολικής κατανάλωσης ενέργειας παγκοσμίως. Η μείωση που είχε παρατηρηθεί τη δεκαετία του '60 έχει περιορισθεί. Σύμφωνα με υπολογισμούς που έχουν γίνει, εκτιμάται ότι η παγκόσμια ζήτηση πετρελαίου θα αυξάνεται κατά 2,2% το χρόνο, φτάνοντας τα 118,6 εκατομμύρια βαρέλια την ημέρα το 2020, από τα 74,9 εκατομμύρια βαρέλια ημερησίως που ήταν το 1999. Όμως, η παγκόσμια προσφορά πετρελαίου θα είναι αρ-

κετή, ώστε να ικανοποιήσει τη ζήτηση τις δύο προσεχείς δεκαετίες. Η εκτίμηση αυτή βασίζεται στην αναμενόμενη αύξηση της παραγωγής τόσο από τις χώρες του ΟΠΕΚ όσο και από τις εκτός αυτού πετρελαιοπαραγωγούς χώρες, γεγονός που θα οφείλεται στις νέες τεχνολογίες εντοπισμού και άντλησης πετρελαίου, στα προγράμματα περιορισμού του κόστους παραγωγής, από τις πετρελαιοπαραγωγούς χώρες, καθώς και στην ευνοϊκή φορολογική μεταχείριση των εταιρειών, από τις κυβερνήσεις των παραγωγών πετρελαίου.

Το βασικό συμπέρασμα είναι πως το πετρέλαιο θα παραμείνει το κυρίαρχο καύσιμο υλικό για τις παγκόσμιες ενεργειακές ανάγκες. Τα δεξαμενόπλοια θα συνεχίσουν να μεταφέρουν σημαντικές ποσότητες. Από την άλλη πλευρά, το μερίδιο αγοράς για εναλλακτικές πηγές ενέργειας, όπως το υδρογονάνθρακα φυσικό αέριο (LNG), θα αυξηθεί. Αυτό σημαίνει ότι θα χρειασθούν περισσότερα εξειδικευμένα σκάφη μεταφοράς υδρογονάνθρακα φυσικού αερίου. Ένα τελευταίο, δε, συμπέρασμα είναι ότι ένα μεγάλο ποσοστό πετρελαίου, μεταφερομένου διά θαλάσσης, θα έχει προορισμό τις χώρες της Ασίας.

Η διατάραξη της αρμονίας

Στο σημείο αυτό αξίζει να υπογραμμισθεί η παρατήρηση γνωστού Έλληνα εφοπλιστή στον γράφοντα, ο οποίος επισήμανε, με αφορμή τα όσα ακούστηκαν στο συνέδριο για τη ζήτηση φορτίων, ότι ο ελληνικός εφοπλισμός πολλές φορές πέφτει στην παγίδα και αλλοιώνει μόνος του την αρμονική σχέση προσφοράς και ζήτησης.

Και την αλλοιώνει με τις αλόγιστες παραγγελίες στις οποίες παρασύρεται όταν η αγορά είναι ψηλή. Όμως, ο χρόνος αποπληρωμής ενός δανείου είναι συνήθως μακρύτερος των καθιερωμένων κύκλων της αγοράς, οι οποίοι γίνονται συντομότεροι εξ αιτίας των συχνών, πλέον, οικονομικών υφέσεων. Έτσι, οι συντομότεροι κύκλοι της αγοράς τη βρίσκουν με πλεονά-

ζουσα χωρητικότητα που αυξάνεται ταχύτερα της ζήτησης και με σύνολο μεταφορικού έργου που αδυνατεί να εξισορροπήσει την προσφορά πλοίων. Η αδυναμία αποπληρωμής των δανείων είναι το πρώτο επακόλουθο και οι συνέπειές του είναι γνωστές. Επομένως, μένει η πλεονάζουσα χωρητικότητα η οποία θα προστεθεί στην ήδη υπάρχουσα, στην οποία, με τη σειρά της, θα προστεθεί και νέα χωρητικότητα μόλις αρχίσει να ανακάμπτει η αγορά. Και τούτο, διότι ορισμένοι κακώς πιστεύουν πως είναι ευκαιρία να εκμεταλλευθούν το αυξανόμενο μεταφορικό έργο, το οποίο όμως έχει δυστυχώς, όπως έχει αποδειχθεί, ημερομηνία λήξεως και μάλιστα συντομότερη του αναμενομένου.

Η εικόνα της Ναυτιλίας

Όσον αφορά στην εικόνα της ναυτιλίας, όλοι ομολογούν ότι για τη συγκεκριμένη μεταφορική δραστηριότητα υπάρχουν προκατειλημμένες απόψεις. Ενδεχομένως και η ίδια η ναυτιλία να συμβάλλει στη διαμόρφωση της αρνητικής αυτής εικόνας. Μπορεί να πιστεύουν πολλοί ότι η ναυτιλία προκαλεί ατυχήματα και θαλάσσια ρύπανση, πλην όμως το ποσοστό της αρνητικής αυτής συμβολής των πλοίων είναι κυριολεκτικώς ελάχιστο συγκριτικώς με τις άλλες αιτίες ρύπανσης της θάλασσας.

Από την άλλη πλευρά, όμως, δεν πρέπει να παραγνωρίζεται ότι υπάρχουν καλές και κακές σημαίες, οι οποίες συμβάλλουν στην αρνητική αυτή εικόνα.

Από εκεί και πέρα ο ρόλος και η ευθύνη του εφοπλισμού είναι να πείσει την κοινή γνώμη να αποβάλλει την προκατάληψη που έχει για τη ναυτιλία.

Και αυτό μπορεί να επιτευχθεί με τη βελτίωση της ποιότητας των πλοίων καθώς και των συνθηκών εργασίας και ασφάλειας των ναυτικών.

Ναυτιλία και τράπεζες

Εξίσου ενδιαφέρον ήταν και ο προβληματισμός -όπως προαναφέρθηκε- για τη θέση που έχει η ναυτιλία στο πλαίσιο λειτουργίας των αγορών. Είναι μία θέση που, για πολλούς εκ των επαϊόντων στο χώρο της ναυτιλίας και που έχουν το θάρρος να το ομολογήσουν, δεν είναι θετική.

Όπως επισημάνθηκε, με τη ναυτιλία δεν υπάρχουν μεγάλα περιθώρια για την πώληση πολλών τραπεζικών προϊόντων σε εφοπλιστές και ως εκ τούτου, υπάρχουν συγκεκριμένα περιθώρια τραπεζικού κέρδους στη συγκεκριμένη πελατειακή σχέση ναυτιλίας και τραπεζών. Αυτό έχει συνέπεια να καθιστά τις τράπεζες διστακτικές στη δέσμευση κεφαλαίων τους στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Υπ' αυτήν την έννοια, αν συγκρίνει κανείς τη ναυτιλία με άλλες βιομηχανικές δραστηριότητες και επί τη βάση των αναγκών της σε κεφάλαια, θα διαπιστώσει ότι υπάρχει μια ξεκάθαρη προκατάληψη απέναντι στη ναυτιλία.

Μία άλλη εκδοχή της αρνητικής εικόνας που δημιουργείται για τη ναυτιλία, είναι η αστάθεια των ναυτιλιακών αγορών. Και ως γνωστόν, οι τράπεζες και γενικώς οι κεφαλαιαγορές αξιολογούν συνήθως την ικανότητα μιας εταιρείας υπό το πρίσμα της δυνατότητάς της να πληρώνει τόκους και μερίσματα σε μια κανονική και προβλέψιμη βάση. Για να αντιμετωπίσουν την αστάθεια των ναυτιλιακών αγορών, αρκετές ναυτιλιακές εταιρείες καταφεύγουν στη λήψη των συγχωνεύσεων. Ωστόσο, αποδεικνύεται ότι δεν αρκούν οι συγχωνεύσεις για να ηρεμήσουν οι κεφαλαιαγορές. Τα κέρδη δεν αυξάνονται σημαντικά και, μάλλον, ο μόνος τρόπος για την αύξηση των κερδών είναι η μείωση των δαπανών.

Όπως επισημάνθηκε και στο συνέδριο των «Προσειδωνίων», θα ήταν ανόητο να αρνηθεί κάποιος πως η Ναυτιλία είναι μια ασταθής και επικίνδυνη επιχείρηση. Γι' αυτό και πολλὰ χρήματα έχουν χαθεί εξ αιτίας κακών ναυτιλιακών δανείων. Ωστόσο, το ιστορικό της ναυτιλίας στο πλαίσιο της παγκόσμιας οικονομίας δεν είναι τόσο κακό. Μάλλον υπάρχει περισσότερη παραπληροφόρηση. Έτσι, τα περισσότερα δάνεια για πλοία δίνονται πάνω σε ασφαλείς βάσεις. Αυτό δίνει τη δυνατότητα στο χρηματοδότη, είτε πρόκειται για τράπεζα είτε για εγγυητή, να αποφύγει ή να περιορίσει τις ζημιές. Και αυτή η δυνατότητα δεν υπάρχει προκειμένου περί της χρηματοδότησης άλλων βιομηχανικών δραστηριοτήτων, όπου οι απώλειες μπορεί να συμβούν πολύ γρήγορα.

Το συμπέρασμα είναι ότι, όπως επισημάνθηκε χαρακτηριστικά, είναι πολύ υποκριτικό να κατηγορείται η ναυτιλία για αστάθεια, από αυτούς που συνήθως βγάζουν ήφειά από τις ασταθείς επενδύσεις στις επιχειρήσεις της ξηράς. Η εικόνα της ναυτιλίας σε σχέση με τις κεφαλαιαγορές είναι περισσότερο ή λιγότερο το αποτέλεσμα της ίδιας της λειτουργίας των κεφαλαιαγορών. Αυτές είναι τεράστιες και έχουν το δικό τους σύστημα κανονισμών, ενώ η ναυτιλία είναι μικρή και χρειάζεται εύκαμπτες λύσεις για τις δικές της απαιτήσεις σε κεφάλαια.

Ετήσια γενική συνέλευση και αρχαιρεσίες στο Committee

Την Τρίτη, 11 Ιουνίου 2002, πραγματοποιήθηκε στα γραφεία του Committee, στο Baltic Exchange, η ετήσια γενική συνέλευση των μελών με θέματα ημερησίας διατάξεως την έγκριση των πεπραγμένων του συμβουλίου, του ισολογισμού των δαπανών και τον ορισμό ορκωτών λογιστών και τη διενέργεια αρχαιρεσιών για την ανάδειξη του συμβουλίου της επομένης διετίας.

Ο πρόεδρος Επαμεινώνδας Γ.Ε. Εμπειρικός καλωσόρισε τους παριστάμενους και αναφέρθηκε εν συντομία στο έργο του Committee κατά τη διάρκεια του περασμένου έτους.

Μεταξύ άλλων, σημείωσε το γεγονός ότι η ελληνική ναυτιλία εξακολουθεί να διατηρεί ηγετική θέση παγκοσμίως και εξέφρασε την ελπίδα πως η αναμενόμενη βελτίωση της διεθνούς οικονομίας θα συντελέσει περαιτέρω στην ανάπτυξή της.

Αναφέρθηκε με ιδιαίτερη ικανοποίηση στις εξελίξεις στην Ελλάδα και ειδικότερα στη ναυτιλιακή πολιτική της κυβέρνησης, που με την πρόσφατη μείωση της φορολογίας των ναυτικών και των πλοίων έκανε τα πρώτα θετικά βήματα στην οδό της εξισώσεως της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού νηολογίου στα επίπεδα των άλλων ευρωπαϊκών ναυτιλιών. Το δεύτερο πακέτο μέτρων για τους τομείς της εκπαίδευσής, της απασχόλησής και κοινωνικής ασφαλίσεως, που αναμένεται να αναγγελθεί σύντομα, θεωρείται άκρως αναγκαίο για την επανάκτηση της ανταγωνιστικότητας



Από την κοινή συνάντηση, την 1η Μαρτίου 2002, της ΕΕΕ και του Committee

τας αλλά και την προσέλκυση στο ναυτικό επάγγελμα.

Έκανε ειδική μνεία για τα θέματα ασφαλείας των Bulk Carriers, τον κώδικα ISM, τις προτεινόμενες φορολογικές αλλαγές στη Μ. Βρετανία και τις ΗΠΑ, τις σχέσεις με τους νηογνώμονες και τα P & I Clubs και άλλα θέματα που παρακολουθεί το Committee.

Τέλος, ο κ. Εμπειρικός ευχαρίστησε θερμά τους αντιπροέδρους και τα λοιπά μέλη του συμβουλίου για την εξαιρετική προσφορά και συνεργασία τους, καθώς και όλα τα μέλη του Committee για τη συνεχή υποστήριξη και το ενδιαφέρον τους.

Αναφέρθηκε με λύπη στην απόφαση του κ. Στάθη Κουλουκουντή, επί σειρά ετών αντιπροέδρου, να θέσει υποψηφιότητα αποκλειστικά και μόνον για μέλος του συμβουλίου, και εξήρε τις υπηρεσίες που προσφέρει, τη σκληρή εργασία και το ενδιαφέρον του για όλες τις δραστηριότητες του Committee.

Εξήρε επίσης την προσφορά των βετεράνων μελών του συμβουλίου, κ. Ιωάννη Δ. Φαφαλιό και Γιώργου Χαγιαλίδη, αφού έμαθε με λύπη ότι αποφάσισαν να μην ξαναβάλουν υποψηφιότητα, και εξέφρασε την ελπίδα ότι και εκτός συμβουλίου θα συνεχίσουν να ανταποκρίνονται σε μελλοντικά καλέσματα του Committee, με

τη συμβουλή, συνδρομή και παρουσία τους.

Με την ευκαιρία αυτή της αλλαγής της φρουράς, καλωσόρισε το «νέο αίμα», τους κ. Αντώνιο Π. Παλιό, Χαράλαμπο Ι. Φαφαλιό, Θεοδοσία Γ. Χαγιαλίδη και Ιωάννη Μ. Χατζηπατέρα, οι οποίοι έθεσαν υποψηφιότητα και τους ευχήθηκε καλή επιτυχία.

Ο πρώτος αντιπρόεδρος κ. Στ. Κουλουκουντής, εκ μέρους όλων των μελών του συμβουλίου, ευχαρίστησε και συνεχάρη τον κ. Επαμεινώνδα Εμπειρικό διότι κατά τη θητεία του ως προέδρου παρακολούθησε αποτελεσματικά και με επιτυχία όλα τα θέματα του Committee και το οδήγησε, όπως είπε, από το καλό στο καλύτερο.

Εν συνεχεία διενεργήθηκαν οι

αρχαιρεσίες, σύμφωνα με τις οποίες το νέο συμβούλιο του Committee για τη διετία Ιούνιος 2002-Ιούνιος 2004 έχει ως ακολούθως. Επαμεινώνδας Γ. Ε.

Εμπειρικός, πρόεδρος, Σπύρος Μ. Πολέμης, Α' αντιπρόεδρος, Κωνσταντίνος Ισ. Καρούσης, Β' αντιπρόεδρος, Ιωάννης Μ. Λύρας, Γ' αντιπρόεδρος.

Μέλη (κατ' αλφαβητική σειρά): Ιωάννης Α. Αγγελικούσης, Τζίνη Ειρ. Α. Αδριανοπούλου, Αλκιβιάδης Λ. Γουλανδρής, Δημήτριος Κ. Δραγάκης, Ιωάννης Μ. Καρράς, Στάθης Ι. Κουλουκουντής, Διαμαντής Ι. Λεμός, Ματθαίος Τ. Λωζ, Ζήνων Κ. Μούσκακας, Αντώνιος Π. Παλιός, Χρήστος Εμμ. Παπαλέξης, Γρηγόριος Γ. Παρίσης, Νικόλαος Μ. Περαιτικός, Ανδρέας Α. Τσαβλέρης, Νικόλαος Π. Τσάκος, Χαράλαμπος Ι. Φαφαλιός, Θεοδοσία Γ. Χαγιαλίδη, Ιωάννης Μ. Χατζηπατέρας, Ιωάννης Ι. Χατζής, Δημήτριος Ι. Ψαρρός.

Νέο Διοικητικό Συμβούλιο

Στις 6 Ιουνίου συγκροτήθηκε σε σώμα το νέο διοικητικό συμβούλιο του Ελληνικού Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας:

Πρόεδρος Ιωάννης Κολιωνιάτης, αντιπρόεδρος Ιωάννης Κουτμάνης, γ' γραμματέας Βασίλειος Παπάζογλου, ταμίας Κωνσταντίνος Εξερτζόγλου.

Ως τακτικά μέλη εκλέχθηκαν οι κ. Δημήτριος Καπαϊτζής, Νικόλαος Μαλλίρης και Δήμητρα Δαμαλά. Ελεγκτική επιτροπή: Πρόεδρος Νικήτας Νικητάκος και μέλη Δημήτριος Θεοδωρόπουλος και Αριστείδης Πετρόπουλος.



Ευχαριστίες YEN προς το Ίδρυμα Τσάκου

Τις θερμές ευχαριστίες του προς το ίδρυμα «Μαρία Τσάκου» και τον πρόεδρό του καπτ. Παναγιώτη Τσάκο απέστειλε ο YEN Γιώργος Ανωμερίτης, για την προσφορά εγκατάστασης του πλέον σύγχρονου συστήματος παρακολούθησης των κινήσεων των πλοίων της ακτοπλοΐας μας από το Κέντρο Επιχειρήσεων του YEN.

Σύμφωνα με το σύστημα αυτό, Purple Finder (Pole Star) System, ο θάλαμος επιχειρήσεων του YEN θα έχει τη δυνατότητα να «βλέπει» επί γιγαντοοθόνης: τη θέση του πλοίου, την πορεία του πλοίου, ταχύτητα, μέση ταχύτητα, ιστορική πορεία του πλοίου, επικοινωνία με το πλοίο, μεγέθυνση της θέσης του πλοίου (π.χ. μέσα σε λιμάνι, την ώρα πρόσδεσης), μετεωρολογικά δελτία κ.λπ. Έτσι, όλα τα ακτοπλοϊκά πλοία τα οποία κινούνται στις θάλασσές μας (και όχι μόνον, αφού το σύστημα θα μπορούσε να συμπεριλάβει και πλοία που ταξιδεύουν σε όλον τον κόσμο) θα βρίσκονται συνεχώς υπό την επιτήρηση του Κέντρου Επιχειρήσεων. Έτσι δεν θα υπάρχει μόνο καλύτερος έλεγχος της κίνησης των σκαφών, αλλά και σε περίπτωση ανάγκης ακριβή στοιχεία των προβλημάτων σε real time.

Η επιστολή Ανωμερίτη

«Αγαπντέ κ. Τσάκο, θέλω θερμά να σας ευχαριστήσω για την προσφορά του Ιδρύματος «Μαρία Τσάκου», για την εγκατάσταση στο Κέντρο Επιχειρήσεων του YEN ενός συστήματος, Purple Finder (Pole Star) System, παρακολούθησης των κινήσεων των πλοίων της ακτοπλοΐας μας. Η ενέργειά σας μας συγκινεί. Η ευαισθητοποίησή σας σε θέματα προστασίας της ανθρώπινης ζωής, της ασφαλούς ναυσιπλοΐας και του περιβάλλοντος, ιδιαίτερα όπως επισημαίνετε «στους ταξιδεύοντες νησιώτες μας», δείχνει τη βαθιά κατανόηση των θεμάτων της ναυσιπλοΐας σε πολυνησιωτικό χώρο, αλλά και την αγάπη για τα νησιά μας και τους κατοίκους τους. Αποδεχόμενος την προσφορά σας και αφού σας ευχαριστήσω και πάλι, θα εξουσιοδοτήσω τον Αρχηγό του Λ.Σ. κ. Χρήστο Δελμηχάλη να συντονίσει τις κοινές υπηρεσίες ενεργοποίησης της πολύτιμης προσφοράς σας».

Επιδόματα ναυτικών

Με απόφαση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργου Ανωμερίτη και του υφυπουργού Οικονομίας και Οικονομικών Γιώργου Φλωρίδη, καθορίστηκε το ύψος των χρηματικών παροχών σανατοριακής και αεροθεραπευτικής νοσηλείας ναυτικών για το έτος

2002 ως ακολούθως:

— Της έκτακτης οικονομικής ενίσχυσης για τους έγγαμους και άγαμους αξιωματικούς και κατώτερα πληρώματα που είναι προστάτες οικογενειών στο 50% του μηνιαίου βασικού μισθού των εν ενεργεία ναυτικών που υπηρετούν σε ακτοπλοϊκά επιβατηγά πλοία με αντίστοιχες ειδικότητες, για δε τους αξιωματικούς και κατώτερα πληρώματα που δεν είναι προστάτες οικογενειών, στο 30% και 25% αντίστοιχα.

— Των εξόδων εγκατάστασης όσων εξέρχονται από σανατόριο (σανατοριακή νοσηλεία) σε τόπο κατάλληλο για αεροθεραπεία προς σταθεροποίηση της υγείας τους καθορίζεται στα 79,24 ευρώ.



— Των εξόδων κηδείας των φυματικών ναυτικών στο ίδιο επίπεδο με αυτό των εξόδων κηδείας που καταβάλλονται σε όλους τους ασφαλισμένους του Οίκου Ναύτου.



Άμεση Αποστολή Τηλεφωνικών Παραγγελιών



ΒΙΒΛΙΟΧΑΡΤΟΠΩΛΕΙΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΝΤΥΠΑ

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

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

ΑΜΕΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗ



Ικανοποίηση Ανωμερίτη για τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων

Την ικανοποίησή του εξέφρασε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης για το τελικό συμπέρασμα της ισπανικής προεδρίας, το οποίο εγκρίθηκε ομόφωνα από τους «15», στο Άτυπο Συμβούλιο Υπουργών Ναυτιλίας, στη Χιχόν της Ισπανίας, για το θέμα της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων (NaMA).

Ύστερα από πολύωρες διαπραγ-

ματεύσεις, έγιναν δεκτές οι δύο κύριες ελληνικές προτάσεις: α) Για την επέκταση του ορισμού εκτός από τις τακτικές γραμμές (liners) και στα πλοία μεταφοράς υγρών και ξηρών φορτίων (cargo) και β) στο γεωγραφικό προσδιορισμό, ο οποίος πλέον περιλαμβάνει όχι γραμμές μεταξύ κρατών της Ε.Ε., αλλά και γραμμές με όλες τις γειτονικές τρίτες χώρες.

Μετά την έγκριση του βασικού στόχου, ο οποίος είναι η μετακίνηση των μεταφορών από τους δρόμους στα πλοία, από τις χερσαίες μεταφορές στις θαλάσσιες μεταφορές, με την αποδοχή από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και την ισπανική προεδρία των ελληνικών θέσεων, η ελληνική ναυτιλία πέτυχε: — Την ένταξη της ελληνικής ενδοηπειρωτικής και μεσογειακής φορτηγού ναυτιλίας στις συνο-

λικές πολιτικές για τη NaMA. Ενώ δηλαδή άλλες χώρες και η προεδρία επιθυμούσαν την ένταξη μόνο των τακτικών γραμμών (π.χ. γραμμές Ελλάδας - Ιταλίας), με την υιοθέτηση του τελικού κειμένου εντάσσονται και οι μεταφορές των φορτηγών πλοίων για ξηρά και υγρά φορτία και

— Την ένταξη γραμμών που δεν συνδέουν απλώς χώρες της Ε.Ε. (π.χ. γραμμές Ελλάδας - Ιταλίας), αλλά ευρύτερες γεωγραφικές περιοχές και χώρες, όπως όλες οι χώρες της Μεσογείου. Για μια χώρα σαν την Ελλάδα, όπου γραμμές που θα συνδέουν χώρες όπως οι Τουρκία, Κύπρος, Λίβανος, Συρία, Ισραήλ, Αίγυπτος κ.ά., θα μπορούν να ενταχθούν στα προγράμματα ανάπτυξης, η απόφαση είναι εξαιρετικά σημαντική. Η ελληνική αντιπροσωπεία επιστρέφει στην Ελλάδα συνοδεύοντας και την επίτροπο Μεταφορών Λογίολα ντε Παλάθιο, η οποία θα παρευρεθεί στην έναρξη των «Ποσειδωνίων 2002».

Νέες διώξεις για το «Σαμίνα»

Εγκληματικές παραλείψεις, βαρύτερη αμέλεια, ανικανότητα και προκλητική αδιαφορία καταλογίζει με την πρότασή του για το τραγικό ναυάγιο του επιβατηγού πλοίου «Εξπρές Σαμίνα», σε έξι από τους επτά κατηγορουμένους-μέλη του πληρώματος, ο αντεισαγγελέας Εφετών Αιγαίου, Ναπολέων Παυτιώρας. Ειδικότερα, ο αντεισαγγελέας προτείνει μόνο την απαλλαγή του ασυρματιστή Δημήτρη Τσούμα, ο οποίος κατηγορεί-

ται ότι παρέβλεψε να δώσει ακριβές στίγμα για το βυθιζόμενο πλοίο, ενώ ζητείται η παραπεμπή σε δίκη και των δύο επιθεωρητών του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, οι οποίοι

βεβαίωσαν ψευδώς πως τα σωσίβια ήταν κατάλληλα, ενώ πολλά ήταν φθαρμένα, χωρίς σφυρίχτρες και αναλάμποντες φανούς. Τέλος, στην εισαγγελική πρότα-

ση αναφέρεται πως προκύπτουν στοιχεία ενοχής για δύο πλημμελήματα για τους υπεύθυνους της πλοιοκτήτριας εταιρείας, Κώστα Κληρονόμο και Νίκο Βικάτο.



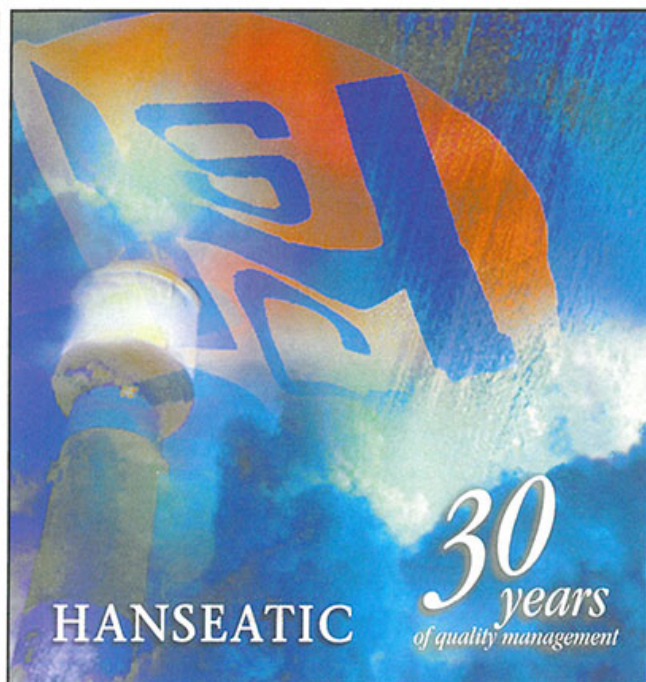
ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΛΑΥΡΙΟΥ Α.Ε.

ΤΟ ΛΑΥΡΙΟ
ΤΟΥ ΧΘΕΣ...
ΚΑΙ ΤΟΥ ΑΥΡΙΟ...

ΑΚΤΗ ΑΝΔΡ. Γ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ, ΛΑΥΡΙΟ, Τ.Κ. 19500

ΤΗΛ.: (02920) 22 089 - 27.711, FAX: (02920) 25 769





Τριάντα χρόνια Hanseatic

Ιδρύθηκε το 1972 στην Κύπρο και επεκτάθηκε ραγδαία σε όλο το φάσμα των υπηρεσιών που αφορούν τη διαχείριση πλοίων. Σήμερα φιγουράρει ανάμεσα στις πέντε μεγαλύτερες διαχειρίστριες εταιρείες του κόσμου, ενώ από το 1984 διατηρεί τη δική της ναυτική σχολή στη Λεμεσό.

Πρόκειται για τη Hanseatic, που στα μέσα Μαΐου γιόρτασε τα 30 χρόνια δραστηριοποίησής της στα ναυτιλία, με μια λαμπρή τελετή σε κεντρικό ξενοδοχείο της Αθήνας.

Σύμφωνα με τον διευθύνοντα σύμβουλο της Hanseatic κ. Ανδρέα Δρουσιώτη, η επιτυχής πορεία της εταιρείας βασίζεται «στην ορθολογιστική προσέγγιση των πλοιοκτητών-πελατών μας, στα υψηλά επίπεδα επαγγελματικής κατάρτισης του εξειδικευμένου προσωπικού μας, καθώς και στην ευέλικτη προσαρμογή μας στη δυνατότητα παροχής υπηρεσιών ανάλογα με τις ξεχω-

ριστές ανάγκες και τα εταιρικά δεδομένα του κάθε πλοιοκτήτη-πελάτη μας. Βάσει της πολύχρονης και πολυδιάστατης πείρας μας, έχουμε δημιουργήσει για τον κάθε πλοιοκτήτη-πελάτη μας, συστήματα ανάλογα με τα δικά του κριτήρια και τις δικές του απαιτήσεις».

Στην ομιλία που πραγματοποίησε κατά τη διάρκεια της εκδήλωσης, ο κ. Δρουσιώτης αναφέρ-

θηκε στους στόχους, τις επιδιώξεις, αλλά και τη γενικότερη φιλοσοφία της Hanseatic. Πιο συγκεκριμένα, υπογράμμισε μεταξύ άλλων: «Λόγω της εξειδίκευσης στο δικό μας τομέα, μπορούμε να βοηθήσουμε στην ουσιαστική μείωση του κόστους, ταυτόχρονα με την ποιοτική αναβάθμιση της διαχείρισης των πλοίων και συνεπώς στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας στις θαλάσσιες μεταφορές, ειδικότερα τώρα που η ναυλαγορά βρίσκεται σε τόσο χαμηλά επίπεδα. Η δική μας φιλοσοφία βασίζεται στην ελεύθερη ανοικτή επικοινωνία και στη στενή συνεργασία, τη σύσφιξη σχέσεων που έχουν αποτέλεσμα την ομαλή διεξαγωγή εργασιών για κοινά οφέλη» και προσέθεσε:

«Από την αρχή της ίδρυσης της Hanseatic, δόθηκε μεγάλη σημασία στην πρακτική και θεωρητική κατάρτιση του πληρώματος που προσφέραμε στα πλοία υπό διαχείριση. Δεν χρειάζεται να τονίσω τη σημασία αυτή, γιατί είμαι απόλυτα βέβαιος ότι και η δική σας προσέγγιση είναι ίδια. Η κατάσταση του κάθε πλοίου αντανακλάται μέσω της ποιότητας του πληρώματός του. Γι' αυτόν ακριβώς το λόγο ιδρύσαμε τη

δική μας Ναυτική Σχολή στη Λεμεσό το 1984, όπου εκεί γίνεται η πρακτική και θεωρητική κατάρτιση πληρωμάτων, καθώς και εξειδικευμένα σεμινάρια αξιωματικών.

Επί πλέον, σε όλα τα γραφεία μας πρόσληψης πληρωμάτων στο εξωτερικό, έχουμε δημιουργήσει σύγχρονες εγκαταστάσεις εκπαίδευσης για να μπορούμε να καλύψουμε τις ανάγκες και τις απαιτήσεις που έχουμε σε θέματα κατάλληλης εκπαίδευσης του προσωπικού. Η εταιρεία μας επίσης έχει καταβάλει μεγάλες προσπάθειες στη δημιουργία του Κώδικα Ποιοτικής Διαχείρισης και νιώθουμε πραγματικά υπερήφανοι για τη δική μας συμβολή στη δημιουργία του Παγκόσμιου Συνδέσμου Πλοιοδιαχειριστριών Εταιρειών (ISMA) και του Παγκόσμιου Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης που ως αποτέλεσμα είχε τη μετέπειτα θεσμοθέτηση του κώδικα ISM από τον IMO», για να καταλήξει:

«Για τη Hanseatic, η ποιοτική διαχείριση, η προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος και η ευχάριστη διαβίωση του πληρώματος κατέχουν πρώτιστη σημασία εδώ και πολλά χρόνια, πριν ακόμα αυτά θεσμοθετηθούν ως διεθνείς συμβατικές υποχρεώσεις από παγκόσμιους ναυτιλιακούς οργανισμούς».



Ο Πειραιάς, «θαλάσσια πύλη» του 2004

Στο λιμάνι της Ολυμπιάδας, τη «θαλάσσια πύλη» των Αγώνων του 2004, φιλοδοξεί να μετατρέψει τον Πειραιά ο δήμαρχος της πόλης Χρήστος Αγραπίδης. Ειδικότερα, ο δήμαρχος του μεγάλου λιμανιού, σε συνέντευξη Τύπου την οποία παραχώρησε, παρουσίασε το επιχειρησιακό σχέδιο της ολυμπιακής προετοιμασίας για τον Πειραιά, στο οποίο προβλέπεται να γίνουν αστικές και αισθητικές αναπλάσεις σε πολλούς το-

μείς σε διαφορετικά σημεία της πόλης. Όπως τόνισε ο κ. Αγραπίδης, η χρηματοδότηση των αισθητικών παρεμβάσεων θα γίνει από το υπουργείο Εσωτερικών.



Νέα αποκλειστικότητα για τη Franman Limited

Μια νέα επαναστατική μέθοδος για τις επισκευές των πλοίων Sandwich Plate System ανέλαβε να προωθήσει στην ελληνική αγορά η Franman Limited. Συγκεκριμένα, η εταιρεία Intelligent Engineering σε συνεργασία με την BASF-Elastogran GmbH δημιούργησε το SPS (Sandwich Plate System), μια νέα επαναστατική μέθοδος στην υπάρχουσα τεχνολογία επισκευών και κατασκευών, η οποία έχει ήδη εφαρμοστεί με επιτυχία σε αρκετές περιπτώσεις. Η μέθοδος αυτή συνίσταται στην αντικατάσταση του υπάρχοντος ελάσματος με έλασμα τύπου sandwich που εσωκλείει ένα λεπτομερές υλικό. Αυτό έχει αποτέ-

λεσμα τη μείωση του βάρους, της διάβρωσης και κόπωσης του μετάλλου, καθώς επίσης και την αισθητή βελτίωση της συμπεριφοράς στους κραδασμούς. Αντικαθιστώντας τη συμβατική διαδικασία κοπής και συγκόλλησης ελασμάτων, το SPS μειώνει το κόστος και ελαχιστοποιεί το χρόνο των επισκευών. Οι εφαρμογές του SPS, που είναι ήδη εγκεκριμένο από όλους τους νογνώμονες, δεν περιορίζονται στις περιπτώσεις που έχουν ήδη υλοποιηθεί, αλλά είναι υπό έρευνα και ανάπτυξη για περισσότερους τομείς εφαρμογών. Η εταιρεία Intelligent Engineering έδωσε την αποκλειστική διάθεση της νέας μεθόδου στη Franman Limited.

Οι Ν. Λυκιαρδόπουλος και Γ. Παπαζαφειρίου (διευθυντής της Franman Ltd) στο περίπτερο της Intelligent Engineering, στην έκθεση των Ποσειδωνίων



Έκθεση «ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ»

Το Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδος σε συνεργασία με το Ναυτικό Μουσείο της Βαρκελώνης παρουσιάζει μια σειρά εκθέσεων που με το γενικό τίτλο «Μεσόγειος», θα προσεγγίσουν διάφορες όψεις της σύνθετης ιστορικής, κοινωνικής, πολιτιστικής και φυσικής πραγματικότητας αυτής της αρχαίας θάλασσας. Οι εν λόγω εκθέσεις, θεματικού χαρακτήρα, σκοπεύουν να δείξουν την ενότητα αλλά και τις διαφορές της Μεσογείου, την ποικιλία των αξιών ανάδειξης πολιτιστικών και ιστορικών οπτικών πρισμάτων. Η θάλασσα λοιπόν έχει εδώ ρόλο πρωταγωνιστικό, είναι σημείο ανταλλαγής και επαφής με-

ταξύ πολιτισμών, χώρος όπου γεννήθηκε και αναπτύχθηκε ο τρόπος αντίληψης του κόσμου. Το σχέδιο αυτό είναι καρπός της πεποίθησης ότι η Μεσόγειος αποτελεί περιοχή που χαρακτηρίζεται από την πολιτιστική ποικιλία και, σε πολλές περιπτώσεις, από τη σύγκρουση. Τα μουσεία λοιπόν μπορούν να λειτουργήσουν ως κινητήρας κατανόησης ανάμεσα στις διάφορες κοινότητες, να ευνοήσουν την αμοιβαία γνωριμία και σε τελική ανάλυση να συμβάλουν στην εμπέδωση του σεβασμού μεταξύ των ατόμων που μοιράζονται κοινό χώρο και κοινή ιστορία.

Οι εκθέσεις αποτελούν μέρος του ευρωπαϊκού προγράμματος «Μεσόγειος. Η ναυτική κληρονομιά ως όχημα επικοινωνίας μεταξύ των πολιτισμών», επικεφαλής του οποίου είναι το Ναυτικό Μουσείο Βαρκελώνης. Το πρόγραμμα αυτό εγγράφηκε στο Πρόγραμμα «Πολιτισμός 2000» της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Η έκθεση θα διαρκέσει έως τις 25 Ιουλίου 2002.

Ώρες λειτουργίας: Τρίτη έως και Σάββατο 09:00-14:00. Κυριακή & Δευτέρα κλειστά. Διεύθυνση: Ακτή Θεμιστοκλέους, Φρεατύδα, Πειραιάς. Τηλ.: 010-45.16.264 & 010-42.86.430.

Νέο συμβούλιο στο Propeller Club

Νέο 16μελές διοικητικό συμβούλιο εξελέγη στην έκτακτη γενική συνέλευση του σωματείου Propeller Club of the United States, International Port of Piraeus. Το νέο συμβούλιο εξελέγη για την περίοδο Ιούλιος 2002 - Ιούνιος 2003.

Οι εκλεγέντες με σειρά επιτυχίας είναι οι κάτωθι: Κυριάκος Μάριος, Φόρος Μάρκος, Κατράντζος Βλάσσης, Γραμματίδης Γιάννης, Ενεπεκίδης Γιώργος, Κοκκίνης Χρήστος, Μόσχου Μαριάννα, Καλαφατίδης Σάββας, Δούκας Απόστολος, Μαντζαβίνος Βασίλειος, Δίκαιος Ανδρέας, Σαρλής Πάυλος, Θεοφιλόπουλος Γιώργος, Κόντες Θεόδωρος, Κωνσταντακόπουλος Αχιλλέας, Μπέζης Γιώργος.

ΑΓΓΕΛΙΑ

Από Ναυτιλιακή Εταιρεία ζητείται πλοίαρχος

που να μιλάει, εκτός από Αγγλικά, και Γερμανικά, για κρουαζιερόπλοιο.
Τηλέφωνο 010-42.92.660,
Fax 010-42.93.324,
Κα Μιχαλάκου.



Η καθέλκυση του «Μαχητή»

Στις εγκαταστάσεις των Ελληνικών Ναυπηγείων Σκαρामαγκά, στις 4 Ιουνίου, πραγματοποιήθηκε η τελετή ονομασίας και καθέλκυσης της κανονιοφόρου «Μαχητής», της πρώτης εκ των τεσσάρων κανονιοφόρων που κατασκευάζονται στα ναυπηγεία Σκαρामαγκά για λογαριασμό του Πολεμικού Ναυτικού. Το πρόγραμμα, το ύψος του οποίου ανέρχεται στο ποσόν των 176 εκατ. ευρώ, προβλέπεται να ολοκληρωθεί τον Ιούλιο του 2003.

Τα πλοία κατασκευάζονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του ποιοτικού συστήματος ISO 9001 ενώ τα ναυπηγεία ειδικώς γι' αυτά έχουν σχεδιάσει και αναπτύξει σύστημα ολοκληρωμένης υποστήριξης (ILS).

Κατά την τελετή παρέστησαν, μεταξύ άλλων, ο υπουργός Εθνικής Άμυνας Γ. Παπαντωνίου, ο γενικός γραμματέας Οικονομικού Σχεδιασμού και Αμυντικών Επενδύσεων Σ. Τραυλός, ο γενικός γραμματέας Έρευνας και τεχνολογίας Δ. Δεονόζος, η ηγεσία των Ενόπλων Δυνάμεων, εκπρόσωποι της Νομαρχιακής

και της Δημοτικής Αρχής, εκπρόσωποι της αξιωματικής αντιπολίτευσης κ.ά.

Τα βασικά χαρακτηριστικά των νέων κανονιοφόρων είναι: Μήκος: 56,6 μ., βύθισμα: 6,6 μ., εκτόπισμα 482 τ., εκτόπισμα με πλήρες φορτίο 575 τ., μέγιστη ταχύτητα με πλήρες φορτίο 22 κόμβοι, κύριες μηχανές Diesel τύπου Wartsila Nohab 16V25 3.680 kw.

Ναυτιλιακώς σκέπτεσθαι

Του Χρήστου Ντούνη, αντιναυάρχου, επίτιμου αρχηγού λιμενικού Σώματος

Έκδοση: Hellenic Hull Mutual Association (HMA) Limited
Το βιβλίο αποτελεί συλλογή άρθρων, μελετών και ομιλιών του συγγραφέα από το έτος 1992 έως το 2002 και οι 512 σελίδες του περιέχουν 88 κεφάλαια τα οποία χωρίζονται σε 3 ενότητες.

Στην 1η περιλαμβάνονται 30 επίκαιρα ναυτιλιακά θέματα καθώς και θέματα ιστορικού ναυτιλιακού ενδιαφέροντος.

Στην 2η περιλαμβάνονται 22 θέματα λειτουργιών ναυτιλιακού

ενδιαφέροντος, όπως ISM, ναυτασφάλειες, ασφάλεια ναυσιπλοΐας, ρύπανση, ελεγκτικοί μηχανισμοί κ.λπ.

Στην 3η περιλαμβάνονται 36 θέματα που αφορούν τη ναυτική / ναυτιλιακή σταδιοδρομία και ειδικότερα τη ναυτική εκπαίδευση. Το κάθε κεφάλαιο έχει γραφτεί με αφορμή συγκεκριμένα μέτρα, γεγονότα ή θέσεις που έχουν δημοσιευθεί πάνω στη ναυτιλιακή επικαιρότητα. Στα θέματα της ναυτικής εκπαίδευσης, ο συγγραφέας έχει επιμερίνει περισσότερο, εκφράζοντας έτσι την αγωνία του για την απαξίωση της ναυτικής σταδιοδρομίας στη ναυτική μας

χώρα, που κρατά ως ελληνόκτητος ναυτιλία για χρόνια τώρα την 1η θέση παγκοσμίως σε χωρητικότητα.

Εντυπωσιάζει το ευρύ φάσμα των ναυτιλιακών θεμάτων που πραγματεύεται, αλλά και οι θέσεις που ο συγγραφέας διατυπώνει πάνω σε κάθε θέμα, ανεξάρτητα εάν κάποιος συμφωνεί ή διαφωνεί με αυτές. Η εκλαϊκευμένη γλώσσα διευκολύνει ώστε το κείμενο να τρέχει χωρίς να κουράζει, παρ' όλο που υπεισέρχεται πολλές φορές σε πολύ εξειδικευμένα θέματα, ίσως και άγνωστα, για τους εκτός ναυτιλιακού χώρου αναγνώστες.

Το Hellenic Hull Mutual Association (HMA) Limited, στο οποίο για αρκετά χρόνια ο κ. Χρ. Ντούνης παρέσχε τις υπηρεσίες του μέσω της διαχειρίστριας εταιρείας του, εξέδωσε με δαπάνες του τον εντυπωσιακό αυτόν τόμο με τίτλο «Ναυτιλιακώς Σκέπτεσθαι» αποδεικνύοντας έτσι, παράλληλα με την ασφαλιστική δραστηριότητά του που εισήλθε στον 9ο χρόνο της αδιάκοπης λειτουργίας του, ότι συνεχίζει την πνευματική του προσφορά προς τη ναυτιλία.

Αρχαιρεσίες

Κατά τις αρχαιρεσίες για την εκλογή διευθυντών σπουδών στην ΑΕΝ Ασπροπύργου, στις 24/5/02, εκλέχθηκαν:

Γαβριήλ Βασιλείος, πλοίαρχος Α' Ε.Ν., ψήφοι 16,
Αντωνόπουλος Χρήστος, πλοίαρχος Α' Ε.Ν., ψήφοι 15,
Μηνογιάννης Μιχαήλ, πλοίαρχος Α' Ε.Ν., ψήφοι 6.

