

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 53
10/2002
ΤΙΜΗ: € 5,90

www.naftikachronika.gr

Δ. ΚΑΛΟΦΩΝΟΣ:

**Η τύχη της
Ολυμπιακής**

ΑΦΙΕΡΩΜΑ:

ΕΜΠΟΡΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ



no matter where

a l w a y s t h e r e

LIME ADVERTISING

• **AUTHORIZED SERVICE STATION FOR:**

MITSUBISHI UE - DIESEL ENGINES - **MET**

TURBOCHARGERS

ALSTOM - **NAPIER** Turbochargers

KBB  Kompressorenbau Bannewitz GmbH

• **EXCLUSIVE REPRESENTATIVES:**



Metallwerke Harzgerode GmbH
Piston Manufacturers

• **ENGINE, MACHINERY & TURBOCHARGER SERVICES**

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



TURBOMED
ENGINE & MACHINERY SERVICES

24 HOUR HELP LINE: +30-10-4614010

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





The only connection you need

Free up your bridge for **free**

As world leaders in maritime communications, we've been at the forefront of the most exciting technological breakthroughs. Take our free Inmarsat Crew Phone for example. Simply plug it into your existing Inmarsat equipment and give your crew the freedom and privacy to call home without setting foot on the bridge. With all calls charged directly to the caller, you'll find administration has never been easier. Just a few reasons why the Universal Crew Calling solution is the only connection you need.

Get hold of your free* Inmarsat Crew Phone today.

Contact your Inmarsat Service Provider. For details call +44 (0) 20 7728 1777 or visit www.inmarsat.com/crewcalling

*Offer subject to terms and conditions and a charge may be levied by your Inmarsat Service Provider.
© 2002 Inmarsat Ltd. All rights reserved.

an inmarsat ventures company



universalcrewcalling

inmarsat



Φωτ. εξωφύλλου:
Γιώργου Γιαννακί



24

8. ΠΕΡΙΣΚΟΠΙΟ

10. ΣΧΟΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

14. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΝΕΑ

24. ΣΔΟΕ ΕΝΑΝΤΙΟΝ Α.Σ.

28. ΣΥΝΑΝΤΗΣΗ ΕΕΕ ΚΑΙ COMMITTEE

30. ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΑΞΙΟΠΟΙΟΥΝ ΤΙΣ ΑΡΝΗΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΥΡΙΕΣ

Συνέντευξη του Πήτερ Λιβανού

32. ΕΤΟΙΜΟΙ ΜΠΡΟΣΤΑ ΣΤΙΣ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ

Συνέντευξη του Χαρ. Μυλωνά

36. Ο ΧΕΙΡΟΤΕΡΟΣ ΕΧΘΡΟΣ ΜΑΣ

ΕΙΝΑΙ Ο ΕΑΥΤΟΣ ΜΑΣ

Συνέντευξη του Δ. Καλόφωνου

40. ΝΑ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΤΕΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ Α.Σ.

Συνέντευξη του υπαρχηγού Α.Σ.
Πελοπίδα Αγγελόπουλου

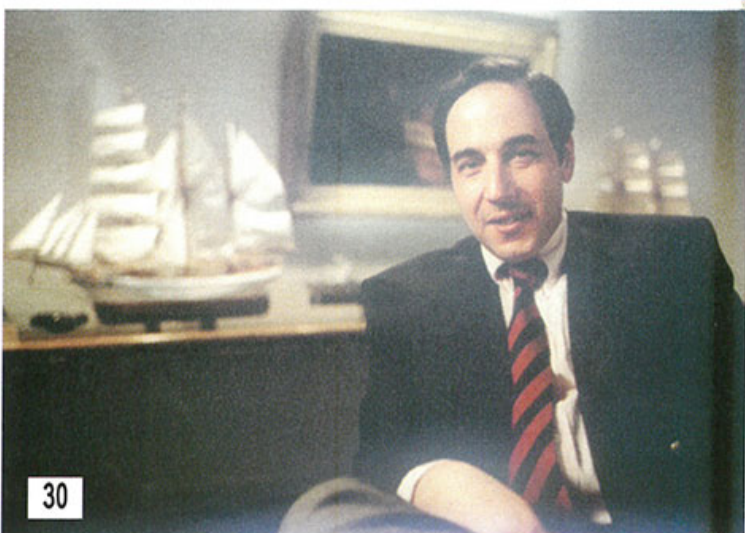
46. ΟΚΤΩ ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΛΥΟΥΝ ΤΟΝ ΚΛΟΙΟ ΤΗΣ ΑΓΟΝΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ

50. ΑΦΙΕΡΩΜΑ: ΕΝΕΡΓΕΙΑ

51. ΕΜΠΟΡΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ Άρθρο του Γεωργίου Π. Αγραφιώτη

52. ΚΑΙ ΕΓΕΝΕΤΟ... ΦΩΣ! Οι προτάσεις της De Palacio

54. ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ Άρθρο του Ν. Λαδής



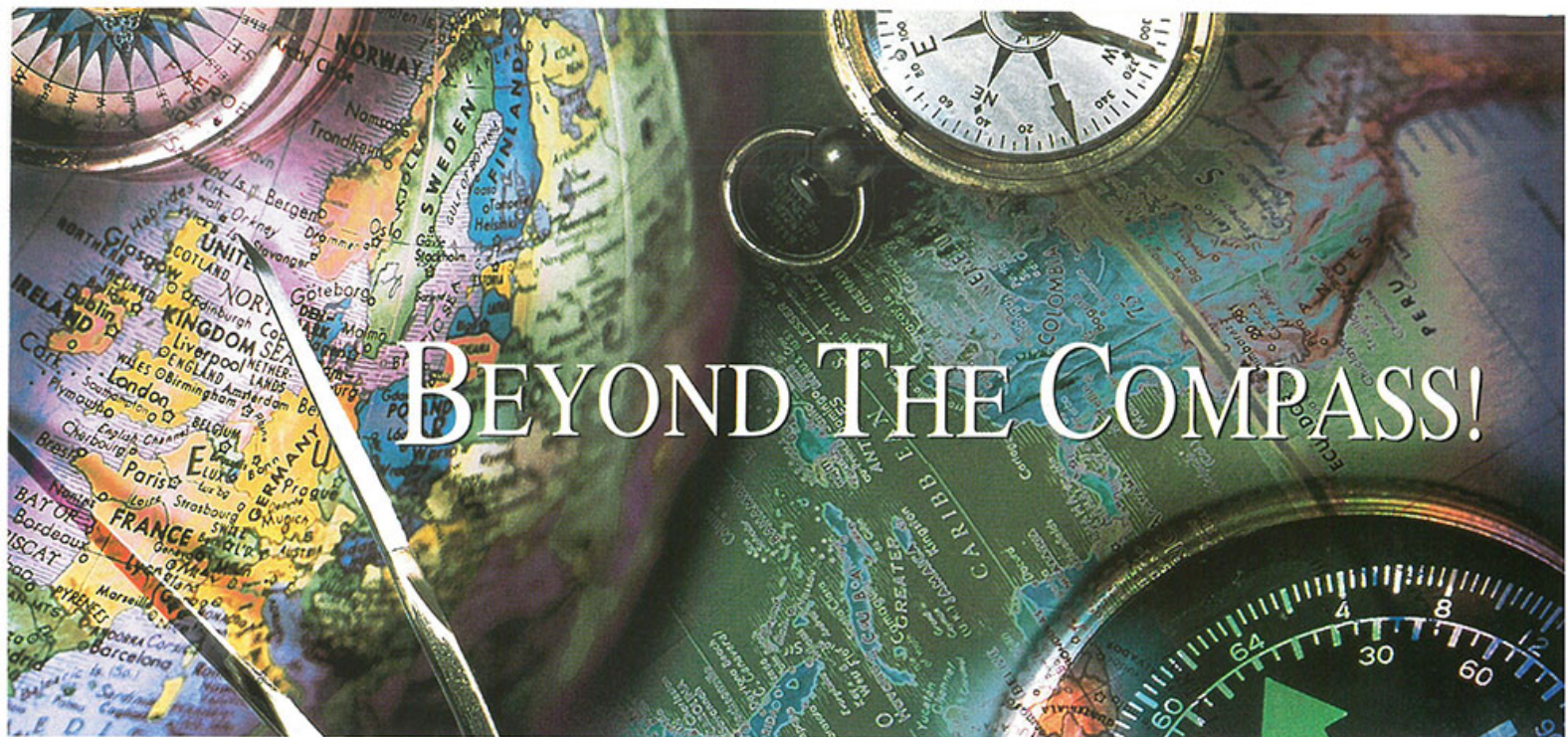
30



36



50



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

Lavinia fix their course up to your needs!



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

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

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

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

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

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

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Αριθμός φύλλου 53, Οκτώβριος 2002,
Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωττάκης, Έτος ίδρύσεως: 1931

Ιδιοκτησία:

Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.

Εκδότρια & Διευθύντρια:

Ιωάννα Μπίσια

Σύμβουλος Έκδοσης:

Νίκος Ε. Σίμος

Διευθύντρια Σύνταξης:

Λίζα Μαρέλου

Σύμβουλος Ειδικών Θεμάτων:

Ηλίας Γ. Μπίσιας

Art Director:

Νίκος Αμπλιανίτης

Συντακτική Ομάδα:

Γιώργος Φραγκούλης

Ειδικοί Συνεργάτες:

Ξέν. Αντωνιάδης, Απ. Δόμβρος, Γιώργος Μπάνας, Τάκης Μακρής

Διεύθυνση Διαφήμισης:

Χρήστος Καπάντας

Υποδοχή Διαφήμισης:

Ράνια Πανταζή

Φωτογραφίες:

Γιώργος Γιαννακίς

Παραγωγή διαχωρισμών:

Αφοι Τζίφα, Ασκληπιού 61, 106 80 Αθήνα,

τηλ. 010-36.36.497, 010-36.36.186, fax 010-36.18.172

Εκτύπωση:

ΠΛΑΙΣΙΟ Π. ΚΟΚΑΛΛΗΣ & ΣΙΑ Ο.Ε. Κατσάντων 3,

Μεταμόρφωση, τηλ. 010-28.55.067

Πρακτορείο Διανομής Τύπου:

ΑΡΓΟΣ Α.Ε.

Συνδρομές (10 τεύχη):	Ιδιώτες:	€ 52,82
	Ναυτικοί & φοιτητές:	€ 46,95
	Εταιρείες - Οργανισμοί:	€ 61,62
	Χώρες Ε.Ε.:	€ 93,91
	Χώρες εκτός Ε.Ε.:	€ 102,71

Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε., Εκδοτικές Επιχειρήσεις

Φιλωνος 46 & Αγίου Σπυριδωνος 5-7, 185 35 Πειραιάς,

τηλ. 010-42.27.111- fax: 010-42.26.719

e-mail: gratia@ath.forthnet.gr

www.naftikachronika.gr

Web strategy development by OMNICO

Απόψεις που εκφράζονται στα ενυπόγραφα άρθρα δεν εκφράζουν απαραίτητα τη γνώμη του περιοδικού. Παρόλο που καταβλήθηκαν προσπάθειες για να βεβαιωθούμε ότι οι περιεχόμενες στο περιοδικό πληροφορίες είναι σωστές, το περιοδικό δεν είναι υπεύθυνο για οποιαδήποτε ανακρίβεια που τυχόν έχει παρεισφρήσει. Κανένα κείμενο ή φωτογραφία δεν μπορεί να αναπαράγεται, αντιγραφεί ή αναδημοσιευθεί χωρίς την προηγούμενη έγγραφη άδεια των ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ.



58. ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΖΗΤΗΣΗΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ
ΚΑΙ Η ΑΓΟΡΑ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ
Απόψεις του Σοφοκλή Διγενή

62. ΤΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ
ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
Άρθρο του Ζ. Κυριακίδη

64. ΤΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΘΑ ΠΑΡΑΜΕΙΝΕΙ Η ΚΥΡΙΟΤΕΡΗ
ΜΟΡΦΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ
Συνέντευξη του Ν. Φιλόπουλου

66. Ο ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΩΣ ΕΠΙΚΕΝΤΡΟ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
Άρθρο της Τ. Μασουρίδου

68. Η ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΑ ΚΑΙ ΟΙ ΜΕΘΟΔΟΙ ΤΗΣ

72. ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΣ: ΑΥΞΗΜΕΝΗ Η ΖΗΤΗΣΗ
SECOND HAND ΦΟΡΤΗΓΩΝ

78. ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ ΝΕΑ

80. ΠΑΡΑΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ

82. ΝΗΟΛΟΓΙΑ

88. ENGLISH SUPPLEMENT

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

Ιδού η απόδειξη



Όσο τα στοιχεία ξένων διεθνών οργανισμών -που κατά τεκμήριο είναι και πιο αξιόπιστοι- δίνουν τις πραγματικές διαστάσεις της ελληνικής Οικονομίας, τόσο θα μεγεθύνεται και η σημασία της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας για τον τόπο.

Κατά τη συνάντηση της ΕΕΕ και των εκπροσώπων του Committee, μία από τις βασικές διαπιστώσεις ήταν ότι, παρά την αποδυνάμωση του εθνικού νηολογίου και τις δυσκολίες της ναυλαγοράς, η ελληνική εμπορική ναυτιλία εξακολουθεί να φέρνει συνάλλαγμα και να ενισχύει το ισοζύγιο εξωτερικών πληρωμών.

Το τι σημαίνει αυτό μπορεί να το αντιληφθεί κανείς, αν λάβει υπ' όψιν ότι μία από τις σοβαρότερες μειονεξίες της ελληνικής οικονομίας είναι η απώλεια της ανταγωνιστικότητάς της και η εντυπωσιακά συρρικνωμένη εισροή ξένων κεφαλαίων για επενδύσεις στη χώρα.

Είμαστε τελευταίοι και στην Ευρώπη και στον κόσμο, όσον αφορά στους δύο αυτούς τομείς. Πράγμα το οποίο σημαίνει ότι δεν έχουμε εξαγωγές -μας έχει ξεπεράσει και το Λουξεμβούργο(!)- και κατά συνέπεια διευρύνεται συνεχώς το έλλειμμα του Ισοζυγίου Εξωτερικών Πληρωμών.

Με άλλα λόγια χρωστάμε «και της Μιχαλούς».

Είναι προφανές ότι αν δεν υπήρχε η συμβολή της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, έστω και υπό τις παρούσες δυσχερείς συνθήκες, τα πράγματα όσον αφορά στο σκέλος των εξωτερικών πληρωμών θα ήταν πολύ χειρότερα και η αιμορραγία της ελληνικής οικονομίας μεγαλύτερη.

Εκείνο που δεν γνωρίζουμε είναι αν οι αρμόδιοι αντιλαμβάνονται την προσφορά της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στην ελληνική Οικονομία ώστε να της συμπεριφέρονται και αναλόγως.

Διατηρούμε τις επιφυλάξεις μας. Το χειρότερο είναι πως θεωρούν τη συμβολή αυτή, περίπου ως υποχρέωση, τη στιγμή που σε άλλες χώρες η αναγνώριση της εθνικής βιομηχανίας των θαλασσιών μεταφορών γίνεται εμπράκτως.

Nikos Lymas



ΗΦΑΙΣΤΟΣ
ΟΜΙΛΟΣ LAMDA DEVELOPMENT



Κληρονομιά ποιότητας στη θάλασσα

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

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

Σύγχρονος Εξοπλισμός

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

Εξειδικευμένες υπηρεσίες

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

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

Η εταιρεία διαθέτει πιστοποιητικό διασφάλισης ποιότητας ISO 9001: 2000.

ΗΦΑΙΣΤΟΣ ΕΛΛΑΣ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ Α.Ε.

27ο χλμ Παλαιάς Εθνικής Οδού Αθηνών-Κορίνθου • 192 00 Ελευσίνα • Τηλ.: 010 55 36 300, 010 55 45 100 • Fax: 010 55 48 750
e-mail: grifes01@attglobal.net

Μια ευχή για τον Πειραιά

Οι δημοτικές εκλογές είναι προ των πυλών. Όλοι οι συνδυασμοί υπόσχονται την... αναγέννηση του μεγάλου λιμανιού, αλλιώς η Ακτή Μιαούλη και οι γύρω περιοχές παραμένουν χρόνια τώρα εγκαταλελειμμένες. Καιρός για δράση και όχι για υποσχέσεις. Εμείς στα «Ν.Χ.» υποσχόμαστε εποικοδομητική... αντιπολιτευση σε όποιους κι αν εκλεγούν, με σκοπό τη βελτίωση της εικόνας και της μορφής του επιχειρηματικού κέντρου του λιμανιού. Αξίζει βέβαια να αναφέρουμε ότι οι περισσότεροι υποψήφιοι δημοτικοί σύμβουλοι ήδη γέμισαν την πόλη με αφίσες και πανό και έτσι αθέτησαν την υπόσχεσή τους προς τους επικεφαλής των συνδυασμών, αφού υπήρχε δέσμευση να απέχουν φέτος από τέτοιες ακαλαίσθητες ενέργειες προβολής.

Προς την ηγεσία του Α.Σ.

Μας απογοητεύει η συστηματική άρνηση της ηγεσίας του Α.Σ. να εμφανίζεται ένστολη σε επίσημες εκδηλώσεις επαγγελματικού χαρακτήρα. Πλην ελαχίστων εξαιρέσεων, τόσο οι ανώτατοι όσο και ανώτεροι αξιωματικοί εμφανίζονται σε εκδηλώσεις τιμώντας το Α.Σ. με... πολιτική περιβολή. Ας καταλάβουν οι παραπάνω κύριοι ότι είναι αξιωματικοί και όχι πολίτες, και ειδικά σε εκδηλώσεις επαγγελματικού χαρακτήρα εκπροσωπούν το Σώμα και όχι τον εαυτό τους.

Καμπάνια χωρίς υποδομή

Η πρόσφατη, περιορισμένη βεβαίως, τόσο σε μέγεθος όσο και σε έμπνευση, καμπάνια του ΥΕΝ για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα είχε κάποια θετικά αποτελέσματα. Η ουσία είναι ότι οι νέοι δεν επιδιώκουν καριέρα στη θάλασσα και αυτό οφείλεται εν μέρει και στην ελλιπή υποδομή των ναυτικών σχολών. Πληροφορούμαστε πως ιστορικές σχολές, όπως της Ύδρας, έχουν βασικές ελλείψεις τόσο σε κτιριακές εγκαταστάσεις όσο και σε απαραίτητο τεχνολογικό εξοπλισμό. Ας μην ξεχνάμε ότι όταν το υπουργείο Παιδείας θέλησε να αναβαθμίσει το Πάντειο, την ΑΣΟΕ και τη Βιομηχανική Σχολή Πειραιά, δεν αρκέστηκε στη μετονομασία τους αλλ'α στην ουσιαστική οικονομική και υλικοτεχνική ενίσχυσή τους.

Απουσιάζει η ναυτιλία από τους νομαρχιακούς συνδυασμούς

Με έκπληξη παρατηρήσαμε την απουσία υποψηφίων από το χώρο της ναυτιλίας στους νομαρχιακούς συνδυασμούς στα μεγάλα λιμάνια της χώρας. Οι υποψήφιοι μετριούνται στα δάκτυλα ενός χεριού. Τι σημαίνει άραγε αυτό; Οι παράγοντες της ναυτιλίας αδιαφορούν για την Τοπική Αυτοδιοίκηση ή το αντίθετο; Η αλήθεια είναι ότι με τόσο... περιορισμένες αρμοδιότητες οι νομαρχιακοί σύμβουλοι έχουν πλέον μάλλον διακοσμητικό παρά ουσιαστικό ρόλο. Ας μην ξεχνάμε την άρνηση συμμετοχής εκπροσώπου της Νομαρχίας Πειραιά στο Δ.Σ. του Οργανισμού Λιμένος Πειραιά.

Σε κρίση τα P&I Clubs

Αύξηση των συνεισφορών αναμένεται να ανακοινώσουν φέτος σχεδόν όλα τα P&I Clubs, αποτέλεσμα της φθίνουσας οικονομικής τους πορείας. Σύμφωνα με δηλώσεις του κ. Paul Jennings, που εκπροσωπεί το North of England, οι συνεισφορές και φέτος θα αυξηθούν κατά 25%. Τα υπόλοιπα P&I Clubs δεν έχουν ανακοινώσει ακόμη τίποτα, αλλ'α αναμένονται άμεσες αντιδράσεις από τη ναυτιλιακή κοινότητα...

Μια γραμματεία χωρίς στελέχη

Σωστή πολιτική κίνηση ήταν η δημιουργία της Γενικής Γραμματείας Λιμένων. Σωστή ήταν και η επιλογή του κ. Θωμόπουλου για να αναλάβει τη διεύθυνση του νέου αυτού φορέα. Από προσωπικό όμως τι γίνεται; Πληροφορούμαστε ότι το έργο της νέας γραμματείας καθυστερεί συστηματικά λόγω της απογοητευτικά μικρής στελέχωσής του. Ας γίνει επιτέλους ένα ξεκαθάρισμα, κ. Υπουργέ, ως προς τη διοίκηση και στελέχωση του υπουργείου σας. Σε άλλες υπηρεσίες πιο... κεντρικές η στελέχωση ξεπερνάει κατά πολύ τον όγκο δουλειάς και ευθυνών.

Σ. Ξανθόπουλος

Κάτι νέο στα αεροπορικά χρονικά!



Από τις 12 Ιουνίου κάτι νέο συμβαίνει στα ελληνικά αεροπορικά χρονικά. Η Hellenic Star Airways σήκωσε φτερά και πετάει ήδη σε εννέα προορισμούς, από Αθήνα και Θεσσαλονίκη. Με σύγχρονα αεροσκάφη, καθημερινά δρομολόγια και πάνω απ' όλα με υψηλή εξυπηρέτηση επιδιώκει μία θέση στην προτίμηση του έλληνα και ευρωπαίου ταξιδιώτη. Μία θέση στα ελληνικά αεροπορικά χρονικά.

Η μεσογειακή ναυτιλία ⁽¹⁾

Εν πρώτοις θα πρέπει να εξάρουμε την πρωτοβουλία της Ενώσεως Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων και του προέδρου της, κ. Ν. Βαρβατέ, που αντελήφθησαν τη σημασία των επιστημονικών μελετών, προκειμένου να αξιολογηθεί μέσα από αυτές η σημερινή κατάσταση του κλάδου και να προταθούν οι αναγκαίες όσο και εφικτές λύσεις, επί τη βάση μιας προηγούμενης οικονομικής ανάλυσης. Την πρόθεσή της αυτή η ένωση την έκανε πράξη συγκροτώντας μικτή επιτροπή με το Πανεπιστήμιο Πειραιά, η συνεργασία των οποίων κατέληξε σε εμπειριστωμένη μελέτη που κατατέθηκε στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και που εισηγείται προς το κράτος μία σειρά μέτρων για την ανάπτυξη του δυναμικού και προσοδοφόρου για την ελληνική οικονομία κλάδου των μεσογειακών φορτηγών.

Αφορμή για τη σχετική πρωτοβουλία αποτέλεσε το γεγονός ότι ο μεσογειακός στόλος είναι γηρασμένος. Κατά συνέπεια, έχει εξελιχθεί σε μη ανταγωνιστικό. Με μέσον όρο ηλικίας τα 30 χρόνια, ασφαλώς δεν μπορεί κανείς να μιλάει για ανταγωνιστικότητα, όταν άλλες ευρωπαϊκές χώρες με αναλόγους στόλους -συμπεριλαμβανομένης και της Τουρκίας- ανανεώνουν τα σκάφη τους, μέσα από μαζικά ναυπηγικά προγράμματα, τα οποία ενισχύει οικονομικά το κράτος. Ο κίνδυνος επομένως να απορροσθούν από τις μεσογειακές μεταφορές τα ελληνικά σκάφη είναι μεγάλος.

Να αναφέρουμε ενδεικτικά πως η Ιταλία, η Τουρκία, η Ισπανία αλλιά και η Γερμανία, που διαθέτουν μεσογειακούς στόλους, απολαμβάνουν των προνομίων κρατικών προγραμμάτων, που εξασφαλίζουν και χρηματοδότηση και εγγυήσεις τόσο για νέες κατασκευές όσο και για μεταχειρισμένα σκάφη μικρής ηλικίας. Και έτσι μπορούν να επωφεληθούν οι στόλοι τους των μεταφορικών ευκαιριών που παρουσιάζει η μεγάλη διακίνηση φορτίων μεταξύ μεσογειακών λιμένων.

Τι είδους οικονομία; ⁽²⁾

Τα μέτρα που προτείνει η κοινή μελέτη ΕΕΜΦΠ και Πανεπιστημίου Πειραιώς είναι εφικτά ως προς την εφαρμογή τους, όπως λ.χ. η

εγγυοδοσία υπέρ της δανειοδότησης, της τάξεως του 25% επί του ναυπηγικού κόστους, που θα εγγυάται την ίδια συμμετοχή του πλοιοκτήτη. Αυτή η ρύθμιση θα διευκολύνει την ούτως ή άλλως δύσκολη πρόσβαση στην τραπεζική δανειοδότηση, εξ αιτίας του υψηλού ναυπηγικού κόστους ανά τόνο. Επί πλέον, η εγγυοδοσία δεν συνιστά επιδότηση, μπορεί δε να επεκταθεί και σε ναυπηγεία εκτός Ευρωπαϊκής Ενώσεως όπου το ναυπηγικό κόστος είναι σαφώς χαμηλότερο.

Ένα άλλο μέτρο που προτείνεται είναι η επιδότηση του κόστους κατασκευής φορτηγών πλοίων εσωτερικού, με κατ' αρχάς εφαρμογή του στη ναυπήγηση δεξαμενοπλοίων που δραστηριοποιούνται κυρίως και αποκλειστικώς στις μεταφορές μεταξύ ελληνικών λιμένων. Και μάλιστα, θα μπορούσε να τεθεί η προϋπόθεση ότι τα πλοία αυτά θα είναι απολύτως οικολογικά, για την προστασία του περιβάλλοντος.

Θα πρέπει να ληφθεί υπ' όψιν από το κράτος, όσον αφορά ειδικώς στην περίπτωση αυτή, ότι, με ένα νέο στόλο, όχι μόνο δεξαμενοπλοίων αλλιά και πλοίων που μεταφέρουν αγαθά ζωτικής σημασίας για τη χώρα, εξασφαλίζεται η απρόσκοπτη προμήθεια της περιφέρειας και των νήσων και έτσι ενισχύονται και οι τοπικές οικονομίες.

Ενδεχομένως ορισμένοι κυβερνητικοί παράγοντες να αξιολογήσουν τη σχετική μελέτη της Ενώσεως Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων και του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μία ακόμη απαίτηση της ιδιωτικής πρωτοβουλίας προκειμένου αυτή να τύχει της προστατευτικής κρατικής ομπρέλλας. Ειδικά μάλιστα σε μια περίοδο ισχνών αγελάδων για την ελληνική οικονομία ελλείψει εσόδων.

Πρόκειται για μια μεμψίμοιρη αξιολόγηση, διότι κάποτε οι υπεύθυνοι του ελληνικού κράτους και οι καθορίζοντες τις τύχες της ελληνικής οικονομίας θα πρέπει να αποφασίσουν τι θέλουν να είναι η οικονομία αυτή. Καλώς ή κακώς, η ιστορική εμπειρία έχει αποδείξει ότι η Ελλάδα μόνο στις υπηρεσίες της ναυτιλίας και του τουρισμού μπορεί να βασισθεί, αφού είναι μια αποβιομηχανοποιημένη χώρα, με έλλειψη επενδύσεων, με προβληματική αγροτική οικονομία και με ισχνές τις όποιες άλλες οικονομικές προοπτικές. Ας αποφασίσουν...

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



Fleet : 27 tankers

Average age : 6.5 years

Total dwt : 2.7 million



Fleet Manager



Tsakos Shipping & Trading S.A.

Website: <http://www.tenn.gr>

Bloomberg access: TNP US (For NYSE)

Η απελευθέρωση

Δεν είναι βεβαίως η πρώτη φορά που η Ελλάδα δεν συμμορφώνεται προς κοινοτικούς κανονισμούς, τους οποίους κατά τα άλλα είναι υποχρεωμένη να ακολουθήσει ως μέλος της Ευρωπαϊκής Ενωσης. Σε σοβαρή εκκρεμότητα λοιπόν παραμένει το καθεστώς απελευθέρωσης της ακτοπλοΐας και της δυνατότητας των λιμένων Ευρωπαίων εφοπλιστών να φέρουν τα πλοία τους στις ελληνικές θαλάσσιες συγκοινωνίες, μολοντί έχει ψηφισθεί και ο σχετικός νόμος. Είναι προφανές ότι υπάρχει σκοπιμότητα στην καθυστέρηση του σχεδίου Προεδρικού Διατάγματος με το οποίο τροποποιούνται τα άρθρα του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου που αναφέρονται στη μεταφορά των επιβατών και την περιήγησή τους και που αντέκλειστο στον ευρωπαϊκό κανονισμό απελευθέρωσης των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Και η σκοπιμότητα αυτή δεν ήταν άλλη από τις αντιρρήσεις που έχουν διατυπώσει οι Έλληνες επιχειρηματίες. Πιστεύουμε ότι οι φόβοι των Ελλήνων επιχειρηματιών της ακτοπλοΐας δεν θα επαληθευθούν, υπό την έννοια ότι δεν είναι βέβαιο ότι θα εκδηλωθεί τελικώς ενδιαφέρον από πλεονάς των Ευρωπαίων να ανακατευθούν στην ελληνική αγορά των θαλασσιών συγκοινωνιών. Τόσο οι συνθήκες υπό τις οποίες διεξάγονται οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες, με τις παρεμβατικές πρωτοβουλίες του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, όσο και ειδικότερες προϋποθέσεις που απαιτούνται, όπως π.χ. ότι οι ναυτικοί των κοινοτικών πλοίων θα πρέπει να γνωρίζουν την ελληνική γλώσσα, δημιουργούν ένα πλέγμα δυσκολιών που δρα μάλιστα αποτρεπτικά για τους ξένους επιχειρηματίες.

Έτοι την αντιμετώπιζουν...

Όπως και στο παρελθόν, έχω επισημάνει από τις ίδιες αυτές στήλες, στις επιστολές αναγνώστών στον Τύπο μπορεί να βρει κάποιος ενδιαφέρουσες απόψεις να διατυπώνονται. Μία από αυτές, ενός συνταξιούχου πλοιάρχου του Εμπορικού Ναυτικού, του κ. Φρίξου Δήμου, περιείχε ενδιαφέροντα στοιχεία για το πώς αντιμετωπίζει το κρότος τη ναυτιλία, τα οποία κρίνω σκόπιμο να παραθέσω. Ιδού μερικές από τις πιο κραυγαλέες παρατηρήσεις της πολιτικής που ακολουθεί η Πολιτεία έναντι του πρώτου πλοιοποαραγωγικού της κλάδου.

- Οι ποντοπόροι ναυτικοί μας στερούνται του δικαιώματος ψήφου.
 - Οι παραγωγικές σχολές πλοιάρχων και μηχανικών, Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού, με τεταρτοετείς μεταλυκειακές σπουδές παραμένουν ακόμη εκτός τριτοβάθμιας παιδείας και πανελληνίων εξετάσεων, παρά τα περί του αντιθέτου αναφερόμενα σε διαφημιστικά φυλλάδια του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.
 - Η υγειονομική περίθαλψη που παρέχεται στους ναυτικούς είναι υποβαθμισμένη.
 - Το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο, ένα από τα πλουσιότερα μέχρι το 1985 ασφαλιστικά ταμεία, είναι σήμερα χρεοκοπημένο, εξ αιτίας της ψηφοθηρικής πολιτικής που εφαρμόστηκε. Παρ' όλα αυτά, οι ναυτικοί πλήρωναν και εξακολουθούν να πληρώνουν υπέρογκες εισφορές.
- Όπως δε παρατηρεί ο επιστολογράφος, «όταν οι καταξιώνονται και πειθαρχικοί Έλληνες ναυτικοί, τηρώντας τους κανόνες της Δημοκρατίας, απεργήσανε επειδή οι δύο «αρμόδιοι» υπουργοί δεν τιμήσανε τις υπογραφές τους, η σοσιαλιστική τους κυβέρνηση, που σύντομα μάλιστα θα προεδρεύει στην Ευρωπαϊκή Ένωση, τους επιστράτευσε. Ενέργεια που δεν είχε εφαρμοσθεί προηγουμένως σε άλλες ακραίες περιπτώσεις, όπως όταν βουλό ακουπιδιών κήλυπταν την Αθήνα ή είχε κοπεί στα δύο η Ελλάδα από τους απεργούς ή απεργούσαν οι νοσοκομειακοί γιατροί ή τώρα που χάσανε την εξεταστική περίοδό τους οι φοιτητές...».

Ιδιωτικές σχολές

Θετική ασφαλώς εξέλιξη για τη ναυτιλία, η οποία έχει ανάγκη στελεχών, η απόφαση του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας να προωθήσει σχέδιο νόμου με το οποίο θα επιτρέπεται η ίδρυση ιδιωτικών ναυτικών σχολών που θα παρέχουν ναυτική εκπαίδευση αληθ και επιμόρφωση. Το θέμα βεβαίως είναι να προσδιορισθεί από την κυβέρνηση αν αυτές οι σχολές θα είναι ισοδύναμες με τις λειτουργούσες δημόσιες, έτσι ώστε να μπορέσουν πράγματι να προσελκύσουν νέους στη ναυτική σταδιοδρομία. Πιστεύεται ότι εφ' όσον πράγματι θα υπάρχει ισοτιμία, η παράλληλη λειτουργία πολλών τέτοιων σχολών, και δημόσιων αληθ και ιδιωτικών, θα δημιουργήσει αναπόφευκτα έναν υγιή ανταγωνισμό, ο οποίος θα είναι προς όφελος του επιπέδου σπουδών και εν κατακλείδι των ίδιων των στελεχών που θα βγαίνουν από τις σχολές αυτές.



The fast way to Denmark and the rest of Scandinavia

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

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

**MAERSK AIR**

www.maersk-air.com

It's got to be perfect



Στόχος η πρόληψη της τρομοκρατίας

Ένα νέο στρατηγικό σχέδιο για την αύξηση των μέτρων προστασίας στα λιμάνια και στη ναυτιλιακή βιομηχανία γενικότερα θέτουν σε εφαρμογή οι ΗΠΑ. Πρόκειται για ένα σύστημα που παρέχει τη δυνατότητα ελέγχου, σε μικρό χρονικό διάστημα, μεγάλου αριθμού containers. Το εν λόγω σύστημα, με την ονομασία Total Asset Visibility (TAV), αρχικά χρησιμοποιήθηκε για τον εντοπισμό αγνοούμενων παιδιών ενώ στη συνέχεια δόθηκε στον αμερικανικό στρατό για πολεμική χρήση. Σήμερα, στο πλαίσιο των αυξημένων μέτρων ασφαλείας και πρόληψης τρομοκρατικών ενεργειών, τρεις από τους μεγαλύτερους ομίλους στον κόσμο στον τομέα διαχείρισης λιμένων πρόκειται να στήσουν ένα δίκτυο βασισμένο στο TAV, το οποίο θα ενεργοποιηθεί αρχικά στα λιμάνια των Σιάτλ, Νέας Υόρκης, Λος Άντζελες, Χιούστον, Σιγκαπούρης, Χονγκ Κονγκ, Ρότερνταμ και Παναμά.

Το συνολικό κόστος για το συγκεκριμένο δίκτυο, που θα λειτουργήσει ανάμεσα στις ακτές της Ασίας και τη Δυτική Ακτή των ΗΠΑ, θα αγγίξει το ποσό των 8 εκατ. δολαρίων ενώ σχεδιάζεται, σε δεύτερη φάση, να εξαπλωθεί και σε άλλα λιμάνια με την προσθήκη ακόμα νεότερων τεχνολογικών μέσων.



Δεξαμενόπλοια σε απόσυρση

Τέθηκε σε ισχύ από την 1η Σεπτεμβρίου το κοινοτικό μέτρο που αφορά την απόσυρση δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος. Ως γνωστόν, οι ναυτιλιακές εταιρείες θα κληθούν να επιβαρυνθούν με το κόστος των ανακατασκευών ή με την αντικατάσταση των πλοίων που ο κανονισμός θα απομακρύνει από τους ευρωπαϊκούς λιμένες. Η απόσυρση αφορά τα δεξαμενόπλοια άνω των 5.000 dwt και θα ολοκληρωθεί έως το 2007 και το 2015, αναλόγως κατηγορίας.

Έγκριση αύξησης κεφαλαίου για 6 λιμένες

Αύξηση μετοχικού κεφαλαίου έξι Οργανισμών Λιμένων ενέκρινε το YEN. Οι οργανισμοί, που ήδη έχουν μετατραπεί σε ανώνυμες εταιρείες, εξασφάλισαν και την έγκριση της Διεύθυνσης Δημοσίων Επενδύσεων του υπουργείου Οικονομίας.

Πρόκειται για τους οργανισμούς των λιμένων Αλεξανδρούπολης, Καβάλας, Ραφήνας, Λαυρίου, Βόλου και Ηρακλείου.

Οι αυξήσεις δόθηκαν για τη χρηματοδότηση έργων σε λιμενικές υποδομές, κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, εγκαταστάσεις για εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, βιολογικού καθαρισμού κ.ά.

Η πρόεδρος του Οργανισμού Λιμένος Ραφήνας Α.Ε. κ. Κατερίνα Χατζηπαράσχου δήλωσε στα «Ναυτικά Χρονικά»:

«Για μας είναι ιδιαίτερα σημαντικό, όχι τόσο το ποσό που δόθηκε για το λιμάνι της Ραφήνας, όσο ο λόγος, αφού τα 88.041 ευρώ θα διατεθούν για το βιολογικό καθαρισμό, που είναι ένα από τα κύρια προβλήματα του λιμανιού. Εμείς ήδη έχουμε ετοιμάσει και καταθέσει στο ΥΠΕΧΩΔΕ, στην ειδική υπηρεσία περιβάλλοντος, την προέγκριση καθώς και την περιβαλλοντολογική μελέτη και ελπίζουμε στην έγκρισή τους. Πάντως, είμαστε αποφασισμένοι να προχωρήσουμε ακόμα και με δικές μας δαπάνες αν το ποσό αυτό δεν θα είναι αρκετό για την ολοκλήρωση του έργου. Επίσης, εγκρίθηκε και το ποσό των 14.673 ευρώ για την κατασκευή στεγάστρου αναμονής επιβατών στην Αγία Μαρίνα για το οποίο έχουμε ήδη την έγκριση της νομαρχίας (απαιτούμενες άδειες) και σύντομα θα αρχίσει η κατασκευή του».



Αν η Βρετανία φορολογήσει τις offshore εταιρείες...

...τότε οι επιπτώσεις στην οικονομία και στις θέσεις εργασίας θα είναι σοβαρότατες!

Αυτό το συμπέρασμα προκύπτει κατόπιν της οικονομικής έρευνας του Baltic Exchange, σύμφωνα με την οποία σε 1 δισ. λίρες ανέρχονται τα έσοδα της βρετανικής οικονομίας από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες που συγκεντρώνονται στο Λονδίνο.

Και πιο συγκεκριμένα, το 70% της χωρητικότητας των πλοίων που διαχειρίζονται από τη βρετανική πρωτεύουσα υπήκοοι άλλων κρατών ανήκει σε Έλληνες κατοίκους της Αγγλίας. Επίσης, εκτιμάται ότι θα χαθούν 4.500 θέσεις εργασίας στο Σίτι, θα μειωθούν τα έσοδα από τη φορολογία κατά 125 εκατ. λίρες και οι εταιρείες παροχής ναυτιλιακών υπηρεσιών θα υποστούν απώλειες ύψους 375 εκατ. λιρών. Επί πλέον, θα χαθεί περισσότερο από το 1/3 των πράξεων για ναυλώσεις τάνκερ και το περίπου 40% των πράξεων για κινήσεις πλοίων bulk carrier.



100 YEARS

**SHIPMANAGEMENT
EXPERIENCE**

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



Το λιμάνι αλλάζει όψη

Νέος αέρας πνέει από τον περασμένο μήνα στο λιμάνι του Πειραιά, οπότε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης εγκαινίασε το νέο επιβατηγό σταθμό. Πρόκειται για ένα ιδιαίτερος σημαντικό έργο συνολικού κόστους 8 εκατ. ευρώ, το οποίο ουσιαστικά μετατρέπει τον Πειραιά σε ένα αμιγώς επιβατηγό λιμάνι, αφού πλέον θα εξυπηρετεί μόνο πλοία της ακτοπλοΐας και κρουαζιερόπλοια. Επίσης, κατά τη διάρκεια της ίδιας τελετής, που πραγματοποιήθηκε στις 2/9/2002, παραδόθηκε στο κοινό και η νέα προβλήτα για πλοία που ταξιδεύουν από και προς τα Δωδεκάνησα. Η νέα προβλήτα μπορεί να εξυπηρετήσει συγχρόνως 6-8 επιβατηγά πλοία και καταλαμβάνει συνολική έκταση 40 στρεμμάτων. Διαθέτει, μεταξύ άλλων, δύο ανισόπεδους κόμβους -έναν εισόδου και έναν εξόδου- για τα Ι.Χ., καθώς και ξεχωριστό κόμβο για την εξυπηρέτηση φορητών αυτοκινήτων. Επί πλέον είναι εξοπλισμένη με ειδικούς χώρους για τη στάθμευση των αυτοκινήτων καθώς και με σύγχρονους χώρους αναμονής επιβατών, αναψυκτήρια κ.ά. Το έργο αναμένεται να συμβάλει καθοριστικά στην αποσυμφόρηση των δρόμων γύρω από το λιμάνι του Πειραιά, δίνοντας μια σημαντική ανάσα σε ολόκληρη την πόλη. Παράλληλα, αποτελεί ένα σύγχρονο έργο υποδομής για την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, κατά τη διάρκεια των οποίων θα φιλοξενηθούν στο «μεγάλο λιμάνι» αρκετές χιλιάδες επισκεπτών.

Γ. Φραγκούλης

Προτάσεις για την αντιμετώπιση της λαθρομετανάστευσης

Για την καλύτερη αντιμετώπιση του συνεχώς αυξανόμενου φαινομένου της λαθρομετανάστευσης που πλήττει τη χώρα μας, η Διεύθυνση Ασφάλειας της Λιμενικής Αστυνομίας του υπουργείου Ε.Ν. εστιάζει σε 10 σημεία-προτάσεις, τις εξής:

- Προμήθεια τριών συγχρόνων περιπολικών ανοικτής θαλάσσης, 15 παράκτιων ταχέων περιπολικών σκαφών και τριών ελικοπτέρων αστυνόμευσης - επιτήρησης.
- Επίσπευση των διαδικασιών επέκτασης - εγκατάστασης συστήματος VTMS σε επίκαιρα σημεία του Αιγαίου.
- Αύξηση του βαθμού συμμετοχής των επιχειρησιακών μέσων των Ενόπλων Δυνάμεων με ενδεχόμενη τροποποίηση των κανόνων εμπλοκής τους.
- Εγκατάσταση διαύλου επικοινωνίας μεταξύ των κεντρικών υπηρεσιών του ΥΕΝ και της Τουρκικής Ακτοφυλακής.
- Τοποθέτηση αξιωματικών συνδέσμων στα ελληνικά προξενία της Κωνσταντινούπολης και της Σμύρνης.
- Εναρμόνιση των κυρώσεων των νομοθεσιών των ευρωπαϊκών χωρών.
- Ενίσχυση της αστυνομικής συνεργασίας των κρατών-μελών της Ε.Ε. και σε άλλα διεθνή Fora του προβλήματος, για την εξασφάλιση πηγών χρηματοδότησης των αναγκαίων δράσεων.
- Τροποποίηση της εθνικής μας νομοθεσίας ώστε η μεταφορά λαθρομεταναστών να χαρακτηριστεί κακούργημα.
- Βελτίωση του μηχανισμού υποδοχής μεταναστών.

Αξίζει να σημειωθεί ότι το 1999 οι συλληφθέντες λαθρομετανάστες είχαν φτάσει τους 1.183. Την επόμενη χρονιά έφτασαν τους 3.664 ενώ το 2001 τους 6.864. Για τη χρονιά που διανύουμε και μέχρι τα μέσα Ιουλίου οι συλληφθέντες λαθρομετανάστες ανέρχονταν σε 2.240.



Με τα σκάφη του ΣΔΟΕ ενισχύθηκε το Λ.Σ.

Σύμβαση παραχώρησης δεκατεσσάρων σκαφών του Σώματος Δίωξης Οικονομικού Εγκλήματος (ΣΔΟΕ) στο Λιμενικό Σώμα συνυπέγραψαν ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης και ο υφυπουργός Οικονομικών Απ. Φωτιάδης, παρουσία του γ.γ. του ΣΔΟΕ κ. Δ. Μπατζελή, του αρχηγού του Λ.Σ. Χρ. Δελιμιχάλη και επιτελικών στελεχών του Λιμενικού.

Η σύμβαση παραχώρησης, η οποία είναι επ' αόριστο χρόνο, προβλέπει την έκτακτη χρησιμοποίηση των σκαφών και από το ΣΔΟΕ όταν αυτό κριθεί αναγκαίο. Με τη συμφωνία αυτή ενισχύεται ο στόλος του Λιμενικού Σώματος, ο οποίος σήμερα αριθμεί 189 σκάφη, ενώ βρίσκονται σε διαδικασία παραγγελίας τρία σκάφη ανοικτής θαλάσσης, 16 παράκτια περιπολικά σκάφη, 12 ταχύπλοα περιπολικά, ένα σκάφος ανοι-

κτής θαλάσσης, δωρεά της Αμερικανικής Ακτοφυλακής, τα οποία συνολικά με αυτά του ΣΔΟΕ μέχρι το 2004 θα ανεβάσουν το στόλο του Λιμενικού Σώματος στα 235 σκάφη. Η ενίσχυση του Λ.Σ. με χερσαία μέσα και ταχύπλοα αποφασίστηκε τόσο για τη φύλαξη των εθνικών και ευρωπαϊκών συνόρων όσο και για την παρεμπόδιση εισόδου λαθρομεταναστών στη χώρα μας. Όπως είναι γνωστό, μετά τη δραστηριοποίηση των συνοριοφυλάκων στις περιοχές του Έβρου, οι δουλέμποροι επέλεξαν τους θαλάσσιους δρόμους, γεγονός το οποίο αναγκάζει το Λιμενικό Σώμα σε χρησιμοποίηση περισσότερων και μεγαλύτερων σκαφών από εκείνα που χρησιμοποιούνται για περιπολίες.



