

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 56
01/2003
ΤΙΜΗ: € 5,90

www.naftikachronika.gr

2003

Η ελληνική ναυτιλία
σε Ευρωπαϊκή ρότα:
ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ & ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ



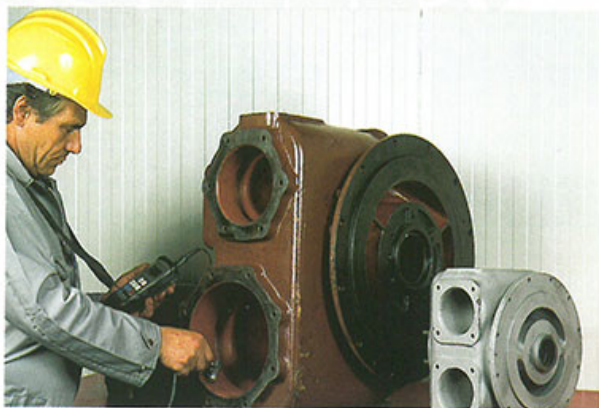
■ DYNAMIC BALANCING

TURBOMED is equipped with two high technology horizontal - dynamic and static - balancing machines for rapid and precision results as well as for vibration analysis.



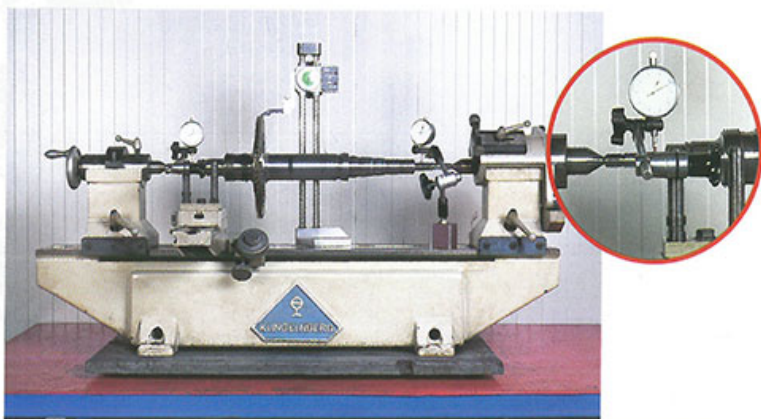
■ ULTRASONIC

Using Ultrasonic Test the casings are measured in several points for their thickness in order to anticipate any failure during the operation of turbocharger.



■ DEFLECTION

Straightness of rotor shaft is checked by deflection test.



THE COMPANY

- TURBOMED is specialised in the field of turbines and turbochargers, repairing and manufacturing spare parts for the needs of its customers.
- Situated in the biggest port of Greece, Piraeus, responds immediately in order to support and service any failure.
- It's personel is available on call to travel round the world offering the most economic, fast and proffessional services in any need of navigation.
- The many years of experience, know-how and quality compose the principles and the preconditions for an efficient 24hour service, either on board or in its high technology workshop.



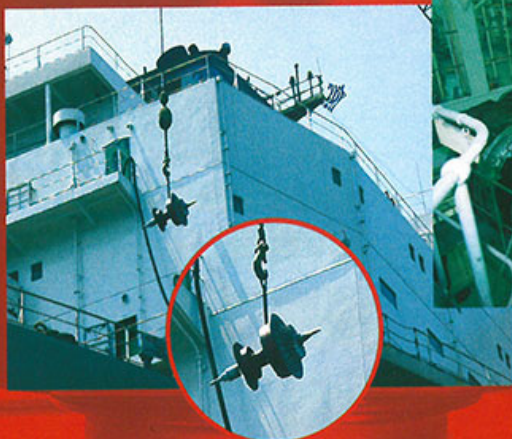
TURBOMED
ENGINE & MACHINERY SERVICES

I. & K. PARASKEVOPOULOS S.A.
67, AKTI MIAOULI, GR - 185 37 PIRAEUS, HELLAS
TEL.: +30-10-4616001 • FAX: +30-10-4616082 • HELP LINE: +30-10-4614010
e-mail: turbomed@otenet.gr

SERVICE

OVERHAULING

Restoring any failure, repairing / replacing of whole units or spare parts, cleaning, maintenance and inspection, both on board and in the workshop, compose the main activities of overhauling.