Στη Σχολή Μηχανικών εκλέχθηκαν: Τσουκαλάς Βασίλειος, ναυπηγός, ψήφοι 18,
Κοροντζής Κωνσταντίνος, ναυπηγός, ψήφοι 17.



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

Ποσειδώνια 2002: Ραντεβού για τον Ιούνιο του 2004 Ποσειδώνια 2002 Ποσειδώνια 20

Ολοκληρώθηκαν οι εκδηλώσεις της διεθνούς ναυτιλιακής εκθέσεως «Ποσειδώνια 2002».

Την έκθεση, η οποία ήταν η μεγαλύτερη από κάθε άλλη φορά, από πλευράς συμμετοχών, τόσο σε κράτη όσο και σε εταιρείες, περιηγήθηκαν χιλιάδες επισκέπτες (υπολογίζονται σε περισσότερους από 25.000) που είχαν την ευκαιρία να θαυμάσουν τα επιτεύγματα της τεχνολογίας στο χώρο της ναυτιλιακής βιομηχανίας αλλά και το υψηλό επίπεδο υπηρεσιών προς τη ναυτιλία.

Κατά τη διάρκεια της εκθέσεως, οι εκπρόσωποι της ναυτι-



Ο Π. Παναγιωτόπουλος με τους εκδότες και την αρχισυντάκτρια των «Ν.Χ.»

μο για την Ελλάδα, αφού τη χρονιά εκείνη επιστρέφουν στην κοιτίδα τους οι Ολυμπιακοί Αγώνες.

λίας είχαν την ευκαιρία να ανταλλάξουν απόψεις γύρω από τις τρέχουσες εξελίξεις στη βιομηχανία των θαλασσίων μεταφορών, αλλά και να συνάψουν συμφωνίες ύψους πολλών εκατομμυρίων δολαρίων, γεγονός που αναδεικνύει και την πρακτική σημασία των «Ποσειδωνιών» για την ελληνική ναυτιλία, για την οικονομία, αλλά και για την πόλη του Πειραιά. Τα «Ποσειδώνια» ανανεώνουν το ραντεβού τους τώρα για τις 6 Ιουνίου του 2004, έτος ορόση-

Από τη δεξίωση στο Μέγαρο Μουσικής, ο κ. Γιώργος Μπίσιος με την Α.Ε. τον πρόεδρο του Ηνωμένου Βασιλείου στην Ελλάδα και τον Βρετανό υπουργό Ναυτιλίας David Jamieson

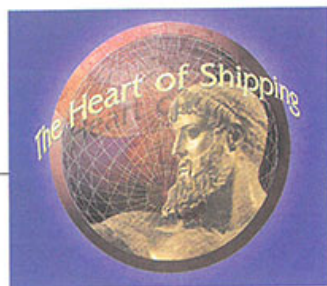


Οι κ. Κων/νος Αγγελόπουλος, Γιώργος Μπίσιος και Λάμπρος Βαρναβίδης

Η δεξίωση της ARCADIA SHIPMANAGEMENT

Με την ευκαιρία των Ποσειδωνιών η εταιρεία ARCADIA SHIPMANAGEMENT CO. LTD παρέθεσε δεξίωση κατά τη διάρκεια της οποίας βραβεύτηκε ο καπετάνιος της εταιρείας ALPHATANK, Νικόλαος Κρούσκης, καθώς και ο Α' μηχανικός κ. Θεόδωρος Καλιβωκάς. Η βράβευση αφορούσε τη διάσωση εννέα ναυαγών έξω από το λιμάνι Skikda της Αλγερίας σε εξαιρετικά δυσμενείς καιρικές συνθήκες.

Το βραβείο παρέλαβε η σύζυγος του καπετάνιου, επειδή ο ίδιος ταξιδεύει, ενώ ο Α' μηχανικός το παρέλαβε αυτοπροσώπως.



Ποσειδώνια – The New Era



Με μεγάλη επιτυχία πραγματοποιήθηκε το πάρτι που διοργάνωσε στο σπίτι της στην πολιτεία η κα Χριστιάνα Χαρμπί, με θέμα «Ποσειδώνια – The New Era» για τη νέα γενιά της ναυτιλίας.

Ο χώρος είχε διαμορφωθεί έτσι ώστε να θυμίζει κατάστρωμα πο-

Ο κ. Χάρης Βαφειάς, η οικοδέσποινα Χριστιάνα Χαρμπί και ο Κων. Βαφειάς

λυτελούς κρουαζιεροπλοίου και η ναυτική διακόσμηση, καθώς και οι στολές των σερβιτόρων συνετέλεσε μεταξύ άλλων στην επιτυχία της βραδιάς.



Στο πάρτι παρευρέθηκαν και διασκέδασαν μέχρι τις πρώτες πρωινές ώρες περίπου 300 άτομα από το χώρο της ναυτιλίας. Ανάμεσά τους ήταν οι Ηλίας και Πέτρος Μπίσις, ο Γιώργος Μακρής, η Αλεξάνδρα Τσαβλίρη, η Μαρίνα Βερνίκου, η Μικαέλα Δόξα, ο Γιάννης Δράγνης, οι Χάρης

Οι κ. Χριστιάνα Χαρμπί, Χριστίνα Φιλιππουρίδου, Μάνος Βερνίκος, Μαρίνα Βερνίκου και Ιωάννα Κοροπούλη

και Κωνσταντίνος Βαφειάς, ο Νίκος Χατζηγιάννου, η Εβελίνα Πετράκη, ο Χάρης Φράγκος και πολλοί άλλοι.



Αριστερά: Στιγμιότυπο από την επίσκεψη του υπουργού Ε.Ν. στο περίπτερο των «Ν.Χ.» στα Ποσειδώνια. Μαζί και ο κ. Σπύρος Χίλιος

Δεξιά: Ο κ. Ανδρέας Τσαβλέρης στο περίπτερο των «Ν.Χ.» μαζί με τους εκδότες



Τα δεξαμενόπλοια «Goldmar» και «Rosemar», χωρητικότητας 69.200 dwt, παρέλαβε στα τέλη Μαΐου η εταιρεία Stelmar Shipping Ltd από τα κορεατικά ναυπηγεία της Daewoo.

Πρόκειται για το τέταρτο και πέμπτο tanker κλάσης panamax που παραλαμβάνει η εταιρεία από την αρχή του έτους, ενώ στα μέσα Ιουνίου αναμενόταν να παραλάβει ένα ακόμη δεξαμενόπλοιο, φθάνοντας έτσι συνολικά τα έξι αδελφά panamax, αριθμός που την εδραϊνώνει ως μία από τις μεγαλύτερες εταιρείες μοντέρνων δεξαμενοπλοίων στον κόσμο.

πη. Ωστόσο, προς το παρόν μόνο οι τράπεζες δεδομένων της Δανίας, της Ολλανδίας και του Βελγίου είναι συνδεδεμένες on line, η Γαλλία και η Ιταλία συνδέονται μέσω link, ενώ στο προσεχές μέλλον θα συνδεθούν και οι υπόλοιπες χώρες.

Το website θα παρέχει στους χρήστες του όλες τις χρήσιμες πληροφορίες για τα πλοία και τα φορτία τους, μέσω χαρτών και τραπεζών πληροφοριών. Παράλληλα, το site παρέχει πληροφορίες για τα λιμάνια καθώς και γενική ενημέρωση με άρθρα, ανακοινώσεις κ.ο.κ.

Σε ελληνικά συμφέροντα πουλήθηκε έναντι 5,5 εκατ. δολ., σύμφωνα με το μεσιτικό βραχίονα, το χωρητικότητας 144.300 dwt bulk carrier «Pantelis A. Lemos» της εταιρείας Anra Shipmanagement, το οποίο ναυπηγήθηκε το 1981.

Η ελληνικών συμφερόντων εταιρεία Barclay Shipping φέρεται ως ο αγοραστής του χωρητικότητας 20.000 dwt δεξαμενοπλοίου «Searose», το οποίο έχει ναυπηγηθεί το 1984.

Σύμφωνα με πληροφορίες, το πλοίο άλλαξε πλοιοκτησιακό καθεστώς έναντι 4,3 εκατ. δολ. σε συμφωνία η οποία ολοκληρώθηκε πριν από λίγες εβδομάδες, ενώ το πλοίο μετονομάστηκε σε «Fighter».

Σε «μαζική» αγορά πλοίων ξηρού φορτίου προχώρησε πρόσφατα ο Reederei Erwin Strahlmann. Πιο συγκεκριμένα, ο Γερμανός πλοιοκτήτης απέκτησε 14 μικρά bulk carriers χωρητικότητας από 1.500 έως 3.000 dwt με μέσον όρο ηλικίας τα 10 έτη, από εταιρεία συμφερόντων Werner Bockstiegel. Με τη συγκεκριμένη κίνηση, ο στόλος του Strahlmann φθάνει τις 30 μονάδες και ισχυροποιείται αισθητά απέναντι στον ανταγωνισμό.

Σύμφωνα με έγκυρες πηγές της ποντοπόρου αγοράς, ο

Γερμανός εφοπλιστής αγόρασε ένα σημαντικό ποσοστό σε κάθε μία από τις μονοβάπορες εταιρείες που εκπροσωπούν τα παραπάνω πλοία και με αυτόν τον τρόπο πέρασαν στη διαχείρισή του.

Ολοκληρώθηκε η πρώτη φάση του website για το ευρωπαϊκό δίκτυο Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων. Ένα σημαντικό εργαλείο του site είναι το πιλοτικό πρόγραμμα εύρεσης υπηρεσιών τακτικών γραμμών, με πληροφορίες για όλη την Ευρώ-



ABSolutely Committed to Protecting the Environment

***Setting Standards of
Excellence in Marine
and Offshore Classification***

Preventing pollution of our oceans and the atmosphere should be the voluntary goal of every responsible shipowner.

ABS offers a comprehensive range of environmental management programs that will help you operate in an environmentally sensitive manner. And we provide a series of environmental notations by which you can demonstrate that commitment to charterers, governments and the public. Let ABS be your partner in protecting our natural environment for the generations to come.



ABS

www.eagle.org

Με αφορμή την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των τουριστικών μικρομεσαίων επιχειρήσεων, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται ναυλομεσιτικά γραφεία και πλοιοκτήτριες εταιρείες, ο υπουργός Ανάπτυξης αναλύει τις δυνατότητες που προσφέρει το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Ανταγωνιστικότητα» του υπουργείου που προΐσταται.

Επίσης, ο υπουργός αναφέρεται στις επισημάνσεις των κοινοτικών επιτρόπων στις Βρυξέλλες αναφορικά με την κακοδιαχείριση των κοινοτικών κονδυλίων, υποστηρίζοντας ότι τελικώς η Ελλάδα διαχειρίστηκε επιτυχώς το Β' ΚΠΣ.



Μέσω ενός προγράμματος του υπουργείου Ανάπτυξης, οι ιδιοκτήτες κυρίως μικρομεσαίων τουριστικών επιχειρήσεων έχουν τη δυνατότητα οικονομικής ενίσχυσης των επενδυτικών τους σχεδίων αξιοποιώντας κονδύλια του Γ' ΚΠΣ. Ανάμεσα σε αυτές τις επιχειρήσεις συμπεριλαμβάνονται ναυλομεσιτικά γραφεία, πλοιοκτήτριες εταιρείες σκαφών αναψυχής και μικρών κρουαζιερόπλοιων. Ποιες είναι οι προϋποθέσεις για τη συμμετοχή μιας εταιρείας στο πρόγραμμα αυτό;

Χαίρομαι γιατί η ερώτησή σας μου δίνει την ευκαιρία να παρουσιάσω τις δυνατότητες που προσφέρει το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Ανταγωνιστικότητα» (ΕΠΑΝ) του υπουργείου Ανάπτυξης· ένα πρόγραμμα που δίνει απαντήσεις σε συγκεκριμένες ανάγκες

Οι προοπτικές είναι ευοίωνες για τον κλάδο των κρουαζιερόπλοιων

Αποκλειστική συνέντευξη του υπουργού Ανάπτυξης
Άκη Τσοχατζόπουλου, στον Ηλία Μπίσια

κλάδων της οικονομίας με έναν τρόπο συνολικό και ενιαίο. Ειδικά για τις επιχειρήσεις που αναφέρετε, είναι ο ΕΟΤ που καλεί όλους τους ενδιαφερομένους να υποβάλουν μια τυποποιημένη αίτηση, προκειμένου να εκδηλώσουν το ενδιαφέρον τους για υλοποίηση επενδύσεων στο πλαίσιο του Προγράμματος «Ενίσχυση Ανταγωνιστικότητας Τουριστικών ΜΜΕ». Εντάσσεται στην πράξη 3 του Μέτρου 2.2 του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Ανταγωνιστικότητα».

Σημειώστε ότι το πρόγραμμα συγχρηματοδοτείται κατά 28% από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ), το οποίο συμβάλλει στην άμβλυση των ανισοτήτων μεταξύ των περιφερειών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, κατά 12% από το ελλειμματικό Δημόσιο και κατά 60% από ιδιωτικούς πόρους. Έτσι, ο συνολικός προϋπολογισμός του ανέρχεται σε 43,3 δισ. δρχ. (127,1 εκατ. ευρώ). Τα business plan που πρέπει να σχεδιάσει ο επιχειρηματίας μπορούν να περιλαμβάνουν:

Έρευνα αγοράς - εκπόνηση μελετών Marketing (π.χ. έρευνα τάσεων διεθνούς αγοράς, αναζήτηση νέων αγορών κ.λπ.).
Αναδιοργάνωση - αυτοματοποίηση - ηλεκτρονική δικτύωση (π.χ. απόκτηση Η/Υ, λογισμικού, τηλεπικοινωνιακού εξοπλισμού κ.λπ.).
Προβολή - διαφήμιση (π.χ. διαφημιστικές καταχωρήσεις, φυλλάδια κ.λπ.).

Δημιουργία κοινών τουριστικών πακέτων, συνδυασμένες ενέργειες ένταξης σε πακέτα εναλλακτικών μορφών τουρισμού (σχεδιασμός και διοργάνωση).

Απόκτηση και εφαρμογή τεχνολογίας όσον αφορά την ανάπτυξη και διαχείριση ειδικών μορφών τουρισμού (αγορά τεχνολογίας, εκπαίδευση προσωπικού κ.ά.).

Συνενώσεις - συγχωνεύσεις ΜΜΕ (ενέργειες υλοποίησης διαδικασιών συνένωσης - συγχώνευσης).

Δεν θα ήθελα να μπω σε περισσότερες λεπτομέρειες. Στους δύο πίνακες και στο πληροφοριακό υλικό που σας δίνω, θα βρείτε αναλυτικότερα στοιχεία.

Με ποιον τρόπο θα ενημερωθούν οι μικρομεσαίες εταιρείες, κυρίως της περιφέρειας και του νησιωτικού συμπλέγματος, για τη συμμετοχή τους στο παραπάνω πρόγραμμα;

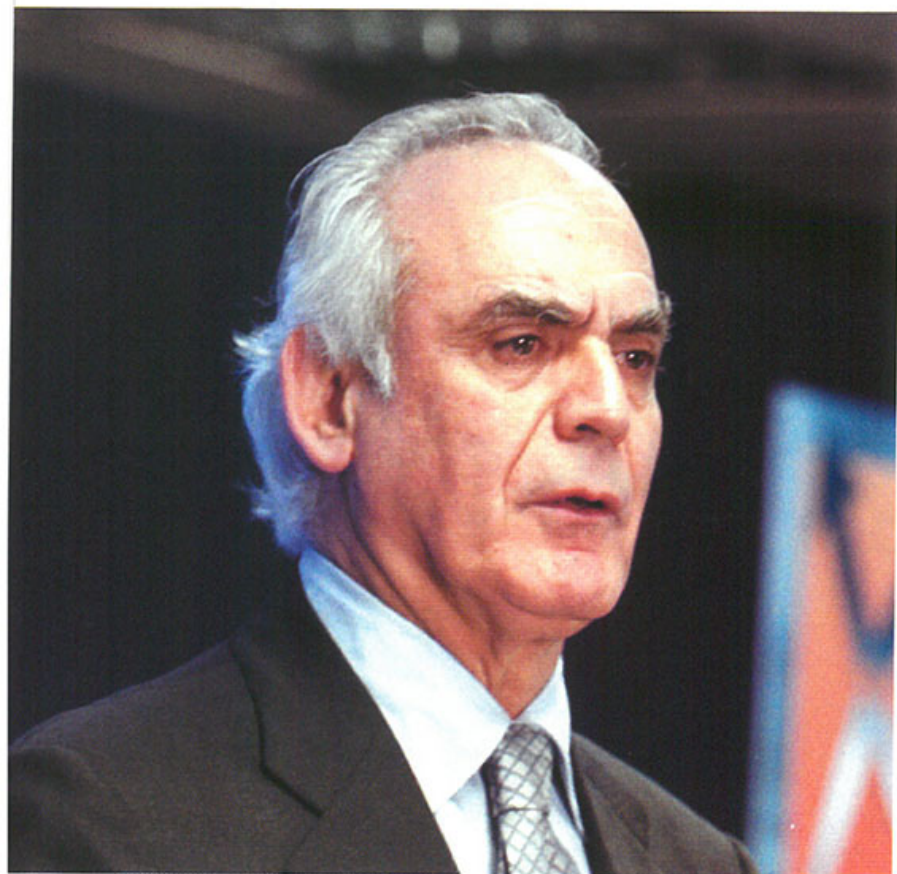
Πράγματι, στο παρελθόν το ζήτημα της ενημέρωσης ήταν «πληγή» για την προσέλευση αιτήσεων και προτάσεων. Η διεξοδική πληροφόρηση ήταν εγκλωβισμένη στην Αττική και μόνο στα μεγάλα αστικά κέντρα έφθαναν επαρκή στοιχεία.

Το τοπίο αυτό αλλάζει θεαματικά. Για τη διευκόλυνση και την απλοποίηση των διαδικασιών για νέες επενδύσεις δημιουργείται, μέσω του ΕΠΑΝ, ένα Κέντρο Υποδοχής Επενδυτών (ΚΥΕ) σε κάθε νομό. Δημιουργούνται με προγραμματική σύμβαση μεταξύ του υπουργείου Ανάπτυξης, της αντίστοιχης Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης και της Αναπτυξιακής της εταιρείας. Θα λειτουργούν ως γραφεία μιας στάσης (one stop shop) και θα αναλαμβάνουν την πλήρη διεκπεραίωση των αδειοδοτήσεων που απαιτούνται για την ίδρυση και λειτουργία νέων επιχειρήσεων.

Παράλληλα, η δράση του ιδιωτικού τομέα στην περιφέρεια ενισχύεται με την ίδρυση των Κέντρων Επιχειρηματικότητας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης (ΚΕΤΑ). Αποκτούμε δομές με ισχυρή παρουσία σε κάθε νομό που θα παρέχουν ενημέρωση, θα υποστηρίζουν νέους ανθρώπους που έχουν ιδέες και σχέδια για επιχειρηματική δράση, θα ενθαρρύνουν με πρωτοβουλίες και γεγονότα την είσοδο της τεχνολογίας στην καθημερινή ζωή των πολιτών. Συνοδικά θα διατεθούν 10 δισ. δραχμές σε αυτήν τη δραστηριότητα.

Ποιες προοπτικές ανοίγονται με τη συμμετοχή μιας εταιρείας στο συγκεκριμένο πρόγραμμα; Πιστεύετε ότι θα δοθεί η απαραίτητη ώθηση στον οδοένα συρρικνούμενο κλάδο της κρουαζιέρας;

Μιλάτε για συρρίκνωση και επιτρέψτε μου να διαφωνήσω. Είναι γεγονός ότι ο κλάδος ήταν ο μόνος που δέχθηκε άμεσα τις επιπτώσεις της 11ης Σεπτεμβρίου. Ωστόσο, οι εξελίξεις μέχρι το 2004 είναι ευοίωνες, ενώ η στρατηγική μας για τη βιώσιμη ανά-



συντελεστές του ελληνικού τουρισμού. Όπως γνωρίζετε, ασφαλώς δεν υπάρχει θετικό κλίμα στις διεθνείς αγορές, αφού ακόμη η απειλή μιας νέας τρομοκρατικής ενέργειας δεν έχει εκλείψει. Ένα κλίμα που αναμένεται να διατηρηθεί τουλάχιστον μέχρι το πρώτο δεκαήμερο του Ιουλίου.

Ωστόσο, δίνουμε σε πολλή επίεδα τη μάχη μας για να μειώσουμε στο ελάχιστο τις επιπτώσεις από αυτήν τη διεθνή αναταραχή:

Με το πρόγραμμα τουριστικής προβολής, που κινείται με ιδιαίτερα αυξημένες δαπάνες (ύψους 10,6 δισ. δραχμών). Με τη συστηματική συνεργασία του ΕΟΤ, τόσο με τους διεθνείς οργανισμούς όσο και με τους συλλογικούς φορείς, για την αποτύπωση προβλημάτων, λύσεων και νέων δυνατοτήτων.

Με τα ανοίγματα που υλοποιούνται σε μεγάλες αγορές, όπως η αμερικανική, η κινεζική, η γερμανική, όπου υλοποιούνται καινοτόμες ενέργειες προσέλκυσης τουριστών. Με την προώθηση της Αττικής ως πολυπληθούς τουριστικού προορισμού από το 2002 έως και το 2004. Με την αναδιάρθρωση του συνεδριακού τουρισμού. Σε επιμέρους κλάδους, όπως οι κρουαζιέρες, η μείωση των τιμοολογίων στους τουριστικούς λιμένες των ΕΤΑ και άλλα μέτρα, που αγγίζουν τα όρια της οικονομικής πολιτικής της κυβέρνησης, δίνουν μια «ανά-

σα» σε μικρές επιχειρήσεις που βρίσκονται αντιμέτωπες με προβλήματα ρευστότητας.

Ο Επίτροπος Barnier σε επιστολές του προς Έλληνες υπουργούς υπήρξε ιδιαίτερα κατηγορηματικός για την κακοδιαχείριση κοινοτικών κονδυλίων - ιδιαίτερα από το Β' ΚΠΣ. Πώς κρίνετε τις απόψεις του επιτρόπου, δεδομένου ότι ευθύνες αποδίδονται και στην πολιτική ηγεσία (1998-1999) του υπουργείου σας;

Ασφαλώς γνωρίζετε ότι ο ίδιος ο κ. Barnier αναγνώρισε τελικά ότι η Ελλάδα διαχειρίστηκε με επιτυχία τεράστια κοινοτικά κονδύλια. Σας παραπέμω στην ομιλία του κατά τη συνεδρίαση της Επιτροπής Περιφερειακής Πολιτικής, Τουρισμού και Μεταφορών την Τετάρτη 19 Ιουνίου. Ο ίδιος έμεινε έκπληκτος για το γεγονός ότι μια «συνθησισμένη επιστολή του δημιουργήσε ένα τόσο μεγάλο θέμα».

Είναι ασφαλώς γεγονός ότι η χώρα μας χρειάστηκε να «ωριμάσει» για να εμπεδώσει ένα υγιές πλαίσιο διαχείρισης των κοινοτικών κονδυλίων. Σας διαβεβαιώνω ότι πλέον οι διαδικασίες του ΕΠΑΝ, όπως υλοποιούνται και από τους ενδιαμέσους φορείς, είναι τόσο αυστηρές που προκαλούν σε πολλή περιπτώσεις τις αντιδράσεις των επιχειρηματιών που υποβάλλουν αιτήσεις ή δέχονται τους πολυάριθμους ελέγχους κατά την υλοποίηση εγκεκριμένων δράσεων.

Δεν σπαταλάται ούτε δραχμή από το Γ' ΚΠΣ, καθώς το πλαίσιο που έχει οριστεί δεν επιτρέπει «εκτροπές» και χρήση κονδυλίων σε άλλες κατευθύνσεις...

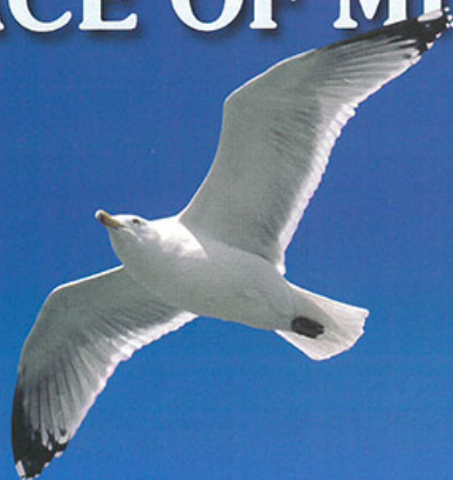
πτυξη μέχρι το τέλος της δεκαετίας έρχεται να προσφέρει θεαματικές δυνατότητες ανάπτυξης του κλάδου, που είναι συμβατός με όλες τις μορφές εναλλακτικού τουρισμού. Θα έλεγα ότι το κρίσιμο ζήτημα είναι να υπάρξουν προτάσεις, θετικό πνεύμα και συνεργασία ανάμεσα στην Πολιτεία, στις επιχειρήσεις και στους εργαζόμενους. Να καταλήξουμε σε συνδυασμένες ενέργειες που θα επαυξάνουν τα οφέλη, τους προορισμούς και τις παροχές που προσφέρουμε σήμερα στους τουρίστες, σε αυτούς που επιλέγουν την κρουαζιέρα για να γνωρίσουν τη χώρα μας.

Τώρα, μέσω του προγράμματος υποστηρίζουμε επιχειρησιακά σχέδια που θα είναι προσαρμοσμένα σε οργανωτικές δράσεις, που θα βελτιώσουν την εσωτερική τους λειτουργία και θα αναβαθμίσουν την παρουσία αυτών των εταιρειών στις αγορές. Μέχρι τις 30 Ιουνίου του 2006, οπότε και θα λήξει το πρόγραμμα, προσδοκούμε ότι θα υπάρχει θεαματική ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας αυτών των κλάδων και παράλληλα θα έχουμε ισχυρές και αποτελεσματικές μονάδες, ικανές να σταθούν στο περιβάλλον της Ευρωζώνης.

Οι επιπτώσεις από την τρομοκρατική επίθεση της 11ης Σεπτεμβρίου στον κλάδο των μικρομεσαίων τουριστικών επιχειρήσεων υπήρξαν ολέθριες. Ποια στρατηγική έχει ακολουθήσει το υπουργείο για την υποστήριξή τους;

Η έκδοσή σας δεν φαίνεται να υιοθετεί υπερβολικές εκφράσεις για να αποτυπώσει τις εξελίξεις. Η Ελλάδα δεν είναι αντιμέτωπη με τον όλεθρο: διεκδικεί να διατηρήσει αλώβητο το τουριστικό της ισοζύγιο και σε αυτή την κατεύθυνση έχουν ενεργοποιηθεί όλοι οι

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



M

ε τον ερχομό της νέας χιλιετίας και στο πλαίσιο της παγκοσμιοποίησης των αγορών, η ποιοτική ναυτιλία

(quality shipping) έχει καταστεί αναγκαία προκειμένου να βελτιωθούν οι παρεχόμενες ναυτιλιακές υπηρεσίες. Επιπροσθέτως οι ανάγκες και οι απαιτήσεις των σύγχρονων κοινωνιών έχουν μεταβληθεί σημαντικά. Για παράδειγμα, η ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής αποτελεί πλέον σημαντική προτεραιότητα και η προστασία του περιβάλλοντος, που επηρεάζει την ποιότητα της ζωής μας, αποτελεί βασικό παράγοντα κάθε υιοθετούμενης πολιτικής. Όπως είναι γνωστό, η ποντοπόρος ναυτιλία ρυθμίζεται από μια σειρά Διεθνών Συμβάσεων, στις οποίες περιέχονται διατάξεις τεχνικού και λειτουργικού χαρακτήρα, αναφορικά με θέματα ασφάλειας των πλοίων και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, καθώς και διατάξεις που αφορούν το επίπεδο εκπαίδευσης και τις συνθήκες εργασίας των πληρωμάτων.

Η εκπλήρωση των υποχρεώσεων της χώρας σημαίας, σχετικά με τις ανωτέρω αναφερόμενες συμβάσεις, επιτυγχάνεται κυρίως με την απ' ευθείας εκτέλεση τακτικών ή έκτακτων επιθεωρήσεων στα πλοία που φέρουν τη σημαία της ή με την παρακολούθηση και τον έλεγχο του έργου των νηογνώμωνων που έχουν εξουσιοδοτηθεί να επιθεωρούν πλοία για λογαριασμό της. Συμπληρωματικά και με σκοπό τα πλοία σε κάθε χρονική στιγμή να διατηρούν τα απαιτούμενα επίπεδα ασφάλειας, οι Διεθνείς Συμβάσεις εκχωρούν ειδικό ρόλο στις χώρες λιμένα, για τον έλεγχο συμμόρφωσης των πλοίων, που καταπλέουν σε αυτές, με τις διατάξεις των εν λόγω συμβάσεων. Στο πλαίσιο αυτό το Μνημόνιο Συνεννόησης των Παρισίων, σκοπός του οποίου είναι ο

έλεγχος των πλοίων στους λιμένες χωρών-μελών του σύμφωνα με τις ισχύουσες Διεθνείς Συμβάσεις, υπεγράφη το 1982 μεταξύ δεκατεσσάρων (14) κρατών και η Ελλάδα κατατέστη πλήρης μέλος εξ αρχής. Σήμερα τα μέλη του έχουν αυξηθεί σε δεκαεννέα (19). Οι χώρες αυτές είναι:

Βέλγιο, Καναδάς, Κροατία, Δανία, Φινλανδία, Γαλλία, Γερμανία, Ελλάδα, Ιρλανδία, Ιταλία, Ολλανδία, Νορβηγία, Πολωνία, Πορτογαλία, Ρωσία, Ισπανία, Σουηδία, Ισλανδία και Μεγάλη Βρετανία.

Κατά την παρελθούσα δεκαετία και με βάση τα πρότυπα της συμφωνίας των Παρισίων του 1982 (Paris MOU), έχουν δημιουργηθεί στο πλαίσιο της Απόφασης Α. 682(17) της συνέλευσης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) διάφορες περιοχικές συμφωνίες (ΜΟΥΣ) για την επιθεώρηση πλοίων με ξένη σημαία που καταπλέουν στους λιμένες τους. Από τα στοιχεία του ΙΜΟ προκύπτει ότι σήμερα λειτουργούν συνολικά οκτώ (8) ΜΟΥΣ και συγκεκριμένα τα:

Paris MOU, Tokyo MOU, Latin America MOU, Caribbean MOU, West & Central Africa MOU, Mediterranean MOU, Indian Ocean MOU και το Black Sea MOU.

Σημειώνεται ότι και η Αμερικανική Ακτοφυλακή λειτουργεί ανεξάρτητο σύστημα επιθεωρήσεων για πλοία που καταπλέουν σε αμερικανικούς λιμένες.

Σημειώνεται, επίσης, ότι μέχρι σήμερα το Port State Control έχει συμβάλει ουσιαστικά στη διατήρηση των απαιτούμενων standards των πλοίων που σχετίζονται με την ασφάλεια και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Παρ' όλα αυτά, μετά το ναύαγιο του Δ/Ε ERIKA το Δεκέμβριο του 1999, με αποτέλεσμα τη ρύπανση των βορειοδυτικών ακτών

της Γαλλίας, υπήρξε έντονη κριτική όσον αφορά το σύστημα του Port State Control. Με αφορμή τα ανωτέρω, η Ευρωπαϊκή Ένωση υιοθέτησε σημαντικές τροποποιήσεις στη σχετική κοινοτική οδηγία, με τις οποίες λαμβάνονται αυστηρότερα μέτρα για τα πλοία υποβαθμισμένων επιπέδων ασφαλείας. Παράλληλα, γίνονται υποχρεωτικές από τη χώρα λιμένα οι ενδελεχείς επιθεωρήσεις κατηγοριών πλοίων «υψηλού κινδύνου» (Ε/Γ, Β/Σ, Δ/Ξ, Γ/Σ).

ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΤΟΥ PARIS MOU

1) Κάθε κράτος-μέλος του Μνημονίου έχει τις ακόλουθες βασικές υποχρεώσεις:

- Να διατηρεί ένα σύστημα επιθεωρήσεων πλοίων ικανό και αποδοτικό.
- Να προβαίνει σε επιθεώρηση τουλάχιστον του 25% των καταπλευσάντων ξένων πλοίων.
- Να προβαίνει σε επικοινωνία και ανταλλαγή πληροφοριών με τις άλλες χώρες-μέλη.
- Να ενημερώνει το κράτος σημαίας (flag state) και τον παρακολουθούντα το πλοίο νηογνώμονα για περαιτέρω ενέργειές τους σε περιπτώσεις κράτησης ξένου πλοίου.
- Σε περίπτωση που πλοίο αποπλευρεί ενώ τελεί υπό κράτηση, ή δεν κατευθυνθεί σε προσυμφωνημένο λιμένα για εκτέλεση επισκευών, τότε απαγορεύεται ο κατάπλους του σε όποιους τους λιμένες χωρών-μελών του Paris MOU. Επίσης σε περίπτωση που διαπιστωθεί ότι το πλοίο δεν είναι εφοδιασμένο με πιστοποιητικά ISM, τότε απαγορεύεται ο κατάπλους του σε λιμένα όλων των χωρών-μελών του MOU, έως ότου η εταιρεία αποδείξει ότι το πλοίο συμμορφώθηκε με τις διατάξεις του Κώδικα ISM.
- Σε περιπτώσεις καταγγελιών από Αρχές για πρόκληση ρύπανσης από πλοία, πραγ-

ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ *Αρχές και Στόχοι*

του Αλέξανδρου Καρκαντζού, αντιπλοιάρχου Λ.Σ.,
τμηματάρχη διεθνών σχέσεων της Διεύθυνσης Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας*

ματοποιούνται ειδικοί έλεγχοι/αυτοψίες σύμφωνα με σχετικές οδηγίες και στη συνέχεια ενημερώνεται η καταγγέλλουσα αρχή.

ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISM ΚΑΙ ΤΗΣ STCW 95

Δύο από τους σπουδαιότερους σήμερα τομείς ελέγχου στο πλαίσιο του Port State Control είναι η εφαρμογή του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (International Safety Management Code) και της αναθεωρημένης διεθνούς σύμβασης για τα πρότυπα εκπαίδευσης των ναυτικών (STCW 95).

Στο ανωτέρω πλαίσιο η επιτροπή του Paris MOU έχει υιοθετήσει οδηγίες προς τους επιθεωρητές PSC για τον έλεγχο συμμόρφωσης του κώδικα και λόγω της χρονικής συγκυρίας (εφαρμογή του Κώδικα ISM σε όλη τη πλοία από 01/07/2002) έχει αποφασιστεί η διενέργεια σχετικού Συγκεντρωτικού Ελέγχου (Concentrated Inspection Campaign) για το χρονικό διάστημα από 01/07 ως 30/09/2002 σε όλη τη πλοία. Επίσης, αναφορικά με την εφαρμογή της αναθεωρημένης διεθνούς σύμβασης STCW, έχει προγραμματιστεί να πραγματοποιηθεί Συγκεντρωτικός Έλεγχος (Concentrated Inspection Campaign) από 01/02 μέχρι 30/04/2002 και για το σκοπό αυτόν έχουν υιοθετηθεί σχετικές οδηγίες προς τους επιθεωρητές MOU.

TO PORT STATE CONTROL ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Στην Ελλάδα το συντονισμό και την παρακολούθηση εφαρμογής του ελέγχου ξένων πλοίων στους λιμένες μας (Port State Control) έχει η Διεύθυνση Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας (ΔΑΝ) του ΥΕΝ. Επίσης υπάρχουν εξουσιοδοτημένες 14 λι-

μενικές αρχές για να πραγματοποιούν ελέγχους Port State Control ως ακολούθως:

- Αθήνα/Πειραιά, Βόλου, Ελευσίνας, Ηρακλείου, Θεσσαλονίκης, Καβάλας, Πειραιά, Πάτρας, Χαλκίδας, Ρόδου, Ισθμίων, Καλαμάτας, Πύλου, Λαυρίου.

- Αντίστοιχους ελέγχους επιπροσθέτως πραγματοποιεί και η Διεύθυνση Ελέγχου Πλοίων του κλάδου Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων.

Από τα υπάρχοντα στη χώρα μας στατιστικά στοιχεία προκύπτει πως οι επιθεωρήσεις πλοίων με ξένη σημαία ήταν 730 το 1999, όπου διαπιστώθηκαν ελλείψεις σε 524 από αυτά (ποσοστό 71,78%), ενώ κρατήθηκαν 155. Το 2000 επιθεωρήθηκαν 617 πλοία, διαπιστώθηκαν ελλείψεις σε 459 (ποσοστό 74,39%), ενώ κρατήθηκαν 85. Ο κατωτέρω πίνακας παρουσιάζει συγκεντρωτικά στοιχεία για τα έτη 1999-2000.

ΠΛΟΙΑ ΜΕ ΕΛΛΕΙΨΕΙΣ/ΚΡΑΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 1999-2000

ΕΤΗ	1999	2000
ΕΠΙΘ/ΝΤΑ ΠΛΟΙΑ	730	617
ΠΛΟΙΑ ΜΕ ΕΛΛΕΙΨΕΙΣ	524	459
ΚΡΑΤΗΘΕΝΤΑ	155	85

Από τα στοιχεία του ανωτέρω πίνακα προκύπτει ότι το 2000 υπήρξε αύξηση του ποσοστού των πλοίων στα οποία διαπιστώνονται ελλείψεις της τάξης του 2,61%.

ΚΡΑΤΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

Ένα πλοίο «κρατείται» όταν κατά την επιθεώρησή του διαπιστωθούν σοβαρές ελλείψεις που επηρεάζουν την αξιοπιστία του. Προκειμένου ο επιθεωρητής MOU να αποφασίσει εάν πρέπει να κρατηθεί ένα πλοίο, χρησιμοποιεί, εκτός της

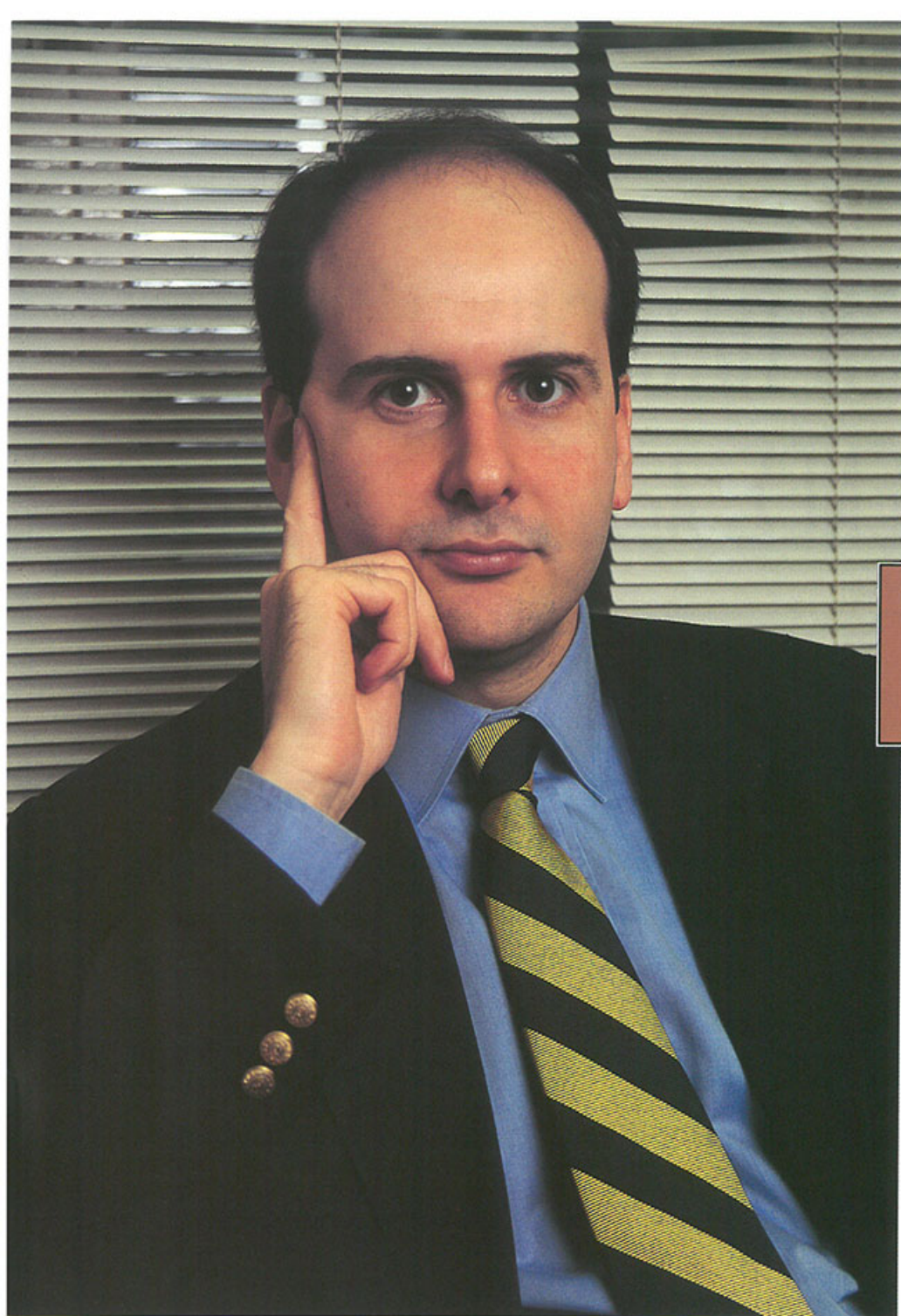
επαγγελματικής του κρίσης και γνώσης, και τις σχετικές διατάξεις του Μνημονίου Συνεννόησης.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΕ ΞΕΝΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

Ειδικότερα όσον αφορά τα αποτελέσματα των ελέγχων που πραγματοποιήθηκαν στα ελληνικά πλοία το 1999, όπως αυτά παρουσιάστηκαν στην 9η σύνοδο της Υποεπιτροπής Εφαρμογής των Συμβάσεων από τις χώρες σημαίας (FSI) του IMO (19 έως 23/02/2001), σημειώθηκαν τα ακόλουθα:

- Α) Η χώρα μας δεν αποτελεί σημαία-στόχο για κανένα από τα υπάρχοντα MOUS.
- Β) Στο Paris MOU το ποσοστό κρατήσεων ανέρχεται στο 5,8% του συνόλου των επιθεωρηθέντων ελληνικών πλοίων. Το εν λόγω ποσοστό, συγκρινόμενο με το αντίστοιχο 6,99% του 1998, καταδεικνύει βελτίωση της εικόνας των επιπέδων ασφαλείας των ελληνικών πλοίων.
- Γ) Σχετικά με τις επιθεωρήσεις ελληνικών πλοίων από το USCG, το ποσοστό κρατήσεων ανέρχεται στο 1,07% των ελληνικών πλοίων που κατέπλευσαν σε αμερικανικούς λιμένες, συγκρινόμενο με το ποσοστό 1,38% για το 1998. Και εδώ παρατηρείται βελτίωση της εικόνας των επιπέδων ασφαλείας των ελληνικών πλοίων.
- Δ) Αναφορικά με το Tokyo MOU, το ποσοστό κρατήσεων των επιθεωρηθέντων ελληνικών πλοίων ανέρχεται σε 6,17%, αρκετά αυξημένο σε σχέση με το αντίστοιχο του 1998 που ήταν 3,89%.

* Ο κ. Αθ. Καρκαντζός είναι επίσης πρόεδρος της υποεπιτροπής ευσταθείας γραμμών φόρτωσης & ασφάλειας αλιευτικών σκαφών του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO).



του Κωστή Χατζηδάκη,
ευρωβουλευτή της Ν.Δ.