GENERAL TURBOS LTD

**TURBOCHARGERS SPARE PARTS
INSPECTIONS REPAIRS**



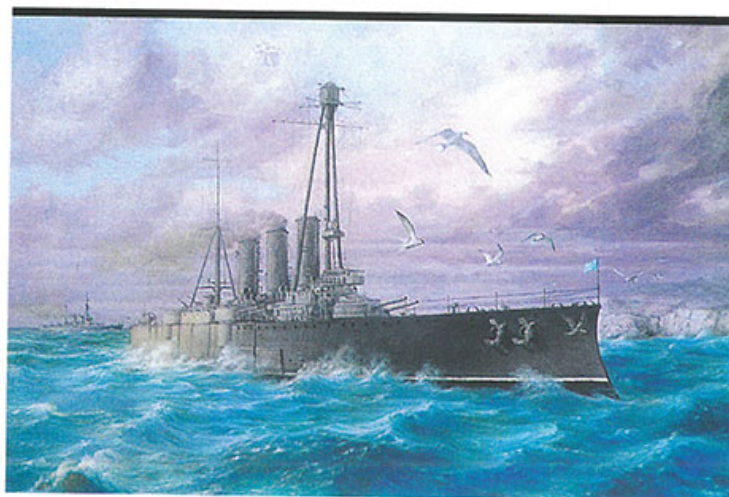
121, DIMOKRATIAS AVE. KERATSINI 187 55 PIRAEUS
TEL: 0104002724 - 0104002725 FAX: 0104005709
TELEX: 21 - 3185 TURB GR
235, IRINIS AVE. PERAMA 188 63 PIRAEUS
TEL: 0104417249
e-mail: generalturbos@ath.fortnet.gr



Τα νέα του Πολεμικού Ναυτικού

- Σε κατάσταση παροπλισμού τέθηκαν οι πυραυλάκατοι (ΤΠΚ) ΑΝ-ΝΙΝΟΣ (P-14) και (ΤΠΚ) ΑΡΛΙΩΤΗΣ (P-15). Το (ΤΠΚ) ΑΝΝΙΝΟΣ (τύπου Combattante II) ναυπηγήθηκε στα ναυπηγεία CMN του Cherbourg και η παραλαβή του έγινε στο Cherbourg στις 23 Μαρτίου 1972. Στις 9 Ιουλίου 1972 κατέπλευσε στην Ελλάδα. Αρχικά ονομάστηκε ΝΑΥΣΙΘΟΗ και στη συνέχεια μετονομάστηκε, προς τιμήν του Ανθού Κ. Αννίνου, που σκοτώθηκε στη βύθιση του Υ/Β ΤΡΙΤΩΝ στον Καφηρέα, στις 16 Σεπτεμβρίου 1942. Το (ΤΠΚ) ΑΡΛΙΩΤΗΣ (τύπου Combattante II) ναυπηγήθηκε επίσης στα ναυπηγεία CMN του Cherbourg και η παραλαβή του έγινε στο Cherbourg στις 23 Μαρτίου 1972. Στις 9 Ιουλίου 1972 κατέπλευσε στην Ελλάδα. Αρχικά ονομάστηκε ΕΥΝΙΚΗ και στη συνέχεια μετονομάστηκε, στις 23 Ιουνίου 1976, προς τιμήν του Υπάρχου Ν. Αρλιώτη που σκοτώθηκε κατά τη βύθιση του Α/Τ ΥΔΡΑ στον Σαρωνικό, στις 22 Απριλίου 1941.

- Το Γενικό Επιτελείο Ναυτικού προκηρύσσει τη μετά από επιλογή κατάταξη στο Πολεμικό Ναυτικό εκατόν ογδόντα επτά (187) ανδρών επαγγελματιών οπλιτών.
- 1. Δικαίωμα υποβολής αιτήσεως έχουν ιδιώτες ανεξάρτητα με το αν έχουν εκπληρώσει ή όχι τις στρατιωτικές τους υποχρεώσεις καθώς και υπηρετούντες και στους τρεις κλάδους των Ενόπλων Δυνάμεων. Οι παραπάνω πρέπει να έχουν συμπληρώσει το 18ο έτος και να μην έχουν υπερβεί το 28ο έτος της ηλικίας των κατά έτος κατάταξής τους και να έχουν τα προσόντα - γραμματικές γνώσεις αναγράφονται για κάθε ειδικότητα στην προκήρυξη.
- 2. Τα δικαιολογητικά τους πρέπει να υποβληθούν μέχρι και τις 18/10/02 στο γραφείο ενημερώσεως κοινού του ΓΕΝ, οδός Σόλωνος 34, Αθήνα (τηλ. 010-36.30.742 και 010-36.30.247) αυτοπροσώπως ή με συστημένη επιστολή στη διεύθυνση: Διοίκηση Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΔΝΕ) Σκαρμαγιά Τ.Κ. 124 00 (για το διαγωνισμό ΕΠΟΠ).
- 3. Όσοι καταταγούν θα φέρουν το βαθμό του ναύτη και θα παίρνουν το μισθό κελουστή μη παραγωγικών σχολών. Μετά τη συμπλήρωση της επταετούς υπηρεσίας μπορούν να νομιμοποιηθούν με το βαθμό που φέρουν, εφόσον κριθούν κατάλληλοι, μέχρι τη συμπλήρωση 35ετούς συντάξιμης υπηρεσίας, εξελισσόμενοι μέχρι το βαθμό του αρχικελουστή και μισθολογικά μέχρι τα 2/3 της διαφοράς του βασικού μισθού του αντιπλοίαρχου και πλωτάρχη, ή να απολυθούν παίρνοντας εφάπαξ αποζημίωση ίση με το διπλάσιο των ετών υπηρεσίας επί τις αντίστοιχες μηνιαίες αποδοχές που λαμβάνουν κατά την απόλυσή τους.
- 4. Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να παίρνουν περισσότερες πληροφορίες από τις στρατιωτικές, αστυνομικές, λιμενικές αρχές, νομαρχίες του κράτους καθώς και από το γραφείο ενημερώσεως κοινού ΓΕΝ (τηλ. 010-33.11.217 και 010-33.11.218).
- Από το γραφείο Τύπου του Πολεμικού Ναυτικού λάβαμε την ακόλουθη ανακοίνωση-διευκρίνιση: «Μετά την ανακοίνωση Τύπου της Νέας Δημοκρατίας, με τις δηλώσεις του υπευθύνου της στον τομέα της Εθνικής Άμυνας, βουλευτή Αχαΐας κ. Σπ. Σπηλιωτόπουλου, σχετικά με την επίσκεψη του αρχηγού ΓΕΝ στις εγκαταστάσεις της εταιρείας Intracom, από το Γενικό Επιτελείο Ναυτικού διευκρινίζονται τα ακόλουθα: Ο αρχηγός ΓΕΝ ουδέποτε δημόσια διατύπωσε υπερβολικά κολακευτικά ή δυσμενή σχόλια για ιδιωτικές επιχειρήσεις και κατ' επέκτασιν για την εταιρεία Intracom. Από τη μοναδική ανακοίνωση Τύπου του ΓΕΝ που εκδόθηκε μετά την εν λόγω επίσκεψη, ουδέν κολακευτικό ή επικριτικό σχόλιο προκύπτει για την εταιρεία Intracom».



- Στις 19 Σεπτεμβρίου πραγματοποιήθηκε ημερίδα προς τιμήν της ιστορικής επετείου των 90 χρόνων από την έναρξη των Βαλκανικών πολέμων στο θωρηκτό «Αβέρωφ». Η ημερίδα οργανώθηκε από το Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών και Μελετών «Ελευθέριος Κ. Βενιζέλος» και το Γενικό Επιτελείο Ναυτικού, τελούσε δε υπό την αιγίδα του υπουργείου Εθνικής Άμυνας με τη συμπάρασταση της Παγκρήτιας Ένωσης Αθηνών. Στο πλαίσιο της ημερίδας έγινε η παρουσίαση του λευκώματος «Το θωρηκτό Γ. Α. Αβέρωφ» κατά τους Βαλκανικούς πολέμους 1912-1913», το οποίο είναι κοινή έκδοση του Εθνικού Ιδρύματος Ερευνών και Μελετών «Ελευθέριος Κ. Βενιζέλος», του Ελληνικού Λογοτεχνικού και Ιστορικού Αρχείου και του Μουσείου Μπενάκη. Την ημερίδα χαιρέτισε ο υπουργός Εθνικής Άμυνας Γ. Παπαντωνίου.



HARBOUR TOWAGE TERMINALS ▸ SALVAGE TRANSPORT & HEAVY LIFT

WWW.SMIT.COM

OUR EXPERIENCE, YOUR ADVANTAGE





Πρώτος ο Πειραιάς

Την πρώτη θέση στην ανατολική Μεσόγειο συνεχίζει να κατέχει το λιμάνι του Πειραιά στην κίνηση των εμπορευματοκιβωτίων κατά τη διάρκεια του 2001, σύμφωνα με τα στοιχεία που δόθηκαν στη δημοσιότητα

από τη ναυτιλιακή επιθεώρηση «Cargo System» για το ποια είναι τα 100 μεγαλύτερα container terminals στον κόσμο.

Όμως, στη γενική κατάταξη ο Πειραιάς ολίσθησε κατά έξι θέσεις και κατέχει πλέον την 52η θέση στον κόσμο από τη 46η που βρισκόταν τον προηγούμενο χρόνο. Και αυτό παρά την αύξηση που παρουσίασε, 4%, σε εμπορευματοκιβώτια των είκοσι ποδών.

Η διαφορά στη γενική κατάταξη οφείλεται στην αύξηση της κίνησης των λιμένων της Κίνας, Ningbo, Dalian, Xiamen, Nehru και του Durban. Ο σταθμός υποδοχής εμπορευματοκιβωτίων «Ελευθέριος Βενιζέλος» του λιμένα Πειραιά, που κατέχει την πρώτη θέση στην ανατολική Μεσόγειο, έχει συνολική κίνηση containers η οποία φτάνει στο 1.200.000 teu's. Στη δεύτερη θέση βρίσκεται το λιμάνι της Χάιφα με 839.073 teu's και ακολουθούν τα λιμάνια της Δαμιάς με 603.000 teu's, του Πορτ Σάιτ με 569.436 teu's και του Άσντοτ με 511.866 teu's.

Στη συνολική κατάταξη της Μεσογείου το λιμάνι του Πειραιά βρίσκεται στην έκτη θέση, με προοπτική έως το 2004 να αυξηθεί συνολικά τις κινήσεις του κατά 800.000 teu's.

Στην κεντρική Μεσόγειο πρώτος είναι ο σταθμός υποδοχής εμπορευματοκιβωτίων του Τζόγια Τάουρο με 2.488.322 teu's, δεύτερο το λιμάνι της Γένοβας με 1.526.526 teu's και ακολουθούν τα λιμάνια της Μάλτας με 1.165.070 teu's, το Λα Σπέζια με 975.000 teu's και του Λιβόρνο με 521.000 teu's.

Στη δυτική Μεσόγειο τις πρώτες θέσεις κατέχει το λιμάνι του Αλτζαίρα με 2.151.770 teu's, και ακολουθούν της Βαλένθιας με 1.500.000 teu's, της Βαρκελώνης με 400.000 teu's και της Μασσαλίας με 742.000 teu's.



Εντυπωσιακό άνοιγμα της Tsakos Energy Navigation

Δυναμική είσοδο στον τομέα της θαλάσσιας μεταφοράς πετροχημικών προϊόντων και LPG έκανε πρόσφατα η Tsakos Energy Navigation με σύμμαχο το δανέζικο όμιλο της Lauritzen Kosan, έναν από τους πλέον ονομαστούς διαχειριστές LPG στη διεθνή ναυτιλιακή αγορά με στόλο από 150 πλοία διαφόρων τύπων, εκ των οποίων τα 40 είναι LPG.

Οι δύο εταιρείες προχώρησαν από κοινού στη σύσταση μιας νέας εταιρείας, της LauriTen Limited, στην οποία μετέχουν με ποσοστά 50%-50% η κάθε εταιρεία. Η LauriTen αρχικά θα διαχειρίζεται ένα στόλο από τέσσερα LPG με μέσον όρο ηλικίας τα 5,7 έτη.

Για την κοινοπραξία της TEN με τη Lauritzen Kosan, ο πρόεδρος της Tsakos Energy Navigation κ. Νίκος Τσάκος επισήμανε πως «αυτή η συμφωνία αποτελεί απόδειξη των στόχων της εταιρείας να αναπτύσσεται συνεχώς, βελτιώνοντας την αξία της προς όφελος των επενδυτών της».

Η αρχική επένδυση θα ανέρχεται αρχικά στα 60 εκατομμύρια δολάρια, με

στόχο την εξαγορά άλλων πλοίων προκειμένου να δημιουργήσουν το δικό τους στόλο από 30 έως 40 LPG.

Ήδη έχει καταρτιστεί ένα επενδυτικό πρόγραμμα ύψους 350 εκατ. δολαρίων για την ανάπτυξη της νέας εταιρείας με ένα χρονικό περιθώριο τριών ετών. Στο κεφάλαιο της LauriTen η Tsakos Energy Navigation μετέχει με το ποσό των 10 εκατ. δολαρίων, το οποίο ένα μέρος καλύφθηκε με μετρητά και το υπόλοιπο με 220.000 νέες κοινές μετοχές της TEN. Εξ άλλου, η LauriTen αγόρασε από τη Lauritzen Kosan τέσσερα μεσαίου μεγέθους LPG, τα οποία στη συνέχεια ναυλώθηκαν και πάλι στην προηγούμενη πλοιοκτήτρια εταιρεία για 12 μήνες προς 18.750 δολάρια την ημέρα.

Αξίζει να υπενθυμίσουμε ότι η TEN, που διαχειρίζεται σήμερα ένα στόλο από 19 τάνκερ, παραλαμβάνει τον Οκτώβριο και το Νοέμβριο άλλα δύο suezmax από το ναυπηγείο της Samho, ενώ μέχρι το τέλος του 2003 θα παραλάβει έξι panamax και aframax από το ναυπηγείο της Imabari.

Στα διαλυτήρια δεξαμενόπλοιοι

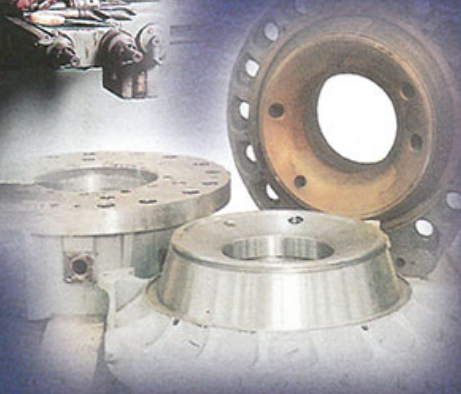
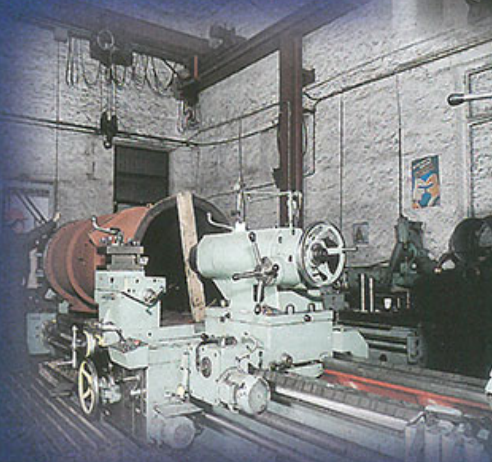
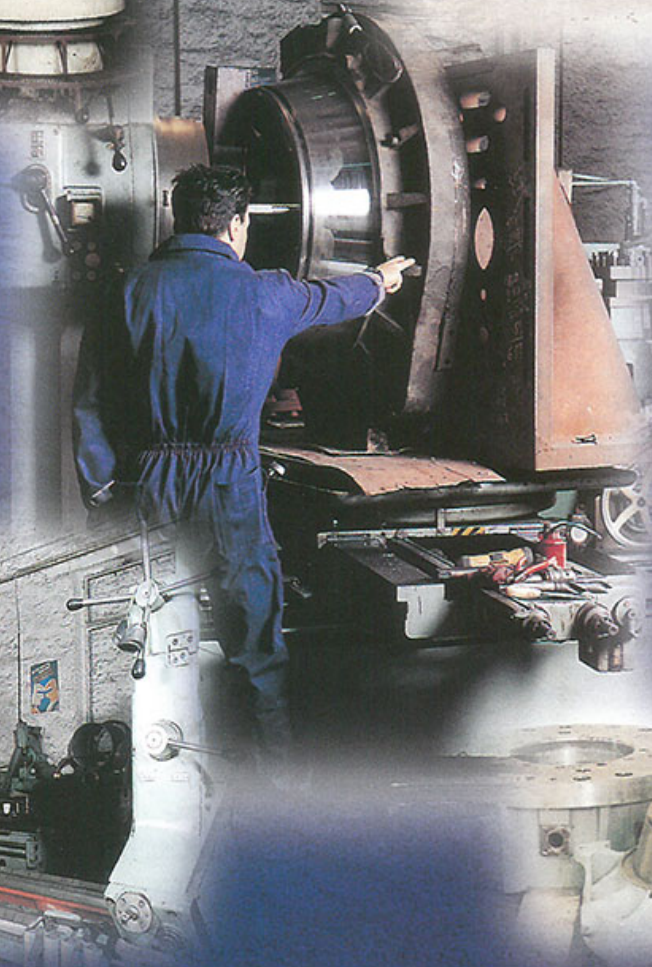
Στα διαλυτήρια του Πακιστάν και του Μπανγκλαντές οδηγήθηκαν τα Ulcc «Καπετάν Γιάννης» και «Καπετάν Μιχάλης» του Ομίλου Λιβανού, τα οποία είχαν ναυπηγηθεί το 1977. Η τιμή στην οποία πουλήθηκαν τα πλοία για σκραπ δεν έγινε γνωστή, πάντως ναυτιλιακοί κύκλοι εκτιμούν ότι η αύξηση της τιμής του πετρελαίου σε συνδυασμό με το δυσβάσταχτο διαχειριστικό κόστος των μεγάλων δεξαμενόπλοιων, θα κάνει πολλούς εφοπλιστές να προχωρήσουν σε ανάλογες κινήσεις. Αν και οι ναύλοι για τα δεξαμενόπλοια βρίσκονται σε ιδιαίτερα ικανοποιητικά επίπεδα, τα κέρδη των εταιρειών από τη διαχείριση μεγάλων tanker έχουν μειωθεί σημαντικά, με αποτέλεσμα οι πλοιοκτήτες να στρέφονται σε πώληση του γηρασμένου τονάζ του στόλου τους.

GENERAL SHIPS' REPAIRS

PANAGIOTIS P. LIAKOS



ΣΤΗ 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





Στη Δραπετσώνα το σύγχρονο ναυτιλιακό κέντρο

Σχέδια ανάπτυξης της ευρύτερης περιοχής μεταξύ του επιβατηγού λιμένα του Πειραιά και του δήμου Κεραταινίου προωθεί η ηγεσία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Στόχος δεν είναι μόνον η αναβάθμιση αυτής της υποβαθμισμένης περιοχής αλλά και η προσέλκυση μεγάλων ναυτιλιακών εταιρειών, οι οποίες λόγω έλλειψης υποδομών στο μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας αναγκάστηκαν να διασκορπιστούν στον άξονα της Συγγρού και στα προάστια.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του YEN, στην Ελλάδα λειτουργούν σήμερα 1.114 ναυτιλιακές εταιρείες, από τις οποίες οι 654 είναι διαχειρίστριες και οι 460 ασχολούνται με τις ναυλώσεις.

Η νέα περιοχή «σύγχρονου ναυτιλιακού κέντρου» θα έχει άμεση πρόσβαση στην Εθνική Οδό και από κει στην Αττική, ενώ προβλέπονται και πολλοί χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων.

Ισχυρό κίνητρο προσέλκυσης ναυτιλιακών εταιρειών στη νέα ζώνη ανάπτυξης θεωρείται πως είναι η απόφαση της κυβέρνησης να εξαιρέσει τα ναυτιλιακά ακίνητα των offshore εταιρειών από τη φορολογία. Κάτι που σύμφωνα με εκτιμήσεις θα είναι ουσιαστικό πλεονέκτημα για επενδύσεις από την πλευρά των ποντοπόρων.



Εν πλω το Συμβούλιο Θαλασσίων Μεταφορών

Κατά τη διάρκεια της ελληνικής προεδρίας της Ε.Ε. θα πραγματοποιηθεί το πρώτο Συμβούλιο υπουργών Ναυτιλίας ή Μεταφορών από τα κράτη-μέλη, το οποίο θα είναι τριήμερης διάρκειας.

Συγκεκριμένα, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο θα συνέλθει το Μάιο του 2003 εν πλω! Η πατρότητα της πρωτότυπης όσο και ευχάριστης πρότασης ανήκει στον υπουργό Ε.Ν. κ. Γ. Ανωμερίτη και έγινε φυσικά αποδεκτή από το υπουργείο Εξωτερικών και τη γραμματεία του Συμβουλίου Υπουργών. Το συμβούλιο θα φιλοξενηθεί σε κρουαζιερόπλοιο το οποίο θα πλεύσει προς τα νησιά του Αιγαίου με πιθανούς προορισμούς τη Σαντορίνη και την Πάτμο. Θα φιλοξενηθεί, πέραν των υπουργών, συν δύο άτομα (συμβούλους-συνεργάτες) εμπειρογνώμονες, στελέχη των υπουργείων και δημοσιογράφους. Η προετοιμασία της προεδρίας του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας έχει ήδη αρχίσει, ο οποίος με εντολή του όρισε ως υπεύθυνο για τα θέματα «Ελληνική Προεδρία 2003» το γενικό γραμματέα του υπουργείου κ. Λ. Λαμπρόπουλο, ενώ ως συντονίστρια διεύθυνση προετοιμασίας ορίστηκε η Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης. Παράλληλα συστάθηκε ειδική 15μελής ομάδα έργου για τα θέματα προεδρίας.

Από τις πρώτες προτεραιότητες του υπουργείου είναι: Η βελτίωση της εικόνας της κοινοτικής ναυτιλίας σε παγκόσμιο επίπεδο με την ανάληψη πρωτοβουλιών και την υιοθέτηση δράσεων που θα προβάλλουν την ποιοτική ναυτιλία, η οποία δραστηριοποιείται με τις αυστηρότερες προδιαγραφές σε παγκόσμιο επίπεδο. Κάτι που θα λειτουργήσει θετικά για την προσέλκυση πλοίων στα νηολόγια της Ε.Ε., μεταξύ αυτών και της Ελλάδας, η οποία κατέχει και την πρώτη θέση στα κράτη-μέλη.

Η λήψη μέτρων για την προστασία των θαλασσίων μεταφορών από τρομοκρατικές ενέργειες, θέμα-πρόκληση για την Ελλάδα λόγω των εκτεταμένων θαλάσσιων συνόρων της. Επίσης, η ναυτική ασφάλεια αποτελεί μια προτεραιότητα του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και ήδη στο πλαίσιο της συμμετοχής της Ελλάδας στην τρόικα της Ε.Ε. συνεργάζεται με την προηγούμενη και την επόμενη προεδρία για την ενίσχυση της ασφάλειας των επιβατών και των εμπορευμάτων σε όλες τις γραμμές.

Νέα επιχειρηματική κίνηση για την Anangel American Shipholding

Σε μία νέα επιχειρηματική κίνηση προχώρησε η εταιρεία Anangel American Shipholding, συμφερόντων Γ. Αγγελικούση, η οποία εντάχθηκε, σύμφωνα με πληροφορίες, στην κοινοπραξία της Coeclerici και συγκεκριμένα στον τομέα διαχείρισης πλοίων ξηρού φορτίου.

Η συμμετοχή της Anangel στην εν λόγω κοινοπραξία είναι η τρίτη από ελληνικής πλευράς, μετά τον όμιλο του Έλληνα εφοπλιστή Π. Λιβανού (που συμμετέχει από το 1999, οπότε και δημιουργήθηκε το pool της Coeclerici) και την Α. Μ. Νομικός.

Η Anangel American διαθέτει 35 bulk carriers και από αυτά τρία θα ενταχθούν στη δύναμη της κοινοπραξίας, η οποία αυτήν τη στιγμή διαχειρίζεται στόλο συνολικής χωρητικότητας 5,6 εκατ. τόνων.

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



ΣΔΟΕ εναντίον Λ.Σ.

Στιγμιότυπο από την υπογραφή της συμφωνίας παραχώρησης των σκαφών, η οποία προκάλεσε την έντονη αντίδραση των τριών ομοσπονδιών

Την έντονη αντίδραση των τριών ομοσπονδιών του υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών προκάλεσε η παραχώρηση των 14 σκαφών του Σώματος Δίωξης Οικονομικού Εγκλήματος (ΣΔΟΕ) στο Λιμενικό Σώμα.

Ειδικότερα, σε συνέντευξη Τύπου που παραχώρησαν στα ΜΜΕ η Ομοσπονδία Τελωνειακών Υπαλλήλων Ελλάδος, η Πανελλήνια Ομοσπονδία Εργαζομένων ΔΟΥ και η Ομοσπονδία Συλλόγων Υπουργείου Οικονομικών, εξέφρασαν την αντίθεσή τους για την παραχώρηση των 14 σκαφών και τόνισαν ότι η απόφαση αυτή θα προκαλέσει σοβαρές επιπτώσεις στα δημοσιονομικά συμφέροντα της χώρας και στην προστασία του κοινωνικού συνόλου, αφού πλέον σταματάει ο ασφυκτικός έλεγχος για την καταπολέμηση του λαθρεμπορίου των καυσίμων και γενικότερα του οικονομικού εγκλήματος στο θαλάσσιο χώρο.

Μάλιστα, στην κοινή ανακοίνωση που εξέδωσαν οι τρεις ομοσπονδίες, παραθέτουν στοιχεία από την ετήσια έκθεση του ΣΔΟΕ για το 2001 και συγκεκριμένα από τη δραστηριότητα των πλοίων δίωξης, προκειμένου να ενισχύσουν τους παραπάνω ισχυρισμούς.

Σύμφωνα με την έκθεση του ΣΔΟΕ:

«Το έτος 2001, τα πλοία δίωξης του ΣΔΟΕ πραγματοποίησαν 1.828 περιπολίες σε όλη την Ελλάδα. Διενεργήθηκαν 12.044 έλεγχοι από τους οποίους διαπιστώθηκαν παραβάσεις σε 2.107 περιπτώσεις.

Στη δραστηριότητα των πλοίων δίωξης περιλαμβάνονται:

— Ο τομέας του λαθρεμπορίου πετρελίου στη θάλασσα, από τον οποίο υπήρξαν σημαντικές κατασχέσεις καυσίμων και επεβλήθησαν πλέον των δασμοφορολογικών επιβαρύνσεων και τα ανάλογα πρόστιμα.

— Η κατάσχεση επτά πλοίων τα οποία θα εκποιούνταν υπέρ του Δημοσίου.

— Οι έλεγχοι για τη νόμιμη κυκλοφορία θαλαμηγών στην Ελλάδα, από τους οποίους προέκυψαν 14 περιπτώσεις παράνομης κυκλοφορίας και βεβαιώθηκαν παραβάσεις ύψους πλέον του 1.000.000.000 δρχ.

— Η συμμετοχή των πλοίων δίωξης σε διακοινοτική αεροναυτική επιχείρηση για τον έλεγχο του λαθρεμπορίου και των ναρκωτικών στην περιοχή της Μεσογείου, όπου εκτός των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης έλαβαν μέρος και τα περισσότερα κράτη της Μεσογείου και στην οποία η ΣΔΟΕ έλαβε τη 2η θέση στη γενική κατάταξη αξιολόγησης της δραστηριότητας».

Ωστόσο, από την πλευρά του ο υφυπουργός Οικονομικών κ. Α. Φωτιάδης, κατά τη διάρκεια της τελετής παράδοσης των σκαφών, που πραγματοποιήθηκε στο ΥΕΝ, υπογράμμισε μεταξύ άλλων: «Πιστεύουμε ότι τα 14 αυτά σκάφη μπορούν να εκμεταλλευτούν αποτελεσματικότερα απ' το Λιμενικό Σώμα απ' ό,τι θα έλεγα απ' το ίδιο το υπουργείο Οικονομικών και τη Θαλάσσια Οικονομική Αστυνομία, η οποία είναι ένα κομμάτι της δραστηριότητας του Σώματος Δίωξης Οικονομικού Εγκλήματος», και προσέθεσε:

«Είναι αυτονόητο ότι δεν παραιτούμαστε, δεν υπάρχει καμιά παρεξήγηση του ελέγχου οποιασδήποτε αξιόποινης πράξης που αφορά τα οικονομικά εγκλήματα στη θάλασσα.

Αντίθετα, μάλιστα, πιστεύουμε πως σήμερα, μετά την παραχώρηση, δεν θα έχουμε μόνο 14 σκάφη στη διάθεσή μας ως ΣΔΟΕ, αλλά θα έχουμε 200 σκάφη. Άρα θα έλεγα ότι η αποτελεσματικότητα του ΣΔΟΕ στην πάταξη του θαλάσσιου οικονομικού εγκλήματος πολλαπλασιάζεται...».



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ Α.Ε.

Μια νέα Πύλη συνεργασίας!



**ΚΑΝΝΕΛΟΠΟΥΛΟΥ 6, 19 200 ΕΛΕΥΣΙΝΑ, Τηλ.: 210 55 43 755, Fax: 210 55 45 965
e-mail: info@olesa.gr**



▶▶▶ Αντιδρούν οι διεθνείς εφοπλιστικές και ναυτικές ενώσεις για τα πολυδάπανα και χρονοβόρα μέτρα που έχουν λάβει το τελευταίο έτος οι αμερικανικές αρχές στα λιμάνια των ΗΠΑ εις βάρος τόσο των ναυτικών όσο και του εφοπλισμού. Σύμφωνα με επιστολή που απέστειλε ο κ. Truls L' Orange, ταμίας της Bimco, σε συνεργασία με τις ενώσεις Intertanko, Intercargo, ISF και ICS προς το υπουργείο Δικαιοσύνης των ΗΠΑ, καταγγέλλει τα ακόλουθα: την αδικαιολόγητη συμπεριφορά των λιμενικών αρχών ως προς την αναιμία απαγόρευση αποβίβασης ναυτικών συγκεκριμένης εθνικότητας από πλοία που προσεγγίζουν κάποια αμερικανικά λιμάνια.

Επί πλέον, η επιστολή-καταγγελία αναφέρει ότι υπάρχουν περιπτώσεις που οι εν λόγω λιμενικές αρχές παραχωρούν αδικαιολόγητα τη φρούρηση συγκεκριμένων πλοίων σε ιδιωτικές εταιρείες, ενώ το κόστος φρούρησης επιβαρύνει την πλοιοκτήτρια εταιρεία κι όχι την αμερικανική κυβέρνηση! Αντιπρόσωποι των διεθνών ενώσεων θα συζητήσουν τις προσεχείς εβδομάδες με τις αμερικανικές αρχές μέτρα για την εκτόνωση της κρίσεως αυτής, που επιβαρύνει και δυσχεραίνει το έργο της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας.

Αναλυτικά η επιστολή δημοσιεύεται στις σελίδες του English Supplement

▶▶▶ Η απόφαση της επιτροπής Μεταφορών και Ενέργειας Loyola de Palacio, να στηρίξει τις ευρωπαϊκές πρωτοβουλίες που θα ενισχύσουν τις πανευρωπαϊκές συνδυασμένες μεταφορές, βαίνει σε αίσιο δρόμο αφού εγκαινιάστηκε πρόσφατα η νέα σιδηροδρομική σύνδεση Κοινωνίας- Φρανκφούρτης. Η σύνδεση αυτή έχει ως σκοπό την ενοποίηση της Ανατολικής με τη Δυτική Ευρώπη και συμπεριλαμβάνεται στο πλαίσιο ανάπτυξης νέων σιδηροδρομικών συνδέσεων των παρακάτω πόλεων: Παρίσι- Λίλην- Βρυξέλλης- Άμστερνταμ και Λονδίνο- Βρυξέλλης- Φρανκφούρτη. Οι νέες σιδηροδρομικές συνδέσεις υψηλών ταχυτήτων σχεδιάστηκαν με γνώμονα την εξυπηρέτηση επιβατών και εμπορευμάτων και έχουν σκοπό να συμπεριλαμβάνουν σταθμούς σε κεντρικά ευρωπαϊκά αεροδρόμια και λιμάνια.



▶▶▶ Τη δυναμική του στόλου της επεκτείνει με ταχείς ρυθμούς η εταιρεία Stena Bulk, η οποία ναύησε πρόσφατα το νεότευκτο panamax της Stelmar Shipping «Goldmar» (χωρητικότητας 69.000 τόνων), για περίοδο ενός έτους, έναντι 16.000 δολ. την ημέρα. Τον περασμένο Μάιο η Stena Steamship είχε ναυλώσει δύο ακόμη νεότευκτα 70.000 dwt το καθένα, για δύο χρόνια, από τη Sanko με ημερήσιο ναύηο που κυμαίνονταν στα ίδια περίπου επίπεδα. Κύριος στόχος της Stena είναι η όσο το δυνατόν καλύτερη εξυπηρέτηση της Chevron Texaco, με την οποία συνδέεται επιχειρηματικά.



▶▶▶ Σύμφωνα με αποκλειστικές δηλώσεις στα «Ναυτικά Χρονικά» του αντιναυάρχου (ε.α.) της Αμερικανικής Ακτοφυλακής και νυν προέδρου της North Star Maritime Robert North, η αμερικανική κυβέρνηση πιέζει τους διεθνείς οργανισμούς στη σύναψη συμφωνίας που θα επιτρέψει την έκδοση ειδικών ταυτοτήτων για όλα τα πληρώματα της ποντοπόρου ναυτιλίας. Η ταυτότητα αυτή (identity card) θα πιστοποιεί άμεσα όλα τα απαραίτητα στοιχεία ιθαγένειας των ναυτικών και θα εξυπηρετεί τις διεθνείς ακτοφυλακές στην καταγραφή του αριθμού των ναυτικών- επισκεπτών στα λιμάνια που επιβιβάζουν. Με την έκδοση της ταυτότητας αυτής ο Αμερικανός αντιναύαρχος πιστεύει ότι θα επιλυθεί το πρόβλημα της απαγόρευσης εισόδου σε ορισμένους ναυτικούς συγκεκριμένων εθνικοτήτων από τις αμερικανικές αρχές. Διεθνείς οργανισμοί και ενώσεις εργατικών συνδικάτων, όπως ο ILO, ήδη εξετάζουν τα περιθώρια για την έκδοση των παραπάνω ταυτοτήτων.



▶▶▶ Στην πώληση του χωρητικότητας 64.000 τόνων bulk carrier «Jasmine 1» σε διαλυτήρια της Κίνας προχώρησε η ελληνικών συμφερόντων εταιρεία Geomar. Σύμφωνα με το διεθνή Τύπο, το πλοίο πουλήθηκε έναντι 148 δολ. ανά τόνο light, που αντιστοιχεί σε 1,8 εκατ. δολ. Το «Jasmine 1» είχε αποκτηθεί το 1995 από την ελληνική εταιρεία έναντι 9,25 εκατ. δολ. με το όνομα «Suvretta».

▶▶▶ «Columbine Maersk» είναι το όνομα του νέου αποκτήματος του ομίλου A. P. Moller. Πρόκειται για ένα post panamax εμπορευματοκιβωτίων μεταφορικής ικανότητας 6.600 Teus, το οποίο ναυπηγήθηκε στο Odense Steel Shipyard και από τις αρχές του περασμένου μήνα εντάχθηκε στο στόλο της Maersk Sealand. Το νεότευκτο διαθέτει πλήρωμα 15 ατόμων και είναι εξοπλισμένο με εκπαιδευτικό κέντρο δέκα ατόμων, κάτι που του δίνει τη δυνατότητα να χρησιμοποιηθεί και για εκπαιδευτικούς σκοπούς.

▶▶▶ Ολοένα και αυξάνονται τα σύγχρονα panamax bulkers που μπαίνουν σε διαδικασία πώλησης και ενδεικτικό είναι το γεγονός ότι μέχρι τα μέσα Σεπτεμβρίου 18 πλοία του συγκεκριμένου τύπου, τα οποία ναυπηγήθηκαν μετά το 1988, βρίσκονταν προς πώληση. Πρόσφατα παραδείγματα αποτελούν δύο πλοία, ένα της Mitsui OSK Lines (ναυπηγήσεως 1994, 68.000 dwt), και ένα της World-Wide (ναυπηγήσεως 1997, 72.000 dwt) τα οποία είχαν αγοραστεί ως νεότευκτα και λίγο αργότερα βρέθηκαν να πωλούνται προκειμένου να μην χάσουν την υψηλή αξία μεταπώλησής τους.

▶▶▶ Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προκήρυξε διαγωνισμό στις 27 Αυγούστου 2002 με σκοπό την πλήρωση θέσης διευθυντού στο νέο Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας. Ο οργανισμός δημιουργήθηκε σχετικά πρόσφατα με σκοπό τη συστηματική τεχνική και επιστημονική εξερεύνηση όλων των παραμέτρων που συντελούν στην αποτροπή θαλασσιών ατυχημάτων. Προς το παρόν η έδρα του οργανισμού είναι στις Βρυξέλλες αλλά σύντομα θα ανακοινωθεί, ύστερα από απόφαση του Συμβουλίου Υπουργών, η νέα μόνιμη έδρα του. Η απόφαση σχετικά με την κάλυψη της διευθυντικής θέσης θα ανακοινωθεί εντός του Οκτωβρίου.

▶▶▶ Η Ιαπωνική κυβέρνηση ενδέχεται να ζητήσει από τον IMO την επεξεργασία νομοθεσίας σχετικά με τις αρμοδιότητες των κρατών-μελών του οργανισμού ως προς την προσαγωγή ναυτικών που έχουν διενεργήσει εγκληματικές πράξεις σε πλοία εντός των χωρικών τους υδάτων. Το ήπιο αυτό νομικό θέμα που σχετίζεται με ζητήματα διεθνούς δικαιοσύνης προβληματίζει τις ιαπωνικές αρχές, αφού πρόσφατα υπήρξαν θύματα Ιάπωνες - ναυτικοί σε συγκεκριμένα πλοία ιαπωνικών συμφερόντων αλλά αλλοδαπής νοηολόγησης που διενεργήθηκαν εντός των χωρικών υδάτων της αυτοκρατορίας. Η ιαπωνική κυβέρνηση θεωρημένη -σε πολλές περιπτώσεις- από την πολύμηνη απραξία των σημαιών νοηολόγησης επιθυμεί τη συζήτηση του θέματος αυτού από τους διεθνείς οργανισμούς.



Η ιαπωνική κυβέρνηση θεωρημένη -σε πολλές περιπτώσεις- από την πολύμηνη απραξία των σημαιών νοηολόγησης επιθυμεί τη συζήτηση του θέματος αυτού από τους διεθνείς οργανισμούς.

BUNKERING AEGEAN STATION

Gibraltar

Piraeus

Fujairah
KHOR-FAKKAN

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



Σοβαρές επισημάνσεις εμπεριέχονται στην ανακοίνωση των προεδρείων της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας Λονδίνου, κατά τη διάρκεια της κοινής συνεδρίασης που πραγματοποιήθηκε στις 17 Σεπτεμβρίου 2002 στον Πειραιά.

Συνάντηση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας Λονδίνου

«Παρά το μεγάλο αριθμό πλοίων που παραμένουν εκτός εθνικού νηολογίου και τις δυσκολίες της ναυλαγοράς, η ελληνική ναυτιλία συνεισφέρει σταθερά στην οικονομία του τόπου συναλλαγματική πρόσοδο της τάξεως των οκτώ και πλέον δισεκατομμυρίων δολαρίων, ενισχύοντας άμεσα και σε αποφασιστικό βαθμό το ισοζύγιο εξωτερικών πληρωμών σε περίοδο κάμψης των εξαγωγών και μακροχρόνιας ενδεχομένως συστολής του τουρισμού.

Πρόκειται για σοβαρή διαπίστωση, η οποία καταδεικνύει ότι στην πραγματικότητα, η διαχείριση του εν γένει ελληνόκτητου στόλου σε μεγάλο βαθμό διεξάγεται από τον εθνικό χώρο, παρά το γεγονός ότι εκκρεμεί η ολοκλήρωση της ενδεδειγμένης ναυτιλιακής πολιτικής».

Η επισημάνση αυτή εμπεριέχεται στην ανακοίνωση των προεδρείων της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας Λονδίνου κατά τη διάρκεια της κοινής συνεδρίασης, που πραγματοποιήθηκε στις 17 Σεπτεμβρίου 2002 στον Πειραιά.

Τα δύο προεδρεία επισημάνουν επίσης ότι η σοβαρή έλλειψη έμψυχου δυναμικού, η οποία έχει παρατηρηθεί τα τελευταία χρόνια και αφορά τη στελέχωση πλοίων και υπηρεσιών ξηράς, το περασμένο ακαδημαϊκό έτος έφτασε σε επικίνδυνα χαμηλά επίπεδα και προς στιγμήν απειλεί και αυτή τη στοιχειώδη λειτουργία της ναυτικής εκπαίδευσης. Συγκεκριμένα αναφέρει η κοινή ανακοίνωση:

«Μακροπρόθεσμα απειλείται η διατήρηση της ναυτιλιακής τεχνολογίας και της ίδιας της ναυτικής παράδοσης της χώρας, χωρίς την οποία καθίσταται αβέβαιο όχι μόνο το μέλλον του εθνικού νηολογίου, αλλά και της ελληνικής ναυτιλίας γενικότερα. Θα πρέπει να αναφερθεί πως εφέτος, έπειτα από συντονισμένη προσπάθεια του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και τη συμπαράσταση της εφοπλιστικής πλειυράς, υπήρξαν καλύτερα αποτελέσματα στην προ-

σέληυση σπουδαστών στις Ναυτικές Ακαδημίες, τουλάχιστον βάσει των μέχρι στιγμής δεδομένων. Ωστόσο η προσπάθεια θα πρέπει, διευρυνόμενη, να συνεχισθεί με σύστημα και επιμονή σε βάθος χρόνου. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας μελετά τη λήψη μέτρων προς τη σωστή κατεύθυνση, γεγονός που η εφοπλιστική πλειυρά χαιρετίζει με ικανοποίηση και είναι έτοιμη όπως πάντα να συμβάλει στην τελική διαμόρφωσή τους». Μετά τις σχετικές εισηγήσεις των δύο προέδρων κ. Γιάννη Κ. Λύρα και Επαμεινώνδα Γ.Ε. Εμπειρικού, τα μέλη των συμβουλίων είχαν ενδιαφέρουσα ανταλλαγή απόψεων με τους Έλληνες διευθυντές των αλληλοσφαιριστικών οργανισμών (P&I Clubs) για ασφαλιστικά θέματα και στη συνέχεια συζήτησαν διεξοδικά τα θέματα της ημερήσιας διάταξης που συνδέονται με τη ναυτιλιακή επιχείρηση. Συγκεκριμένα πρόκειται για θέματα που αφορούν την ανταγωνιστικότητα των πλοίων της ελληνικής σημαίας, η οποία εκκρεμεί και έχει καθυστερήσει ανησυχητικά. Γεγονός που μπορεί να επηρεάσει το θετικό κλίμα που έχει δημιουργηθεί όταν το ΥΕΝ και τα συναρμόδια υπουργεία προχώρησαν στις φορολογικές ρυθμίσεις πλοίων και ναυτικών, στην επαναυτολόγηση των συνταξιούχων και στη μείωση της στρατιωτικής θητείας των σπουδαστών των Ακαδημιών του Εμπορικού Ναυτικού.

Τα δύο προεδρεία των εφοπλιστικών ενώσεων διαπίστωσαν επίσης ότι:

«Η εντεινόμενη ύφεση στην παγκόσμια οικονομία με νομισματική και χρηματιστηριακή αστάθεια επιδρά αρνητικά στο θαλάσσιο μεταφορικό έργο και καθιλώνει σε χαμηλά επίπεδα τη ναυλαγορά, την περίοδο μάλιστα κατά την οποία ο ελληνικός εφοπλισμός έχει αναλάβει το δύσκολο εγχείρημα της ανανέωσης του υπό τη διαχείρισή του στόλου, με εκτεταμένα προγράμματα ναυπηγήσεων. Η διαμόρφωση και παγίωση κλίματος ανασφάλειας και φόβου, μετά

τα δραματικά γεγονότα του Σεπτεμβρίου του 2001 στις ΗΠΑ, ωθεί στη λήψη πρόσθετων και ποικίλων μέτρων, συχνά με υπερβάλλοντα ζήλο, όπως πρόσθετος εξοπλισμός και εκτεταμένες διαδικασίες ελέγχου, τα οποία πλέον του υψηλού κόστους παρακωλύουν την ομαλή λειτουργία του θαλάσσιου μεταφορικού έργου σε παγκόσμια κλίμακα και βεβαίως της ελληνικής ναυτιλίας με τον προέχοντα πάντοτε ρόλο στην εξυπηρέτηση του διεθνούς εμπορίου.

Η πρόσφατη ένταξη της χώρας μας στη Ζώνη του Ευρώ διαφοροποίησε ορισμένα σταθερά δεδομένα στη μέχρι τότε ναυτιλιακή διαχείριση και προκάλεσε σημαντική αύξηση όλων των δαπανών του πλοίου και της επιχείρησης.

Οι Έλληνες εφοπλιστές επισήμαναν επίσης ότι μέσα σε αυτό το πλαίσιο των διεθνών και εθνικών εξελίξεων και προβλημάτων, η ελληνόκτητος ποντοπόρος ναυτιλία διατηρεί και κατά το τρέχον έτος τη διεθνή πρωτοπορία της, τόσο από την άποψη αριθμού πλοίων και όγκου χωρητικότητας όσο και από την άποψη ανανέωσης του στόλου της με αθρόες ναυπηγήσεις.

Τέλος, τα δύο συμβούλια εξέφρασαν τη βεβαιότητα ότι η διαμόρφωση, έστω και μετά από μακροχρόνια καθυστέρηση, εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής σε πλήρη αντιστοιχία και με το ανάλογο εύρος με την ακολουθούμενη από τα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, θα έχει ως αποτέλεσμα όχι μόνο την περαιτέρω ανάπτυξη και σύνδεση της ναυτιλίας με τον εθνικό χώρο, αλλά γενικότερα και την αποφασιστική ενίσχυση της εθνικής οικονομίας και αυτό διότι: θα αποτελέσει κίνητρο και θα διευκολυνθεί η βαθμιαία επιστροφή των πλοίων στην ελληνική σημαία

θα ενισχυθεί η σύνδεση της παραγωγικότητας της ναυτιλίας με την

Η εντεινόμενη ύφεση στην

παγκόσμια οικονομία με

νομισματική και χρηματιστηριακή

αστάθεια επιδρά αρνητικά στο

θαλάσσιο μεταφορικό έργο

και καθλώνει σε χαμηλά επίπεδα

τη ναυλαγορά

οικονομία του τόπου. Θα αυξηθεί περαιτέρω το ναυτιλιακό συνάλλαγμα και θα διασφαλισθούν οι προϋποθέσεις για τη μετεξέλιξη του πρώτου ελληνικού λιμένα σε διεθνές ναυτιλιακό και χρηματοοικονομικό κέντρο, με σύγχρονη όμως ορ-

γάνωση και λειτουργία

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και η Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου εκφράζουν την πεποίθηση πως αν η Πολιτεία δεν αντιπαρέλθει, αλλά εκτιμήσει δεόντως αυτή την πραγματικότητα, πρέπει να προχωρήσει με μεγαλύτερη από τη μέχρι σήμερα αποφασιστικότητα, στην αντιμετώπιση των προβλημάτων της ποντοπόρου ναυτιλίας, όπως έχουν ήδη κάνει άλλες χώρες-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η επόμενη συνάντηση των συμβουλίων της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας θα πραγματοποιηθεί στο Λονδίνο το Μάρτιο του 2003.