RECONDITIONING

Reconditioning: The advantaged solution for the replacement of oil pumps and bearings. Bearings and oil pumps' worn parts are replaced by new similar to the manufacture ones.

REBLADING

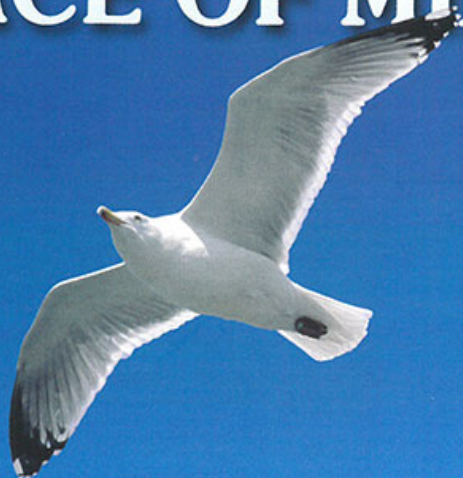
Reblading of rotor shaft with new or used turbine blades. All parts are inspected and supplied with quality certifications.



WELDING

Welding: The most economic and guaranteed solution in case of turbine blade's surface worn. Turbine blades are restored to their normal dimensions according to manufacture specifications by TIG method (Tungsten Inert Gas).

OUR BASIC PRODUCT: YOUR PEACE OF MIND



YOUR PARTNER IN AUTOMATION



WOODWARD

Rexroth
Bosch Group

Service partner



GRAVINER

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



MODERN TECHNOLOGY AND QUALITY SERVICE



HALKITIS URANIA BOATYARD S.A.



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

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

MAXIMUM CAPACITY

WEIGHT: 280 TONS

LOA: 45 METERS

BREADTH MOULDED: .. 9 METERS

DRAFT: 5,20 METERS



SINCE 1922

HALKITIS URANIA BOATYARD S.A.

104-6 DIMOKRATIAS AVE., 188 36 PERAMA, PIRAEUS, TEL.: 210.4410.182 - 210.4020.256
FAX: 210.4020.262, e-mail: halura@hol.gr, web site: www.halura.gr



100 YEARS

**SHIPMANAGEMENT
EXPERIENCE**

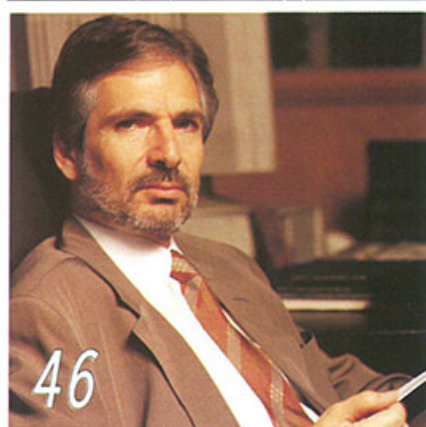
AKTI MIAOULI 47 - 49
PIRAEUS 185 36, GREECE
TEL.: 4580 000, FAX: 4292 576