T

ο ναύαγιο του πετρελαιοφόρου ERIKA, παρόλο που δεν ήταν το πρώτο ατύχημα τέτοιου τύπου που συνέβαινε στα ανοικτά των ακτών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ήταν ουσιαστικά ο κόμπος που έφτασε στο κτένι για τα ευρωπαϊκά ναυτιλιακά δεδομένα. Στην πραγματικότητα, αυτό που διαπιστώθηκε για άλλη μια φορά ήταν, αφενός, η επικινδυνότητα των παλιών πλοίων και, αφετέρου, ότι το ισχύον κανονιστικό πλαίσιο για την ασφάλεια στη θάλασσα θα έπρεπε να ενισχυθεί σημαντικά σε κοινοτική βάση, πέρα από τα πρότυπα του IMO. Παρόμοια τάση, άλλωστε, παρατηρήθηκε και μετά την καταστροφή του Exxon Valdez στις Ηνωμένες Πολιτείες, όπου το κανονιστικό πλαίσιο ενισχύθηκε σε ομοσπονδιακό επίπεδο.

Από τους 30.000 τόνους βάρους πετρελαίου που μετέφερε το ERIKA, χύθηκαν στη θάλασσα πάνω από 10.000 τόνοι. Περίπου 400 χιλιόμετρα ακτών ρυπάνθηκαν από την πετρελαιοκηλίδα, η οποία προκάλεσε σοβαρές ζημιές στην πανίδα, στη χλωρίδα και στις δραστηριότητες της αλιείας και του τουρισμού, με δυνητικές επιπτώσεις στη δημόσια υγεία. Τα γεγονότα αυτά υπέδειξαν ουσιαστικά την απροθυμία, τόσο των Ευρωπαίων πολιτών όσο και των πολιτικών, να αποδεχθούν τη ρύπανση ως τίμημα για την οικονομική ανάπτυξη. Κατέστη επομένως σαφές ότι απαιτείται η λήψη περαιτέρω μέτρων για την πρόληψη της πετρελαιορρύπανσης από δεξαμενόπλοια και πως απαιτείται η βελτίωση του συστήματος αποζημιώσεων που χορηγείται ύστερα από τέτοια ατυχήματα.

Στο πλαίσιο των βραχυπρόθεσμων κανονιστικών μέτρων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ψήφισε μια σειρά δράσεων που θα μπορούσαν να αναληφθούν άμεσα και αποτέλεσαν το γνωστό σε όλους «πακέτο ERIKA

Ο ρόλος των νηογνωμόνων στην παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία

Ι». Η μία από τις δέσμες μέτρων αφορούσε την άσκηση στενότερου ελέγχου στους νηογνώμονες, στους οποίους τα κράτη-μέλη αναθέτουν τον έλεγχο της ποιότητας των πλοίων. Τα μέτρα αυτά προέβλεπαν επίσης ότι η ίδια η Επιτροπή θα αναλάμβανε την αρμοδιότητα για την αναγνώριση των νηογνώμωνων, με κριτήρια τις επιδόσεις αυτών στους τομείς της ασφάλειας και της πρόληψης της ρύπανσης. Οι καλές επιδόσεις ασφάλειας και πρόληψης της ρύπανσης αποτελούν ουσιώδες στοιχείο προκειμένου οι νηογνώμονες να εξασφαλίζουν και να διατηρούν την αναγνώριση σε κοινοτικό επίπεδο. Σε περίπτωση ατυχήματος η οικονομική ευθύνη, η οποία μέχρι τώρα αναγνωριζόταν από τα ίδια τα κράτη-μέλη, τώρα θα αναγνωρίζεται σε κοινοτικό επίπεδο. Το Κοινοβούλιο πρότεινε μάλιστα και υψηλά χρηματικά ποσά σ' αυτές τις περιπτώσεις.

Σ' αυτό το σημείο θα ήθελα να σημειώσω πως ο ρόλος των νηογνώμωνων στην αποτίμηση της αξιοπιστίας και της ποιότητας των πλοίων, τόσο κατά το στάδιο της ναυπήγησης όσο και κατά τη διάρκεια ολόκληρης της ζωής τους, αναγνωρίζεται από όλα τα εμπλεκόμενα μέρη ως ιδιαίτερα σημαντικός. Οι νηογνώμονες αξιολογούν την κατάσταση ενός πλοίου με βάση τα τεχνικά πρότυπα που καθορίζει καθένας από αυτούς προκειμένου να εκδώσει το πιστοποιητικό κλάσης. Επί πλέον, συχνά είναι εξουσιοδοτημένοι να ενεργούν για λογαριασμό των κρατών σημαίας ελέγχοντας τη συμμόρφωση των πλοίων με τις απαιτήσεις των διεθνών συμβάσεων σε θέματα ασφάλειας και περιβάλλοντος και εκδίδοντας αντίστοιχα πιστοποιητικά. Ωστόσο, ο αριθμός των νηογνώμωνων τα τελευταία χρόνια έχει αυξηθεί σημαντικά, με αποτέλεσμα να γίνεται όλο και πιο δύσκολη η εφαρμογή κοινών κανόνων στα απαιτούμενα επίπεδα ποιότητας σε ολόκληρο το σύστημα. Παρόλο που τα δέκα μέλη της Διεθνούς Ένωσης Νηογνώμωνων (IACS) στοχεύουν στη θέσπιση των κατάλληλων προτύπων και στην εξασφάλιση της τήρησής τους, διαπιστώνονται κάποιες αποκλίσεις στις επιδόσεις των νηογνώμωνων, γεγονός που αποτελεί πολύ συχνά την αιχμή του δόρατος στις σχέσεις εφοπλισμού και νηογνώμωνων. Είναι νομίζω προς το συμφέρον όλων οι νηογνώμονες να εφαρμόζουν τα υψηλότερα δυνατά πρότυπα κατά την εκτέλεση

των καθηκόντων τους, προκειμένου να εξασφαλιστεί η δομική ακεραιότητα του στόλου των δεξαμενοπλοίων. Πρέπει όμως να γίνει απολύτως ξεκάθαρο, πως η συμμόρφωση των πλοίων σε κανόνες και κριτήρια διαφορετικών επιπέδων ποιότητας, μόνο σοβαρές συνέπειες μπορεί να έχει μελλοντικά στον τομέα της θαλάσσιας ασφάλειας. Παρόληθα δημιουργεί ένα καθεστώς άνισου ανταγωνισμού ανάμεσα στις πλοιοκτήτριες εταιρείες, γεγονός που ενθαρρύνει πολλές φορές τη χαλαρότερη προσέγγιση στα θέματα των επιθεωρήσεων και των εκδιδόμενων πιστοποιητικών. Είναι επομένως προφανές, πως η ανάγκη εναρμόνισης των τεχνικών προδιαγραφών που εφαρμόζονται από τους νηογνώμονες, παρουσιάζεται αυτή την εποχή ως το μεγαλύτερο ζητούμενο. Οι νηογνώμονες και οι εφοπλιστές (ναυτιλιακή βιομηχανία) έχουν στη διάθεσή τους έναν τεράστιο πλούτο εμπειρίας και τεχνολογίας, ο οποίος αν χρησιμοποιηθεί σωστά μπορεί να αποφέρει θετικά αποτελέσματα, τόσο στη θαλάσσια ασφάλεια όσο και στη βελτίωση της ποιότητας των πλοίων. Προϋπόθεση, βεβαίως, για κάτι τέτοιο αποτελεί ο συνεχής διάλογος και η στενή συνεργασία ανάμεσα στους ενδιαφερόμενους φορείς.

Η διατήρηση των υψηλών προδιαγραφών των νηογνώμωνων, καθώς και οι ενέργειες για περαιτέρω βελτίωση του συστήματος των επιθεωρήσεων, αναμφίβολα μας βρίσκει όλους σύμφωνους. Παρ' όλα αυτά, στόχος μας δεν θα πρέπει να είναι ο ανταγωνισμός των νηογνώμωνων με κριτήριο τα πρότυπα που εφαρμόζουν, αλλά ο ανταγωνισμός στη φύση και στην ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών. Οι κανόνες και τα πρότυπα που τίθενται, θα πρέπει να γίνουν όσο το δυνατόν σαφέστερα αληθιά και ενιαία, τουλάχιστον στους νηογνώμονες-μέλη του IACS. Η αναφορά άλλωστε του προέδρου του IACS, στην ομιλία του

**Ο ρόλος των νηογνώμωνων
στην αποτίμηση
της αξιοπιστίας
και της ποιότητας των πλοίων,
τόσο κατά το στάδιο
της ναυπήγησης
όσο και κατά τη διάρκεια
ολόκληρης της ζωής τους,
αναγνωρίζεται
από όλα τα εμπλεκόμενα μέρη
ως ιδιαίτερα σημαντικός**

στα «Ποσειδώνια 2002», στο γεγονός ότι καταβάλλονται τελευταία περισσότερες προσπάθειες για την εναρμόνιση των τεχνικών προδιαγραφών και κανόνων ανάμεσα στους νηογνώμονες του IACS, αποτελεί αναμφίβολα μια κίνηση προς τη σωστή κατεύθυνση. Η προσπάθεια αυτή κρίνεται από όλους θετική. Μένει ωστόσο να δούμε τους καρπούς των αποτελεσμάτων της.

Τα θαλάσσια ατυχήματα αναμφισβήτητα αποτελούν μια σοβαρή πρόκληση για όσους εμπλέκονται στον τομέα των δεξαμενοπλοίων. Δείχνουν σαφώς ότι απαιτείται η ανάληψη δράσεων πέραν του απλού ελέγχου των πιστοποιητικών και της διεξαγωγής επιφανειακών επιθεωρήσεων, προκειμένου να αποφευχθεί η επανάληψη παρόμοιων ατυχημάτων. Η κίνηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου να προχωρήσουν άμεσα στην υιοθέτηση των μέτρων του «πακέτου ERIKA I» θεωρήθηκε ιδιαίτερα υπεύθυνη και χαρακτηρίστηκε από όλους ως θετική. Ο κλάδος της εξασφάλισης της συμμόρφωσης των δεξαμενοπλοίων με τα απαιτούμενα πρότυπα ασφάλειας και περιβάλλοντος είναι ιδιαίτερα σύνθετος και είναι επόμενο συχνά να παρατηρείται μια έλλειψη διαφάνειας. Παρ' όλα αυτά, όλοι οι επιμέρους φορείς θα πρέπει να βρίσκονται σε συνεχή συνεργασία προκειμένου να λειτουργούν σωστά, αξιόπιστα και με συνέπεια. Αυτό θα έχει άμεσο αποτέλεσμα τον περιορισμό των φαινομένων κυκλοφορίας πλοίων με χαμηλότερου επιπέδου τεχνικές προδιαγραφές, χωρίς να θίγεται η επιχειρηματική δραστηριότητα και η ανταγωνιστικότητα πλοίων που τηρούν με συνέπεια αυτά τα πρότυπα. Από την άλλη πλευρά, με αυτόν τον τρόπο, το μεγάλο ζητούμενο της ενίσχυσης της ασφάλειας των θαλασσιών μεταφορών, αλλά και της προστασίας του περιβάλλοντος, θα μπορέσει να εξασφαλιστεί με τον καλύτερο δυνατό τρόπο.

Θετικοί οι εφοπλιστές για τους νέους κανονισμούς ασφαλείας

Συνέντευξη του Igor Ponomarev, προέδρου του IACS, στον Γιώργο Φραγκούλη



της τελευταίας ημέρας της θητείας του στον προεδρικό θώκο του IACS, αφού από την 1η Ιουλίου έχει αντικατασταθεί από άλλο υψηλόβαθμο στέλεχος μεγάλου νηογνώμονα- μίλησε στα «N.X.» για τους λόγους που οδήγησαν τον IACS στη θέσπιση νέων κανόνων ασφαλείας για τα bulk carriers, για τις αντιδράσεις που προκάλεσαν στη διεθνή εφοπλιστική κοινότητα, αλλά και τη συμβολή του IMO στην κατάρτιση και επεξεργασία αυτών των κανονισμών.

Τι οδήγησε τον IACS στη θέσπιση νέων κανόνων ασφαλείας για τα bulk carriers;

Η ανάγκη για τη θέσπιση νέων κανονισμών, που αφορούν την ασφαλή ναυσιπλοΐα των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου, προέκυψε για πρώτη φορά στις αρχές της δεκαετίας του '90, όταν ο γ.γ. του IMO είχε υπογραμμίσει ότι η ασφάλεια των bulk carriers πρέπει να συζητηθεί εκτενώς στα αρμόδια ναυτιλιακά όργανα λόγω των πολλών θανάτων ναυτικών που προκλήθηκαν σε ατυχήματα με αυτού του είδους τα πλοία.

Συνεπώς, τα πολλά ατυχήματα και οι απώλειες ζωής οδήγησαν τον IACS στην ανακοίνωση των νέων μέτρων για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.

Είναι αλήθεια πως τα μέτρα αυτά δημοσιεύτηκαν στο διεθνή ναυτιλιακό τύπο πριν καν συζητηθούν στις αρμόδιες επιτροπές του IMO;

Τα συγκεκριμένα μέτρα είχαν συζητηθεί πριν από περίπου ένα χρόνο στα αρμόδια όργανα του IMO και ειδικότερα στην Επιτροπή Ασφάλειας Ναυσι-

πλοΐας του Οργανισμού, όπου τα είχε δώσει ο IACS. Στη συνέχεια επεστράφησαν στον IACS για επεξεργασία και η τελική τους μορφή δημοσιοποιήθηκε τον περασμένο Μάρτιο στο Λονδίνο. Δηλαδή, οι νέοι κανονισμοί ασφαλείας για τα bulk carriers βασίστηκαν στα στοιχεία που έδωσε στον IACS ο IMO και συνεπώς ο Οργανισμός είχε πλήρη γνώση του θέματος.

Ποια ήταν η αντίδραση της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας στα νέα μέτρα ασφαλείας που ανακοινώθηκαν από τον IACS;

Οι πλοιοκτήτες αντιμετωπίζουν με θετικό βλέμμα τους νέους κανονισμούς και στη συντριπτική τους πλειονότητα είναι σύμφωνοι και τους υποστηρίζουν. Ωστόσο, δεν θα μπορούσα να πω ότι υποστηρίζουν και την περίοδο εφαρμογής των νέων κανονισμών, διότι ίσως δεν είχαν ακόμη αρκετό χρόνο ώστε να συνειδητοποιήσουν από πότε θα αρχίσουν να εφαρμόζονται τα νέα μέτρα. Πάντως, όσον αφορά τη φύση των κανονισμών, με αυτή συμφώνησαν όλοι οι εφοπλιστές.

Πιστεύετε ότι ο χρόνος που έχει δοθεί στους πλοιοκτήτες, προκειμένου να συμμορφωθούν με τις επιταγές του IACS, είναι αρκετός;

Φυσικά και είναι αρκετός... Δεν θα κάναμε ποτέ κάτι η εφαρμογή του οποίου θα ξεκινούσε την επόμενη ημέρα. Οι πλοιοκτήτες προλαβαίνουν να συμμορφωθούν με τα μέτρα, απλώς αντιδρούν γιατί, όπως είπα και πιο πάνω, δεν έχουν ακόμη συνειδητοποιήσει την πραγματική έκταση του θέματος.



ην πεποίθηση ότι τα νέα μέτρα που ανακοίνωσε πρόσφατα ο IACS για τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου, θα λειτουργήσουν υπέρ της ασφαούς ναυσιπλοΐας, αλλά και θα προστατεύσουν τόσο τους ναυτικούς και τα πλοία όσο και τους ίδιους τους πλοιοκτήτες, εξέφρασε μεταξύ άλλων ο πρόεδρος του IACS, Igor Ponomarev, σε συνέντευξη που παραχώρησε στα «Ναυτικά Χρονικά», στο περιθώριο των εκδηλώσεων για τα Ποσειδώνια 2002. Ο κ. Ponomarev -ο οποίος την ώρα που γράφονταν αυτές οι γραμμές διένυε



HARBOUR TOWAGE TERMINALS ▸ SALVAGE TRANSPORT & HEAVY LIFT

WWW.SMIT.COM

OUR EXPERIENCE, YOUR ADVANTAGE





Πιο έγκαιρα... και πιο ψηλά...

του Εμμανουήλ Α. Βορδώνη, Executive Director της Thenamaris (Ships Management) Inc.



ευτέρα 5 Ιουνίου 2000 -
Δευτέρα 3 Ιουνίου 2002.

Άνοιγμα των Ποσειδωνίων τότε, άνοιγμα των Ποσειδωνίων και τώρα. Ιούνιος τότε, Ιούνιος τώρα. Δευτέρα και κείνη, μια Δευτέρα και αυτή.

Η σύνθεση ανάλογη

Τότε: Ο πρόεδρος του συνεδρίου ξεκίνησε και καλοδέχτηκε όλους, σε κλίμα όμως βαρύ και έντασης.

Ο κύριος Σουμάκης, υπουργός της Ελληνικής Ναυτιλίας, καλοδεχόταν και τόνιζε την ανάγκη αυξημένων μέτρων για την ποιότητα, το περιβάλλον και την ασφάλεια.

Ο πρόεδρος των Ελλήνων εφοπλιστών καλοδεχόταν και από τη δικιά του πλευρά, τονίζοντας την ίδια ανάγκη, εκφράζοντας όμως το φόβο για την υπερβολή, την ευρωπαϊκή μονομέρεια και άστοχους κανονισμούς που δύσκολα θα εφαρμόζονταν.

Η πρόεδρος της Επιτροπής των Μεταφορών, ανήσυχη, κλονισμένη, αποφασιστική, καινούργια στη θέση της, δήλωνε ότι η Ευρώπη δεν μπορεί παρά να πάρει τα σκήπτρα. Οι πολιτικοί δεν μπορούν παρά να επιβάλουν ότι περισσό ακόμα χρειάζεται, προστατεύοντας τις ακτές και τους πολίτες της Ευρώπης. Η έκφρασή της καθρέφτιζε την αγωνία της, την ανεπαρκή πληροφόρηση, την έλλειψη της εμπιστοσύνης στους θεσμούς, στις συνθήκες και στα άτομα, στην υπευθυνότητα του μεγάλου αυτού κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών που τροφοδοτεί την Ευρώπη με τα απαραίτητα προϊόντα και την ενέργεια. Δήλωνε έτοιμη να κάνει το παν για να παραμερίσει τη γραφειοκρατία, την ολιγωρία και την αναποτελεσματικότητα, εκφράζοντας την αμφισβήτηση της για το αν ακόμα και αυτός ο ίδιος IMO ήταν εξοπλισμένος κατάλληλα, να λειτουργήσει ουσιαστικά διασώζοντας μια Ευρώπη «υπό απειλή!»

Ο πρόεδρος του IMO, παρά τα μετρημένα και εξαιρετικά αποτελέσματα στη μείωση των ατυχημάτων μετά την εφαρμογή των κανονισμών στα θέματα της επάνδρωσης, της οργάνωσης και ποιότητας στη διαχείριση, αμυνόταν στην άγρια επίθεση που αμφισβητούσε την τεχνολογία, τις μεθόδους και την αποτελεσματικότητα του οργανισμού.

Και δίπλα σε αυτούς, όλοι εναντίον όλων!.. Εφοπλιστές, Ασφαλιστές, Νηογνώμονες, Ενώσεις Εφοπλιστών, Ναυτικά Επιμελητήρια, Νηολόγια, Port State Controllers, Θεσμικοί φορείς, ναυπηγές, τεχνοκράτες, εμπειρογνώμονες, σοφοί... όλοι μαζί, παράδοξα εγκλωβίστηκαν σε μία μοναδική για την ιστορία της ναυτιλίας παράκρουση αλληλοκατηγοριών, κλονισμού και αμφισβήτησης τόσο του συστήματος και των θεσμών, όσο και των αρχών και ευπρέπειας του δοκιμασμένου και αποτελεσματικού τροφοδότη της διεθνούς οικονομίας. Του κλάδου που ως τότε με αυτοπεποίθηση προέβλεπε τα καλά αποτελέσματα και την ευρύτερη ωφέλιμότητα του «self-regulation».

Και μέσα στη δίνη, η ανησυχία και οι έλεγχοι δεν άρχισαν από το συγκεκριμένο βαπόρι, τη συγκεκριμένη στιγμή, τις συγκεκριμένες σχέσεις, τη συγκεκριμένη περιοχή όπου έγιναν οι επισκευές και εκδόθηκαν τα πιστοποιητικά. Δεν ανέτρεξε στα συγκεκριμένα λιμάνια, στον τρόπο φόρτωσης, στους χειρισμούς του πλοιοάρχου, στην ανταπόκριση των λιμενικών αρχών... τα «specifics» δηλαδή της περίπτωσης. Πριν ακόμα καταγραφούν τα πραγματικά περιστατικά, η απειράγρητη δύναμη του καιρού, η σειρά των γεγονότων, πριν αξιολογηθούν οι αιτίες και ο συνδυασμός των παραγόντων που οδήγησαν στο ατύχημα, σύσσωμος ο χώρος βιάστηκε, έσπευσε να αμφισβητήσει τα πάντα, να βρει τις αιτίες, όχι στις εντοπισμένες «specific» τοπικές αδυναμίες, αλλά στις ρίζες ενός μεγάλου συστήματος, που αιώνες τώρα λειτουργεί. Ειδικότερα, για το ρόλο του νηογνώμονα, πριν κριθούν οι συγκεκριμένοι άνθρωποι, ένα τοπικό γραφείο και οι σημειακές αδυναμίες της διαδικασίας που κάπου και συχνά υπάρχει ο κίνδυνος να παρερμηνεύσουν, αμφισβητήθηκε συνολικά η τεχνολογία, η εγκυρότητα, η φερεγγυότητα και η αξιοπιστία, η ίδια ακόμα η πρόθεση όλων των νηογνώμωνων ταυτόχρονα. Τέθηκαν έτσι θεμελιώδη ερωτήματα για το ποιος εργάζεται για ποιον, ποιος αμείβει ποιον και με τι κριτήρια: ποιος τελικά εξασφαλίζει την επαρκή εποπτεία της τεχνικής επάρκειας των πλοίων και των ανθρώπων που τα διοικούν, προστατεύοντας το δημόσιο συμφέρον;

Βαπόρια αξιόπλοα πρόωρα

οδηγήθηκαν στην κοπή,

αφάνταστη ενέργεια αναλώθηκε

στην αντιπαράθεση,

η εμπιστοσύνη γενικά κλονίστηκε

και οι αγορές ανατινάχθηκαν

σε απρόσμενα ύψη.

Γεγονός που τελικά, όσο και αν

αυτό μοιάζει αντιφατικό,

ευνόησε ταυτόχρονα όλους,

εκτός από τον απλό καταναλωτή

που τελικά πλήρωσε

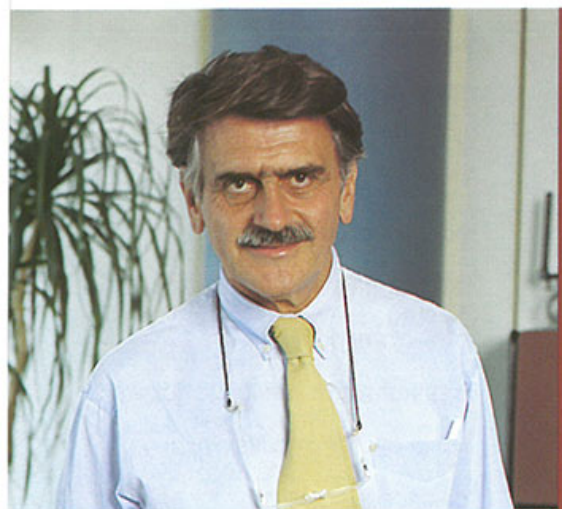
το λογαριασμό

Αποτέλεσμα: Βαπόρια αξιόπλοα πρόωρα οδηγήθηκαν στην κοπή, αφάνταστη ενέργεια αναλώθηκε στην αντιπαράθεση, η εμπιστοσύνη γενικά κλονίστηκε και οι αγορές ανατινάχθηκαν σε απρόσμενα ύψη. Γεγονός που τελικά, όσο και αν αυτό μοιάζει αντιφατικό, ευνόησε ταυτόχρονα όλους, εκτός από τον απλό καταναλωτή που τελικά πλήρωσε το λογαριασμό. Ταυτόχρονα όλους, μια και τα κέρδη που σημειώθηκαν και στις δύο πλευρές, και σε ναυπηγές και σε πλοιοκτήτες, έφτασαν στα ψηλότερα επίπεδα των τελευταίων ετών. Κέρδη που οδήγησαν στην επιτάχυνση των νέων παραγγελιών, τα δεκάδες βαπόρια που ταχύρρυθμα ακόμα εισέρχονται στην ενεργό ναυτιλία, για να κλονίσουν αυτά πλέον τώρα τις ισορροπίες της προσφοράς και της ζήτησης, δημιουργώντας την καινούργια πτώση των ναύλων και το βαθύ κλίμα ανησυχίας.

Ο καιρός θα δείξει...

Ήταν τότε, η χρονιά του ERIKA.

Φέτος ο κύριος Ο' Neil δεν ήταν παρών. Το συνέδριο όμως και πάλι άνοιξαν ο κύριος Βώκος, ο κύριος Λύρας, ο κύριος Ανωμερίτης αυτή τη φορά και η κυρία Λογιόθα ντε Παλάθιο. Το κλίμα φέτος ήταν πολύ



Ήταν κατάλληλη η στιγμή για να αναδειχθεί η ανάγκη της ειλικρινούς επικοινωνίας, της καθαρής πληροφόρησης, της αμοιβαίας εκτίμησης και της εμπιστοσύνης.

Η στιγμή δεν άφηνε χρόνο για παραπάνω επεξεργασία.

Έτσι, το χέρι υψώθηκε, για να ρωτήσει: κυρία Ντε Παλάθιο...

κύριε υπουργέ...

κύριε πρόεδρε της ενώσεως...

διαφορετικό. Παρά τα χαμηλά επίπεδα της ναυλαγοράς, τα θέματα, οι θέσεις που χρησιμοποιήθηκαν, οι χειραψίες, τα βλήματα που ανταλλάσσονταν, έμοιαζαν αισιόδοξα, έδειχναν να έχουν αφήσει πίσω τους την a priori καχυποψία, την πεποίθηση ότι κανείς, ή μάλλον όλοι, τουλάχιστον η πλειονότητα, δουλεύουν χωρίς τη συνείδηση, χωρίς τη γνώση, χωρίς την ευθύνη και την κοινωνική ευθύνη προς το ευρύτερο περιβάλλον και την κοινωνία. Όλα τώρα δείχναν πως τα δύο χρόνια που πέρασαν, ο καιρός που επενδύθηκε, η καλύτερη γνώση των συνθηκών, η γνωριμία των ανθρώπων, των συστημάτων, και η εξοικείωση με το αντικείμενο και την πολυμορφία των παραγόντων δημιουργούσαν πια τις γέφυρες, αναπτύσσουν την αμοιβαία κατανόηση και κτίζουν σιγά σιγά την εμπιστοσύνη που

χρειάζεται για να θυθούν, σε συνεργασία, θέματα τόσο σύνθετα και σημαντικά. Τη συγκεκριμένη εκείνη στιγμή που η επίτροπος, ο υπουργός, ο πρόεδρος των εφοπλιστών, ο πρόεδρος των νηογνώμωνων, ο Τύπος, οι ασφαλιστές, οι εφοπλιστές... όλοι μαζί βρισκότουσαν στο θαυμάσιο χώρο του Μεγάρου, σε κλίμα ευχάριστο και καλό, τη θετική αυτή διαπίστωση αισθάνθηκα, μετέχοντας στο συνέδριο, χρήσιμο να διατυπώσω.

Ήταν μια ευκαιρία μοναδική να προβληθεί για άλλη μια φορά η ανάγκη της αντικειμενικής πληροφόρησης, της ψυχραιμίας αξιολόγησης της αμοιβαίας κατανόησης των διαφορετικών κριτηρίων της τεχνικής πολυπλοκότητας και της οξύτητας της κατάστασης που γεννιέται όταν η φύση και τα ανθρώπινα κατασκευάσματα συναντώνται σε ακραίες εντάσεις. Ήταν κατάλληλη η στιγμή για να αναδειχθεί η ανάγκη της ειλικρινούς επικοινωνίας, της καθαρής πληροφόρησης, της αμοιβαίας εκτίμησης και της εμπιστοσύνης, βασικό υπόβαθρο για τη συνεργασία που απαιτεί η πρόληψη και η αποτροπή των συνθηκών που απειλούν περιβάλλον και κοινωνία.

Αυτές τις σκέψεις ταξινομούσα στο νου αναζητώντας λέξεις κατάλληλες, όταν ο πρόεδρος του συνεδρίου, αποθαρρύνοντας τη φιλοαρία, τα κλασικά λογύδρια και για να βάλει τάξη στη συζήτηση, προέτρεψε: «...Please only specific questions to the speakers - No Opinions and Statements...». Η πειθαρχία στη σεβαστή αυτή προτροπή απέτρεψε την αυθόρμητη διατύπωση για την αισιοδοξία που υπόσχεται το καλό αυτό κλίμα. Έτσι, το χέρι που είχε ήδη σηκωθεί, κατέβηκε, αναζητώντας μια νέα διατύπωση που θα είχε το χαρακτήρα του ερωτήματος. Διατύπωση, όμως, που θα απέφευγε όσο γινόταν την αιχμή που συχνά δημιουργεί μια ευθεία, προσωπική ερώτηση.

Η στιγμή δεν άφηνε χρόνο για παραπάνω επεξεργασία. Έτσι, το χέρι υψώθηκε ξανά, για να ρωτήσει:

Κυρία Ντε Παλάθιο, τα δύο χρόνια που πέρασαν, σας έχουν δώσει τα επαρκή εχέγγυα για τη σοβαρότητα, τον επαγγελματισμό και την υπεύθυνη στάση των φορέων της διεθνούς ναυτιλίας; Όταν συνομιλείτε με τους εκπροσώπους του κλάδου, αισθάνεστε τώρα πια ότι απέναντί σας έχετε ειλικρινείς συνομιλητές, που το ίδιο με σας, νοιάζονται και πασχίζουν για την αποτροπή

του κινδύνου και την προστασία του κοινωνικού και φυσικού τους περιβάλλοντος; Κύριε υπουργέ, στους μήνες αυτούς που βιώνετε και διοικείτε τον ελληνικό κόσμο της θάλασσας, έχετε ήδη πειστεί ότι οι συνομιλητές σας και οι συνεργάτες σας νοιάζονται το ίδιο με σας για την ποιότητα της ναυτιλίας και το καλό του τόπου;

Εσείς, κύριε Πρόεδρε της Ενώσεως, όταν προβάλλετε τις γνώμες του υπεύθυνου κλάδου μας, αισθάνεστε τους απέναντί σας πολιτικούς να ακούν και καλόπιστα να εκλαμβάνουν τη γνώμη σας σε πνεύμα καλής πίστης και αμοιβαίας εμπιστοσύνης; Ο χρόνος όμως πέρανε και ίσως το χέρι δεν σηκώθηκε όσο θα έπρεπε ψηλά, για να δώσει το λόγο ο πρόεδρος. Έτσι, ο δρόμος δεν άνοιξε για άμεσες απαντήσεις στα ερωτήματα αυτά που θα ξεκαθάριζαν την αμφιβολία.

Ως συνέπεια, δεν ξέρουμε με σιγουριά, δεν ακούσαμε από τα υπεύθυνα χείλη αν, στα δύο χρόνια που πέρασαν, ο κλινοισμός και η δυσπιστία του 2000 έχουν ήδη μεταλλαχθεί και αν έδωσαν τη θέση τους στον ανοιχτό διάλογο, την ειλικρίνεια και την αμοιβαία εμπιστοσύνη, την εκτίμηση ως το αναγκαίο υπόβαθρο της συνεργασίας και της συνέργειας που θα οδηγήσει στο καλό.

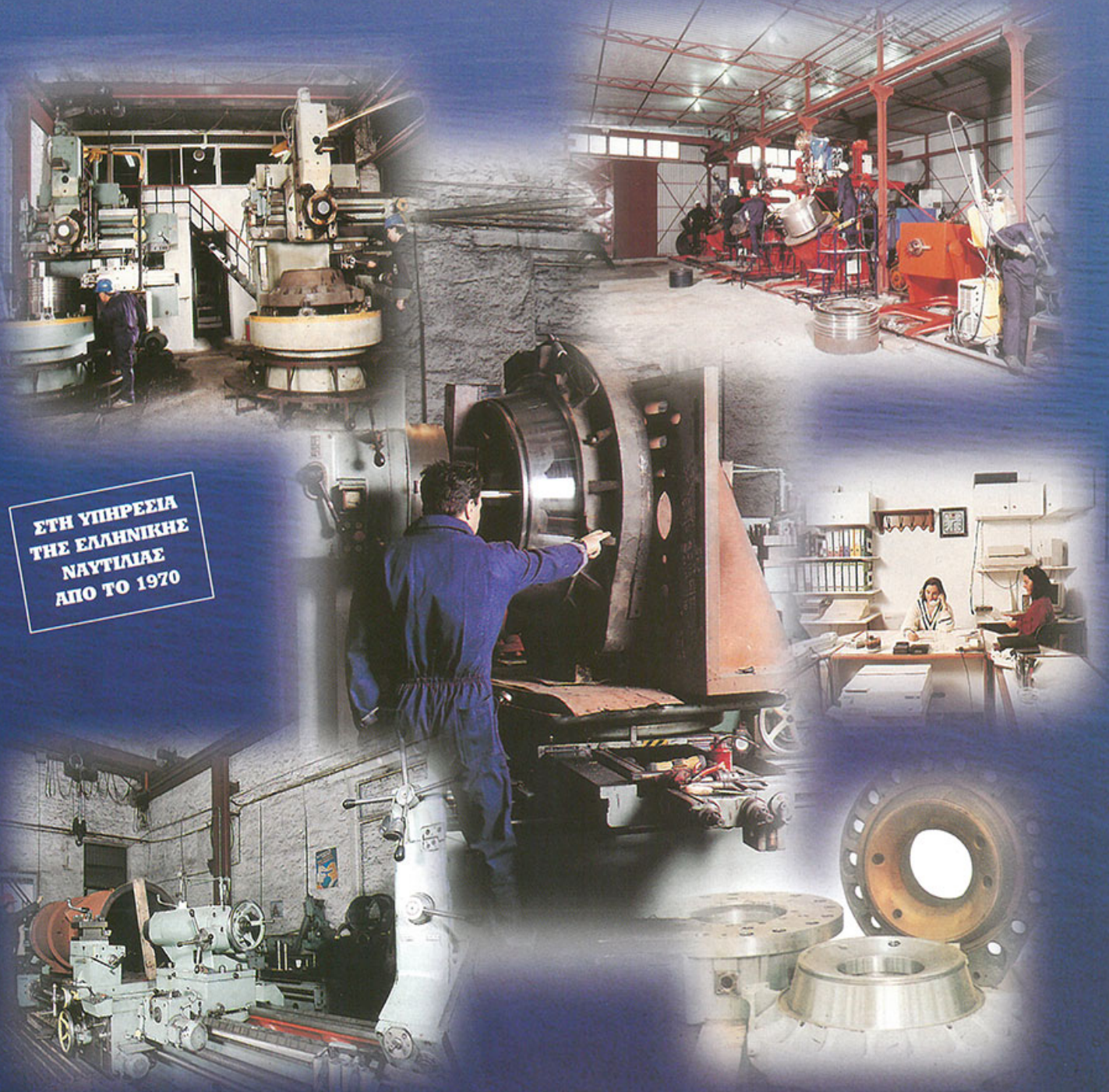
Οι ταλαντώσεις που όλοι δεχθήκαμε και το κλίμα του συνεδρίου έδειχναν πως κατ' αρχήν, οι σχέσεις έχουν βελτιωθεί.

Πως τώρα οι νηογνώμονες, για τους οποίους στο τεύχος αυτό συζητάμε, δεν χρειάζεται πια να οδηγούνται σε υπερβολές και θεατρικές πρωτοβουλίες, σπρωγμένοι από την ανάγκη για political correctness και τη φοβία της δημόσιας γνώμης. Μπορούν και πάλι να συγκεντρωθούν στο δύσκολο και το καλό τους έργο της τεχνικής αξιολόγησης, της τεχνολογικής καινοτομίας και της ώριμης,

«αντικειμενικής» περί το πλοίο γνώμης, που σε γενικό κανόνα, παρά τις ατυχείς εξαιρέσεις, μέχρι σήμερα υπεύθυνα διακονούσαν. Αν όμως η αίσθηση αυτή από το κλίμα του συνεδρίου δεν καθρεφτίζει την πραγματική φύση των σχέσεων, τότε, αξίζει όλοι μαζί να πασχίσουμε στην κατεύθυνση που θα εξασφαλίσει την κοινή αντίληψη και πεποίθηση ότι όλοι ειλικρινά και υπεύθυνα δουλεύουμε για τον κοινό σκοπό που όλους, εξ' ίσου, μας αφορά.

GENERAL SHIPS' REPAIRS

PANAGIOTIS P. LIAKOS



ΕΤΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΑΠΟ ΤΟ 1970

10 Dervenakion Str, 185 45 Piraeus

Tel: (+3010) 463 0126 - 463 0823

Fax: (+3010) 461 9583

E-mail: liakos@otenet.gr





του Σταύρου Χατζηγεωργίου,
γενικού διευθυντή
της Kristen Navigation Inc.

ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ:

συνεργάτες στην προσπάθεια για πιο ουσιαστική ασφάλεια ή αναγκαίο κακό;



ύσκολη ερώτηση υπό τις σημερινές συνθήκες. Πριν προχωρήσουμε στην εξέτασή της, θα ήταν ίσως σκόπιμο να δούμε πώς δημιουργήθηκαν οι νηογνώμονες.

Ο πρώτος ήταν το LRS, που ιδρύθηκε σε ένα καφενείο του Λονδίνου το 1760, όπου σύχναζαν ασφαλιστές, με σκοπό κυρίως να κάνει επιθεωρήσεις για λογαριασμό τους. Ο Γαλλικός Νηογνώμονας (BV) ιδρύθηκε το 1828, ο Νορβηγικός (DNV) το 1864, ο Γερμανικός (GL) το 1867, ο Ιαπωνικός (Class NK) το 1899, ο Αμερικανικός (ABS) το 1862 και ο Ελληνικός Νηογνώμων το 1919. Ο Διεθνής Σύνδεσμος των Νηογνώμωνων (IACS) ιδρύθηκε το 1968.

Με την πάροδο των χρόνων, τη συζήτηση και την υπογραφή διεθνών συμβάσεων, οι νηογνώμονες έπαψαν να παρέχουν υπηρεσίες απ' ευθείας σε ασφαλιστές και ασφαλιστικές εταιρείες και άρχισαν να εργάζονται κυρίως για ναυπηγεία (έγκριση σχεδίων και παρακολούθηση κατασκευών) και κάτω από συγκεκριμένες εξουσιοδοτήσεις για κυβερνήσεις (έκδοση πιστοποιητικών). Πολλοί από τους νηογνώμονες σήμερα παρέχουν υπηρεσίες συμβούλου (consulting) και επίσης δραστηριοποιούνται στο χώρο της βιομηχανίας και της ποιοτικής πιστοποίησης. Ας έρθουμε τώρα να συζητήσουμε πώς εξελίχθηκε το περιεχό-

μενο της δουλειάς των νηογνώμωνων τα τελευταία εκατό χρόνια. Θα μπορούσε κανείς να ισχυριστεί ότι η πραγματική τεχνολογία κατασκευής πλοίων μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του '60 παρέχονταν ουσιαστικά μόνο από τους νηογνώμονες, οι οποίοι είχαν τη δυνατότητα, χρησιμοποιώντας ρεαλιστικές μεθόδους, να ελέγχουν τη σχεδιαστική δουλειά των ναυπηγείων, να προτείνουν λύσεις και γενικά να συνεισφέρουν στην εξέλιξη νέων τύπων και σχεδίων πλοίων.

Στις δεκαετίες του '70 και του '80 οι «κλάσεις» επένδυσαν στη δημιουργία σχεδιαστικών προγραμμάτων που απλοποιούσαν κατά πολύ και ελαχιστοποιούσαν το βάρος της σχεδιαστικής δουλειάς των ναυπηγείων. Στα μέσα της δεκαετίας του '80 ανέλαβαν να εκπαιδεύσουν το επιστημονικό προσωπικό μεγάλων ναυπηγείων και ταυτόχρονα τα εφοδίασαν με τα προγράμματα που χρησιμοποιούσαν και οι ίδιοι.

Το κακό είχε γίνει. Αντί οι νηογνώμονες να ελέγχουν τη δουλειά των ναυπηγείων, που είχαν χρησιμοποιήσει δικές τους σχεδιαστικές μεθόδους, βρέθηκαν στην άσχημη θέση να αναγκάζονται να δέχονται βελτιστοποιήσεις και οριακή εφαρμογή των δικών τους κανονισμών, ενώ ταυτόχρονα ο ρόλος τους περιοριζόταν στο «σφράγισμα» σχεδίων χωρίς να μπορούν να εισάγουν πολύτιμα εμπειρικά στοιχεία, που έχουν στη διάθεσή τους από τα πλοία που παρακολουθούν. Δημιουργήθηκαν επίσης θέματα σχετικά με την αντικειμενικότητα και την αξιοπιστία των προγραμμάτων που παραχώρησαν οι νηογνώμονες.

Τι εννοούμε; Προγράμματα υπολογισμών αντοχής σε κυκλική φόρτιση (fatigue) ενός νηογνώμονα για πλοία που ταξιδεύουν 10% του χρόνου τους στο Βόρειο Ατλαντικό βγάζουν τα ίδια αποτελέσματα με προγράμματα άλλου νηογνώμονα, ο οποίος θεωρούσε ότι τα πλοία του ταξιδεύουν όλην το χρόνο στο Βόρειο Ατλαντικό (στα αγγλικά garbage in-garbage out).

Ένα άλλο από τα μεγάλα σημερινά προβλήματα είναι η ελλιπής παρουσία των νηογνώμωνων στον IMO και η αργή αντίδρασή τους στις ανάγκες ουσιαστικών αλλαγών. Παρόλο που είναι εύκολο να αντιληφθούμε τις πιθανές νομικές και οικονομικές συνέπειες (liabilities) που έχουν να αντιμετωπίσουν οι νηογνώμονες από την εισαγωγή στην αγορά σχεδίων πλοίων (κυρίως τη δεκαετία του '80), που δεν μπορούν να αντιμετωπίσουν τις συνθήκες υπό τις οποίες σχεδιάστηκαν να λειτουργούν, οι νηογνώμονες εξακολουθούν να χρησιμοποιούν τις ίδιες μεθόδους και υλικά κατασκευής υπό το φόβο πιθανών δικαστικών εμπλοκών.

Είναι απογοητευτικό σήμερα να λέμε ότι τα πλοία της δεκαετίας του '70 είναι καλύτερα από τα πλοία της δεκαετίας του '80, ενώ παράλληλα οι απαιτούμενες αλλαγές για τα καινούργια πλοία γίνονται με το σταγονόμετρο.

Όλοι πιστεύουμε πως η χρήση χάλυβα υψηλής αντοχής σε εφελκυσμό (high tensile steel) δεν είναι η καλύτερη τεχνική λύση, παρ' όλο' αυτά οι νηογνώμονες εξακολουθούν να δέχονται τη χρησιμοποίησή του, προβάλλοντας ως επικείμενο το γεγονός ότι προβλήματα από το χάλυβα περιορίζονται αν η σχεδίαση και η κατασκευαστική πρακτική του ναυπηγείου είναι καλή. Γεγονός παραμένει ότι οι επιτρεπόμενες φθορές για το συγκεκριμένο χάλυβα είναι μικρές και οι σχεδιαστικές ατέλειες πάντα θα υπάρχουν. Ένα δεύτερο μεγάλο θέμα είναι η έλλειψη κανονισμών για τα προστατευτικά χρώματα των δεξαμενών, όπου και εδώ η πρόοδος είναι αργή.

Μιλώντας γενικότερα, βελτιώσεις γίνονται μόνοι υπό την πίεση ενός ατυχήματος.

Τα παραπάνω μαζί με τον εντοπισμό από τις Αρχές των παράκτιων χωρών πλοίων που δεν πληρούν τους κανονισμούς ασφαλείας, αν και εφοδιασμένα με τα κατάλληλα πιστοποιητικά, και μερικά πολύνεκρα ή εντυπωσιακά ατυχήματα, φαίνεται ότι οδήγησαν την αξιοπιστία των νηογνώμωνων σε πολύ χαμηλό σημείο και το σύστημά τους σε κρίση.