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

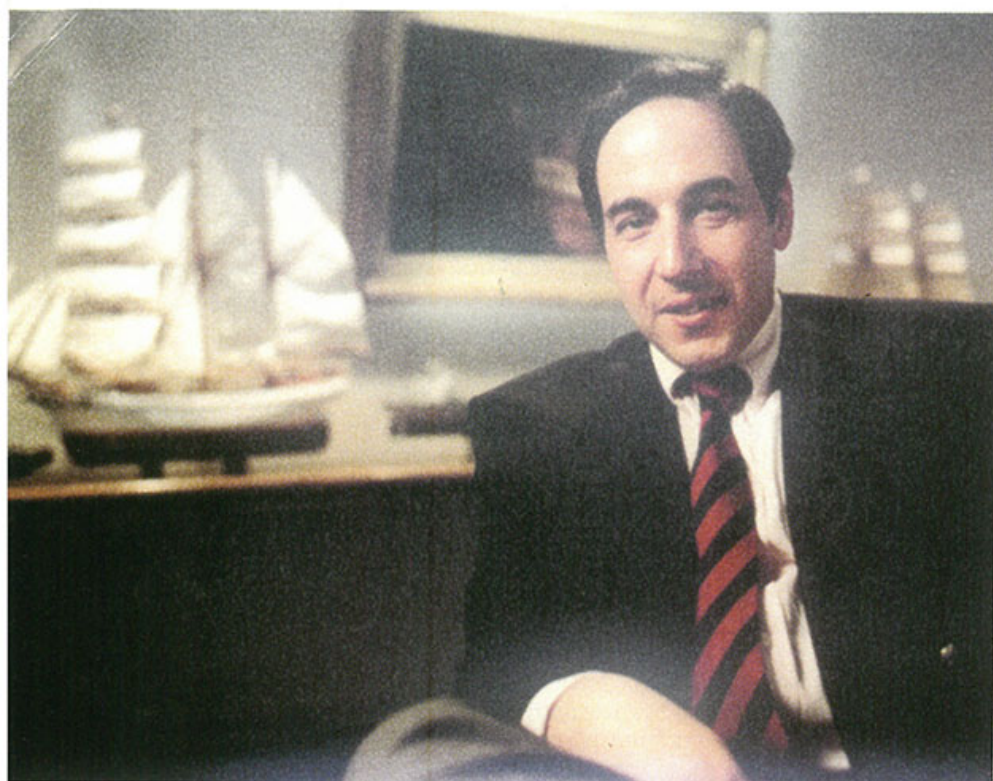


UNITED SHIPPING & TRADING COMPANY OF GREECE, S.A.



6 IASONOS STREET • 185 37 PIRAEUS, GREECE

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



Λακωνικός αλλά με σαφείς απαντήσεις,
ένας εκ των κορυφαίων Ελλήνων εφοπλιστών,
ο κ. Πήτερ Λιβανός, μιλάει για τις
δυνατότητες της ελληνικής ναυτιλίας,
για τις ικανότητες των Ελλήνων πλοιοκτητών
και πληρωμάτων, αλλά και για τη μεταβατική
φάση προς την εξέλιξή του, που διέρχεται
ο Πειραιάς.

Οι Έλληνες αξιοποιούν τις αρνητικές συγκυρίες

Παρά τις αντιξοότητες ο ελληνικός εφοπλισμός εξακολουθεί να κυριαρχεί παγκοσμίως. Ποια είναι τελικώς η συνταγή για την κυριαρχία αυτή;

Είμαι σίγουρος ότι η επιτυχία της ελληνικής ναυτιλίας οφείλεται κατά κύριο λόγο στη σημαντική ευελιξία που διαθέτουν οι Έλληνες όταν δραστηριοποιούνται σε επιχειρήσεις που έχουν σχέση με τη θάλασσα. Οι Έλληνες με τις γρήγορες ενέργειές τους συχνά μετατρέπουν τις αρνητικές συγκυρίες σε όφελος.

Οι σχέσεις Ναυτιλίας και Πολιτείας χαρακτηρίστηκαν πολλές φορές από εντάσεις και παρεξηγήσεις. Βλέπετε να διαμορφώνονται καλύτερες συνθήκες;

Ουδέν σκόλιον.

Σε σχέση με τις ροιπές ναυτιλίες, πόσο ανταγωνιστική μπορεί να θεωρηθεί σήμερα η ελληνική σημαία;

Πιστεύουμε ότι το ελληνικό νηολόγιο είναι πολύ ανταγωνιστικό, αν και σε σχέση με άλλα νηολόγια έχει υψηλότερο κόστος, ιδιαίτερα για τα πιο εξελιγμένα τεχνολογικά πλοία. Παρ' όλη αυτά, ο Έλληνας Ναυτικός παραμένει ασυναγώνιστος.

Πώς αντιμετωπίζετε εσείς το πρόβλημα πληρωμάτων, είτε από πλευράς ποιότητας είτε από πλευράς αριθμητικής επάρκειας;

Ο καλύτερος τρόπος εξεύρεσης ικανών πληρωμάτων είναι μέσω δοκίμων που θα αναπτυχθούν εντός της εταιρείας, προσφέροντάς τους ένα ικανοποιητικό εισόδημα και ένα σίγουρο μέλλον.

Θα εισαγάγατε την εταιρεία σας στο ελληνικό Χρηματιστήριο;

Δεν βλέπουμε προς το παρόν κάποιο σημαντικό πλεονέκτημα που θα πρόσφερε στην εταιρεία μας η ένταξή της στο Χρηματιστήριο. Επί πλέον πιστεύουμε ότι η συγκυρία των χρηματιστηριακών αγορών δεν ευνοεί σήμερα τις νέες εισαγωγές.

Κρίνετε ότι η υποδομή του Πειραιά είναι επαρκής ώστε να προσελκύσει για εγκατάσταση ναυτιλιακές επιχειρήσεις;
Είναι προφανές πως ο Πειραιάς περνάει μια μεταβατική περίοδο, αλλιώς δεν μπορώ να φανταστώ ότι στο μέλλον δεν θα εξακολουθεί να διαθέτει μια ισχυρή ναυτιλιακή παρουσία.



CYPRUS AIRWAYS

Προορισμός μας, εσείς!



- Άνετο Ταξίδι - Συνέπεια - Αξιοπιστία
Ένας υπεράσύγχρονος στόλος από 10 AIRBUS που εξυπηρετεί 34 προορισμούς στην Ευρώπη, τη Μέση Ανατολή και την περιοχή του Κόλπου.

ΑΘΗΝΑ/ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ/ΗΡΑΚΛΕΙΟ, ΛΑΡΝΑΚΑ, ΑΜΜΑΝ, ΒΗΡΥΤΤΟΣ, ΔΑΜΑΣΚΟΣ, ΚΑΙΡΟ, ΤΕΛ ΑΒΙΒ, ΜΠΑΧΡΕΙΝ, ΝΤΟΥΜΠΑΙ, ΡΙΑΝΤ, ΤΖΕΝΤΑ



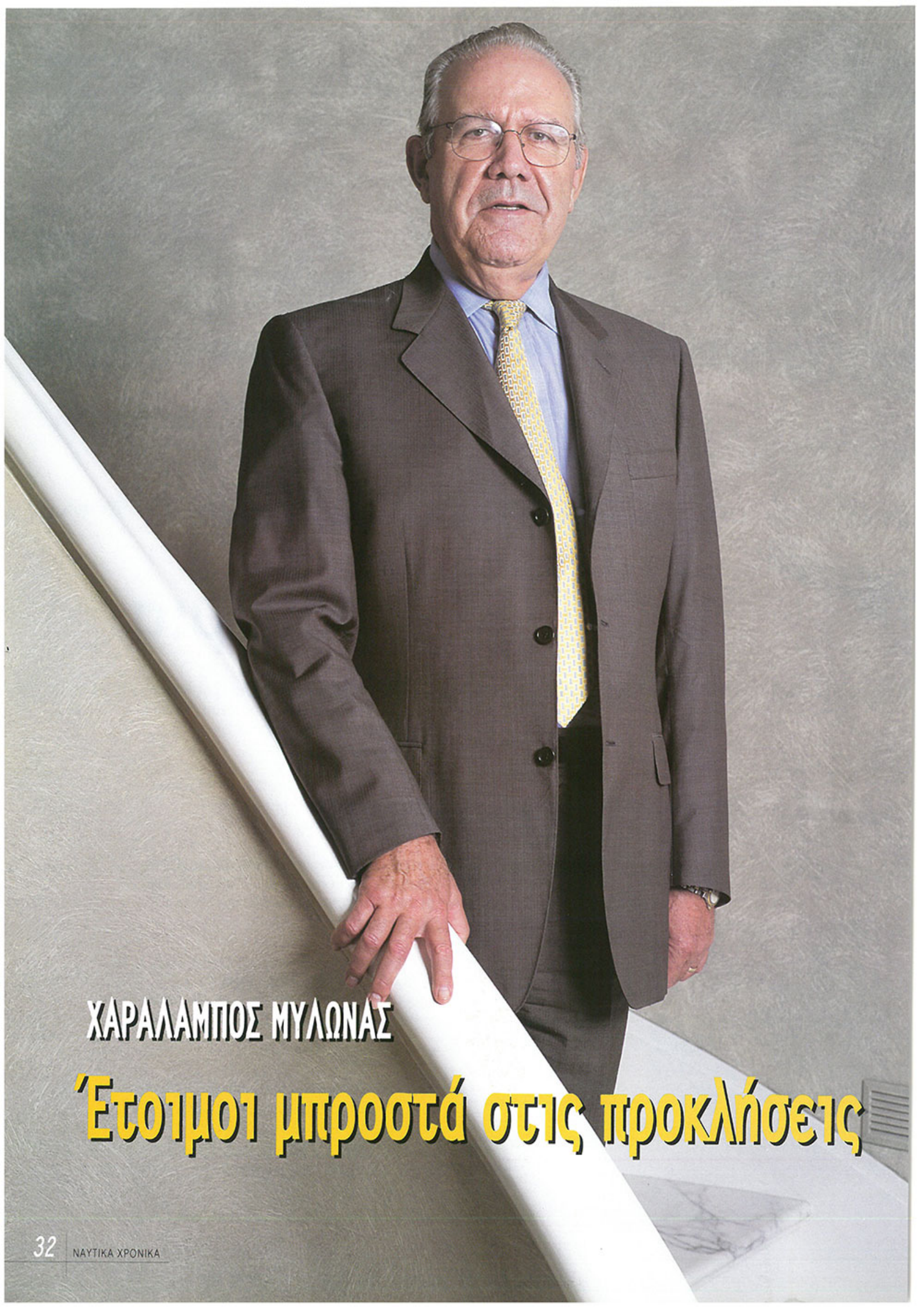
μετρήστε προνόμια

- Κατευθείαν πτήσεις από Ελλάδα προς Κύπρο με άμεσες ανταποκρίσεις προς Μέση Ανατολή. Δρομολόγια από Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Ηράκλειο, Κέρκυρα*, Ρόδο*.
- Άρτια εκπαιδευμένο και φιλόξενο ανθρώπινο δυναμικό για την εκπλήρωση κάθε ταξιδιωτικής ανάγκης.
- Εννέα μουσικά κανάλια και οθόνες προβολής ψυχαγωγικών & ενημερωτικών προγραμμάτων για την... "εναέρια διασκέδασή σας" (σε όλα τα αεροσκάφη A320).
- Ειδικές αίθουσες αναμονής στα αεροδρόμια και ξεχωριστή εξυπηρέτηση σ'όλη τη διάρκεια του ταξιδιού, για τους επιχειρηματίες επιβάτες, που ταξιδεύουν στην APOLLO CLASS.
- Πρόγραμμα επιβράβευσης τακτικών επιβατών, που μετατρέπει τις πτήσεις σε βαθμούς, και εξαργυρώνονται σε δωρεάν εισιτήρια.



...και διασκέδαση στον αέρα!

(*Μόνο την καλοκαιρινή περίοδο)



ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΟΣ ΜΥΛΩΝΑΣ

Έτοιμοι μπροστά στις προκλήσεις

Ο κ. Χαράλαμπος Μυλωνάς, πρόεδρος της Ένωσης Κυπρίων Εφοπλιστών και της Transmed Shipping, παραχώρησε συνέντευξη στα «Ναυτικά Χρονικά» και μίλησε για όλους και για όλα...

Ειδικότερα, ο κ. Μυλωνάς σχολίασε τα επίπεδα της ναυλαγοράς και της ναυτιλιακής οικονομίας, καθώς και το φαινόμενο των συγχωνεύσεων που τα τελευταία χρόνια παρατηρείται έντονα στη ναυτιλία.

Παράλληλα, έκανε λόγο για τον Πειραιά και το ΧΑΑ, ενώ δεν παρέλειψε να αναφερθεί στην κυπριακή οικονομία και στις προοπτικές που ανοίγονται στην Κύπρο με την είσοδό της στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Συνέντευξη στον Γιώργο Φραγκούλη

Τους τελευταίους μήνες παρατηρείται ύφεση της ναυλαγοράς, με αποτέλεσμα πολλές εταιρείες να διανύουν περίοδο οικονομικής κρίσης... Πώς κρίνετε τα μέτρα του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας για την ενίσχυση της ποτοπόρου ναυτιλίας;

Πρώτα απ' όλα πρέπει να γίνει ξεκάθαρο πως η οικονομική κρίση που κατά περιόδους μαστίζει την αγορά και κατά συνέπεια τη ναυτιλία, με συνέπεια η ναυλαγορά να βρίσκεται σε ύφεση, δεν αντιμετωπίζεται με μέτρα της ναυτιλιακής διεύθυνσης κάθε χώρας. Οι διακυμάνσεις στην οικονομία υπήρχαν, υπάρχουν και θα υπάρχουν, με αποτέλεσμα τις ταλαντώσεις στην αγορά. Αυτή αλλιώςτε είναι και η χαρά του παιχνιδιού!

Αυτό το οποίο είναι αναγκαίο να γίνει από τη ναυτιλιακή διεύθυνση της χώρας είναι η συγκριτική κατάταξη του νηολογίου μας, όσον αφορά την ανταγωνιστικότητά του, σε σχέση με άλλα νηολόγια. Δεν εισηγούμαστε μια πλειοδοσία των νηολογίων αναφορικά προς τις παρεχόμενες διευκολύνσεις, αλλά απλώς, σε πρακτικό επίπεδο, το δικό μας νηολόγιο πρέπει να συγκρίνεται ευνοϊκά σε σχέση με άλλα αξιόλογα και νοικοκυρεμένα νηολόγια.

Με βάση αυτή τη σύγκριση, τα μέτρα του ΥΕΝ, αν και οδηγούν στη σωστή κατεύθυνση, υπολείπονται αυτών που η ναυτιλιακή κοινότητα ανέμενε.

Μετά το τρομοκρατικό χτύπημα της 11ης Σεπτεμβρίου στις ΗΠΑ και την πολεμική σύρραξη στο Αφγανιστάν, παρατηρήθηκαν σημαντικές μεταβολές στο παγκόσμιο οικονομικό status. Πόσο πιστεύετε ότι επηρεάστηκαν οι θαλάσσιες μεταφορές;

Οι θαλάσσιες μεταφορές παρακολουθούν στενά και επηρεάζονται άμεσα από κάθε οικονομική κρίση ή παγκόσμια μεταβολή στα οικονομικά δεδομένα. Είναι γνωστό σε όλους πως τόσο η αμερικανική οικονομία όσο και η ευρωπαϊκή βρίσκονται σε μια περίοδο ύφεσης. Η Άπω Ανατολή, με εξαίρεση την Κίνα, αντιμετωπίζει καίρια προβλήματα και σε ένα τέτοιο οικονομικό σκηνικό η ναυτιλία δεν θα μπορούσε να εξαιρεθεί από τις συνέπειες.

Ποια είναι η γνώμη σας για το φαινόμενο των συγχωνεύσεων ναυτιλιακών εταιρειών;

Η ελληνική ναυτιλιακή επιχείρηση κατά παράδοση είναι μια οικογενειακή υπόθεση. Οι εξελίξεις όμως που συντελούνται στο διεθνή ναυτιλιακό χώρο μοιραία θα εξαναγκάσουν τη μεταβολή της οικογενειακής εφοπλιστικής επιχείρησης σε επιχείρηση διεθνούς βεληνεκούς. Οι νομοθετικές ή άλλες ρυθμιστικές διατάξεις θα αναγκάσουν τη μεταβίβαση μέρους των δραστηριοτήτων του εφοπλιστή σε εξειδικευμένους διαχειριστές. Η εκμετάλλευση των πλοίων απαιτεί ειδικευση και τεχνική.

Η αξιοποίηση των νέων χρηματοοικονομικών εργαλείων, όπως τα ομολογιακά δάνεια, η εισαγωγή μετοχών σε χρηματιστήρια, η χρήση παραγώγων και άλλων παρόμοιων εργαλείων, όπως επίσης οι οικονομικές σχέσεις μεταξύ προμηθευτών και εταιρείας, απαιτούν μέγεθος, εξειδίκευση και διεθνή εμπέθεια. Οι αλλαγές είναι αναπόφευκτες. Οι συγχωνεύσεις έρχονται. Σταδιακά μάλιστα, αλλά σίγουρα και μάλιστα επιταχυνόμενες.

Πιστεύετε ότι ο Πειραιάς πληροί τις προϋποθέσεις ενός μεγάλου και σύγχρονου ναυτιλιακού κέντρου ή έχει χάσει τη δυναμική που είχε παλαιότερα;

Η δυναμική του Πειραιά ως ένα ναυτιλιακό κέντρο υπό την έννοια της συγκέντρωσης των ναυτιλιακών γραφείων γύρω από το λιμάνι και στην Ακτή Μιαούλη έχει χάσει προ πολλού τη λάμψη της. Η εντύπωση ότι δεν νοείται ναυτιλιακή δραστηριότητα αν από το παράθυρο του γραφείου σου δεν αγναντεύεις τα θολά νερά του λιμανιού, είναι ξεπερασμένη.

Η εταιρεία μας από το 1981 μετακόμισε στα βόρεια προάστια χωρίς να υπάρξουν οποιεσδήποτε δυσλειτουργίες λόγω της απόστασης από τον Πειραιά. Αλλιώςτε σήμερα μια πληθώρα εταιρειών δραστηριοποιούνται από τα γραφεία τους, που βρίσκονται είτε στα βόρεια είτε στα νότια προάστια είτε σε ενδιάμεσες τοποθεσίες.

Το μέλλον του Πειραιά σαν ναυτιλιακό κέντρο δεν εξαρτάται από τη συγκέντρωση ναυτιλιακών γραφείων, αλλά από την υποστήριξη και ανάπτυξη υπηρεσιών οι οποίες παραδοσιακά παρέχονταν στο εξωτερικό και ειδικότερα στο Λονδίνο. Χρειάζεται μια μετάληψη των στόχων του ναυτιλιακού κέντρου και αυτή θα πρέπει να είναι η προτεραιότητα.

Με την ελεύθερη μετακίνηση προσώπων και υπηρεσιών μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, καθώς και με τις συγχωνεύσεις ντόπιων και ξένων γραφείων που εξειδικεύονται στην παροχή υπηρεσιών στη ναυτιλία, το μέλλον του Πειραιά πρέπει να θεωρείται εξασφαλισμένο.



Τελευταία γίνεται πολύς λόγος για την εισαγωγή της ποντοπόρου ναυτιλίας στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών. Πώς κρίνετε το εν λόγω νομοσχέδιο της κυβέρνησης; Θα ενδιέφερε την εταιρεία σας η εισαγωγή της στο ΧΑΑ;

Η επιτυχής εισαγωγή μιας ναυτιλιακής εταιρείας στο χρηματιστήριο εξαρτάται από το βάθος της αγοράς, το εύρος των επενδυτών με ειδικό βάρος όπως οι θεσμικοί, και τη χρονική στιγμή της διάθεσης των μετοχών.

Δυστυχώς για το ΧΑΑ, εδώ και αρκετό καιρό και οι τρεις παράγοντες βρίσκονται σε αρνητική τροχιά με αποτέλεσμα οποιαδήποτε προσπάθεια εισαγωγής της ποντοπόρου ναυτιλίας στο ΧΑΑ να είναι καταδικασμένη σε αποτυχία.

Έχοντας επίγνωση αυτού του κινδύνου της αποτυχίας, τόσο οι νομοθετικές αρχές όσο και οι ρυθμιστικές αρχές του ΧΑΑ έχουν εισαγάγει τέτοιους όρους με σκοπό να δημιουργήσουν εχέγγυα για την προστασία του απλού επενδυτή. Όσο μεγαλύτερος είναι ο φόβος της πιθανής αποτυχίας, τόσο περισσότεροι είναι οι περιορισμοί. Περισσότεροι οι περιορισμοί, μεγαλύτερες οι αγκυλώσεις. Ο φαύλος κύκλος διαιωνίζεται.

Με τα δεδομένα της τωρινής αγοράς, η Transmed δεν ενδιαφέρεται να εισαχθεί στο ΧΑΑ...

Πώς διαγράφεται το μέλλον τόσο της ελληνικής όσο και της κυπριακής ναυτιλίας στο πλαίσιο της παγκοσμιοποίησης; Εξακολουθεί ν' αντέχει η ανταγωνιστικότητά τους και αν όχι, τι μέτρα θα έπρεπε να ληφθούν;

Η παγκοσμιοποίηση της ναυτιλιακής βιομηχανίας είναι ήδη γεγονός. Η ελληνική ναυτιλία θα επιζήσει μόνον αν μπορέσει να αντέξει στην ανταγωνιστικότητα του διεθνούς παράγοντα. Οι Ευρωπαίοι και οι Ασιάτες συνενώνονται και μεγαλώνουν και η οικονομία των μεγεθών θα παίξει σημαντικό ρόλο στην εξέλιξη του κόστους της εκμετάλλευσής του πλοίου.

Νέοι κανονισμοί δημιουργούν την αναγκαιότητα επιπρόσθετων μέτρων με οικονομικές επιπτώσεις στην επιχείρηση.

Η οικονομική εκμετάλλευση του πλοίου και η παροχή μεταφορικών υπηρεσιών σε ανταγωνιστικούς ναύλους απ' τη μια πλευρά και η εξασφάλιση ασφαλούς και ποιοτικής ναυτιλίας με περιβαλλοντική συνείδηση, από την άλλη, είναι δύο θέματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν και να εξασφαλιστούν χωρίς εκπτώσεις. Αν

και αλληλοσυγκρουόμενα θα πρέπει να εξασφαλιστούν και τα δύο. Τότε μάλιστα θα διασφαλιστεί και η θέση της δικής μας ναυτιλίας στο πλαίσιο της παγκοσμιοποιημένης ναυτιλίας. Μαγικές συνταγές δεν υπάρχουν.

Η δυναμικότητα της προσαρμογής, η ετοιμότητα για την αντιμετώπιση των νέων δεδομένων και η συνεχής αναθεώρηση των παλαιών μεθόδων και πρακτικών σε σχέση με την καινούργια πραγματικότητα θα οδηγήσουν στο επιθυμητό αποτέλεσμα.

Πιστεύω πως η ελληνική και η κυπριακή ναυτιλία είναι έτοιμες για τέτοιες προκλήσεις.

Είναι γεγονός ότι η κυπριακή οικονομία έχει υποστηριχθεί σε μεγάλο βαθμό από εταιρείες που δραστηριοποιούνται σ' ένα νομοθετικό πλαίσιο αντίθετο με τους κανόνες ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Θεωρείτε πως η ένταξη της Κύπρου στην Ε.Ε. θα επηρεάσει την πορεία της κυπριακής οικονομίας ή θα συμβάλει μόνο στην πολιτική σταθερότητα της χώρας;

Πριν από περίπου τέσσερα χρόνια, μιλώντας στο συνέδριο Οικονομίας και Ναυτιλίας στη Λευκωσία, είχα πει πως οι φορολογικές απαλλαγές είχαν ημερομηνία λήξεως και πως η Κύπρος δεν θα μπορούσε να επιβιώσει με βάση τα ληξηπρόσθετα γραμμάτια των υπεράκτιων εταιρειών. Έπρεπε να βρεθεί ένας νέος τρόπος και μια νέα μέθοδος να κρατηθούν οι υπεράκτιες εταιρείες στο νησί και οι φοροαπαλλαγές να ενταχθούν στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής πολιτικής για ίση μεταχείριση των υπεράκτιων και ντόπιων εταιρειών.

Σαν ένα πρώτο βήμα, το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας «εναρμόνισε» τις πλοιοδιαχειριστικές εταιρείες με το φορολογικό καθεστώς των πλοιοκτητριών. Η προσπάθεια ήταν πολύ καλή και το αποτέλεσμα θα φανεί με τον καινούργιο χρόνο.

Το δεύτερο όμως και δυναμικότερο βήμα έγινε πρόσφατα. Ήταν μια τομή στη δημοσιονομική πολιτική της Κύπρου. Τις δάφνες δικαίως μπορεί να τις δρέψει ο νυν υπουργός Οικονομικών Τάκης Κληρίδης. Ο φόρος εισοδήματος μειώθηκε στο 10% για όλους, κυπρίους και μη, εγχώριους και υπεράκτιους. Τέτοια φορολογία είναι πράγματι προοδευτική.

Πιστεύω ακράδαντα ότι όχι μόνο δεν θα μειωθεί η δραστηριότητα των υπεράκτιων εταιρειών, αλλά αντίθετα θα αυξηθεί, όπως και τα δημοσιονομικά εισοδήματα.

Όσον αφορά ορισμένα πλεονεκτήματα ή και μονοπώλια που υπήρχαν, όπως συμβαίνει σε όλες τις χώρες του κόσμου, αυτά μοιραίως θα εναρμονιστούν με το ευρωπαϊκό κεκτημένο.

Είναι έτοιμη η ναυτιλία της Κύπρου και οι Κύπριοι εφοπλιστές και επιχειρηματίες να ανταπεξέλθουν στην πρόκληση της ένταξης της χώρας στην Ε.Ε. και στην ενωμένη αγορά;

Όσον αφορά το κυπριακό νηολόγιο, είμαστε στην ευχάριστη θέση να διαπιστώσουμε ότι το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας και οι λειτούργοί του έχουν κάνει ένα τεράτιο έργο αναβάθμισης και αναπροσαρμογής του στα ευρωπαϊκά δεδομένα.

Το ήμω να πω ότι τα κριτήρια και η πρακτική του κυπριακού νηολογίου συγκρίνονται άριστα με τα καλύτερα νηολόγια της Ευρώπης. Όσον αφορά τους Κύπριους εφοπλιστές, αυτοί αποτελούν το παράδειγμα και την αισιοδοξία της κυπριακής σημαίας. Το ποιοτικό επίπεδο ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος που τηρείται από τους Κύπριους εφοπλιστές, βρίσκεται σε αξιοζήλευτο σημείο. Δεν είναι τυχαίο πως σχεδόν όλοι οι Κύπριοι εφοπλιστές έχουν ανανεώσει το στόλο τους και έχουν προχωρήσει σε ναυπήγηση νεότευκτων πλοίων, όπως η εταιρεία μας Transmed, η Safety Management του κ. Βάσου Χατζηγιάννου και η Zela Shipping του κ. Μούσκα.

Οι Κύπριοι εφοπλιστές είναι έτοιμοι να ανταγωνιστούν πάνω σε ίσους όρους με τους συναδέλφους τους στην Ευρώπη και στο διεθνή χώρο γενικότερα. Η ένταξη της Κύπρου στην Ε.Ε., όχι μόνο δεν θα δυσκολέψει, αλλά θα δώσει και μια νέα ώθηση στις επιχειρησιακές δραστηριότητες των Κυπρίων εφοπλιστών, οποίοι θα δραστηριοποιούνται από ένα βάθρο προβολής.

Χαράλαμπος Μυλωνάς

Ο κ. Χαράλαμπος Μυλωνάς γεννήθηκε στην Αμμόχωστο της Κύπρου και αποφοίτησε από το ελληνικό γυμνάσιο Αμμοχώστου, την Παιδαγωγική Ακαδημία Κύπρου και το Gray's Inn of Law του Λονδίνου και το Barrister at Law του Ανώτατου Δικαστηρίου της Αγγλίας.

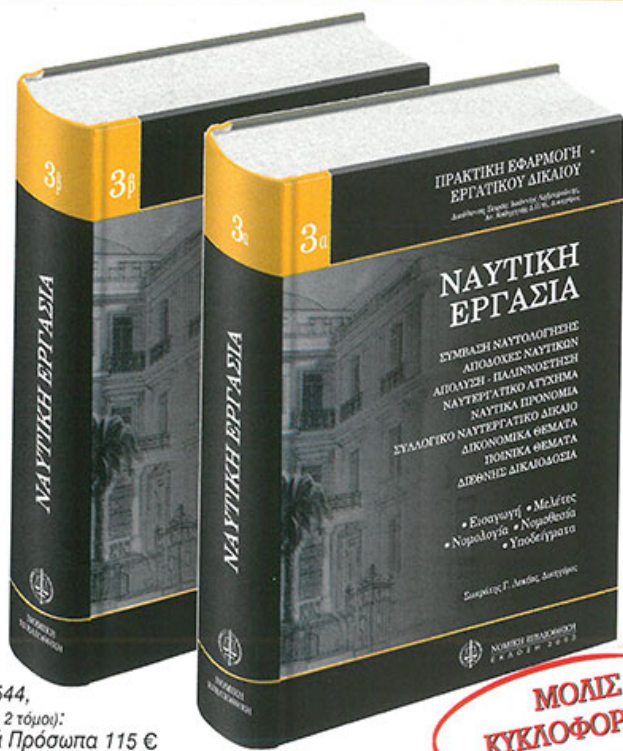
Είναι μέλος της Ομοσπονδίας Διαιτητών Μεσογείου, του Διεθνούς Ινστιτούτου Ναυτικών Επιθεωρητών, του Συμβουλίου Ελληνικής Τράπεζας και της Επιτροπής του Ιαπωνικού Νηογνώμονα, καθώς και πρόεδρος της Ένωσης Κυπρίων Εφοπλιστών.

Επίσης είναι γενικός πρόξενος της Δημοκρατίας του Τόγκο σε Ελλάδα και Κύπρο, νηολόγος πλοίων της Δημοκρατίας του Αγ. Μαυρικίου για την Ευρώπη και τη Μέση Ανατολή και σύμβουλος σε ναυτιλιακά θέματα της Περιφερειακής Ακαδημίας Ναυτικών Σπουδών της Δημοκρατίας του Ελεφαντοστού.

ΝΕΑ
ΣΕΙΡΑ

ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

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



ΜΟΛΙΣ
ΚΥΚΛΟΦΟΡΗΣΕ

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

- ΕΙΣΑΓΩΓΗ • ΜΕΛΕΤΕΣ • ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ
- ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ • ΥΠΟΔΕΙΓΜΑΤΑ

Σωκράτης Γ. Λεκέας, Δικηγόρος

Συνεργάστηκαν:

Π. Βαφειάδου, Ν. Κυπρούλη, Δικηγόροι

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

ΝΟΜΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΑΕΒΕ



ελ. 1544,
μην (οι 2 τόμοι):
Τιμολογιακά Πρόσωπα 115 €
Τιμολογιακά Πρόσωπα 130 €

www.nb.org • e-mail: info@nb.org

ΑΘΗΝΑ
Μαυρομυιάλη 23
Τηλ. 010 3678800 (30 γραμμές)

ΑΘΗΝΑ
Μαυρομυιάλη 2
Τηλ. 010 3603975

ΠΕΙΡΑΙΑΣ
Φιλωνος 107-109
Τηλ. 010 4184212

ΘΕΣ/ΝΙΚΗ
Φράγκων 1
Τηλ. 0310 532134

ΠΑΤΡΑ
Κανάρη 28-30
Τηλ. 0610 361600

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



Σε μια ενδιαφέρουσα όσο και αποκαλυπτική συνέντευξή του στα «Ναυτικά Χρονικά», ο κ. Καλόφωνος προσδιορίζει τα αίτια της αποτυχίας στην ιδιωτικοποίηση της Ολυμπιακής, δικαιολογεί τις επιχειρηματικές κινήσεις της εταιρείας, απορρίπτει τις κατηγορίες για παράβαση της ευρωπαϊκής νομοθεσίας από τον εθνικό αερομεταφορέα και αναλύει την ανθεκτικότητα της εταιρείας στη διεθνή κρίση στις αερομεταφορές, μετά μάλιστα την τρομοκρατική ενέργεια της 11ης Σεπτεμβρίου του 2001.

Ειδική μνεία ο πρόεδρος της Ο.Α. κάνει στην ελληνική ναυτιλία και στη συμβολή της ως σημαντική πηγή εσόδων για τον εθνικό αερομεταφορέα.

Οι προσπάθειες για την ιδιωτικοποίηση της Ο.Α. έως σήμερα δεν είχαν αίσιο τέλος. Ποια θεωρείτε την κυριότερη αιτία γι' αυτή την έκβαση;

Εκτιμώ ότι οι τέσσερις βασικές αιτίες οι οποίες έπαιξαν μέχρι σήμερα ρόλο στην πορεία της ιδιωτικοποίησης της Ο.Α. είναι:

- Το ότι δεν υπήρχαν τα απαραίτητα κεφάλαια από τους υποψήφιους αγοραστές για την εξαγορά της εταιρείας ή μέρους αυτής.
- Η έλλειψη τεχνογνωσίας και σημαντικής εμπειρίας στον αεροπορικό κλάδο από τους επιχειρηματίες, ώστε να διαγνώσουν την προοπτική και τη δυναμικότητα του κλάδου, καθώς και τα κέρδη που θα μπορούσαν να επιτύχουν.
- Η φοβία των ξένων επενδυτών για την ελληνική πραγματικότητα.
- Οι εξωγενείς παράγοντες, όπως γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου, κρίση της διεθνούς οικονομίας, νέο αεροδρόμιο «Ελβεθέριος

Βενιζέλος», που επηρέασαν δραστικά την οικονομία των αερομεταφορών (κόστη -έσοδα).

Πρόσφατα η Ο.Α. διέκοψε πληθώρα δρομολογίων εξωτερικού ενώ παράλληλα περιόρισε δραστικά τον αριθμό των πτήσεων προς ορισμένους προορισμούς. Ποια ήταν η στρατηγική γι' αυτή σας την απόφαση και σε ποιες αγορές πρόκειται να εστιάσετε πλέον το ενδιαφέρον; Θεωρείτε επιβεβλημένη την περαιτέρω συρρίκνωση του διεθνούς δικτύου;

Η βιώσιμη λειτουργία μιας αεροπορικής εταιρείας στηρίζεται μεταξύ άλλων στην ισορροπημένη χρήση μέσων παραγωγής (κεφαλαίου - ανθρώπων), σε σχέση με τη ζήτηση στην αγορά για τις υπηρεσίες τις οποίες παρέχει.

Δεν κάναμε ποτέ τίποτα άλλο από το να προσπαθήσουμε να

Ο πρόεδρος της Ο.Α. κ. Διονύσης Καλόφωνος μιλάει για τον εθνικό αερομεταφορέα, τις δυσκολίες και τις προοπτικές του

Ο χειρότερος εχθρός μας είναι ο εαυτός μας

εφαρμόσουμε μερικώς... αυτή την αρχή.

Αντιστοιχίσαμε την προσφορά θέσεων με τη ζήτηση του επιβατικού μας κοινού, ανεβάσαμε έτσι σημαντικά την πληρότητα των αεροσκαφών μας και τα έσοδά μας και μειώσαμε δραστικά τα κόστη μας.

Οι αγορές στις οποίες εστιάζει η Ο.Α. το ενδιαφέρον της, είναι σίγουρα οι γραμμές κορμού στην Ευρώπη, η εσωτερική αγορά, η Μέση Ανατολή και το δίκτυο μακρινών αποστάσεων (Αμερική, Καναδάς, Ν. Αφρική, Αυστραλία), δίκτυο το οποίο σε μερικές περιπτώσεις, όπως αυτή της Αυστραλίας, χρειάζεται γενναίες αποφάσεις λόγω του υψηλού κόστους που έχει.

Στο προηγούμενο τεύχος των «Ν.Χ.» ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Αερομεταφορέων δήλωσε ότι οι Έλληνες αερομεταφορείς δεν έχουν όλοι την ίδια αντιμετώπιση από την Πολιτεία. Επίσης επισήμανε την έλλειψη συνεργασίας της Ο.Α. με τους ιδιωτικούς αερομεταφορείς. Πώς σχολιάζετε τις απόψεις αυτές;

Η θέση αυτή του προέδρου της Ένωσης των Ελλήνων Αερομεταφορέων υπαγορεύεται από τα δικά του κίνητρα και σκοπιμότητες και σαφέστατα δεν αληθεύει.

Οι συγκεκριμένες κατηγορίες άληωστε, παρότι επαναλαμβάνονται συχνά, δεν στηρίζονται σε πραγματικά γεγονότα και στοιχεία. Όσον αφορά στην έλλειψη συνεργασίας της Ο.Α. με τους ιδιώτες αερομεταφορείς, απλώς σημειώνουμε ότι λειτουργούμε σε ένα καθαρά ανταγωνιστικό περιβάλλον, στο οποίο ο κάθε αερομεταφορέας μπορεί να επιλέξει τις υπηρεσίες που επιθυμεί (cargo, handling, καύσιμα κ.λπ.) και την εταιρεία που τα προσφέρει.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ύστερα από καταγγελία της παραπάνω Ένωσης, εξετάζει διάφορες πιθανές παραβάσεις της ευρωπαϊκής νομοθεσίας από τον εθνικό μας αερομεταφορέα. Πώς αντιμετωπίζετε αυτές τις κατηγορίες;

Αναφορικά με τις καταγγελίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, πρέπει να διακρίνουμε τα εξής:

1. Κατηγορίες οι οποίες στηρίζονται στην παραπάνω θέση των Ελλήνων ιδιωτών αερομεταφορέων περί διακριτικής μεταχείρισης της Ο.Α.

Οι καταγγελίες αυτές γίνονται με προφανείς σκοπούς.

Γι' αυτές έχουν δοθεί πλήρως ικανοποιητικές απαντήσεις.

2. Εξέταση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή της μέχρι σήμερα πορείας της εταιρείας και των προοπτικών οι οποίες υπάρχουν για το μέλλον της.

Για τη δεύτερη αυτή ενότητα, όλες οι απαραίτητες διευκρινίσεις -

οι άνθρωποι του κλάδου της
ναυτιλίας δημιούργησαν και
ανέπτυξαν την Ο.Α., πιστεύοντας
στη δυναμική του κλάδου αυτού
των μεταφορών και στην
κερδοφόρα λειτουργία του

πληροφορίες
παρέχονται από
το ελληνικό Δη-
μόσιο.

Στα Ποσειδώνια 2002, η Ολυμπιακή παρά τις δυσκολίες του κλάδου ήταν μία από τις ελάχιστες αεροπορικές εταιρείες που

συμμετείχαν με περίπτερο. Πόσο σημαντική είναι η ελληνική ναυτιλία για την Ο.Α.;

Η ελληνική ναυτιλία έχει αποκτήσει μια αξιοζήλευτη, κορυφαία θέση στην παγκόσμια οικονομία. Δεν μιλάμε βεβαίως για τα ίδια μεγέθη όταν πρόκειται για τις αερομεταφορές στη χώρα μας. Παρ' όλα αυτά, θα πρέπει να σημειώσω πως οι άνθρωποι του κλάδου της ναυτιλίας δημιούργησαν και ανέπτυξαν την Ο.Α., πιστεύοντας στη δυναμική του κλάδου αυτού των μεταφορών και στην κερδοφόρα λειτουργία του.

Μερικοί από αυτούς συνεχίζουν να ενδιαφέρονται και σήμερα, ωθούμενοι, θέλω να πιστεύω, από τα ίδια αίτια.

Η γνώση, βλέπετε, του τομέα των μεταφορών σε παγκόσμιο επίπεδο, η οποία έχει αποκτηθεί από τους ανθρώπους της ναυτιλίας, τους επιτρέπει να κατανοήσουν πολύ πιο γρήγορα τις δυνατότητες των αερομεταφορών.

Κατά τα άλλα, οι δύο κλάδοι (αερομεταφορές - ναυτιλία) λειτουργούν στη χώρα μας και σε παγκόσμιο επίπεδο, κυρίως συμπληρωματικά στους επιβάτες, καθόλου ανταγωνιστικά στα εμπορεύματα, με τον κάθε ένα από αυτούς να δημιουργεί και να προσφέρει μια ειδική οικονομία στη μεταφορά, των εμπορευμάτων αφενός, που προσδιορίζεται από τον όγκο, την ταχύτητα και το βάρος, και των επιβατών αφετέρου, που προσδιορίζεται από την ποιότητα και το είδος των προσφερόμενων υπηρεσιών (επιλογή τρόπου μετακίνησης σε συνάρτηση με την ταχύτητα, τον τόπο, τη χρονική περίοδο κ.λπ.).

Τέλος, θα ήθελα να αναφέρω τους ιδιαίτερους δεσμούς οι οποίοι συνδέουν την εταιρεία μας με την ελληνική ναυτιλία, η οποία αποτελεί παραδοσιακά μία σημαντική πηγή εσόδου για την Ο.Α. και την έχει στηρίξει σε δύσκολες στιγμές.

Αναγνωρίζοντας τη συνεισφορά αυτή, η Ολυμπιακή Αεροπορία έχει θεσπίσει ειδικούς ναύλους για τους ναυτικούς μας, ανά τον κόσμο.

Θεωρείτε ότι η κρίση που αντιμετώπισαν οι αερομεταφορείς μετά την 11η Σεπτεμβρίου 2001 κλόνισε ανεπανόρθωτα την ομαλή πορεία της Ο.Α.; Πιστεύετε πως η εταιρεία μπορεί να έχει το άδοξο τέλος της Sabena;

Θεωρώ ότι η κρίση την οποία αντιμετώπισαν οι αερομεταφορείς μετά την 11η Σεπτεμβρίου 2001, και βεβαίως αντιμετωπίζουν μέχρι σήμερα, ήταν μία από τις χειρότερες που έχει ζήσει ποτέ ο κλάδος. Τόσο δε περισσότερο, όσο αυτή εξελίσσεται μέσα σε μια περίοδο παγκόσμιας ύφεσης.

Κατά την κρίση αυτή έκλεισαν δεκάδες αεροπορικές εταιρείες, με κορυφαίες τη Sabena, τη Swiss Air κ.ά. και έχασαν τη δουλειά τους περίπου 300.000 μόνιμοι εργαζόμενοι στον κλάδο.

Η Ολυμπιακή Αεροπορία, χωρίς μετοχικό κεφάλαιο και με την αδυναμία του μετόχου να το αυξήσει, στηριζόμενη αποκλειστικά στις δικές της δυνατότητες, με τα μέτρα τα οποία πήρε και συνεχίζει να εφαρμόζει, έδειξε πως αντέχει σχετικά καλύτερα, αφού ένα χρόνο ακριβώς μετά τα γεγονότα πετάει ασφαλώς και με θετικά οικονομικά αποτελέσματα.

Ο συσχετισμός στο ερώτημά σας, της Ο.Α. με τον βελγικό εθνικό αερομεταφορέα, δεν φαίνεται να ευσταθεί, γιατί μιλάμε για διαφορετικές εταιρείες, σε διαφορετικούς οικονομικούς χώρους, με διαφορετικά προβλήματα, ιδιαιτερότητες και οικονομικά αποτελέσματα.

Ποιο πιστεύετε ότι θα είναι το μέλλον του ομίλου της Ο.Α.; Ποιες ριζικές αλλαγές θα πρέπει να εφαρμοστούν;

Η απάντηση στο τελευταίο ερώτημά σας συνδέεται με την προηγούμενη ερώτησή σας.

Για να γίνω πιο συγκεκριμένος, πιστεύω ότι το μέλλον του ομίλου της Ο.Α. θα είναι θετικό, όταν όλες οι δυνάμεις οι οποίες συμβάλλουν στη λειτουργία του, κατανοήσουν τα προβλήματα και υπηρετήσουν έναν κοινό σκοπό.

Ο σκοπός είναι μια σύγχρονη, ποιοτικά αναβαθμισμένη, κερδοφόρα λειτουργία της εταιρείας, σε ένα λίαν ανταγωνιστικό περιβάλλον, το οποίο απαιτεί ποιότητα, εγγρήγορη και εξυπηρέτηση του καταναλωτή επιβάτη, ο οποίος είναι και η κινητήριος δύναμη, ο αιμοδότης της ύπαρξής μας.

Πρέπει λοιπόν να πετούμε με ασφάλεια, όπως το πράττουμε ήδη, με κανονικότητα, όπως το πετυχαίνουμε όλο και περισσότερο το τελευταίο διάστημα, και με οικονομία, όπως επιδιώκεται να γίνει. Το μέσον για όλα αυτά είναι μια νέα οργάνωση της εταιρείας και του ομίλου και κυρίως μια νέα σύνθεση του μετοχικού της κεφαλαίου, η οποία θα προσδώσει στην εταιρεία την απαραίτητη ώθηση για την οριστική υπέρβαση της σημερινής παραδοσιακής οργάνωσης και λειτουργίας και επιχειρησιακής αντίληψης.

Κατανοείτε ότι ο χειρότερος εχθρός μας είναι ο εαυτός μας. Είναι εντός των τειχών, προσδιορίζεται από ενδογενείς παραδοσιακούς παράγοντες και λειτουργίες, που αναπτύχθηκαν στο πλαίσιο ενός κρατικού προστατευτισμού για δεκαετίες και όχι τόσο από εξωγενείς κρίσεις, τις οποίες μπορεί να αντιμετωπίσει κανείς τόσο καλύτερα, όσο καλύτερα είναι οργανωμένος.

Εξυπακούεται πως οι οργανωτικές αλλαγές δεν είναι μονόπλευ-

ρες, αφορούν όλους τους συντελεστές της παραγωγής των υπηρεσιών τις οποίες προσφέρουμε, επιβάλλονται δε και απαιτούνται περισσότερο από ποτέ σήμερα.

Το μέλλον του ομίλου της Ο.Α.

θα είναι θετικό, όταν όλες

οι δυνάμεις οι οποίες συμβάλλουν

στη λειτουργία του, κατανοήσουν

τα προβλήματα και υπηρετήσουν

έναν κοινό σκοπό



185 38 Piraeus • GREECE

Fax: (+3) 010 4290054

Tlx. 212176 MMSA GR

E-mail: meditmar@hol.gr





υποναύαρχος (Λ.Σ.) ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ

Να αναβαθμιστεί ο ρόλος του Λ.Σ.

Με μία εφ'όλης της ύλης συνέντευξη, ο Α' υπαρχηγός του Λιμενικού Σώματος, υποναύαρχος Πελοπίδας Αγγελόπουλος αναλύει όλα τα ζητήματα που άπτονται του σύνθετου ρόλου του Λ.Σ. στο πλαίσιο της λειτουργίας της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και των λιμένων.