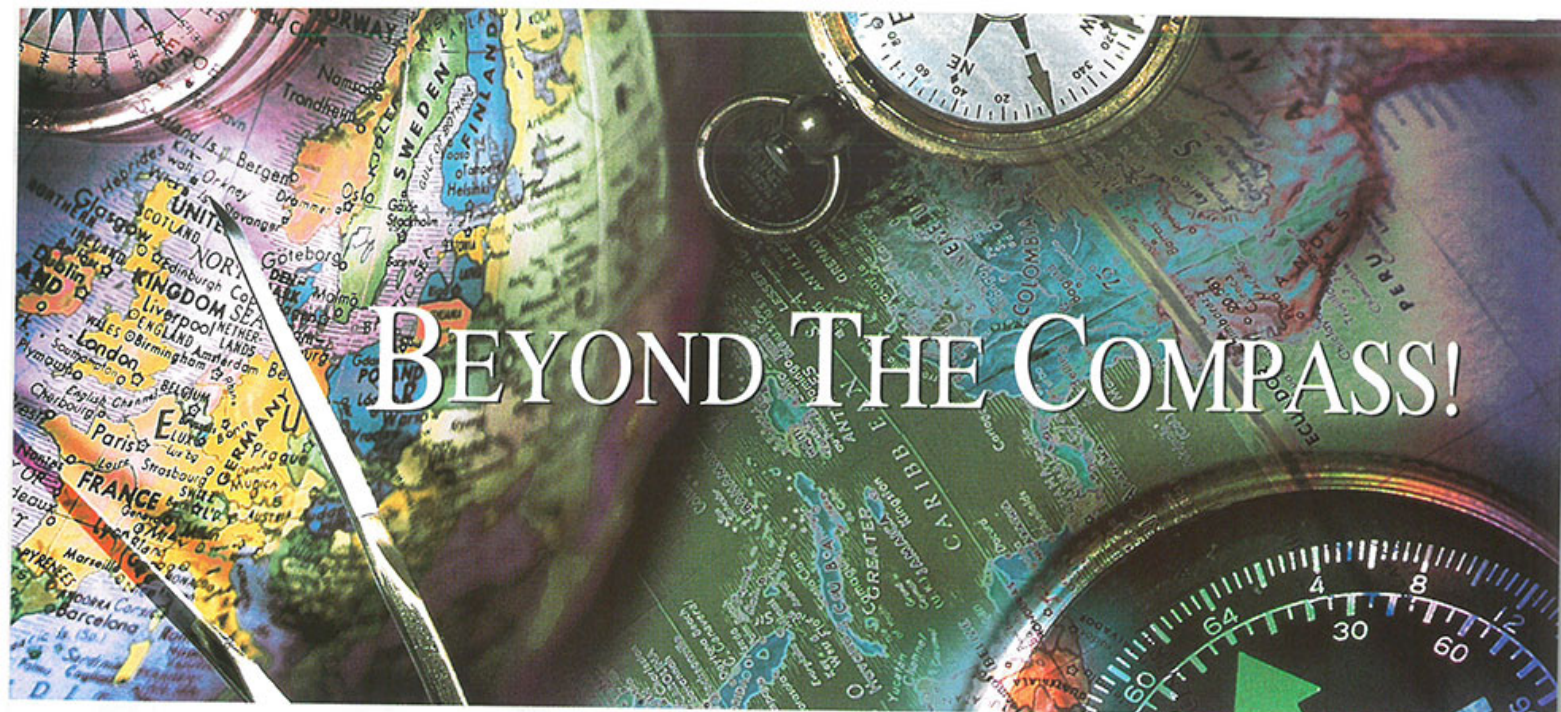
▶▶ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