Η αντίδρασή τους μέχρι τον τελευταίο χρόνο υπήρξε μόλις παρελκυστική και σπασμωδική. Το τελευταίο διάστημα όμως έχουμε την εμφάνιση της πρωτοβουλίας

του IAN των τριών νηογνώμωνων, δηλαδή των ABS, DNV και LRS, για τη δημιουργία μιας άτυπης ομάδας που ως σκοπό θα έχει να προωθήσει πιο γρήγορες, συστηματικές και ουσιαστικές αλλαγές κανονισμών και να ανεβάσει το επίπεδο των επιθεωρήσεων των πλοίων ανά τον κόσμο. Μια τέτοια πρωτοβουλία δεν μπορεί παρά να ενισχυθεί εάν και εφόσον έχει κύριους στόχους της:

- Την ενοποίηση των κανονισμών, πράγμα που θα περιορίσει τη δυνατότητα των ναυπηγείων να εκμεταλλεύονται τις διαφορές τους.
- Την ουσιαστική βελτίωση των κανονισμών ασφαλείας, έστω και αν χρειαστεί να κτιζονται από εδώ και εμπρός ακριβότερα πλοία.
- Την ισχυροποίηση των μηχανισμών ελέγχου και επιθεωρήσεων των πλοίων χωρίς όμως να εμποδίζεται η εμπορική αξιοποίησή τους.
- Να λειτουργήσει σαν ομάδα πίεσης προς τα υπόλοιπα μέλη του IACS, ώστε να εφαρμόσουν αντίστοιχα μέτρα.

Πρέπει λοιπόν να αντιμετωπίσουμε τους νηογνώμονες σαν αναγκαίο κακό; Η καθαρή απάντηση είναι όχι, κυρίως γιατί:

1. Δεν υπάρχει σήμερα άλλος οργανισμός ικανός να τους αντικαταστήσει.
2. Έχουν πραγματικά μεγαλύτερες τεχνικές δυνατότητες από οποιαδήποτε ναυπηγική εταιρεία ή ναυπηγείο.
3. Η ναυτιλία δεν μπορεί να προοδεύσει χωρίς συνεργάτες και κοινή προσπάθεια για βελτίωση.

Το σημερινό προφίλ της ελληνικής ναυτιλίας αλλά και της ναυτιλίας γενικότερα έχουν αλλάξει. Λειτουργία σε κάτω από κοινώς αποδεκτό επίπεδο (substandard) δεν είναι δυνατή. Ο ελληνικός στόλος έχει βελτιωθεί σημαντικά, λόγω κυρίως μεγάλων επενδύσεων σε νέα πλοία. Χρειαζόμαστε τους νηογνώμονες για να βελτιώσουμε μαζί έναν κλάδο στον οποίο η Ελλάδα είναι στην πρώτη γραμμή.

Αντί οι νηογνώμονες να ελέγχουν τη δουλειά

των ναυπηγείων, που είχαν χρησιμοποιήσει

δικές τους σχεδιαστικές μεθόδους,

βρέθηκαν στην άσχημη θέση

να αναγκάζονται να δέχονται

βελτιστοποιήσεις και οριακή εφαρμογή των

δικών τους κανονισμών, ενώ ταυτόχρονα

ο ρόλος τους περιοριζόταν

στο «σφράγισμα» σχεδίων χωρίς

να μπορούν να εισάγουν πολύτιμα εμπειρικά

στοιχεία, που έχουν στη διάθεσή τους

από τα πλοία που παρακολουθούν



«Δεν είναι απλώς
εταιρείες
ταξινόμησης»



Οι νηογνώμονες υπηρετούν την υπόθεση της ασφάλειας και γενικότερα της ποιότητας στη ναυτιλία κυρίως μέσω της ταξινόμησης σε κλάσεις και πιστοποίησης της νομοθετημένης αξιοηθότητας των πλοίων και δευτερευόντως μέσω της έρευνας και της ανάπτυξης (R&D), που οι σημαντικότεροι νηογνώμονες διεξάγουν στον τομέα της ναυτιλιακής τεχνολογίας.

Αναλυτικά, η ταξινόμηση αποτελεί μια «ιδιωτικού» χαρακτήρα υπηρεσία που αφορά, αφενός, στην έκδοση κανονισμών (class regulations) για την ασφάλεια των πλοίων με κύρια αναφορά στην κατασκευή και τον εξοπλισμό του πλοίου και, αφετέρου, στη διενέργεια ελέγχων και επιθεωρήσεων για τη διαπίστωση τήρησης αυτών των κανονισμών και την έκδοση του σχετικού πιστοποιητικού ταξινόμησης. Από την άλλη πλευρά, η πιστοποίηση της νομοθετημένης αξιοηθότητας των πλοίων από το νηογνώμονα αποτελεί μια «δημοσίου» χαρακτήρα υπηρεσία που αφορά στη διενέργεια ελέγχων και επιθεωρήσεων για λογαριασμό της κρατικής ναυτιλιακής αρχής και έχει ως αντικείμενο τη διαπίστωση της τήρησης των κανονισμών (statutory regulations) που απορρέουν από τις διεθνείς συμβάσεις του IMO με βασική αναφορά στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας (SOLAS) και στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος (MARPOL). Τέλος, η τεχνολογική έρευνα και ανάπτυξη των νηογνώμονων αποτελούν πηγές άντλησης χρήσιμων πληροφοριών και δεδομένων, που υποστηρίζουν το συνολικό έργο έκδοσης και εφαρμογής των κανονισμών που αφορούν στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Ιστορική αναδρομή

Ιστορικά, από την πρώτη εμφάνιση των νηογνώμονων στις αρχές του 19ου αιώνα μέχρι και σήμερα, καταγράφεται βασική διαφοροποίηση των αρμοδιοτήτων τους. Αρχικά, οι νηογνώμονες εμφανίστηκαν ως «ουδέτεροι» αξιοηγητές της αξιοηθότητας των πλοίων προς όφελος των ναυτασφαλιστών. Συνεπώς, οι προδιαγραφές τεχνικής αξιοηθότητας των πλοίων δεν προήλθαν αρχικά από την παρέμβαση κρατικών αρχών, αλλά υπήρξαν το προϊόν της αναζήτησης της βελτίωσης της ασφάλειας στη ναυτιλία από τους πλέον άμεσα εμπλεκόμενους στη θαλάσσια μεταφορά. Από τα μέσα του 19ου αιώνα, η ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου υπαγόρευσε αρχικά την ανάγκη της περιοδικής αξιοηθότητας της αξιοηθότητας των πλοίων (term rating) και μετέπειτα την ανάγκη διατύπωσης ομοιομορφών, υποχρεωτικών και, τέλος, νομοθετημένων κανονισμών αξιοηθότητας καθώς και της σχετικής πιστοποίησης των πλοίων ως προς αυτή. Από τα τέλη του 19ου αιώνα κατέστη προφανές ότι η διεκπεραίωση αυτού του πολύπλοκου έργου απαιτούσε ειδικούς πόρους και προϋποθέσεις. Συνεπώς, λαμβάνοντας υπ' όψιν την εμπειρία και τεχνολογία των νηογνώμονων καθώς και την αποδοχή τους από τους εμπλεκόμενους στη θαλάσσια μεταφορά εταίρους, οι κρατικές αρχές παρέβησαν στους νηογνώμονες



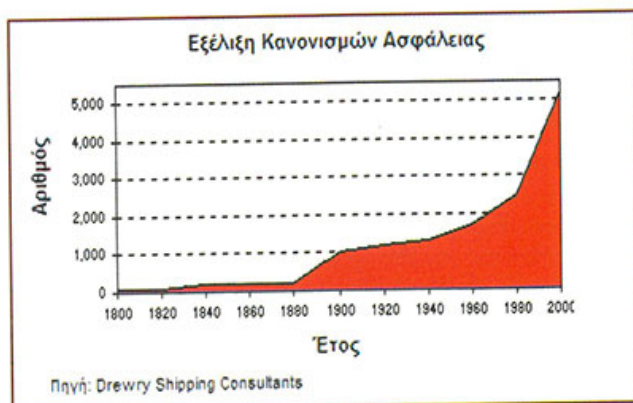
του Ερνέστου Σ. Τζαννάτου
Επικουρού καθηγητή
Πανεπιστημίου Πειραιώς

εξουσιοδότηση για την πιστοποίηση της τήρησης των νομοθετημένων κανονισμών αξιοηθότητας των πλοίων.

Σήμερα, η συμβολή των νηογνώμονων στον καθορισμό της ποιότητας της ναυτιλιακής σταθμίζεται με βάση την ικανότητά τους να ανταποκριθούν στην πιστοποίηση των πλοίων (και πρόσφατα επιχειρήσεων) ως προς την τήρηση ενός αρκετά μέχρι υπερβολικά διευρυμένου πλαισίου κανονισμών. Διαχρονικά, η συμβολή των νηογνώμονων στη βελτίωση της ασφάλειας

και της περιβαλλοντικής συμβατότητας της ναυτιλιακής υπήρξε καθοριστική, αν και βαθμιαία, με την πάροδο του χρόνου έως και σήμερα, απώλεσαν την αποκλειστικότητα συμμετοχής σε αυτή την προσπάθεια. Σε κάθε περίπτωση, όμως, οι νηογνώμονες παραμένουν οι καθοριστικοί συντελεστές της ποιότητας στη ναυτιλία γενικά, και ειδικότερα σε ολόκληρο τον κύκλο ζωής του πλοίου, από τη ναυπήγηση μέχρι το διαλυτήριο, αφού ένα μεγάλο ποσοστό των πιο πρόσφατων νομοθετημένων κανονισμών ασφαλείας αποτελούν την υιοθέτηση ήδη εφαρμοζόμενων κανονισμών ταξινόμησης των κυριότερων νηογνώμονων. Συνεπώς, πέρα από την ανάγκη εμπλουτισμού του θεσμικού «οπλοστασίου» ασφαλείας, οι σημαντικότεροι νηογνώμονες λειτουργούν ως «προθάλαμοι» ελεγχόμενης εφαρμογής των κανονισμών από τη ναυτιλία, στο βαθμό που ο όγκος και ο ρυθμός εισαγωγής των νομοθετημάτων ασφαλείας στη ναυτιλία αποτελεί έναν κρίσιμο παράγοντα επιτυχίας του εγχειρήματος.

Το 1969, η ίδρυση της IACS, από τους επτά κυριότερους νηογνώμονες, εντάσσεται μεταξύ άλλων στην προσπάθεια κοινής αντιμετώπισης των προβλημάτων που παρήγαγε η πρόσφατη «εκρηκτική» αύξηση των κανονισμών, ενώ αντίστοιχη στόχευση έχει και η προσπάθεια που καταβάλλεται από τις αρχές της δεκαετίας του '90 γύρω από την εναρμόνιση των υπηρεσιών (QSCS) που παρέχουν σήμερα τα δέκα τακτικά και δύο αναπληρωματικά μέλη της Ένωσης. Η προσπάθεια αυτή αποκτά επιπρόσθετη αξία λαμβανομένου υπ' όψιν ότι, αν και τα μέλη της IACS ταξινομούν σήμερα περίπου το 95% της παγκόσμιας χωρητικότητας και το 50% του



αριθμού των πλοίων, ο αριθμός των εκτός IACS νηογνώμωνων αυξάνεται συνεχώς. Συγκεκριμένα, ενώ στα μέσα του 20ού αιώνα υπήρχαν λιγότεροι από δέκα νηογνώμονες, σήμερα υπάρχουν πάνω από πενήντα. Συνεπώς, στο περιβάλλον «πολυνομίας», η παρουσία μεγάλου αριθμού νηογνώμωνων αυξάνει τον ανταγωνισμό και αναπόφευκτα ενισχύει την τάση της «παράτυπης» διαφοροποίησης των υπηρεσιών των νηογνώμωνων για την απόκτηση «παράτυπων» συγκριτικών πλεονεκτημάτων. Η εννομόνωση των υπηρεσιών των μελών της IACS αναγκάζει την τάση αυτή και συντηρεί και αναβαθμίζει την αξιοπιστία της συμμετοχής των νηογνώμωνων στην προσηλοία ανάληψης μιας περισσότερο ασφαλούς και γενικά ποιοτικής ναυτιλίας. Τέλος, αμφίδρομο είναι το οφέλη από τη θεσμική σχέση IMO και IACS, μέσω της εκπροσώπησης της Ένωσης στον Οργανισμό, αφού με τη συμβουλευτική της παρουσία (consultative member) συμβάλλει στην αποτελεσματικότερη διαμόρφωση και εφαρμογή των κανονισμών ασφάλειας.



Το μέλλον

Πρόσφατα, με αφορμή κάποια σημαντικά ναυτικά ατυχήματα, οι νηογνώμονες βρέθηκαν στο στόχαστρο των επικρίσεων με αντικείμενο την αμφισβήτηση της αξιοπιστίας των υπηρεσιών τους. Η στάση αυτή αποτελεί την αφορμή για τον ακόλουθο σχολιασμό γύρω από το μελλοντικό ρόλο των νηογνώμωνων:

- Ο νηογνώμονας, με βάση την ιστορική του καταβολή, καλείται να ικανοποιήσει την ανάγκη πιστοποίησης της αξιοπιστίας του πλοίου σε μια δεδομένη στιγμή για κάποιο δεδομένο χρονικό διάστημα. Η διαδικασία αυτή αναπόφευκτα εμπεριέχει μια σχετική «στατικότητα» στην αξιολόγηση της κατάστασης της κατασκευής και του εξοπλισμού του πλοίου, ενώ έχει πλέον αποδειχθεί ότι η «εν δυνάμει» αξιοπιστία του κρίνεται σε μέγιστο βαθμό από τη διαχείρισή του. Η εφαρμογή του ISM έρχεται, έστω και καθυστερημένα (σε σχέση με άλλες βιομηχανίες), να παρέμβει στην ενίσχυση του πιο «αδύνατου κρίκου» στην αλυσίδα της ποιότητας, δηλ. στον ανθρώπινο παράγοντα, και συνεπώς στη βελτίωση της διαχρονικής σχέσης του με το πλοίο. Μολονότι ο νηογνώμονας μέσω της σχετικής πιστοποίησης συμμόρφωσης καθορίζει σε μεγάλο βαθμό το αποτέλεσμα αυτής της παρέμβασης, η προσδοκία βελτίωσης της ασφάλειας της ναυτιλίας στη βάση βελτίωσης της διαχείρισης του πλοίου δεν μπορεί να προκύψει άμεσα αλλά μόνο μακροπρόθεσμα. Αυτό είναι αναμενόμενο αφού, μεταξύ των άλλων, ο ISM παρεμβαίνει κυρίως στην κουλτούρα του πλοίου και του γραφείου, και οι απαραίτητες αλλαγές στον τομέα αυτόν είναι επίπονες και χρονοβόρες. Φυσικά, η επιτυχία της εφαρμογής του ISM στη ναυτιλία αφορά και τους ίδιους τους νηογνώμονες, που οφείλουν να προσεγγίσουν το σχετικό με τον ISM έργο με τα πλέον εξειδικευμένα προς αυτό στελέχη.
- Η ποιότητα στη ναυτιλία προϋποθέτει ποιότητα και όχι ποσότητα κανονισμών. Η τυποποίηση των κανονισμών συμβάλλει θετικά στην ποιότητά τους, αλλά αυτό με τη σειρά του προϋποθέτει την τυποποίηση του αντικειμένου στο οποίο αναφέρονται. Η προσπάθεια τυποποίησης της σχεδίασης του πλοίου διευκολύνει και καθι-

στά αποτελεσματικότερο το έργο των νηογνώμωνων και σε αυτή την κατεύθυνση πρέπει να κινηθούν οι κανονισμοί που αφορούν στη ναυπήγηση των νέων κατασκευών. Φυσικά, η τυποποίηση των ανθρώπινων πόρων δεν είναι εύκολη εφικτή και σε κάθε περίπτωση απορριπτή. Όμως, εκτός από το ισχύον διεθνές θεσμικό πλαίσιο που καθορίζει τα πρόσωπα και γενικότερα τις προϋποθέσεις απασχόλησης

του ανθρώπινου δυναμικού επί του πλοίου, η μελλοντική βελτίωση της ποιότητας στη ναυτιλία είναι συνυφασμένη με την προσπάθεια παραγωγής αντίστοιχου πλαισίου προϋποθέσεων στελέχωσης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και των νηογνώμωνων.

Στην συνεχώς αυξανόμενη πολυπλοκότητα της τεχνολογίας των πλοίων δημιουργεί νέα και πολύπλοκα προβλήματα και η λύση τους απαιτεί αρκετά εξειδικευμένους ανθρώπινους και υλικούς πόρους. Με το πέρασμα του χρόνου, καθίσταται όλο και περισσότερο προφανές ότι για την αντιμετώπιση των σχετικών προβλημάτων είναι απαραίτητη η συστράτευση όλων των εμπλεκόμενων στη ναυτιλία φορέων. Με αφορμή αυτή την αναφορά πρέπει να τονιστεί ότι έχουμε εισέλθει σε μια φάση σκληρής δοκιμασίας της σχέσης τεχνολογίας-ανθρώπου, που επηρεάζει καθοριστικά την υπόθεση της ασφάλειας στη ναυτιλία.

- Οι νηογνώμονες καλούνται στο μέλλον να αντισταθούν σε κάθε προσπάθεια πολυκατακερματισμού της αξιολόγησης της αξιοπιστίας του πλοίου, όπως δυστυχώς έχει πρόσφατα αρχίσει να εμφανίζεται, αφού αυτό οδηγεί σε σύγχυση και σπατάλη πόρων για τη ναυτιλιακή βιομηχανία με αμφισβητήσιμα αποτελέσματα. Η προσοχή της ναυτιλιακής επιχείρησης πρέπει πάνω από όλα να εστιάζεται στην εκπλήρωση της αποστολής της, δηλαδή στην προσφορά της θαλάσσιας μεταφορικής υπηρεσίας. Ο έλεγχος της ασφάλειας της συγκεκριμένης υπηρεσίας είναι αδιαμφισβήτη προϋπόθεση αλλά δεν μπορεί να γίνει αυτοσκοπός.

Συμπέρασμα

Ο νηογνώμονας δεν είναι μια «εταιρεία ταξινόμησης», όπως συχνά μας υποχρεώνει να δεχθούμε η ελληνική απόδοση του αγγλικού όρου, αλλά με βάση την πιο εύστοχη ελληνική ετυμολογία είναι «ο εκφέρων γνώμη για το πλοίο». Πέρα από τη γνώση και εμπειρία που απαιτείται για να εκφέρει ορθή γνώμη, ο θεσμικός πραγματογνώμονας λειτουργεί επιτυχώς όταν αισθάνεται υψηλή την ευθύνη του έργου που έχει αναλάβει. Συνεπώς, η ναυτιλιακή βιομηχανία οφείλει συνεχώς να αποδεικνύει την εμπιστοσύνη της προς τους νηογνώμονες και να μάχεται για την αναβάθμιση του ρόλου τους. Στην κατεύθυνση αυτή, η παραγωγή δέσμης πολυπλευρών αντικινήτρων για την απομόνωση και τέλος εξάλειψη των σχετικών με την κρίση αξιοπιστίας «παράτυπων» και των φορέων τους, θα αναδείξει ότι η ποιοτική ναυτιλία είναι η μόνη επικερδής ναυτιλία.

Πηγές

- Γουλιέλμος, Α.Μ. και Γκιζιάκης, Κ. (2001), «Έλεγχος Ποιότητας στη Ναυτιλιακή Επιχείρηση και στο Πλοίο», Εκδόσεις Α. Σταμούλης, Αθήνα.
- Βλάχος, Γ.Π. (2000), «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», Εκδόσεις Α. Σταμούλης, Αθήνα.
- Boisson, P. (1999), «Safety at Sea», Edition Bureau Veritas, Paris.
- Hidaka, M. (2001), «The role of class in meeting the safety challenge», Seatrade Safe Shipping Conference, 10th April 2001, London.

On course for the future



Focusing on your needs

Only an operational ship is a profitable ship. So at GL we devote all our expertise and experience to ensuring your ships stay operational – with a flexible range of engineering and advisory services focused on every phase of your ships' operations. For example as early as the pre-project and -contract phase when our consulting service helps you optimise planning and save money. Our block-fee contracts offer you a tailor-made planning tool while our Head Office Task Force is on call 24 hours a day, 7 days a week to deal with all your needs. Just some examples of how GL engineers are working to put your mind at rest – and ensure you steer a profitable course, now and in future.

Division Mediterranean / Middle East / Black Sea / Africa (MEA)
Germanischer Lloyd Hellas Survey E.P.E. · 85, Akti Miaouli · GR-18538 Piraeus/Greece
Phone: +30 (0) 10-4290373 · Fax: +30 (0) 10-4290350 · E-mail: gl-piraeus@germanlloyd.org

Germanischer Lloyd AG · Vorsetzen 32/35 · D-20459 Hamburg
Phone +49 (0)40 361 49 – 0 · Fax +49 (0)40 361 49 - 200
E-mail · headoffice@germanlloyd.org · www.germanlloyd.org



Germanischer Lloyd
O P E R A T I N G 2 4 / 7

ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΚΑΙ ΕΥΘΥΝΗΣ ΤΩΝ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ

της Λ. Ι. Αθανασίου
Λέκτορα Νομικής Σχολής Αθηνών
δικηγόρου

Ο νηογνώμονας είναι το γέννημα δύο αντιφατικών αναγκών του θαλασσιού εμπορίου: της ταχύτητας και της ασφάλειας των συναλλαγών. Προϋπόθεση και των δύο είναι η γνώση, και μάλιστα όχι οποιαδήποτε γνώση, αλλά η γνώση που είναι άξια εμπιστοσύνης. Στο πρώτο στάδιο της ιστορικής εξέλιξης των νηογνώμονων, η αναζήτηση της ασφάλειας έχει ακόμη ιδιωτικό χαρακτήρα: αφορά τους συναλλασσόμενους και αντιστοιχεί στην κλασική δραστηριότητα της κατάταξης των πλοίων. Στη συνέχεια όμως, ο ρόλος των νηογνώμονων σταδιακά «δημοσιοποιείται», καθώς μεγάλος αριθμός κρατών τούς εξουσιοδότησε για την επιθεώρηση των πλοίων και την έκδοση των πιστοποιητικών που να βεβαιώνουν τη συμμόρφωση με τις διατάξεις των διεθνών συμβάσεων SOLAS, MARPOL και της σύμβασης 1966 για τις γραμμές φόρτωσης. Πρόσφατα δε, με την υιοθέτηση του Διεθνούς Κώδικα Ασφαούς Διαχείρισης (ISM Code), η παρχώρηση της δημόσιας αυτής υπηρεσίας επεκτείνεται από την παραδοσιακή αρμοδιότητα των νηογνώμονων, δηλ. τα ζητήματα τεχνικής φύσης, σε νέα καθήκοντα που αφορούν τον έλεγχο διαχείρισης και επάνδρωσης.

Προληπτικός έλεγχος της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών

Η διεύρυνση της δημοσίας φύσης καθκόντων των νηογνώμωνων επανέφερε στο προσκήνιο, με μεγαλύτερη ένταση, το ζήτημα της ποιότητας του ασκούμενου ελέγχου. Πράγματι, εξαιτίας της αύξησης του αριθμού των επιφορτισμένων με τον έλεγχο της ασφάλειας οργανισμών και του ακραιφνούς ανταγωνισμού, στον οποίο αυτοί επιδίδονται, αμφισβητήθηκε από πολλούς η αξιοπιστία και η επαγγελματική τους ικανότητα να ενεργούν στο όνομα των εθνικών αρχών. Σε απάντηση της επανειλημμένης κριτικής, ιδρύθηκε η Διεθνής Ένωση Νηογνώμωνων, γνωστή ως IACS, η οποία συγκεντρώνει τους παλαιότερους και γνωστότερους νηογνώμονες σε παγκόσμια κλίμακα. Στόχος της είναι να θεωρείται η ιδιότητα του μέλους της IACS ως εγγύηση ποιότητας και τεχνογνωσίας. Τούτο επιδιώκεται με το συντονισμό των μελών της, μέσω κωδίκων δεοντολογίας, προγράμματος πιστοποίησης, συμφωνίας για την αλληλαγνή κήραση και οδηγιών για την εναρμονισμένη ερμηνεία των κανονισμών, καθώς και με τη διαρκή συνεργασία με τα κοινοτικά όργανα και τις εθνικές αρχές.

Ωστόσο, ο κοινοτικός νομοθέτης, κρίνοντας την προσπάθεια αυτορρύθμισης του κλάδου ικανή αλλιώς όχι αρκετή, προέβη στην υιοθέτηση μέτρων για τον ex ante έλεγχο των παρεχομένων από τους νηογνώμονες υπηρεσιών. Έτσι, εισήγαγε με την οδηγία 94/57/ΕΚ «σχετικά με κοινωνικούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών»¹ μια διαδικασία αναγνώρισης νηογνώμωνων, η οποία ισχύει βεβαίως μόνο για την άσκηση της δημόσιας υπηρεσίας. Τα ελάχιστα κοινά κριτήρια ποιότητας που καθορίζει ενσωματώνουν τις συμβουλευτικού χαρακτήρα οδηγίες των με αρ. Α. 739(18) και Α. 789(19) του ΔΝΟ, προσδίδοντάς τους στο κοινοτικό έδαφος την υποχρεωτική ισχύ του κοινοτικού δικαίου. Διακρίνονται δε σε γενικά και ειδικά. Τα πρώτα συνιστούν αντικειμενικές εκτιμήσεις, οι οποίες βασίζονται στον αριθμό και τη χωρητικότητα των εγγεγραμμένων πλοίων, τον αριθμό των επιθεωρητών, το σύστημα των κανονισμών των νηογνώμωνων και το

ιδιοκτησιακό τους καθεστώς. Τα ειδικά κριτήρια επιτρέπουν να διαπιστώνεται αν ο ελεγχόμενος νηογνώμονας έχει την απαιτούμενη για την άσκηση της δημόσιας υπηρεσίας ικανότητα σε επίπεδο οργάνωσης, παγκόσμιας κάλυψης και προσωπικού, τεχνογνωσίας και κατάρτισης καθώς και σε επίπεδο ποιότητας υπηρεσιών, η οποία μάλιστα πρέπει να πιστοποιείται από ανεξάρτητο σώμα αναγνωρισμένων ελεγκτών.

Η αναγνώριση παρέμεινε μέχρι πρόσφατα έργο των εθνικών αρχών, οι οποίες κοινοποιούσαν στα υπόλοιπα κράτη μέλη και στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή τους οργανισμούς που έχουν εγκρίνει². Η τελευταία διατηρούσε το δικαίωμα να ζητήσει την ανάκληση της αναγνώρισης, εφόσον δεν πληρούνταν τα κριτήρια της οδηγίας³. Τα κράτη-μέλη όφειλαν και οφείλουν, και υπό το νέο καθεστώς, να επαναλαμβάνουν τον έλεγχο των αναγνωρισμένων οργανισμών ανά διετία και να κοινοποιούν τα αποτελέσματα. Υποχρεώνονται επίσης να καθορίσουν τις σχέσεις συνεργασίας μεταξύ των Αρχών τους και των εν λόγω οργανισμών, με βάση τις σχετικές οδηγίες του IMO. Η χώρα μας προσαρμόστηκε προς τις επιταγές της οδηγίας με το προαναφερθέν Π.Δ. 32/1997 και δημοσίευσε κείμενο πρότυπης συμφωνίας μεταξύ του ΥΕΝ και των αναγνωρισμένων οργανισμών⁴.

Η οδηγία 94/57 τροποποιήθηκε πρόσφατα από την οδηγία 2001/105/ΕΚ της 19ης Δεκεμβρίου 2001⁵, στο πλαίσιο των νέων αυστηρότερων μέτρων ενίσχυσης της ασφάλειας που εκπονήθηκαν μετά το ναυτικό ατύχημα του πλοίου Erika. Μεταφέρει πλέον την αρμοδιότητα αναγνώρισης οργανισμών που δεν έχουν ακόμη αναγνωρισθεί από τις εθνικές αρχές στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Η τελευταία, μαζί με το κράτος-μέλος που υπέβαλε τη σχετική αίτηση αναγνώρισης, αξιολογεί τουλάχιστον ανά διετία όλους τους αναγνωρισμένους οργανισμούς. Η ανάκληση της αναγνώρισης αποφασίζεται επίσης από την Επιτροπή. Αξίζει να σημειωθεί πως η νέα οδηγία προσθέτει ως κριτήριο αξιολόγησης των νηογνώμωνων τις «επιδόσεις από άποψη ασφάλειας και πρόληψης της ρύπανσης», που υπολογίζονται για όλα τα ταξινομημένα πλοία τους, ανεξαρτήτως σημαίας. Υπό την πίεση της κριτικής που δέχθηκε η κοινοτική ναυτιλιακή πολιτική, η επίδοση

του νηογνώμονα σε επίπεδο ασφάλειας και πρόληψης ρύπανσης, με βάση τα στοιχεία του Μημονίου των Παρισίων και την ανάλυση των ναυτικών ατυχημάτων, ανάγεται σε βασικό κριτήριο αποτελεσματικότητας και ποιότητας των παρεχομένων από τον οργανισμό υπηρεσιών.

Βέβαια, ο έλεγχος ενός οργανισμού για να είναι πλήρης, πρέπει να περιλαμβάνει λογικά και νομικά όχι μόνο την πρόληψη αλλήλ και την καταστολή. Η παρατήρηση αυτή οδηγεί στο ζήτημα της ευθύνης των νηογνώμωνων που απασχολεί σήμερα διεθνώς τη νομική θεωρία και πράξη. Ειδικότερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν τα ζητήματα ευθύνης τους έναντι τρίτων, εξαιτίας, αφενός μεν, του μεγάλου αριθμού των εμπλεκόμενων συμφερόντων, αφετέρου δε, του αριθμού των σχετιζόμενων με αυτά εννόμων τάξεων.

Η αδιοπρακτική ευθύνη των νηογνώμωνων

Σε περίπτωση ατυχήματος, αδιοπρακτικές αξιώσεις κατά του νηογνώμονα μπορούν να εγερθούν από έναν ευρύ κύκλο προσώπων που συναλλιάσσονται με τον πλοιοκτήτη του ταξινομημένου πλοίου: το πλήρωμα και τους επιβάτες ή τους καθολικούς τους διαδόχους, τον αγοραστή του φορτίου, το ναυπηγείο, το φορτωτή και τον παραλήπτη του φορτίου, την ενυπόθηκη δανειστρία τράπεζα, τις επιχειρήσεις παροχής λιμενικών υπηρεσιών και τις λιμενικές αρχές. Στις έννομες τάξεις που αποδέχονται τη συρροή αξιώσεων, ο κύκλος διευρύνεται για να περιλάβει και το συμβαλλόμενο με το νηογνώμονα, συνήθως τον εκμεταλλευόμενο το πλοίο πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή. Στον κύκλο ευθύνης δεν αποκλείεται να εμπλέκεται και το κράτος που εξουσιοδότησε το νηογνώμονα. Η θέση που θα υιοθετηθεί ως προς την άσκηση αδιοπρακτικών αξιώσεων κατά των νηογνώμωνων, έχει προφανώς μεγάλο πρακτικό ενδιαφέρον: και τούτο διότι ο νομοθετικός περιορισμός της ευθύνης του πλοιοκτήτη σε συνδυασμό με την επιχειρησιακή δομή της ναυτιλιακής αγοράς, δηλ. τη λειτουργία των μονοβάθρων εταιρειών, εμποδίζει την πλήρη ικανοποίηση των αξιώσεων που στρέφονται κατ' αυτού.

Το βασικό ερώτημα που τίθεται σε αυτές τις περιπτώσεις είναι αν ο νηο-

γνώμονας έχει συγκεκριμένη υποχρέωση απέναντι σε τρίτους, η παράβαση της οποίας θα θεμελιώνει την αδικοπρακτική του ευθύνη.

Συνοπτική επισκόπηση των αλλοδαπών δικαίων⁷

Στο αγγλικό δίκαιο, η αδικοπρακτική ευθύνη θεμελιώνεται στην υποχρέωση επιμέλειας (duty of care). Για την ύπαρξη τέτοιας υποχρέωσης, πρέπει να συντρέχουν οι τρεις προϋποθέσεις που επισημάνθηκαν στην υπόθεση *Morning Watch*⁸: α) να είναι σε θέση ο νηογνώμονας να προβλέψει τις επιζήμιες συνέπειες της δραστηριότητάς του, β) να βρίσκεται σε σχέση συνάφειας με τον ενάγοντα (proximity) και γ) η επιβολή μιας τέτοιας υποχρέωσης να είναι δίκαιη και εύλογη. Στην υπόθεση αυτή θεωρήθηκε ότι δεν υπήρχε συνάφεια μεταξύ της οικονομικής ζημίας του αγοραστή του πλοίου και των υπηρεσιών του νηογνώμονα. Αρνητική ήταν επίσης η θέση των δικαστηρίων στη γνωστή υπόθεση *Nicholas H.9*, όταν ο φορτωτής του οποίου το φορτίο χάθηκε μαζί με το πλοίο, στράφηκε κατά του νηογνώμονα ζητώντας αποζημίωση για ποσό πέρα από αυτό που αντιστοιχούσε στην περιορισμένη ευθύνη του πλοιοκτήτη. Το Εφετείο θεώρησε, αφενός, ότι δεν υπήρχε επαρκής συνάφεια μεταξύ φορτωτή και νηογνώμονα, αφετέρου, ότι η αναγνώριση υποχρέωσης επιμέλειας των νηογνώμονων θα διατάραζε την ισορροπία δικαιωμάτων και υποχρεώσεων που απορρέει από τους Κανόνες Χάγης-Βίμπι¹⁰.

Η νομική ασυλία της δραστηριότητας των νηογνώμονων που απαντάται στην αγγλική νομολογία μετριάζεται στο αμερικανικό δίκαιο¹¹. Ως γνωστόν, στην αμερικανική έννομη τάξη, η ευθύνη του νηογνώμονα έναντι τρίτων είναι δυνατό να αναζητηθεί θεωρητικά με βάση τις διατάξεις του *Second Restatement of Torts*, που αφορούν την παροχή υπαίτιων ανακριβών δηλώσεων (negligent misrepresentation). Η αμερικανική νομολογία αποδέχεται κατ' αρχήν την «υπαίτια ανακριβή δήλωση» ως θεμελιωτική της ευθύνης του νηογνώμονα έναντι τρίτων, και μάλιστα διάκειται θετικά ως προς τις αξιώσεις για απώλειες ζωής ή σωματικές βλάβες. Βέβαια, η μεγαλύτερη δυσχέρεια, in concreto, είναι αποδεικτικής

φύσης και αφορά κυρίως την πλήρωση της προϋπόθεσης ότι ο ζημιωθείς βασίσθηκε στις παρεχόμενες από το νηογνώμονα πληροφορίες.

Η κρατούσα θέση στα σκανδιναβικά κράτη δεν είναι ακόμη ξεκάθαρη. Κατ' αρχήν δημιουργείται η εντύπωση ότι η νομική φιλοσοφία των χωρών αυτών αποκρούει την ευθύνη των νηογνώμονων έναντι τρίτων εξαιτίας του οιονεί δημόσιου χαρακτήρα των καθηκόντων ελέγχου που ασκούν. Η σύγχρονη τάση όμως υπογορεύει την ευρύτερη αποδοχή αδικοπρακτικών αξιώσεων που πηγάζουν από την άσκηση επαγγελματικής δραστηριότητας, συμπεριλαμβανομένης και της παροχής πληροφοριών. Από την τάση αυτή δεν εξαιρούνται ούτε οι πράξεις ή παραλείψεις του Δημοσίου. Η διαρκώς επεκτεινόμενη κατάφαση της ευθύνης του Δημοσίου εξασθενίζει προφανώς το επιχείρημα που δικαιολογούσε την «ασυλία» των νηογνώμονων.

Στο γαλλικό δίκαιο, η κατάφαση της αδικοπρακτικής ευθύνης είναι ευχερέστερη βάσει του άρθρου 1382 γαλλικού Α.Κ., σύμφωνα με το οποίο κάθε ανθρωπίνη συμπεριφορά που προκαλεί ζημία σε άλλον υποχρεώνει εκείνον, στο πλαίσιο του οποίου οφείλεται, να την αποκαταστήσει¹². Επίσης, σε δύο αποφάσεις του 1994 και 1995, τα βελγικά δικαστήρια δέχθηκαν την ευθύνη του νηογνώμονα έναντι του φορτωτή, διότι, εκδίδοντας το πιστοποιητικό κλάσης, παρέβη το γενικό καθήκον επιμέλειας¹³. Στη γερμανική νομολογία, το θέμα αντιμετωπίστηκε στο πλαίσιο καθορισμού των ορίων συμβατικής και αδικοπρακτικής προστασίας: έτσι, το Εφετείο του Αμβούργου, στην υπόθεση *Hecht V*, έκρινε ότι η σύμβαση μεταξύ νηογνώμονα και του πελάτη του-πλοιοκτήτη συνιστούσε «σύμβαση με προστατευτική ενέργεια» υπέρ του τρίτου αγοραστή¹⁴.

Η αντιμετώπιση του ζητήματος στο ελληνικό δίκαιο¹⁵

Το θεωρητικό ζήτημα που γεννάται στο ελληνικό δίκαιο για τη θεμελίωση της αδικοπρακτικής ευθύνης των νηογνώμονων αφορά την πλήρωση της προϋπόθεσης του «παράνομου». Ως γνωστόν, ο νόμιμος λόγος ευθύνης κατ' άρθρο 914ΑΚ δεν περιορίζεται στην υπαίτια πρόκληση

ζημίας, αλλά απαιτεί ως επιπλέον προϋπόθεση την ύπαρξη παράνομης πράξης. Σύμφωνα με την ερμηνεία της ρήτρας αυτής κατά την αντικειμενική θεωρία, παράνομη είναι η συμπεριφορά που αντίκειται σε απαγορευτικό ή επιτακτικό κανόνα δικαίου. Ωστόσο, η σύγχρονη και ήδη κρατούσα άποψη¹⁶ έχει διευρύνει τα όρια του παράνομου: γίνεται δεκτό ότι υπάρχει παρανομία όταν δεν τηρείται η επιμέλεια που μπορεί και πρέπει να δείχνει ένας μέσος άνθρωπος για την ασφάλεια και προστασία των προσώπων με τα οποία έρχεται σε επαφή, κατ' επιταγή των αρχών της καλής πίστης και των χρηστών ηθών (ΑΚ 200, 281, 288).

Η ειδικότερη υποχρέωση πρόνοιας και ασφάλειας στις συναλλαγές που βαρύνει τους νηογνώμονες, απορρέει από την ίδια τη φύση των υπηρεσιών τους, οι οποίες συνίστανται στην παροχή πίστης. Η υποχρέωση αυτή ενισχύεται εν όψει της δημόσιας πλευράς του ρόλου τους. Ένας αναγνωρισμένος οργανισμός στον οποίο έχει ανατεθεί η επιθεώρηση, ταξινόμηση και χορήγηση πιστοποιητικών στο πλοίο, με σκοπό την πιστοποίηση ότι το πλεγμαμένο πλοίο πληροί τα πρότυπα και τους όρους που τίθενται από τους κανονισμούς του νηογνώμονα, καθώς και από τους διεθνείς και ημεδαπούς κανόνες δικαίου, προφανώς έχει υποχρέωση επιμέλειας έναντι τρίτων προσώπων: έχει δηλαδή την υποχρέωση λήψης των κατάλληλων εκείνων μέτρων για την προστασία τρίτων προσώπων από τους κινδύνους που σχετίζονται με τυχόν αναξιολογία του πλοίου. Η υποχρέωση αυτή απορρέει όληως ρητά από τον κανονισμό 6 της σύμβασης SOLAS, η οποία κυρώθηκε από τη χώρα μας με το ν. 1045/80 καθώς και από τη διάταξη του άρθρου 3 (2) (γ-ii) Π.Δ. 32/97, που επιβάλλει στους νηογνώμονες «να αναστέλλουν την ισχύ των πιστοποιητικών που έχουν εκδώσει, όταν η κατάσταση του πλοίου δεν ανταποκρίνεται προς τις ενδείξεις αυτών ενημερώνοντας τηλεγραφικά τη ΔΕΕΠ». Το γεγονός ότι ο νηογνώμονας διενεργεί την επιθεώρηση δυνάμει σύμβασης δεν μπορεί να αποκλείσει την ευθύνη έναντι τρίτων και τούτο διότι η εκτέλεση της σύμβασης ενεργοποιεί σειρά υποχρεώσεων αναγκαστικού δικαίου, που καθορίζονται αυτοτελώς και βαρύνουν το νηογνώμονα.

Your Leading Greek Agents



FRANMAN
LIMITED

SHIPBUILDING EQUIPMENT
SHIPYARDS
SPARE PARTS
SHIP AGENTS
SHIP SUPPLIES
SERVICES



220, SYNGROU AVENUE, ATHENS 176 72 TEL.: +3 010 9532 350 FAX: +3 010 9532 355 e-mail: info@franman.gr
ISO 9001: 2000 CERTIFIED BY ABS (RAB) AND DNV (RvA)
www.franman.gr

Βέβαια, η επίκληση και απόδειξη της υπαίτιας αντισυνληκτικής συμπεριφοράς με την έννοια της παραβίασης της υποχρέωσης επιμέλειας δεν αρκεί για τη θεμελίωση της αδικοπρακτικής ευθύνης. Απαιτείται επιπλέον η απόδειξη της ζημίας και κυρίως του αιτιώδους συνδέσμου μεταξύ αυτής και του νόμιμου λόγου ευθύνης. Η μέχρι στιγμής περιορισμένη νομολογία των ελληνικών δικαστηρίων¹⁷ αποκρούει τις αδικοπρακτικές αξιώσεις κατά νιογνώμων, επικαλούμενη ακριβώς την έλλειψη αιτιώδους συνδέσμου μεταξύ της επεθούσας ζημίας και της συμπεριφοράς του νιογνώμονα. Η πλήρωση ωστόσο της προϋπόθεσης του παρανόμου δεν φαίνεται να αμφισβητείται, τουλάχιστον ευθέως. Σαφέστερη ήταν η θέση που πήραν τα αμερικανικά δικαστήρια στην υπόθεση «Carbotrade», όπου κλήθηκαν να εφαρμόσουν το ελληνικό δίκαιο: κρίθηκε ότι το ελληνικό δίκαιο αναγνωρίζει πλὴν γενική υποχρέωση ασφάλειας και πρόνοιας, της οποίας η παράβαση συνιστά παρανομία και θεμελιώνει αδικοπρακτική ευθύνη, ανεξαρτήτως του αν συντρέχει παράβαση συγκεκριμένου απαγορευτικού ή επιτακτικού κανόνα δικαίου¹⁸.

Τυχόν αντιρρήσεις κατά της δήθεν υπέρμετρης διεύρυνσης της ευθύνης των νιογνώμων πρέπει να αντιμετωπισθούν με περίσκεψη. Είναι γεγονός ότι ο νομοθετικός περιορισμός της ευθύνης του πλοιοκτήτη οδηγεί τους ζημιωθέντες από ναυτικό ατύχημα να αναζητούν νέες πηγές αποζημίωσης. Η εξέλιξη αυτή χαρακτηρίζεται από ορισμένους ως ανεπιχειρήσιμη εξαιτίας της οικονομικής διάστασης των ζημιών, ικανής να προκαλέσει την κατάρρευση του κλάδου.

Θα ήταν ωστόσο εξίσου ασυνεπές να μην αναγνωρίζεται η υποχρέωση επιμέλειας σε έναν φορέα ελέγχου της ασφάλειας όταν νομοθέτης και κοινή γνώμη ρίχνουν πλὴν το βάρος στην αποτελεσματική εφαρμογή των κανόνων δικαίου. Η θέση αυτή συντονίζει το βήμα με τη διεθνή τάση αυξημένης ευθύνης των επαγγελματιών που παρέχουν πληροφορίες στις οποίες βασίζονται τρίτοι για τη διενέργεια των συναλλαγών τους. Η ναυτιλιακή κοινότητα έχει άλλωστε αποδείξει ότι μπορεί να ανταποκριθεί στην κάλυψη πολλών

πληθών αξιώσεων για μεγάλες ζημιές, όπως από ρύπανση, έχει δε αντιμετωπίσει επιτυχώς από ασφαλιστική άποψη, την ιδιαίτερα υψηλή ευθύνη που υιοθέτησε ο Αμερικανός νομοθέτης. Ας μην παροράται, εξάλλου, ότι η αναγνώριση ευθύνης λειτουργεί παιδευτικά και προληπτικά, αυξάνοντας την εγρήγορση ως προς τις ζημιολογικές συνέπειες ορισμένων πράξεων ή παραλείψεων. Τυχόν δε κίνδυνος υπέρμετρης διεύρυνσης της ευθύνης μπορεί να αντιμετωπισθεί in concreto από το δικαστή, κυρίως κατά την εκτίμηση του αιτιώδους συνδέσμου.