Ποιος θεωρείτε ότι πρέπει να είναι ο σύγχρονος ρόλος του Λιμενικού Σώματος λαμβάνοντας υπ' όψιν τις αυξημένες ανάγκες αστυνόμευσης των λιμένων, τόσο λόγω των κρουσμάτων τρομοκρατίας όσο και εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004;

Ως γνωστόν, οι αρμοδιότητες του Λιμενικού Σώματος δεν αναζητούνται απλά και μόνο στα μέτρα τάξης στα λιμάνια κατά τις απο-επιβιβάσεις επιβατών στα πλοία. Ο ρόλος που είναι επιφορτισμένο

το Λ.Σ. να επιτελεί είναι πολυεπίπεδο σύνθετος και πολυδιάστατος, γι' αυτό απαιτείται προσωπικό με γνώσεις και ειδικεύσεις για να μπορέσει να ανταπεξέλθει επαρκώς και επιτυχώς σε καθήκοντά του όπως π.χ: α) Η ασφαλής διά θαλάσσης διακίνηση επιβατών και αθλοδαπών τουριστών· β) ο έλεγχος του θαλάσσιου γενικά τουρισμού (ασφαλής κυκλοφορία μικρών σκαφών αναψυχής, παρακολούθηση των επιχειρήσεων εκμίσθωσης πλωτών μέσων ανα-

ψυχής)· γ) η αποτροπή διακίνησης λαθρομεταναστών, η οποία τα τελευταία χρόνια ανθεί προερχόμενη εξ ανατολικών κυρίως με κατεύθυνση την Ελπίδα ή τις δυτικές χώρες μέσω της Ελπίδας· δ) η πρόληψη, αποτροπή και καταστολή των οικονομικών εγκλημάτων στις θάλασσες της χώρας μας (λαθρεμπορία, αρχαιοκαπηλία, παράνομη αλιεία κ.λπ.)· ε) ο έλεγχος των πηγών ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος (κυρίως από ξηρά αλιεία και από πλοία), με σκοπό την πρόληψη ή την καταπολέμηση περιστατικών θαλάσσιας ρύπανσης· στ) ο εντοπισμός των παράνομα εκτελούμενων έργων επί του αιγιαλού και της παραλίας και η κίνηση διαδικασιών κυρώσεων κατά των παρανομούντων κ.ά.

Η πρόχειρη και μόνο ενδεικτική αναφορά σε ευαίσθητους για την κοινωνία αλιεία και την ελληνική οικονομία τομείς προδήλως καθιστά σαφές ότι ο ρόλος του Λιμενικού Σώματος, εν όψει μάλιστα και των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, πρέπει σαφέστατα να αναβαθμισθεί, να εκσυγχρονισθεί σύμφωνα με τις σημερινές απαιτήσεις, να οργανωθεί και να προγραμματισθεί η φιλοσοφία και οι δράσεις του, ώστε αυτό να γίνει αρκούντως αποτελεσματικό κατά των παρανομιών των, κοινωνικό για τη φιλική, άνετη, γρήγορη και ασφαλή εξυπηρέτηση του πολίτη, εγγυητής της νομιμότητας και άγρυπνος προστάτης - διασώστης στη θάλασσα.

Κατ' εκτίμησή μου ο σύγχρονος ρόλος του Λιμενικού Σώματος ασφαλώς και πρέπει να εστιαστεί, εν όψει μάλιστα των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, στην επιτυχή αντιμετώπιση εκνόμων ενεργειών, προετοιμαζόμενο έγκαιρα και κατάλληλα προς τούτο, με την απαραίτητη αύξηση του προσωπικού του, τη σωστή εκπαίδευσή του και τον επαρκή εξοπλισμό του. Παράλληλα όμως δεν πρέπει να αγνοηθεί μόνο ο αυτόν τον τομέα και να παραμεληθεί τον πολυδιάστατο ρόλο που επιτελεί στους άλλους τομείς δραστηριοποίησής του, όπως π.χ. οι έλεγχοι ασφαλείας των πλοίων, η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, η αντιμετώπιση του οικονομικού εγκλήματος στη θάλασσα, η διατήρηση υψηλών επιπέδων ετοιμότητας για την αντιμετώπιση εκτάκτων περιστατικών κινδύνου ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα κ.λπ.

Υπάρχει, τόσο σε ακαδημαϊκούς όσο και σε εφοπλιστικούς κύκλους, ένας έντονος διαλογισμός σχετικά με το αν είναι σκόπιμο να χαράσσει το Λιμενικό Σώμα πολιτική σε θέματα της ποντοπόρου ναυτιλίας. Θεωρείτε ότι το ελληνικό Α.Σ. διαθέτει ουσιαστική και πρακτική γνώση και εμπειρία για τη χάραξη ναυτιλιακής πολιτικής;

Πολύ σωστά διαχωρίζετε τον προβληματισμό, που όπως λέτε εντυφεί μεταξύ των εφοπλιστικών και ακαδημαϊκών κύκλων, αναφορικά με το φορέα χάραξης της ναυτιλιακής πολιτικής, από την ουσία του θέματος με την ευθεία ερώτησή σας, αν δηλαδή τα στελέχη του Λιμενικού Σώματος διαθέτουν τις κατάλληλες ουσιαστικές, πρακτικές γνώσεις και εμπειρίες για τη χάραξη της ναυτιλιακής πολιτικής στο χώρο της ποντοπόρου ναυτιλίας. Ως γνωστόν, όλοι οι αξιωματικοί Α.Σ. προέρχονται από ΑΕΙ ή μέλος αυτών από τις ΑΕΝ κατ' απαίτηση της ισχύουσας νομοθεσίας. Κατά τη φοίτησή τους δε στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων επί ένα έτος, εκτός των άλλων παρεμφερών μαθημάτων, διδάσκονται ναυτιλιακή πολιτική και διεθνές δίκαιο θαλάσσης. Μετά την ονομασία τους σε αξιωματικούς και τη θητεία τους σε διάφορες θέσεις, απ' όπου αντλούν πολύτιμη εμπειρία από την καθημερινή τους επαφή με τα πλοία, τη θάλασσα, τους ναυτικούς, τις συνθήκες εργασίας στη θάλασσα, τις φορτοεκφορτώσεις των πλοίων, τις κατασκευές, επισκευές τους κ.λπ., καλούνται πολλοί εξ αυτών, κυρίως κάτοχοι πτυχίων νομικών σχολών, να στελεχώνουν αποστολές ελληνικών αντιπροσωπειών σε διεθνή φόρα, παρακολουθώντας στην αρχή και υποστηρίζοντας στη συνέχεια τις ελληνικές θέσεις, σε συνεννόηση με την αρμόδια κεντρική υπηρεσία του ΥΕΝ. Σας διαβεβαιώ ότι η επάξια εκπροσώπηση της χώρας μας σε όλες τις αντιπροσωπείες που συμμετέχουν Α/Ξ του Α.Σ., λόγω της άριστης κατάρτισής τους, είναι δεδομένη και πα-

ραδεκτή στις έδρες τόσο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) όσο και στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Μπορεί ωστόσο να υποστηριχθεί ότι μετά τη δημιουργία, πριν από μερικά χρόνια, εδρών ναυτιλιακών σπουδών σε ελληνικά πανεπιστήμια, μήπως πρέπει να αλλιάξει το καθεστώς της άσκησης της ναυτιλιακής πολιτικής με την αλλαγή του φορέα και τη μεταφορά της σε πολιτικό προσωπικό με τ' ανάλογα βέβαια προσόντα;

Αυτό βέβαια αποτελεί καθαρά πολιτική επιλογή, αλλά ούτως ή άλλως, για να καταστεί αυτό δυνατό, θα πρέπει να προσληφθούν ειδικά στο πολιτικό προσωπικό του ΥΕΝ, επιστήμονες με την ανάλογη

κατάρτιση οι οποίοι ύστερα από κάποιο χρονικό διάστημα εκπαίδευσής τους και κτήσης της ανάλογης εμπειρίας να μπορέσουν να ανταποκριθούν στους λεπτούς και ευαίσθητους χειρισμούς που απαιτεί η παρακολούθηση των διεθνών εξελίξεων, ώστε να είναι σε θέση να ασκήσουν ναυτιλιακή πολιτική

Ο ρόλος του Α.Σ. ασφαλώς και πρέπει να

εστιαστεί στην επιτυχή αντιμετώπιση

εκνόμων ενεργειών, προετοιμαζόμενο

έγκαιρα και κατάλληλα προς τούτο,

με την απαραίτητη αύξηση του προσωπικού

του, τη σωστή εκπαίδευσή του και τον

επαρκή εξοπλισμό του

επιπέδου στα θέματα της ποντοπόρου ναυτιλίας.

Ως εκ των ανωτέρω, θα ήταν ουτοπία να ισχυρισθούμε ότι τα στελέχη του Α.Σ. είναι αναντικατάστατα στην άσκηση ναυτιλιακής πολιτικής, όμως υπάρχει η πραγματικότητα που δεν αμφισβητείται από κανέναν, ότι η κατάρτισή τους, λόγω της προέλευσής τους από ΑΕΙ, η επιπρόσθετη πολυετής εκπαίδευση που υφίστανται, η πολύτιμη εμπειρία από την άμεση αντιμετώπιση προβλημάτων που σχετίζονται με θάλασσα, πλοία, ναυτικούς, λιμάνια, εγκληματικότητα κ.λπ., προσδίδει σ' αυτά μιαν ιδιόζουσα φιλοσοφία σε συνάρτηση με την παροχή υπηρεσιών χωρίς ωράρια και καταβολή επιπρόσθετων υπερωριών και υπό ένα καθεστώς απόλυτης πειθαρχίας ως προς την επακριβή τήρηση των επιμέρους καθηκόντων και υποχρεώσεων και των εκάστοτε χρονοδιαγραμμάτων υλοποίησής τους.

Αρκετές φορές τα ΜΜΕ έχουν σχολιάσει δυσμενώς τη στελέχωση του Α.Σ. με δύο υπαρχηγούς όταν αντίστοιχα το Πολεμικό Ναυτικό, που διαθέτει πολύ περισσότερους ανώτατους αξιωματικούς, έχει μόνο έναν. Πιστεύετε ότι είναι αναγκαία η ύπαρξη των δύο υπαρχηγών;

Η ποσοτική αντιστοιχία του Λιμενικού Σώματος με το Πολεμικό Ναυτικό, ως παράθεση επιχειρήματος για την απόδειξη ότι εφόσον στο Π.Ν. με την ύπαρξη σ' αυτό μεγάλου αριθμού ανωτάτων αξιωματικών αρκεί ένας υπαρχηγός, η ύπαρξη Β' υπαρχηγού στο Λιμενικό Σώμα περιττεύει, κρίνεται ανεπιτυχής καθώς η διάρθρωση του Π.Ν. είναι διαφορετική από αυτή του Α.Σ. Στο Π.Ν. υπάρχουν πολυάριθμες ανάλογες και ίσως σημαντικότερες από αυτήν του υπαρχηγού θέσεις, όπως αρχηγός στόλου και άλλες υψηλές επιτελικές θέσεις. Για το θέμα αυτό μια πιο δίκαιη σύγκριση θα ήταν με αυτήν της Ελληνικής Αστυνομίας, λόγω παράλληλων αντικειμένων, που διαθέτει δύο υπαρχηγούς, χωρίς βέβαια να υπάρχουν στην ΕΛ.ΑΣ. τα πολυάριθμα αντικείμενα έναντι του πολυδιάστατου ρόλου του Α.Σ. (έλεγχοι ασφαλείας πλοίων, προστασία θαλάσσιου



περιβάλλοντος, έρευνα και διάσωση στη θάλασσα κ.ά.). Αυτός ακριβώς ο πολυδιάστατος ρόλος του Λ.Σ. επέβαλε τη διάρθρωση του ΥΕΝ σε πέντε κλάδους, οι οποίοι μάλιστα πιθανόν να αυξηθούν στο μέλλον γιατί ήδη παρατηρείται υπερσυγκέντρωση αρμοδιοτήτων σ' αυτούς, μια γενική διεύθυνση και άλλες ανεξάρτητες υπηρεσίες που στελεχώνονται από στελέχη του Λ.Σ. (Σχολές Ναυτικών Δοκίμων, ΔΥΛΣ, Λ/Φ, Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού, ΚΕΣΕΝ κ.λπ.). Η εποπτεία των ως άνω κλάδων και των λοιπών υπηρεσιών από έναν υπαρχηγό ως ήταν φυσικό απεδείχθη εκ των πραγμάτων ανέφικτη, με αποτέλεσμα το ΥΕΝ να οδηγηθεί αναγκαστικά στη δημιουργία της θέσης του Β' υπαρχηγού, χωρίς σε καμία περίπτωση αυτό να αποτελεί κυβερνητική χαρακτηριστική πράξη προς τους ανώτατους αξιωματικούς Λ.Σ.

Στο μέλλον δε, η πολιτική ηγεσία του ΥΕΝ μπορεί να κρίνει ότι απαιτείται η ύπαρξη και Γ' υπαρχηγού για την καλύτερη εποπτεία όλων των υπηρεσιών του ΥΕΝ, εφόσον κριθεί ότι αυτή δεν γίνεται στο επίπεδο που επιβάλλεται. Όπως γίνεται αντιληπτό, το θέμα αυτό αποτελεί επιλογή της εκάστοτε πολιτικής ηγεσίας του ΥΕΝ και μόνον, και εξορτάται από τις υπάρχουσες ή δημιουργούμενες σύγχρονες ανάγκες του ΥΕΝ. Για το λόγο αυτόν δεν συμμερίζομαι τα περί δυσμενών σχολίων των ΜΜΕ, αναφορικά με τη στελέχωση του Λ.Σ. με δύο υπαρχηγούς.

Είναι γεγονός ότι στα περισσότερα λιμάνια της χώρας οι εγκαταστάσεις του Λ.Σ. βρίσκονται σε ιδιαίτερως κακή κατάσταση, με αποτέλεσμα να δυσχεραίνεται το έργο του Λιμενικού. Επίσης παρατηρείται έντονη έλλειψη ανθρώπινου δυναμικού και υπηρεσιακού υλικού. Τι πιστεύετε ότι πρέπει να γίνει προκειμένου να αλλάξει η σημερινή εικόνα, ειδικά εν όψει του 2004 οπότε οι ανάγκες θα είναι αυξημένες;

Είναι αληθές ότι τα τελευταία χρόνια καταβάλλονται γενναίες προσπάθειες τόσο για τη βελτίωση των εγκαταστάσεων Λ.Σ., του υπηρεσιακού εξοπλισμού όσο και την αύξηση του ανθρώπινου

δυναμικού του. Ωστόσο, η ανάγκη ικανοποιητικής αστυνομικής κάλυψης των μήκους 16.000 χιλιομέτρων ακτών μας, με τις αντίστοιχες μεγάλες θαλάσσιες εκτάσεις που πρέπει να επιτηρούνται, σε συνάρτηση με την αναγκαστική κατόπτηση των περιφερειακών υπηρεσιών του Λ.Σ. σε πολυάριθμες μονάδες (κ. λιμενορχεία, λι-

Υπάρχουν σε εξέλιξη σχεδιασμοί

και στόχοι που σταδιακά υλοποιούνται,

ώστε πραγματικά να αλλάξει

η σημερινή εικόνα του Λ.Σ.,

εν όψει μάλιστα του 2004 οπότε

οι ανάγκες και οι απαιτήσεις θα είναι

αυξημένες

μεναρχεία, υπολιμεναρχεία, λιμενικούς σταθμούς), προκειμένου να καλυφθούν αστυνομικά κατά το δυνατόν παράκτιες πόλεις, κωμοπόλεις που παρουσιάζουν ναυτιλιακό ενδιαφέρον και όλα τα νησιά της χώρας μας που έχουν ακτοπλοϊκή τουλάχιστον σύνδεση, δημιουργεί προβλήματα και σημαντικές ελλείψεις σε απαιτούμενο προσωπικό, εξοπλισμό και υποβάθμιση των υποδομών λιμένων αλλά και των εγκαταστάσεων των λιμενικών υπηρεσιών. Προς την κατεύθυνση αυτή η ηγεσία του Λ.Σ., και κατ' επέκταση η πολιτική ηγεσία ΥΕΝ, κινείται ενεργά και συντονισμένα για την κάλυψη των όποιων απαιτήσεων υπάρχουν. Υπάρχουν σε εξέλιξη σχεδιασμοί και στόχοι που σταδιακά υλοποιούνται, ώστε πραγματικά να αλλάξει η σημερινή εικόνα του Λ.Σ., εν όψει μάλιστα του 2004 οπότε οι ανάγκες και οι απαιτήσεις θα είναι αυξημένες. Ήδη με τη μετατροπή των παραδοσιακών λιμενικών ταμείων σε ανώνυμες εταιρείες, σύμφωνα με το Ν. 2932/2001 (Α' 145), ανοίγονται νέοι ορίζοντες για τη δημιουργία επαρκών και διεθνώς ανταγωνιστικών λιμενικών εγκαταστάσεων στους σημαντικότερους λιμένες της χώρας μας.

Το Λ.Σ. είναι το μοναδικό σώμα ασφαλείας στο οποίο εισάγονται οι νέοι χωρίς τη διαδικασία των πανελλήνιων εξετάσεων. Πολλοί κάνουν λόγο για εξυπηρέτηση πολιτικών συμφερόντων. Πώς σχολιάζετε την άποψη αυτή; Πιστεύετε ότι θα έπρεπε να δημιουργηθούν σχολές του Λ.Σ. και να ενταχθούν στο σύστημα των πανελλήνιων;

Είναι γεγονός ότι η εισαγωγή του στρατιωτικού προσωπικού Λ.Σ. δεν περνά από την πύλη των πανελλήνιων εξετάσεων, που είναι γενικά παραδεκτό ως το πλέον αξιόπιστο, απρόσωπο και ανελαστικό σύστημα, μη επιδεχόμενο παραβάσεις, παρακάμψεις και υπερβάσεις. Όμως, υπάρχουν βασικά προβλήματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν, ώστε να φθάσουμε στο σημείο εισαγωγής προσωπικού στο Λ.Σ. από την οδό των πανελλήνιων εξετάσεων, και τα οποία συνίστανται στ' ακόλουθα:



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



Είναι φυσιολογική η εντατικοποίηση των μέτρων ασφαλείας στους λιμένες των ΗΠΑ αλλά και της Ε.Ε. που αποτελούν στόχους τρομοκρατικών ενεργειών ή από όπου είναι δυνατόν να διακινηθούν άτομα ή υλικά για τη διενέργεια τρομοκρατικών ενεργειών



α) Οι εισαγόμενοι νέοι αξιωματικοί στο Λ.Σ. επιλέγονται μεταξύ πτυχιούχων ΑΕΙ και ΑΕΝ, συνεπώς σ' αυτούς αποκλείεται η εφαρμογή του συστήματος των πανελληνίων εξετάσεων.

β) Οι εισαγόμενοι νέοι υπαξιωματικοί και λιμενοφύλακες επιλέγονται από άτομα που έχουν εκπληρώσει τις στρατιωτικές τους υποχρεώσεις. Η έλλειψη δε κατάλληλων συγκροτημένων αντίστοιχων σχολών Λ.Σ., καθώς και η ανάγκη των υπηρεσιών του Λ.Σ. για άμεση στελέχωσή τους, έχει ως συνέπεια η εκπαίδευσή τους να είναι ταχύρρυθμη - εννέα μήνες για τους υπαξιωματικούς σε εγκαταστάσεις του Π.Ν. (Κανελλόπουλος) και έξι μήνες για τους λιμενοφύλακες στη Σχολή Λιμενοφυλάκων. Για τους λόγους αυτούς και δεδομένου ότι το Λ.Σ. παραμένει στρατιωτικά συντεταγμένο σώμα, η απαίτηση εκπλήρωσης των στρατιωτικών υποχρεώσεων για τους άνδρες δεν μπορεί προς το παρόν τουλάχιστον να αλλοιωθεί, οπότε αναγκαστικά δεν είναι δυνατόν να τροποποιηθεί ο τρόπος εισαγωγής του στρατιωτικού προσωπικού στο Λ.Σ.

Μελλοντικά όμως, με τη δημιουργία της Ακαδημίας Λιμενικού Σώματος, με συγκροτημένες σχολές εκπαίδευσης για το νεοεισαγόμενο προσωπικό του Λ.Σ., τότε ο τρόπος εισαγωγής, τουλάχιστον για τους Υ/Ξ και τους Λ/Φ, μπορεί να αλλοιωθεί και να ακολουθείται το σύστημα των πανελληνίων εξετάσεων.

Τόσο η Ευρωπαϊκή Επιτροπή όσο και το υπουργείο Μεταφορών των ΗΠΑ σκοπεύουν να εντείνουν τα μέτρα ασφαλείας στους λιμένες τους, όπως επίσης και να επιθεωρούν διεθνή λιμάνια με σκοπό να κρίνουν το βαθμό ασφαλείας τους. Πώς κρίνετε τα μέτρα αυτά, λαμβάνοντας υπ' όψιν και τις πολιτικές διαστάσεις που προφανώς θα δημιουργήσουν;

Η ανασφάλεια, η οποία επικράτησε διεθνώς μετά την τρομοκρατική ενέργεια στους Δίδυμους Πύργους του εμπορικού κέντρου της Νέας Υόρκης, είχε συνέπεια να οδηγήσει τις αρμόδιες υπηρεσίες της Ε.Ε., και βεβαίως πρωτίστως των ΗΠΑ, σε μια συνεχή προσπάθεια διασφάλισης και προστασίας όλων των πιθανών στόχων και των κέντρων καθημερινής ή έκτακτης συγκέντρωσης ατόμων ή/και διακίνησής τους, με αυξημένου ελέγχους και πρόβλεψη πολυημερών μέτρων ασφαλείας για την πρόληψη τρομοκρατικών ενεργειών. Όταν δε συλλέγονται πληροφορίες για επικείμενα τρομοκρατικά χτυπήματα, τα μέτρα ασφαλείας πολυημεροαυξάνονται και εντείνονται. Στο πλαίσιο αυτό είναι φυσιολογική η εντατικοποίηση των μέτρων ασφαλείας στους λιμένες των ΗΠΑ αλλά και της Ε.Ε. που αποτελούν στόχους τρομοκρατικών ενεργειών ή από όπου είναι δυνατόν να διακινηθούν άτομα ή υλικά για τη διενέργεια τρομοκρατικών ενεργειών.

Για το λόγο αυτόν, ειδικά για τη χώρα μας με την τεράστια έκταση ακτογραμμών, με το ήδη υφιστάμενο έντονο πρόβλημα αντιμετώπισης αυξημένης λαθρομετανάστευσης, το μεγάλο αριθμό λιμένων και κυρίως επειδή πρόκειται για μια κατεχομένη ναυτιλιακή χώρα με ιδιαίτερη βαρύτητα στον τουρισμό με την προέλευση ετησίως μεγάλου αριθμού τουριστών, αποτελεί ιδιαίτερο ζωτικό ενδιαφέρον η διασφάλιση με κατάλληλα μέτρα ασφαλείας όλων των λιμένων της χώρας μας και κυρίως βέβαια των σημαντικότερων, χωρίς να παραμελούνται και τα μικρότερα, όπου μια τρομοκρατική ενέργεια σ' αυτά θα έχει την ίδια βαρύτητα ως να είχε πραγματοποιηθεί σε κύριο λιμένα της χώρας μας, καθώς ο διεθνής αντίκτυπος και οι καταστροφικές συνέπειες για τον τουρισμό και άλλες επιχειρήσεις θα είχε το ίδιο αποτέλεσμα με την αρνητική προβολή της χώρας μας. Η ένταση των μέτρων ασφαλείας στους λιμένες είναι έννοια γενική και περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, και τη σταδιακή δημιουργία κατάλληλων υποδομών και εγκαταστάσεων σε κάθε λιμένα, επαρκή επάνδρωση όλων των λιμενικών αρχών με κατάλληλα εκπαιδευμένο προσωπικό, εφοδιασμένο με τα απαραίτητα επιστημονικά όργανα και εφόδια που απαιτούνται για τους αναγκαίους και ασφαλείς ελέγχους. Εξυπακούεται, όμως, πως οι έλεγχοι αυτοί πρέπει να κινούνται στο πλαίσιο της νομιμότητας, με σεβασμό στην αξιοπρέπεια του ατόμου και την προστασία των ευαίσθητων προσωπικών δεδομένων των ελεγχόμενων. Εφόσον δεν πληρούνται οι προαναφερθείσες προϋποθέσεις, οι πολιτικές διαστάσεις που προφανώς λαμβάνουν χώρα επικριτικά σε κάθε φύσεως διενεργούμενους ελέγχους ασφαλείας, αποδυναμώνονται από την έλλειψη ισχυρών επιχειρημάτων για την καταστράτηξη της νομιμότητας και την επίκληση παραδειγμάτων υπερβολών κατά τους διενεργούμενους ελέγχους. Είναι δε δυνατόν αντιθέτως, με τη δημιουργία ασφαλιεστερων συνθηκών διακίνησης επιβατών από τους λιμένες και την εν γένει επίτευξη υψηλών επιπέδων ευταξίας σ' αυτά, που αναγκαστικά θα προκύψουν ως συνέπεια της οργάνωσης των υποδομών των λιμένων, της στελέχωσης των λιμενικών αρχών με πρόσθετο προσωπικό κατάλληλα εκπαιδευμένο και εφοδιασμένο, να προκληθούν θετικά σχόλια των εξυπηρετούμενων από τα λιμάνια πολιτών. Τέλος, η επίτευξη υψηλών επιπέδων ασφαλείας στους λιμένες θα έχει αποτέλεσμα, οι περιοδικά και σκόπιμα διενεργούμενοι έλεγχοι από διεθνή όργανα στα διεθνή αεροδρόμια, εφόσον επεκταθούν και σε διεθνείς λιμένες, να έχει για τη χώρα μας θετικό αντίκτυπο και έτσι αποφεύγονται οι αρνητικές παρατηρήσεις με τις αντίστοιχες δυσφημιστικές ταξιδιωτικές οδηγίες που συνοδεύουν τις τυχόν αρνητικές διαπιστώσεις των ως άνω ελέγχων, οι οποίες συνεπάγονται δυσμενή για τον τουρισμό μιας χώρας αποτελέσματα.

TECHNICAL COMPANY **S. HILIOU LTD.**

HYDROBLASTING 23.000 PSI

24
HOUR REPAIRS DURING
THE VOYAGE



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

S. HILIOU LTD.

77, DIMOKRATIAS AVE, 188 63 PERAMA

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

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

WWW.HILIOS.GR

E-MAIL: HILIOS@HILIOS.GR



Οκτώ νέα πλοία λύουν τον κλοιό της άγονης γραμμής

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενέκρινε τη ναυπήγηση 8 επιβατηγών - οχηματαγωγών πλοίων, τα οποία θα συνδέουν καθημερινά όλον το χρόνο τα περισσότερα από τα νησιά της άγονης γραμμής. Το κόστος της ναυπήγησης των νέων πλοίων αναμένεται να ξεπεράσει τα 140 εκατομμύρια ευρώ, ενώ θα έχουν μόνιμο ελλιμενισμό στα νησιά Λήμνο, Χίο, Σάμο, Κάλυμνο, Ρόδο, Σαντορίνη, Νάξο και Σύρο, προκειμένου να εξυπηρετούν και μικρότερα νησιά του αρχιπελάγους όπως οι Αρκοί, το Αγαθονήσι, η Τήλος, το Καστελλόριζο.

Για τη σημαντική αυτή πρωτοβουλία της μόνιμης διασύνδεσης των νησιών του Αιγαίου, ο υπουργός Αιγαίου Νίκος Σφουντάκης μός δήλωσε:

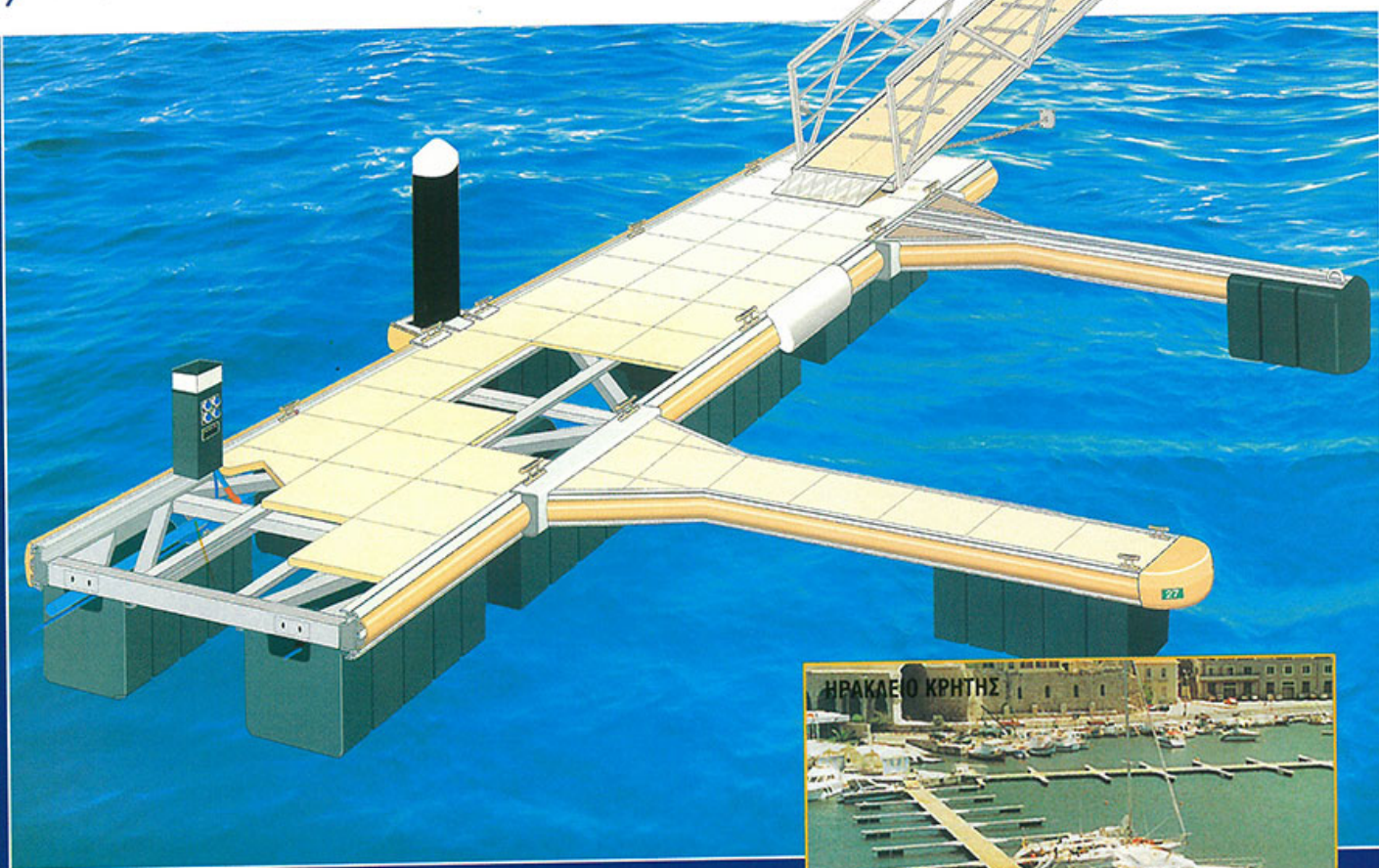
Με την ανάληψη των καθηκόντων μου, τον Απρίλιο του 2000, διαρκής στόχος μου υπήρξε η εξεύρεση μόνιμης και σταθερής λύσης της ακτοπλοϊκής διασύνδεσης των νησιών του Αιγαίου. Αμέσως προχωρήσαμε μεθοδικά και εξετάσαμε όλες τις παραμέτρους αφού ταυτόχρονα διερευνήσαμε τις δυνατότητες χρηματοδότησης για την οριστική λύση του προβλήματος. Από την έρευνα και σε συνεργασία με τη μόνιμη ελληνική αντιπροσωπεία στις Βρυξέλλες διαπιστώσαμε πως χώρες με νησιωτική επικράτεια, όπως η Φινλανδία, η Αγγλία, έλυσαν το θέμα ακτοπλοϊκής ενδοεπικοινωνίας.

Το υπουργείο Αιγαίου ανέθεσε αμέσως την εκπόνηση ειδικής ολοκληρωμένης μελέτης στο ελληνικό ινστιτούτο μεταφορών του Εθνικού Κέντρου Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης, προκειμένου να τεκμηριωθούν προτάσεις και θέσεις. Με βάση τα στοιχεία της μελέτης το υπουργείο Αιγαίου προχώρησε στις παρακάτω προτάσεις:

1. Κατασκευή νέων πλοίων ειδικού τύπου (τύπος Swath ή Semi-Swath) για χρήση τους αποκλειστικά στις άγονες γραμμές. Το κόστος κατασκευής για 8 πλοία αυτού του τύπου εκτιμάται ότι θα ανήλθει σε περίπου 140-150 εκατ. ευρώ. Δεν αποκλείεται φυσικά η απόκτηση ήδη νέων ναυπηγημένων πλοίων, εφόσον πληρούν τις προδιαγραφές για την εξυπηρέτηση του συνολικού μεταφορικού έργου στις άγονες γραμμές. Η



Η παγκόσμια λύση στην κατασκευή Πλωτών προβλητών και εξεδρών



Η ψυχαγωγία, τα θαλάσσια sports,
το yachting, οι θαλάσσιες μεταφορές,
είναι οι τομείς που μας διαφημίζουν

Μαρίνες: Rimini, Cannes, Sydney, Le Havre, Nice,
St. Tropez, Βηρυτός, είναι μερικοί από τους
4.000 πελάτες μας που μας εμπιστεύονται.



ELITE YACHTING LTD
Αποκλειστικός αντιπρόσωπος για Ελλάδα και Κύπρο

Λ. Αλίμου 52, 174 55 Άλιμος, Τηλ.: 010.98.51.122
Fax: 010.98.51.199, e-mail: eliteyac@otenet.gr



χρηματοδότηση της ναυπήγησής τους, δεδομένης της ανυπαρξίας πειστικών προτάσεων της αγοράς για επενδύσεις σε νέα πλοία γι' αυτές τις γραμμές, προτείνεται να γίνει με την παρέμβαση του ελληνικού Δημοσίου, μέσω κονδυλίων του ΕΤΠΑ (Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης) από το διαθέσιμο κονδύλιο που θα διατεθούν το 2003 μετά την ανακατανομή των υπολοίπων του Γ' ΚΠΣ, με δανεισμό ή από τα ίδια κονδύλια (επενδύσεις). Οι προϋποθέσεις και οι όροι που τίθενται από πλευράς Ευρωπαϊκής Ένωσης καλύπτονται πλήρως και έχουν ήδη αντιμετωπιστεί σε άλλες περιπτώσεις.

2. Για να μην γίνει το κράτος επιχειρηματίας-πλοιοκτήτης, προτείνεται η δημιουργία νέου φορέα ή η ανάθεση με leasing σε φορέα στον οποίο θα κληθούν και θα μπορούν να συμμετάσχουν επίσης οι ΟΤΑ είτε αυτοτελώς είτε σε συνεργασία με τον ιδιωτικό τομέα.

3. Εφόσον δημιουργηθεί ο φορέας αυτός, θα ασχολείται με τη διαδικασία αξιοποίησης των πλοίων αποκλειστικά και μόνο για τις άγονες γραμμές. Η μόνη αρμοδιότητα του φορέα θα είναι να διαθέτει, με ανοικτό πανευρωπαϊκό διαγωνισμό, τα πλοία σε φορείς ή ιδιώτες που θα εκδηλώσουν ενδιαφέρον για τη λειτουργία τους. Το κόστος απόκτησης των πλοίων θα συνη-



Τα νέα πλοία ή η απόκτηση υπάρχοντων, εφόσον πληρούν τις προδιαγραφές της μελέτης (δεν ξεπερνούν την 5ετία από τη ναυπήγησή τους), θα δρομολογούνται αποκλειστικά και μόνο στις άγονες γραμμές. Τα πλοία αυτά σύμφωνα με τη μελέτη θα λύσουν με τρόπο οριστικό το πρόβλημα της απρόσβατης και

πολιγορίζεται στο συνολικό κόστος λειτουργίας των άγονων γραμμών και η απόσβεση θα γίνει λογιστικά ως τμήμα της επιδότησης, για υπηρεσίες δημοσίου συμφέροντος.

συνεχούς εκτέλεσης των δρομολογίων χωρίς μεταιώσεις και περικοπές, καθώς οι προδιαγραφές αυτών των σκαφών δίνουν τη δυνατότητα να ταξιδεύουν ασφαλώς και μέχρι 8 μποφόρ.

Με τα νέα σκάφη ταυτόχρονα θα μειωθεί θεαματικά και ο χρόνος διαδρομής (καθώς έχουν τη δυνατότητα να αναπτύσσουν μεγαλύτερες ταχύτητες) και η σύνδεση μεταξύ των νησιών αυτών θα καταστεί περισσότερο άνετη και ασφαλή, αφού τα πλοία θα είναι σύγχρονα σε σχέση με τα υπάρχοντα παλαιού τύπου, που προσφέρουν χειρίστη παροχή υπηρεσιών. Μια άλλη σημαντική παράμετρος αυτού του νέου τύπου σκαφών είναι πως μπορούν να ανταποκριθούν χωρίς πρόβλημα ακόμη και σε λιμάνια που παρουσιάζουν προβλήματα (αβαθείς λιμένες, στενότητα χώρου). Τα πλοία τύπου Swath και Semi-Swath έχουν τη δυνατότητα τοποθέτησης και χρήσης στην πλατφόρμα τους προηγμένων φορτοεκφορτωτικών συστημάτων, γεγονός που καταργεί στην ουσία την ανάγκη ανέγερσης υποδομής στα λιμάνια, καθιστώντας παράλληλα αυτά τα πλοία ικανά να προσεγγίζουν και στις πιο δύσκολες αποβάθρες.

Τα οφέλη που θα προκύψουν, σύμφωνα με τη μελέτη, από την υλοποίηση αυτών των προτάσεων είναι πολλαπλά:

- Το σαφώς μειωμένο κόστος λειτουργίας και εκμετάλλευσης των νέων πλοίων σε σχέση με τα σημερινά παλαιού τύπου πλοία, άρα και τις μειωμένες επιδοτήσεις.
- Το γεγονός ότι τα νέα πλοία θα έχουν τη δυνατότητα να ταξιδεύουν με ιδιαίτερα δύσκολες καιρικές συνθήκες σε σχέση με τα υπάρχοντα παλαιού τύπου, και κατά συνέπεια θα λειτουργούν περισσότερο χρόνο και θα έχουν περισσότερα έσοδα.
- Την εξασφάλιση υπηρεσίας με σαφώς καλύτερες προδιαγραφές και επίπεδο εξυπηρέτησης από τη σημερινή (μεγαλύτερη συχνότητα δρομολογίων, υψηλότερη ταχύτητα, άνεση, ποιότητα και αισθητική παροχή υπηρεσιών) και τα πολλαπλά κοινωνικά και οικονομικά οφέλη που αυτά συνεπάγονται.

OVER 30 YEARS
BUNKERS PHYSICAL SUPPLIER



SUPERIOR QUALITY - COMPETITIVE PRICES - EXCELLENT SERVICE

ΑΦΙΕΡΩΜΑ:

Ενέργεια

Το ζήτημα των καυσίμων του Πειραιά
ως κέντρου διακίνησής τους αποτελεί
το αντικείμενο του σχετικού αφιερώματος
των «Ναυτικών Χρονικών».

Στο αφιέρωμα αυτό, ειδικοί παράγοντες
του κλάδου και επιχειρηματίες αναλύουν
τόσο τα προβλήματα του κλάδου όσο και τις
προοπτικές του, ενώ ενδιαφέρουσες είναι
και οι αντεγκλήσεις και τα στοιχεία
του ΣΔΟΕ όσον αφορά
το λαθρεμπόριο καυσίμων στη θάλασσα.



Στον ιδιαίτερα ευαίσθητο χώρο της εμπορίας των ναυτιλιακών καυσίμων παρατηρούνται τα περισσότερα φαινόμενα λαθρεμπορίου και νοθείας. Τα φαινόμενα αυτά συνίστανται στις παρακάτω παράνομες λειτουργίες της αγοράς από πλευράς εμπλεκομένων.

1. Εικονικές ή ελθιμιστικές παραδόσεις Diesel Marine σε ποταπόρα πλοία και στην ακτοπλοία, με τη μεταξύ τους διαφορά (πραγματική - εικονική) να διοχετεύεται στην εσωτερική αγορά.
2. Καύσιμα σε κατάσταση TRANSIT (κυρίως βενζίνες και Diesel) που προορίζονται για το εξωτερικό (διεθνείς πωλήσεις) και μέρος των ποσοτήτων αυτών διοχετεύεται στην εσωτερική αγορά. Η λαθρεμπορία συνεπάγεται:

- Απώλεια εσόδων από τον κρατικό προϋπολογισμό.
- Αθέμιτο ανταγωνισμό.
- Δημιουργία και συντήρηση ενός παράλληλου παράνομου δικτύου υποστήριξης.
- Εμπλοκή σε παράνομο κύκλωμα σοβαρών επιχειρήσεων και μεμονωμένων πολιτών που δεν γνωρίζουν την προέλευση του προϊόντος.
- Τέλος και σε αυτό θέλω να σταθώ ιδιαίτερα. Υπάρχει ένα θέμα δημοκρατικής λειτουργίας της κοινωνίας μας, μια και κανείς δεν γνωρίζει πού διοχετεύεται το «μαύρο» χρήμα το οποίο παράγεται.

Η ελληνική Πολιτεία είναι αποφασισμένη να δώσει τέλος στην παρανομία, στο πλαίσιο μιας γενικότερης πολιτικής που ήδη αποδίδει καρπούς, τόσο στο κοινό όσο και στο οικονομικό έγκλημα. Σε αυτή την κατεύθυνση, πραγματικό εργαλείο στα χέρια της

Εμπορία ναυτιλιακών καυσίμων

του Γεωργίου Π. Αγραφιώτη,
γενικού γραμματέα Υπουργείου Ανάπτυξης

Πολιτείας αλλή και των υγιώς εμπλεκομένων στον κύκλο της εμπορίας πετρελαιοειδών πιστεύω ότι αποτελεί ο νέος νόμος για την οργάνωση της αγοράς πετρελαιοειδών στη χώρα μας, ο οποίος πρόσφατα ψηφίστηκε στη Βουλή των Ελλήνων.

Ο νέος νόμος αναδιοργανώνει άμεσα το θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας της αγοράς και συγκροτεί μηχανισμούς ελέγχου και διακίνησης των καυσίμων ώστε να αντιμετωπισθούν δραστικά τα φαινόμενα της λαθρεμπορίας και της νοθείας.

Αναλυτικότερα οι καινοτομίες που εισάγονται στην κατεύθυνση που περιγράψαμε:

1. Οι εταιρείες εμπορίας έχουν την υποχρέωση να εφοδιάζουν ομαλά και συνεχώς την αγορά με καύσιμα και φέρουν την ευθύνη για την ποιότητα και την ποσότητα των προϊόντων που διακινούν. Επίσης ευθύνονται από κοινού και αλληλεγγύα για την ποιότητα και ποσότητα που διαθέτουν τα πρατήρια, τα οποία τροφοδοτούν κατ' αποκλειστικότητα.

2. Οι εταιρείες εμπορίας για τον εφοδιασμό των πελατών τους μπορούν να χρησιμοποιούν υπηρεσίες τρίτων, οι οποίοι δεν έχουν καμιά άδεια απ' αυτές που προβλέπονται στο σχέδιο του νόμου, υπό την προϋπόθεση όμως ότι δεν μεταβιβάζουν σε αυτούς την κυριότητα των προϊόντων. Η μεταφορά και η παράδοση μπορεί να γίνεται από αυτούς τους τρίτους προς τους πελάτες, η ευθύνη όμως της διακίνησης ανήκει αποκλειστικά στις εταιρείες εμπορίας.

3. Ειδικά για ναυτιλιακά καύσιμα, επιτρέπεται η κατάρτιση συμβάσεων πωλήσεων είτε με το διαχειριζόμενο το πλοίο είτε με άλλο πρόσωπο που συνδέεται συμβατικά με αυτόν, υπό την προϋπόθεση ότι η παράδοση των προϊόντων θα γίνεται στο πλοίο με ευθύνη και παραστατικά παράδοσης αποκλειστικά των εταιρειών εμπορίας, προς το σκοπό εξασφάλισης της διαφάνειας της συναλλαγής.

4. Ειδικά τα μεταφορικά μέσα που διακινούν αφορολόγητα καύσιμα θα φέρουν διακριτά σήματα. Με αποφάσεις των υπουργών Ανάπτυξης και Μεταφορών και Επικοινωνιών όταν πρόκειται για βυτιοφόρα αυτοκίνητα, ή των υπουργών Ανάπτυξης και Εμπορικής

Ναυτιλίας όταν πρόκειται για πλωτά μέσα, ορίζεται η σχέση όγκου πωλήσεων με τον αριθμό και τη δυναμικότητα των βυτιοφόρων αυτοκινήτων ή των πλωτών μέσων που θα πρέπει να έχει στην κατοχή του ο κάτοχος άδειας εμπορίας, καθώς και οποιαδήποτε άλλη λεπτομέρεια.

5. Με το άρθρο 18 εισάγεται η σύσταση Κλιμακίων Ελέγχου Διακίνησης και Αποθήκευσης Καυσίμων (ΚΕΔΑΚ). Στα κλιμάκια θα συμμετέχουν υπάλληλοι των Υπουργείων Ανάπτυξης, Οικονομίας και Οικονομικών, Μεταφορών και Επικοινωνιών και κατά περίπτωση από τις Γενικές Γραμματείες Περιφέρειας και Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις. Στο υπουργείο Ανάπτυξης θα δημιουργηθεί Μητρώο Ελεγκτών, η θητεία των οποίων θα είναι ορισμένης διάρκειας και όχι μεγαλύτερη των 18 μηνών, στη συνέχεια δε οι ελεγκτές θα είναι εκτός κλιμακίων τουλάχιστον για ένα έτος. Έργο των κλιμακίων είναι ο έλεγχος σε όλα τα στάδια της διακίνησης και εμπορίας από το διυλιστήριο μέχρι τον τελικό καταναλωτή, η διαπίστωση των παραβάσεων και ο σχηματισμός φακέλου για την επιβολή κυρώσεων, ακόμα δεν μπορούν (άρθρο 17 παρ. 4) να προβαίνουν σε διακοπή λειτουργίας και προσωρινή σφράγιση των εγκαταστάσεων ή βυτιοφόρων αυτοκινήτων καθώς και σε περίπτωση δημιουργίας κινδύνου για τους ανθρώπους ή το περιβάλλον από τη διαπιστούμενη παράβαση ή όταν οι εγκαταστάσεις λειτουργούν χωρίς άδεια.

Πιστεύουμε ότι τα παραπάνω μέτρα, που ουσιαστικά συνίστανται σε μια πιο απλή ιδέα, την ιδέα της μεταφοράς της ευθύνης της διακίνησης από τους ποικιλώνυμους σήμερα δικαιούχους στις επώνυμες εταιρείες εμπορίας, με ταυτόχρονη μεγιστοποίηση των κριτηρίων που πρέπει να πληρούν οι εταιρείες εμπορίας και εντατικοποίηση και εκσυγχρονισμό των ελέγχων, θα συμβάλουν στην πάταξη του φαινομένου της λαθρεμπορίας.