8. ΠΕΡΙΣΚΟΠΙΟ
12. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΝΕΑ

28. Ο ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ ΒΡΑΒΕΥΕΙ
ΤΑ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»
30. ΕΠΙΤΕΛΟΥΣ ΑΣ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΟΥΜΕ ΤΙΣ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ
ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
Άρθρο του προέδρου της Η.Δ. Κων. Καραμανλή
32. ΔΕΝ ΘΑ ΕΠΙΤΡΕΨΟΥΜΕ ΤΗ ΛΗΨΗ ΜΟΝΟΜΕΡΩΝ ΜΕΤΡΩΝ
Συνέντευξη του υπουργού Ε.Ν. Γ. Ανωμερίτη
36. ΟΙ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΟΕΔΡΙΑ ΣΤΙΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ
ΚΑΙ ΧΕΡΣΑΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ
Οι επίσημες θέσεις του υπουργού Μεταφορών
& Επικοινωνιών Χρ. Βερελή
38. ΕΛΛΗΝΙΚΟ & ΚΥΠΡΙΑΚΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟ:
ΣΧΕΣΕΙΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ & ΣΥΓΚΛΙΣΗΣ ΣΤΗΝ Ε.Ε.
του υπουργού Αβέρωφ Νεοφύτου
40. Η ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΠΕΙΡΑΙΑ ΜΠΡΟΣΤΑ ΣΤΙΣ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ
ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ του Γιάννη Μίχα
42. Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ ΤΗΣ Ε.Ε.
του Κ. Χατζηδόκη
44. Η ΕΞΥΓΙΑΝΣΗ ΤΗΣ Ο.Α.: Προοπτικές και αντιξοότητες
του Σπύλιου
46. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΟΕΔΡΙΑ ΣΤΟ ΚΡΙΣΙΜΟ ΣΤΑΥΡΟΔΡΟΜΙ
ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΕΞΕΛΙΞΕΩΝ Συνέντευξη του Ιω. Λύρα
48. ΕΧΘΡΙΚΗ Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ ΠΡΟΣ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΗΣ
του Επ. Εμπειρίκου,
50. ΕΥΟΙΩΝΟ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΗΣ ΚΥΠΡΙΑΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ Συνέντευξη του Αν. Δρουσιώτη
52. ΣΤΟΧΟΣ ΜΑΣ Η ΑΞΙΟΠΙΣΤΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ
ΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΩΝ ΜΑΣ Συνέντευξη του προέδρου του ΝΑΤ
54. ΘΕΤΙΚΗ Η ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ
ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ Συνέντευξη του Ιω. Θεολογίτη
56. Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΝΟΣΕΙ ΑΛΛΑ ΠΟΤΕ ΔΕΝ ΠΕΘΑΙΝΕΙ
του Ι. Πακούλη
58. ΚΟΣΜΟΓΟΝΙΚΕΣ ΟΙ ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΟ ΧΩΡΟ
ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ Συνέντευξη του Θ. Βασιλάκη
60. ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ: ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ 2002 - ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ 2003
του καθηγητή Χαρίλαου Ψαρούτη
66. ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ του Τάκη Ευστρατίου
74. ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ 2002
του Γ. Μπάνου



78. ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ «PRESTIGE» ΘΑ ΕΠΗΡΕΑΣΟΥΝ ΑΜΕΣΑ
ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ Από την Overseas Agency Ltd
84. ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ 2002
108. ΝΗΟΛΟΓΙΑ



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 : +30-10-6284200
Fax : +30-10-8089710/11/12
e-mail : athens@laskaridis.gr

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

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

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΟΕΔΡΙΑ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ

Αντιξοότητες και προοπτικές



Η ευρωπαϊκή ναυτιλία διέρχεται μια περίοδο σημαντικών μεταρρυθμίσεων και κλυδωνισμών. Σε αυτό το πλαίσιο και κάτω από τις πιέσεις της διεθνούς κοινής γνώμης μετά το ναυάγιο του «Prestige», η ελληνική προεδρία της Ευρωπαϊκής Ένωσης καλείται να διαδραματίσει ένα σημαντικό ρόλο με σκοπό την πρόωθηση και επίλυση χρόνιων θεμάτων που απασχολούν τον κλάδο.

Η Ελλάδα, το μοναδικό κράτος-μέλος της Ε.Ε. που διαθέτει αυτόνομο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, οφείλει, σε διεθνές πλέον επίπεδο, να επιτύχει ουσιαστικές μεταρρυθμίσεις που θα συμβάλουν στην επίτευξη μιας ολοκληρωμένης και μακροπρόθεσμης ναυτιλιακής πολιτικής και θα αντικατοπτρίζει τις ανησυχίες όλων των εμπλεκόμενων φορέων.

Η αφετηρία της πολιτικής που θα χαραχθεί στο προσεχές εξάμηνο βασίζεται ήδη στα συμπεράσματα που ανακοινώθηκαν στο Συμβούλιο των Υπουργών, κατά τη διάρκεια του οποίου συμφωνήσαν μεταξύ άλλων ότι τα βαρύτερα κλάσματα του πετρελαίου (heavy grades of oil) θα πρέπει να μεταφέρονται μόνο με Δ/Ξ διπλού κύτους, ότι τα κράτη-μέλη θα πρέπει να καταρτίσουν μέχρι την 1η Ιουλίου 2003 σχέδια καταφυγίων για τα πλοία που κινδυνεύουν και πως πρέπει άμεσα να δημιουργηθεί συμπληρωματικό Ταμείο Αποζημιώσεων, το οποίο θα καλύπτει τα θύματα ρυπάνσεων από πετρέλαιο.