Βέβαια, συναφές είναι το ζήτημα του περιορισμού της ευθύνης και τούτο διότι δεν θα ήταν εύλογο να υπέχει ο νιογνώμονας, εν όψει των περιορισμών που έχουν τεθεί υπέρ του πλοιοκτήτη, πλήρη αποκαταστατική ευθύνη. Ήδη από το 1996, ειδική επιτροπή που συγκροτήθηκε στο πλαίσιο του CMI πρότεινε την υιοθέτηση κοινών «αρχών συμπεριφοράς» για την ενοποίηση του περιεχομένου της υποχρέωσης επιμέλειας, καθώς και ρήτρες περιορισμού της ευθύνης που θα ενσωματώνονταν στις συμβάσεις που θα συνάπτε ο νιογνώμονας, αφενός με τα κράτη που τον εξουσιοδοτούν, αφετέρου με τους πλοιοκτήτες. Η νέα οδηγία 2001/105/ΕΚ περιλαμβάνει πλὴν ρητές ρυθμίσεις για την οικονομική ευθύνη των νιογνώμων έναντι των εθνικών αρχών σε περίπτωση που «η απώλεια ή ζημία σε περιουσία ή προσωπική βλάβη ή ο θάνατος» οφείλονται, σύμφωνα με απόφαση δικαστηρίου, σε πράξη ή παράλειψη του αναγνωρισμένου οργανισμού¹⁹. Περιορισμός της ευθύνης έναντι των εθνικών αρχών ισχύει μόνο σε περίπτωση αμέλειας και ανέρχεται τουλάχιστον σε 4 εκατομμύρια ευρώ για απώλεια ζωής ή σωματική βλάβη και σε 2 εκατομμύρια ευρώ για περιουσιακή ζημία. Το επόμενο νομοθετικό βήμα θα είναι ενδεχομένως η τροποποίηση της Διεθνούς Σύμβασης του 1976 για τον περιορισμό της ευθύνης από ναυτικές απαιτήσεις, ώστε να περιληφθούν στο πεδίο εφαρμογής της οι απαιτήσεις κατά των νιογνώμων. Η συμπλήρωση των νομοθετικών αυτών κενών είναι απαραίτητη για την ομαλή και αποτελεσματική δραστηριότητα των οργανισμών αυτών, που έχουν ιστορικά καταδείξει ότι συνιστούν τον οικονομικότερο και με τη μεγαλύτερη αποδοχή εποπτικό φορέα ασφα-

λείας, σε ένα χώρο με έντονο αυτορρυθμιστικό χαρακτήρα όπως είναι αυτός της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας.

1. Άρθρο 39 ΚΙΝΔ. Οι όροι ανάθεσης και εκτέλεσης της εν λόγω υπηρεσίας στο ελληνικό δίκαιο ρυθμίζονται από το Π.Δ. 32/1997 «Κοινοί κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών σύμφωνα με την οδηγία 94/57/ΕΚ της 22 Νοεμβρίου 1994».
2. Ε.Ε. L 319/12-12-1994, σελ. 20επ., όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 97/58/ΕΚ της Επιτροπής της 26ης Σεπτεμβρίου 1997 (Ε.Ε. L 247/7-10-97, σελ. 8).
3. Βάσει των κοινοποιήσεων, η Επιτροπή δημοσίευσε κατάλογο των αναγνωρισμένων οργανισμών με την 96/587/ΕΚ απόφασή της, όπως τροποποιήθηκε με τις 98/403/ΕΚ και 2002/221/ΕΚ αποφάσεις.
4. Επίσης, η Επιτροπή διατηρεί την αρμοδιότητα να εγκρίνει κατόπιν αιτήσεως κράτους-μέλους, τη λειτουργία ορισμένων περιπτώσεων που δεν πληρούν τα γενικά κριτήρια, ειδικότερα αυτά της χωρητικότητας και του αριθμού των επιθεωρητών. Μια τέτοια αναγνώριση χορηγείται για τρία χρόνια και περιορίζεται αρχικά στο κράτος-μέλος που υπέβαλε τη σχετική αίτηση. Με τη διαδικασία αυτή, εγκρίθηκε η λειτουργία του Hellenic Register of Shipping με την από 22.4.1998 απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και ανανεώθηκε για άλλα 3 χρόνια με την από 13.12.2001 απόφασή της. Ομοίως, ο πορτογαλικός Rinave - Registro Internacional Naval, SA, με την από 14.7.2000 απόφαση της Επιτροπής.
5. Υ.Α. αρ. 1218.73/04/97, ΦΕΚ Β' 638/30-7-97.
6. Ε.Ε. L 19/22.1.2002, σελ. 9.
7. Για εκτενέστερη ανάλυση, βλ. inter alia, Α. Αθανασίου, Έργο και ευθύνη των νιογνώμων, 1999, σελ. 68επ.
8. Lloyd's Law Rep. 1990, τόμ. 1, σελ. 547επ.
9. Lloyd's Law Rep. 1992, τόμ. 2, σελ. 481επ.
10. Βλ. inter alia, R. Harling, The liability of classification societies to cargo owners «the Nicholas H.», Lloyd's Mar. & Com. L.Q. 1993, σελ. 1επ.
11. Μεταξύ άλλων, βλ. Sh. Barton, Possible Third Party Liability of the Classification Society: recent Developments, Maritime Cyprus 1993, σελ. 86επ.
12. Βλ. Ε.Φ. Βερσαλλιών 21 Μαρτίου 1996, υπ. Elodie II, DMF 1996, σελ. 721, με σχόλιο Ph. Delebecque.
13. M. Huybrechts, A touch of class: Classification Societies held liable by the Antwerp Appeals Court, International Encyclopedia of Laws, World Law Conference, σελ. 1.132.
14. Βλ. Chr. Breitzke, German Perspective: Defence; C. Brandl, German Perspective: Responsibilities of Classification Societies, in LUX (ed.): Classification Societies, κεφάλαια 6 και 7.
15. Βλ. αναλυτικά Α. Ι. Αθανασίου, ό.π., σελ. 86επ.
16. Μ. Σταθόπουλο, Γενικό Ενοχικό Δίκαιο, 3η έκδ. 1998, σελ. 301.
17. Π.χ. ΠΝΑ 8905/85 ΕΛΛΑΔΗ 26 (1985) 1409επ., ΠΠΠ 6985/2000 (αδην.).
18. Για την υπόθεση αυτή, Α. Αθανασίου, ό.π., σελ. 93επ.
19. Άρθρο 6 παρ. 2(β).



**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

A chronicle of recent developments on the implementation of the ISM Code



In March 2001, three of the major Classification Societies (Lloyd's Register, American Bureau of Shipping and Det Norske Veritas -

LAN for short) announced the introduction of a series of 10 safety initiatives. In particular one of the LAN initiatives attempts to make a change in the implementation of the ISM Code. The initiative aims to link future issuance of SMC Certificates to the classification of the vessel. The stated aim is to phase-out over time the so-called split responsibility which presently exists, when one society classes the vessel while another one judges compliance with the ISM Code. The three societies explained that occasionally Port State Control authorities detain a ship that is certificated for ISM by a LAN society but classed by another society. Because in such a case the SMC issuer does not class the ship, there is high likelihood that it would not have seen the ship for quite a while, and at the same time the SMC issuing society would unjustly receive the bad publicity of the detention, even if the detention was due to class related deficiencies. Although this initiative aims to link class with SMC and not to shorten the audit interval, it does appear however that at the heart of the initiative lays the societies' dissatisfaction with the 21/2-year frequency for shipboard audits.

At the time the initiative was launched, senior executives of LAN made public statements explaining that the ISM Code, as implemented, is not meeting its intended purpose of improving safety and is now in grave danger of failing. However, these statements were not supported by any kind of quantitative studies or data.

The LAN societies subsequently wrote to their

clients announcing that, as of July 2001, each of the three societies will stop offering initial SMC certification services to ships not classed with their own society unless the Company (client) agrees, contractually, to annual verification audits of the SMC. The letter also explained that similar arrangements would apply to existing contracts at the time of their renewal (e.g. at the end of the 5 year cycle when an ISM contract is due for renewal). Immediately after this letter was circulated, most of the industry's Associations, a number of Shipowner Associations, and some major owners and major shipmanagers raised serious concerns and opposition to the LAN initiative. The objections and arguments the industry posed to LAN run in the following lines:

— Even before discussing the logic of the LAN decision it has to be noted that the ISM Code is a statutory requirement mandated by SOLAS and enforced on behalf of a vessel's flag state. It is not a classification requirement governed by rules set independently by each classification society. Any changes in the Code, or in its implementation, can only be made by IMO, hopefully on the basis of a compelling need demonstrating good reasons for the proposed change.

— A number of flag state Administrations have chosen not to delegate ISM audits and certification to classification societies, but have instead elected to do the ISM work themselves. If the assertion of LAN that the split responsibility between classification work and ISM auditing is detrimental to safety, then by direct implication, ISM audits and certification performed by flag states (who do not survey ships for classification) should be producing a poor safety record. However, there is no

information available to support this hypothesis.

— In recent times a LAN society had presented statistics demonstrating significant and wide improvements in companies that had adopted the ISM Code. Separately, a study conducted by a H&M and P&I insurer (The Swedish Club) demonstrated a 30% improvement in the H&M and in the P&I loss record of its ISM certificated insured fleet when compared to the part of its fleet which is not yet complying with the Code. Such unbiased information does not support the position that "the ISM Code, as implemented, is not meeting its intended purpose of improving safety and is now in grave danger of failing".

Most probably in response to the industry's reaction, a Press Release from LAN announced in June 2001 that it has been further agreed by the three societies that, "provided that the society that issues the DOC and SMC's also classes a minimum of 25 percent of that Company's vessels, adequate oversight of the management and operation of the entire fleet will be achieved through the class engagement" (and therefore in such cases the requirement announced by LAN would not have to be applied). Also the same announcement decreed: "All ships classed by each Society which hold an SMC, regardless of the SMC issuer, will be subject to additional survey items in connection with annual class survey. These items will seek to identify objective evidence of possible breakdown in the Safety Management System implemented onboard. Adverse findings will be communicated to the SMC issuer if it is not the Society. If the Society is the SMC issuer the Society will consult with the flag Administration with respect to appropriate action."

by Dr. Nikos E. Mikelis,
director Lyra Shipping Limited



In practice, the decision to introduce the arbitrary 25% criterion defused most of the immediate problem caused by the LAN initiative because apparently most shipping companies already comply with the 25% arrangement. And whereas the immediate problem may have been defused, one does not have to be a fundamental idealist to be dissatisfied and worried with what should be termed "bazaar rulemaking". The above could have been the conclusion to an unfortunate chapter in the history of the development of the ISM Code. Two matters however re-ignited the issue:

- Significant parts of the industry were dissatisfied by the unilateral imposition of the mini annual audits for all ships classed by LAN societies. It was argued that surveying and auditing are two very different disciplines and that LAN was confusing them with its new requirements for the annual "mini-audit" to be conducted by the class surveyor. A more decisive reaction however was given by a leading maritime Administration who declared to LAN that it does not authorize it to mandate these new ISM requirements for ships flying its flag, and any such changes should be decided at IMO.
- While the above developments were taking place, LAN announced that "it will provide the Secretary General of IMO with a report detailing the three societies' experience as ISM auditors since the Code was implemented in July 1998, and show that a shorter interval between audits is required if the Code is intended to meet its purpose of improving safety and quality of the shipping industry in a fair and equitable manner."

On numerous occasions INTERTANKO and other industry Associations have stressed the need for

new rules and requirements to be based on sound technical analysis of operational experience and on investigation of notable incidents and accidents. IMO, also, has similarly stressed that new regulations and requirements should be based on a "compelling need". It is furthermore generally accepted throughout the industry that any problems that exist with substandard ships and operators are in general not due to the absence of regulations but due to the inadequate implementation of existing regulations. The discussion and the arguments surrounding the LAN initiative on ISM imply, to the author at least, an absence of a compelling need for the proposed change. It is possible that the drive to link classification and ISM auditing aims to provide classification societies with the logistic benefits of employing a single grade of personnel in their outposts empowered to conduct both surveys and audits. However the damage which will be done to the Code, by merging these two distinct activities and cultures, will significantly outweigh any financial savings deriving from this development.

The concerns of the industry were stressed to IACS in a meeting in August 2001 between senior members of IACS and of the industry Associations. It was agreed to establish a Joint IACS/Industry Working Group "to review the practical workings of the ISM Code, its certification and the periodical audits associated with it by: (a) listing the problems experienced so far; (b) analyzing the trends to emerge from this data; and (c) proposing solutions". A first meeting of the Joint Working Group was held on the 11th September 2001 with representatives from ICS, INTERCARGO, INTERTANKO, the Managers of the ISM

departments of a number of IACS societies, and a member of the IACS secretariat. The small progress already made in this first meeting was welcomed by the industry representatives in the annual meeting of 6th December 2001 between the IACS Council and the Leaders of the Industry Associations. There, at the highest industry/IACS level, it was agreed to support the continuation of the Joint Working Group and its work. Three further meetings of the Joint Working Group have been held so far and considerable progress has been made in reaching consensus on a number of problem areas and potential solutions. The industry group was therefore able to make the following statement to the last IMO Sub-Committee on Flag State Implementation (FSI 10):

Quote

".....The Group has met on several occasions and has strongly confirmed the effectiveness and benefits of the ISM Code where there is commitment by shipping companies and specifically management. However, a number of areas have been identified where improvements in the practical application of the Code are needed. A brief summary of the more significant improvements suggested are:

Certification

The paper submitted by the United States (MSC 74/12/1) raises the important issue of procedures for re-instating withdrawn ISM Code certificates. However, the joint industry group believes that there are other important considerations relating to certification, which also need to be addressed. For example, the group has been particularly concerned to learn of cases where Recognised Organisations have recommended the withdrawal of certificates, but where the shipping companies involved have been able to retain their certificates, or obtain replacement certificates from other sources, apparently without difficulty. The group recommends that procedures should be put in place covering the transfer of DOCs and SMCs so as to ensure that where major non-conformities are outstanding, they are corrected.

A second point on the topic of certification concerns the impracticality for many shipping companies to arrange for a single authority to be responsible for the issue of the DOC and SMCs for the company's fleet. The group, in recognising the importance of the link

between companies and the ships they manage, recommends that when more than one authority, i.e. flag State or RO is responsible for ISM certification of a company and its fleet, better communication and liaison should take place between those authorities on the results of DOC audits since they may have a bearing on the conduct of SMC audits.

Auditing

While certification is undoubtedly important, it can only be meaningful if the basis on which certificates are issued is sound and uniform in its application. Key to the verification of ISM Code implementation is the effectiveness of internal audits, reinforced by external auditing, it follows that those responsible for auditing should be properly trained. The joint Group believes that there is a need to develop IMO training courses for auditors. In this connection, the group noted that ISM auditors of IACS member societies are trained according to IACS standards. On the question of audit frequency, the guidelines on the ISM Code provide for increasing the frequency of SMC audits and use has been made of this facility apparently without problems. However, the group considers that in order to ensure a uniform approach, clearer guidance is needed on the circumstances which could trigger a decision to increase the number and frequency of audits. Preliminary consideration has been given to the possibility of developing such guidance for use by Administrations and Recognised Organisations aimed at encouraging the adoption of uniform procedures. There are other areas relating to the implementation of the ISM Code under discussion in the joint group and where

appropriate, these will be brought to the attention of IMO.

The group recommends to the Sub-Committee that a consolidated package of improvements and amendments should be developed under the Sub-Committee's work programme on Responsibilities of Governments and Measures to encourage Flag State Compliance. For its part, the industry will endeavour to submit its recommendations in good time before the Sub-Committee's next session.

In conclusion, we wish to emphasise the importance we attach to the need to ensure that every effort is made to build on the benefits that the ISM Code has created. While this is clearly the primary task of IMO, it is important that all involved in this initiative adhere to the ideals and objectives of the Code. Finally, the industry organisations wish to record their appreciation to IACS for the professional and constructive contribution made by the societies in the joint industry discussions."

Unquote

At the end of January 2002, the Chairmen of LAN, as if they were unaware of the good progress being made by the Joint Working Group, wrote to the Secretary General of IMO supporting with a variety of arguments the alignment of ISM certification and classification. And whereas a debate on the substance and logic of each of the arguments used in the letter could be the subject of a separate paper, one exception is made here in singling out and discussing LAN's claim that statistical analysis of Port State Control detentions supports their argument for alignment. Quoting LAN: "The Port State Control regimes have started to identify deficiencies related to the Safety Management System onboard. An analysis of

such Port State Control detentions for the regimes of Paris MOU, Tokyo MOU and USCG, performed by the Japanese Society NK, shows that the probability of being detained when the SMC-certificate is not issued by the classing society may be greater than when the SMC-certificate and the Class-certificate is issued by the same entity. These findings, which support the arguments for alignment of Class and SMC as offered by ABS, DNV and LR, are now being discussed in a joint Working Group set up between IACS and Industry Associations (ICS, INTERTANKO, INTERCARGO)." Mathematics has no other branch which has been as abused and mistrusted as statistics have. The statistics referred to in the LAN letter, which were originally produced by NK, were corrected and also discussed at some length by the Joint Working Group. The Table below shows an extract of the final analysis. For each IACS member the Table divides the number of detentions on that society's classed ships into those where the same class also issues the SMC, and those where another IACS society issues the SMC. The Table also provides the "market share" in SMCs of each society, and on that basis a weighting factor is calculated which is used to produce the last column of the Table, giving the weighted performance of detentions according to market share for each of the two scenarios (class and SMC aligned, or not aligned). The data of each society are then added to produce the last row of the Table, which gives the statistics for IACS. In essence, this Table appears to be in total agreement with the LAN statement, and saying that the relative probability of being detained when the SMC certificate is not issued by the classing society may be greater (58%) than when the SMC certificate and the Class

Ship's Class	SMC Issuer	Detentions	Ratio	Total SMCs	Aligned Ratio on SMCs	Total with factor	Ratio with factor
XXX	(a) Same Class	43	46%	1,281	58%	74.2	38%
	(b) Other IACS Class	50	54%	931	42%	118.8	62%
	(d) Total	93	100%	2,212		193.0	100%
YYY	(a) Same Class	71	50%	670	48%	147.7	52%
	(b) Other IACS Class	72	50%	724	52%	138.6	48%
	(d) Total	143	100%	1,394		286.3	100%
Etc	(a) Same Class	14	67%	822	94%	14.8	11%
	(b) Other IACS Class	7	33%	49	6%	124.4	89%
	(d) Total	21	100%	871		139.3	100%
IACS TOTAL	(a) Same Class	699	59%	11,118	67%	1,038.8	42%
	(b) Other IACS Class	477	41%	5,405	33%	1,458.2	58%
	(d) Total	1,176	100%	16,523		2,497.0	100%



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 OCIMF guidelines.
Recommended for TSH and GC'S
- Double braded Ropes for ships and offshore platforms

Stockists of:

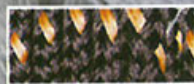
- Anchors
- Anchor Chains (stud link)
- Chains
- Accessories
- Cargo Gear
- Rigging Gear
- Slings of:
 - Woven wire rope
 - Chain
 - Polyester (fiber)
 - Wire
- Pneumatic Fenders

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

certificate is issued by the same entity (42%). There are two fallacies in this analysis. The first and simpler one is that, contrary to what is said in the LAN letter to the Secretary General of IMO, the detentions used in the analysis do not only include those relating to the Safety Management System, but instead include all recorded detentions. This introduces the following anomaly: Let us hypothesize what the analysis would be telling us if all recorded detentions did involve, say, failures by class to detect structural problems. In that case, any subsequent analysis and conclusions on the basis of whether class and ISM are linked or not would be totally meaningless. Here, in our case, the degrees of how meaningful and how meaningless are the conclusions are therefore not defined. For the analysis to be truly meaningful, it should have included only: (a) detentions directly related to failures in the SMS, and (b) detentions resulting from the existence of recurring and chronic problems. The second and far greater fallacy in the LAN interpretation of the analysis is that it bases its conclusion on a comparison of one possible way of alignment against all else. To explain this, consider an equivalent statistical claim by school A: "Students who have attended school A have a higher probability of entering University than students who have not attended school A."

Conclusion: attend school A.

Fallacy: school D has a better record of University entry, but because schools B and C have a worse record, overall, the statement by school A appears true, although the conclusion is clearly misleading.

Let us then see what are the possible class/ISM alignment arrangements for a ship. The Table below shows the 5 possible arrangements. Arrangement "A" is where the vessel's class issues the SMC, whereas the DOC is issued by another organization.

Arrangement "B" is where the complete ISM certification (SMC and DOC) is issued by one organization, and classification is provided by another organization. Arrangement "AB" is where all ISM and class certification is issued by the same organization. In arrangement "O" the DOC, SMC and class are all provided by different organizations. And finally, in arrangement "C" class and DOC are provided by the same organization, while the SMC is provided by another organization. Intuitively, the best possible arrangement must be "AB" and the worse one must be

ARRANGEMENT	CLASS	SMC ISSUER	DOC ISSUER
A	X	X	Y
B	Y	X	X
AB	X	X	X
O	Y	Z	W
C	X	Z	X

"O". LAN has been promoting arrangement "A" and not "AB" in the knowledge that a large proportion of shipping companies have fleets who use more than one classification society (in other words, arrangement "AB" cannot be legislated, unless each RO involved in a fleet was to fully audit the company and issue a separate DOC). The author analyzed the classification profiles of the INTERTANKO members' fleets, and calculated that the average member company employs 2.1 classification societies. This analysis excludes any other ship types owned by the INTERTANKO members companies, and, logically, it excludes companies operating only one tanker. It is expected that a similar analysis on the world fleet would yield a higher average figure.

It is therefore understood that LAN's only practical options for an alignment initiative (if one was needed) are "A" or "B". The problem with "A" is that, aligning class and SMC for fleets employing more than one classification society, leads to different organizations looking after DOC and SMC for some of the ships. The decision is then simply this: "Is it better from the safety management system's point of view, and for the desired safety culture, that the same organization audits the office (DOC) and the ships (SMCs) of a company, or is it better that the classing society audits the ships it classes regardless of who audits the office?"

The participants of the Joint Working Group are of the view that, whenever it is practical, it is preferable to have a single auditing organization for a company and its ships. In this case, the continuity of records and experiences gained by the single RO from the office and shipboard audits allows him to take proactive action when this is needed. It also facilitates the building of a partnership relation between the RO and the shipping company. To support (or maybe even to override) this qualitative choice, the Joint Working Group has agreed that it is desirable to conduct a new statistical analysis, this time attributing each (relevant?) detention to one of the five arrangements. If the basis of the analysis is

statistically correct this time, the results must surely show "AB" as being the arrangement with the best performance, "O" being the worst, and the remaining three falling in between. Therefore, to prove whether "B" is better than "A", or otherwise, we will have to wait for the results of the study, which unfortunately is being delayed because of the lack of an agreed uniform coding system for shipping companies, along the lines of the already agreed IMO Number coding for individual ships. Until this coding is assigned, the DOC and the SMC databases held by each IACS member cannot be mechanically merged for the analysis to take place. If on the other hand it takes a long time for the establishment of an agreed coding system, the option of manually merging of the databases by each society should not be discounted, especially when considering what is at stake.

Conclusion

The author believes that it is still early days in the implementation and development of the ISM Code and in the establishment of a safety culture across the shipping industry. Nevertheless, the considerable effort expended so far by shipping companies towards compliance has shown benefits. Any future changes to the Code, above all other considerations, must be well thought out. The Joint IACS and Industry Working Group on ISM provides a solid concentration of expertise and desire for progressive improvement. With continuing encouragement from its parent bodies, the Joint Working Group has an unparalleled potential for real input to the regulatory process at IMO. Finally, as far as the LAN initiative on ISM is concerned, the author would suggest that this has either been an error, or a conscious or subconscious attempt to absorb Safety Management certification into the more traditional ship classification.

The above article is an extract from Dr. Mikels' speech titled: "ISM Code: making it really work", delivered on the 13th May 2002 at the City Conference Centre IMarEST, London

IMMARBE

INTERNATIONAL MERCHANT MARINE
REGISTRY OF BELIZE



'the friendly flag'

www.immarbe.com

Suite 204, Marina Towers

Newtown Barracks, Belize City, Belize C.A.

Tel: 501-2-35026 / 35031 / 35047

Fax: 501-2-35048 / 35070 Email: immarbe@btl.net

Open to all ship owners, we offer:

- Ship Registration services.
- Competitive fees.
- Special registration for vessels due for delivery or scrap.
- Dual Registration procedures (charter in / charter out).
- Reliable recording system for ownership title, mortgages and liens.
- International Conventions requirements.
- Dependable common law system.

**STRIVING FOR
EXCELLENCE**

Cadmus



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

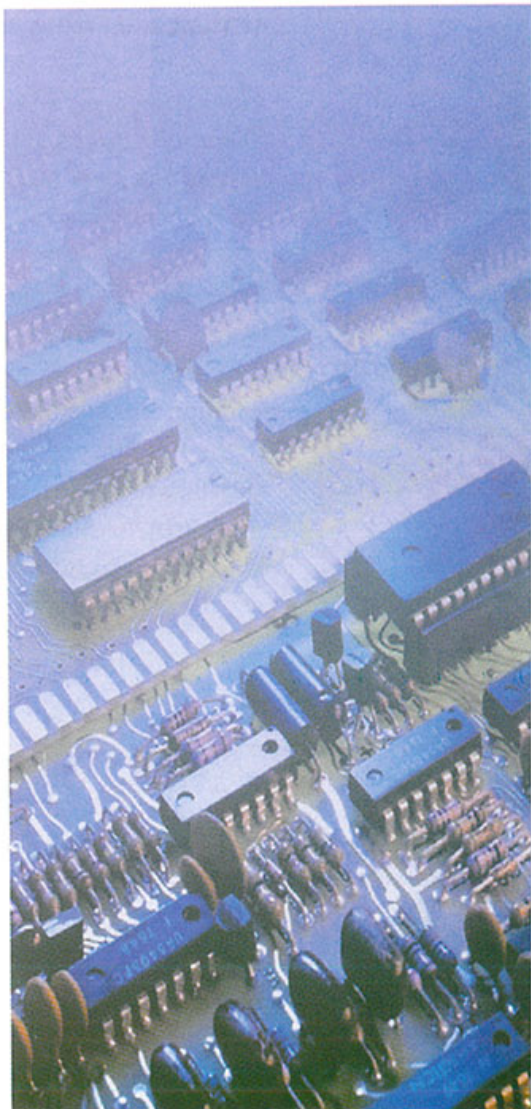
ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ: ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 102-104, ΠΕΙΡΑΙΑΣ 185 35

ΠΩΛΗΣΕΙΣ: ΤΗΛ.: 010 4223871-72, 010 4170738 - FAX: 010 4223873

ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ: ΤΗΛ.: 010 4223872

e-mail: cadmus@internet.gr

ΔΑΜΟΣ Α.Ε.



Πτωτικός ο δείκτης της ναυλαγοράς

Β

ρισκόμαστε στα μέσα της χρονιάς, με τους δείκτες της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου να κινούνται πτωτικά, καταγράφοντας σημαντικές απώλειες από την τελευταία μας ανασκόπηση.

Συγκεκριμένα, ο δείκτης Baltic Dry καθώς και αυτός των Panamax'es βρέθηκαν κάτω από τις 1.000 μονάδες μετά από αρκετό καιρό και διαμορφώθηκαν γύρω στις 978 και 932, μειωμένοι κατά 62 και 153 μονάδες, αντίστοιχα. Η πτώση του BPI, μάλιστα, αντιστοιχεί στο εντυπωσιακό ποσοστό του 14% σε διάστημα περίπου 30 ημερών. Σημαντική ήταν και η υποχώρηση του BHMI κατά περίπου 200 μονάδες, καθώς έκλεισε γύρω στις 7.576, ενώ ο δείκτης των Capes κατέγραψε τις μικρότερες απώλειες, με 10 μόλις μονάδες, και διαμορφώθηκε στις 1.159.

Στις αγοραπωλησίες, η έντονη δραστηριότητα όσον αφορά τα φορτηγά συνεχίστηκε καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου που εξετάζουμε, καθώς ούτε η διεξαγωγή των «Ποσειδωνίων» και το εορταστικό κλίμα που δημιουργήθηκε δεν στάθηκε ικανό να ανακόψει έστω προσωρινά το αγοραστικό ενδιαφέρον. Οι μοντέρνες μονάδες βρέθηκαν για μια ακόμη φορά στο επίκεντρο, χωρίς αυτό να σημαίνει πως εξέλειψε το αντίστοιχο ενδιαφέρον για αξιόλογα πλοία προχωρημένης ηλικίας, σε τιμές μάλιστα αρκετά ικανοποιητικές.

Όσον αφορά τις ναυπηγήσεις, μειωμένη ήταν η δραστηριότητα που παρατηρήθηκε τελευταία στα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου, γεγονός που οφείλεται περισσότερο στην έλλειψη διαθέσιμων κλινών και στην ενίσχυση του γιεν και λιγότερο στην έλλειψη ζήτησης. Αυξημένη παρουσιάζεται και η ζήτηση για δεξαμενόπλοια και πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Στο χώρο των διαλύσεων, η έκρυθμη κατάσταση που επικράτησε τον τελευταίο μήνα μεταξύ Ινδίας και Πακιστάν επηρέασε αρνητικά τις τιμές. Από την άλλη πλευρά, οι μειωμένες τιμές στην αγορά ατσαλιού οδήγησαν την Κίνα και το Μπανγκλαντές σε μια φτωχή «συγκομιδή» πλοίων προς διάλυση. Αξιοσημείωτο γεγονός αποτελεί το ότι η Κίνα, η οποία μέχρι πρότινος αποτελούσε την ασφαλέστερη επιλογή, υιοθέτησε τακτική επαναδιαπραγμάτευσης των τιμών, κάτι το πρωτοφανές για τη συγκεκριμένη αγορά. Οι τιμές πάντως 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 Μαΐου έως και σήμερα:



ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ

BULK CARRIERS

NAME	D.W.T.	BUILT	GEAR	PRICE US\$	BUYERS
SUNNY WEALTH	194,468	1985 - JAPAN	GEARLESS	13,000,000	COMBINE MARINE
AMBER	181,884	1986 - JAPAN	GEARLESS	16,250,000 INCL A 3 YR BB AT USD 10,000 PER DAY	CHARTWORLD SHIPPING
WAH SHAN	149,507	1991 - CHINA	GEARLESS	18,100,000	SWISS MARINE
PANTELOS A. LEMOS	144,348	1981 - JAPAN	GEARLESS	5,500,000	GREEK
GOLDEN NERINA	75,000	1999 - JAPAN	GEARLESS	18,300,000 ENBLOC	GREEK
RATNA DEEP	74,440	1983 - INDIA	GEARLESS	3,200,000	GREEK
GOLDEN DISA	74,002	1998 - JAPAN	GEARLESS	3,200,000	GREEK
CAYA	73,876	1997 - JAPAN	GEARLESS	16,300,000	UNDISCLOSED
PANAYIA MOUTSAINA	69,908	1984 - JAPAN	GEARLESS	6,750,000	GREEK
OCEAN BOUQUET	45,203	1994 - JAPAN	CRANES 4 X 25	11,300,000	GREEK
ANGEL WING	44,950	1994 - JAPAN	CRANES 4 X 25	11,200,000	GREEK
ORIENTAL ROAD	43,917	1997 - CHINA	GEARLESS	13,700,000	GREEK
GOLDEN PROTEA	42,000	1998 - JAPAN	GEARLESS	14,500,00 ENBLOC EACH	NORWEGIAN
GOLDEN ALOE	42,000	1998 - JAPAN	GEARLESS	14,500,00 ENBLOC EACH	NORWEGIAN
TETIEN	40,045	1984 - JAPAN	TEU 948	5,750,000	MSSRS SITINAS
SINCERE OCEANUS	38,030	1984 - JAPAN	CRANES 4 X 25	4,950,000	GREEK
PACPRINCE	37,049	1986 - KOREA	TEU 1224	6,000,000	GREEK
DORY	36,850	1983 - KOREA	CRANES 4 X 25	4,000,000	ACCESS SHIPPING
THEOTOKOS	36,254	1977 - JAPAN	DERRICKS 5X 10	UNDISCLOSED	GREEK
CARDINAL LAKER	30,670	1982 - U.K.	CRANES 5 X 15	2,100,000	GREEK
NAVA MARIA	29,586	1977 - JAPAN	CRANES 1 X 25	1,100,000	TAIWANESE
SOUTHERN FIGHTER	29,478	1998 - JAPAN	CRANES 3 X 15	14,100,000 WITH SOME T/C ARRANGEMENT INVOLVED	DAIICHI
NETCAT A	28,645	1981 - GERMANY	GEARLESS	2,250,000	RUSSIAN
OCEAN CAMELLIA	28,364	1996 - JAPAN	TEU 828	10,650,000	GREEK
SEAPEASE	27,606	1977 - JAPAN	CRANES 4 X 25	RGN 1,200,000	GREEK
WORLD LAPIS	26,060	1981 - BRAZIL	CRANES 4 X 31	2,000,000	SHANGAI BASED
MED S	23,930	1986 - GERMANY	CRANES 5 X 22	2,000,000	UNDISCLOSED
AGIA DOXA	23,803	1977 - JAPAN	TEU 648	RGN 1,000,000	UNDISCLOSED
SINCERE PROMINENCE	23,532	1985 - JAPAN	CRANES 4X 25	3,900,000	CHINESE
BRIGHT HOPE	21,973	1981 - JAPAN	TEU 828	1,700,000	KOREANS
CRANE PACIFIC	21,967	1995 - JAPAN	CRANES 4 X 25	8,000,000	HONG KONG BASED
ST. CROIX	18,411	1985 - CHINA	CRANES 4 X 30	3,850,000	UNDISCLOSED
MILLENIUM MAJESTIC	17,154	1979 - JAPAN	CRANES 4 X 15	700,000	UNDISCLOSED
APOLLONIA TRADER	11,720	1978 - JAPAN	TEU 367	720,000	GREEK
SIDER SKY	9,655	1985 - SPAIN	CRANES 4 X 25	XS 2,000,000	ITALIANS
CABOT STRAIT	9,300	1983 - GERMANY	DERRICKS 1 X 25	3,000,000	MSSRS BOGAZZI
KLOOGA	5,885	1992 - RUSSIA	DERRICKS 3 X 15	1,950,000	MIDLE EAST

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ

TANKERS					
NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
STENA KING SHIPPING	457,927	1978 - CHINA	TANKER	UNDISCLOSED ENBLOC	OCEANIC TRANS
STENA QUEEN SHIPPING	457,841	1977 - CHIANA	TANKER	UNDISCLOSED ENBLOC	OCEANIC TRANS
8,000,0000	JAHRE POLLUX UNDISCLOSED	357,128	1976 - SWEDEN	TANKER	RGN 7,000,000
OTTAWA	51,287	1984 - ITALY	TANKER	4,400,000	UNDISCLOSED
HIGHTIDE	45,091	1989 - KOREA	TANKER	UNDISCLOSED ENBLOC	TANKER PACIFIC
HIGHSEAS	45,018	1989 - KOREA	TANKER	UNDISCLOSED ENBLOC	TANKER PACIFIC
CHENGYONG	10,898	1993 - JAPAN	TANKER	UNDISCLOSED PRICE	S.E. ASIA BASED
TRADEWIND SPIRIT	8,703	1976 - CANADA	TANKER	UNDISCLOSED	UNDISCLOSED
ORIENTAL ENERGY	5,512	1990 - JAPAN	TANKER	2,850,000	GREEK
KAKUSHIN MARU	5,431	1989 - JAPAN	TANKER	2,600,000	SINGAPORE BASED
KYOEI MARU NO.1	4,894	1984 - JAPAN	TANKER	1,600,000	U.A.E. BASED
OLGA	44,484	1992 - CHINA	PRODUCT CARRIER	17,000,000 INC A 2+1 YR T/C BACK AT USD 13,000 TO 14,000 PER DAY	UNDISCLOSED
LAMPEDUSA	31,374	1980 - JAPAN	PRODUCT CARRIER	XS 4,000,000	NORWEGIAN
STRIDE	40,525	1990 - YUGOSLAVIA	CHEMICAL TANKER	14,000,000	ASP SHIPMANAGEMENT
GORGONA	39,258	1980 - JAPAN	CHEMICAL TANKER	2,800,000	SEA TRADE OF ATHENS
FAIRCHEM YONE	11,668	1995 - JAPAN	CHEMICAL TANKER	13,500,000	UNDISCLOSED
OHSAMU	8,406	1995 - JAPAN	CHEMICAL TANKER	9,200,000	MALAYSIAN
LEDAGAS	5,686	1984 - GERMANY	LPG	UNDISCLOSED	HELLENIC PETROLEUM
GOLDEN CRUX NO.15	3,481	1991 - JAPAN	LPG	4,000,000	CHINESE

TWEENDECKERS/MPPs/CONTAINERS						
NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	GEAR	PRICE US\$	BUYERS
APL DIAMOND	CONTAINER	38,492	1995 - JAPAN	TEU 2314	3,200,000	UNDISCLOSED
LT AFRICA	CONTAINER	26,674	1989 - ITALY	TEU 1555	10,700,000 ENBLOC EACH INCL A 3 YR T/C BACK AT USD 8,500 PER DAY	UNDISCLOSED
LT EUROPA	CONTAINER	26,674	1990 - ITALY	TEU 1555	"	"
KUANG MING	CONTAINER	18,155	1985 - GERMANY	TEU 1034	1,500,000	GREEK
TAICHUNG						
ADCL SHEBA	CONTAINER	14,310	1998 - GERMANY	TEU 1388	14,000,000 AT AUCTION	V.SHIPS
FRANCISCO FRANCO	CONTAINER	5,812	1982 - GREECE	TEU 451	UNDISCLOSED	UNDISCLOSED
STAR RUBY	TWEEN	7,616	1994 - JAPAN	CRANES 4 X 25 DERRICKS 2 X 30 DERRICKS 2 X 25	3,800,000	CHINESE
MULTIFLEX SPRINT	TWEEN	3,194	1991 - CHINA	TEU 256	2,000,000	UNDISCLOSED
BRAZILIAN REEFER	REEFER	14,786	1984 - JAPAN	CRANES 2 X 50 REEFER CAP 17840	13,000,000 ENBLOC	CHARTWORLD
BELGIAN REEFER	REEFER	14,786	1983 - JAPAN	CRANES 4 X 25 REEFER CAP 17840	13,000,000 ENBLOC	CHARTWORLD
CARIBBEAN MERMAID	REEFER	10,464	1993 - JAPAN	CRANES 4 X 25 REEFER CAP 15281	11,250,000	SKAUGEN SHIPPING
REEFER PRINCE	REEFER	9,339	1983 - JAPAN	CRANES 2 X 30 CRANES 2 X 10 REEFER CAP 12441	2,700,000	LOMAR
				CRANES 4 X 16		

TECHNICAL COMPANY S. HILIOU LTD.