Προφανώς και οι νόμοι δεν καταργούν το έγκλημα. Καταγράφουν όμως τη θέληση της Πολιτείας να επέμβει, να δράσει, να προστατεύσει την οικονομία, τους πολίτες, τη δημοκρατία. Και αυτό ακριβώς θα κάνουμε.

Και εγένετο... φως!

Οι προτάσεις De Palacio, αντιπροέδρου της Ε.Ε. για τα αποθέματα ενέργειας

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενέκρινε στις 11 Σεπτεμβρίου δύο προτάσεις Οδηγιών της αντιπροέδρου De Palacio, οι οποίες θα συμβάλουν στη βελτίωση της ασφάλειας του ενεργειακού εφοδιασμού των κρατών-μελών. Παράλληλα, οι νέες αυτές νομοθεσίες θα συνεισφέρουν για πρώτη φορά στην ουσιαστική «πανευρωπαϊκή» διαχείριση των αποθεμάτων πετρελαίου και φυσικού αερίου.

του Ηλία Μπίσια



«Η πολύ μεγάλη εξάρτηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης από το εξωτερικό για τον εφοδιασμό της με υδρογονάνθρακες συνιστά σοβαρό κίνδυνο για τις οικονομίες μας. Ενώπιον της εξέλιξης της λειτουργίας της αγοράς ενέργειας και της γεωπολιτικής αβεβαιότητας, είναι θέμα καίριας σημασίας να αποκτήσουμε αποτελεσματικούς μηχανισμούς, ώστε να προσφέρουμε στους Ευρωπαίους καλύτερη εγγύηση για συνεχή πρόσβαση στην ενέργεια, σε λογικές τιμές», δήλωσε η Logola de Palacio, αντιπρόεδρος της Επιτροπής και αρμόδια για την ενέργεια και τις μεταφορές.

Ο προβληματισμός της αντιπροέδρου. Σύμφωνα με στοιχεία της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών και Ενέργειας (DG TREN) το 70% του πετρελαίου και το 40% του φυσικού αερίου που καταναλώνουν τα κράτη της ενωμένης Ευρώπης εισάγονται από μη κοινοτικά κράτη. Οι ειδικοί μάλιστα προβλέπουν ότι η εξάρτηση αυτή είναι δυνατόν να ξεπεράσει το 90% και το 70% την επόμενη δεκαετία. Κατά την Κομισιόν, η ισχυρή ενεργειακή εξάρτηση της Ένωσης την καθιστά οικονομικά αλλήλ και ενεργειακά όχι μόνον ευάλωτη αλλά και εύθραυστη σε οποιαδήποτε διεθνή αρνητική συγκυρία. Είναι μάλιστα αξιοσημείωτη η ανεξέλεγκτη πολιτική των κρατών-μελών στο θέμα των αποθεμάτων, με αποτέλεσμα κράτη όπως η Ελλάδα, το Λουξεμβούργο και η Πορτογαλία να έχουν αποθέματα για κάτω από 100 ημέρες, ενώ η Ολλανδία ξεπερνά τις 200 ημέρες σε αποθέματα για κάλυψη αναγκών.

Σύμφωνα με την κα De Palacio, οι κοινοτικοί μηχανισμοί, που δημιουργήθηκαν στις αρχές της δεκαετίας του '70 από την ΕΟΚ, δεν προβλέπουν σήμερα καμία αλληλεγγύη ή σύμπραξη μεταξύ των κρατών-μελών σε περίπτωση κρίσης. Όσο για τον τομέα του φυσικού αερίου, η ευρωπαϊκή νομοθεσία δεν είχε έως τώρα προτείνει την εξασφάλιση ενός ελάχιστου επιπέδου ασφάλειας ως προς τον εφοδιασμό.

Βελτίωση της ασφάλειας του εφοδιασμού με πετρέλαιο. Οι προτάσεις που συμφωνήθηκαν στις Βρυξέλλες συμπεριλαμβάνουν τη σύσταση από όλα τα κράτη-μέλη ενός δημοσίου οργανισμού κατόχου των πετρελαιοικών αποθεμάτων. Ο οργανισμός αυτός θα πρέπει να έχει στην κυριότητα του αποθέματα που να αντιστοιχούν σε τουλάχιστον 40 ημέρες κατανάλωσης,

ενώ θα εγγυάται επί πλέον πραγματική και αποτελεσματική κινητοποίηση των πετρελαιοειδών αποθεμάτων σε περίπτωση κρίσης. Σύμφωνα με την Επιτροπή, ο όγκος των αποθεμάτων κάθε κράτους θα πρέπει να ανέλθει προοδευτικά από 90 ημέρες σε 120 ημέρες κατανάλωσης. Το κράτος θα πρέπει να είναι κάτοχος ποσότητας που θα καλύπτει την εγχώρια κατανάλωση για 40 ημέρες, ενώ η υπόλοιπη ποσότητα μπορεί να εξασφαλίζεται από ιδιώτες.

Σε περίπτωση ενεργειακής κρίσης τώρα, η Ευρωπαϊκή Ένωση θα είναι στο εξής σε θέση να υιοθετεί κοινή στρατηγική. Η Επιτροπή με τη βοήθεια μιας νέας συμβουλευτικής ομάδας, που θα αποτελείται από αντιπροσώπους των κρατών-μελών, θα είναι εξουσιοδοτημένη να θεσπίζει πολιτικές άμεσης ισχύος. Τέλος, τα αποθέματα ασφαλείας, που αντιστοιχούν επί του παρόντος σε 90 ημέρες κατανάλωσης, θα είναι δυνατόν στο εξής να χρησιμοποιούνται αλληλεγγύη, σε περίπτωση «γενικευμένης αίσθησης κινδύνου για διακοπή του εφοδιασμού» που προκαλεί επικίνδυνες αστάθειες των αγορών.

Βελτίωση της ασφάλειας του εφοδιασμού με φυσικό αέριο.

Η Ε.Ε. προτείνει ότι, ύστερα από διαβουλεύσεις, τα κράτη-μέλη θα πρέπει να καθορίσουν αφ' ενός μια γενική πολιτική και αφ' ετέρου καθορισμένα πρότυπα ασφαλείας του εφοδιασμού με φυσικό αέριο. Η πολιτική αυτή θα πρέπει να λάβει υπ' όψιν το ρόλο και τον αντίκτυπο όλων των παραγόντων και ενεργειών που επηρεάζουν τη συγκεκριμένη αγορά.

Σε περίπτωση κρίσης, προτείνεται και εδώ η εφαρμογή μηχανισμών για μια ενιαία αντιμετώπιση. Η Κομισιόν έλαβε υπ' όψιν την ιδιαιτερότητα του τομέα του φυσικού αερίου -όσον αφορά τη μεταφορά και την αποθήκευση- και δεν προτείνει, κατά το παρόν στάδιο, καθορισμό ελαχίστων ποσοτήτων για τα αποθέματα φυσικού αερίου. Ωστόσο, τα κράτη-μέλη θα πρέπει να θέσουν εθνικούς στόχους, ώστε η αποθήκευση φυσικού αερίου να μην επηρεάζεται πλέον από τις διεθνείς συγκυρίες. Η Επιτροπή, τέλος, θα επιτηρεί τον εφοδιασμό με φυσικό αέριο και θα λαμβάνει εν ανάγκη μέτρα, προκειμένου να εξασφαλιστεί τόσο ο συνεχής εφοδιασμός όσο και η ανάπτυξη της αγοράς υδρογονανθράκων.

Οι προτάσεις της Κομισιόν συμπεριλαμβάνουν τη σύσταση ενός θεσμικού οργάνου παρακολούθησης του εφοδιασμού με υδρογονάνθρακες, στο οποίο θα συγκεντρωθεί η αναγκαία πανευρωπαϊκή εμπειρογνώμοσύνη. Μακροπρόθεσμα, θα καθίσταται δυνατό να



εκπονηθεί η δημιουργία ενός οργανισμού, που θα απήλθασε την Επιτροπή από τα συγκεκριμένα εξειδικευμένα τεχνικά καθήκοντα. Οι προτάσεις των Βρυξελλών σαφώς ισχυροποιούν τη θέση της Ε.Ε., που καθίσταται πλέον λιγότερο ευάλωτη στις διεθνείς πιέσεις. Προβλήματα βεβαίως ανακύπτουν ως προς τη δημιουργία εξειδικευμένων αποθηκευτικών χώρων και το συντονισμό των κρατών-μελών, σε έναν τομέα που μέχρι σήμερα ήταν στην αποκλειστική ευθύνη κάθε κράτους. Οι ειδικοί πάντως επικροτούν τις πρωτοβουλίες αυτές, αφού ανοίγονται νέες προοπτικές στην άσκηση ενιαίας και συστηματικής ευρωπαϊκής πολιτικής σε θέματα ενεργειακής δράσης σε περίπτωση κρίσης. Κατά την άποψη της Επιτροπής, τα μέτρα βελτίωσης της ασφάλειας του εφοδιασμού με πετρέλαιο και φυσικό αέριο μπορούν να εκπονηθούν μόνον εάν υπάρχει συντονισμός με τις χώρες που παράγουν τη συγκεκριμένη μορφή ενέργειας. Η Ε.Ε. συνιστά παράλληλα στα κράτη-μέλη την προσοχή ως προς την επίτευξη συνεργασίας, όχι μόνο με τις ενεργειακά ισχυρές χώρες, αλλά και τις χώρες διαμετακόμισης, σε θέματα αποθήκευσης υδρογονανθράκων. Κατά την κα De Palacio, οι πρόσφατες διαβουλεύσεις που άρχισαν από την Ένωση με τη Ρωσία είναι μια πρώτη έκφανση του νέου ρόλου που προτίθεται να διαδραματίσει.



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



Τα προβλήματα στην αγορά ναυτιλιακών καυσίμων



του Νικοήλου Λαοή,
*Managing Director of N.L. TRANSOIL LTD
& Vice Chairman
of International Bunker
Industry Association (IBIA)*

Επιχειρώντας κανείς να συνοψίσει την κατάσταση που επικρατεί σήμερα στην αγορά καυσίμων, θα μπορούσε να πει ότι αυτόν τον καιρό η αγορά είναι επιεικώς απογοητευτική. Βεβαίως, τα ναυτιλιακά καύσιμα δεν θα μπορούσαν παρά να «παρακολουθήσουν» τη γενικότερη κατάσταση της διεθνούς ναυτιλίας, η οποία είναι γνωστό ότι αντιμετωπίζει προβλήματα. Προβλήματα που είναι ιδιαίτερα έντονα για ορισμένους τύπους και κατηγορίες πλοίων. Ως γενικότερη παρατήρηση ισχύει ότι, σε σχέση με το παρελθόν, οι εποχές των ισχνών αγελάδων της ναυτιλίας που χαρακτηρίζονται από σημαντική πτώση της ναυτιλαγοράς και αδυναμία εύρεσης φορτίων, σήμερα διαρκούν περισσότερο. Αντίθετα η πολυπλοκότητα ανάκαμψη, εάν και εφόσον επέλθει, δεν επαρκεί χρονικά για να καλύψει τις τρομακτικές απώλειες που σωρεύει η ύφεση.

Ο παράγοντας όμως που επιτείνει τον εκνευρισμό, ο οποίος είναι έκδηλος πλέον στις τάξεις των πλοιοκτητών, είναι η αβεβαιότητα ακόμα και για το άμεσο μέλλον, καθώς οι αγορές -κυρίως των ξηρών φορτίων- έπαψαν να υποκαθίστουν ακόμα και στους κανόνες της εποχικότητας και ως εκ τούτου δεν είναι δυνατό να γίνει καμία πρόβλεψη, πολύ περισσότερο να πει κάποιος με σιγουριά ότι η ανάκαμψη τοποθετείται στο ορατό μέλλον.

Επιπροσθέτως, παράγοντες όπως οι ποιοτικοί έλεγχοι που αποσκοπούν στην περιβαλλοντική προστασία, καινούργιοι νόμοι και Οδηγίες της Ε.Ε., αποφάσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, μονομερείς νομοθετικές πρωτοβουλίες όπως π.χ. η ΟΡΑ των ΗΠΑ κ.ά., αυξάνουν δραματικά το λειτουργικό κόστος του πλοίου.

Με τον τρόπο αυτόν τα πλοία είναι καταδικασμένα, συχνά να μεταφέρουν φορτία με μηδενικά έσοδα μόνο και μόνο για να παραμείνουν στην ενεργό δράση, όσο αυτό είναι δυνατό. Συνεπώς η ανάκαμψη όχι μόνο μετατίθεται χρονικά, αλλά γίνεται μια πραγματικά δύσκολη νίκη, την οποία αρκετοί πλοιοκτήτες δεν θα είναι σε θέση να γιορτάσουν αφού οι συνθήκες τούς έχουν θέσει εκτός αγοράς.

Παράλληλα, στους ναυτιλιακούς κύκλους επικρατεί προβληματισμός για το είδος της παγκοσμιοποίησης που επέρχεται. Όπως σαφώς γνωρίζετε, η ναυτιλία είναι μια παγκοσμιοποιημένη δραστηριότητα η οποία όμως δεν έγινε ποτέ αρένα σύγκρουσης των συμφερόντων των ανεπτυγμένων χωρών με εκείνες του λεγόμενου Τρίτου Κόσμου.

Εκφράζονται ως εκ τούτου φόβοι αν οι αποφάσεις που πάρθηκαν σε ό,τι αφορά την παγκοσμιοποίηση θα οδηγήσουν σε άνθηση του παγκόσμιου εμπορίου, μια και αυτό συνεπάγεται η σημαντική διακίνηση αγαθών, ή αν η υπόθεση θα καταλήξει σε ένα διεθνούς εμβέλειας φιάσκο που τελικά θα έχει επιπτώσεις και στη ναυτιλία. Και αυτό γιατί είναι πλέον γεγονός ότι οι όποιες πολιτικές και οικονομικές κρίσεις ανά τον κόσμο επηρεάζουν, έστω και με υστέρηση φάσεως, το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο.

Τα ναυτιλιακά καύσιμα αποτελούν το μεγαλύτερο μέρος των λειτουργικών εξόδων ενός πλοίου. Είναι λοιπόν επόμενο όλοι οι νέοι κανονισμοί που αφορούν τα καύσιμα να επηρεάζουν τον τρόπο λειτουργίας του πλοίου καθώς και το κοστολόγιό του. Πιο συγκεκριμένα:

Α. Τα τελευταία χρόνια, σε ευρωπαϊκό επίπεδο και ως εκ τούτου και στην Ελλάδα, παρατηρείται ένταση των γραφειοκρατικών διαδικασιών στον τομέα των καυσίμων. Κορύφωση αυτού του φαινομένου, είναι πολύ πιθανό να επιφέρει η έκδοση και εφαρμογή μιας νέας Οδηγίας της Ε.Ε. που αφορά τη χαμηλή περιεκτικότητα σε θείο στα καύσιμα όλων των μεταφορικών μέσων. Η προοπτική αυτή προκαλεί ήδη νοοκέφαλο στους διαχειριστές των πλοίων τα οποία πραγματοποιούν υπερατλαντικά ταξίδια και δεν ταξιδεύουν μόνο μεταξύ των ευρωπαϊκών χωρών. Και αυτό, γιατί τα πλοία που έρχονται π.χ. από την Ασία, θα πρέπει να έχουν αποθηκευμένο σε ειδική δεξαμενή προϊόν το οποίο θα χρησιμοποιήσουν κατά την είσοδο και παραμονή τους στα ευρωπαϊκά χωρικά ύδατα. Αυτό προϋποθέτει ο διαχειριστής του πλοίου να έχει προνοήσει να εφοδιαστεί με ανάλογο καύσιμο, το οποίο εκτός της ακριβότερης τιμής του, θα επηρεάσει την κατανομή του φορτίου καθώς και των υπολοίπων καυσίμων μέσα στις δεξαμενές, με αποτέλεσμα η επιλογή λιμανιού πετρελαιοεισφοράς για το σύνολο του ταξιδιού να γίνεται μια εξαιρετικά πολύπλοκη διαδικασία εξαιτίας του ειδικού αυτού προγραμματισμού που πρέπει να προϋπάρχει. Γι' αυτόν το λόγο, είτε θα πρέπει να καταναλωθεί περισσότερος χρόνος για συχνότερες πετρελαιοεισφορές, κάτι που κοστίζει ως γνωστόν όχι μόνο σε χρήματα αλλά και σε απασχόληση του πληρώματος. Επιπροσθέτως, υπάρχει μεγαλύτερη συσσώρευση εγγράφων και ανταλλαγή μεγάλου όγκου αλληλογραφίας, αλλά και ταλαιπωρία

των προμηθευτών με τα τηλώνεία και τις τοπικές αρχές. Η μόνη λύση που εγώ τουλάχιστον έχω να προτείνω στο διαφαινόμενο πρόβλημα, είναι η διαμόρφωση ενός σταθερού συμβολαίου μεταξύ αγοραστών - προμηθευτών, το οποίο, με μικρές διαφοροποιήσεις, θα μπορούσε να αποτελέσει το επίσημο συμβόλαιο κάθε αγοραπωλησίας.

Β. Ένα άλλο σημαντικό πρόβλημα που αντιμετωπίζουν οι πλοιοκτήτριες εταιρείες και σχετίζεται με την αγορά καυσίμων, είναι οι δυσλειτουργίες και διαφορές που αναφύονται από την ίδια τη διαδικασία της πετρελαιοεισφοράς αναφορικά με την ποιότητα και την

ποσότητα των καυσίμων που τελικά παραλαμβάνει το πλοίο. Αυτά πηγάζουν κατά κανόνα από τη διάθεση αισχροκέρδειας που παρατηρείται σε πολλούς προμηθευτές στην προσπάθειά τους να μεγιστοποιήσουν τα κέρδη τους ή να αντιμετωπίσουν με το δικό τους τρόπο τον ισχυρό ανταγωνισμό.

Ο ισχυρός ανταγωνισμός έχει ωθήσει

τους προμηθευτές και τους μεσάζοντες

της αγοράς καυσίμων να ψάχνουν τρόπους

μείωσης του κόστους τους, με αποτέλεσμα

τη συρρίκνωση του προσωπικού τους

και των λειτουργικών τους εξόδων

Είναι γεγονός ότι, πολύ συχνά, ο πλοιοκτήτης βρίσκεται εκτεθειμένος σε τέτοιους κινδύνους και δύσκολα αποδεικνύει το δικίο του ή, ακόμα και αν το καταφέρει αυτό, δύσκολα αποζημιώνεται, κι αυτό ύστερα από χρονοβόρες διαδικασίες που συνεπάγονται πρόσθετο κόστος. Οι προμηθευτές αποποιούνται των ευθυνών τους και ως εκ τούτου ο πλοιοκτήτης μένει εκτεθειμένος. Επομένως, εδώ ανακύπτει ένα άλλο πρόβλημα ευρύτερης εμβέλειας: η απουσία μιας διεθνούς και σαφούς νομοθεσίας, που να προβλέπει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις και των δύο μερών και να προκαθορίζει τη διαδικασία πετρελαιοεισφοράς καθώς και τον τρόπο αντιμετώπισης τυχόν διαφορών.

Με αυτόν τον τρόπο, θα υπήρχε σταθερό έδαφος για να πατήσουν και οι ασφαλιστικές εταιρείες που ενδεχομένως θα διασφαλίζουν το ρίσκο που προέρχεται από μία πετρελαιοεισφορά, είτε από τη μεριά του πλοιοκτήτη είτε από τη μεριά του προμηθευτή, γιατί και οι δύο πλευρές διατρέχουν υψηλούς κινδύνους. Επίσης, μια σχετική διεθνής νομοθεσία θα ενθάρρυνε και τη δημιουργία σωμάτων, όπως τα P&I clubs, τα οποία υπό κατάλληλες προϋποθέσεις θα ελάφρυναν τον πλοιοκτήτη από το μεγάλο κόστος που πηγάζει από ένα σοβαρό πρόβλημα στα καύσιμα.

Γ. Εκτός των παραπάνω, ο ισχυρός ανταγωνισμός έχει ωθήσει τους προμηθευτές και τους μεσάζοντες της αγοράς καυσίμων να ψάχνουν τρόπους μείωσης του κόστους τους, με αποτέλεσμα τη συρρίκνωση του προσωπικού τους και των λειτουργικών τους εξόδων. Έτσι, έχει μειωθεί και η ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρουν, οπότε ο πλοιοκτήτης στερείται της έγκυρης και αναλυτικής πληροφόρησης σχετικά με την πορεία των καυσίμων, με αποτέλεσμα να μην είναι σε θέση να προγραμματίσει σωστά τις κινήσεις του και να μειώσει τα έξοδα που προέρχονται από τις πετρελαιοεισφορές. Φυσικά, η κατάσταση αυτή είναι δυσκολότερη για όποιους όσοι ασχολούνται με voyage-charters on the spot.

Περίληπτικά, εκτός από την ανάγκη να λειτουργήσουν όλα τα παραπάνω με το σωστό τρόπο, πιστεύω πως η μείωση του κόστους που αφορά τα καύσιμα συνεπάγεται μείωση του χρόνου παρομής του πλοίου σε λιμάνι, καλή επικοινωνία των ενδιαφερόμενων



μερών, αποφυγή congestion και προβλημάτων την ώρα της παράδοσης των πετρελίων, ευχέρεια στο να συγκριθούν οι τιμές που προσφέρονται σε διάφορα λιμάνια, σταθερά καλή ποιότητα των καυσίμων και ευχέρεια άμεσης λήψης προσφορών. Οι παράγοντες αυτοί είναι εκ των ων ουκ άνευ, προκειμένου ο πλοιοκτήτης να είναι σε θέση να εκτιμήσει σωστά την κατάσταση και να συγκρίνει τις προσφορές που έχει πριν αποφασίσει για τον προμηθευτή του. Άρα θα οδηγηθούμε σε καλύτερες εφοπιστικές αποφάσεις και φυσικά στη βελτίωση της εικόνας της αγοράς.

Ας μην ξεχνάμε ότι αποφάσεις που έχουν ληφθεί στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής καθώς και η διεθνής νομοθεσία και οι νέοι κανονισμοί που προέρχονται από τον IMO, ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code), διεθνείς συνθήκες όπως η Oil Pollution και η MARPOL, καθώς και νέες εισηγήσεις που αφορούν τα περίφημα «μαύρα κουτιά» στα εμπορικά και επιβατηγά πλοία, έχουν ήδη επιβάρυνει ή πρόκειται να επιβαρύνουν περαιτέρω τις ναυτιλιακές εταιρείες και κάνουν τη διά θαλάσσης διακίνηση αγαθών μια εξαιρετικά δύσκολη υπόθεση.

Τα παραπάνω είχαν κατά καιρούς συζητηθεί και είχαν προβληματίσει τους υπεύθυνους επαγγελματίες της αγοράς ναυτιλιακών καυσίμων στο πλαίσιο συνεδρίων ή κατ' ιδίαν συναντήσεων, αλλά αναγνώριζαν ότι δεν είχαν τη δυνατότητα ουσιαστικής παρέμβασης ενεργώντας ο καθένας ξεχωριστά.

Γι' αυτόν το λόγο, το 1992, οκτώ επίλεκτοι εκπρόσωποι της ναυτιλιακής βιομηχανίας καυσίμων προχώρησαν στην ίδρυση της International Bunker Industry Association (IBIA). Στα χρόνια

που ακολούθησαν, η ένωση όχι μόνον αύξησε θεαματικά τα μέλη της παγκοσμίως αλλά και τη σφαίρα επιρροής της, η οποία πλέον εκτείνεται σε όλο το μήκος και το πλάτος της γης. Σε ό,τι αφορά μέλη της IBIA, δεν περιορίζονται σε επαγγελματίες του χώρου των ναυτιλιακών καυσίμων, αλλά σ' αυτά συγκαταλέγονται πλοιοκτήτες, διαχειριστές, ναυπηγείς, επιθεωρητές, δικηγόροι, προμηθευτές, πράκτορες, μεταπωλητές, οργανισμοί και μεσίτες. Επίσης η IBIA συνεργάζεται με πολλές διεθνείς ενώσεις όπως η Διεθνής Ένωση Ανεξάρτητων Ιδιοκτητών Δεξαμενοπλοίων (Intertanko), η Διεθνής Ένωση

Η IBIA ασχολήθηκε ενεργά για την

υποστήριξη των ιδρυτικών της στόχων

και κυρίως με την εκπαίδευση, στην οποία

αποδίδει ιδιαίτερο βάρος θεωρώντας

τη γνώση ένα αποτελεσματικό όπλο για την

αντιμετώπιση των προβλημάτων

Ιδιοκτητών Πλοίων Μεταφοράς Ξηρών Φορτίων (Intercargo), η Bimco και το Διεθνές Ναυτικό Επιμελητήριο.

Παράλληλα, η IBIA ασχολήθηκε ενεργά για την υποστήριξη των ιδρυτικών της στόχων και κυρίως με την εκπαίδευση, στην οποία αποδίδει ιδιαίτερο βάρος θεωρώντας τη γνώση ένα αποτελεσματικό όπλο για την αντιμετώπιση των προβλημάτων. Για το λόγο αυτόν βρίσκεται σε εξέλιξη ένα εκτεταμένο ενημερωτικό πρόγραμμα, που περιλαμβάνει κύκλους εκπαιδευτικών σεμιναρίων και διαλέξεων αλλά και μια ιδιαίτερα χρήσιμη βιβλιογραφία που εκδόθηκε από τις ομάδες εργασίας της IBIA. Ανάμεσα στα συγγράμματα που ξεχωρίζουν και αποτελούν πραγματικά εργαλεία στα χέρια των μελών της, είναι οι εκδόσεις:

- IBIA guide to good commercial practice
- IBIA glossary of bunker and lubricating oil technology
- IBIA on board test kit report
- IBIA guide to avoiding and resolving bunker disputes.
- IBIA guide for bunker samples
- IBIA guide to arbitration
- IBIA vanadium and sulphur in marine fuels
- IBIA evaluation the merits of bunker claim
- IBIA fuel and lub training manual
- IBIA safety cards for vessel's crew

Παράλληλα με την παραπάνω βιβλιογραφία και τα εκπαιδευτικά σεμινάρια, τα οποία θα ήθελα να υπογραμμίσω ότι είναι δωρεάν για τα μέλη της, η IBIA συνδράμει αποφασιστικά τα μέλη της σε περιπτώσεις ναυτιλιακών διαφορών που σχετίζονται με τα ναυτιλιακά καύσιμα, παρέχοντας ουσιαστικές συμβουλές ούτως ώστε οι ενδιαφερόμενοι να μπορέσουν να λύσουν τα τυχόν προβλήματα τους χωρίς να φθάσουν στα δικαστήρια.

Κλείνοντας θα ήπταν παράθεσή μου να μην αναφερθώ σε δύο ειδικά εκπαιδευτικά σεμινάρια τα οποία έλαβαν χώρα στα Πανεπιστήμια του Πειραιά και Αιγαίου, με σκοπό να δοθεί η ευκαιρία εμπειροπαιστωμένης ενημέρωσης των φοιτητών του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών σε ό,τι αφορά τις πετρελαιοειδήσεις.



Hydraulic Ship Repairs
World Wide Service

HYDRATECHNICA STAVROS VASSILIKOS

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



Οι προοπτικές ζήτησης πετρελαίου και η αγορά των δεξαμενόπλοιων



Τα κύρια μέσα που παράγουν ενέργεια είναι το πετρέλαιο, το φυσικό αέριο, το κάρβουνο, ο υδροηλεκτρισμός και σε μικρό ποσοστό πλέον η πυρηνική ενέργεια. Για τα μέσα αυτά, τους τρόπους παραγωγής τους, τη σχέση τους με τη θάλασσα και τη ναυτιλία, καθώς και το μέλλον της ενεργειακής αγοράς, μίλησε στα «Ναυτικά Χρονικά» ο αντιπρόεδρος (Vice President) του Det Norske Veritas (DNV) κ. Σοφοκλής Διγενής.

Απόψεις του Σοφοκλή Διγενή στον Γιώργο Φραγκούλη

Κατ' αρχάς θα ήθελα να επισημάνω πως ενέργεια παράγεται από διάφορα μέσα και πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με διεθνή στατιστικά στοιχεία, περίπου το 64% της παγκόσμιας ενέργειας προέρχεται από το πετρέλαιο (39%) καθώς και από φυσικό αέριο (25%), ενώ το υπόλοιπο 36% προέρχεται από το κάρβουνο (25%), τον υδροηλεκτρισμό (3%) και την πυρηνική ενέργεια (8%).

Οι προβλέψεις των ανά τον κόσμο και ανεγνωρισμένων διεθνών αναλυτών αναφέρουν ότι περίπου το 2020 η παγκόσμια ζήτηση του πετρελαίου θα έχει αυξηθεί κατά 65% σε σύγκριση με σήμερα. Το ποσοστό αυτό βασικά θα προέλθει από τις χώρες παραγωγής πετρελαίου του OPEC (απαρτίζεται από 11 πετρελαιοπαραγωγικές χώρες, εκ των οποίων οι επτά βρίσκονται στη Μέση Ανατολή

και οι δύο είναι άλλες αραβικές χώρες). Υπολογίζεται δε, ότι για να αντεπεξέλθουν οι χώρες του OPEC στην αυξημένη ζήτηση του «μαύρου χρυσού» θα πρέπει να αυξήσουν την παραγωγή τους κατά περίπου 140% σε σχέση με σήμερα.

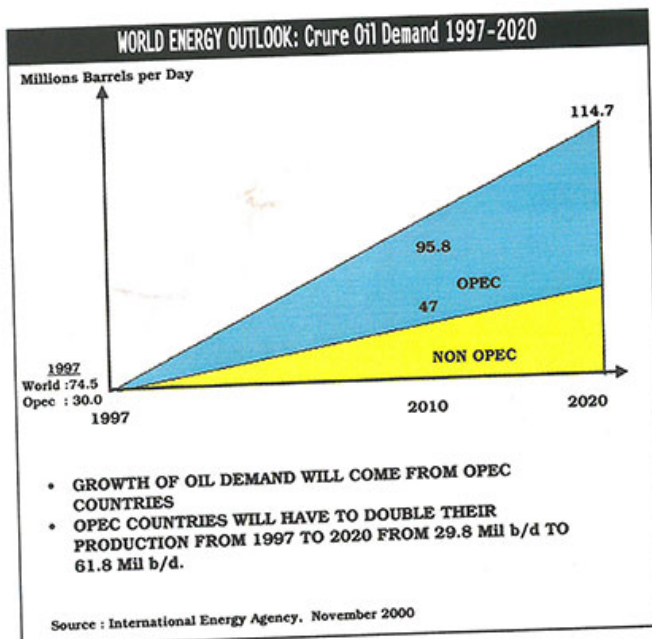
Όπως προκύπτει από τα στοιχεία, η μεγαλύτερη ζήτηση πετρελαίου θα προέλθει από τις αναπτυσσόμενες χώρες και όχι από τις ήδη ανεπτυγμένες, χωρίς βέβαια να αποκλείεται, χώρες όπως οι ΗΠΑ να αυξήσουν τη ζήτησή τους. Το μεγάλο μερίδιο, ωστόσο, θα πάει σε χώρες της Άπω Ανατολής όπου τα τελευταία χρόνια παρατηρείται ιδιαίτερη ανάπτυξη - όπως στην Κίνα και την Ινδία, με συνέπεια να προκύπτουν ιδιαίτερες ενεργειακές ανάγκες. Άλλωστε, πολύ σημαντικό στοιχείο, τόσο για την Κίνα όσο και για την Ινδία, είναι ότι δεν διαθέτουν αποθέματα ενέργειας και αναγκάζονται να εισάγουν πετρέλαιο ή φυσικό αέριο (LNG - Liquefied Natural Gas) προκειμένου να καλύψουν τις ανάγκες τους.

Επομένως μπορούμε να καταλήξουμε στο συμπέρασμα ότι η Μέση Ανατολή είναι ιδιαίτερα σημαντική περιοχή για την παραγωγή του πετρελαίου, χωρίς ωστόσο να αποτελεί τη μοναδική που θα συνεισφέρει στην αύξηση της παραγωγής, αφού τόσο η Αφρική - και ειδικότερα η Νιγηρία - όσο και η Ρωσία και η Λατινική Αμερική, αναμένεται να διαδραματίσουν επίσης πρωταγωνιστικό ρόλο.

Οι τέσσερις περιοχές που προαναφέρθηκαν, είναι αυτές που κυρίως θα τροφοδοτήσουν όλη τον κόσμο με πετρέλαιο, σύμφωνα με στατιστικές και αναλύσεις. Θα ήθελα να τονίσω ότι γενικά οι χώρες του OPEC και η Μ. Ανατολή θα προσφέρουν τα περισσότερα και αυτό θα συμβεί διότι η συγκεκριμένη περιοχή, όχι μόνον έχει μεγάλη παραγωγή, καθώς και τα μεγαλύτερα αποθέματα πετρελαίου στον κόσμο, αλλά έχει και μικρή κατανάλωση σε σχέση με την παραγωγή της. Αποτέλεσμα είναι να μπορεί να εξάγει περισσότερο πετρέλαιο.

Εξάλλου, σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία, τα αποδεδειγμένα αποθέματα πετρελαίου στις χώρες-μέλη του OPEC φτάνουν το 79% των παγκόσμιων αποθεμάτων και παραγωγή που φτάνει το 42% και εξαγωγές που φθάνουν το 46% σε παγκόσμια βάση. Όσον αφορά το φυσικό αέριο, οι χώρες του OPEC διαθέτουν το 45% των αποδεδειγμένων αποθεμάτων ολόκληρου του κόσμου, η παραγωγή κυμαίνεται στο 15% και οι εξαγωγές LNG το 23%. Βεβαίως θα ήθελα να διευκρινίσω σ' αυτό το σημείο ότι τα παραπάνω νούμερα αφορούν το φυσικό αέριο. Το φυσικό αέριο υγροποιείται μέσω μιας αρκετά πολύπλοκης και κοστοβόρας διαδικασίας, προκειμένου να μεταφερθεί μέσω θαλάσσης (δηλαδή με LNG πλοία).

Και στο συγκεκριμένο τομέα όμως η Μ. Ανατολή, μαζί με την Αλγερία και τη Λιβύη, υπερέχει έναντι πολλών LNG περιοχών, αφού η συνολική εξαγωγή της αντιστοιχεί στο 37% της παγκόσμιας εξαγωγής. Αυτό συμβαίνει διότι οι συγκεκριμένες χώρες έχουν τα

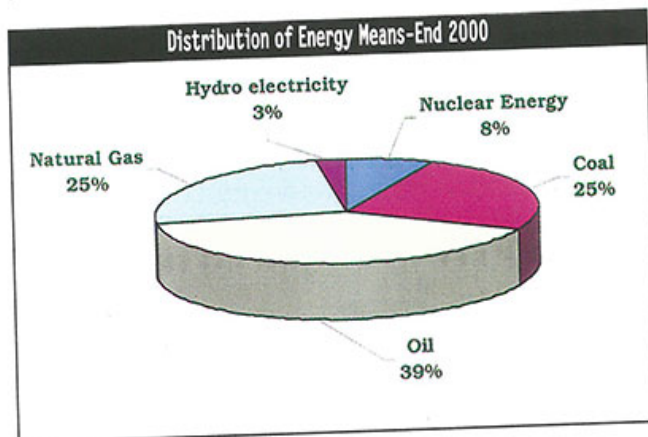


αποθέματα και την υποδομή που απαιτείται για την εξαγωγή υγροποιημένου αερίου. Για παράδειγμα και η Αλγερία είναι μια περιοχή που διαθέτει τεράστια αποθέματα φυσικού αερίου, ωστόσο οι κλιματολογικές συνθήκες που επικρατούν και η γεωγραφική θέση της δεν ευνοούν τη μεταφορά του φυσικού αερίου μέσω θαλάσσης.

Αποθέματα πετρελαίου: Οι χώρες του OPEC, όσον αφορά το crude oil, αντιπροσωπεύουν περίπου το 80% όλων των αποδεδειγμένων αποθεμάτων σε παγκόσμιο επίπεδο και αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό στοιχείο, διότι το κόστος παραγωγής πετρελαίου στις χώρες του OPEC και της Μ. Ανατολής ειδικότερα είναι πολύ χαμηλότερο σε σχέση με άλλες περιοχές. Επίσης, από τα στοιχεία προκύπτει πως τόσο η Σαουδική Αραβία, όσο και το Ιράν, διαδραματίζουν σημαντικότερο ρόλο στη διάθεση ενέργειας αφού τα αποθέματα που διαθέτουν είναι μεγάλα. Πιο συγκεκριμένα, η Σαουδική Αραβία διαθέτει τεράστια αποθέματα πετρελαίου, ενώ το Ιράν διαθέτει εξίσου σημαντικά αποθέματα φυσικού αερίου.

Φυσικό αέριο - υγροποιημένο αέριο: Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται ραγδαία εξέλιξη στον τομέα του φυσικού αερίου ως μέσου ενέργειας και ιδιαίτερα του υγροποιημένου αερίου που μεταφέρεται μέσω θαλάσσης. Ειδικότερα, το εμπόριο του υγροποιημένου αερίου -που έχει άμεση σχέση με τη ναυτιλία- προβλέπεται ότι έως το 2010 θα αυξηθεί κατά 80% σε σχέση με σήμερα. Οι κύριοι εισαγωγείς αυτής της μορφής ενέργειας είναι οι Ιάπωνες, οι οποίοι εισάγουν περίπου το 50% του παγκόσμιου υγροποιημένου αερίου που διακινείται διά θαλάσσης. Αυτό δικαιολογεί κατά κάποιον τρόπο τη ραγδαία εξέλιξη που παρατηρείται στην Ιαπωνία.

Επίσης, οι ΗΠΑ αποτελούν σημαντικούς εισαγωγείς φυσικού αερίου, το οποίο εισάγουν αλλά όχι μόνον από τον Καναδά, αφού δεν διαθέτουν τα απαραίτητα αποθέματα. Σήμερα παρατηρούνται τάσεις ενεργοποίησης κάποιων LNG terminals στις ΗΠΑ, τα οποία δεν ήταν ενεργά μέχρι τώρα. Άλλωστε, από τα διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία προκύπτει πως η Αμερική είναι πολύ σημαντική για την εισαγωγή φυσικού αερίου και αυτό αναμένεται να αυξηθεί ακόμη περισσότερο. Όσον αφορά την εξαγωγή υγροποιημένου αερίου, η





Ινδονησία αποτελεί την πρώτη δύναμη σε αυτόν τον τομέα, χωρίς ωστόσο να διαθέτει ανάλογα αποθέματα με αυτά της Μέσης Ανατολής και του Ιράν. Η δεύτερη μεγαλύτερη χώρα εξαγωγής LNG είναι η Αλγερία και ακολουθούν η Μαλαισία και το Κατάρ.

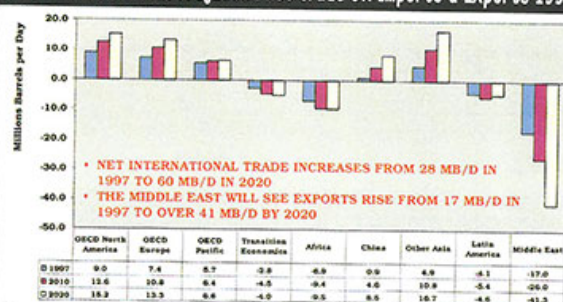
Μεταφορά μέσω θαλάσσης: Σ' αυτό το σημείο θα ήθελα να αναφερθώ στο στόλο των πλοίων που έχουν τη δυνατότητα να μεταφέρουν υγροποιημένο αέριο και που φτάνουν μόλις τα 127 πλοία σε ολόκληρο τον κόσμο, ενώ όσον αφορά την ελληνική εμπορική ναυτιλία, δεν έχει βασικά εισέλθει ακόμη στην αγορά

του LNG. Βέβαια θα πρέπει να επισημάνουμε ότι για να υγροποιηθεί το αέριο, το κόστος είναι εξαιρετικά υψηλό διότι χρειάζονται κάποιες εξειδικευμένες εγκαταστάσεις ή κατασκευή των οποίων κοστίζει δισεκατομμύρια δολάρια. Εξάλλου, από τη στιγμή που θα διαπιστωθεί η ύπαρξη φυσικού αερίου μέχρι τη μεταφορά του μέσω θαλάσσης, μεσοθαβεί μια τεράστια αλυσίδα ενεργειών και διαδικασιών. Το αποτέλεσμα είναι, πρώτα να καθορίζεται η παραγωγή και μετά να εκτελείται, διότι αυτός που θα ξεκινήσει μια τόσο μεγάλη διαδικασία η οποία εμπεριέχει μεγάλο οικονομικό ρίσκο, πρέπει πρώτα απ' όλα να εξασφαλίσει ότι θα πουλήσει το προϊόν του. Με αυτόν τον τρόπο καθορίζεται ο κύκλος της αγοράς, αλλά και οι «παίκτες» της, από την εξόρυξη μέχρι την υγροποίηση και τη μεταφορά του.

Ως εκ τούτου, οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον τομέα αυτό είναι προτιμότερο να έχουν μακροπρόθεσμη στρατηγική, αφού εκτός των άλλων επηρεάζονται και θέματα πολιτικής. Δεν μπορεί κάποιος να ξεκινήσει εμπόριο υγροποιημένου αερίου, αν πρώτα δεν έχει εκδηλωθεί η ανάγκη από την αγορά και πιο συγκεκριμένα εάν μια χώρα δεν έχει αποφασίσει την ανάπτυξη της στο συγκεκριμένο τομέα ενέργειας.

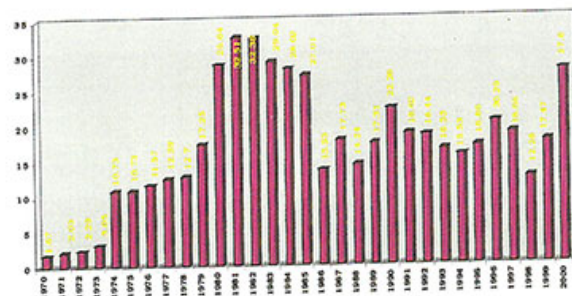
Όσον αφορά το κόστος των LNG carriers, αυτό ανέρχεται περίπου στα 160 εκατ. δολ. (για ένα πλοίο χωρητικότητας 135.000 κυβικών μέτρων), το οποίο αντιστοιχεί σε ένα δεξαμενόπλοιο περίπου 80.000 τόνων η τιμή του οποίο κυμαίνεται περίπου στα 40 εκατ. δολ. Δηλαδή υπάρχει μια τεράστια διαφορά κόστους, η οποία δημιουργεί και διάφορες επιπτώσεις σε ολόκληρη την αλυσίδα. Με

WORLD ENERGY TRADE: Projected Net Crude Oil Imports & Exports 1997-2020



Note: negative numbers indicate net exports.
 • The Middle East becomes significantly more important in oil trade towards needing Nations.
 • China and other Asia will account for 60% of the trade.
 • Middle East will provide 75% of the net oil cargo needed for the total trade.
 Source: Arab Oil and Gas Directory, 2000

Crude Oil Prices in USD/b



• OVER THE LAST THREE DECADES OIL PRICES (IN 2000 DOLLARS) VARIED FROM USD 10/B TO USD 65/B
 • IT IS FORECASTED THAT A SCENARIO FOR OIL PRICES OVER THE PERIODS 2000-2010 AND 2010-2020 WILL BE EQUIVALENT TO AROUND USD 21/B AND USD 28/B RESPECTIVELY AT CURRENT PRICES

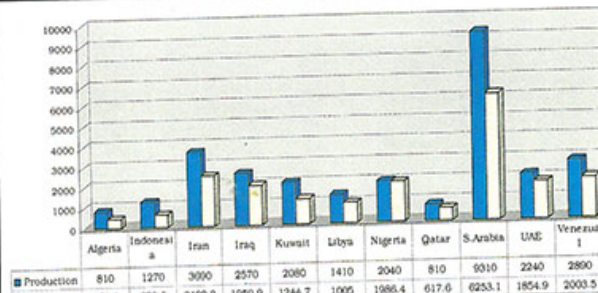
Source: OI and Gas Directory 2000

σημερινά δεδομένα η ναύληση δε ενός τέτοιου πλοίου γίνεται συνήθως για 15-20 χρόνια, διότι όπως προαναφέραμε, το ρίσκο της επένδυσης είναι μεγάλο και πρέπει να υπάρχει κάποια εξασφάλιση επιστροφής των επενδύσεων από πριν, ενώ η spot market των LNG carriers κυμαίνεται σε χρονική περίοδο ενός και πλέον έτους, τη στιγμή που σε αντίστοιχες αγορές μπορεί να είναι και για ένα μόνο ταξίδι.

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι ως τα τέλη Μαρτίου 2002 έχουν τοποθετηθεί 55 παραγγελίες νέων πλοίων LNG βασικά σε ναυπηγεία της Κορέας και της Ιαπωνίας και αυτό είναι ενδεικτικό για την πορεία της αγοράς του υδρογονοποιημένου αερίου έναντι του πετρελαίου τα επόμενα χρόνια. Αυτά τα πλοία αντιπροσωπεύουν ποσοστό που υπερβαίνει το 50% της χωρητικότητας που μπορεί να μεταφερθεί σήμερα απ' όλο τον υπάρχοντα στόλο. Κύριοι «παίκτες» της εξέλιξης που παρατηρείται σήμερα και θα συνεχιστεί τα επόμενα χρόνια είναι οι αποκαλούμενοι «oil majors» και οι εθνικές εταιρείες πετρελαίου, δηλαδή οι μεγάλες εταιρείες πετρελαιοειδών, οι οποίες διατηρούν ένα πολύ μεγάλο μέρος της αλυσίδας. Από κει και πέρα, στο παιχνίδι μπαίνουν και οι ανεξάρτητοι πλοιοκτήτες που επίσης ειδικεύονται στη διαχείριση των LNG carriers. Από αυτούς οι Νορβηγοί και οι Ιάπωνες αποτελούν τη σημαντικότερη δύναμη. Διαθέτουν την τεχνολογία, τη γνώση, αλλά και τη δυνατότητα να τα κυκλοφορούν, διότι είναι πολύ εξειδικευμένα πλοία και χρειάζονται κάποιες εξειδικευμένες απαιτήσεις σε σχέση με τα πετρελαιοφόρα ή τα bulk carriers. Σ' αυτό το σημείο πρέπει να τονίσω ότι η συνεισφορά του Νορβηγικού Νηογνώμονα (DNV) στην εξέλιξη της τεχνολογίας εξειδικευμένων πλοίων, όπως LNG/LPG, υπήρξε από παράδοση πρωτοπόρα. Επομένως μπορούμε να καταλήξουμε στο συμπέρασμα ότι το εμπόριο του υδρογονοποιημένου αερίου και γενικά η ναυτιλιακή δραστηριότητα στο συγκεκριμένο τομέα προβλέπεται ότι θα αυξηθεί ιδιαίτερα στα επόμενα χρόνια.