HYDROBLASTING 23.000 PSI

24
HOUR REPAIRS DURING
THE VOYAGE



GRITBLASTING OF VESSELS • HYDRO-GRITBLASTING
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

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ

DEMOLITION

NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	LTD	PRICE US\$/LDT	BUYERS
SILVER TOY	ORE CARRIER	105,577	1982 - JAPAN	16,459	141	CHINA
BELCHATOW	BULKER	71,277	1976 - JAPAN	13,762	P+C TERMS	CHINA
MERKUR	BULKER	34,541	1976 - JAPAN	7,809	P+C TERMS	INDIA
CAPTAGIANNIS	BULKER	28,734	1973 - JAPAN	7,400	P+C TERMS	INDIA
AGIOS NIKOLAOS	BULKER	24,145	1976 - JAPAN	5,744	134	PAKISTAN
GTS HORIZON	BULKER	22,670	1978 - JAPAN	39,463	150	BANGLADESH
SKUA	SD14	14,950	1977 - U.K	3,709	P+C TERMS	INDIA
ROBERT E.LEE	TWEEN	41,578	1974 - U.S.A.	16,420	148	INDIA
ALDEBARAN II	TWEEN	25,276	1976 - JAPAN	8,200	P+C TERMS	INDIA
IBN AL-ABBAR	TWEEN	23,818	1978 - JAPAN	5,588	142	INDIA
AHMAD AL FATEH	TWEEN	23,618	1978 - KOREA	5,9930	P+C TERMS	INDIA
EXPRESS HYPHESTOS	TWEEN	16,633	1980 - KOREA	7,850	147	INDIA
TULSIDAS	TWEEN	16,351	1980 - POLAND	6,996	P+C TERMS	INDIA
CAPE MORETON	TWEEN	16,250	1977 - JAPAN	6,355	140	INDIA
ABU MOHAMED	TWEEN	11,742	1976 - POLAND	4,740	P+C TERMS	INDIA
MAIRANGI BAY	CONTAINER	38,757	1978 - GERMANY	-	140	CHINA
ASIA PEARL	CONTAINER	33,542	1978 - JAPAN	12,250	150	INDIA
BERLIN EXPRESS	CONTAINER	32,753	1973 - U.K	-	140	CHINA
IRENES HONOR	CONTAINER	23,232	1977 - POLAND	13,000	140	INDIA
HUMACAO	CONTAINER	22,582	1968 - U.S.A.	9,394	P+C TERMS	INDIA
CAROLINA	CONTAINER	20,428	1971 - USA	9,194	P+C TERMS	INDIA
ARCTIC BLUE	TANKER	484,276	1975 - JAPAN	65,577	145	CHINA
KAPETAN HATZIS	TANKER	412,595	1976 - JAPAN	56,900	150	CHINA
CAPTAIN STELIOS	TANKER	155,200	1977 - SWEDEN	21,900	150	CHINA
OVERSEAS JUNEAU	TANKER	122,409	1973 - JAPAN	22,376	156	INDIA
SEA STREAM	TANKER	25,602	1974 - SWEDEN	6,551	152	INDIA
SPIRIT	CHEMICAL TANKER	33,951	1974 - SWEDEN	8,379	140	INDIA
STRIPE	CHEMICAL TANKER	33,950	1974 - SWEDEN	8,380	143	INDIA
KYTHIRA	PRODUCT CARRIER	31,275	1974 - NETHERLAND	7,131	153.5	CHINA
CLIPPER GAS	LPG	11,835	1972 - NORWAY	5,458	142 ENBLOC	INDIA
HAVLYS	LPG	9,550	1976 - GERMANY	5,798	142 ENBLOC	INDIA
HAVVIND	LPG	9,539	1976 - GERMANY	5,798	142 ENBLOC	INDIA
AINO	LPG	6,830	1977 - NORWAY	4,596	152	INDIA
PETROAZTECA	LPG	6,159	1977 - JAPAN	-	92	TURKEY
ZENOVIA	CAR CARRIER	34,474	1976 - JAPAN	8,200	137	INDIA



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

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

ΑΓΟΡΑ ΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις πριν από 1 χρόνο - Ιούνιος 2001

1. BULKCARRIERS NAME	D.W.T.	BUILT	GEAR	PRICE US\$	BUYERS
YANGTZE ORE	171,120	1999 - KOREA	-	Region 36,000,000	BOCIMAR
ROYAL ETERNITY	151,053	1995 - JAPAN	-	23,500,000	COECLERICI
EL PAMPERO	75,485	1982 - BRAZIL	-	Region 4,150,000	LONDON-BASED GREEKS
OCEAN VIOLET	69,053	1996 - JAPAN	-	Region 14,600,000	ALKYON
SINCERE APOLLO	38,033	1984 - JAPAN	CRANES 4 X 25	5,200,000	CHINESE
MATROSE	25,569	1983 - BULGARIA	CRANES 4 X 16	Region 3,000,000	GREEK
CIDO PACIFIC	22,202	1986 - JAPAN	CRANES 4 X 25	5,000,000	FIRODI SHIPPING
JOSE MARIA	6,234	1977 - SPAIN	TEU 122	Region 500,000	UNDISCLOSED
2. TANKERS NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
BERGE KYOTO	296,000	2001 - JAPAN	TANKER	83,000,000	GULF MANAGEMENT
LOIRE	153,000	2000 - KOREA	TANKER	63,500,000	PETROBRAS
PANOIL	70,637	1981 - JAPAN	TANKER	Region 5,500,000	ITALIAN
AMBER LADY	46,869	1985 - POLAND	TANKER	Region 12,000,000	AVIN
EUPLECTA	31,374	1980 - JAPAN	TANKER	4,450,000	GLORY MANAGEMENT
ALAM KEMBONG	9,389	1985 - JAPAN	CHEMICAL TANKER	Excess 4,000,000	UNDISCLOSED
TENKEI	6,720	1986 - JAPAN	CHEMICAL TANKER	3,000,000	KOREAN
3. DEMOLITION NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	PRICE US\$/LDT	BUYERS
PESSADA	BULKER	103,307	1977 - POLAND	Region 165	CHINA
AGHIOS MINAS	BULKER	41,261	1971 - DENMARK	178	INDIA
CYBORG	TWEEN DECKER	20,435	1983 - POLAND	Region 171	INDIA
CANMAR VENTURE	CONTAINER	16,963	1971 - U.K.	182	INDIA
FOREST ATLANTIC	RO-RO	7,254	1973 - NORWAY	168	INDIA
TINA	TANKER	355,023	1976 - SWEDEN	193	BANGLADESH
ONCE	TANKER	269,919	1976 - JAPAN	170	CHINA

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις πριν από 10 χρόνια - Ιούνιος 1992

1. BULKCARRIERS NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
AECEAN LION	72,043	1977 - JAPAN	-	8,600,000	APOLLONIA SHIPPING
TRENDY	61,000	1977 - JAPAN	-	10,700,000	VITA MANAGEMENT
CHINA TRIDENT	41,261	1970 - DENMARK	CRANES 5 X 25 DERRICK 1 X 10	2,450,000	UNDISCLOSED
AGNES	37,573	1985 - JAPAN	CRANES 4 X 25	15,000,000	CLIENTS OF R & K/LONDON
HAWAIIAN RAINBOW	30,001	1985 - JAPAN	TEU 1,240	20,000,000	STAR SHIPPING/NORWAY
GLOBAL SUN	26,850	1970 - JAPAN	DERRICKS 12 X 7.5	1,850,000	CHINESE
HAND KWONG	12,000	1977 - JAPAN	DERRICK 1 X 20 DERRICKS 3 X 15	2,000,000	TAIWANESE
SUN TIMOR	8,721	1982 - TAIPEI	DERRICKS 4 X 25	4,600,000	CHINESE
2. TANKERS NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
WORLD PETROBRAS	411,508	1977 - JAPAN	TANKER	38,500,000	CLIENTS OF VELA
OSLO PRINCESS	280,015	1972 - JAPAN	TANKER	9,000,000	CHRISTOPHER PAUS
MANHATTAN PRINCESS	82,358	1977 - BELGIUM	CHEM. TANKER	6,800,000	TROODOS
BRIGITTE JACOB	43,190	1980 - GER.	PRODUCT CARRIER	11,400,000	GREEK
ARGO EUROPA	40,000	1992 - CHINA	PRODUCT CARRIER	29,000,000	LATVIAN
PRETTY	29,999	1981 - JAPAN	PRODUCT CARRIER	9,500,000	TROODOS
ANDHIKA ARIADNE	5,530	1978 - JAPAN	TANKER	UNDISCLOSED	PHILIPPINE
3. DEMOLITION NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	PRICE US\$/LDT	BUYERS
WORLD PETROBRAS		411,508	1977 - JAPAN	38,500,000	CLIENTS OF VELA
OSLO PRINCESS		280,015	1972 - JAPAN	9,000,000	CHRISTOPHER PAUS
MANHATTAN PRINCESS		82,358	1977 - BELGIUM	6,800,000	TROODOS
BRIGITTE JACOB		43,190	1980 - GER.	1,400,000	GREEK
ARGO EUROPA		40,000	1992 - CHINA	29,000,000	LATVIAN
PRETTY		29,999	1981 - JAPAN	9,500,000	TROODOS

ΚΡΙΚΟΣ ΧΡΩΜΑΤΑ



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





M

ία ακόμη δέσμη μέτρων για την ενίσχυση της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας στη χώρα μας παρουσίασαν οι υπουργοί Οικονομίας Νίκος Χριστοδουλάκης και Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης, παρουσία των υφυπουργών Ανάπτυξης Αλέκου Καλαφάτη, Οικονομικών Απ. Φωτιάδη, των γενικών γραμματέων Οικονομίας Γ. Ζαννιά, ΥΕΝ Α. Λαμπρόπουλου, Εργασίας Ι. Πανοπούλου.

Όπως τόνισε ο κ. Ν. Χριστοδουλάκης: «Μετά την επιτυχή μετοχοποίηση η πώληση των Ναυπηγείων Ελευσίνας, Νεωρίου, Χαλκίδας και από την περασμένη εβδομάδα του Σκαραμαγκά, η Κυβέρνηση στρέφει και πάλι το ενδιαφέρον της στη μικρή και μεσαία ναυπηγοεπισκευαστική επιχείρηση. Όπως πολλές φορές

έχουμε τονίσει με τον κ. Γ. Ανωμερίτη, δεν μπορούμε να μιλάμε για μέτρα ενίσχυσης της ελληνικής ναυτιλίας χωρίς να στοχεύουμε και στη στήριξη της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας, της οποίας η κύρια δραστηριότητα βρίσκεται στο Πέραμα και στην ευρύτερη περιοχή της Ζώνης Πειραιά, Περάματος, Ελευσίνας.

Οι κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ έχουν από το 1995 λάβει μια σειρά μέτρων. Σίγουρα για μερικά υπήρξαν καθυστερήσεις. Όμως το θεσμικό πλαίσιο διαμορφώθηκε και οι στόχοι έγιναν πράξη. Ανέναντι στους αιώνιους μίζερους, οι οποίοι συνήθως λένε ότι δεν κάνουμε τίποτα, παρουσιάζουμε τον ακριβή πίνακα των ενεργειών, οι οποίες έγιναν από το 1996 μέχρι σήμερα και ιδιαίτερα το ολοκλη-

ρωμένο θεσμικό καθεστώς 1998-2001, το οποίο φυσικά και εξελίσσεται μέχρι την ολοκλήρωσή του στο τέλος του 2002. Έναν πίνακα, που θα πρέπει να συμπληρωθεί με δεκάδες άλλες αποφάσεις συναρμοδίων υπουργείων για θέματα γενικότερα, στα οποία πάντως εμπνέονται και οι ναυπηγοεπισκευαστικές δραστηριότητες. Σίγουρα τα μέτρα αυτά θα συμπληρωθούν και με άλλες διατάξεις του φορολογικού και του αναπτυξιακού νομοσχεδίου της Κυβέρνησης, τα οποία θα κατατεθούν εντός του έτους. Οι κυριότερες από τις σημαντικές αποφάσεις της Κυβέρνησης είναι:

1. Μνημόνιο Ναυπηγοεπισκευαστικών Επιχειρήσεων. Από την 1η Σεπτεμβρίου αρχίζει η εφαρμογή του Μνημείου. Όλες οι επιχειρήσεις, οι οποίες θα πληρούν τα

Μέτρα για τη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη

του Νάσου Πουλακίδα

προσόντα του νόμου, θα μπορούν να εγγραφούν και να λειτουργήσουν βάσει του Ν. 2642/98. Η Διεύθυνση Βιομηχανίας της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Αθηνών - Πειραιώς, Νομαρχιακό Διαμέρισμα Πειραιώς, θα μπορεί να εκδίδει διαπιστωτικές πράξεις κανονικά, από την 1η Σεπτεμβρίου.

2. Προκειμένου να εκδοθούν διαπιστωτικές πράξεις:

— Τα χρέη προς το Δημόσιο.

Το σύνολο του ληξιπρόθεσμου χρέους καταβάλλεται σε 48 δόσεις. Ο φορολογούμενος θα μπορεί να λαμβάνει άμεσα φορολογική ενημερότητα, εφόσον καταβάλει την πρώτη δόση και δεν καθυστερήσει την επόμενη πέραν του τριμήνου. Οι προσαυξήσεις μετά τη ρύθμιση και για το μέλλον μειώνονται από 1,5% σε 1%.

— Χρέη προς το ΙΚΑ.

Στις επιχειρήσεις της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης χορηγείται αποδεικτικό ασφαλιστικής ενημερότητας από το ΙΚΑ, προκειμένου να εγγραφούν στο ειδικό μητρώο επιχειρήσεων ΝΕΖ. Από την εγγραφή τους στο ως άνω μητρώο και μέχρι 31.01.2003 εφόσον καταβάλουν εμπρόθεσμα τις προς το ΙΚΑ οφειλόμενες τρέχουσες μηνιαίες ασφαλιστικές εισφορές, χορηγείται αποδεικτικό ασφαλιστικής ενημερότητας χωρίς καμία παρακράτηση ακόμη και στις περι-

πτώσεις είσπραξης εκκαθαρισμένων απαιτήσεων των ανωτέρω επιχειρήσεων από Δημόσιο, Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου, ΟΤΑ α' και β' βαθμού, δημόσιες, δημοτικές και κοινοτικές επιχειρήσεις δημοσίων ή κοινής ωφέλειας και γενικά επιχειρήσεις ή οργανισμούς του ευρύτερου δημόσιου τομέα, όπως αυτός καθορίζεται από τη νομοθεσία που κάθε φορά ισχύει, καθώς και από αυτούς που ενεργούν πληρωμές με εντολή ή εξουσιοδότηση των πιο πάνω, και δανειοδότησης από τράπεζες ή άλλα πιστωτικά ιδρύματα.

Κατά ίδιο ως άνω χρονικό διάστημα, εφόσον συντρέχει η προϋπόθεση της εμπρόθεσμης καταβολής των μηνιαίων τρεχουσών ασφαλιστικών εισφορών, αναστέλλεται η λήψη των αναγκαστικών μέτρων και η ποινική δίωξη για παραβάσεις του α.ν. 86/67, όπως ισχύει σήμερα.

3. Υπογράφηκε και δημοσιεύεται εντός του Ιουνίου το κατ' εξουσιοδότηση της παρ. 3 του άρθρου 6 του Ν. 2642/98 Προεδρικό Διάταγμα σχετικά με τις προϋποθέσεις χωροθέτησης των Ναυπηγοεπισκευαστικών Ζωνών (ΝΑΖΩ), καθώς και οι όροι και προϋποθέσεις εκτέλεσης εργασιών εντός αυτών. Στο παράρτημα καταγράφονται όλες οι κατ' εξουσιοδότηση του Ν. 2642/98 εκδοθείσες κανονιστικές

πράξεις.

4. Ολοκληρώνονται εντός του Ιουνίου όλες οι διαδικασίες λειτουργίας της ΒΙΟΠΑ Σχιστού, βάσει του Ν. 2965/01. Η ΒΙΟΠΑ ήδη ετοιμάστηκε και λειτουργεί. Η Κυβέρνηση, αποδεχόμενη τις θέσεις φορέων του Πειραιά, περιόρισε την εγκατάσταση στη ΒΙΟΠΑ μόνο ναυπηγοεπισκευαστικών επιχειρήσεων του ευρύτερου Πειραιά. Ήδη για 90 βιομηχανικές θέσεις έχουν υποβάλει αιτήσεις 134 βιομηχανίες. Έχουν αξιολογηθεί οι 70.

5. Ιδρύεται από τον ΟΛΠ Α.Ε. ειδική θυγατρική πολυμετοχική αναπτυξιακή εταιρεία για τη διαχείριση της ευρύτερης Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης Πειραιά - Περάματος. Η εταιρεία θα συσταθεί εντός του καλοκαιριού. Όλες οι συμβάσεις που θα υπογραφούν στη Ζώνη θα έχουν ορίζοντα το έτος 2050. Η εταιρεία αυτή θα είναι υπό την εποπτεία του ΥΕΝ.

6. Αναδιαμορφώνεται η Υ.Α.1459/26.10.01 του υπουργείου Πολιτισμού για την Κυνόσουρα στην οποία παραμένει για ναυπηγοεπισκευαστικές δραστηριότητες η ακτογραμμή 1, η οποία ταυτίζεται πλέον με την οριογραμμή του παλαιού χειμέριου κύματός της (οριογραμμή χερσαίας ζώνης ΟΛΠ Α.Ε.).

7. Θέματα Κατάρτισης - απασχόλησης - αυτοαπασχόλησης.





Τιμητικό αφιέρωμα στην ιατρό Ειρήνη Τσάκου

Οι φίλοι του Δημοτικού Θεάτρου του Πειραιά, υπό την αιγίδα του δήμου Πειραιά και της ΔΕΠΑΠ, οργάνωσαν με μεγάλη επιτυχία τιμητικό αφιέρωμα στην ιατρό κ. Ειρήνη Σαρόγλου - Τσάκου. Ομιλήτρια της τελετής ήταν η κ. Μερόπη Σπυροπούλου, καθηγήτρια Πανεπιστημίου Αθηνών, η οποία ανέπτυξε το θέμα «Εκ των γυναικών πηγάζουν τα κρείττω». Η πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου του συλλόγου κ. Αγγέλα Φραντζεσκάκη-Νταϊφά μίλησε για το πολύτιμο έργο και την προσφορά της κ. Ειρήνης Σαρόγλου-Τσάκου ως μητέρας, επιστήμονας και συγγραφέως, στον πειραϊκό χώρο και ιδιαίτερα προς τη ναυτική οικογένεια. Ο δήμαρχος Πειραιά Χρήστος Αγραπίδης παρέδωσε το βραβείο στην τιμώμενη, η οποία και ευχαρίστησε τους διοργανωτές για το αφιέρωμα.

Στην εκδήλωση, η οποία πραγματοποιήθηκε στο χώρο της Πινακοθήκης Πιερρίδη, ευγενική παραχώρηση από τον διευθυντή κ. Τάκη Μαυρωτά και με την ευγενική χορηγία της Εύσημον Συλλογής Α.Ε., παρέστησαν τα μέλη των φίλων του Δημοτικού Θεάτρου Πειραιά, πολιτικοί, εφοπλιστές και ιατροί.

Επάνω:

Ο δήμαρχος Πειραιά Χρ. Αγραπίδης παραδίδει την τιμητική διάκριση στην ιατρό κ. Ειρήνη Σαρόγλου - Τσάκου

Κάτω:

Οι κ. Ειρήνη Νταϊφά, Τάκης Μαυρωτάς, Αγγέλα Φραντζεσκάκη-Νταϊφά και ο κ. Ηλίας Μπίσιος

Το ιστιοφόρο «Σταύρος Σ. Νιάρχος» στην Ελλάδα

Στις 9 Ιουνίου το ιστιοφόρο «Σταύρος Σ. Νιάρχος» βρέθηκε στην Ελλάδα από τη Μάλτα και παρέμεινε για λίγες μέρες στο λιμάνι του Πειραιά για να το επισκεφτεί το ελληνικό κοινό.

Το ιστιοφόρο είναι δωρεά του ιδρύματος «Σταύρος Σ. Νιάρχος» στη μη κερδοσκοπική οργάνωση STA (Sail Training Association), η οποία έχει ως στόχο τη ναυτική εκπαίδευση νεαρών ατόμων από την Ελλάδα και από άλλες χώρες.

Το σκάφος έχει πλήρωμα 66 άτομα εκ των οποίων τα 48 είναι εκπαιδευόμενοι νέοι και νέες από 16 έως 24 ετών. Παράλληλα, στο ταξίδι του από τη Μάλτα συμμετέχουν και εννέα νέοι από την Ελλάδα με όλα τα έξοδά τους πληρωμένα (ναυτικό ρουχισμό, αεροπορικά εισιτήρια κ.ά.) από το ίδρυμα «Σταύρος Σ. Νιάρχος». Το κάθε εκπαιδευτικό ταξίδι διαρκεί 10-15 ημέρες και στο τέλος του ταξιδιού χορηγείται πιστοποιητικό και αναφορά αξιολόγησης από τα έμπειρα μέλη του πληρώματος.





«της Κυρα-Θάλασσας» Ο καινούργιος διπλός δίσκος ακτίνας της Δόμνας Σαμίου

Κάθε καινούργια παραγωγή του Καλλιτεχνικού Συλλόγου Δημοτικής Μουσικής Δόμνα Σαμίου έρχεται να μας ξαφνιάσει ευχάριστα. Κατ' αρχάς για το μουσικό πλούτο των τραγουδιών που περιέχει, έπειτα για τον άρτιο και εξαιρετικά καλαίσθητο τρόπο με τον οποίο αυτά παρουσιάζονται.

Έτσι κι αυτή η καινούργια έκδοση, κάτω από τον ευρηματικό τίτλο «της Κυρα-θάλασσας», συγκεντρώνει 28 τραγούδια και 3 θαλασσινούς σκοπούς που ξεδιάλεξε από το αρχείο της η Δόμνα Σαμίου μαζί με τους συνεργάτες της, τα ζωντανεύει με μεράκι και τα χαρίζει σε όσους γνωρίζουν και μπορούν να χαίρονται με τη γνήσια, παραδοσιακή, ελληνική μουσική.

Κάθε έκδοση της Δόμνας διασώζει ένα μικρό μέρος του απέραντου πλούτου της ελληνικής παράδοσης. Η καινούργια φέρνει κοντά μας 28 τραγούδια «από παντού της ελληνικής γης»: από τον Πόντο ως κάτω στην Κάρπαθο, από την Ιερισσό μέχρι τη Νίσυρο, από την Κύμη μέχρι τον μικρασιατικό Τσεσμέ, απέναντι, και από την Πελοπόννησο ως τη Λέσβο και τη Χίο... Απέναντι είναι η θάλασσα που βρέχει την Ελλάδα γύρω-γύρω και απέραντος ο αριθμός των τραγουδιών που μιλούν γι' αυτήν και με αυτήν.

Τα περισσότερα από τα τραγούδια ερμηνεύει η ίδια η Δόμνα Σαμίου με το γνωστό δωρικό, χαρακτηριστικό τρόπο της, τα υπόλοιπα, συνεργάτες της από τις περιοχές όπου ανήκουν τα τραγούδια όπως ο Βαγγέλης Δημούδης, ο Μιχάλης Ζωγραφίδης, η Κατερίνα Παπαδοπούλου, ο Δημήτρης Φαλκής κ.ά. Ανάμεσα στους τραγουδιστές υπάρχουν και δύο παιδιά: ο Γιώργος Παπαδόπουλος και η Στεφανία Σαμακοβίτη, σημάδι ότι η παράδοση παραμένει ζωντανή ως σήμερα και ας προσπαθούν οι διάφορες σφυγμοτρήσεις να αποδείξουν κάτι διαφορετικό.

Και βέβαια τους τραγουδιστές πλαισιώνουν οι εξαιρετικοί μουσικοί, τακτικοί και έκτακτοι συνεργάτες της Δόμνας, όπως ο Νίκος Οικονομίδης (βιολί), ο Σωκράτης Σινόπουλος (λάφτα, λύρα πολιτική & λύρα θράκης), ο Κώστας Φιλιππίδης (λαούτο), ο Βαγγέλης Καρίπης (κρουστά), ο Παναγιώτης Δημητράκοπουλος (κανονάκι) κ.ά.

Η ιδιαίτερα προσεγμένη ηχογράφηση πραγματοποιήθηκε στο μεγαλύτερο μέρος της στο Ηχογραφικό Κέντρο του ΟΜΜΑ.

Όπως όλες τις προηγούμενες παραγωγές του Καλλιτεχνικού Συλλόγου Δημοτικής Μουσικής Δόμνα Σαμίου, ο διπλός δίσκος ακτίνας συνοδεύεται από ένα εξαιρετικά καλαίσθητο, τρίγλωσσο βιβλιαράκι (ελληνικά, αγγλικά, γαλλικά) που επιμελήθηκε καλλιτεχνικά η Λίκα Φλώρου: με τους στίχους όλων των τραγουδιών, κείμενα της Μιράντας Τερζοπούλου, λαογράφου - εθνολόγου και ερευνήτριας του Κέντρου Έρευνας Ελληνικής Λαογραφίας της Ακαδημίας Αθηνών, και της Μαγδαληνής Παρχαρίδου - Αναγνώστου, διδάκτορος Βυζαντινής Αρχαιολογίας, και μια πλούσια και ενδιαφέρουσα εικονογράφηση από προσωποποιημένες θάλασσες, θαλασσινούς αγίους, τάματα, καράβια και караβάκια, όπως αποτυπώθηκαν στη διάρκεια δεκάδων αιώνων...

Περισσότερο από πολύτιμος αρωγός στην προσπάθεια αυτή της Δόμνας στάθηκε ο κ. Γιάννης Κ. Λύρας, ο οποίος ανέλαβε να καλύψει τα έξοδα της πολυδάπανης και τόσο προσεγμένης - μέχρι την τελευταία της λεπτομέρεια - νέας δισκογραφικής παραγωγής.

Συνένωση δικηγορικών γραφείων Η. Ησαΐα και Γ. & Ν. Α. Δανιόλου

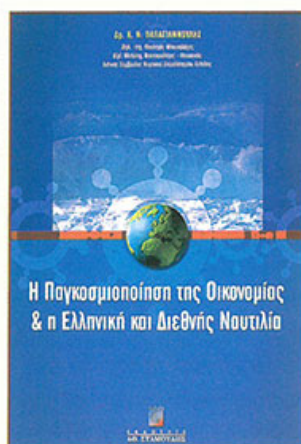
Αμφότερα τα ανωτέρω δικηγορικά γραφεία ιδρύθηκαν στις αρχές της δεκαετίας 1920 και ασχολήθηκαν εξ αρχής με το ναυτικό δίκαιο, παρέχοντας υπηρεσίες σε πλοιοκτήτες, ναυτιλιακές εταιρείες, P & I Clubs, τράπεζες κ.λπ. Μέχρι σήμερα και τα δύο γραφεία έχουν αναπτύξει σημαντική δράση και πελατολόγιο στο χώρο του ναυτικού δικαίου, διατηρώντας τόσο τμήμα δικαστηριακό (ασχολούμενο με αντιδικίες κ.λπ.) όσο και συμβάσεων (ασχολούμενο με ναυτιλιακές συμβάσεις, δάνεια, υποθήκες κ.λπ.).

Πρόσφατα τα δύο γραφεία αποφάσισαν να συνενωθούν, σχηματίζοντας δικηγορική εταιρεία με την επωνυμία ΔΑΝΙΟΛΟΣ, ΗΣΑΪΑΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ, που θα εδρεύει στην οδό Δροσοπούλου 29 στην Αθήνα και θα διατηρεί μεγάλο γραφείο στον Πειραιά στην οδό Πίας Μερα-

χίας 13. Η εταιρεία θα απαρτίζεται από 13 εταίρους και ο συνολικός αριθμός των δικηγόρων της θα υπερβαίνει τους 20. Αρχικός διαχειριστής της εταιρείας θα είναι ο Κος Γεώργιος Ησαΐας, αναπληρωτής διαχειριστής ο Ι. Μαρκτιανός - Δανιόλος.

Το συνδυασμένο πελατολόγιο της εταιρείας θα περιλαμβάνει όλα τα μεγαλύτερα αγγλικά και σκανδιναβικά P & I Clubs (αλληλασφαλιστικούς συνεταιρισμούς πλοιοκτητών), ναυτιλιακές εταιρείες, πλοιοκτήτες, ελληνικές και αλλοδαπές τράπεζες και ασφαλιστικές εταιρείες.

Η νέα δικηγορική εταιρεία, πέραν του ναυτικού δικαίου, θα σχηματίζει επίσης τμήμα ακινήτων και φορολογικού δικαίου, καθώς και τμήμα ευρωπαϊκού και διοικητικού δικαίου και θα διατηρεί ασφάλιση επαγγελματικού κινδύνου στην αγγλική αγορά.



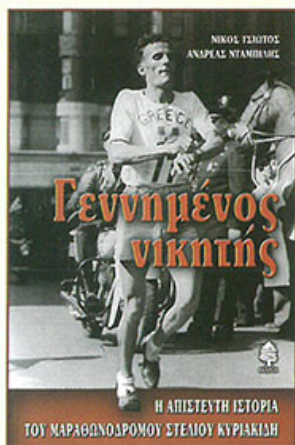
Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ & Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ
Κων/νου Ν. Παπαγιαννούλη
Εκδόσεις: ΑΘ. Σταμούλης

Με πρωτότυπο, σχολαστικό, επιστημονικό και αναλυτικό τρόπο, ο ειδικός επιστήμονας δρ Κων/νος Ν. Παπαγιαννούλης, ναυπηγός μηχανολόγος, οικονομολόγος μηχανικός, ειδικός σύμβουλος του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδας σε θέματα διεθνούς ναυτιλίας, διαπραγματεύεται το σύγχρονο θέμα της παγκοσμιοποίησης της οικονομίας στον ευαίσθητο χώρο της διεθνούς και της ελληνικής ναυτιλίας με τις πολυποίκιλες και πολύμορφες ιδιαιτερότητες. Ειδικότερα, στο βιβλίο παρουσιάζονται και αναλύονται:

- Οι κυριότεροι ιδιωτικοί ναυτιλακοί οργανισμοί ως φορείς ομάδων πίεσης (lobbies) προς τους κυριότερους διεθνείς οργανισμούς όπως ΙΜΟ, Ευρωπαϊκή Ένωση και Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου.
- Οι σημαντικότερες Διεθνείς Ναυτιλιακές Συμβάσεις, που αναφέρονται στη διεθνή ναυτιλιακή πολιτική και διέπουν την ελληνική και παγκόσμια ναυτιλία.
- Όλες οι συμβάσεις και τροποποιήσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) και οι συμβάσεις του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας,

που ενδιαφέρουν τη ναυτιλία.

- Ο ιδιαίτερος και σημαντικότερος ρόλος που έχει πλέον στο διεθνές περιβάλλον ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου, μετεξέλιξη της Γενικής Συμφωνίας Δασμών και Εμπορίου (GATT), στη διαμόρφωση της διεθνούς ναυτιλιακής πολιτικής και οι επιπτώσεις της στην ελληνική ναυτιλία, καθώς και η νέα συμφωνία για τις συναλλαγές στον τομέα των υπηρεσιών (GATS), που αφορά άμεσα τις θαλάσσιες μεταφορές.
- Οι εξελίξεις και προοπτικές της παγκόσμιας ναυτιλίας καθώς και η ναυτιλιακή πολιτική για το μέλλον της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- Η ναυτιλιακή πολιτική που πρέπει να έχει η Ελλάδα στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης, του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, καθώς και στις μελλοντικές διαπραγματεύσεις στον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου για τη διατήρηση και περαιτέρω ανάπτυξη της θέσης που κατέχει σήμερα.



ΓΕΝΝΗΜΕΝΟΣ ΝΙΚΗΤΗΣ
Των Νίκου Τσιφτού
και Ανδρέα Νταμπίλη
Εκδόσεις: Κέδρος

1946. Μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου η Ελλάδα ζει δραματικές ώρες εμφύλιου διχα-

σμού. Ο Έλληνας δρομέας Στέλιος Κυριακίδης θριαμβεύει, παρά τις αντίξοες συνθήκες, στο Μαραθώνιο της Βοστώνης, πετυχαίνοντας ατομικό και παγκόσμιο ρεκόρ. Η προσωπική διάκριση γίνεται ελληνικός άθλος. Ο Κυριακίδης χρησιμοποιεί τη νίκη του για να αποκαλύψει στη διεθνή κοινή γνώμη τις δραματικές στιγμές που περνά η πατρίδα του και για να συγκεντρώσει πολύτιμη ανθρωπιστική βοήθεια.

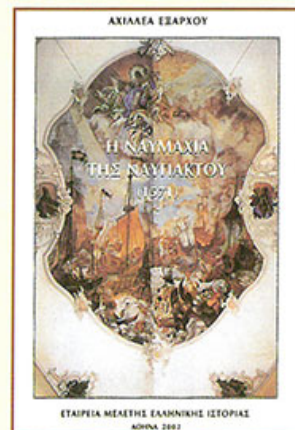
Ο Στέλιος Κυριακίδης, εκτός από ένας μεγάλος αθλητής σε μια πολύ δύσκολη εποχή, ήταν ένας μεγάλος πατριώτης ο οποίος είχε αφιερώσει τη ζωή του στην οικογένειά του, στον ελληνικό αθλητισμό και στους συνανθρώπους του.

Μετά τη νίκη του στη Βοστώνη το 1946, με χρόνο που ήταν πανευρωπαϊκό ρεκόρ αλλά και η καλύτερη επίδοση στον κόσμο, έμεινε στην Αμερική για ένα μήνα διαλαλώντας παντού το πρόβλημα της Ελλάδας αλλά και των Ελλήνων. Έτσι κατάφερε να συγκεντρώσει ένα σεβαστό χρηματικό ποσό και μεγάλη υλική βοήθεια από τους Ελληνοαμερικανούς και την αμερικανική κυβέρνηση, τα οποία ήρθαν στην Ελλάδα και ονομάστηκαν «πακέτο Κυριακίδη».

Το 1947 επιστρέφει εκ νέου στην Αμερική και συγκεντρώσε χρήματα για να μπορέσει η ελληνική ομάδα να ταξιδέψει στους Ολυμπιακούς Αγώνες του 1948 στο Λονδίνο. Το 1954 άρχισε να δημιουργεί το Αθλητικό Γυμναστήριο της Φιλοθέης καθώς και τον Αθλητικό Όμιλο Φιλοθέης. Με την έναρξη του συλλόγου της Φιλοθέης ξεκινά οργανωμένο παιδικό αθλητισμό στην περιοχή, κάτι πρωτοποριακό εκείνη την εποχή. Ως παράγοντας υπηρέτησε τον ελληνικό κλασικό αθλητισμό ως σύμβουλος του ΣΕΓΑΣ από το 1951 έως το 1981.

Η ΝΑΥΜΑΧΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΠΑΚΤΟΥ
Του Αχιλλέα Έξαρχου, πρέσβη ε.τ.
Εκδόσεις: Εταιρεία Μελέτης Ελληνικής Ιστορίας

Από τον πρόλογο του συγγραφέως: «Το μικρό αυτό ανά χειράς βιβλίο δεν έχει τη φιλοδοξία να θεωρηθεί ως σύγγραμμα ιστορίας. Απλώς, έχοντας ως κε-



ντρικό κορμό τη μεγάλης ιστορικής σημασίας ναυμαχίας της Ναυπάκτου, παρουσιάζει, τυλίγοντας τα γύρω από αυτόν, διάφορα γεγονότα, συμβάντα και δρώμενα τα οποία συνεκέντρωσα, όπως περιγράφονται κυρίως από διάφορες λιγότερο γνωστές και εγκατεσπαρμένες πηγές (μονογραφίες εξειδικευμένες μελέτες, άρθρα σε διάφορα έντυπα, ενημερωτικά φυλλάδια κ.ά.) και από προσωπικές μνήμες, με τη σκέψη ότι παρουσιάζουν ενδιαφέρον ως συμπληρωματικές πληροφορίες σχετικά με τη Ναυμαχία. Την ιδέα της συγγραφής του βιβλίου αυτού μου έδωσε η από τον φίλον πρώην πρέσβη της Ισπανίας στην Ελλάδα, Εξοχώτατο Κύριο Javier Jimenez - Ugarte, αποστολή τον Οκτώβριο του 2000 ομιλίας του στην 429η επέτειο της Ναυμαχίας η οποία μου ξύπνησε προσωπικές μνήμες που με έσπρωξαν σε σχετική έρευνα και μελέτη».



HYDRATECHNICA ΣΤΑΥΡΟΣ ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ

Hydraulic Ship Repairs
World Wide Service

25 χρόνια πείρα

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

✓ ΥΔΡΑΥΛΟΚΙΝΗΤΗΡΕΣ & ΑΝΤΛΙΕΣ ΕΛΑΙΟΥ, ΥΨΗΛΗΣ ΚΑΙ ΧΑΜΗΛΗΣ ΠΙΕΣΕΩΣ

✓ ΥΔΡΑΥΛΙΚΟΥΣ ΚΥΛΙΝΔΡΟΥΣ & ΓΡΥΛΟΥΣ ΑΜΠΑΡΙΩΝ

✓ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΑΝΤΛΙΩΝ & ΥΔΡΑΥΛΟΚΙΝΗΤΗΡΩΝ

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

✓ ΓΕΡΑΝΟΥΣ ΠΛΟΙΩΝ



Phaedra Ltd.

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

Ανανέωση του ελληνικού στόλου

Σύμφωνα με τα στοιχεία του ΥΕΝ, κατά το μήνα Μάιο ενεγράφησαν στα ελληνικά νηολόγια 16 πλοία και διεγράφησαν 15.

Όπως τόνισε ο ΥΕΝ κ. Γ. Ανωμερίτης, το «πλέον αξιοσημείωτο στοιχείο των μεταβολών αυτών είναι η ηλικία των πλοίων.

Τα εγγραφέντα έχουν μέση ηλικία 5,5 έτη, ενώ τα διαγραφέντα 25,5 έτη. Αυτό δείχνει τη σημαντική ανανέωση του ελληνικού στόλου, η οποία τα τελευταία έτη γίνεται με αύξηση της ολικής χωρητικότητας και μείωση της ηλικίας των πλοίων».

Μεταξύ των διαγραφέντων το Μάιο είναι και τα πωληθέντα σε Αυστραλούς «Σούπερφαστ III και IV».

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΦΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΚΟΧ ΜΗΝΟΣ ΜΑΪΟΥ 2002

ΕΓΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ				ΑΡΘΡΟΥ 13			
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.
Ε/Γ-Ο/Γ	ΘΕΟΛΟΓΟΣ - ΕΛΕΝΗ	Ν.Π. 10858	2002	Δ/Ε	ΑΓΑΘΟΝΗΣΟΣ	Ν.Π. 11003	2002
Δ/Ε	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ XXII	Ν.Π. 11000	1993	Φ/Γ	ΧΙΟΣ ΛΑΚ	Ν.Χίου 405	1982
Ε/Γ	ΓΙΟΥΡΦΑΣΤ I	Ν.Π. 11001	1996	Δ/Ε - Υγρ.	ΜΕΛΙΝΑ	Ν.Π. 11007	1984
Ε/Γ-Ο/Γ	ΕΥΡΩΠΗ ΠΑΛΑΣ	Ν.Π. 11002	2002	Φ/Γ-Χύδην	ΑΝΑΤΟΛΗ	Ν.Π. 11008	1997
Θ/Γ-Α/Ψ	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	Ν.Π. 11004	2002	Φ/Γ-Χύδην	ΑΕΤΟΣ	Ν.Π. 11010	2001
Ε/Γ-ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ	ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ	Ν. ΡΟΔΟΥ 41	1989	Φ/Γ-Χύδην	ΑΛΦΑ ΜΕΛΟΝΤΥ	Ν.Π. 11011	2002
Θ/Γ-Α/Ψ	ΒΕΡΑ	Ν.Π. 11005	1996				
Θ/Γ	ΚΡΙΣΤΑΜΑΡΕ	Ν.Π. 7988	2002				
Ε/Γ-Τ/Ρ	ΜΕΝΙΑ ΜΑΡΙΑ I	Ν. ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ 973	2002				
Τ/Ρ	ΤΖΙΝΑ Μ. ΠΕΙΡΑΙΑΣ	Ν.Π. 11009	1998				
Τ/Ρ	ΟΥΡΑΝΟΣ	Ν.Π. 8012	2002				
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 11 - ΚΟΧ: 40.762 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 3 ΕΤΗ				ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 6 - ΚΟΧ: 185.773 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 7 ΕΤΗ			

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ					ΑΡΘΡΟΥ 13				
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ
Δ/Ε - Υγρ.	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	Ν.Π. 10344	1971	Π.Α. (ΠΑΝΑΜΑ)	Δ/Ε	ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΟΣΕΔΩΝ	Ν.Π. 9837	1978	Π.Α. (BRITISH VIRGIN ISL)
Ε/Γ - Τ/Ρ	ΚΑΡΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	Ν.Π. 7247	1982	Π.Α. (ΚΥΠΡΟΣ)	Δ/Ε	ΙΚΑΡΙΑ	Ν.Π. 10186	1977	Π.Α. (ΟΙΚΑΛΟΠΟΥΡΗ)
Τ/Ρ - Α/Ψ	ΜΑΚΟΤΑ III	Ν.Π. 3172	1977	Π.Α. (ΙΤΑΛΙΑ)	Ε/Γ-Ο/Γ	ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ III	Ν. ΠΑΤΡΑΣ 51	1997	Π.Α. (ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ)
Ε/Γ - Τ/Ρ	ΚΑΜΕΛΙΑ	Ν. ΑΡΓΟΣΤΟΛΟΥ 314	1962	Π.Α. (ΠΑΝΑΜΑ)	Ε/Γ-Ο/Γ	ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ IV	Ν. ΠΑΤΡΑΣ 52	1977	Π.Α. (ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ)
					Δ/Ε	ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ	Ν.Π. 10800	1980	Π.Α. (ΠΑΝΑΜΑ)
					Φ/Γ	ΣΤΑΡ ΜΙΧΑΛΗΣ	Ν.Π. 9963	1985	Π.Σ. (ΜΑΛΤΑ)
					Δ/Ε	ΠΥΡΡΙΧΙΟΣ	Ν.Π. 10927	1974	Π.Α. (ΑΓ. ΒΙΚΕΝΤΙΟΣ)
					Φ/Γ	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ	Ν. ΧΙΟΥ 351	1981	Π.Α. (CAYMAN ISLANDS)
					Δ/Ε	ΕΤΖΙΑΝ V	Ν.Π. 6284	1958	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)
					Δ/Ε	ΑΦΡΙΚΑΝ ΑΝΤΑΞ	Ν. ΑΝΔΡΟΥ 531	1975	Π.Α. (ΑΓ. ΒΙΚΕΝΤΙΟΣ)
					Φ/Γ	ΕΔΙΝΜΠΟΥΡΓΚ	Ν.Π. 10601	1973	Π.Α. (BRITISH VIRGIN ISL)
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 4 - ΚΟΧ: 1.391 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 29 ΕΤΗ					ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 11 - ΚΟΧ: 466.554 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 22 ΕΤΗ				

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Τα πιο πάνω στοιχεία δίδονται σύμφωνα με τις μέχρι 3. 6. 2002 αναφορές των Λιμενικών Αρχών που τηρούν νηολόγια.