Οι Έλληνες εφοπλιστές: Τα τελευταία χρόνια έχουμε παρατηρήσει την ελληνική πλοιοκτησία να διεισδύει σε νέες αγορές. Για παράδειγμα, πριν από 10-15 χρόνια, οι Έλληνες εφοπλιστές δεν ήταν τόσο δραστήριοι στον τομέα των πλοίων μεταφοράς containers όσο είναι σήμερα, ενώ την τάση των Ελλήνων να δραστηριοποιούνται σε νέες αγορές τη δείχνει και η εμπλοκή τους στη μεταφορά LPG (Liquefied Petroleum Gas). Όσον αφορά το εμπόριο υδρογονοποιημένου αερίου, θέλω να πιστεύω ότι η ελληνική εφοπλιστική κοινότητα θα δραστηριοποιηθεί πολύ σύντομα και σ' αυτόν τον τομέα, αρκεί να απλοποιηθεί κάπως η δομή μεταφοράς του LNG και να γίνει λιγότερο δαπανηρή. Σ' αυτό βέβαια θα συμβάλουν και οι διαρκώς εξελισσόμενες τεχνολογίες.

HIGHLIGHTS: OPEC Crude Oil Production vs Exports, End 2000



TOTAL OPEC : Production - 27920 & Exports - 20496.8
 TOTAL WORLD : Production - 64840 & Exports - 37344.0

• MIDDLE EAST COUNTRIES REPRESENT 70% OF TOTAL OPEC PRODUCTION AND EXPORTS
 • OPEC COUNTRIES REPRESENT 43% OF TOTAL WORLD PRODUCTION AND 46% OF TOTAL WORLD EXPORTS.

Source: Arab Oil and Gas Directory 2000

Αυτό που θα ήθελα να τονίσω είναι, ότι επειδή ο συγκεκριμένος τομέας εμπορίου είναι ιδιαίτερα δαπανηρός, επειδή τα πλοία είναι εξειδικευμένα και η τεχνολογία τους εξελιγμένη με συνέπεια να χρειάζονται και ανάλογα πληρώματα, οι εταιρείες που θα εμπλεκούν θα πρέπει να διαθέτουν σχετικά υψηλή ποιότητα. Δεν μπορεί να μπει στην αγορά οποιοσδήποτε και να τα καταφέρει... Πρέπει η εταιρεία να έχει ως πρωταρχικό στόχο της την ποιότητα και να έχει σχέδια μακροχρόνιας στρατηγικής.

Εν κατακλείδι: Συμπερασματικά, καταλήγουμε στα εξής, πάντοτε βάσει προβλέψεων:

- Η Μέση Ανατολή είναι πολύ σημαντική περιοχή για τη μελλοντική τροφοδότηση ενέργειας, είτε αυτή είναι crude oil είτε είναι φυσικό αέριο, και αναμένεται η διακίνηση προς και από τη Μέση Ανατολή να αυξηθεί.
- Το εμπόριο του LNG φαίνεται ότι θα σημειώσει ραγδαία αύξηση τα επόμενα χρόνια.
- Η αγορά του SPOT για τη μεταφορά του LNG θα αυξηθεί, με την Αμερική να παίζει σημαντικό ρόλο σε αυτόν τον τομέα.

Σοφοκλής Διγενής

Ο κ. Σοφοκλής Διγενής γεννήθηκε στην Αλεξάνδρεια της Αιγύπτου και σε νεαρή ηλικία μετακόμισε με την οικογένειά του στο Λονδίνο όπου και έζησε για 11 χρόνια και ολοκλήρωσε τις σπουδές του.

Το 1971 εντάχθηκε στο έμπυχο δυναμικό του Det Norske Veritas (DNV), αποτελώντας τον πρώτο Έλληνα που προσέλαβε ο Νορβηγικός Νηογνώμονας ως εκπαιδευόμενο και με σύμβαση αποκλειστικής συνεργασίας.

Από τότε έχει εργαστεί για το DNV σε 6 διαφορετικές χώρες και έχει διατελέσει περιφερειακός γενικός διευθυντής του DNV στην Ινδία, τη Μέση Ανατολή και την Ανατολική Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα, ενώ στη συνέχεια ανέλαβε τη θέση του διευθυντή Marketing Μεταφοράς Ναυτιλιακής Ενέργειας, με στέγαση στα γραφεία του DNV στον Πειραιά και το Ντουμπάι.



Το προφίλ της ελληνικής αγοράς

Ποιο ρόλο διαδραματίζει ο Πειραιάς στην εμπορία ναυτιλιακών καυσίμων; Σ' αυτό το ερώτημα των «Ναυτικών Χρονικών» κλήθηκε να απαντήσει ο κ. Ζακ Κυριακίδης της εταιρείας καυσίμων Jetoil. Ειδικότερα, ο κ. Κυριακίδης, στο άρθρο που απέστειλε στο περιοδικό, αναφέρεται στη θέση που κατέχει το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας στο διεθνές σκηνικό καθώς και στις προοπτικές ανάπτυξής του.

του Ζακ Κυριακίδη, διευθυντή πωλήσεων της MAMIDOIL-JETOIL

Ο Πειραιάς είναι ένα πολύ σημαντικό λιμάνι για τη διεθνή ναυτιλία και την εμπορία των ναυτιλιακών καυσίμων (N.K.). Η παροικία των Ελλήνων εφοπλιστών είναι παγκοσμίως γνωστή. Το Λονδίνο, η Νέα Υόρκη και ο Πειραιάς είναι μερικά από τα κέντρα ναυτιλίας για τους Έλληνες εφοπλιστές, οι οποίοι κατέχουν το 17,8% του στόλου παγκοσμίως.

Ναυτιλιακά καύσιμα ονομάζουμε τα υγρά καύσιμα με τα οποία εφοδιάζουμε τα πλοία στα διάφορα λιμάνια για να καταναλωθούν στα ταξίδια τους. Τα N.K. συνήθως παραδίδονται με μικρά πλοία εφοδιασμού διαφόρων χωρητικότητας ή με βυτιοφόρα οχήματα όταν η παράδοση των καυσίμων γίνεται από την ξηρά δίπλα στο πλοίο.

Για την εμπορία N.K. ο Πειραιάς θεωρείται το σπουδαιότερο λιμάνι της Μεσογείου και το μεγαλύτερο της Ελλάδας. Η Θεσσαλονίκη, η Πάτρα και ο Βόλος είναι μερικά από τα υπόλοιπα ελληνικά λιμάνια με κίνηση σε N.K. κυρίως για τα πλοία της ακτοπλοΐας και τα οχηματογώγα. Όλα τα είδη των πλοίων -δεξαμενόπλοια, γενικού φορτίου, κρουαζιερόπλοια, πλοία μεταφοράς καινούργιων αυτοκινήτων, πλοία μεταφοράς Container, ακτοπλοϊκά και άλλα- προσεγγίζουν στο λιμάνι του Πειραιά. Η παράδοση των N.K. γίνεται εκτός λιμένος στη ράδα ή εντός λιμένος.

Το 2001 ο συνολικός όγκος καυσίμων που παραδόθηκαν σε όλα τα ελληνικά λιμάνια ήταν 4,2 εκατομμύρια μ.τ. και προσδοκείται μια σταθερή ανοδική πορεία για τα επόμενα έτη, οφειλόμενη κυρίως στη σπουδαιότητα του λιμένος του Πειραιά ως στρατηγικού σημείου στάσης στο ταξίδι τους από Γιβραλτάρ προς Σουέζ ή Μαύρη Θάλασσα, από Σουέζ για Ευρώπη ή Αμερική ή κάποιο άλλο λιμάνι.

Η Ελλάδα διαθέτει 2 διυλιστήρια ιδιοκτησίας του Δημοσίου, 1 στη Θεσσαλονίκη παραγωγικής δυναμικότητας 66.000 βαρελιών την ημέρα και το άλλο στον Ασπρόπυργο δυναμικότητας 121.000 β/η, ιδιοκτησίας της κρατικής εταιρείας ΕΛ.ΠΕ. Υπάρχουν επίσης 2 ιδιωτικά διυλιστήρια, 1 στην Ελευσίνα δυναμικότητας 108.000 β/η, ιδιοκτησίας της εταιρείας ΠΕΤΡΟΛΑ Ελλάς του Ομίλου Ι. Λάτση, και το άλλο στην περιοχή της Κορίνθου δυναμικότητας 195.000 β/η, ιδιοκτησίας της εταιρείας Μότορ Όιλ Ελλάς του Ομίλου Βαρδινογιάννη και της σαουδικής ARAMCO. Τα εν λόγω 4 διυλιστήρια εφοδιάζουν επαρκώς με καύσιμα Cracked και Straight-run τις ανάγκες της αγοράς καυσίμων ναυτιλίας. Επιπροσθέτως γίνονται και εισαγωγές από Traders ή Physical Suppliers. Με την εμπορία N.K. ασχολούνται αφενός οι μεγάλες εταιρείες πετρελαιοειδών και αφετέρου οι ανεξάρτητοι προμηθευτές και μεταπωλητές

(Traders). Στην ευρύτερη περιοχή των Αθηνών, Πειραιώς και προαστίων λειτουργούν άνω των 50 γραφείων μεταπωλητών ή μεστών, τα οποία κυρίως είναι αντιπροσωπευτικά γραφεία εταιρειών του εξωτερικού που είναι δραστηριοποιημένες στην εμπορία καυσίμων διεθνώς.

Ο Πειραιάς καθιερώθηκε ως το λιμάνι με τα πλεονεκτήματα για τα πλοία, διότι έχει πάντοτε επαρκή διαθεσιμότητα Ν.Κ., ανταγωνιστικές τιμές, καλή ποιότητα καυσίμων, ταχύτατη εξυπηρέτηση κατά τον εφοδιασμό και σχετικά λογικό ύψος εξόδων προσέγγισης λιμένος. Ένας από τους πιο σοβαρούς παράγοντες σ' αυτήν την ελληνική αγορά καυσίμων ναυτιλίας είναι η ΜΑΜΙΔΟΪΛ-ΤΖΕΤΟΪΛ, γνωστή ως JETOIL, με 12% μερίδιο αγοράς. Η JETOIL ανήκει στον όμιλο επιχειρήσεων των αδελφών Μαμιδόκη, που συμπεριλαμβάνει τις εξής δραστηριότητες:

Ιδιόκτητη εγκατάσταση αποθήκευσης καυσίμων περίπου 200.000 τ.μ., τη μεγαλύτερη στα Βαλκάνια, η οποία ευρίσκεται στην περιοχή της Θεσσαλονίκης, δίκτυο από 750 ιδιόκτητα και συμβεβημένα πρατήρια υγρών καυσίμων σκορπισμένα σε όλη την Ελλάδα, στόλο από 4 ιδιόκτητα πλοία εφοδιασμού χωρητικότητας 1.000, 1.500, 2.000 και 4.000 τ.μ. έκαστο για τις ανάγκες των Ν.Κ., πλήρως εφοδιασμένα με μηχανήματα ανάμιξης καυσίμων, με σύγχρονα όργανα μέτρησης. Επίσης δραστηριοποιείται στην εμπορία καυσίμων γενικών. Έτσι διακινεί διεθνώς 1,3 εκατ. τόνους και στην ελληνική εσωτερική αγορά έως 1,5 εκατ. μ.τ. ετησίως. Είναι στον εφοπλισμό από το 1968 και διαχειρίζεται 12 ιδιόκτητα δεξαμενόπλοια ανοικτής θαλάσσης διαφόρων μεγεθών, έχει 2 ιδιόκτητα ξενοδοχεία στην Κρήτη και 2 εργοστάσια τροφίμων.

Η JETOIL είναι ίσως η μόνη ελληνική εταιρεία η οποία επί 30 έτη είναι από τους σοβαρότερους εφοδιαστές καυσίμων ναυτιλίας με πλήρη και αυτοτελή οργάνωση, διεκπεραιώνοντας δι' ιδίων μέσων παράδοσης και υπό τον άμεσο ποσοτικό και ποιοτικό έλεγχο

της όλα τα στάδια του Operation.

Η πιο πρόσφατη επένδυση του ομίλου είναι μια εγκατάσταση αποθηκευτικών χώρων 12.000 τ.μ. στο λιμάνι του Δυρραχίου στην Αλβανία. Η εγκατάσταση αυτή χρησιμοποιεί για την εμπορία πετρελαιοειδών προϊόντων στην Αλβανία μέσω του υπάρχοντος δικτύου πρατηρίων βενζίνης της JETOIL και της σχεδιαζόμενης επέκτασής και αύξησής του σημερινού αριθμού των πρατηρίων. Η JETOIL θεωρείται η μεγαλύτερη ελληνική εταιρεία εμπορίας πετρελαιοειδών ιδιωτικών συμφερόντων και μετά τη SHELL είναι η παλαιότερη στον τομέα των ναυτιλιακών καυσίμων.

Προβλέψεις για τις διεθνείς τάσεις: Το έτος 2001, ο συνολικός όγκος ναυτιλιακών καυσίμων που διακινήθηκαν στο λιμάνι του Ρότερνταμ έφθασε τα 7,4 εκατ. τόνους και στη Σιγκαπούρη 20,3 έκτα μ.τ. Προβλέπουμε ότι το μαζούτ ναυτιλίας συνολικά παγκοσμίως θα φθάσει τα 180 εκατ. τ. το 2010 και τα 250 εκατ. τ. το 2020 με παράλληλη αναμενόμενη αύξηση της ζήτησης ναυτιλιακών καυσίμων στη Αμερική 14%, στην Ευρώπη 23% και στη ΝΑ Ασία 26%.

Περιβαλλοντικός έλεγχος: Η Ευρωπαϊκή Ένωση αύξησε μέτρα ελέγχου στην περιεκτικότητα με θειάφι στα ναυτιλιακά καύσιμα, τόσο για τα πλοία που εκτελούν πλόες εντός όσο και εκτός των ορίων της Ευρώπης και απαιτούν 0,2% θειάφι, με στόχο να μειωθούν αρκετά οι εκπομπές ρύπων από τα πλοία στο περιβάλλον. Εισηγούνται μια δοκιμαστική περίοδο εφαρμογής των μέτρων μέχρι το τέλος του θέρους 2002 και ακολούθως θα υπάρξουν θεσμοθετημένες αλλαγές που θα εφαρμοστούν σταδιακά μέχρι το τέλος του 2005. Η εφαρμογή των μέτρων αυτών προστασίας του περιβάλλοντος σαφώς θα έχει οικονομικές επιπτώσεις στη ναυτιλία για τα πλοία που θα φθάνουν ή θα πλέουν στα χωρικά ύδατα της ενωμένης Ευρώπης.



Impocar A.E.

Π. & Α. ΣΙΜΟΣ

ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ

**48 Μηνιαίες
Άτοκες Δόσεις**



**ΠΩΛΗΣΕΙΣ
SERVICE
ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ
ΑΞΕΣΟΥΑΡ**

ΠΕΙΡΑΙΩΣ 93, 18541 ΠΕΙΡΑΙΑΣ, Τηλ.: 210 48 33 877, Fax: 210 48 25 931



Το πετρέλαιο θα παραμείνει η κυριότερη μορφή ενέργειας

Τις εξελίξεις της αγοράς των ναυτιλιακών καυσίμων, τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθηθούν προκειμένου ο Πειραιάς να γίνει και πάλι ανταγωνιστικός στις πετρελαιοεισες πλοίων, αλλά και τις προβλέψεις για το μέλλον των εταιρειών οι οποίες δεν ανήκουν σε πολυεθνικά σχήματα αναλύει, στη συνέντευξη που παραχώρησε ο κ. Ν. Φιλόπουλος στα «Ναυτικά Χρονικά».



του Νέλλου Φιλόπουλου, Bunkering Manager της AEGEAN MARINE PETROLEUM S.A.

Για ποιο λόγο ο Πειραιάς έχει «μείνει» εκτός αγοράς στον τομέα των πετρελαιοειδών; Ποιες είναι οι πιθανές λύσεις για την ανατροπή της σημερινής εικόνας;

Ο Πειραιάς εθεωρείτο μέχρι και πριν από περίπου 2 χρόνια ένα από τα πλέον

ανταγωνιστικά λιμάνια στον κόσμο και σίγουρα το πλέον ανταγωνιστικό στη Μεσόγειο για πετρελαιοεισές πλοίων. Ως αποτέλεσμα ο μεγαλύτερος αριθμός πλοίων με πορεία προς/ από Μαύρη Θάλασσα προσέγγιζαν στον Πειραιά για πετρελαιοεισές. Μαύρη παράκαμψη πορείας διάρκειας περίπου 3 ωρών που απαιτείται. Δυστυχώς, την τελευταία διετία ο Πειραιάς έχει σταδιακά χάσει αυτό το πλεονέκτημα και ο αποκλειστικός λόγος είναι η συνεχής αύξηση των τιμών. Είναι χαρακτηριστικό ότι από την αρχή του 2001 τα διυλιστήρια έχουν επιβάλει 6 αυξήσεις τιμών χωρίς καμία αντίστοιχη μείωση όπως συνέβαινε στο παρελθόν. Αυτό είχε αποτέλεσμα οι παρούσες τιμές να είναι υψηλότερες ή ελάχιστα καλύτερες από την Κωνσταντινούπολη, το Γιβραλτάρ και το κανάλι του Σουέζ, που ανέκαθεν εθεωρούνταν τα λιμάνια από τα οποία ο Πειραιάς «έπαρνε» μεγάλο μέρος της αγοράς λόγω των χαμηλών τιμών. Αξίζει να σημειωθεί ότι για τα ανωτέρω 3 λιμάνια δεν απαιτείται παράκαμψη πορείας αφού αποτελούν τις θαλάσσιες «εισό-

δους» στη Μεσόγειο. Για να ανατραπεί η σημερινή εικόνα και να καταστεί πάλι ο Πειραιάς το πλέον ανταγωνιστικό λιμάνι της περιοχής για αγορά καυσίμων, χρειάζεται η αναθεώρηση της τιμοποιοτικής πολιτικής των διυλιστηρίων. Επίσης είναι αναγκαία κάποια απλούστευση των τελωνειακών διαδικασιών, οι οποίες έχουν καταστεί υπερβολικά περίπλοκες και χρονοβόρες.

Η εταιρεία σας δραστηριοποιείται σε τρεις σταθμούς ανεφοδιασμού: τον Πειραιά, το Γιβραλτάρ και τα Ενωμένα Αραβικά Εμιράτα. Διαπιστώνετε κοινά σημεία ή διαφορές μεταξύ αυτών; Αναλύστε τις παρατηρήσεις σας.

Η Aegean ξεκίνησε από τον Πειραιά και, αφού καθιερώθηκε σαν ο πρώτος σε μέγεθος εφοδιαστής ναυτιλιακών καυσίμων, επεξέτεινε σταδιακά την παρουσία της στο Γιβραλτάρ και στη Φουτζάιρα των Ενωμένων Αραβικών Εμιράτων. Και οι δύο αυτές κινήσεις αποδείχτηκαν επιτυχείς χάρη στην εμπειρία και τη βαθιά γνώση του αντικείμενου και μας ωθούν σε σκέψεις για περαιτέρω ανάπτυξη του δικτύου μας μελλοντικά.

Το Γιβραλτάρ γνωρίζει τα τελευταία χρόνια μια συνεχόμενη αύξηση της ζήτησης και σε αυτό έχει συντελέσει κυρίως η κυβερνητική πολιτική, η οποία ενθαρρύνει εμφανώς την προσέλευση περισσότερων πλοίων στο λιμάνι προσβλέποντας στην αύξηση εσόδων και τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας στο μικρό αυτό μέρος που ανέκαθεν

ήταν υπό την πίεση της γειτονικής Ισπανίας. Στην πεντάχρονη παρουσία της στο Γιβραλτάρ, η Aegean κατέχει πλέον πολύ σημαντική θέση από πλευράς πωλήσεων συγκρινόμενη με την κρατική ισπανική Cepsa, τη Shell και τη Chevron-Texaco, παρά τον έντονο ανταγωνισμό που υπάρχει λόγω της προαναφερμένης ανάπτυξης. Η Φουτζάιρα είναι ένα καινούργιο σχετικά λιμάνι πετρελαιοειδών, δημιουργήθηκε στις αρχές της δεκαετίας του '80 στη διάρκεια του πολέμου Ιράν - Ιράκ και έκτοτε αναπτύσσεται συνεχώς. Θεωρείται, μετά τη Σιγκαπούρη, το μεγαλύτερο λιμάνι πετρελαιοειδών στον κόσμο λόγω κυρίως του μεγέθους των πλοίων που προσεγγίζουν την περιοχή του Περαϊκού Κόλπου. Η Aegean έχει ήδη εξασφαλίσει ένα σημαντικό μερίδιο της τοπικής αγοράς παρά τη σχετικά πρόσφατη είσοδό της, αρχές του 2001. Αυτή την εποχή η Aegean θέτει σε λειτουργία και έναν τέταρτο σταθμό πωλήσεων bunkers στη Βενεζουέλα σε συνεργασία με την κρατική εταιρεία πετρελαιοίων αυτής της χώρας, την PDVSA. Συγκεκριμένα, δύο εφοδιαστικά πλοία ιδιοκτησίας Aegean, το ΝΙΚΑΙΑ, κατασκευής 1985 χωρητικότητας 4.000 dwt, και το EVROS, κατασκευής 1993 χωρητικότητας 2.000 dwt, έχουν ήδη αρχίσει παραδόσεις καυσίμων - το μεν ΝΙΚΑΙΑ στο λιμάνι του Amuay Bay, το δε EVROS στην ευρύτερη περιοχή της λίμνης Maracaibo. Σύντομα θα είμαστε σε θέση να πουλάμε καύσιμα και για δικό μας λογαριασμό στα λιμάνια αυτά.

Ποια πιστεύετε ότι είναι τα περιθώρια δραστηριοποίησης για τις μικρές εταιρείες οι οποίες δεν ανήκουν σε πολυεθνικά consortium; Θα μπορέσουν να επιβιώσουν και να αντεπεξέλθουν στο διαρκώς αυξανόμενο ανταγωνισμό;

Τα βασικά πλεονεκτήματα των μικρών εταιρειών έναντι των πολυεθνικών είναι η ευελιξία, η ταχύτητα στη λήψη αποφάσεων και τα σαφώς μειωμένα λειτουργικά έξοδα. Τα υπέρογκα έξοδα των πολυεθνικών ήταν από τους κύριους λόγους που είδαμε αυτές τις εντυπωσιακές συγχωνεύσεις τα τελευταία χρόνια. Chevron-Texaco, Exxon-Mobil, TotalFina-Elf, οι οποίες αναπόφευκτα ακολουθήθηκαν από σημαντικές μειώσεις ανθρώπινου δυναμικού. Στην αγορά των bunkers υπήρχαν ανέκαθεν οι πολυεθνικές, οι ανεξάρτητοι με διεθνές δίκτυο πωλήσεων και οι τοπικοί ανεξάρτητοι. Η Aegean ανήκει στη δεύτερη κατηγορία και ειδικά την πιστεύουμε ότι δεν υστερεί σε τίποτα απέναντι στις πολυεθνικές. Εν αντιθέσει, το επίπεδο των υπηρεσιών είναι υψηλότερο, καθώς δεν επικρατεί η λογική του «δημοσίου υπολήθη» που λίγο πολύ υπάρχει στις πολυεθνικές. Το δίκτυο πωλήσεων της Aegean είναι διαθέσιμο 365 ημέρες το χρόνο σε 24ωρη βάση.

Δεν είναι τυχαίο το γεγονός ότι το πελατολόγιό μας περιλαμβάνει τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες του κόσμου. Αξίζει να σημειωθεί επίσης πως η εταιρεία μας είναι από το 1999 πιστοποιημένη από το διεθνή οργανισμό Lloyd's με το πιστοποιητικό ISO 9002 και ότι βρίσκεται επί μονίμου βάσεως μεταξύ των πλέον αξιόπιστων προμηθευτών στη «White List» του FOBAS.

Ποιος ο ρόλος του ISO 8217, για την αγορά των ναυτιλιακών καυσίμων;

Η σωστή ποιότητα των καυσίμων είναι άκρως σημαντική εάν λάβουμε υπ' όψιν το γεγονός ότι πιθανή ζημιά στη μηχανή του πλοίου μπορεί να συνεπάγεται, εκτός των καθυστερήσεων και του κινδύνου να χαθεί κάποιος ναύτης, και δυσβάστακτη οικονομική επιβάρυνση για επισκευή.

Οι προδιαγραφές ISO 8217 είναι οι διεθνώς ανεγνωρισμένες και οι πλοιοκτήτες πρέπει να επιμένουν στη γραπτή επιβεβαίωση του

προμηθευτού ότι τα προσφερόμενα καύσιμα είναι εντός των ανωτέρω προδιαγραφών.

Εξακολουθεί το πετρέλαιο να αποτελεί τη βασική μορφή ενέργειας για τα πλοία ή πιστεύετε ότι πρόκειται να αντικατασταθεί πολύ σύντομα, ενδεχομένως από το φυσικό αέριο;

Από καιρού εις καιρόν βγαίνουν στην επιφάνεια διάφορα σενάρια για εναλλακτικές μορφές ενέργειας με σκοπό κυρίως την προστασία του περιβάλλοντος και την οικονομικότερη διακίνηση προϊόντων. Πιστεύω ωστόσο ότι το πετρέλαιο θα παραμείνει για πολλά χρόνια ακόμη η κυριότερη μορφή ενέργειας, ιδιαίτερα μετά την ανεύρεση τεράστιων ανεκμετάλλευτων κοιτασμάτων στην Κασπία Θάλασσα και αλλού.

Είναι αξιοσημείωτο βέβαια ότι οι ήδη υπάρχουσες εναλλακτικές μορφές ενέργειας (φυσικό αέριο, ηλιακή, αιολική κ.λπ.) ελέγχονται κατά το πλείστον από τις μεγάλες εταιρείες πετρελαιοίου.

Ως εταιρεία δραστηριοποιείστε σε σημαντικά λιμάνια της Ειρηνικής, μεταξύ αυτών και της Αλεξανδρούπολης. Πώς κρίνετε την αγορά του Βοσπόρου, με δεδομένο ότι τα πλοία που διέρχονται από τα Στενά έχουν συχνά την ανάγκη ανεφοδιασμού;

Η αγορά του Βοσπόρου γνωρίζει τα τελευταία χρόνια μιαν άνθηση, δυστυχώς εις βάρος του Πειραιά, η οποία οφείλεται κυρίως στη βούληση των εξ ανατολής γειτόνων μας να καθιερώσουν την Κωνσταντινούπολη σαν ένα προτιμητέο λιμάνι πετρελαιοειδών. Όπως αναφέρεται πιο πάνω, ο Βόσπορος αποτελεί σημαντικό πέρασμα από/προς τη Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα και ως εκ τούτου προσφέρεται για πετρελαιοειδών με την προϋπόθεση ότι οι τιμές είναι ανταγωνιστικές και η εξυπηρέτηση άμεση. Χαρακτηριστικό της αλλαγής αντιμετώπισης του Bunkering από τους Τούρκους είναι η ίδρυση προ διετίας του Turkish Bunkering Association, ενός οργανισμού σκοπός του οποίου είναι η κοινή άσκηση πίεσης προς τις Αρχές για τα αιτήματα του κλάδου. Παρά το γεγονός ότι ο Πειραιάς είναι εδώ και δεκαετίες ένα πολύ δημοφιλές λιμάνι πετρελαιοειδών, αντίστοιχος οργανισμός δεν υπάρχει στην Ελλάδα.

Πιστεύω ωστόσο ότι το πετρέλαιο θα παραμείνει για πολλά χρόνια ακόμη η κυριότερη μορφή ενέργειας, ιδιαίτερα μετά την ανεύρεση τεράστιων ανεκμετάλλευτων κοιτασμάτων στην Κασπία Θάλασσα και αλλού

Ποια είναι τα περαιτέρω σχέδια της εταιρείας σας;

Τα άμεσα σχέδιά μας περιλαμβάνουν τη δημιουργία ενός πέμπτου σταθμού bunkers στις Bahamas της Καραϊβικής αλλή και τη δημιουργία και άλλων σταθμών στο μέλλον. Η επέκταση του δικτύου πωλήσεων bunkers σημαίνει μεγαλύτερη διακίνηση προϊόντων από το Oil Trading Dept. καθώς επίσης και περισσότερους ναύτους για τα δεξαμενόπλοια της εταιρείας μας.



Ο Πειραιάς ως επίκεντρο καυσίμων πλοίων

Το λιμάνι του Πειραιά, ως γνωστόν, αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα λιμάνια της Μεσογείου με διεθνή ακτινοβολία και αναγνώριση ως κορυφαίο κέντρο διακίνησης ναυτιλιακών καυσίμων.

της Τζούλης Μασουρίδου, bunkers trader της Sea Power Marine S.A.

Από άποψη επάρκειας / διαθεσιμότητας ναυτιλιακών καυσίμων ο Πειραιάς σπανίως παρουσιάζει προβλήματα, αφού η κρατική εταιρεία πετρελαιοειδών ΕΚΟ-ΕΛΔΑ, με τα διυλιστήρια που διατηρεί στον Πειραιά και στη Θεσσαλονίκη, καθώς και τα διυλιστήρια της PETROLA του Ομίλου Λάτση, λειτουργούν ακατάπαυστα όλο το χρόνο συμβάλλοντας κατά ένα μεγάλο ποσοστό στις αυξημένες ανάγκες ζήτησης. Άλλες μεγάλες πετρελαιοϊκές εταιρείες όπως SHELL, BP, FARM (TEXACO), καθώς και μικρότερες ανεξάρτητες πετρελαιοϊκές όπως Aegean Petroleum, Mamidoil Jetoil, ETEKA κ.ά., παίζουν εξίσου σημαντικό ρόλο στη διακίνηση/εμπορία πετρελαιοειδών.

Επίσης ένας από τους βασικούς λόγους που ο Πειραιάς αποτελεί ένα από τα ελκυστικότερα λιμάνια της Μεσογείου και όχι μόνον, όσον αφορά τις πετρελαιοειδείς βαποριών, είναι ο συνδυασμός δελεαστικών τιμών με πολύ καλής ποιότητας προϊόντα μαζούτ και Gasoil που διατίθενται στην αγορά. Αξίζει να σημειωθεί ότι εκτός από τους πολλούς εναλλακτικούς τρόπους παράδοσης καυσίμων (βυτία, δεξαμενόπλοια ή απ' ευθείας από τα διυλιστήρια -εφ' όσον τα πλοία δουλεύουν εκεί- με μάνικες) οι τιμές που διαμορφώνονται καθημερινώς (βάσει του Platt's και πιο συγκεκριμένα την τάση των τιμών στην Ιταλία και τη Μεσόγειο) ανά μετρικό τόνο

συμπεριλαμβάνουν το κόστος των μεταφορικών σε αντίθεση με άλλα λιμάνια. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι στην Κωνσταντινούπολη, τη Νάπολη ή τη Γένοβα η τιμή του MGO βρίσκεται συνήθως \$10,00 ανά μετρικό τόνο υψηλότερα από την τιμή στον Πειραιά, συν τα μεταφορικά, ενώ στο Σουέζ η τιμή του MGO είναι ακριβότερη κατά \$50,00-\$75,00 ανά μετρικό τόνο!

Οι υπηρεσίες που παρέχονται στον Πειραιά (πρακτορικά, τρόφιμα, ανταλλακτικά, εφόδια κτλ.) είναι υψηλού επιπέδου ενώ το κόστος είναι σχετικά μικρό.

Επίσης στατιστικά στοιχεία της Ένωσης Εταιρειών Πετρελαίου αναφέρουν ότι το 2001 η ποσότητα που διακινήθηκε αποκλειστικά και μόνο για εφοδιασμούς ποντοπόρων πλοίων, ανήλθε σε 4 εκατομμύρια μετρικούς τόνους, ενώ 43.500 πλοία προσέγγισαν το λιμάνι του Πειραιά. Αναμφισβήτητη στην αυξητική τάση προσέγγισης των ποντοπόρων πλοίων, χρόνο με το χρόνο, σημαντικό ρόλο παίζει και η γεωγραφική θέση του μεγαλύτερου λιμανιού της χώρας μας.

Οι εξελίξεις όσον αφορά την παγκόσμια αγορά ναυτιλιακών καυσίμων φυσικά θα συνεχίσει να επηρεάζεται από την παραγωγή των χωρών-μελών του OPEC, καθώς και από τις πολιτικοοικονομικές κρίσεις, οι οποίες έχουν τη δύναμη να ανατρέπουν κάθε φορά το «σκηνικό» στη διεθνή αγορά.



NEL LINES

...η γέφυρα του Αιγαίου



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

ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ: 010-4115015

Η λαθρεμπορία και οι μέθοδοί της

Το μείζον πρόβλημα της λαθρεμπορίας καυσίμων, το οποίο φέτος βρίσκεται σε έξαρση, και κυρίως οι τρόποι που χρησιμοποιούνται αλλά και η μεθοδολογία των σχετικών ελέγχων από τις αρμόδιες αρχές Δίωξης του Οικονομικού Εγκλήματος περιγράφεται κατωτέρω.

Η περιγραφή είναι από τα αποσπάσματα που περιλαμβάνονται στην Ειδική Έκδοση της «Φορολογικής Επιθεώρησης» για θέματα του ΣΔΟΕ (1997).

Εκείνο που πρέπει να επισημανθεί, όσον αφορά στη λαθρεμπορία καυσίμων είναι ότι, σύμφωνα με απόφαση της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσα πλοία εκτελούν ενδοκοινοτικούς πλόες, χρησιμοποιούν καύσιμα χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο, γεγονός που αποτελεί ερέθισμα για να αναπτυχθεί το σχετικό λαθρεμπόριο.

Μεγάλο πρόβλημα που συμβάλλει στο λαθρεμπόριο είναι η ανυπαρξία ενιαίας τιμολόγησης. Όμως και το κράτος, μέσω της κοινοτικής πολιτικής που ασκεί και που περιλαμβάνει και τις τιμές του πετρελαίου, έχει τη δική του συμβολή στη δημιουργία συνθηκών για την ανάπτυξη της λαθρεμπορίας καυσίμων. Μέχρι τον Ιούλιο του 2002 έχουν εντοπιστεί 12,5 εκατομμύρια λίτρα τα οποία φοροδιέφυγαν. Ο όγκος αυτός του επταμήνου σημειωτέον ότι ισοδυναμεί με τον όγκο που διακινήθηκε παράνομα καθ' όλη τη διάρκεια του 2001. Μέχρι στιγμής, εξ άλλου, έχουν εντοπιστεί 250 παράνομες δεξαμενές, οι περισσότερες από τις οποίες είναι στο νομό Αττικής.

ΤΡΟΠΟΙ ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΑΣ

Με τα σθέπια

Το λαθρεμπόριο καυσίμων με τα σθέπια είναι πολύμορφο. Αυτό τουλάχιστον έχει δείξει η μέχρι τώρα δραστηριότητα αυτών, στη θάλασσα, με τους εφοδιασμούς των ποντοπόρων πλοίων. Το λαθρεμπόριο γίνεται σχεδόν πάντα σε συνεργασία με τον μηχανικό ή τον καπετάνιο του εφοδιαζόμενου πλοίου, την πλοιοκτήτρια ή τη διαχειρίστρια εταιρεία και την εφοδιάστρια εταιρεία που έχει και την κύρια ευθύνη των εφοδιασμών.

Τρόποι: α) Τα ποντοπόρα πλοία έχουν τη δυνατότητα από το νόμο (Τ. 3300/84 ΑΥΟ) να ζητήσουν (μέσω των εκπροσώπων τους) απεριόριστη θεωρητικά ποσότητα καυσίμων για την κίνησή τους και την εν γένει εσωτερική λειτουργία τους (ηλεκτρογεννήτριες, ψυκτικά κ.λπ.). Τουτό σημαίνει πως, αν το εφοδιαζόμενο πλοίο έχει ανάγκη να παραλάβει π.χ. 100 Μ/Τ Diesel και 200 Μ/Τ μαζούτ, η παραγγελία στην εφοδιάστρια εταιρεία είναι διπλάσια ή τριπλάσια.

Το εφοδιαζόμενο πλοίο παραλαμβάνει τις απολύτως αναγκαίες ποσότητες, βεβαιώνει όλα τα συνοδευτικά έγγραφα του εμπορεύματος ότι παρέλαβε όλη την ποσότητα που αναγράφουν αυτά, τις δε υπόλοιπες ποσότητες που παραμένουν στο σθέπι, αφού διακανονίσουν το κέρδος μεταξύ τους, αναλαμβάνει το ίδιο να το διοχετεύσει στην κατανάλωση, προσεγγίζοντας σε μη

ελεγχόμενες περιοχές (συνήθως εκτός λιμένας) και σε συνεννόηση με βυτιοφόρα, μεταφέρεται σε παράνομες αποθήκες ή απ' ευθείας στα πρατήρια καυσίμων.

β) Εάν το σθέπι δεν καταφέρει να διοχετεύσει τα καύσιμα μέσω των βυτιοφόρων, στην κατανάλωση, έρχεται σε συνεννόηση με την εφοδιάστρια εταιρεία (εταιρεία πετρελαιοειδών) και όταν παραλάβει νέο εφοδιασμό για άλλο πλοίο, παραλαμβάνει μειωμένη ποσότητα, την οποία συμπληρώνει με την υπάρχουσα στο σθέπι (παρακρατηθείσα) και πραγματοποιεί τον εφοδιασμό. Η διαφορά του καυσίμου που δεν παραδόθηκε από την εφοδιάστρια εταιρεία παραμένει σαν κέρδος σ' αυτή, που με τη σειρά της το διοχετεύει παράνομα στην κατανάλωση.

γ) Εντός του λιμένας υπάρχουν πολλή πλωτά μέσα (ρυμουλκά, καταδυτικά, πλωτές γερανογέφυρες κ.λπ.) τα οποία δεν δικαιούνται να παραλαμβάνουν καύσιμα με στέπια. Είναι υποχρεωμένα επομένως να εφοδιάζονται με ελεύθερα καύσιμα. Σ' αυτές τις περιπτώσεις τα σθέπια που έχουν παρακρατήσει παράνομα πετρέλαιο από τα εφοδιαζόμενα πλοία, πωλούν στα προαναφερόμενα πλωτά μέσα καύσιμα με μειωμένες τιμές, με αποτέλεσμα και οι δύο πλευρές να ικανοποιούνται από το αποτέλεσμα.

δ) Τα μεταφορικά δεξαμενόπλοια, δηλαδή εκείνα που μεταφέρουν ελεύθερα καύσιμα στα νησιά, παραλαμβάνουν από τα εφοδιαστικά σθέπια ποσότητες ναυτιλιακού καυσίμου, τις οποίες και αδειάζουν σε περιοχές των νησιών όπου δεν υπάρχει ουσιαστικός έλεγχος ή και καθόλου από τις ελεγκτικές αρχές (τελωνεία,



λιμεναρχεία κ.λπ.).

ε) Με εικονικούς εφοδιασμούς. Σ' αυτές τις περιπτώσεις, η εφοδιάστρια εταιρεία καταθέτει στο αρμόδιο τελωνείο αίτηση εφοδιασμού για κάποιο υπαρκτό πλοίο, που πρόκειται να εφοδιαστεί με σιδήρι.

Τηρούνται όλες οι τυπικές διαδικασίες της φόρτωσης του καυσίμου στο σιδήρι, πλην όμως το καύσιμο παραμένει εξ ολοκλήρου στην εφοδιάστρια εταιρεία. Επειδή υπάρχει συνήθως προσυνεννόηση με το εφοδιαζόμενο πλοίο, τα τελωνειακά χαρτιά (άδεια Ε) και τα συνοδευτικά έγγραφα φέρουν κανονικά σφραγίδες και υπογραφές από το εφοδιαζόμενο πλοίο.

ΕΛΕΓΧΟΣ ΣΤΑ ΜΕΣΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ

Για τα δεξαμενόπλοια: Ο έλεγχος των Δ/Ε απαιτεί σοβαρές γνώσεις και ανθρώπους που έχουν άμεση επαφή με τα πλοία (υπάλληλοι των Α/Λ). Τα κύρια σημεία ελέγχου για παράνομη απόκρυψη καυσίμων είναι:

α) Τα Sait Tanks (πλοϊνές δεξαμενές αριστερά-δεξιά του πλοίου), οι οποίες τροφοδοτούνται με σαβούρα (θάλασσα) για λόγους ισορροπίας του πλοίου όταν είναι έμφορτο.

β) Τα Koferd Tanks (διαχωριστικές δεξαμενές). Ουσιαστικά αποτελούν το διάκενο μεταξύ δύο δεξαμενών του πλοίου και παίζουν το ρόλο της προστασίας για τη μη ανάμιξη των προϊόντων, σε περίπτωση που μια δεξαμενή τρυπήσει.

γ) Deep Tanks: Είναι διάκενα, τα οποία ξεκινούν από το κατάστρωμα του πλοίου και φτάνουν μέχρι τον πυθμένα.

δ) Double Bottom (διπύθμενο). Τα διάκενα αυτά στον πυθμένα του πλοίου ουσιαστικά λειτουργούν για την προστασία του πλοίου σε περίπτωση προσάραξης σε βράχο. Εάν υποστεί τη βλάβη ο εξωτερικός πυθμένας, να μείνει ο άλλος ανέπαφος, χωρίς να

δημιουργήσει είσοδο θάλασσας στο εσωτερικό του σκάφους. Συνήθως είναι γεμάτα με σαβούρα για ευστάθεια του πλοίου.

ε) Forepeak-After Peak (μπροστινό στεγανό πλώρης και πρυμνίο στεγανό). Είναι διάκενα του πλοίου που συνήθως έχουν το πόσιμο νερό.

στ) Έλεγχος των σιδηρίων πριν και κατά τη διάρκεια της φόρτωσης.

Πριν από τη φόρτωση: Πριν από έναν αιφνιδιαστικό έλεγχο σε μια εταιρεία πετρελαιοειδών που εφοδιάζει πλοία με σιδήρια (Δ/Ε), το ΣΔΟΕ πρέπει να προβεί στις πιο κάτω ενέργειες:

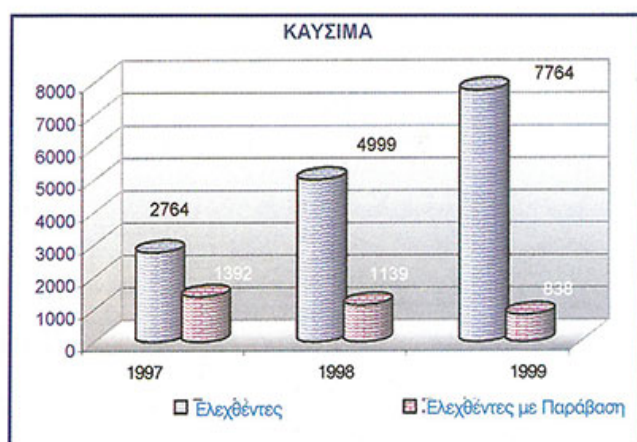
1) Αναζήτηση από το τελωνειακό κλιμάκιο που εδρεύει στην εταιρεία, να δοθούν οι αιτήσεις εφοδιασμού που θα πραγματοποιηθούν με σιδήρια.

2) Να ζητήσει από την εταιρεία τις αντίστοιχες εντολές φόρτωσης που απευθύνονται στην προβλήτα φόρτωσης, από τις οποίες προκύπτουν όλα τα στοιχεία του εφοδιασμού (π.χ. όνομα σιδηρίου, εφοδιαζόμενου πλοίου, προϊόν, ποσότητα κ.λπ.).

3) Μετάβαση στην προβλήτα, πάντα παρουσία εκπαιδευμένου της εταιρείας, για ενδεχόμενη αμφισβήτηση του αποτελέσματος του ελέγχου εκ των υστέρων.

4) Εάν το σιδήρι δεν έχει κάνει έναρξη φόρτωσης και ζητηθεί να γίνει ένας πλήρης έλεγχος στις κινήσεις του μέχρι εκείνη τη στιγμή, θα πρέπει να απαιτηθεί από τον καπετάνιο του να προσκομίσει το βιβλίο της γέφυρας, τις φορτωτικές, τα αντίγραφα των δελητίων αποστολής των προηγούμενων φορτώσεων, το βιβλίο μηχανής για τον έλεγχο των καυσίμων που το ίδιο καταναλώνει, το βιβλίο ατελούς παραλαβής καυσίμων του Δ/Ε, για να διαπιστωθούν οι ποσότητες και τα χρονικά διαστήματα που παραλαμβάνει καύσιμα για κατανάλωση.

5) Όταν το ελεγχόμενο σιδήρι είναι μόνο εφοδιαστικό, θα απαι-



τηθεί από τον καπετάνιο του Δ/Ε ή του παρευρισκόμενου υπεύθυνου, να δηλώσει εγγράφως, πριν από τον έλεγχο, εάν το σκάφος έχει στις δεξαμενές του υπόλοιπα καυσίμων από εφοδιασμούς, καθώς και τα δικά του καύσιμα που προορίζονται για την κίνησή του. Αυτή η ενέργεια είναι φανερό πως θα εξασφαλίσει τον κατοπινό έλεγχο από κάθε μορφής αμφισβήτηση εκ των υστέρων.

6) Μετάβαση κατόπιν στις δεξαμενές του πλοίου παρουσία του καπετάνιου ή του μηχανικού και έλεγχος αυτών. Όσες δεξαμενές είναι προορισμένες να μεταφέρουν diesel, ο έλεγχος μπορεί να γίνει κατ' αρχάς οπτικός, θα φανεί δηλ. αν η δεξαμενή περιέχει προϊόν ή είναι άδειες, κοιτάζοντας αυτή πάνω από τα καπάκια που σφραγίζουν τη δεξαμενή. Εάν διαπιστωθεί ότι η δεξαμενή έχει προϊόν, ρίχνουν μέσα την ειδική μετροταινία που έχει το σθέπι και με τη βοήθεια των ογκομετρικών πινάκων του πλοίου θα βρουν την ποσότητα του καυσίμου που έχει εναπομείνει στη δεξαμενή, την οποία βεβαίως και καταγράφουν στο σχετικό έντυπο της έκθεσης ελέγχου.

7) Εάν κριθεί ότι είναι αναγκαία η λήψη δειγμάτων του καυσίμου, θα γίνει κανονικά με την προβλεπόμενη διαδικασία περί δειγματοληψίας, γιατί είναι ενδεχόμενο, οι ενδιαφερόμενοι να αμφισβητήσουν ότι πρόκειται για καθαρό diesel, αλλά μη αντλήσιμη ποσότητα που εμπεριέχει στο μεγαλύτερο μέρος της και νερό (θάλασσα).

8) Όταν η δεξαμενή είναι προορισμένη για μεταφορά μαζούτ, το σίγουρο είναι πως θα εντοπιστεί ποσότητα μαζούτ μέσα σ' αυτή και τούτο διότι αυτό το προϊόν, εάν δεν συντηρηθεί στους 60° C, παγώνει και καθίσταται μη αντλήσιμο, κυρίως σ' όλη την επιφάνεια της βάσης της δεξαμενής. Οι μη αντλήσιμες αυτές ποσότητες μαζούτ ουσιαστικά παραμένουν σταθερές και δεν θα πρέπει να υπολογίζονται ως υπόλοιπα μη παραδοθέντα στο εφοδιαζό-

μενο πλοίο, εφ' όσον το σθέπι έχει συγκεκριμένη άδεια (έγκριση από το αρμόδιο τελωνείο) που ειδική επιτροπή έχει αποφανθεί για την ποσότητα του μη αντλήσιμου προϊόντος. Η διαδικασία μέτρησης και δειγματοληψίας είναι η ίδια όπως στο diesel.

9) Μετά το πέρας του ελέγχου των δεξαμενών του σθεπιού, μετρούν και λαμβάνουν δείγματα από τις δεξαμενές ιδιοκατανάλωσης αυτού και καταγράφουν το αποτέλεσμα της μέτρησης.

10) Με όλη τα παραπάνω στοιχεία που ενδεχομένως έχουν προκύψει από τον έλεγχο, σε συνδυασμό με τα βιβλία του πλοίου και τα συνοδευτικά έγγραφα (Δ-Α άδειες εφοδιασμού κ.λπ.), γίνονται οι διασταυρώσεις των δεδομένων πλέον στοιχείων και αποφαινόμενοι πλέον οριστικά για το αποτέλεσμα της έρευνας.

11) Συντάσσεται η σχετική έκθεση, την οποία βεβαίως προσυπογράφει και ο παρευρισκόμενος καπετάνιος ή μηχανικός του πλοίου και περατώνεται ο έλεγχος.

Κατά τη διάρκεια του εφοδιασμού του πλοίου από το σθέπι:

1) Ο έλεγχος αυτός γίνεται σχεδόν πάντα μετά τη λήξη του εφοδιασμού και όταν το σθέπι έχει ήδη αναχωρήσει από το εφοδιαζόμενο πλοίο. Έτσι μόνο θα διαπιστωθεί αν πραγματικά έχει παρακρατηθεί καύσιμο.

2) Θα ληφθούν υπ' όψιν όλες οι ενέργειες που αφορούν κατ' αρχήν τον έλεγχο βιβλίων και στοιχείων για τη νόμιμη κατοχή και μεταφορά των καυσίμων καθώς και τις ενδεχόμενες υπόλοιπες ποσότητες που μεταφέρει το σθέπι για άλλους εφοδιασμούς.

3) Είναι ενδεχόμενο, το εφοδιαζόμενο πλοίο να μην παραλάβει όλη την ποσότητα που έχει παραγγείλει. Για την ποσότητα που θα παραμείνει στο σθέπι σαν πλεόνασμα, ο καπετάνιος του πλοίου είναι υποχρεωμένος να κάνει έγγραφη παρατήρηση στα βιβλία του καθώς και στην τελωνειακή άδεια φόρτωσης (Ε). Εάν τούτο δεν έχει γίνει, είναι φανερό πως η παρακράτηση της ποσότητας έγινε με σκοπό την παράνομη διοχέτευσή του στην κατανάλωση.

4) Θα πρέπει να ληφθεί υπ' όψιν πως ο έλεγχος του σθεπιού στη θάλασσα είναι δύσκολος από πλευράς μετρήσεων και τούτο διότι σχεδόν πάντα τα αποτελέσματα αμφισβητούνται επειδή το σκάφος βρίσκεται σε διαρκή κίνηση, ενδεχόμενη θαλασσοταραχή, μη ομοιόμορφη κατανομή του φορτίου, έμπληψη ή έμπρηξη του πλοίου κ.ά.

Τούτο σημαίνει ότι το πλοίο δεν βρίσκεται σε ισότροπο θέση (σ' ευθεία) και τα αποτελέσματα δεν θα είναι ακριβή. Το σίγουρο είναι πως και σ' αυτή την κατάσταση, εάν έχουν παρακρατηθεί παράνομα ποσότητες καυσίμου, ο έλεγχος του ΣΔΟΕ, έστω και επισημάνει, θα το δείξει. Εάν υπάρχει η βεβαιότητα πως κάτι τέτοιο συμβαίνει, θα πρέπει να οδηγηθεί το σθέπι στην προβλήτα και να γίνει ο έλεγχος.

ΔΙΑΠΙΣΤΩΘΕΙΣΕΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ

ΕΙΔΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ ΣΛΕΠΙΑ	ΠΑΡΑΒΑΤΕΣ	ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ (ΠΕΤΡ. ΘΕΡΜΑΝΣΗΣ)	ΤΕΛ. ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ (ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΕΣ) (ΠΕΤΡ. ΘΕΡΜΑΝΣΗΣ)	ΆΛΛΕΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ (ΝΟΘΕΙΕΣ κ.λπ.)
1999	25	-	-	237.922 λίτ.
2000	32	1.851 λίτ.	4.800 λίτ.	272.283 λίτ.
2001	20	-	35.000 λίτ.	278.044 λίτ.

Πηγή: Σώμα Δίωξης Οικονομικού Εγκλήματος - Ετήσιες εκθέσεις



- o Investigations into Total or Constructive Total Losses following Grounding, Flooding, Fire and Explosions
- o Collision Investigations
- o Engine Breakdown Investigations
- o Condition Surveys for Mutual Insurance Entry Purposes
- o Pre-Purchase Surveys
- o Superyacht Surveys
- o Cargo Damage Investigations
- o Bunker Dispute and Marine Pollution Investigations
- o Speed and Consumption Calculations
- o Investigations into Death or Injury of Crewmembers
- o Opinions on Documentation Produced
- o Expert Witnesses in Local Courts and London Arbitrations
- o Salvage Administrators under LOF, SCOPIC
- o Husbandry of Laid Up or Repossessed Vessels
- o Nautical Safety Inspectors for The Bahamas Ship's Registry
- o Nautical Safety Inspectors for The Barbados Ship's Registry
- o The Greek Member of the European Survey Group



OVERSEAS MARITIME

Marine Surveyors and Consultants

Tel : (+3) 010 422 2730

57 Notara Street

Fax : (+3) 010 422 2737

Piraeus GR-185 35

Telex : 241306 OMC GR

Greece

Email : comms@overseasmaritime.com

24 Hours Contact : Jim Walsh, Mob : (+3) 0944 301 401

Αυξημένη η ζήτηση second hand φορτηγών



Το πέρας της καλοκαιρινής περιόδου και η επιστροφή σε κανονικούς ρυθμούς, μετά τη συνήθη υποτονικότητα που παρατηρείται τους καλοκαιρινούς μήνες, βρίσκει την αγορά ξηρού φορτίου αντιμέτωπη με αρκετά ενδιαφέρουσες εξελίξεις. Αν και ως το τέλος Ιουλίου δεν υπήρξε κάτι το αξιοσημείωτο, από εκεί και πέρα παρατηρήθηκε βελτίωση, η οποία ξεκίνησε με αργούς ρυθμούς και έδειξε σημάδια επιτάχυνσης κατά τις πρώτες εβδομάδες του φθινοπώρου. Συγκεκριμένα, τις δύο τελευταίες εβδομάδες ο Baltic Dry σημείωσε άνοδο 127 μονάδων, φτάνοντας τις 1.163, ενώ παρόμοια αύξηση 145 μονάδων παρατηρήθηκε και από το δείκτη των Panamaxes, ο οποίος διαμορφώθηκε γύρω στις 1.190. Ο BHMΙ βελτιώθηκε κατά 113 μονάδες, κλείνοντας στις 7.851, ενώ ο εντυπωσιακότερος όλων ήταν ο δείκτης των Capes, ο οποίος κέρδισε 225 μονάδες, φτάνοντας τις 1.426. Μολαταύτα, η στάση επιφυλακτικότητας και σκεπτικισμού που επικρατεί δεν είναι αδικαιολόγητη, αφού παρόμοια αύξηση είχε παρατηρηθεί στην αγορά την περασμένη άνοιξη αλλά αποδείχθηκε προσωρινή.

Στον τομέα των αγοραπωλησιών, η έντονη δραστηριότητα για μεταχειρισμένα φορτηγά είναι για μία ακόμη φορά εμφανής, γεγονός που αντικατοπτρίζεται τόσο στον αριθμό των πράξεων όσο και στον αριθμό επιθεωρήσεων που λαμβάνουν χώρα τελευταία. Το αγοραστικό ενδιαφέρον παρουσιάζεται αυξημένο ακόμη και για μονάδες προχωρημένης ηλικίας (πέραν της εικοσαετίας), το οποίο σε συνδυασμό με την παρούσα κατάσταση της ναυλαγοράς αναμένεται να οδηγήσουν σε περαιτέρω εξελίξεις τις ερχόμενες εβδομάδες. Παρ' όλα αυτά, αξίζει να σημειωθεί πως τα επίπεδα των τιμών δεν φαίνεται να ανταποκρίνονται πλήρως στις προσδοκίες των αγοραστών, αφού η σχέση επένδυσης (πλοίο) και απόδοσης (ναύlius) έχει μεγάλη απόκλιση.

Όσον αφορά τα νεότευκτα, το φθινόπωρο αποτελεί την εποχή κατά την οποία τα περισσότερα ναυπηγεία προσεγγίζουν το πελατειακό κοινό με σκοπό να εξαντλήσουν τη διαθεσιμότητα των κληνών. Η δραστηριότητα για φορτηγά, δεξαμενόπλοια και πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων υπήρξε αυξημένη κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού, με Έλληνες και ξένους πλοιοκτήτες που διέθεταν τα απαιτούμενα κεφάλαια, να προχωρούν σε παραγγελίες ώστε να εκμεταλλευτούν τα επίπεδα τιμών. Αξίζει να αναφερθεί πως τα συγκεκριμένα επίπεδα εξακολουθούν να βρίσκονται χαμηλότερα του μέσου όρου της περυσινής χρονιάς για όλους τους τύπους πλοίων, με εξαίρεση τα handysize και handymaxes ξηρού φορτίου.

Ο χώρος των διαλύσεων αντιμετώπισε μια αρκετά ενδιαφέρουσα περίοδο, με τους κύριους αποδέκτες τονάζ για διάλυση να ανταγωνίζονται επί των λιγοστών διαθέσιμων μονάδων στην αγορά. Το αξιοσημείωτο εδώ είναι η πληθώρα πράξεων που αφορούν σε μονάδες οι οποίες δεν γίνονται ευρέως γνωστές στο αγοραστικό κοινό. Το Πακιστάν έκανε την επανεμφάνισή του με τη διάλυση ενός Ultra Large Crude Carrier την περασμένη εβδομάδα, με κάποιους να υποστηρίζουν πως η συγκεκριμένη περίπτωση αποτελεί μόνο την αρχή. Η Ινδία και το Μπανγκλαντές φαίνεται να προσφέρουν παρόμοια επίπεδα τιμών, τα οποία κυμαίνονται γύρω στα 145 δολλάρια ανά τόνο light για φορτηγά, γύρω στα 150 δολλάρια για πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και περίπου στα 155 δολλάρια για δεξαμενόπλοια. Τέλος, οι υποψήφιες μονάδες προς διάλυση που έχουν ως τελευταίο σταθμό εκφόρτωσης την Κίνα παραμένουν για διάλυση στην περιοχή, γεγονός που αποδεικνύει αποδεκτά επίπεδα τιμών.

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



BULKCARRIERS

NAME	D.W.T.	BUILT	GEAR	PRICE US\$	BUYERS
XINSHI HAI	70,728	1995 - JAPAN	GEARLESS	31,000,000 ENBLOC INCL BB CHARTER TO «COSCO» TILL 2013 AT USD 5,500	K/G COMPANY, GERMANY
XINGXING HAI	68,519	1995 - JAPAN	GEARLESS	»	»
ISPAT TARANG	70,321	1989 - JAPAN	GEARLESS	10,300,000 ICL A 5 YEAR BB BACK AT USD 4,700 PD	FH LORENTEN
GOLDEN BRIDGE	9,050	1995 - JAPAN	GEARLESS	13,500,000	GREEK
SUPERSONIC	61,659	1982 - JAPAN	GEARLESS	3,400,000	KOREAN
POROS	61,203	1980 - KOREA	GEARLESS	2,900,000	GREEK
ICL RAJA MAHENDRA	47,893	1984 - JAPAN	CRANES 3 X 25	4,500,000	BARKLEY SHIPPING
ORIENTAL EXPRESS	45,342	1997 - CHINA	CRANES 2 X 25 CRANES 2 X 30	UNKNOWN	UNDISCLOSED
GRAND SUCCESS	42,183	1995 - JAPAN	CRANE 4 X 25	10,500,000	GREEK
CERINTHUS	40,009	1988 - BULGARIA	CRANES 4 X 25	RGN 6,000,000	GREEK
GOLDEN PROSPERITY	38,883	1985 - JAPAN	CRANES 4 X 25	5,500,000	CHINESE
KEN NICHIRIN	34,508	1985 - JAPAN	TEU 140 CRANES 4 X 25	RGN 4,700,000 - 4,800,000	CHINESE
STJEPOV	30,868	1981 - JAPAN	CRANES 4 X 15 CRANES 1 X 10	1,200,000	GREEK
NEW FOREST	8,457	1990 - JAPAN	CRANES 4 X 30	7,500,000 INCL 2 YR T/C BACK AT USD 6300/6500 PER DAY	GREEK
CAPE KEPPEL	25,082	1983 - GERMANY	TEU 1320 CRANES 4 X 36	3,600,000	THAI THORESEN
STELLAR GLORY	24,202	1995 - JAPAN	TEU 415 CRANES 3 X 30	RGN 7,600,000 - 7,900,000	JAPANESE
EVER WISE	18,757	1982 - JAPAN	DERRICKS 4 X 25	2,000,000	UNDISCLOSED
ST.CROIX	18,441	1985 - KOREA	CRANES 4 X 15	3,750,000	CHINESE
RAINBOW SPIRIT	13,568	1984 - JAPAN	DERRICKS 4 X 15	2,350,000	SOUTH KOREAN
YEDAR	6,462	1985 - JAPAN	DERRICKS 4 X 20	UNKNOWN	UNKNOWN
INNBRUCK	4,186	1977 - JAPAN	GEARLESS	400,000	UNDISCLOSED

TANKERS

NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
OLIVER JACOB	156,000	1999 -	TANKER	UNDISCLOSED PRICE	SALAMON AG
PALLAS ATHINA	155,250	1976 - SWEDEN	TANKER	4,000,000	GREEK
ARGOSEA	155,212	1978 - SWEDEN	TANKER	10,000,000	FAR EASTERN
BRITISH SKILL	127,778	1983 - U.K.	TANKER	7,200,000 INC A 2 YR BB BACK AT UNDISCLOSED PRICE/DAY	GREEK
SEABRAVERY II	110,461	1994 - CROATIA	TANKER	UNDISCLOSED	OVERSEA SHIPHOLDING GROUP N.Y.
VESTA	81,278	1980 - KOREA	TANKER	9,200,000 ENBLOC	THENAMARIS
VENUS V	79,999	1981 - KOREA	TANKER	"	"
ALLORO	69,999	1997 - JAPAN	TANKER	COMMITTED ON A 2 YR T/C AT USD 14,500/DAY WITH A PURCHASE OBLIGATION ON COMPLETION OF THE T/C AT USD 19,000,000	UNDISCLOSED
VENETIKOS	69,998	1993 - JAPAN	TANKER	18,250,000	NAN JING PETROLEUM, CHINA
BERGE CHIEF	61,203	1976 - NORWAY	TANKER	RGN 8,000,000 (FOR STORAGE PURPOSES)	UNDISCLOSED
FAY STAR	33,788	1976 - NETHERLANDS	TANKER	2,000,000	GREEK
ROSA T	30,990	1978 - CANADA	TANKER	1,500,000	GREEK
PRETTY FALCON	5,872	1985 - BULGARIA	TANKER	2,300,000	RUSSIAN
TSURUTAMA MARU	3,339	1994 - JAPAN	TANKER	1,900,000	GREEK
DEEPDALE	37,512	1979 - JAPAN	PRODUCT CARRIER	2,300,000	UNDISCLOSED
MARE GLACIALE	12,705	1985 - ITALY	PRODUCT CARRIER	3,450,000	GREEK
MARE GLACIALE	12,705	1985 - ITALY	PRODUCT CARRIER	3,40,000	STYGA
ZEEBRUGGE	24,470	1983 - NORWAY	LPG	UNDISCLOSED ENBLOC	VARUN SHIPPING, INDIA
HEBRIS	20,566	1983 - NORWAY	LPG	"	"
DANISH ARROW	759	1976 - DENMARK	LPG	RGN 450,000 - 500,000	UNDISCLOSED
DANISHDART	759	1976 - DENMARK	LPG	RGN 450,000 - 500,000	UNDISCLOSED

TWEEDECKERS/MPPs/CONTAINERS

NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
NEDLLOYD	CONTAINER	62,277	1991 - KOREA	TEU 4419	31,500,000 INCL T/C BACK AT USD 21,500/DAY	SAMAMA
NORMANDIE	CONTAINER	53,240	1986 - JAPAN	TEU 3428	21,400,000	TECHNOMAR
EVER GROUP	CONTAINER	14,332	1998 - CHINA	TEU 1104	12,400,000	EUROPEANS
PERAK	CONTAINER	12,310	1994 - POLAND	CRANES 2 X 40 TEU 1012	9,200,000	BRIESE SCHIFFFAHRT
KATHRINE SIFF	CONTAINER	9,766	1990 - DENMARK	TEU 972	8,700,000	MOROCCO BASED
KATHRINE SIFF	CONTAINER	9,766	1990 - DENMARK	CRANES 2 X 40 TEU 972	EACH ENBLOC	"
LAGARFOSS	CONTAINER	8,340	1983 - GERMANY	CRANES 2 X 40 TEU 541	3,350,000	UNDISCLOSED
OCEAN WAVE	TWEEN	18,950	1981 - CHINA	CRANES 2 X 35 TEU 572	1,500,000	INDIAN
GOLDEN STAR	TWEEN	16,600	1982 - RUMANIA	CRANES 5 X 25 TEU 278	550,000	UNDISCLOSED
EVER WEALTHY	TWEEN	11,783	1986 - JAPAN	DERRICKS 4 X 22 TEU 340	2,250,000	UNDISCLOSED
SUN RUBY	TWEEN	6,348	1990 - JAPAN	CRANES 2 X 36 CRANES 1 X 25 DERRICKS 2 X 30	2,700,000	CHINESE
CHARLOTTE SIFF	TWEEN	4,486	1981 - DENMARK	DERRICKS 2 X 22 TEU 352	UNDISCLOSED	UNDISCLOSED
				CRANES 2 X 80		

DEMOLITION

NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	LTD	PRICE US\$/LDT	BUYERS
VELO	BULKER	72,050	1977 - U.K.	11,941	147 (SALE INCL 600TS OF BUNKERS ON BOARD)	CHINA
ZALONGO	BULKER	71,703	1975 - JAPAN	-	P+C TERMS	CHINA
EVER BRILLIANCE	BULKER	61,900	1980 - JAPAN	10,735	147	CHINA
SEA EAGLE J	BULKER	36,943	1977 - JAPAN	7,611	147	INDIA
MEHMET EMIN	BULKER	27,059	1976 - JAPAN	6,441	-	INDIA
ZEE ONE	BULKER	22,059	1974 - JAPAN	4,856	-	INDIA
PACIFIC SWAN	BULKER	17,715	1977 - JAPAN	4,853	143	CHINA
ASEAN JOY	BULKER	17,529	1976 - JAPAN	4,668	150	INDIA
ASEAN TRADER	BULKER	16,877	1974 - JAPAN	4,317	141	INDIA
B.U.T. 1	BULKER	16,268	1969 - JAPAN	4,091	140	INDIA
TZANETIS	BULKERS	26,223	1980 - BRAZIL	7,296	157	INDIA
POOJA	CAR CARRIER	33,111	1976 - JAPAN	8,530	150	INDIA
BAR'ZAN	CONTAINER	20,306	1979 - KOREA	8,588	161	INDIA
UNI-VALOR	CONTAINER	20,157	1978 - JAPAN	9,045	137	CHINA
UNI-VITAL	CONTAINER	20,151	1979 - CHINA	9,045	137	CHINA
OPORTO	CONTAINER	14,520	1977 - GERMANY	8,020	P+C TERMS	CHINA
KAM HONG	FREEDOM	14,924	1969 - JAPAN	6,420	141 ON «AS IS» BSS KUWAIT	INDIA
AL FUJAIRAH	TWEEN	23,618	1978 - KOREA	5,930	157.75	INDIA
IRAN SHOJAAT	TWEEN	19,795	1971 - JAPAN	5,541	-	INDIA
DAISY	TWEEN	17,279	1982 - POLAND	6,733	90 ON «AS IS» BSS POLAND	INDIA
HUI SHUN	TWEEN	17,152	1987 - JAPAN	6,402	141 ON «AS IS» BSS KUWAIT	UNDISCLOSED
JUTHA KASAMAPHAN	TWEEN	11,742	1979 - KOREA	6,888	153	INDIA
SEA HORSE	TWEEN	8,542	1977 - JAPAN	-	155	BANGLADESH
JAPURA	OBO	131,661	1976 - JAPAN	25,067	123-125 ON «AS IS» BSS BRAZIL (SALE INCL AMOUNT OF BUNKERS ON BOARD)	INDIA
ANNE II	OBO	122,272	1977 - GERMANY	23,076	140	CHINA
PINTA	TABKER	29,088	1975 - JAPAN	7,037	148 ON «AS IS» BSS FUJAIRAH	INDIA
BERGE ODEL	TANKER	278,807	1975 - JAPAN	41,765	150	CHINA
CARLOTTA	TANKER	141,586	1974 - JAPAN	22,905	155	INDIA
SAVA	TANKER	137,678	1976 - JAPAN	21,670	154	INDIA
YELLOW STAR	TANKER	42,458	1975 - JAPAN	9,553	157	INDIA
ZAKS DIKLO	TANKER	40,000	1976 - YUGOSLAVIA	11,450	161	BANGLADESH
FELIX	TANKER	31,500	1976 - NORWAY	7,070	155	INDIA
FOUR WINDS	TANKER	30,475	1976 - ITALY	7,893	151	INDIA
ASTYPALEA	TANKER	29,990	1970 - JAPAN	6,973	153	INDIA
SEAWIND	TANKER	21,093	1964 - U.K.	-	-	INDIA
BANIAS STAR	PRODUCT CARRIER	29,842	1975 - ITALY	8,106	UNDISCLOSED PRICE ON «AS IS» BSS FUJAIRAH	INDIA
SUCO DO BRASIL	PRODUCT CARRIER	9,881	1970 - NORWAY	5,128	-	INDIA
HERMES	LPG	38,705	1974 - FRANCE	-	144	CHINA

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις πριν από 1 χρόνο - Σεπτέμβριος 2001

1. BULKCARRIERS NAME	D.W.T.	BUILT	LDT	PRICE US\$/LDT	BUYERS
IRONBRIDGE	172,810	1987 - U.K	-	10,600,000	MARMARAS
STELLAR ERA	149,321	1994 - KOREA	-	Region 19,000,000	ANGELIKOISSIS
WORLD RAVEN	72,394	1996 - JAPAN	-	Region 14,350,000	UNDISCLOSED
EAST FORTUNE	69,153	1993 - JAPAN	-	Region 10,750,000	VITA MANAGEMENT
SANMAR PIONEER	40,836	1986 - JAPAN	CRANES 4 X 25	Region 6,000,000	UNDISCLOSED
WHITE OPAL	23,651	1977 - JAPAN	CRANES 3 X 25 DERRICK 1 X 25	1,200,000	INDIAN
OMER	12,000	1975 - JAPAN	DERRICKS 4 X 20	750,000	SYRIAN
ISLA BOHOL	6,623	1982 - JAPAN	DERRICKS 4 X 15	Region 850,000	UNDISCLOSED
2. TANKERS NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
BAURU	116,620	1976 - BRAZIL	-	Region 2,200,000 on «as is» basis Brazil	UNDISCLOSED
EDOARDO D' ALESIO	97,070	1981 - JAPAN	-	8,600,000	STYGA MARITIME
ATLANTIC SUN	68,538	1978 - JAPAN	-	Region 3,800,000	ESTORIL NAVIGATION
MONTREAL	44,360	1982 - JAPAN	-	Region 5,500,000 on «as is» basis	ANCORA
JIPRO SKY	13,600	1993 - JAPAN	CHEMICAL TANKER	13,000,000	BERIAN LAGAN TANKERS
ORIENTAL GARLAND	7,623	1989 - JAPAN	CHEMICAL TANKER	Region 6,400,000	NEPLINE
CERVIN	6,930	1982 - JAPAN	CHEMICAL TANKER	Region 2,400,000	EUROPEAN
3. DEMOLITION NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	PRICE US\$/LDT	BUYERS
FLAG ZANNIS	BULKER	64,435	1973 - JAPAN	140 «as is» Greece including 1300 tons bunkers	UNDISCLOSED
SEA MUSE	BULKER	36,122	1976 - JAPAN	148	BANGLADESH
PIONEER EXPRESS	TWEEN DECKER	21,121	1980 - JAPAN	166	INDIA
LONDON	CONTAINER	49,590	1972 - GERMANY	145	CHINA
MORNING BRIGHT	CAR CARRIER	5,949	1977 - JAPAN	159	CHINA
KOOHRANG	TANKER	284,632	1975 - JAPAN	152	PAKISTAN
AGAPI	TANKER	29,687	1974 - JAPAN	158	INDIA

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις πριν από 10 χρόνια - Σεπτέμβριος 1992

1. BULKCARRIERS NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
BAO SHAN	11,065	1972 - JAPAN	-	3,800,000	GOLDEN UNION
YOUNG SENATOR	64,810	1989 - JAPAN	-	21,500,000	C. ITOH
EMMA D.P. SECONDA	54,568	1973 - ITALY	-	3,800,000	WITHIN ITALY
APOLDA	43,442	1969 - GERMANY	CRANES 7 X 11	1,600,000	GREEK
NOVA COSMOS	34,014	1984 - JAPAN	CRANES 4 X 25	11,500,000	TURKISH
WANI LAKE	29,445	1985 - JAPAN	CRANES 3 X 25 514 TEU	13,500,000	KLAVENESS
KOREAN TOPAZ	19,395	1978 - KOREA	CRANES 4 X 25	3,700,000	GREEK
MAX VICTORY	7,350	1972 - JAPAN	DERRICKS 2 X 35 DERRICKS 10 X 10 TEU 134	1,200,000	P.R.C. BASED
2. TANKERS NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
KAROLINE MAERSK	339,297	1976 - DENMARK	TANKER	UNDISCLOSED	UNDISCLOSED
UNITY	124,264	1974 - GERMANY	TANKER	4,500,000	MAMIDAKIS
FUJISAN	91,442	1980 - JAPAN	TANKER	8,750,000	THENAMARIS
JORDAN NIKOLOV	70,862	1968 - JAPAN	TANKER	2,370,000	P.R.C.
ST. MICHAELIS	45,574	1981 - GERMANY	TANKER	29,500,000	CHANDRIS
ST. NIKOLAI	45,575	1982 - GERMANY	TANKER	ENBLOC	CHANDRIS
PORT VENDRES	25,253	1973 - YUGOSLAVIA	TANKER	3,600,000	UNDISCLOSED
3. DEMOLITION NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	PRICE US\$/LDT	BUYERS
ATLANTIC PATRIOT	BULKER	109,469	1971	147.5	CHINA
WISE SEAS TRIDENT	BULKER	54,280	1967	158	CHINA
DAPHNE	TWEEN	14,339	1967	149	CHINA
ORANGE 2	TWEEN	6,950	1969	176	INDIA
LEGACY	TANKER	263,668	1971	137.8	BANGLADESH
LEADERSHIP	TANKER	101,855	1968	154 NET	INDIA



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

AGENCIES - CREW MANNING (ROMANIAN-MYANMAR CREW)

CHARTERING (PETROLEUM-BULK-DRY CARGOES)



● SINGAPORE PORT

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

- **ROMANIA (CONSTANZA)**
 - ↳ **AGENCIES ACTIVITIES**
 - ↳ **CREW MANNING**

● 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



Η ακτοπλοϊκή κίνηση από τρία μεγάλα λιμάνια της χώρας

Αύξηση είχε η επιβατική κίνηση με τα ακτοπλοϊκά πλοία από το λιμάνι του Πειραιά κατά το μήνα Ιούλιο, σε αντίθεση με το λιμάνι της Ραφήνας που η διακίνηση των επιβατών φέτος παρουσίασε πτώση. Μειωμένη επίσης παρουσιάζεται και η κίνηση επιβατών και φορτηγών αυτοκινήτων από το λιμάνι της Πάτρας.

Συγκεκριμένα, τον Ιούλιο του 2001 διακινήθηκαν από το λιμάνι του Πειραιά προς τα νησιά του Αιγαίου, την Κρήτη, τα Δωδεκάνησα και τον Αργοσαρωνικό συνολικά 702.961 επιβάτες ενώ από το λιμάνι της Ραφήνας 172.839 επιβάτες.

Κατά τη διάρκεια του ίδιου μήνα του 2002, από το λιμάνι του Πειραιά διακινήθηκαν 718.418 άτομα ενώ από τη Ραφήνα άλλοι 153.573 επιβάτες. Το μήνα Αύγουστο της περυσινής χρονιάς μετακινήθηκαν από τον Πειραιά 751.209 επιβάτες και από τη Ραφήνα 167.624, ενώ φέτος ο αριθμός των ατόμων που κινήθηκαν από το λιμάνι της Ραφήνας έφτασε τους 155.668.

Σχετικά με τη μείωση διακίνησης των επιβατών το καλοκαίρι του 2002, η πρόεδρος του Οργανισμού Λιμένος Ραφήνας δήλωσε τα εξής στα «Ναυτικά Χρονικά»:

«Η ουσιαστική μείωση που παρατηρήθηκε το φετινό καλοκαίρι αφορά κυρίως τα φορτηγά αυτοκίνητα και λιγότερο τους επιβάτες και τα Ι.Χ. Κατά την άποψή μας τα αίτια οφείλονται κατ' αρχάς στο ότι αυτό το καλοκαίρι δεν δρομολογήθηκε επιβατηγό-οχηματοαγωγό για Σύρο, Σαντορίνη και Πάρο σε καθημερινή βάση. Άλλος παράγοντας είναι ότι τα δύο Sea Jet της εταιρείας Blue Star Ferries δεν εκτέλεσαν δρομολόγια. Το ένα πουλήθηκε και το άλλο υπέστη σοβαρή ζημιά, η οποία μέχρι σήμερα δεν έχει επισκευαστεί. Έτσι υπήρχε μόνον ένα ταχύπλοο που εκτελούσε μόνον ένα απογευματινό δρομολόγιο από το λιμάνι μας.

Ένας άλλος σοβαρός παράγοντας της μείωσης των φορτηγών αυτοκινήτων είναι η αλλαγή δρομολογίου του Ro-Ro ΜΥΚΟΝΟΣ, το οποίο αναχωρεί πλέον μόνον από το λιμάνι του Πειραιά. Τέλος, θα ήθελα να αναφέρω ότι στη μείωση διακίνησης επιβατών και αυτοκινήτων συντελεί και η γενικότερη πτώση του τουρισμού που παρατηρήθηκε φέτος σε όλη την επικράτεια».

Η κίνηση των επιβατικών ιδιωτικών αυτοκινήτων από το λιμάνι της Ραφήνας έχει ως εξής:

Ιούλιος 2001: 22.711 - Ιούλιος 2002: 22.310

Αύγουστος 2001: 20.784 - Αύγουστος 2002: 23.801

Αντίστοιχα η μετακίνηση των φορτηγών αυτοκινήτων ήταν:

Ιούλιος 2001: 1.849 - Ιούλιος 2002: 1.786

Αύγουστος 2001: 2.194 - Αύγουστος 2002: 1.375

Από τον Οργανισμό Λιμένος Πατρών λάβαμε τα συγκριτικά στοιχεία των δύο τελευταίων ετών, (2001- 2002), σύμφωνα με τα οποία η επιβατική κίνηση στη γραμμή Πάτρας-Ιταλίας παρουσίασε μείωση τον μήνα Ιούλιο κατά 330 επιβάτες (ποσοστό 0,37%) ενώ τον Αύγουστο κατά 2.391 άτομα (ποσοστό μείωσης 1,56%). Αντίθετα στην επιβίβαση των φορτηγών αυτοκινήτων παρουσιάστηκε αύξηση για τον μήνα Ιούλιο 8,16% και για τον Αύγουστο 8,56%.

Επιδοτούνται 72 δρομολογιακές γραμμές

Το ποσόν των 38 εκατομμυρίων ευρώ θα διαθέσουν το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και το υπουργείο Αιγαίου για επιδότηση των άγονων ακτοπλοϊκών γραμμών. Τα χρήματα αυτά, που θα καλυφθούν από τον κρατικό προϋπολογισμό και τα έσοδα από τον επίνευλο που θα αρχίσει να εφαρμόζεται από 1ης Νοεμβρίου 2002, θα επιδοτήσουν 72 δρομολογιακές γραμμές.

Σύμφωνα με τα οικονομικά στοιχεία που έδωσε στη δημοσιότητα ο υπουργός Ε.Ν., ο προϋπολογισμός δαπανών μίσθωσης γραμμών με σύμβαση σύμβασης ή συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, κατόπιν διενέργειας μειοδοτικών διαγωνισμών του έτους 2003, που αφορούν τα Δωδεκάνησα, έχει ως εξής:

Ρόδος - Κως - Κάλυμνος - Καρλόβασι - Χίος - Μυτιλήνη - Λήμνος - Αλεξανδρούπολη, 2.184.000 ευρώ ετησίως.

Ρόδος - Μεγίστη, 1.146.600 ευρώ ετησίως.

Ρόδος - Μεγίστη, 98.280 ευρώ ετησίως.

Ρόδος - Σύμη - Τήλος - Νίσυρος - Κως, 436.800 ευρώ.

Ρόδος - Χάλκη - Διαφάνι - Κάρπαθος - Κάσος - Σητεία, 2.484.300 ευρώ.

Κάλυμνος - Αστυπάλαια, 573.300 ευρώ.



Χάλκη - Σκάλα Καμείρου Ρόδου, 30.576 ευρώ.

Φοινίκη Καρπάθου - Κάσος, 81.900 ευρώ.

Διαφάνι Καρπάθου - Πηγάδια Καρπάθου, 60.060 ευρώ.

Καρδάμaina - Νίσυρος, 32.720 ευρώ.

Κάλυμνος - Ψέριμος, 32.760 ευρώ.

Λέρος - Λειψοί - Αρκείοι - Αγαθονήσι - Φαρμακονήσι, 38.760 ευρώ.

Πάτμος - Λεβίθα, 19.110 ευρώ.

Πάτμος - Αρκείοι - Λειψοί, 114.660 ευρώ.

Πειραιάς - Ικαρία - Φούρνοι - Καρλόβασι - Βαθύ - Πάτμος - Λειψοί - Βαθύ, 540.207 ευρώ.

Νέο διοικητικό συμβούλιο

Νέο διοικητικό συμβούλιο εξελέγη στην Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοίας μετά τις αρχαιρεσίες που έγιναν στις 20 Σεπτεμβρίου. Νέος πρόεδρος εξελέγη ο κ. Κ. Σαρρής από τις Μινωικές Γραμμές, αντιπρόεδρος ο κ. Ι. Μανουσσιαννάκης από την ANEK και ταμίας ο κ. Α. Αθηναίος από τη ΝΕΑ. Γραμματέας στην Ένωση παραμένει ο Α. Αγαπητός της Hellas Flying Dolphins και αναπληρωτής γραμματέας ο κ. Δ. Κούκουλας από τη ΔΑΝΕ.

Αντιπρόεδρος διορίστηκε ο Γ. Γούτος και μέλη οι Γεράσιμος Αγουδήμος, Γιώργος Αλεβίζος, Χρήστος Λιούλιος, Βικέντιος Μάνεσης και Σταύρος Κυριακούλης.

ΚΡΙΚΟΣ ΧΡΩΜΑΤΑ



Marine
KRAMA®
Paints

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ

ΚΡΙΚΟΣ ΧΡΩΜΑΤΑ Α.Ε.Β.Ε.

Εμμ. Παππά 15 - Αιγάλεω (Αθήνα) 112 42

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

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





Βράβευση για εξαιρετική προσφορά

Πρόσωπο της χρονιάς ανακηρύχθηκε ο πρόεδρος του κοινωφελούς ιδρύματος Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης, κ. Στέλιος Παπαδημητρίου, από το Αμερικανικό Ίδρυμα για την Ελληνική Γλώσσα και τον Πολιτισμό (ΑΙΕΓΠ) λόγω της εξαιρετικής προσφοράς του στην προώθηση του ελληνικού πολιτισμού σε ολόκληρο τον κόσμο και της υποστήριξής του σε προγράμματα εκπαίδευσης, υγείας, κοινωνικής προσφοράς και περιβάλλοντος. Η τελετή της βράβευσης πραγματοποιήθηκε στο Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών στο πλαίσιο του πρώτου ετήσιου ακαδημαϊκού συνεδρίου που διοργανώθηκε από την ΑΙΕΓΠ με θέμα «Η σημασία της Ελληνικής Παιδείας και του Ελληνικού Πολιτισμού στην εποχή της Παγκοσμιοποίησης». Κεντρικοί ομιλητές ήταν ο καθηγητής της κλασικής φιλολογίας του Πανεπιστημίου Χάρβαρντ και διευθυντής του Κέντρου Ελληνικών Σπουδών στην Ουάσιγκτον δρ Gregory Nagy και ο Δημήτριος Κωνσταντέλος, καθηγητής ιστορίας και θεολογικών σπουδών του κολεγίου Στόκτον.

Εξειδικευμένη εμπειρία

H Turbotechnica από το 1980 καλύπτει με συνέπεια τις ανάγκες που παρουσιάζονται στους πελάτες της στον τομέα των Turbochargers, επιλύοντας όλα τα τεχνικά προβλήματα σε διεθνές επίπεδο. Με σταθμούς τεχνικής κάλυψης στις ΗΠΑ, στο Port Houston αλλά και στην Κίνα, στο λιμάνι της Shanghai, η Turbotechnica διαθέτει ένα διεθνές δίκτυο από έμπειρους τεχνικούς, οι οποίοι είναι σε θέση να εκπληρώσουν τυχόν βλάβες στα πλοία, όπου και να βρίσκονται, και εγγυημένα να εξασφαλίσουν ποιοτικές επισκευές με ταχύτητα και μειωμένο επισκευαστικό κόστος.

Επί πλέον, η Turbotechnica διαθέτει 24ωρη βάση τηλεφωνικής γραμμής τεχνικής κάλυψης (Direct Service Line 003301-0944 304863) και είναι εφοδιασμένη με το διεθνές πιστοποιητικό ABS-ISO 9001-2000, ενώ στο νέο, ιδιόκτητο εξαώροφο κτίριο υπάρχει διαθέσιμο στοκ ανταλλακτικών υψηλής τεχνολογίας.

Η ανακαίνιση του Αγίου Σπυρίδωνος

Μία ξεχωριστή εκδήλωση πραγματοποιήθηκε στον Ιερό Ναό του Αγίου Σπυρίδωνος Πειραιώς, πολιούχου της πόλεως, στις 6 Αυγούστου 2002, ανήμερα της εορτής της Μεταμορφώσεως του Σωτήρος, με αφορμή την πρόσφατη ανακαίνιση του ναού.

Ο ναός, ο οποίος είναι ο παλαιότερος του Πειραιά, έχει μακρά ιστορία, καθώς οικοδομήθηκε το 1869 πάνω στα ερείπια παλαιότερου βυζαντινού μοναστηριού.

Δυστυχώς, το Σεπτέμβριο του 2001 υπέστη διάρρηξη και εμπρησμό από αγνώστους, με αποτέλεσμα ένα μεγάλο μέρος των εσωτερικών τοιχογραφιών και της εξωτερικής πλευράς να υποστούν μεγάλες ζημιές, οι οποίες αποκαθίστανται σταδιακά χάρη στις προσφορές των πιστών.

Η ανακαίνιση του ναού πραγματοποιήθηκε με την ευγενική χορηγία των εταιρειών United Overseas Tankers Ltd, με έδρα τον Πειραιά, και General Maritime Corp., με έδρα τη Νέα Υόρκη. Την καθιερωμένη Θεία Λειτουργία για τον εορτασμό της Μεταμορφώσεως του Σωτήρος ακολούθησε αρτοκλασία προς τιμήν των δύο εταιρειών και των εκπροσώπων τους και, στη συνέχεια, ο Αρχιμανδρίτης Σεβασμιότατος κ. Μεθόδιος Κυριακού, ο οποίος χοροστάτησε της τελετής, παρέδωσε αναμνηστική πλακέτα στον πρόεδρο της General Maritime κ. Γιάννη Ταβλάριο.



Ο πρόεδρος της General Maritime κ. Γιάννης Ταβλάριος παραλαμβάνει την αναμνηστική πλακέτα από τον ιερέα του ναού, πατέρα Βασίλειο Ποπή. Αριστερά ο διευθυντής της United Overseas Tankers Ltd κ. Ιωάννης Παπαχριστόπουλος



Τα στελέχη της United Overseas Tankers Ltd κ. Παπαχριστόπουλος, Δημητριάδης, Ανδρεάδης με τον πρόεδρο της General Maritime κ. Ταβλάριο



H.F.W. Murphy στην Ελλάδα

Μία από τις πλέον αξιόλογες εταιρείες κατασκευής οργάνων μετρήσεως και ελέγχου, η F.W. Murphy, εκπροσωπείται για πρώτη φορά στην Ελλάδα και άρχισε πρόσφατα να προσφέρει τα προϊόντα της στην ελληνική ναυτιλιακή και βιομηχανική αγορά. Η F.W. Murphy είναι διεθνώς καθιερωμένη ως ένας από τους πιο αξιόπιστους κατασκευαστές οργάνων μετρήσεως και ελέγχου όλων των παραμέτρων λειτουργίας μιας μηχανής, συμπεριλαμβανομένων της πίεσης, της θερμοκρασίας, της στάθ-



μης, της ροής, των ταλαντώσεων της υπερτάχυνσης, του χρόνου κ.λπ. Η F.W. Murphy κατασκευάζει και συστήματα προστασίας βασισμένα σε μικροπροσέ-

σορές της πιο προηγμένης τεχνολογίας, που δίνουν στους χρήστες τη δυνατότητα τηλε-ελέγχου και τηλεχειρισμού όχι μόνο των μηχανών και αλλά και των εγκαταστάσεών τους.

Η F.W. Murphy επέλεξε ως αποκλειστικό αντιπρόσωπο στην Ελλάδα τη MAS A.E., που ήδη αντιπροσωπεύει επιτυχώς στη χώρα μας και την εταιρεία Woodward. Το εύρος των προϊόντων της F.W. Murphy συμπληρώνει τα συστήματα ελέγχου της Woodward, δίνοντας έτσι την ευκαιρία στη MAS να ανταπεξέρχεται αρτιότερα στην κατασκευή ολοκληρωμένων εφαρμογών αυτοματισμού, τηλεχειρισμού και ελέγχου. Εξ άλλου, η τεχνική αρτιότητα των εγκαταστάσεων της MAS, όπως και η μακροχρόνια εμπειρία του τεχνικού της προσωπικού, εξασφαλίζουν αξιόπιστες λύσεις προσαρμοσμένες σε κάθε απαίτηση. Η MAS A.E. διαθέτει προσωπικό απολύτως εξειδικευμένο στις παραπάνω τεχνολογίες, ενώ παρέχει γνώση ανταλλακτικά και εγγυήσεις ενός έτους καλής λειτουργίας, ύστερα από κάθε επίσκεψη. Οι εγγυήσεις αυτές χαιρούν παγκοσμίως αναγνωρίσεως από τους κατασκευαστές.



ΒΙΒΛΙΟΧΑΡΤΟΠΩΛΕΙΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΝΤΥΠΑ

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

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

ΑΜΕΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗ

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

Καλή η πορεία του Νηολογίου

Απ' το καλό... στο καλύτερο φαίνεται να πηγαίνει το ελληνικό νηολόγιο, το οποίο το μήνα Ιούλιο αυξήθηκε κατά 11 μονάδες και 370.762 κοχ.

Πιο συγκεκριμένα και σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία που εξέδωσε το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, 15 πλοία με μέσον όρο ηλικίας τα 6,5 έτη και χωρητικότητα 545.196 κοχ ύψωσαν την ελληνική σημαία, ενώ τον ίδιο μήνα διαγράφηκαν μόλις τέσσερα πλοία συνολικής χωρητικότητας 164.434 κόρων, που ο μέσος όρος ηλικίας τους έφτανε τα 27,5 έτη. Από αυτά που διαγράφηκαν, το ένα πουλήθηκε για διάλυση και τα άλλα τρία άλλαξαν πλοιοκτησιακό καθεστώς.