ΝΗΟΛΟΓΗΣΕΙΣ ΣΗΜΑΤΟΛΟΓΗΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ 100 ΚΟΧ ΚΑΙ ΑΝΩ REGISTRATIONS OF VESSELS OVER 100 GRT HAVING AN INTERNATIONAL CALL SIGN

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SYJW 2/4/02	ΣΙΝΑ SINA	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10981	MEK-I. C (1) 23.200 PS	1992 ΙΑΠΩΝΙΑ	137.746	73.993	USD \$25.100.000	AVIGNON SHIP. COM. LIM. Αντίκλ.: Ζαφείρος Θωμάς Τρίτωνος 103, Π. Φάληρο τηλ.: 010-94.80.700
SVAT 4/4/02	ΝΙΚΟΣ Α. NICOS L.	Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ BULK CARRIER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10982	MEK-I. C (1) 9.480 KW/ 12.870 BHP	2002 ΚΟΡΕΑ	39.958	25.889	USD \$20.840.000	SEAPEARL MARINE S.A. LIBERIA Αντίκλ.: ΞΕΝΑΚΗΣ Ιωάννης Ακτή Μισούλη 11, Πειραιάς τηλ.: 010-41.14.491-3
SVVF 5/4/02	ΑΣΦΑΛΤ ΣΤΑΡ ASPHALT STAR	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10984	MEK-I. C (1) 11.640 BHP	1996 ΙΑΠΩΝΙΑ	28.433	12.369	USD 10 & όλτες οξείδωσης παροχές	CRUDE PRODUCT ASPHALT CARRIER S.A. Αντίκλ.: Τσαντάουλης Πρόδρομος Ακτή Μισούλη 41, Πειραιάς τηλ.: 010-42.92.230
SVYN 8/4/02	ΑΛΦΑ HARMONY ALPHA HARMONY	Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ BULK CARRIER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10985	MEK-I. C (1) 14.900 PS	2001 ΚΟΡΕΑ	39.941	25.953	USD 10 & όλτες οξείδωσης παροχές	MERLIN CO. LTD (LIBERIA) Αντίκλ.: Κουκουλάκης Ιωάννης Α. Συγγρού 354, Καλλιθέα τηλ.: 010-94.84.400
SVQW 9/4/02	ΑΤΛΑΝΤΙΣ ATLANTIS	Ε/Γ-Τ/Ρ PASSENGER PROFESSIONAL PLEASURE SHIP	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10986	MEK-I. C (4) 4x1.802-7.208 BHP	1967 ΔΑΝΙΑ	7.632	2.314	USD \$6.000.001	FORTUNE SHIP INVESTMENTS L.T.D. Αντίκλ.: Παπουτσάκης Γεώργιος Ακτή Μισούλη 51, Πειραιάς τηλ.: 010-42.93.300
SWXO 11/4/02	ΑΙΣ ΠΡΙΝΣ ICE PRINCE	Φ/Γ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10987	MEK-I. C (1) 4.127 KW	1990 ΜΑΛΤΑ	6.395	2.823	USD \$3.450.000	VOLCANO CARRIERS CO. Αντίκλ.: Αγοστόπουλος Ευάγγελος Αφεντούλη 2, Πειραιάς τηλ.: 010-45.25.323
SKYX 15/4/02	ΝΑΥΤΟΤΣΙΜΕΝΤΙΙ NAFTOCEMENT II	Φ/Γ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΤΣΙΜΕΝΤΟΥ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10988	MEK-I. C (1) 2.060 KW	1974 ΙΑΠΩΝΙΑ	2.576	1.025	USD \$100.000	NAFTOCEMENT II SHIPPING CO. Αντίκλ.: Ευκλιώτης Πηνελ Κολλοκοτρώνη 99, Πειραιάς τηλ.: 010-41.72.000
SV2371 17/4/02	ETZIAN V AEGIAN V	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10989	MEK-I. C (4) 1.470 BHP	1970 ΣΟΥΗΔΙΑ	1.321	748	USD \$140.000	KARMEA V NAYTIKH ETAIPEIA Αντίκλ.: Κουτσούκος Χαρίλαος Ακτή Μισούλη 51, Πειραιάς τηλ.: 010-42.92.530
SVJH 17/4/02	ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ ΠΑΡΟΣ BLUE STAR PAROS	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10990	MEK-I. C (4) 4x4.350= 17.400 KW/ 600 RPM	2002 ΚΟΡΕΑ	10.438	3.131	-	BLUE STAR FERRIES S.A. Αντίκλ.: Πραχάκης Σπυρίδων Αθηνών 157, Βούλα τηλ.: 010-89.19.870
SVJA 22/4/02	ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ KYRAKATINGO	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10991	MEK-I. C (1) 34.650 BHP	2001 ΚΟΡΕΑ	160.100	109.604	USD \$68.638.440	JEWEL MARINE INC. Αντίκλ.: Βαλμάς Αντώνιος Κολλοκοτρώνη 116, Πειραιάς τηλ.: 010-41.86.276
SVRF 24/4/02	ΣΕΡΙΝΑ SERINA	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10992	MEK-I. C (1) 20.027 KW	1988 ΙΑΠΩΝΙΑ	141.991	68.457	USD \$27.000.000	OVERSEAS MARINE CO. L.T.D. Αντίκλ.: Αθούνης Ιωάννης Σκουζέ 6, Πειραιάς τηλ.: 010-42.92.730
SV2396 24/4/02	ΑΡΤΕΜΙΣ ARTEMIS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10993	MEK-I. C (1) 880 BHP	1980 ΔΑΝΙΑ	1.106	474	USD \$300.000	ARTEMIS Π. ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ.: Παπαδημητρίου Ευάγγελος Διογένους 12, Θεσ/νίκη τηλ.: 0310-91.35.22
SVXL 24/4/02	ΤΟΛΜΗ TOLMI	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10994	MEK-I. C (1) 7.080 KW	1989 ΠΟΛΩΝΙΑ	21.305	10.412	USD \$6.100.000	WESTDENE MARITIME L.T.D. Αντίκλ.: Σταυρίδης Αλέξανδρος Φιλωνος 98B, Πειραιάς τηλ.: 010-42.84.014
SVNZ 25/4/02	ΔΗ ΕΜΕΡΑΛΝΤ THE EMERALD	Ε/Γ PASSENGER SHIP	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10995	ΑΤΜΟΣΤΡΟ ΒΗΛΟΙ/STREAM TURBINE (4) 16.182 KW	1958 ΗΠΑ	26.431	11.913	USD 10 & όλτες οξείδωσης παροχές	IONIAN CRUISE LINES S.A. Αντίκλ.: Κοροσάκης Νίκος Κανάρη 5-7, Πειραιάς τηλ.: 010-42.71.423
SWUJ 25/4/02	ΟΛΥΜΠΙΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ OLYMPIA EXPLORER	Ε/Γ PASSENGER SHIP	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10996	ΑΤΜΟΣΤΡΟ ΒΗΛΟΙ/STREAM TURBINE (4) 4x9.450 KW	2001 ΓΕΡΜΑΝΙΑ	24.318	10.026	ΕΥΡΩ 159.180.556,07	ROYAL WORLD CRUISE INC. Αντίκλ.: Εανθόκος Λεωνίδας Ακτή Μισούλη 87, Πειραιάς τηλ.: 010-42.91.000
SV2397 25/4/02	ΛΑΛΛΑΜΠΑΙΙ LULLABY II	Ε/Γ-Τ/Ρ PASSENGER PROFESSIONAL PLEASURE YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10997	MEK-I. C (2) 2x503 BHP	1992 ΙΤΑΛΙΑ	242	119	ΕΥΡΩ 850.000	BIG BLUE MARITIME S.A. Αντίκλ.: Μαρκοπούλης Βασίλειος Υψηλάντου 139, Πειραιάς τηλ.: 010-41.70.710
SVFF 29/4/02	ΑΜΑΖΩΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ AMAZON EXPLORER	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10998	MEK-I. C (1) 15.670 BHP	2002 ΚΟΡΕΑ	43.075	21.975	USD \$35.420.610	PRIME NAVIGATION CO. LTD Αντίκλ.: Αθούνης Ιωάννης Σκουζέ 6, Πειραιάς τηλ.: 010-42.92.730

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		
SWVM 9/4/02	ΣΚΥΡΟΣ SKYROS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9979	ΑΤΜΟΣΤΡΟΒΙΛ. ΟΙ/STEAM TURBINE (2) 35.506 SHP	1976 SWEDEN	153.027	123.175	USD \$5.799.800.40	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SXLU 9/4/02	ZANTE ZANTE	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10062	ΑΤΜΟΣΤΡΟΒΙΛ. ΟΙ/STEAM 40.000 P.S.	1975 JAPAN	132.798	100.108	USD \$5.154.498.40	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SX3253 10/4/02	ΚΕΜΕΚΑΙ CHEMSKY	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10332	ΜΕΚ-Ι.Κ. (1) 1.650BHP	1967 SWEDEN	1.323	499	USD \$125.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SVUI 10/4/02	ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ GOLDEN DESTINY	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10803	ΜΕΚ-Ι.Κ. (1) 16.880 BHP	1981 JAPAN	52.757	20.619	-	Αλλαγή σημαίας CHANGE OF FLAG
SV4147 11/4/02	ΟΛΥΜΠΙΑ OLYMPIA	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	8718	ΜΕΚ-Ι.Κ. (1) 868 BHP	1967 GERMANY	841	468	USD \$167.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SVAN 11/4/02	ANNA ANNA	Φ/Γ CARGO	ΑΝΔΡΟΣ ANDROS	556	ΜΕΚ-Ι.Κ. (1) 14.400 BHP	1981 JAPAN	35.160	21.240	USD \$3.150.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SVCY 15/4/02	ΑΣΦΑΛΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ ASPHALT CHAMPION	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10114	ΜΕΚ-Ι.Κ. (1) 11.600 BHP	1973 NORWAY	19.206	11.801	USD \$886.665,78	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SYFH 18/4/02	ΟΡΛΑΝΤΟ ORLANDO	Φ/Γ CARGO	ΑΝΔΡΟΣ ANDROS	542	ΜΕΚ-Ι.Κ. (1) 17.400 BHP	1976 JAPAN	39.672	26.533	USD \$1.876.453.15	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SVSD 19/4/02	ΣΚΙΑΘΟΣ SKIATHOS	Φ/Γ - ΧΥΔΗΝ BULK CARRIER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9748	ΜΕΚ-Ι.Κ. (1) 11.600 BHP	1977 JAPAN	19.906	13.075	USD \$1.013.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SXCF 19/4/02	TZINI JEANNIE	Φ/Γ - ΧΥΔΗΝ BULK CARRIER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10656	ΜΕΚ-Ι.Κ. (1) 10.400 BHP	1982 GR. BRITAIN	20.885	13.094	USD \$3.650.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SV2898 22/4/02	ΦΟΥΡΝΟΙ ΙΙΙ FOURNI III	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	8914	ΜΕΚ-Ι.Κ. (1) 380 BHP	1953 HOLLAND	470	309	EURO 42.553	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SVUJ 25/4/02	ΑΝΑΓΚΕΛ ΣΠΙΡΙΤ ANANGEL SPIRIT	Φ/Γ - ΧΥΔΗΝ BULK CARRIER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	7011	ΜΕΚ-Ι.Κ. (1) 7.800 BHP	1978 JAPAN	14.156	8.634	USD \$821.591	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SVIG 26/4/02	ΠΕΛΑΡΕΙΝΤΣΕΡ PELRANGER	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10366	ΜΕΚ-Ι.Κ. (1) 380 BHP	1978 JAPAN	6.462	2.654	USD \$444.950	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SYTN 26/4/02	ΣΑΠΦΩ SAPPHO	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ MYTILINIS	18	ΜΕΚ-Ι.Κ. (4) 10.920 BHP	1966 ENGLAND	6.500	3.427	USD \$1.150.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SWVV 30/4/02	ΜΕΝΑΛΟΝ MENALON	Φ/Γ - ΧΥΔΗΝ BULK CARRIER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.809	ΜΕΚ-Ι.Κ. (1) 17.400 BHP	1976 JAPAN	36.082	23.271	-	Αλλαγή σημαίας CHANGE OF FLAG
SZOE 30/4/02	ΑΝΑΓΚΕΛ ΧΟΡΑΙΖΟΝ ANANGEL HORIZON	Φ/Γ - ΧΥΔΗΝ BULK CARRIER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	8290	ΜΕΚ-Ι.Κ. (1) 11.600 BHP	1976 JAPAN	15.990	11.057	USD \$1.150.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SVFW 30/4/02	ΛΥΤΡΩΤΗΣ LITROTIS	Φ/Γ - ΧΥΔΗΝ BULK CARRIER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10174	ΜΕΚ-Ι.Κ. (1) 12.600 BHP	1981 DENMARK	35.664	122.081	USD \$5.155.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners

ΑΝΑΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

REMEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS	ΚΟΧ	ΚΧΧ
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SW 5988 24/4/02	ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙ AXION ESTI	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER F.B.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9492	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω οριστικής ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Remeasurement figures tonnage ΣΕ/TO	370 391	144 170
SW6436 29/4/02	ΑΛΚΥΟΝ Π. HALKYON P.	Ε/Γ-Τ/Ρ PASSENGER PROF. P.B.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9345	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω οριστικής ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Remeasurement figures tonnage ΣΕ/TO	714 730	214 219



THE BARBADOS SHIPS' REGISTRY

Barbados, an independent Country offering

**An International Ship Registry based in London
A stable political environment with a well established legal system
No nationality restrictions on ownership
A quality Ship Register having a good safety record
Simplified registration procedures with competitive fees
Supported by our fast personal service.**

Contact us at:

**Barbados High Commission
1 Great Russell Street
London WC1B 3ND**



**Tel: +44 (0)207 636 5739
Fax: +44 (0)207 636 5745**

**email: registry@barbadosmaritime.com
website: www.barbadosmaritime.com**

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΕΣ

CHANGES OF NAMES

Α.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET	
SWUL	ZIM SHENZHEN	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10547	MEK-I.C. (1)	1985	39.678	19.980	Μετονομάστηκε σε «XENZ»
1/4/02	ZIM SHENZHEN	CARGO	PIRAEUS		27.700 PS				Renamed to «XENZ»
SYSX	ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	Ε/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10540	MEK-I.C. (4)	1984	16.795	7.146	Μετονομάστηκε σε » ΟΛΥΜΠΙΑ ΚΑΟΥΝΤΕΣ»
3/4/02	OLYMPIC COUNTESS	PASSENGER SHIP	PIRAEUS		21.000 BHP				Renamed to » OLYMPIA COUNTESS»
SWUL	XENZ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10547	MEK-I.C. (1)	1985	39.678	19.980	Μετονομάστηκε σε «NABARINO»
10/4/02	HENZ	CARGO	PIRAEUS		27700 PS				Renamed to «NABARINO»
SZTL	ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10026	MEK-I.C. (1)	1984	22.009	12.589	Μετονομάστηκε σε «ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ»
11/4/02	AGIA MARCELLA	CARGO	PIRAEUS		8.160 BHP				Renamed to «SAINT NICHOLAS»
SW 2722	ΘΕΟΔΩΡΟΣ Ι	P/K TUG	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	4128	MEK-I.C. (2)	1959	146	17	Μετονομάστηκε σε «ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ»
17/4/02	THEODOROS I		PIRAEUS		2x450=900 BHP				Renamed to «AGIOS RAFAEL»
SX 3772	ΣΗ ΤΖΕΤ Ι	Ε/Γ-ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10328	MEK-I.C. (4)	1995	496	340	Μετονομάστηκε σε «ΤΖΕΤ ΟΥΑΝ»
25/4/02	SEA JET I	PASSENGER SHIP	PIRAEUS		4x2020=8.080 BHP				Renamed to «JET ONE»
SW 6436	ΑΛΚΥΩΝ Π	Ε/Γ-Τ/Ρ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	9345	MEK-I.C. (2)	1989	730	219	Μετονομάστηκε σε «ΠΗΓΑΣΟΣ»
29/4/02	HALKYON P	PASS PROFESSIONAL	PIRAEUS		2x1.850 BHP				Renamed to «PEGASUS»
		PLEASURE SHIP							
SW 3426	ΤΖΑΓΚΟΥΑΡ ΙΙ	Ε/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	9108	MEK-I.C. (2)	1959	185	120	Μετονομάστηκε σε «ΙΦΙΓΕΝΕΙΑ ΕΞΠΡΕΣ»
29/4/02	JAGUAR II	PASSENGER SHIP	PIRAEUS		2x750=1.500 BHP				Renamed to «IFIGENIA EXPRESS»
SV 6732	ΕΚΤΟΡ	P/K	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	2987	MEK-I.C. (2)	1963	142	46	Μετονομάστηκε σε «ΧΡΗΣΤΟΣ ΧVΙΙ»
29/4/02	HEKTOR	TUG	PIRAEUS		2x396 BHP				Renamed to «CHRISTOS XVII»
SV 6730	ΕΡΩΣ	P/K	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	3097	MEC-I.C. (1)	1965	142	34	Μετονομάστηκε σε «ΧΡΗΣΤΟΣ ΧVΙ»
29/4/02	EROS	TUG	PIRAEUS		785 BHP				Renamed to «CHRISTOS XVI»

ΠΛΕΙΣΤΗΡΙΑΣΜΟΙ

10/6/2002

Ε/Γ ΠΡΙΒΙΛΕΤΖ Ν.Π. 10880, 496 ΚΟΧ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΑΠΟΣΤ. ΧΡΗΣΤΟΥ ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ,
010-41.83.990
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΙΧΑΗΛ Α. ΛΕΒΕΝΤΗΣ
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: USD 3.000.000

Ρ/Κ ΝΗΣΟΣ ΚΑΛΑΜΟΣ Ν.Π. 4440, 118,80
ΚΟΧ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΘΕΟΔΩΡΟΣ Ζ. ΑΛΜΥΡΑΝΤΗΣ,
010-41.30.347
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΑΝΤΩΝΙΑ Χ. ΜΑΥΡΟΜΙΧΑΛΗ,
010-41.70.139
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: ΔΟΛ. ΗΠΑ 66.030,81 ή ευ-
ρώ 59.427,72

17/6/2002

Ρ/Κ ΑΣΠΡΟΓΙΑΛΙ Ν.Π. 4247
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΣΙΛΑΚΟΠΟΥΛΟΣ,
010-38.27.429
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΑΡΙΑ ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΟΥ
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: Ευρώ 58.694,06

Ρ/Κ ΚΑΠΠΑ ΠΑΟΥΡ Ν.Π. 8948
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΡΗΓΟΠΟΥΛΟΣ,
010-36.39.222
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΛΟΥΙΖΑ ΚΑΡΑΧΟΥ - ΑΡΓΥΡΟΠΟΥ-
ΛΟΥ
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 70.000 ευρώ

Ρ/Κ ΦΩΤΗΣ ΠΟΡΤΟΛΟΣ Ν.Π. 4757
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΕΛΕΝΗ ΠΑΓΩΝΗ, 010-36.33.720
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΑΡΙΑ ΤΡΑΝΤΑΛΙΔΟΥ - ΚΟΛΟ-
ΒΟΥ, 010-41.38.546
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: Ευρώ 11.739

24/6/2002

Ρ/Κ ΑΣΠΡΟΓΙΑΛΙ Ν.Π. 4247
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΕΛΕΝΗ ΠΑΓΩΝΗ, 010-36.33.720
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΑΡΙΑ ΤΡΑΝΤΑΛΙΔΟΥ - ΚΟΛΟ-
ΒΟΥ, 010-41.38.546
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: Ευρώ 29.347,03

Θ/Γ-Τ/Ρ ΙΘΑΚΗ Β.Κ. Ν.Π. 4943
Θ/Γ-Τ/Ρ ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ Β.Κ. Ν.Π. 4944
Θ/Γ-Τ/Ρ ΖΑΚΥΝΘΟΣ Β.Κ. Ν.Π. 4945
Θ/Γ-Τ/Ρ ΚΕΡΚΥΡΑ Β.Κ. Ν.Π. 4940
Θ/Γ-Τ/Ρ ΠΑΞΟΙ Β.Κ. Ν.Π. 4942
Θ/Γ-Τ/Ρ ΛΕΥΚΑΔΑ Β.Κ. Ν.Π. 4941
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ,
02210-29.095
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΑΠΠΑΣ (ΧΑΛΚΙΔΑ)
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΑΥΛΙΔΟΣ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: Ευρώ 22.010,28 (για κάθε
σκάφος)

ΟΡΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

DEFINITE MEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS	ΚΟΧ	ΚΧΧ
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SWET	ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ 1	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10744	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	29.415	10.048
4/4/02	BLUE STAR 1	PASSEGER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	29.560	10.094
		FERRY BOAT					
SYSV	ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ 2	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10764	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	29.415	10.048
4/4/02	BLUE STAR 2	PASSEGER FERRY BOAT	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	29.560	10.094
SXQD	ΛΑΛΗΣ	Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10959	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	30.256	17.615
9/4/02	LALIS	BULK CARRIER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	30.256	17.615
SYZD	ΣΟΥΠΕΡ ΦΑΣΤ ΙΧ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10958	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	30.285	10.769
12/4/02	SUPER FAST IX	PASSENGER F.B.	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	30.285	10.769
SX9497	ΕΒΡΟΣ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10912	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	956	594
12/4/02	EVROS	TANKER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	956	581
SWVS	ΠΥΡΡΙΧΙΟΣ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10927	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	17.211	9.407
12/4/02	PIRRIHIOS	TANKER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	17.211	9.407
SX9857	ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10964	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	795	305
22/4/02	AGIOS GEORGIOS I	TANKER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	795	305
SZQV	ΝΙΚΟΛΑΣ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10952	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	1706	1053
22/4/02	NIKOLAS	CARGO	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	1706	1053
SWGH	ΑΡΤΕΜΙΣ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10968	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	22.587	13.743
23/4/02	ARTEMIS	TANKER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	22.587	13.743

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΙΝΑΚΑ ΠΡΟΣΩΡΙΝΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΓΓΡΑΦΩΝ

DELETIONS FROM THE PROVISIONAL SHIPPING DOCUMENTS TABLE

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΑΡΧΗ ΠΟΥ ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟ ΕΓΓΡΑΦΟ PROVISIONAL CERTIFICATE ISSUED BY	ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΡΗΡΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
						ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SXYX 15/4/02	ΝΑΦΟΤΣΙΜΕΝΤ ΙΙ NAFTOCIMENT II	Φ/Γ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΤΣΙΜΕΝΤΟΥ	Κ. Α. ΠΕΙΡΑΙΑ	ΜΕΚ-Ι.Σ. (1) 2.060KW	1974 ΙΑΠΩΝΙΑ	2.576	1.025	USD \$ 100.000	ΝΑΦΟΤΣΙΜΕΝΤ ΙΙ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

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	ΧΡΗΡΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET	
SV 6801 17/4/02	ΧΡΗΣΤΟΣ Η. CHRISTOS H.	Φ/Γ-Μ/Σ	ΒΟΛΟΣ VOLOS	61	ΜΕΚ-Ι.Σ. (1) 500 BHP	1956 Δ. ΓΕΡΜΑΝΙΑ	494	335	Πρώην ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ 33 Ex MITILINIS

Τα ανοικτά νηολόγια της Ευρωπαϊκής Ένωσης

του δρος Κ. Παπαγιαννούλη, Dipl.-Ing., Dipl.-Wirtsing,
ειδικού συμβούλου ΝΕΕ



Η επικύρωση της Διεθνούς Σύμβασης για τους όρους νηολόγησης των πλοίων που υιοθετήθηκε το 1986, αναμένεται ότι θα καθυστερήσει αρκετά. Παρά την αρχική πρόθεση της

UNCTAD να εξαλείψει τις σημαίες ευκαιρίας και τα ανοικτά νηολόγια, στην πραγματικότητα τις νομιμοποίησε με τη ρητή αναγνώριση του δικαιώματος κάθε χώρας να οργανώνει το δικό της νηολόγιο υπό ορισμένους όρους και προϋποθέσεις. Παράλληλα, όμως, η σύμβαση προβλέπει και προϋποθέσεις προστασίας των συμφερόντων των αναπτυσσόμενων χωρών που προσφέρουν εργατικό δυναμικό. Η ανισορροπία που υπάρχει ακόμη και σήμερα μεταξύ προσφοράς και ζήτησης στην παγκόσμια ναυτιλία, δημιούργησε μεγάλη χωρητικότητα παροπλισμένων πλοίων, αύξηση των διαλύσεων και μείωση των τιμών των νέων κατασκευών ιδιαίτερα στις χώρες της Ανατολικής Ασίας. Οι συνέπειες φάνηκαν ιδιαίτερα στις χώρες της Δυτικής Ευρώπης και της ΕΟΚ, στις οποίες η μείωση των εθνικών τους στόλων ήταν σημαντική. Η μείωση του εθνικού εμπορικού στόλου της Ελθάδας ήταν επίσης σημαντική, παρ' όλο αυτά όμως διατηρήθηκε στις πρώτες θέσεις των μεγαλύτερων στόλων του κόσμου. Έτσι, οι ναυτιλιακές χώρες της ΕΟΚ αλλά και άλλες βορειοδυτικές χώρες της Ευρώπης, μέλη του ΟΟΣΑ, αναγκάστηκαν να δημιουργήσουν τα λεγόμενα Offshore Registries, με σκοπό να μειώσουν όσο το δυνατόν περισσότερο τη διαρροή των πλοίων τους υπό εθνική σημαία προς σημαίες τρίτων χωρών ή σημαίες ευκαιρίας. Κύριο χαρακτηριστικό αυτών των Offshore Registries είναι ότι οι

απαιτήσεις για τη νηολόγηση των πλοίων, ιδιαίτερα όσον αφορά την επένδρωσή τους και τις φορολογικές διευκολύνσεις, είναι μειωμένες σε σχέση με το εθνικό νηολόγιο. Τα χαρακτηριστικά τους είναι:

1) Ίδρυση σε εδάφη που συνδέονται με την κύρια χώρα με κάποιο αποικιακού τύπου καθεστώς, έτσι ώστε να θεωρείται ανεξάρτητο νηολόγιο, αλλά στην ουσία να είναι εθνικό αφού παρέχεται η σημαία της κύριας χώρας.

2) Λιγότερες απαιτήσεις για τη νηολόγηση των πλοίων, π.χ., λιγότερο αυστηροί κανόνες ασφαλείας, φορολογικές ελαφρύνσεις κ.λπ., απ' ό,τι απαιτεί το γνήσιο εθνικό νηολόγιο. Έτσι λοιπόν σήμερα σε πολλές χώρες της Ε.Ε. αλλά και του ΟΟΣΑ έχουν δημιουργηθεί και λειτουργούν θυγατρικές σημαίες ευκολίας ή αλλιώς παράλληλα ή δεύτερα (Offshore) νηολόγια.

Κατωτέρω αναφέρονται οι χώρες που έχουν τέτοια ανοικτά νηολόγια και ενδεικτικά μερικές από τις διευκολύνσεις που παρέχουν, οι οποίες τις περισσότερες φορές είναι ανομοιόμορφες (ΕΟΚ, Α34):

α) Δανία: Έχει δημιουργήσει το Danish International Ship Registry (DIS). Το νηολόγιο αυτό απαιτεί μόνον ο κυβερνήτης του πλοίου να είναι δανικής εθνικότητας, ενώ επειδή τα εισοδήματα των ναυτικών απαλλάσσονται από το φόρο, το 80% των πληρωμάτων των εγγεγραμμένων πλοίων αποτελείται από ευρωπαϊκές εθνικότητας.

β) Γαλλία: Έχει δημιουργήσει ένα νηολόγιο στη νήσο Kerguelen, που βρίσκεται νοτίως της Νοτίου Αφρικής. Τα νηοία βρίσκονται υπό γαλλική διοίκηση στην Ανταρκτική και σε αυτά δεν εφαρμόζεται η γαλλική εργα-

τική νομοθεσία.

Εκεί νηολογούνται γαλλικά πλοία (bulk carriers) κατόπιν προηγούμενης εγκρίσεως του Γάλλου υπουργού Θαλάσσης, τα οποία θα μπορούν να ναυτολογούν ξένους ναυτικούς μέχρι το 75% του πληρώματος (εξαιρούνται τα crude oil carriers) και 25% Γάλλους ναυτικούς, από τους οποίους 4 τουλάχιστον αξιωματικοί.

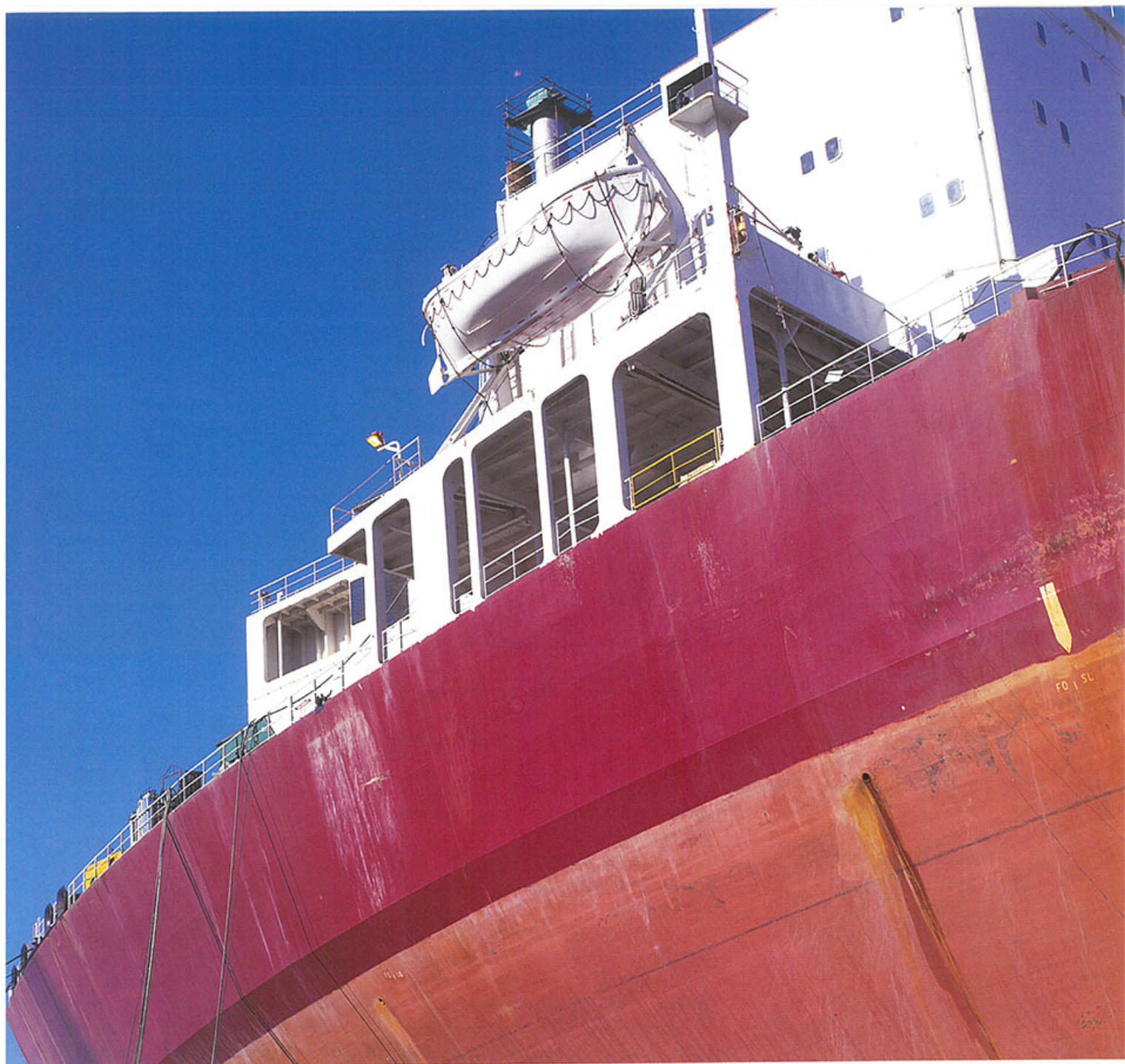
Σύμφωνα με υπολογισμούς της Γαλλικής Κυβέρνησης, ένα πλοίο φορτίων χύδην 140.000 TNB με 24 άτομα ως μέλη πληρώματος, μπορεί να μειώσει τα ημερήσια έξοδα πληρώματος από \$4.000 σε \$2.100.

γ) Φινλανδία: Έχει δημιουργήσει νηολόγιο στη νήσο Aland σύμφωνα με τα νορβηγικά πρότυπα. Στο νηολόγιο αυτό η Φινλανδία κατόρθωσε να προσελκύσει και πάλι τα φινλανδικών συμφερόντων πλοία μεταφοράς φορτίων χύδην.

δ) Ισπανία: Έχει δημιουργήσει νηολόγιο στις Καναρίους Νήσους με ρυθμίσεις όμοιες με το αντίστοιχο νηολόγιο της Νορβηγίας. Σκοπός του νηολογίου είναι η μείωση του κόστους των πλοίων και η αύξηση της ανταγωνιστικότητάς τους μέσω της φορολογικής και εργατικής πολιτικής του. Υπολογίζεται ότι έχει απορροφήσει περίπου το 50% της Ισπανικής οδικής χωρητικότητας.

ε) Πορτογαλία: Έχει ιδρύσει αντίστοιχα δεύτερο νηολόγιο, με την ονομασία MAR, στα πρότυπα του ισπανικού.

στ) Γερμανία: Έχει δημιουργηθεί από το 1989 στο επίσημο νηολόγιο της Γερμανίας ένα διεθνές τμήμα του με την ονομασία International Ship Registry (ISR). Κυριότεροι λόγοι εγγραφής πλοίων πλοίων σε αυτό το διεθνές τμήμα του εθνικού νηολογίου



της Γερμανίας και της σημαντικής φυγής σε άλλες χώρες με πρώτη την Κύπρο είναι η υψηλή φορολογία, οι υψηλές εργατικές αμοιβές και τα επιβαλλόμενα πρότυπα ασφαλείας. Στο ISR οι πλοιοκτήτες μπορούν να συνάψουν συμφωνίες με αλληλοδοπούς ναυτικούς με ημερομίσθια της χώρας καταγωγής τους και έτσι να μειώνεται το εργατικό κόστος και κατ' επέκτασιν το λειτουργικό κόστος του πλοίου. Η Γερμανία πέτυχε να σταθεροποιήσει τη χωρητικότητα της υπό τη σημαία της μέσω του ISR.

Ζ) Ολλανδία: Έχει δημιουργηθεί στις Ολλανδικές Αντίλλες ένα ειδικού τύπου νηολόγιο, το οποίο διαθέτει αυτόνομη διαχείριση και έτσι δεν θεωρείται ως δεύτερο νηολόγιο της Ολλανδίας. Οι Ολλανδικές Αντίλλες στην Καραϊβική αναπτύσσονται

ως σημαία ευκολίας και γίνεται προσπάθεια προσέλκυσης Ευρωπαίων πλοιοκτητών, ιδίως από την Ολλανδία.

Η διαδικασία νηολόγησης είναι παρόμοια της ολλανδικής και τα πλοία φέρουν την ολλανδική σημαία, έχουν διαφορετική φορολογική μεταχείριση και στο νηολόγιο αυτό δεν εφαρμόζεται η εργατική νομοθεσία της Ολλανδίας. Η μόνη υποχρέωση που υπάρχει είναι ο πλοίαρχος να έχει ολλανδική υπηκοότητα.

η) Ηνωμένο Βασίλειο Μεγάλης Βρετανίας:

Οι βρετανικές εταιρείες μπορούν να νηολογούν πλοία τους σε όλα τα νηολόγια της επικράτειας του Ηνωμένου Βασιλείου ή του Commonwealth, ανάλογα με τα φορολογικά καθεστώτα κάθε χώρας και δι' αυτού του τρόπου να έχουν τη διπλωματική προστασία της Μεγάλης Βρετανίας μόνο με την

ύψωση της βρετανικής σημαίας. Για το λόγο αυτόν δεν μπορεί να ισχυριστεί κάποιος ότι το Ηνωμένο Βασίλειο έχει κάποιο συγκεκριμένο ειδικού τύπου δεύτερο νηολόγιο. Ένα από τα πιο γνωστά τέτοιου τύπου νηολόγιο είναι επί της νήσου του Μαν (Isle of Man), όπου τα πλοία είναι στην ουσία βρετανικά και καλύπτονται από τις ισχύουσες στη Μεγάλη Βρετανία ναυτιλιακές συμβάσεις. Τα εκεί νηολογούμενα βρετανικά πλοία έχουν καλύτερη φορολογική μεταχείριση και μείωση του εργατικού κόστους περίπου κατά 10%. Πρόσφατα παρατηρείται μεγάλη κίνηση μεταφοράς βρετανικών πλοίων, ιδίως δεξαμενόπλοιων, στο νέο αυτό νηολόγιο. Το νηολόγιο αυτό δεν χαρακτηρίζεται ως σημαία ευκολίας από τη National Union of Seamen (NUS) ούτε από την ITF.

Ιστορική αναδρομή της δημιουργίας του Ανοικτού Νηολογίου

Χρονική περίοδος	Σημεία νηολόγησης	Γεγονότα
16ος αιώνας	Ισπανία	Άγγλοι. Έμποροι καταστρατηγούν περιορισμούς που αποκλείουν σε μη ισπανικά πλοία να έχουν εμπορικές σχέσεις με τις Δυτικές Ινδίες.
17ος αιώνας	Γαλλία	Άγγλοι αλιείς χρησιμοποιούν το γαλλικό νηολόγιο ως μέσο συνέχισης των επιχειρήσεών τους μαζί με υπό βρετανική σημαία αλιευτικά στο New found land.
19ος αιώνας	Νορβηγία	Βρετανοί πλοιοκτήτες αλιευτικών σκαφών αλλάζουν το νηολόγιο για να ψαρέψουν εκτός των ακτών του Moray Firth.
Ναπολεόντειοι Πόλεμοι	Γερμανία	Άγγλοι πλοιοκτήτες αλλάζουν το νηολόγιό τους για να αποφύγουν το γαλλικό αποκλεισμό.
Πόλεμος του 1812	Πορτογαλία	Πλοιοκτήτες των ΗΠΑ από τη Μασαχουσέτη αλλάζουν νηολόγιο για να αποφύγουν τη σύλληψη από τους Βρετανούς.
1922	Παναμάς	Δύο πλοία της εταιρείας United American Lines έφυγαν από το αμερικανικό νηολόγιο για να αποφύγουν τους νόμους για την ποτοαπαγόρευση επί των αμερικανικών πλοίων.
1920-1930	Παναμάς, Ξενδούρες	Αμερικανοί πλοιοκτήτες αλλάζουν νηολόγιο για να μειώσουν τα λειτουργικά τους έξοδα απασχολώντας φθηνότερο πλήρωμα.
Δεκαετία του 1930	Παναμάς	Πλοιοκτήτες με υπό γερμανική σημαία πλοία έφυγαν από το νηολόγιο του Παναμά για να αποφύγουν πιθανή σύλληψη.
1939-1941	Παναμάς	Με την ενθάρρυνση της Αμερικανικής Κυβέρνησης πλοιοκτήτες άλλαξαν με το νηολόγιο του Παναμά για να βοηθήσουν τους συμμάχους χωρίς να παραβιάζουν την ουδετερότητά τους. Το ίδιο έκαναν και Ευρωπαίοι πλοιοκτήτες, για να αποφύγουν την επίταξη των πλοίων τους κατά τη διάρκεια του πολέμου.
1946-1949	Παναμάς	Πάνω από 150 πλοία, που πουλήθηκαν σύμφωνα με τη νομοθετική πράξη των ΗΠΑ του 1946, νηολογήθηκαν στον Παναμά, καθόσον αυτός προσέφερε ελεύθερη νηολόγηση και φορολογικά πλεονεκτήματα.
1950	Λιβερία, Παναμάς, Ξενδούρες, Κόστα Ρίκα, Άγ. Μαυρίκιος, Σιέρα Λεόνε, Λίβανος, Κύπρος, Ακτή Ελεφαντοστού, Σομαλία κ.ά.	Καθόσον η νηολόγηση στις ΗΠΑ και στις άλλες χώρες κατέστη σταδιακά όχι συμφέρουσα, πολλές χώρες ανταγωνίζονται για τη νηολόγηση πλοίων, αναγνωρίζοντας τα οικονομικά οφέλη για τα υπό ξένη σημαία πλοία αλλά τελικά μόνο λίγες χώρες απ' αυτές κατάφεραν να προσελκύσουν αξιόλογες νηολογήσεις πλοίων.

ΠΗΓΗ: MARITIME ECONOMICS, M. STOPFORD, UNWIN HYMAN, LONDON,

Θ) **Νορβηγία:** Αν και η Νορβηγία δεν είναι μέλος της Ε.Ε., παρ' όλο αυτά όμως οι ναυτιλιακές σχέσεις της με την Ε.Ε. είναι μεγάλες ως συνδεδεμένο μέλος και η ναυτιλιακή της πολιτική επηρεάζει πολλή αλυσίδα χώρες. Η Νορβηγία έχει ιδρύσει ένα δεύτερο νηολόγιο στις νήσους Spitzbergen. Ιδρύθηκε το ανοικτό νηολόγιο στο Αρχιπέλαγος Svalbard, που προσφέρει στους πλοιοκτήτες ευνοϊκούς όρους, παραπλήσιους αυτών των Λιβερίας και Παναμά (μειωμένη φορολογία, μειωμένη σύνθεση κ.λπ.). Το Svalbard είναι ένας αραιοκατοικημένο σύμπλεγμα νησιών στην Αρκτική, που διοικείται από τη Νορβηγία, αλλά στο οποίο δεν εφαρμόζονται οι νορβηγικοί νόμοι. Πλοία που δεν προσεγγίζουν στη Νορβηγία μπορούν να απασχολούν αθηνοδοπά πληρώματα, με μισθολόγια των χωρών προέλευσής τους.

Από τις άλλες χώρες η Ιταλία εξετάζει την περίπτωση δημιουργίας ενός δεύτερου νηολογίου, ενώ η Σουηδία κατόρθωσε να καθιερώσει φορολογικές εκπτώσεις και μειωμένη συμμετοχή των εργοδοτών στις επιβαρύνσεις κοινωνικής ασφάλισης, οπότε δεν δημιούργησε κάποιο νέο νηολόγιο για τους σκοπούς αυτούς. Η Αυστρία, το Βέλγιο, η Ελθόδα, η Ιρλανδία και το Λουξεμβούργο δεν έχουν προς το παρόν δημιουργήσει δεύτερο νηολόγιο. Όσον αφορά την Ελθόδα, η εκτεταμένη χρήση ξένων σημαίων ευκαιρίας είναι βασικό χαρακτηριστικό της μεταπολεμικής ελληνικής ναυτιλίας. Κατά το έτος 1950 περίπου το ήμισυ από το σύνολο της παγκόσμιας ναυτιλίας, όσον αφορά τα πλοία που δεν έφεραν τη σημαία της χώρας τους, ήταν ελληνόκτητο. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες τότε δεν επιθυμούσαν να φέρουν τα πλοία τους την ελληνική σημαία, διότι στην τότε μεταπολεμική Ελθόδα δεν υπήρχε ούτε συγκεκριμένη ναυτιλιακή πολιτική, αλλά και οι υπάρχουσες διοικητικές διαδικασίες ήταν πολύ χρονοβόρες. Οι λόγοι φυγής της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στη σημερινή εποχή είναι τελείως διαφορετικοί, έχουν να κάνουν με την ανταγωνιστικότητα των πλοίων και το υψηλό κόστος λειτουργίας τους.

Το παρόν άρθρο είναι απόσπασμα από το βιβλίο του Κων/νου Ν. Παπαγιαννούλη «Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ & Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ», που κυκλοφορεί από τις εκδόσεις Αθ. Σταμούλη.



NEL LINES

...η γέφυρα του Αιγαίου



Με το **ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ**
τώρα και
ΠΕΙΡΑΙΑ - ΚΩ - ΡΟΔΟ

ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ: 010-4115015

SHIP REGISTRATION:

Competing in international waters



The controversial issue of Ship Registration is this issue's special report explored by the editorial team of Naftika Chronika. Our team has focused on major international ship registers - attracting the attention of many Greek Ship owners- and has explored the strategies developed by the former in order to gain a major share in the market. Issues such as safety and tax concessions have been accordingly assessed in conjunction with a full report offered to us by the Greek Coast Guard on the implementation of the Paris MOU in Greece and Europe.

DO GREEKS STILL HAVE SHIP'S FLAG LINKED TO SHIP'S PROPELLER?

by Professor Alexander M. Goulielmos, University of Piraeus
Department of Maritime Studies, Director MSc. Degree in Shipping.

Many misleading perceptions exist among people and among even officials as for the meaning of a flag. No one can easily explain why we want a flag aboard a vessel, except for the ship owners themselves. Our officials perhaps want Greek flag so that to prove in the Parliament and the Press their ability as ministers of mercantile marine thinking albeit in a very deceptive way: that Greek registry gains are due to their personal appeal! If this was the case, then the Greek registry tonnage should measure the capability of each minister of mercantile marine independently of the incremental cost of switching to a flag.

Setting matters in their proper perspective, one may establish a correct "Flag Policy", to coin this term for the sake of our further discussion.



Flag policy

Flag policy may be defined as the totality of shipping policy measures that has been decided over the years and when put in dollar terms per day prove Greek flag antagonistic to other opponent flags. We do not say antagonistic to all flags but only to opponent flags! We will mention these below. A flag must be efficient and effective, which means that by using it, a vessel may have a better cost of service and all the prerequisites for an effective voyage. Is the Greek flag efficient and effective? No 100% but only 36% (2002 data) measured by the tonnage it has attracted.

Hotel type policy

Registries (flags) are or should be like hotel business. The main customers of these hotels called flags and registries are mainly ship owners, and to a lesser degree Greek seamen. These if they remain satisfied from the services and the cost/ quality of their stay in a specific hotel/ flag, surely they will prefer to stay there and if they go away, they will return one day. Greeks achieved this to a degree approaching 80% of gross tonnage only during dictatorship. Things started to gain an improvement 4 years after the legal framework of law 2687/ 1953 have been legislated. The deep crisis however of 1981-1987 together with the appearance of parallel registries forced Greeks to abandon Greek flag, and

since then did not come back 7 out of 10!

A flag is a cost and a benefit variable. To be in a flag, or stay there, one may see that benefits are greater than costs. When this difference is contributing to the losses of the company, patriotic or other thoughts give place to the concept of survival. Greeks go to other flags for the reason of survival and the motive of profit chains them there after.

Parallel Registries of 1986 & ISM Code 1998

One reason that Greeks left and they will not come back to the flag is the post-1986 phenomenon of parallel registries and the post mid 1998 ISM code situation. Now Greeks have no innovative methods or patents to apply to shipping business that are not known by rivals. New patents are urgently required for Greek shipping. Greeks after 1986 compete rivals directly with the same means as far as benefits provided by foreign flags are concerned.

Greek Government: the last Resort of Greek Shipping!

The last resort of Greeks is now-however strange it sounds- the Greek Government. This is the famous competitiveness of shipping issue, meaning of course competitiveness coming from the flag. And this is right as the ingenuity of Greek ship owners has been ceased and no further patents can be invented as in the past, as it seems to be the case.

Can Greek Government make the vessel under Greek flag more competitive? Yes it can. But this needs imagination, funds and a proper method called by us "point system". Examples: The state can provide nautical education free to Greek flag. Also, to pay for Greek crew contributions to NAT (which it does in a different way). To reduce military service to those working aboard Greek flagged vessels to 3 months. Abolish taxes altogether to the weakest part of the Crew. The list can be indeed long.

Greek Parallel Registry

Do we expect Greeks to demand a parallel register? This exists (under the name of vessels under foreign flags insured to NAT) but needs renovation. Why is this parallel Greek flag not renovated after 1986, when it should be (although this was one of the demands of

Table 1: Greek flag share & rival 6 flags 1997, 2002 (in million dwt, rounded)

No & flag	Mil. Dwt 1997	%	No & flag 2002	M. dwt	%
1. Greek	49	40	1. Greek	55	36
2. Cypriot	25	20	2. Maltese	28	18.5
3. Maltese	17	14	3. Cyprus	24	16
4. Liberian	13	10	4. Panamanian	21	14
5. Panamanian	11	9	5. Liberian	11.5	7.5
6. Bahamas	6	5	6. Bahamas	9	6
7. S.Vincent ...	2	2	7. S Vincent	3	2
Total	124	100		153	100
% of total			% Of total		
of 7 flags			7 flags		
97%			93%		

Source: GSCC

Committee)? Few know the existence of this registry established by law in 1955. Greeks were the first in the world to establish a parallel registry 31 years before the French! Let us go to the rival flags.

Rival flags to Greek flag

The table below gives us the picture of the share of the Greek flag to Greek-owned ships in dwt terms in 1997 and 2002:

The above table is most revealing. Greeks use traditional and new flags. Greek flag although gained some of the increase in the tonnage i.e. 1/5 between 1997 and 2002 has lost part of its share. The share fell from 40% to 36%. The second looser and candidate to join EE i.e. Cyprus had real losses in both percentage (-4%) and in tons. It was 1965 that Greeks started in a timid way (0.17% of Greek flag) for the first time to register ships in Cyprus and according to one story, Greek professors from the University of Piraeus/ Department of Maritime Studies -with a different title at the time-, have constructed this registry. Cyprus started to lose Greeks over the last years and this perhaps may be



due to the fact that Cyprus will join EE and there will be no difference in being in Greek flag or in Cypriot. Malta, the beloved flag of Greeks gained in tonnage and in share (11 m dwt added in 5 years and the share by 4.5%). Malta appeared in 1982 with a tiny % (0.07) but after 1989 had a serious percentage in the Greek fleet and now is second in the list taking over the position from Cyprus. Liberia (perhaps the first worldwide flag of convenience established by Americans about 1920) is an old friend existed before the war and after. In 1949

Greeks have registered 2%, but by 1958 there were 64%! Then the share fell and after 1991 fell to one figure. Today from 10% (1997) fell to 7.5%. Panama is too an old friend. In 1949 43% was under Panamanian flag, but after 1958 the share shrank to one figure especially after 1965. Today had a substantial gain in tonnage (10 m dwt) and +5 in share. Panama did good job; almost as good as Malta. Bahamas is not a very old friend. Greeks registered ships since 1984 (0.04%), but after 1988 the share improved from 2.3 to 3.5%. Today (2002 against 1997) improved the tonnage by 3 million dwt and the share by 1%. Saint Vincent & the Grenadines appeared in 1989 and Greeks registered then 0.07. Their tonnage and share are steady today.