Από τα παραπάνω στοιχεία προκύπτει ότι όχι μόνον αυξάνεται ο ελληνικός στόλος, αλλά συγχρόνως ανανεώνεται, διατηρώντας την ανταγωνιστικότητά του σε υψηλά επίπεδα.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΦΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΚΟΧ ΙΟΥΛΙΟΥ 2002

ΕΓΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ				ΑΡΘΡΟΥ 13			
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.
Ρ/Κ	ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΚΗΣ ΣΤΑΡ	Ν.Π. 11037	1976	Δ/Ε	ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	Ν.Π. 11032	2002
Θ/Γ-Τ/Ρ	ΟΑΣΗΣ	Ν.Π. 8090	1994	Φ/Γ-Χύδην	ΑΓΓΕΛΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	Ν.Π. 11033	2002
Ε/Γ-Ο/Γ-ΑΝ.	ΑΝΩ ΧΩΡΑ ΕΞΠΡΕΣ	Ν.Π. 10855	2002	Δ/Ε	ΚΡΟΥΝΤ ΤΑΡΓΚΕΤ	Ν.Π. 11034	1990
Ε/Γ-Ο/Γ-ΑΝ.	ΑΙΑΚΟΣ	Ν.Π. 10905	2002	Δ/Ε	ΜΑΚΡΟΝΗΣΟΣ	Ν.Π. 11035	2002
Ε/Γ	ΗΒ 2	Ν.Π. 11039	2000	Δ/Ε	ΑΣΤΡΟ ΛΟΥΝΑ	Ν.Π. 11036	1995
Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΡΟΚΟΠΙΟΣ ΦΡΑΓΚΟΣ	Ν.Π. 11041	1987	Δ/Ε	ΔΕΚΑΘΛΟΝ	Ν.Π. 11038	2002
Ε/Γ	ΟΡΚΑ	Ν.Π. 11042	1995	Δ/Ε	ΣΙΕΝΑ	Ν.Π. 11040	2002
				Δ/Ε	ΠΡΑΙΝΤ Α	Ν.Π. 11043	1982
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 7 - ΚΟΧ: 4.892				ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 8 - ΚΟΧ: 540.304			
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 8 ΕΤΗ				ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 5 ΕΤΗ			

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ					ΑΡΘΡΟΥ 13				
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ
Ε/Γ-Υ/Γ	ΦΛΑΙΝΙΚ ΝΤΟΛΦΙΝ ΧΧVII	Ν.Π. 9815	1967	ΔΙΑΛΥΣΗ	Δ/Ε	ΕΜΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΝΤΑΙΣ	Ν.Π. 9945	1975	Π.Α. ΙΩΑΝΝΩΔΕΣ ΑΝΤΙΝΙΣΕΣ
Φ/Γ	ΝΑΥΣΙΚΑ	Ν.Π. 9702	1970	Π.Α. (MARSHALL ISL)	Φ/Γ	ΑΠΟΔΕΚΤΙΝΗ	Ν.Π. 9853	1977	Π.Α. (ΗΠΑ)
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 2 - ΚΟΧ: 1.742					ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 2 - ΚΟΧ: 162.692				
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 29 ΕΤΗ					ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 26 ΕΤΗ				

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Τα πιο πάνω στοιχεία δίδονται σύμφωνα με τις μέχρι 31.8. 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		
SY2477 4/6/02	ΜΠΑΛΚ ΤΡΑΙΝΤΕΡ BULK TRADER	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	11012	ΜΕΚ-Ι. C (1) 971 KW	1970 ΓΕΡΜΑΝΙΑ	1.223	713	USD \$220.000	MENT ΣΙΠΙΝΚ Ι Αντίκλ.: Σοφοδός Νικ. Ακτή Ποσειδώνος 24, Πειραιάς τηλ.: 010-41.18.178
SZOB 6/6/02	ΦΑΝΤΑΣΥ FANTASY	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	11013	ΜΕΚ-Ι. C (1) 11.840 BHP	2002 ΙΑΠΩΝΙΑ	57.683	32.116	USD \$42.650.000	MID EUROPEAN SH. COM. LTD Αντίκλ.: Λιβανός Νικ. Ακτή Μισούλη 69, Πειραιάς τηλ.: 010-45.91.000
SZUI 7/6/02	ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ ΝΑΧΟΣ BLUE STAR NAXOS	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	11014	ΜΕΚ-Ι. C (4) 17.400 KW	2002 ΚΟΡΕΑ	10.438	3.131	USD (10) δέκα*	BLUE STAR FERRIES ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε. Αντίκλ.: Ποσειδώνος Σηυ. Λ. Αθηνών 157, Βούλα τηλ.: 010-89.19.800
SYGB 11/6/02	ΓΙΑΝΝΗΣ Π YANNIS P	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	11015	ΜΕΚ-Ι. C (1) 16.853 KW	2002 ΚΟΡΕΑ	83.616	48.679	USD \$52.925.725	ARABIA SHIPPING CORPORATION LIB. Αντίκλ.: Τράντας Χαρ. Διαδ. Παύλου 10, Γλυφάδα τηλ.: 010-89.83.305
SY2498 11/6/02	ΛΕΙΝΤΙ Π. ΠΕΙΡΑΙΑΣ LADY P. PIRAEUS	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER PROFESSIONAL PLEASURE SHIP	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	11016	ΜΕΚ-Ι. C (2) 2x925= 1.850 BHP	2000 ΙΤΑΛΙΑ	147	85	ΕΥΡΩ 1.910.890.53	ΒΙΠΣΗΠ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε. Αντίκλ.: Σοκώτης Στυλ. Αμφίσσης 11, Γλυφάδα τηλ.: 010-96.45.460
SZRN 12/6/02	ΜΠΡΙΤΑΝΙΣ BRITANIS	Δ/Ε TANKER	ΧΙΟΣ CHIOS	406	ΜΕΚ-Ι. C (1) 29.326 KW	2001 ΚΟΡΕΑ	157.581	108.701	USD \$69.683.756	CHRISMOS MARINE COMPANY INC LIB. Αντίκλ.: CHANDRIS (HELLAS) INC. Ακτή Μισούλη 95, Πειραιάς τηλ.: 010-45.84.000
SYMR 12/6/02	ΑΛΦΑ ΑΞΙΟΝ ALPHA ACTION	Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ BULK CARRIER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	11017	ΜΕΚ-Ι. C (1) 12.132 KW	1994 ΚΟΡΕΑ	77.211	49.261	USD \$21.000.000	CUSTOM NAVIGATION LTD Αντίκλ.: Κοκοροπούλης Ιωάννης Λεωφ. Συγγρού 354, Καλλιθέα τηλ.: 010-94.84.000
SY2913 12/6/02	ΣΤΕΦΑΝΟΣ Φ. STEFANOS F.	P/K TUG	ΧΑΛΚΙΔΑ CHALKIS	410	ΜΕΚ-Ι. C (1) 750 BHP	1973 ΕΛΛΑΔΑ	121	38	USD \$ 100.000	METRO ATE Αντίκλ.: Φυσικίου Στέφ. Βασ. Σοφίας 11, Μορούσι
SVIB 19/6/02	ΜΑΡΙΑ Τ.Λ. MARIA T.L.	Φ/Γ ΧΥΔΗΝ BULK CARRIER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	11018	ΜΕΚ-Ι. C (1) 8.587 KW	1997 ΚΟΡΕΑ	27.566	15.231	USD \$14.000.000	FINAMADRE MARITIME INC LIB. Αντίκλ.: Ρηγάκης Μιχαήλ Ακτή Ποσειδώνος 35, Πειραιάς τηλ.: 010 - 42.24.970
SWXT 21/6/02	ΣΤΡΕΖΑ STRESA	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	11019	ΜΕΚ-Ι. C (1) 17.190 KW	2002 ΚΟΡΕΑ	56.899	22.424	USD \$41.304.500	STRESA NAVIGATION CORP. Αντίκλ.: Ροδόπουλος Σηυ. Ιλας Μεραρχίας 2, Πειραιάς τηλ.: 010-45.20.811
SY2430 21/6/02	ΝΑΦΟΤΟΤΣΙΜΕΝΤ ΙΙΙ NAFTOCEMENT III	Φ/Γ-ΜΕΤΑΦ. ΤΣΙΜΕΝΤΟΥ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	11021	ΜΕΚ-Ι. C (2) 2x735= 1.470 KW	1970 ΙΑΠΩΝΙΑ	1.420	470	USD \$100.000	ΝΑΦΟΤΟΤΣΙΜΕΝΤ ΙΙΙ ΝΑΥΤ. ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ.: Σουκιάκη Πηνελ. Λ. Πορφύρα 42, Πειραιάς τηλ.: 010 - 41.72.000
SVWF 25/6/02	ΜΑΡΙΑ MARIA	Φ/Γ ΧΥΔΗΝ BULK CARRIER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	11020	ΜΕΚ-Ι. C (1) 5.994 KW	1984 ΙΑΠΩΝΙΑ	23.671	13.553	USD \$4.575.000	AGILE HOLDINGS CORP. LIB. Αντίκλ.: Σταυρόπουλη Ειρ. Αχιλλέως 120, Π. Φάληρο τηλ.: 010-42.93.780
SVTE 28/6/02	ΣΗΛΙΑ Τ SILIA T	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	11022	ΜΕΚ-Ι. C (1) 25.320 BHP	2002 ΚΟΡΕΑ	84.586	53.710	USD \$46.157.396	ROMEO SHIPPING COM. LTD Αντίκλ.: ΖΑΦΕΙΡΑΣ ΘΩΜΑΣ ΤΡΙΤΩΝΟΣ 103, Π. ΦΑΛΗΡΟ τηλ.: 010-94.80.700
SZOV 28/6/02	ΟΡΑΙΟΝ ORION	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	11023	ΜΕΚ-Ι. C (1) 1.765 KW	1973 ΟΛΛΑΝΔΙΑ	1.986	903	USD ένα (1)*	ΛΟΡΙΟΝΙΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ.: Πετρόπουλος Ιωάννης Ηγουμενίτσας 3, Βούλα τηλ.: 010 - 42.84.06

* και άλλες αξιόλογες παραμέτρους/ and other valuable considerations

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ

DELETIONS FROM REGISTER BOOKS

Α.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SXZO 3/6/02	KING MINOS KING MINOS	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΗΡΑΚΛΕΙΟ IRAKLIO	15	MEK-I.C. (2) 2x10.000= 20.000 BHP	1972 JAPAN	16.961	10.960	USD \$5.000.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SXNB 3/6/02	MANAMARIA MANAMARIA	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10452	MEK-I.C. (1) 9.300 BHP	1978 JAPAN	14.981	8.916	USD \$1.450.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SYKQ 4/6/02	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΛΑΙΟΝ APOLLONIA LION	Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ BULK CARRIER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9941	MEK-I.C. (1) 17.400 BHP	1977 JAPAN	39.691	25.874	-	Αλλαγή σημαίας Change of flag
SVSB 5/6/02	ΑΓΓΕΛΙΚΗ Β ANGELIKI B	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10689	MEK-I.C. (1) 9.641 KW	1976 JAPAN	11.107	9.096	USD \$1.200.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SX8001 7/6/02	ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ ΙΙ KASSANDRA II	Ε/Γ-Τ/Ρ PASSENGER PROFESSIONAL PLEASURE SHIP	ΘΕΣ/ΝΙΚΗ THESSALONIKI	881	MEK-I.C. (2) 2x952= 1.904 BHP	1976 THESSALONIKI GREECE	191	49	ΕΥΡΩ €1.200.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SZIJ 10/6/02	MENHTEΣ MENITES	Φ/Γ CARGO	ΑΝΔΡΟΣ ANDROS	555	MEK-I.C. (1) 14.400 BHP	1981 JAPAN	35.694	20.594	USD \$3.675.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
J4JX 10/6/02	ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ EL GRECO	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΗΡΑΚΛΕΙΟ IRAKLIO	7	MEK-I.C. (2) 2x10.000= 20.000 BHP	1972 JAPAN	9.562	4.874	USD \$2.500.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SWXJ 10/6/02	ΑΣΙΑΝ ΡΗΦΕΡ ASIAN REEFER	Φ/Γ-Ψ/Γ REFRIGERATOR SHIP	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9894	MEK-I.C. (1) 15.000 BHP	1978 JAPAN	11.222	4.106	USD \$2.000.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SYJH 11/6/02	MARIA MARIA	Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ BULK CARRIER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9127	MEK-I.C. (1) 13.100 BHP	1981 JAPAN	34.180	19.777	USD \$3.800.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SXPF 12/6/02	ΚΑΡΕΤΑΝ ΧΑΤΖΗΣ KARETAN HATZIS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10060	ΑΤΜΟΣΤΡΟΒΙΛΟΙ STREAM TURBINE (2) 45.000 SHP	1976 JAPAN	198.427	161.210	USD \$8.797.545,50	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SWAY 12/6/02	ΣΤΑΡ ΑΝΤΑΡΕΣ STAR ANTARES	Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ BULK CARRIER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10218	MEK-I.C. (1) 13.000 BHP	1984 JAPAN	24.750	13.986	USD \$5.000.000*	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SXHO 13/6/02	ΣΥΡΑ SYRA	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10708	MEK-I.C. (1) 2.900 BHP	1970 ENGLAND	2.982	1.656	USD \$1*	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SYFT 14/6/02	ΦΑΙΔΡΑ FEDRA	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΗΡΑΚΛΕΙΟ IRAKLIO	14	MEK-I.C. (2) 2x10.400= 20.800 HP	1974 GERMANY	17.879	5.363	ΕΥΡΩ €5.550.355,09	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SVJA 14/6/02	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΠΙΤΟΛ HELLESPONT CAPITOL	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9954	ΑΤΜΟΣΤΡΟΒΙΛΟΙ STREAM TURBINE 45.000 HP	1976 JAPAN	187.421	148.894	USD \$8.365.193,34	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SVSC 19/6/02	ΑΡΚΑΔΙ ARKADI	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΡΕΘΥΜΝΟ RETHYMNO	5	MEK-I.C. (2) 2x3.800= 7.600 BHP	1983 JAPAN	6.809	3.860	ΕΥΡΩ €6.500.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SV2260 19/6/02	ΜΑΙΡΗ ΙΙΙ MARY III	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	2341	MEK-I.C. (2) 440 BHP	1964 PERAMA GREECE	248	175	ΕΥΡΩ €35.216	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SZXS 21/6/02	ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΛΙΟΣ CAPTAIN STELIOS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10756	MEK-I.C. (1) 27.300 BHP	1976 SWEDEN	74.310	58.663	USD \$3.168.585	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners

* και άλλες αξιόλογες παραχές/ and other valuable considerations

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΙΝΑΚΑ ΠΡΟΣΩΡΙΝΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΓΓΡΑΦΩΝ

DELETIONS FROM THE PROVISIONAL SHIPPING DOCUMENTS TABLE

Α.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΑΡΧΗ ΠΟΥ ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟ ΕΓΓΡΑΦΟ PROVISIONAL CERTIFICATE ISSUED BY	ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
						ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SY2430 25/6/02	ΝΑΦΟΤΣΕΙΜΕΝΤ ΙΙΙ NAFTOCEMENT III	Φ/Γ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΤΣΙΜΕΝΤΟΥ	Κ. Λ. ΠΕΙΡΑΙΑ	MEK-I.C. (2) 2x735= 1.470KW	1970 ΙΑΠΩΝΙΑ	1.420	470	USD \$ 100.000	ΝΑΦΟΤΣΕΙΜΕΝΤ ΙΙ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

ΑΝΑΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

REMEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS	ΚΟΧ	ΚΚΧ
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SV3236 4/6/02	ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ AGIOS NIKOLAOS	Ε/Γ-Τ/Ρ PASSENGER PROFESSIONAL PLEASURE SHIP	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	2596	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM Remeasurement figures tonnage ΕΕ/ΤΟ	409 337	104 173

ΠΤΩΧΕΥΣΕΙΣ

ΑΙΤΩΝ: ΑΦΟΙ ΚΑΚΟΥΡΙΔΗ & ΣΙΑ Ο.Ε.

Αρ. απόφ.: 4206

Ι. ΚΑΙ Μ. ΜΟΥΡΑΤΙΔΗΣ Ο.Ε.

ΕΔΡΑ: ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ, ΚΑΛΙΑΓΚΑΚΗ 15

ΒΙΟΤΕΧΝΙΑ ΕΠΙΠΛΩΝ

ΑΦΜ: 082829700 Ε' ΔΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

Διορίζει εισηγήτη τον νεότερο πρωτοδίκη, ορίζει ημέρα παύσεως πληρωμών την 31-1-2001. Διορίζει προσωρινό σύνδικο τη δικηγόρο Πειραιά Αγγελίδα Κλεοπάτρα, κάτοικο Αθηνών - Καραγεώργη Σερβίας 12-14, τηλ. 010-32.20.324.

Ορίζει ημέρα συνελεύσεως πιστωτών προς εκλογή οριστικού συνδίκου την 25-9-2002 ημέρα Τετάρτη και ώρα 10-11, τόπο δε το κατάστημα του Πρωτοδικείου.

ΑΙΤΩΝ: ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΙΧ. ΔΑΦΝΟΜΑΛΗΣ

Αρ. απόφ.: 4207

ΚΑΤΣΙΡΜΑ ΕΛΕΝΗ, συζ. Νικολάου

ΕΔΡΑ: ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΣ, ΤΑΞΙΑΡΧΩΝ 40

ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΟΣΜΗΜΑΤΩΝ

ΑΦΜ: 046477692

Διορίζει εισηγήτη τον νεότερο πρωτοδίκη, ορίζει ημέρα παύσεως πληρωμών την 15-6-2000. Διορίζει προσωρινό σύνδικο το δικηγόρο Πειραιά Άγγελιο Αγγελίδα, κάτοικο Αθηνών - Ασκήπιδου 65, τηλ. 010-36.42.802.

Ορίζει ημέρα συνελεύσεως πιστωτών προς εκλογή οριστικού συνδίκου την 7-10-2002 ημέρα Δευτέρα και ώρα 9-10, τόπο δε το κατάστημα του Πρωτοδικείου. Πρόταση εισηγήτου για παύση εργασιών στις 8-11-2002.

ΑΙΤΩΝ: ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΚΑΝΑΣ

Αρ. απόφ.: 4208

ΚΑΠΟΓΙΑΝΝΑΤΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

ΕΔΡΑ: ΠΕΡΑΜΑ

ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΦΜ: 036093418

Ορίζει ημέρα παύσεως πληρωμών την 15-9-2000. Διορίζει προσωρινό σύνδικο τη δικηγόρο Πειραιά Μαρία Καραγκιοζοπούλου, κάτοικο Πειραιά - Κολλοκοτρώνη 98, τηλ. 010-41.35.517.

Ορίζει ημέρα συνελεύσεως πιστωτών προς εκλογή οριστικού συνδίκου την 7-10-2002 ημέρα Δευτέρα και ώρα 10-11, τόπο δε το κατάστημα του Πρωτοδικείου.

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



ΟΡΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

DEFINITE MEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS	ΟΧ/ΧΧ	
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SY2488	ΑΜΑΛΘΕΙΑ	Ε/Γ-Δ/Ρ-Ο/Γ-Α/Ν	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10789	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	983	468
4/6/02	AMALTHIA	PASSENGER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	983	469
		FERRY BOAT					
SV2603	ΜΙΧΑΗΛ Α	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	2620	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	456	163
4/6/02	MICHAEL A	PASSENGER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	576	172
		FERRY BOAT					
SY2494	ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΙV	Ε/Γ-Δ/Ρ-Ο/Γ-Α/Ν	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10848	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	747	415
6/6/02	AGIOS ELEFTHERIOS IV	PASSENGER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	747	414
		FERRY BOAT					
							(GRT/NRT)
SY2496	ΘΑΣΟΣ VI	Ε/Γ-Δ/Ρ-Ο/Γ-Α/Ν	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10931	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	977	266
7/6/02	THASSOS VI	PASSENGER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	978	266
		FERRY BOAT					
							(GRT/NRT)
SX9874	ΣΗ ΣΤΑΡ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10973	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	1.279	384
7/6/02	SEA STAR	CARGO	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	978	620
SY2396	ΑΡΤΕΜΙΣ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10993	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	1.106	474
7/6/02	ARTEMIS	CARGO	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	1.116	614
SVQW	ΑΤΛΑΝΤΙΣ	Ε/Γ-Τ/Ρ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10986	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	7.632	2.314
11/6/02	ATLANTIS	PASSENGER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	4.594	2.152
		PROFESSIONAL					
		PLEASURE SHIP					(GRT/NRT)
SVJH	ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ ΠΑΡΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10990	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	10.438	3.131
18/6/02	BLUE STAR PAROS	PASSENGER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	5.664	3.663
		FERRY BOAT					
							(GRT/NRT)
SYAU	ΑΓΑΘΟΝΗΣΟΣ	Δ/Σ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	11003	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	57.062	32.824
20/6/02	ACATHONISSOS	TANKER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	57.062	32.824

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΕΣ

CHANGES OF NAMES

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET	
SWLP	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΑΛΟΡ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10234	ΜΕΚ-Ι.Σ. (1)	1977	39.316	23.321	Μετονομάστηκε σε «ΠΟΝΤΟΣ»
12/6/02	STANDARD VALOR	CARGO	PIRAEUS		18.500 BHP				Renamed to «PONTOS»
SY2498	ΛΕΙΝΤΙ Π. ΠΕΙΡΑΙΑΣ	Ε/Γ-Τ/Ρ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	11016	ΜΕΚ-Ι.Σ. (2)	2000	147	85	Μετονομάστηκε σε «ΛΕΙΝΤΙ Π Ι»
25/6/02	LADY P. PIRAEUS	PASSENGER	PIRAEUS		2X925=				Renamed to «LADY P I»
		PROFESSIONAL			1.850 BHP				
		PLEASURE SHIP							

Lloyd's List *events*

Presents

ShipRepair & Conversion

The Ship Maintenance
Exhibition and Conference

27th & 28th November 2002

Grand Hall Olympia, London

www.shiprepair.com

informa
maritime
& transport

Please complete and return to the ShipRepair & Conversion Secretariat, Lloyd's List events,
69-77 Paul Street, London EC2A 4LQ, UK. Tel: +44 (0)20 7553 1439 Fax: +44 (0)20 7553 1820 Email: michelle.fisk@informa.com

Please send me more details on ShipRepair & Conversion 2002 ☐ Visiting ☐ Attending the Conference ☐ Exhibiting

Name	Position
Company	Business Type
Address	
Postcode	Telephone
Fax	E-mail

"Lloyd's" is the trademark of the society incorporated by the Lloyd's Act 1871 in the name of "Lloyd's"

DATA PROTECTION

The personal information shown on this brochure, or provided by you, will be held on a database and may be shared with companies in the Informa Group in the UK and internationally. Sometimes your details may be obtained from, or made available to, external companies for marketing purposes. If you do not wish your details to be used for this purpose, please write to the Database Manager, Informa Group PLC, Enterprise House, 45 Station Approach, West Byfleet, Surrey KT14 6NN. Telephone: +44 (0)1932 893600. Fax: (0)1932 893612. e-mail: database@informa.com



We always think long term, we are not interested in short-term benefits.

Interview to HOLGER PITTELKAU, Deputy Managing Director

On the occasion of Nautika Chronika's participation in the Shipmanagement 2002 Conference in Limassol- Cyprus, Mr. Holger Pittelkau, Deputy Managing Director of Hanseatic explains to George Fragoulis this leading company's current objectives and aims.

What services, different than the other companies, does Hanseatic provide to its clients?

First of all, Hanseatic offers a tailor-made service package that ranges from Crew Management over full Crew and Technical Management to full Commercial Management including Crew and Technical Management general. We offer the full bandwidth of shipmanagement services and that at very competitive rates. What I think makes us different is the level of cooperation that we achieve with our clients. We always think long term and we are not interested in the short-term benefits. We want to see the relationship with our ship owner clients as partnership rather than the usual client service provider relationship, which is governed by a service contract or a management agreement. Proof of this is the fact that some of our clients have been with us since the very early days of Hanseatic. We keep our clients regularly and correctly informed about the condition of their vessels. This gives our clients the necessary assurance that their vessels under our management are looked after well and that their assets are protected. If a problem crops up we establish an immediate dialogue with our clients and involve our clients in finding the solution to the problem. Our clients determine to what extent they want to be involved.

Which are the five most important attributes that a management company should have, for being competitive in the global shipping industry?

No doubt that the ship management services provided can only be as good as the people employed onboard and ashore to perform in their assigned duties.

For a company like Hanseatic the most important, number 1 criteria is to always have sufficient trained staff on board and ashore. This does not happen by coincidence. Selection and Recruitment policies / procedures are of utmost importance in order to avoid that the "wrong" seafarers are employed. Training is certainly a very important aspect in the employment of seafarers. It is not only important to identify training needs but also to be pro-active by providing upgrading training. Hanseatic Marine Training School in Limassol is instrumental in providing the ground routes for Ratings and Junior Officers.

Secondly, a successful shipmanagement company will have developed a company culture that is conducive to providing ship management as a service to the clients. Our clients are ship owners who know their business and we are not coming to our client to teach grandma such eggs. On every level within the company there must be the desire to find out how best to assist his or her counterpart in the Owners' organization. Further and not only since the implementation of the ISM code, a ship manager needs a quality management system that ensures the level of service that is offered is maintained constantly on the highest possible level.

Of equal importance is a communication and IT system that provides software solutions to support the Fleet Personnel, Technical and

Accounting departments as well as the vessels in management; a solution that supports the maintenance of our Quality Management System and the exchange of information and a cost effective communication solution. A ship manager must have these systems available. Finally and that again is extremely important the manager must ensure that all discounts he has negotiated on account of his purchasing power are directly passed on to the Owners. We insist with our suppliers that all discounts are shown on the invoice and are directly deducted from the invoice amount. We maintain open books towards our clients and Owners are invited to examine our records at any time.

Do you believe that the existing maritime education in Greece is at a satisfactory level?

From the meetings I had with prospective clients I understand that the level of education was not at question. There is no doubt that the Greek seafarers have always been amongst the best trained in the world but what is critical is that the numbers are not there anymore. There are insufficient numbers of Officers and Engineers graduating from the Marine Academies. This poses a threat to the shipping company in that Greek office staff with seagoing experience will become a rare commodity.

What is the objective of Hanseatic's training school?

The majority of our crew are recruited from the Philippines and Myanmar and have undergone training at our Hanseatic Marine Training School, which was awarded the first Lloyds List Excellence in Youth Training Award. Over a period of three years, in blocks of shore and sea training, pre-selected candidates finish as certified AB's or Motormen. For Officers of all Nationalities, having obtained their first licence, Junior Officer upgrading courses are held at our school; combined with a training period on board this allows them to take over responsibly duties as 3rd Officer or 4th Engineer. In addition to that, our Hanseatic Marine Training School also provides for certified courses in gas, chemical and oil tanker operation and GMDSS. Further, various upgrading courses are held, i.e., computer training, colregs, radar simulator, etc. Our training school has produced quality Officers and Engineers that now hold top positions on board.

Training has always been high on our agenda. Our training efforts are further enhanced in our own owned agencies. Courses arranged in the Philippines, Myanmar, the Baltic States, Russia and the Ukraine at our own training facilities as well as at other internationally recognised training institutes range from computer training, training in Quality Management and ISM Code, Bridge Team Management to Ship Handling Simulator Training.

The training requirements for each individual seafarer employed by Hanseatic are determined on board for Junior Officers and Ratings and for the Leading Staff by our Fleet Personnel Managers in co-operation with Hanseatic Technical Department, Hanseatic Quality Management Services and the vessels' operators.

Do you still believe that Cyprus is the best choice for Hanseatic? Or are there any plans for going back to Germany?

No, there is no such plan. When our shareholders chose Cyprus in 1972 as the basis for our company, it was thought that the island

was an ideal place for this business and we believe it still is. We are happy working in Cyprus, where we enjoy an excellent infrastructure, a beneficial legal system and well-educated and devoted staff.

Which are your company's relations with the Greek shipping community?

We have since many years a very strong relationship with several clients in Greece. Nevertheless, I believe that the time is the right to strengthen our presence in Greece further and to be more active in the Greek market. We are actually planning to set up an office in Athens in order to be closer to our present and future Greek clients. All going well we should have our office established before the end of the year.

What is the reason for such a move?

First of all I think that the general attitude has changed and the shipping community in Greece. The concept of 3rd party management is finding wider acceptance, be this on account of a generation change or on account of the fact that office staff is becoming scarce. During the discussions I had with some prospective clients the re-occurring problem is related to crewing. This is certainly a sector where we can help with our experience and our resources.

Do you believe that the global shipping industry is going through a crisis?

Yes, it is very obvious that we are going through a major crisis but there is light at the end of the tunnel. Let us hope this is not a train coming towards us. The rates have gone up in several sectors but a full recovery, if that is indeed possible, will take a long time.

HOLGER PITTELKAU

Holger Pittelkau joined the Schulte Group in January 1983 on a Bernhard Schulte owned LPG Carrier. After a career at sea on Bernhard Schulte vessels during which he acquired his unlimited Master license, he came ashore to take on the supervision of tank coating and tank coating repairs before he joined Hanseatic in early 1990 as a member of the Technical Department. During his five years as a Superintendent he was responsible for the technical operation of various vessel types, including General Cargo vessels, Semi-Container vessels, Handy size geared Bulk Carriers, Large Container vessels (3,400 TEU) and Aframax tankers. On 01.01.96 Mr. Pittelkau was appointed Assistant to the Managing Directors followed by the promotion to General Manager-Fleet Management. As General Manager - Fleet Management Mr. Pittelkau's prime responsibility was to ensure smooth cooperation between the various departments so as to promote the efficient and successful operation of the vessels entrusted to Hanseatic for management. In February this year Holger Pittelkau took on the position of Deputy Managing Director.



The ISM Code in practice - A shipowner's view

by Dr Nikos Mikellis,
Director Lyras Shipping Limited, London

In this paper the author outlines his experience and involvement on how the Code was applied in his company.

The management in the author's company decided in 1996 to create an office and shipboard management system, to record and disseminate experiences and practical knowledge at the point of need. This was seen as a viable way of not only complying with the ISM Code, but also addressing probably the most difficult requirement of the Code, i.e. that of continuous improvement. Unknowingly at that time, the company had set the wheels in motion for the capturing of "corporate memory" in a systematic manner.

To many, if not to most shipping people, compliance with the ISM Code brings to mind large volumes of procedural manuals and much paperwork to fill and to file. This should not be much of a surprise to an analytical observer, since on reading the Code, it is the procedures and the paper trail which stick to mind as the manifestations of the practical requirements for compliance. In fact this can be seen from the functional requirements for a Safety Management System which are defined to include the development, implementation and maintenance of:

1. a safety and environmental-protection policy;
2. instructions and procedures to ensure safe operation of ships and protection of the environment in compliance with relevant international and flag State legislation;
3. defined levels of authority and lines of communication between, and amongst, shore and shipboard personnel;
4. procedures for reporting accidents and non-conformities with the provisions of this Code;
5. procedures to prepare for and respond to emergency situations; and

6. procedures for internal audits and management reviews.

It is quite natural that the four years old International Safety Management Code is still not fully understood, or at least not fully developed. It is also natural at this stage of the Code's development that the average ship operator glosses over short statements contained in the Code declaring as objectives: "continuously improving safety management skills of personnel ashore and on board ships", and "the cornerstone of good safety management is commitment from the top". And

whereas we might agree that this is a natural state of affairs, it is also natural that the regulators, the Recognised Organisations and the industry at large, all expect to witness continuing improvements each new year, eventually leading to the development of a true safety culture throughout the shipping industry.

The "Task Assistant" approach. Two, to two and a half years before the implementation of Phase I of the Code, we saw in our company that the Code would bring to us complexity and a threat. We perceived complexity in the controlled manuals, in procedures for everything and in the strict requirement for record keeping for all aspects of operations. This we saw as being outside our culture, too complex, and too foreign as a concept. We also perceived the Code as a threat, since, what had always considered as "the maritime adventure" was now being taken over and converted into blame culture. Even in the smallest commercial dispute we foresaw that solicitors and experts (who are often experts in hindsight) would look for a blemish to convert it into negligence. Any imperfection in our company's Safety Management System would then be used as a rod against our own back. Potentially we also saw complexity feeding the threat and the threat feeding the complexity in creating silos of information and documentary liability. For example:

- Unresolved defects generating stacks of documents, which are difficult to locate and manage.
- Practices that do not quite follow, or that do not verify, stipulated procedures in Safety Management System (SMS) manuals.
- Large SMS manuals that prescribe a few obsolete procedures in amongst thousands of statements of the obvious.
- SMS manuals describing best practices, which, because of semantics, could be dangerous in a legal dispute.
- Databases containing data that contradict policies and procedures, e.g. inventories which do not comply with policy stipulations.

By fortune, or at least by circumstance, in 1996 we had the luxury of time to think matters through and also to exercise a certain amount of idealism. We decided to create a structure which would allow us all in the office and on the ships to ignore the existence of the Code. That is, not to see compliance as a new and separate task, but to carry on with our work as normal and have a support system to alert us, to remind us, to file for us, or in other words to guide us and keep us on the track of the Code. The axiom behind our approach is that safety is not a job or a task, but instead it is an underlying culture, which also carries commercial benefit.

Our solution was based on a communications system. Instead of the telex with the different colour coded copies we used until then, it was decided to make a relatively modest investment in equipping the ships with networks of computer terminals (originally 4 terminals, thereafter increased to 5). These networks were then "linked" with the office network by compressed email data connection, effectively creating an extended network for all personnel, ashore and onboard. On this new communications network we then totally integrated our SMS. Before explaining how the integration is achieved it is relevant to point out a key factor in our philosophy: The system would have to be easy to understand and also easy to use. It was concluded that both requirements would be met if the system is intuitive. After some development effort we

arrived at a Task Orientated architecture. I should explain what that means: In our everyday work we all tend to think in terms of "tasks", i.e. in terms of individual jobs or actions. For example, "prepare for port arrival", or "prepare for drydock", or "renew H&M insurance". In a task-oriented system only the relevant information would be presented to the seafarer or office worker according to the task he is about to perform. That is, depending on the task I am about to embark, I will see any relevant communications I have received, any alerts or warnings, any SMS or even commercial procedures I may have to be aware of, any checklists I may have to complete, and even any software that may exist in my company to assist me in the task I am tackling. In this way I am not going to be confused by information that is not relevant, and furthermore I will not spend time searching through the information silos, which inevitably build up in a company. Furthermore, the programming of workflow logic allows the system to enforce, where necessary, lines of communication taking care of authority levels and operational practices.

In essence our basic idea was the creation of a communications network where the filing structure is the task list (or what we termed the "task tree") of each user role. Also, with such a structure, we quickly realised that it would be shortsighted if we restricted ourselves to cater only for ISM compliance. Instead, it was decided to ignore the delineation between ISM, operational, and commercial matters and thus create one single system for all our company needs. As the filing structure is so complete and intuitive, over a period of time the system absorbs and redistributes information that progressively gets richer. This apparently is termed "corporate memory" and in this capacity we find ourselves fulfilling the Code's objective for continuous improvement. I believe that this is not a small achievement.

All the above development involved hard and innovative software work, which was performed by a software company, originally "Ulysses Marine Electronic Market Ltd" and more recently "Ulysses Systems Ltd". Ulysses has so far been dedicated to shipping applications of the task orientation philosophy. In the Spring of 1998, the first working version of the "ISM-Solutions" system was installed on the ships and office of our company, and we managed to be certificated in time for ISM and also for ISO 9002 by Lloyd's Register with a fully electronic system. Since then much further development has seen the system go from strength to strength. In that period, ISM-Solutions received two major industry awards for innovation. These were: the Seatrade 2000 winning Award for Innovation in Ship Operations and the Lloyd's Ship Manager "Communications & IT in Shipping" year 2000 award for innovation for application in information technology in ship operations. Furthermore, a number of shipping companies, including some of leading tanker owners and leading ship managers have also adopted our "Task Assistant", with the most recent convert being BP Shipping who have completed customising the system to their own procedures, workflows and company structure.

The above article is an extract from Dr. Mikelis' speech entitled: "The Code in Practice - A Shipowner's View", delivered at the International Conference "ISM Code: Making it really work", held by IMarEST in London 13th and 14th of May 2002.



MARITIME SECURITY: A top IMO priority

The International Maritime Organization (IMO) in the wake of the horrendous terrorist attack in the United States on the 11 September last year is presently considering a comprehensive package of measures with the aim to address the prevention and suppression of acts of terrorism against shipping.



**By: CDR(HCG)
ALEX CARANTZIOS,
Head International
Relations Safety Navigation
Division, Ministry
of Merchant Marine.
Chairman of IMO's
SLF Sub-Committee.**

The aforementioned IMO initiative must be viewed in conjunction with the world's enhanced understanding of the impact on human life can have a transport incident and the need to prepare to cater for occurrences which are not accidents but on the contrary deliberate acts of terrorism. Following a thorough discussion during the 22nd session of the IMO Assembly and an extraordinary session of the Maritime Safety Committee (MSC) last November it was agreed by Resolution A.924(22) to review existing measures and consider new appropriate international legal and technical measures to prevent and suppress terrorist attacks against ships and to improve security on board and ashore for passengers, crew, ships and their cargoes.

It is well accepted that IMO has little experience in security matters so far and the most pertinent existing instrument is MSC/circ.443, which is a pure recommendation addressing some security issues relating only to passenger ships, adopted after the incident on the Italian cruise vessel Achille Lauro in 1985. In spite a compelling need for doing so it is therefore evident that IMO ventures in a new and rather unknown territory.

With the aim to address the matter in an all-embracing way the Maritime Safety Committee of IMO on its May 2002 session approved a comprehensive set of measures, by large proposed by the United States of America. Those measures include a wide variety of issues ranging from ship security to port facility security, are designed to be mandatory and are going to be adopted by a Diplomatic Conference on December 2002. Also MSC initially considered and other issues like seafarers identification and container's inspection which fall under the remit of other United Nations specialized bodies respectively the International Labor Organization (ILO) and the World Customs Organization (WCO). In this connection and after an intervention by Greece MSC decided not to deal directly with matters pertaining to

ILO and WCO competence. In more specific terms and relating to ships and shipping companies it was decided:

- To amend SOLAS chapter V in order to accelerate the implementation of mandatory fitting of Automatic Identification Systems (AIS) for all ships other than passenger ships and tankers of 300 gt and above but less than 50,000 gt engaged in international voyages.
- To renumber existing SOLAS chapter XI as chapter XI-1 and include requirements pertinent to ship identification number, continuous synopsis record relating to providing on board the ship a record of her history and also requirements for specific responsibilities of shipping companies relating to the provision on board the ship of information on who appoints the crew, who fixes the use of the ship and on who signs the charter party on behalf of the owner.
- To include a new SOLAS chapter XI-2 in conjunction with an International code for the security of ships and port facilities (SPFS code) and incorporate several requirements pertinent to the issuing of an International ship security certificate, Master's discretion for ship security which will include denial of access to certain persons and their effects and refusal to load cargo transport units and also the fitting of a ship security alarm.
- To incorporate requirements regarding the establishment of a ship security plan, based on a ship security assessment, on board all passenger ships and cargo ships of 500 gt and above. The ship security plan will make provisions for three security levels and among other will include procedures for responding to security threats or breaches of security, including provisions for maintaining critical operations of the ship and the ship/port interface.

- To include requirements for the designation of a company security officer, of a ship security officer and for the keeping on board of records relating to specific predetermined activities like training, drills, security incidents, breaches of security etc. The two aforementioned officers are going to be responsible for the co-ordination of the implementation of the ship security plan with the relevant port facility security officers.

Additionally and relating to port facilities security a port facility security assessment (PFSA) is required in order a port facility security plan (PFSP) to be developed to adequately cater for the risks of ship/port interface. In the plan provisions must be included for three security levels (level 1, level 2, level 3). Also a port security officer (PSO) is required to be designated for each port facility. In this connection the master or the ship security officer of the ship in cooperation with the port security officer will complete a declaration of security, which will address the security requirements that could be shared between a port facility and a ship specifying the responsibilities of each.

Finally control provisions are incorporated specifying that a ship may be inspected, consistent with international law, in a foreign port for the purpose of determining compliance with the security requirements of SOLAS and the security code.

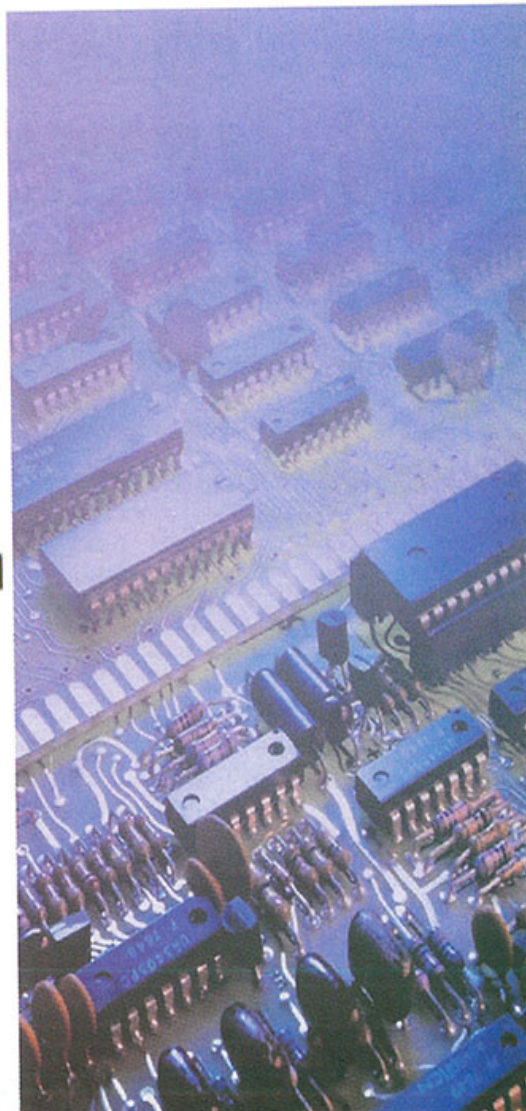
A series of guidelines will accompany the aforementioned requirements giving among other guidance pertinent to the content of the ship and port security plans, the training of security officers and the security assessments of ships and ports. Regarding the implementation of these measures a crucial role is envisioned for masters, crews and shipping companies who are in the forefront to anticipate, prevent and react to potential threats to human life, the environment and property.

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





International Salvage Union: a review of the organization's future development

Members of the International Salvage Union (ISU) have agreed to undertake a major review of the organization's future development.

Delegates attending the ISU Annual Meeting in Quebec some weeks ago, decided to establish three working groups to undertake the review. The groups will consider: membership, professional recognition and future strategy.

Joop Timmermans, the ISU's newly-elected President, comments: "One of the ISU's greatest strengths is the depth of the membership's expertise in salvage and environmental protection - matters of the greatest concern to ship owners, insurers and governments. Our main aim, in undertaking the review, is to explore new ways of sharing this expertise with industry, governments and others".

During the Annual Meeting, members noted the decisions of Lloyd's Arbitrators in a recent LOF salvage case (the "Castor"). They expressed concern at the lack of certainty as to the precise meaning of "substantial threat of damage to the environment", within the context of Article 14.2 of the 1989 Salvage Convention.

Salvage Overview Property (ships, bunkers and cargoes) salvaged by ISU members in 2001 totaled nearly US \$1.4 billion - an

increase of close to 32 per cent on the US \$1.06 billion total recorded in 2000. Last year's figure represents a recovery to the 1999 level (US \$ 1.35 billion). The salvors' revenue from all casualty salvage activities - as a percentage of salvaged property value - was virtually unchanged last year, at 6.78 per cent (6.77 per cent in 2000).

The statistics concern salvage cases finalized last year by Award, negotiated agreement or fixed price. The actual salvage services may have been performed in 2001 or earlier. The number of salvage services finalized last year totaled 186, a fall of nearly 11 per cent on the 210 finalized in 2000. Revenue from all forms of salvage activity, including wreck removal, totaled US \$166 million last year - a decline of just over eight per cent on the figure in 2000.

One important market is "wet salvage", or wreck removal. This sector of the market held up well last year, with 41 operations completed worldwide. These cases generated income of US \$54.69 million. Over the past 10 years, ISU members have undertaken 367 wreck removals, generating gross revenue of US \$340.37 million (an average of US \$ 0.93 million per operation).

DIARY OF EVENTS OCTOBER 2002

9-10 October 2002, Limassol, Cyprus
Ship Management 2002
Supported by ISMA & The Cyprus
Shipping Council
Claire.owen@informa.com

10 October 2002, Athens
Shipper Forum 2002
Organised by The European Shippers'
Council and
Mare Forum
Tel. +3110205.7455

16-17 October 2002, Ukraine
ODESSA 2002
Organized by The International
Marine Organization (IMO)
www.sudohodstvo.com

21 October 2002, London
Postgraduate Diploma in Maritime
Law
Organised by Lloyds List Events and
London Guildhall University
www.lloydslistevents.com/dl

22-22 October 2002, London
Ship Propulsion Systems
Organised by Lloyd's List Events
www.lloydslistevents.com/lm1426

30 October - 2 November 2002, London
F.I.D.E XX Congress
www.fide2002.org

18-19 November 2002, Houston, Texas
Mare Forum Houston 2002
Organised by Mare Forum
Tel. + 3110.2057455

Braswell Shipyard Panama

New Greek Representation

Braswell Shipyard Panama have appointed marine plus SA as their new exclusive agent for the Greek market effective September 16, 2002.

Dimitri Vranopoulos, managing director of Marine Plus, stated that "We are very pleased with this new cooperation and are confident that by combining forces Braswell will significantly increase its business with Greek shipping companies". Braswell Shipyard is strategically located in the port of Balboa at the entrance to the Panama canal. With 3 graving docks up to panamax size, a skilled workforce and an international management team, the yard provides a competitive and reliable service to its many regular customers.

Marine plus SA is a company specializing in shipyard representation. Currently Marine Plus is exclusive or authorized agent for yards in China, Thailand, Black Sea Region, Gulf Area, Med Area.



NAFTIKA CHRONIKA

The award winning Greek Shipping Magazine, will be exhibiting at the major Ship Maintenance exhibition in London, 27- 28 November 2002.

To advertise in our special edition which will be distributed from Naftika Chronika's stand at Ship Repair & Conversion contact Chris Kapadai at (003010) 4227111
e-mail: gratia@ath.forthnet.gr



NAYTIKA XRONIKA

SUBSCRIBE TODAY!

Pursue the journey of maritime knowledge and learn more about the Greek Shipping Industry.

Contact Rania Pantazis and register your subscription today at tel: 003010 4227111 or visit our web site: www.naftikachronika.gr

Subscription Rates for companies

in Greece	€ 61,62
in the EU	€ 93,91
in other Countries	€ 102,71



Shipping Industry Appeal on US Security Costs & Procedures

The international shipping industry as represented by five leading organizations i.e. BIMCO, ICS, INTERTANKO, INTERCARGO and ISF have appealed to the US Department of Justice in order to express the growing international concern on the discriminatory practices exercised by the US authorities against many ships' crews. The following letter was sent to Commissioner Ziglar on the 29/ 08/ 2002.

From: International Shipping Industry Organisations, 29 August 02
Dear Commissioner Ziglar,

Re: The treatment of seafarers and ships arriving at US ports
The treatment of seafarers and ships trading to US ports by the Immigration and Naturalization Service and related agencies has created a situation in which the industry is unified in its concerns and in its resolve to make those concerns heard.

There is no question that the tragic events of 11 September 2001 have changed the way in which international commerce will function. The vulnerabilities of airports were blatantly exposed, and subsequently certain vulnerabilities at seaports have also been identified. However, in the meantime, significant progress has been made to reduce these vulnerabilities.

At the International Maritime Organization, industry organisations have worked together with national delegations towards the establishment of enhanced maritime security, specifically through amendments to be made to the Safety of Life at Sea (SOLAS) convention. Many of these amendments are based on proposals made by the United States. For the most part these amendments are balanced proposals under which the responsibilities to improve security are shared by ships and ports alike.

More particularly, parallel discussions to revise the international

regime on crew identification are taking place in the International Labour Organization, with a view to revision of ILO Convention 108. Here again, the United States has played a prominent part in the continuing discussions.

In comparison with the measures contained in the planned amendments to the SOLAS convention and the ILO Convention 108, measures being taken at several US ports are creating real hardships for ship's crews and major problems for ship operators. The detention of crew on ships

A ship is a confined space, and crew that have been at sea for extended periods of time have traditionally been entitled to shore leave. Whilst it is understood that certain circumstances warrant limitations on the movements of persons in and around ports, such restrictions should only be implemented when a real threat exists. Unfortunately, reports indicate that crews have been detained on board their ships at US ports with increasing frequency, often on the sole basis of their nationality and in the absence of information indicating a real or imminent threat to the port and its surroundings. This is not only unfair and discriminatory to those concerned, but it also appears to be largely random and inconsistent in its application, making it impossible for shipping companies to minimise the inconvenience to themselves and their crews in a planned manner.

Requirement for Security Guards to protect port facilities
In certain cases where crew have been denied the facility of shore leave INS and Coast Guard officials have assigned private security guards to prevent unauthorised movements. Again, the basis for requiring such security guards seems unclear, the practice appearing to be carried out on an ad hoc and inconsistent basis, thus exacerbating the uncertainties faced by the ship's master and his shipping company.

Furthermore, the costs of the hire of the security guards are charged to the shipowner, not to the supposed beneficiary of the enhanced port security, namely the port and its employees, terminal operators, longshoremen, shippers and the general public. The amounts involved are by no means trivial and have served to underline the growing concern in the international shipping industry that ships' crews are becoming the indiscriminate scapegoat in the fight against terrorism.

Having drawn your attention to the industry's concerns, we now seek your agreement to meeting with a delegation representing the organisations listed below in order to discuss and identify mutually satisfactory solutions that will address these concerns.
Yours faithfully,

Truls W. L'orange

Secretary General of BIMCO on behalf of:

The international shipping industry as represented by:

BIMCO, The Baltic and International Maritime Council

ICS, The International Chamber of Shipping

INTERTANKO, The International Association of Independent Tanker Owners

INTERCARGO, The International Association of Dry Cargo Shipowners

ISF, The International Shipping Federation

These organisations together represent all segments of the industry including the owners and managers of all types of ships and the majority of seafarers.



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

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