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

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

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

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

NORWEGIAN

MARITIME EQUIPMENT

Agent in Greece:

MARINE CONSULT INTERNATIONAL LTD.

Tel.: 010 42 85960/61

Fax.: 010 42 85962

Hatzikyriakou Av. 15-17, Piraeus 185 35

E-mail: maricons@comlink.gr

Get the best of all worlds-The Greek motto.

So, Greeks are most flexible, combining the traditional with the modern. They kept the majority of their tonnage (56%) under traditional flags and the rest under modern registries. The Greek shipping wisdom to exploit any available opportunity in whatever point of the Globe it appears, over the history of the Hellenes, continues to sustain the Greek Shipping Miracle. Greeks were the first buyers of the tonnage saleable after the two World Wars; Greeks benefited from the Shipyard crisis of Japan in 1975, and after that substantial part of Japanese tonnage passed on to Greek ownership. Greeks are individualists, exploiting all opportunities, as they appear anywhere. They cannot be chained to a nation and they should not be tight to any flag. As said: "Greece is too small to accommodate Greek shipping. And Greek Shipping is too international to understand Greek State mentality". Freedom for timely and rapid decisions must be provided at any cost and other relationships must be tried and promoted between Greek Ship owners and the Economy of Greece. As said Greek Government re-invented today Greek Shipping. Minister of National Economy asked ship owners to invest in the Economy (a proposal we made a few years back at the Economic University of Athens).

Preserve the Precious

Concluding this note, a warning is in order. We have to preserve the Greek shipping business know-how. For this issue we see no effort or discussion. We cannot rest on our laurels. We must be alert!



AGIOS NIKOLAOS SHIPPING SERVICES PTE. LTD.

• SINGAPORE • BANGKOK • MALAYSIA • VIETNAM • MYANMAR • CONSTANZA

Nick Argyropoulos *Managing Director*

AGENCIES - CREW MANNING
(ROMANIAN-MYANMAR CREW)

CHARTERING (PETROLEUM-BULK-DRY CARGOES)



HEAD OFFICE

• **SINGAPORE PORT**

BRANCHES

- THAILAND (BANGKOK) ALL PORTS
- MALAYSIA ALL PORTS
- VIETNAM ALL PORTS
- MYANMAR AGENCIES & **CREW MANNING**

• ROMANIA (CONSTANZA)

→ AGENCIES ACTIVITIES

→ **CREW MANNING**

NEXT YEAR'S EXPANSIONS

- INDONESIA ALL PORTS
- CHINA
- SUEZ CANAL
- NOVOROSSISK

AGIOS NIKOLAOS SHIPPING SERVICES PTE. LTD.

66-B Tras street, Singapore 079005

Tel.: 65-2270838, Fax: 65-2270400, Tlx: Rs 25718 Aisnik, Cable: Aisnik Singapore, E-mail: aisnik@singnet.com.sg

PIC: Mr. Richard Chew (Operating Manager), Mob: 065 - 96672829



BARBADOS

by Chris Sawyer, Principal Registrar,
BARBADOS REGISTRIES SECRETARIAT Ltd

How great an incentive are tax exemptions and what efforts have been made to attract ships?

At the Barbados Ship Registry we are aware that ship owners will quite properly take into account financial considerations when deciding to register a vessel under a certain flag. Our work in this respect has been restricted to running a comparison study between the Barbados Registry and our competitors to confirm that our present feeing levels remain attractive.

In addition we have come to the conclusion that the apparent advantages accorded to Administrations applying the Tonnage Tax schemes are more than compensated for by the restrictions, surcharges and penalties such Tonnage Tax agreements frequently contain. As a result we have found no justification for adjusting our present levels of feeing in a bid to increase our market share. We have instead decided to market this Registry on the basis of our past record and our ongoing commitments to both safety and service.

What purposes does the existence of "Open Registers" serve?

This is an interesting question. Simply put, Open Registers are a manifestation of free trade in international markets as are many other financial and legal institutions. Perhaps a more searching question would be Do Open Registers equate directly to sub-standard ships? While the existence of many Ship Registers throughout the world provides choice for ship owners, there is the downside that many and various Registers means many and various standards. However, taking this argument to its conclusion would find the industry dealing with a Global Flag Administration and one Unified International Classification Society. While such a development could reap dividends in matters of control and uniformity there remains an obvious question to be asked.

Would such global operations really be truly uniform and evenly controlled?

Apart from depriving owners of the possibility of exercising choice there is the very real possibility that the standards chosen will be those that are average and of a uniformly attainable level. This will preclude the continued existence of those Registers and Classification Societies that presently strive to be centres of excellence.

It could be argued that it should be left to the ship owners as arbitrators on how the industry will evolve.

Ships will gather or not, as the case may be within a particular organisation and there they will remain to be judged along with the host organisation, until such time as a change of heart may prevail and the ships transfer.

Which regulations are in place for the safety of ships.

Please refer to our website : www.barbadosmaritime.com

Particular shipping registries have, in the past, been faced with negative attitudes from the Port State Control of various countries. Has the adoption of new safety regulations altered the opinion that existed for these shipping registries?

In the early days of port state control the application of their inspections and the requirements made were somewhat arbitrary and provincial. Today it is now our impression that PSC targeting and inspector training has gone some way to address this perceived problem. Such that a much fairer and representative system of checks are now utilised.

Intervention by PSC detaining a vessel in port represents a financial penalty to the owner far greater than charges made by PSC. In addition a detention raises a negative mark against the ship and the Flag concerned.

At the Barbados Registry we have elected to use the data collected by the Paris MOU to drive a second annual survey sponsored by the Flag to reduce the exposure of both the Registry and its ships.

By this means we hope not only to keep the Register and our ships clear of the detention lists but also demonstrate clearly our commitment to the safety of our vessels and those who sail on them and the protection of the environment.

BAHAMAS

by John Mervyn Jones, Director
BAHAMAS MARITIME AUTHORITY

How great an incentive are tax exemptions and what efforts have been made to attract ships to your register?

In my opinion, the tax exemption alone is not a great incentive, although the Bahamas has no income tax, corporation tax or value added tax. What shipowners are increasingly concerned about is the reputation of the register. This has become even more so recently with the publication of "Port State Control" statistics, which immediately show the quality of the register.

The Bahamas register attracts ships to its flag because of its reputation as being a quality flag which provides an efficient service to its shipowners. The names of owners who chose the Bahamas register reads like a "Who's Who" of shipowners. The fleet has a wide spread of ship types, with tankers being the largest group, followed by bulk carriers and then other types.

Because of the sensitivity of cruise operators and their high profile, the Bahamas attracts the largest number of cruise ships to its register. One of the attractions of The Bahamas register is that it has its main office in London which is convenient for many owners and lawyers.

It also has offices in New York and of course its home port of Nassau. It has a representative office in Tokyo and is about to open an office in Greece to serve its Greek owners which account for about 15 per cent of its fleet. As the world's third largest fleet it continues to grow at a steady pace, with about 3 million gross tons a year being added to the register.

Which regulations are in place for the safety of ships?

The legislative and judicial background in The Bahamas is model on the UK system and is therefore familiar to owners, bankers, lawyers and other professional in the industry. The Bahamas Merchant Shipping Act allow for registration of foreign owned ships. The Act provides a comprehensive scheme for the



registration and for their regulation. The Act along with the Merchant Shipping (oil Pollution) Act were revised last year (2001). The Bahamas has ratified all major IMO Conventions as well as the relevant ILO Conventions, and plays an active part as a Council Member of IMO.

Last year, it became one of the first few countries to ratify MARPOL Annex VI which refers to the control of air emissions. In addition, The Bahamas ensures the safety of its ships by only using a limited number of the top classification societies to carry out its statutory surveys, and in addition carries out an independent inspection of every Bahamas registered ship once a year.

Particular shipping registries have, in the past, been faced with negative attitudes from the Port State Control of various countries. Has the adoption of new safety regulations altered the opinion that existed for these shipping registries?

The Bahamas is on the so called "White List" in the Paris MOU (European Port State Control). However, I do believe that there is some prejudice been shown by PSC Inspectors in some countries, but I must confess that overall there is a steady improvement as Inspectors become better trained and more familiar with their role. The Bahamas show up particularly well in the US and in the Far East, as well as Europe. I would have believed that if the regulations were applied consistently across the world to expect a similar level of detention figures for all regions if one has an international fleet such as The Bahamas. However, this does not appear to be the case and it appears that in Europe there are many more inspections than can be justified if one looks at our good record.

BUNKERING AEGEAN STATION

Gibraltar

Piraeus

Fujairah
KHOR-FAKKAN

TEL: + 301 4292530 FAX: + 301 4292595 E-mail: aegeanoil@otenet.gr



BELIZE

by Angelo Mouzouropoulos, Director-General
INTERNATIONAL MERCHANT MARINE GEGISTRY OF BELIZE

How great an incentive are tax exemptions and what efforts have been made to attract ships to your register?

As you are aware, several maritime nations have been moving towards a tonnage tax based taxation as opposed to corporate taxation (e.g. the U.K.) as a means by which they can try to compete with open registries. This is an important incentive. In the case of Belize, there is no requirement for the formation of a Belizean owning company as a prerequisite for the registration of a vessel. The Owning Company may be of any nationality. However, Belize has a very attractive system of International Business Companies (IBC) which is cost-effective, flexible and confidential. Such companies are tax exempt and may own a vessel.

Belize has very competitive rates of tonnage tax and incentives which were revised on 1st November 2001. We attach a list of charges and your particular attention is drawn to:

- The fact that the Annual Tonnage Tax for vessels of 7501 and above is capped at a maximum of USD 3,500 per vessel. By way of illustration, we also attach examples of the taxes and fees payable for a Panamax bulkcarrier as well as an 88,359 DWT tanker.
- The incentives are considerable and we are the first Registry to reward quality Owners by granting a rebate on the annual Tonnage Tax based on no Port State Control detentions - see incentive 3. Tax related considerations are important. However, of equal importance is the reputation, political stability, law of a Flag State and their acceptability to bankers, insurers and charterers. Furthermore, it is essential that a Registry is not one that is targeted by the Port State Control Authorities of the various MOU countries as this would subject their vessels to intensified Port

State Control inspections. Belize has made considerable, much publicized improvements in this area during the last twelve months resulting in a rapid decline in Port State Control detentions e.g. in the Paris MOU an over 40% reduction in detentions in 2001, only one detention by the U.S. Coast Guard in 2001. We hope to attract tonnage to our Registry by a combination of low tonnage taxes, high incentives and continuing to improve the quality and image of our Registry.

What purposes does the existence of a parallel register serve?

Basically, parallel or dual registration may have advantages in certain cases due to the method of financing and/or fiscal considerations relating to the financing institution and/or the Owner. There may also be trading advantages where the vessel may be bareboat chartered out to an operator who wishes to register it under another flag for commercial considerations e.g. in order to load cargo which is reserved or to take advantage of preferences which may be given by virtue of the vessel being registered in an exporting/importing nation's Registry as well. To facilitate such requirements, Belize permits parallel registration either:

- "Charter in" under the terms of a bareboat charter party whereby a vessel is registered in Belize as a second flag provided that the original Registry grants its consent in writing or
 - "Charter out" whereby under the terms of a bareboat charter a Belize registered vessel may obtain parallel registration in another country's registry.
- Belize has a relatively small number of vessels which are the subject of parallel registration.

Which regulations are in place for the safety of ships?

In December 2001, Belize attained ISO 9002 certification for its registration and certification services. As of November 2001, it is on the IMO White List for STCW 95 purposes. It has national legislation which governs its merchant fleet and has ratified all the main IMO Conventions (SOLAS, Load lines, STCW etc) as well as certain ILO Codes - see attachments. Additional IMO Conventions are currently in the process of ratification and a new High Seas Fishing Act is being introduced which will regulate the fishing fleet in compliance with UN and conservation organizations' requirements.

With regard to vessel inspections, Belize has appointed a number of Recognized Organizations for vessels up to 7500 GT. However, for vessels of 7501 and above, only members of IACS may act as Recognized Organizations. Additionally, our regulations provide for an annual General Safety Inspection which may be carried out by any of our 64 approved surveyors worldwide.

Particular shipping registries have, in the past, been faced with negative attitudes from the Port State Control of various countries. Has the adoption of new safety regulations altered the opinion that existed for these shipping registries?



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



As the result of the failure of a number of Owners and Flag States to, respectively, comply and enforce international Conventions relating to safety, Port State Control authorities have of necessity developed their inspection capabilities and are acting as a safety net against substandard shipping. They target for inspection Owners/Flag States which have had consistently poor detention records and quite rightly so.

Belize is one of the Flag States whose vessels have been targeted. However, since last year, Belize has taken several pro-active measures to eliminate substandard ships from its Registry as well as to enforce its regulations. The measures have been much publicized. Briefly, under Phase 1 of our Quality Initiatives, which was introduced on 1st September 2001, some 1,584 non-compliant vessels were de-registered "ex officio" during the period up to 5th April 2002 due to a wide variety of non-compliances e.g. poor Port State Control detention records and non rectification of deficiencies, vessel not being made available for a General Safety Inspection or not rectifying deficiencies resulting from such inspections, illegal activity, expiry of certification, unpaid taxes etc. Furthermore, new criteria for registration of vessels were introduced so as to deter the registration of sub-standard ships e.g. ships of 750GT and above can only be registered if they are classed with members of IACS. We have also held meetings with the Paris MOU as well as the US Coast Guard to explain our pro-active approach and to analyze our previous detentions. As the result of the measures which we implemented, we achieved an over 40% reduction in our Port State Control detentions in the Paris MOU for 2001 and we have only one detention by the US Coast Guard in 2001. The result has been an improvement in the image of our Registry. However, we are conscious of the fact that there is still much work to be done before we can attain our objective of becoming a top ranking, quality, open registry.

With regard to the eradication of substandard shipping, we intervened during the Council Meeting at the IMO on 11th June 2002 and recommended the compulsory auditing of Flag States and their Recognized Organizations on technical certification - see attached article which appeared in Lloyd's List on 13th June 2002. We are confident that this would lead to "safer shipping, cleaner oceans."

REPUBLIC OF CYPRUS

by **Serghios S. Serghiou, Director, DEPARTMENT OF MERCHANT SHIPPING MINISTRY OF COMMUNICATIONS & WORKS CYPRUS**

How great an incentive are tax exemptions and what efforts have been made to attract ships to your register?

A favourable tax regime is always a strong incentive for the choice of flag by any shipowner. For many years now, the Cyprus Government in its effort to keep the Cyprus Flag highly competitive provides the following tax incentives:

- No tax on profits from the operation of a Cypriot registered vessel or on dividends received from a shipowning company
- No capital gains tax on the sale or transfer of a Cypriot registered vessel or the shares of a shipowning company
- No estate duty on the inheritance of shares in a shipowning company
- No income tax on the emoluments of officers and crew
- Competitive ship registration costs and annual tonnage taxes.
- No VAT on the purchase or sale of a Cypriot registered vessel nor on any shipmanagement services provided from Cyprus
- Double Tax treaties with 34 countries

What purposes does the existence of a parallel register serve?

There is no second registry in Cyprus. The existence of second registries in other countries aims to create favourable conditions in order to reduce the flagging-out of vessels from national registries to other open registries. This venture may have proved to be successful in some countries but the majority of the second registries do not provide the legal and administrative infrastructure that a modern open registry such as Cyprus provides.

Which regulations are in place for the safety of ships?

The Cyprus Government in its effort to enhance the quality of the ships flying the Cyprus flag, their crews and operators has updated completely the merchant shipping legislation by ratifying all the important international maritime conventions. A significant amount of new legislation has been enacted and existing legislation has been amended in accordance with the EU Directives on Merchant Shipping. Furthermore, stricter measures have been introduced by the Government for the registration and control of ships in the Cyprus Registry. The Cyprus Government gives particular attention to the effective implementation of the STCW convention. In this respect, drastic measures were adopted towards the effective implementation of the training and certification of seafarers and the conditions of their living and work on board, such as the endorsement of Certificates of Competency as well as the registration of all the seafarers serving on board Cyprus ships through the issuance of the Seafarers Identification and Record Book.

During the last 7 years, a worldwide network of independent surveyors has been set up to monitor and verify that the applicable safety standards are indeed implemented on Cyprus ships and their crews. At present, inspections of Cyprus ships are carried out by 35 such

SHIP REGISTRIES



inspectors, covering 25 important ports in 14 countries. This network will further expand so as to provide adequate coverage globally. For the effective implementation of all the measures that have been taken for the improvement of the safety record of Cypriot fleet, the Department of Merchant Shipping has been considerably strengthened with professional and technical personnel during the last decade. Additional professional personnel are expected to be recruited during the current and next year.

During the same period, the Department of Merchant Shipping has increased its presence abroad with the setup of maritime offices in Rotterdam and Hamburg, additional to the offices in Piraeus, London and New York.

An important aspect of the competitiveness of the flag is the quality and speed of service provided by the maritime administration. In this respect, although we have always endeavoured to give the best possible service to the users of Cyprus flag, the new computerised system of the Department of Merchant Shipping is currently being installed and is scheduled to be completed within the first term of 2003. This project, which is probably the most advanced of its kind in the civil service, is expected to bring about a tremendous improvement in the services rendered by the Department of Merchant Shipping, which will become one of the most technologically advanced Government Departments worldwide.

Particular shipping registries have, in the past, been faced with negative attitudes from the Port State Control of various countries. Has the adoption of new safety regulations altered the opinion that existed for these shipping registries?

The Cyprus flag for many years was accused of being a "flag of convenience" due to the fact that the tremendous increase in the number of Cyprus flag vessels during the period 1980-1995 created enormous obligations and responsibilities to the Cyprus Maritime Administration. The lack of adequate infrastructure had an adverse effect especially in the control and inspections of Cyprus flag vessels. The number of Cyprus ships which were detained in foreign ports for serious deficiencies was higher than

the number of detentions for vessels flying a flag of other traditional ship registries.

With all these measures mentioned above, and especially as a result of the tougher and more efficient control now being exercised on Cyprus ships by both the Department of Merchant Shipping and our independent surveyors worldwide, the statistical data regarding Flag State control, reported maritime accidents on Cyprus ships, as well as the Cyprus flagged vessels detention ratio show considerable signs of improvement. The detention rate of Cyprus flag ships has decreased, especially with regard to detentions due to serious deficiencies. We are optimistic that by the end of next year the detention rate of Cyprus ships at the ports of the member states of the Paris

Memorandum of Understanding on Port State Control will fall below the average and thus the Cyprus flag will not be included in that MOU's black list.

This long-awaited and noticeable improvement has also been reflected in the on-going negotiations of Cyprus to join the European Union. In particular, on 17 May 2001, the European Commission provisionally closed the Chapter on Transport, as a direct recognition of the serious efforts been made by the Cyprus Maritime Administration.

The "closing" of the Chapter on Transport by the EU therefore, is of paramount importance for both the Cyprus Maritime Administration as well as for any "critics" of the Cyprus Flag, because if the European Commission has accepted the shipping infrastructure of Cyprus as complying with the relevant EU laws and regulations, especially being the only so-called "open Registry" within the EU, then any accusations of Cyprus being a so-called "flag of convenience" or for Cyprus to continue to be treated at some parts of the world as a "targeted" flag, can no longer be substantiated.

The accession of Cyprus to the EU is expected to increase the competitiveness of Cyprus Flag in relation with other open registry flags, creating new prospects for further development of Cyprus as an international shipping centre. We strongly believe that by maintaining the existing tax regime, in conjunction with the high safety standards, will attract high quality vessels and shipping companies in Cyprus. The EU has never treated Cyprus as a flag of convenience and has never tried to impose conditions that will adversely affect the competitiveness of Cyprus flag. On the contrary, Europe is becoming conscious of the need for improved competitiveness of ships flying the flag of Member States, in order to hold back the reflagging of the ships and the consequent shrinkage of its shipping industry.

I am confident that the Cyprus maritime community will continue to grow and the Cyprus Registry will have a great future not only by maintaining its current fleet but most likely by achieving a substantial increase in both the number of ships and the tonnage, in the years to come.



MARSHALL ISLANDS

by John J. Enright Jr, Senior Vice President,
Business Development, INTERNATIONAL REGISTRIES
MARITIME & CORPORATE ADMINISTRATORS
OF THE REPUBLIC OF THE MARSHALL ISLANDS

How great an incentive are tax exemptions and what efforts have been made to attract ships to your register?

Tax Exemptions can be a tremendous incentive for an owner considering registering his vessel in a country that is willing to offer such incentives. This having been said offering incentives to owners for registration purposes can also cause severe financial hardships for the registry especially those that must generate user based fees in order to operate.

The Marshall Islands offered free initial registrations to owners that placed their vessels under the Marshall Islands Flag during the calendar year 2000. With that offer the size of the MI Registered Fleet increased by over 60% during that year. Beginning 1st January 2001 owners wishing to register their vessels in the Marshall Islands have been required to pay the Marshall Islands Annual Tonnage Tax and Fees upon initial registration.

The main attraction for owners registering their vessels with the Marshall Islands is our 54 years of administrative experience, a ISO 9002 Certified Marine Operation Department, being on the

IMO White List for STCW 95, a dedicated staff of maritime professionals to service their needs, and our reputation for quality of service to the industry. We have also set out fees to be competitive with the other registries.

What purposes does the existence of a parallel register serve?

Offering an owner the chance to Bareboat Charter a vessel registered in the Marshall Islands to company in a foreign land allows that company the ability to fly the flag of their country and trade the vessel as if they were the owner. This procedure permits companies that could not afford to actually build and own vessels to be self sufficient in their sea borne transportation needs within the capitol expenditure that ship owning involves as well as providing employment for seafarers from that country.

Which regulations are in place for the safety of ships?

There are many International Convention and Regulations that are currently in place through the IMO and other international organizations to which the Marshall Islands is a signatory and requires its' owners and their vessels to comply with. A few of the better known of these International Conventions are Solas 1974, including the Protocols of 1978 and 1988, International Loadline 1966 including the 1988 Protocols, Marpol 1973 as modified by the Protocol of 1978, 1969 International Tonnage Convention, 1992 Civil Liability Convention for Oil Pollution Damage, and the 1995 STCW Convention.

Particular shipping registries have, in the past, been faced with negative attitudes from the Port State Control of various countries. Has the adoption of new safety regulations altered the opinion that existed for these shipping registries?

This is a difficult question to answer because it deals with opinion instead of actual fact.

A country certainly has the right to inspect vessels that come into its' ports to ensure that the vessel meet applicable international standards and are not a hazard to the environment. The responsibility of insuring a vessel meets those standards rests with the vessel's owner, the classification society and the vessel's flag state. Any negative attitude that can be perceived comes from a failure of those responsible for the maintenance of the vessel and failure to enforce compliance with the rules and conventions to which the vessel is required to comply. There will always be the occasional situation where an over zealous inspector detains a ship for minor items but by and large Port State Control Authorities do a good job and do not single out specific registries unless a registry has failed in their international obligation to insure that vessels flying their flag are maintain and comply with the appropriate international convention and regulations to which they are signatory.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΜΟΛΥΒΔΟΥ

ΒΙΟΜΟΛ

ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ - ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΜΕΤΑΛΛΩΝ

- ✓ ΜΟΛΥΒΔΟΦΥΛΛΟ
- ✓ ΜΟΛΥΒΙ ΧΕΛΩΝΕΣ
- ✓ ΜΟΛΥΒΔΟΣ ΓΙΑ ΚΑΡΙΝΕΣ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΦΟΙ ΜΑΡΜΑΡΙΝΟΥ Ο.Ε.

Κάστορος 37 & Λητούς 5, Πειραιάς,
Τηλ.: 010 - 4173034, 010 - 4127706, Fax: 010 - 4170035



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



JAMAICA

by Nicholas Papalios, Primal Shipmanagement Director,
JAMAICA SHIP REGISTRY

The 150 year-old Jamaican domestic ship registry has gone international with the aim of being a premier international registry following changes to Jamaica's shipping legislation.

A top quality register in for the long haul is how director general of the Maritime Authority of Jamaica (MAJ), Rear Admiral Peter Brady, describes the new Jamaica International Ship Registry. The registry will have a strong focus on quality, aiming for the same level as the Hong Kong or Singapore flag registries.

In the last 30 years, the maritime sector has been modernized to attract international cruise and transshipment business and to generate foreign exchange earnings for the economy. Today, Jamaica is host to some of the world's major cruise lines.

The Port of Kingston is in the mega port category, and it is recognized as a major transshipment hub in the region.

The development and regulation of Jamaica's shipping industry is entrusted to the Maritime Authority of Jamaica, which was created to administer and enforce the provisions of the Shipping Act of 1998. The Act, which provides a legal framework for maritime transportation in Jamaica, also enunciates a development policy for the sector. The Maritime Authority of Jamaica was established on January 2, 1999, and is testimony to the commitment of the Government of Jamaica and the industry, to ensure that the nation's shipping sector meets national and international standards.

Towards a Quality International Ship Registry

Several other countries, including developed nations, are also seeking to gain a foothold in the competitive International Ship Registry. However, Jamaica can establish a presence in this market, by utilizing all necessary legal, technical and administrative framework to support the creation of a quality register.

Some of the direct and indirect benefits for ship owners can be briefly described in the following sectors.

— Ship registration services

The Jamaica Ship Registry offers a wide range of registration options to suit every need including:

Provisional and single voyage registration

Permanent registration

Bareboat charter (in and out)

Ships under construction

Mortgage registration

Yacht registration

— All registration procedures including legal service and support for the Greek market can be accommodated by MAJ representative office in Athens, Primal Registration Services, directed by our appointed Deputy Registrar, Mr. Nicholas G. Papalios.

— Jamaica Ship Registry includes 24-hour service, backed up by a state-of-the-art Information Technology system that will also provide for e-commerce transactions

Vessel safety

— A qualified experienced, team of surveyors who meet the highest standards of training and certification have the capability and capacity to undertake the complete range of marine surveys and provide technical support for vessels on the Jamaican Ship Registry.

— A ship inspection system, which supports planned maintenance and ensures compliance with international maritime conventions being developed.

— Statutory surveys may be carried out by IACS members.

Fiscal and tax incentives

a) No tax shall be charged or payable on the income of a shipping entity in respect of capital gains or profits derived from the ownership or operation of a registered Jamaican ship, or on any dividend paid to the shareholders or partners thereof in this regard.

b) No tax shall be payable by any person on interest or other income payable to him by any shipping entity registered in respect of any loan raised or other debt due by such shipping entity for the purpose of acquiring the ownership of a Jamaican ship or for the purpose of operation of such ship.

c) No tax shall be payable by any seafarer on income derived from employment on a Jamaican registered ship.

d) A Jamaican registered ship is exempt from death or succession duties and transfer tax, and duty on documents.

e) In addition Jamaica has double taxation agreements with many countries including all black sea ports.

We regard the establishment of the Jamaica ship registry as the springboard for more large-scale developments of the country's shipping industry. In this context, therefore,

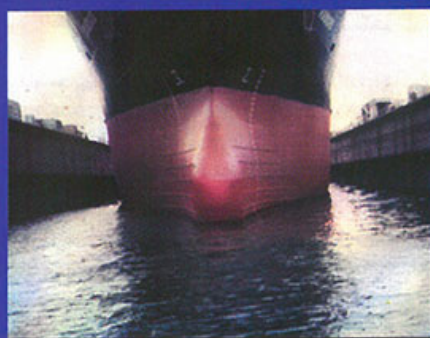
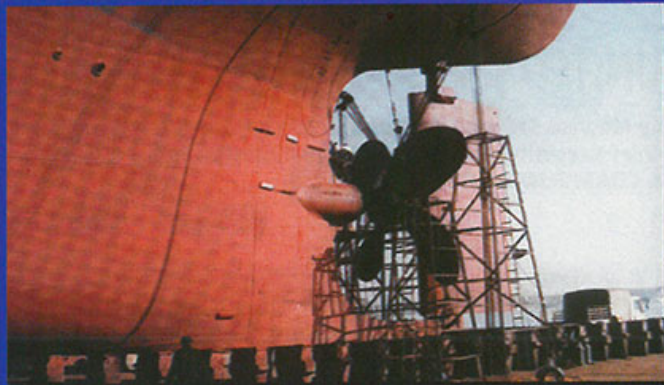
Attracting ship owners to register under the Jamaican flag is only one objective. Over time, we will be seeking to establish and promote a wider range of services to the shipping community including ship broking, chartering, bunkering, ship finance and marine insurance.

The Jamaica Ship registry represents the first bold step in what we envisage will be mutually beneficial partnership between Jamaica and Greek shipping community.

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>



UNITED KINGDOM

by Maurice Storey, MBA(Hons), CEng FIMARE MCMS,
Chief Executive, UNITED KINGDOM MARITIME
& COASTGUARD AGENCY

The UK Register - operated by the Maritime and Coastguard Agency (MCA) - is one of the oldest and most prestigious shipping registers in the world.

However, the last two decades have been difficult times for UK shipping which was unable to compete effectively in shipping's global market and slumped to very low levels.

Fortunately, all this has changed. As a result of a major restructuring which started with the creation of MCA in 1998 under a new Chief Executive, Maurice Storey, more than one million Gross Tonnes (GT) have been added to the UK Register in each of the years between 1999-2002. Many well-known shipping companies have taken notice of this modernisation in the UK approach to shipping and in many cases have chosen to register their ships in the UK.

How great an incentive are tax exemptions and what efforts have been made to attract ships to your register?

It depends on the owner, where he resides, where he runs his

business and of course whether he is interested in the benefit of tax exemptions. In the UK we do not follow the tax exemption regime as such, other than for non-domiciled owners - such as the London Greeks and others - but instead we have developed the UK tonnage tax. The UK tonnage tax is a fixed system of corporation tax, which is quite common in Europe. Of course it is a tax incentive for owners to come and join the register and many have shown a commitment to the UK flag because of our new policies.

As far as attracting ships to the UK register, we have changed our total strategy to a customer related approach. Nowadays we work with the ship owner and we give special emphasis on proving constantly that we deliver high quality services. When we have a candidate customer that we are interested in working with, we appoint one person-experienced in surveys - as a customer service manager and our executives try to complete, as smoothly as possible, registering the ship into the UK flag.

What purposes does the existence of a parallel register serve?

We don't have a parallel register in the UK, but I have experience from the other side of the fence. A parallel register or an international register was set up years ago by various flag states in order for them to possess a tax-free register complemented by some conditions similar to the home register. I think that today some parallel registers are gradually disappearing and owners are moving back into the home registers. Moreover, I suppose that a parallel register doesn't have the same benefit today that it had 10 or 15 years ago. Today, a ship can have in a home register a flexibility similar to that of a parallel register, so the UK doesn't need to create one.

Which regulations are in place for the safety of ships?

We should note, of course, the international regulations of the safety for life at sea and the regulations pursued through the International Maritime Organization. In the UK we used to follow the SOLAS regulations as well as other additional regulations. To our dissatisfaction, numerous flag states are continuously and systematically reluctant to follow international laws and we accordingly find, through our inspections, that many ships fall below acceptable standards.

Particular shipping registries have, in the past, been faced with negative attitudes from the Port State Control of various countries. Has the adoption of new safety regulations altered the opinion that existed for these shipping registries?

The answer is no! In the European Port State Control system and the Paris MOU, there is a system of targeting bad quality ships and these follow also a white list, a grey list and a black list. There is an international database for sub standard ships as well as a database for all ship detentions in Europe. In this respect all sub standard ships approaching European Ports are monitored and targeted.

Flag Analysis of Ships owned by Greek Parent Companies (ships greater than 1,000 gross, in service and currently on order, analysis on 27-2-02)

FLAG	SHIPS	DEADWEIGHT
ANTIGUA & BARBUDA	1	3,704
BAHAMAS	182	9,320,744
BARBADOS	4	164,399
BELIZE	7	53,801
BERMUDA	1	14,931
CAMBODIA	11	109,245
CAYMAN ISLANDS	29	1,066,039
CYPRUS	631	24,360,884
DENMARK (DIS)	1	105,300
ECUADOR	1	610
EGYPT	6	324,475
GEORGIA	4	13,627
GIBRALTAR	7	259,058
GREECE	939	54,921,152
HONDURAS	19	85,034
HONG KONG, CHINA	1	136,517
INDIA	1	105,600
ISLE OF MAN	14	1,257,306
ITALY	1	6,909
LEBANON	8	179,422
LIBERIA	175	11,518,246
LIBYA	1	155,211
LUXEMBOURG	1	4,500
MALTA	598	28,230,275
MARSHALL ISLANDS	63	6,644, 469
MOROCCO	1	1,400
NETHERLANDSANTILLES	1	134,828
NORWAY (NIS)	2	137,120
PANAMA	565	21,437,146
PHILIPPINES	5	163,949
PORTUGAL (MAR)	1	8,943
ROMANIA	1	5,037
RUSSIA	2	11,635
SAINT VINCENT & THE GRENADINES	154	2,812,759
SAO TOME & PRINCIPE	3	13,020
SINGAPORE	5	495,014
SYRIA	2	12,910
TONGA	8	33,454
U.A.E. (DUBAI)	1	9,079
UKRAINE	1	1,670
UNITED KINGDOM	10	50,642
UNKNOWN	9	168,663
URUGUAY	1	2,823
VENEZUELA	1	68,160
WALLIS & FUTUNA ISLANDS	1	4,225
TOTAL	3480	164,613,935

SOURCE: LLOYD'S REGISTER-FAIRPLAY

**Paris MOU on Port State Control
Cumulation of monthly statistics by flag states -
Country of Inspection: Greece (01/01 - 31/12/ 2001)**

FLAG STATE	NUM. OF INSPIRECTION		TOTAL
	WITH DEFICIENCIES	WITHOUT DEFICIENCIES	
Albania	3	3	6
Antigua and Barbuda	11	11	22
Antilles, Netherlands	1		1
Azerbaijan	2	2	4
Bahamas	7	7	14
Barbados	1		1
Belize	9	5	14
Bolivia	1	2	3
Bulgaria	4	7	11
Cambodia	11	15	26
Cayman Islands	2	1	3
China Peoples's Republic		1	1
Comoros	1		1
Croatia		1	1
Cyprus	21	21	42
Denmark		2	2
Egypt	1		1
Equatorial Guinea	2		2
Estonia	3	1	4
Finland	2		2
France	1	1	2
Georgia	6	4	10
Germany	1	3	4
Gibraltar		1	1
Guinea	1		1
Honduras	7	7	14
Hong Kong	1		1
Iran	1		1
Italy	5	9	14
Kampuchea Republic	1		1
Korea Democratic R.	1		2
Korea Republic of		1	1
Kuwait	1		1
Lebanon	8	2	10
Liberia	3	8	11
Lithuania	7	2	9
Luxemburg	2	1	3
Malta	30	53	83
Marshall Islands		1	1
Morocco		1	1
Netherlands the	2	7	9
Norway	2	5	7
Pakistan	1		1
Panama	26	33	59
Portugal	3	2	5
Register Withdrawn	1	1	2
Romania		3	3
Russia	27	28	55
Sao Tome and Principe	5	2	7
Saudi Arabia	1		1
Singapore	2	1	3
Spain	2	1	3
St. Vincent & Grenadine	34	29	63
Syria Arab Republic	17	9	26
Thailand	1		1
Tonga	3	3	6
Turkey	60	52	112
Ukraine	28	20	48
United Kingdom	3	4	7
Yugoslavia	1		1
Total	377	374	751

SOURCE: Paris MOU Centre Administratif des Affaires Maritimes

AGREEMENT BETWEEN BUREAU VERITAS & GREEK ADMINISTRATION

The Greek administration has renewed its agreements with Bureau Veritas. Greece has delegated to BV statutory inspection and

certification for classed vessels flying the Greek flag. The delegations cover SOLAS, Co1REG, MARPOL, ILLC 66, Tonnage and some national legislation. Bureau Veritas has also been authorized to issue Documents of Compliance under the ISM Code to Greek companies. The photo shows the Commandant of the Hellenic Coast Guard Vice Admiral HCG Delimichalis Christos, signing the agreements with Bernard Anne, head of BV's Marine Division



TANKER CHARTERING SEMINAR

In the run up to the 2002 Posidonia INTERTANKO held a Tanker Chartering Seminar at the Piraeus head quarters of Eletson Corporation on 30 May. The seminar achieved a record attendance, with some 80 participants primarily draw from tanker operators who are members of INTERTANKO's Hellenic Forum. In fact this was the first such seminar to have had a waiting list for those wishing attend. The Hellenic Forum is chaired by Mr Erric B. Kertsikoff of Eletson Corporation, who strongly supported this initiative. The Association's Managing Director Dr Peter Swift commented: "INTERTANKO has a strong presence in Greece much of which is due to the dedication of its Hellenic Forum. We are delighted that that so many members participated in the seminar and contributed with their wealth of practical knowledge of tanker chartering."

INTERTANKO organises an annual Tanker Chartering Seminar, which rotates between the world's major maritime nations and is often held in conjunction with the Association's Annual Tanker Event Conference. In 2001 a successful series of seminars were held jointly with the Maritime Law Association of Australia and New Zealand. The Athens seminar featured a team of expert speakers from the UK and USA, participating were Prof. Martin Davies, Admiralty Law Institute Professor of Maritime Law and Co-Director, Maritime Law Center, Tulane Law School, New Orleans; Mr William J. Honan III, Managing Partner of the New York office of Haight Gardner Holland & Knight, Vice-Chairman of INTERTANKO's Documentary Committee; Mr Stephen J. Martin, Director and Head of Claims, Steamship Mutual Underwriting Association Ltd.; and Mr Harvey G. Williams, former Senior Partner, Sinclair Roche & Temperley and Vice-Chairman of INTERTANKO's Documentary Committee. The full day seminar included sessions on: the latest developments in chartering law and practice from both the English and New York

law perspective which included issues such as vetting, laytime/demurrage, and aspects from the latest forms of tanker time charters. A session was also held on charterer's liability for oil spill pollution. The video produced by ITOF and the Steamship Mutual detailing the Erika casualty was shown followed by a discussion on the recent developments in the international regime for liability and compensation for oil pollution. The second half of the seminar included a session on the incorporation of charterparty terms in bills of lading. This was followed by a series of case studies run as contested arbitrations. Topics covered included the right of charterers to demand the issue of freight pre-paid bills of lading and the commencement of laytime where no valid notice of readiness has been tendered. Mr John Fawcett-Ellis INTERTANKO's Legal Counsel who was responsible for the seminar commented "The seminar was an outstanding success both in terms of the high quality of the sessions which provoked much discussion and the great concentration of tanker operators actively supporting INTERTANKO."

SMIT PROVIDES SALVAGE ASSISTANCE IN RED SEA AND JAPANESE WATERS

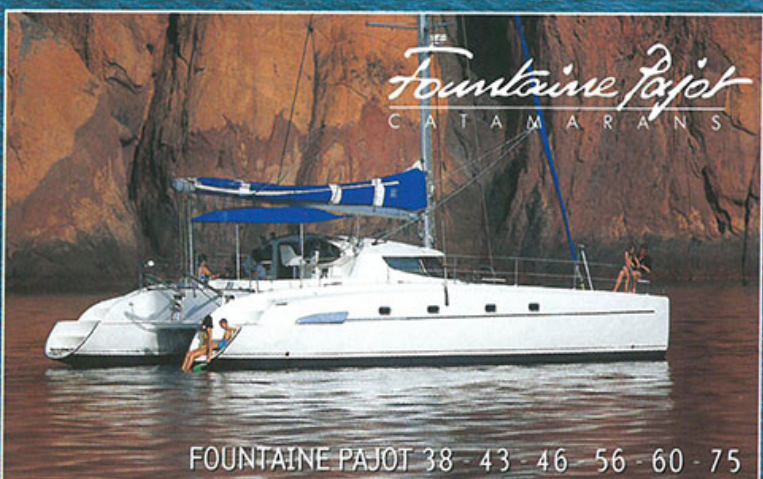
During May, SMIT Salvage dealt with casualties in Japanese waters and in the Red Sea. On May 1, the 260,619 dwt tanker Front Tobago was making for Japan when her main engine failed whilst proceeding off the Ryukyu Islands, Japan. This 1993-built VLCC was carrying 240,000 tonnes of crude.

During April, SMIT responded to a bulk carrier that had run aground in the approaches to Gizan, Saudi Arabia. The accident occurred on April 22, when the 45,877 dwt Ince Express was en route from Gizan to Valencia, laden with 39,000 tonnes of clinker. SMIT, in association with Omur Salvage, responded under a Lloyd's Open Form contract. A 100 tonnes bollard pull tug, an offloading vessel and grabs were assembled to refloat the 1985-built bulk carrier.

During May, SMIT also provided emergency assistance when a fishing vessel collided with an offshore platform in the Rough Field, 24 miles north of the mouth of the Humber.

The fishing vessel Marbella collided with the platform, owned by Dynegy Storage, on May 9. Four days later, SMIT was awarded a contract and mobilised a salvage master, the Diving Support Vessel (DSV) Union Beaver and diving and burning/welding equipment.

During March a SMIT team visited Dubai port following a collision involving a harbour tug. The 239 dwt Shadeed sunk close to the quay on March 17. SMIT was contracted by Dubai Port Authority and mobilised diving, pumping, patching and oil removal equipment. Following a diving inspection, the salvage team worked fast to remove the tug's bunkers to prevent pollution. Patching was undertaken and water was pumped from the engineroom and accommodation block to road tankers on the quay. A land crane and parbuckling system were used to raise the casualty. She was refloated on March 23.



ταξίδι στο όνειρο

Η KIRIACOULIS MEDITERRANEAN είναι η μοναδική Ελληνική πολυεθνική εταιρία που διαθέτει σκάφη όλων των κατηγοριών και πρωτοστατεί στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού. Έτσι κατέχει επάξια την πρώτη θέση στην Μεσόγειο και την τρίτη θέση στον κόσμο σε αριθμό ναυλώσεων και υπηρεσιών γιγώνγκ.

Η εταιρία μας διαθέτει μία ευρεία γκάμα σκαφών από τα μεγαλύτερα ναυπηγεία της Ευρώπης: της Bavaria Yachts, της Alubat (Ovni) και της Fountaine Pajot. Έτσι, μπορεί να ικανοποιήσει τις ανάγκες ακόμη και των πιο απαιτητικών πελατών.

Με ειδικά ευέλικτα προγράμματα και μεγάλες ευκολίες αποπληρωμής, σας δίνουμε την ευκαιρία να αποκτήσετε το σκάφος των ονείρων σας!

Μη διστάσετε να έρθετε σε επαφή μαζί μας για μία ολοκληρωμένη ενημέρωση.



**KIRIACOULIS
MEDITERRANEAN**

Λ. Αλίου 7, 174 55 Άλιμος
Τηλ. 010 98 86 187-91, Fax. 010 98 44 529
email: sales@kiriacoulis.com
www.kiriacoulis.com





**Seatrade
AWARDS**

2002

The winner is DNV

DNV won the 2002 Seatrade Awards in the category Innovation in Ship Operations for the Active Operator Guidance System (AOG).

The "Active Operator Guidance – AOG" project is developing a system which gives decision support to the navigators on the bridge as to how fast container ships (or similar ship types) may be operated safely in rough weather. It is an on-line system using the latest and most advanced hydrodynamic technology. AOG gives a correct real time picture of the present sea state by using the latest wave radar technology.

www.dnv.com

Det Norske Veritas S.A., 26-28 Akti Kondyli, Piraeus 185 45, Greece

tel: +30 10 41 00 200, fax: +30 10 42 23 059



MANAGING RISK

DNV