Ανάμεσα στις σημαντικές προτεραιότητες της ελληνικής προεδρίας ιδιαίτερη βαρύτητα θα πρέπει να δοθεί στην ορθή εφαρμογή των ελέγχων στο πλαίσιο του Port State Control, αφού η Επιτροπή ανακοίνωσε ότι αρκετά κράτη της Ε.Ε. δεν κάλυψαν το επιβεβλημένο πλέον ποσοστό του 25% των ετήσιων επιθεωρήσεων στα λιμάνια τους.

Η ηγεσία του ΥΕΝ θα πρέπει, λοιπόν, να επιδιώξει την άριστη συνεργασία με τη ριζοσπα-

στική ίσως και θορυβώδη αντιπρόεδρο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, με το πολυσυλλεκτικό Ευρωκοινοβούλιο αλλά και με τους εταίρους 14 Ευρωπαίους υπουργούς. Η σύγκληση των απόψεων δεν θα είναι εύκολη και οι αποφάσεις που θα ληφθούν πιθανώς να ανησυχίσουν την ελληνική εφοπλιστική κοινότητα.

Ο κ. Γ. Ανωμερίτης πάντως έχει ήδη εκφράσει την ανάγκη για λήψη μέτρων που θα αντικατοπτρίζουν το οικονομικό περιβάλλον όπως αυτό έχει διαμορφωθεί μετά τη διεθνή οικονομική ύφεση και το ενδεχόμενο πολέμου στο Ιράκ. Ο υπουργός έχει επίσης εκφράσει την επιτακτική ανάγκη αυστηρής «πλεύσης» όλων μέσα στο πλαίσιο του διεθνούς δικαίου, για να μη γυρίσει, όπως χαρακτηριστικά αναφέρει, η ναυτιλία μέσα από μεμονωμένες δράσεις στις συνθήκες του 15ου αιώνα.

Παράλληλα, βεβαίως, με το ΥΕΝ σημαντικό ρόλο για το μέλλον της ελληνικής ναυτικής οικονομίας οφείλει να διαδραματίσει και το υπουργείο Ανάπτυξης.

Ο Φινλανδός επίτροπος, αρμόδιος για θέματα επιχειρήσεων και βιομηχανίας, Erkki Liikanen έχει ήδη επισημάνει τα προβλήματα του κλάδου και έχει έλθει ανοικτά πλέον σε σύγκρουση με υπουργούς και φορείς κρατών εκτός Ευρώπης, που παρεμποδίζουν το διεθνή υγιή ανταγωνισμό.

Εξαιρετικά ενθαρρυντικό είναι μάλιστα ότι ύστερα από παρότρυνση των Ολλανδών ενδέχεται να ληφθούν άμεσα μέτρα για την ευρωπαϊκή ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία. Ο κ. Τσοχατζόπουλος οφείλει λοιπόν να υποστηρίξει το λησμονημένο αυτόν κλάδο, που έχει ήδη οδηγηθεί σε μαρασμό.

Το τρέχον εξάμηνο κρίνεται η ευρωπαϊκή, ναυτιλιακή προοπτική της χώρας μας. Οφείλουμε να αντεπεξέλθουμε και να επιτύχουμε μια νέα αρχή.

«ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»



Non stop

Intersmooth® Ecoloflex SPC

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

www.intersmoothecoloflexSPC.com

✕ CONSTANT REVOLUTION

✕ International and Intersmooth are trademarks of Akzo Nobel

© International Coatings Limited, 2001

 **International.**
Marine Coatings

International Paint (Hellas) S.A.
41, Akti Miaouli, 185 35 Piraeus, Greece.
Tel: +30 210 4295 140 (8 lines), Fax: +30 210 4295 149
E-mail: ip.hellas@uk.akzonobel.com
www.international-marine.com


AKZO NOBEL

Εσωτερικές υποθέσεις

Γραφείο Εσωτερικών Υποθέσεων σύστησε το ΥΕΝ. Η απόφαση αυτή είναι πραγματικά άξια χαιρετισμού, αφού αξιωματικοί και υπαξιωματικοί του λιμενικού βρίσκονται πλέον στο διαρκές στόχαστρο τόσο των ΜΜΕ όσο και των εισαγγελιών. Ας μην ξεχνάμε, εξάλλου, ότι οι προκαταρκτικές εξετάσεις και οι προανακρίσεις δίνουν και παίρνουν από τους αρμόδιους φορείς, ενώ το Ναυτοδικείο Πειραιώς θεωρείται πλέον... δυσμενής μετάθεση λόγω του αυξημένου όγκου δουλειάς που αντιμετωπίζει τα τελευταία έτη! Σοβαρές κατηγορίες έχουν, εξάλλου, αντιμετωπίσει τα τελευταία έτη μέχρι και διοικητές νευραλγικών υπηρεσιών του Α.Σ. Με την απόφαση αυτή θα ξεκαθαρίσει το τοπίο(!)...



Ποια είναι η συγγένεια της Ana de Palacio, υπουργού Εξωτερικών της Ισπανίας, με τη Logol de Palacio, αντιπρόεδρο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής; Πιθανώς να διακρίνεται τη συγγένεια β' βαθμού από τις έντονες και αυστηρές προς πολλούς δηλώσεις τους μετά το πρόσφατο ατύχημα στο «Prestige».

Το γεφύρι της Άρτας...

Ποιος θα πληρώσει τελικά την επέκταση της Αττικής Οδού; Μα εμείς, φυσικά, οι ταξιδιώτες! Και όχι με κάποια έμμεση φορολογία αλλά με αύξηση κατά 66% στην τιμή των διοδίων. Το νέο έτος τα Ι.Χ. θα πληρώνουν 2 ευρώ αντί 1,2 που πληρώνουν σήμερα. Όταν μάλιστα ολοκληρωθούν τα έργα, δηλαδή το 2004, η τιμή των διοδίων για τα Ι.Χ. θα ξεπερνά τα 3 ευρώ! Ο κ. Τσιτουρίδης, ως τομεάρχης ΠΕΧΩΔΕ της Νέας Δημοκρατίας, ανακοίνωσε πρόσφατα ότι η Αττική Οδός έπρεπε να έχει ολοκληρωθεί το 2001 και να κοστίζει 426,8 δισ. δρχ. ενώ τελικά θα ολοκληρωθεί το 2004 και θα κοστίζει 1,3 τρισ. δρχ. Εάν τα στοιχεία αυτά δεν διαψευστούν, τότε θερμά συγχαρητήρια στην κυρία Παπανδρέου για την κοινωνική πολιτική που εφαρμόζει το υπουργείο της.

Ο ρόλος της ΡΑΘΕ στο στόχαστρο των νομικών

Εντυπωσιακός ήταν ο όγκος δουλειάς που κλήθηκε να διεκπεραιώσει κατά το λήξαν έτος η σχετικά νεοσυσταθείσα Ρυθμιστική Αρχή Θαλάσσιων Ενδομεταφορών. Όπως βέβαια σε όλες τις υπηρεσίες που ανήκουν στο ΥΕΝ, και στη ΡΑΘΕ υπάρχει έλλειψη προσωπικού.

Παρά τις αρχικές εξαγγελίες για στελέχωση της συγκεκριμένης Αρχής με 25 άτομα, που θα έχουν καθήκοντα γραμματειακής υποστήριξης, η διοίκηση του ΥΕΝ δεν έχει προχωρήσει σε καμία πρόσληψη. Αντικειμενικά λοιπόν τα μέλη της ΡΑΘΕ αντιμετωπίζουν με... υπομονή τις αυξημένες υποχρεώσεις που έχουν αναλάβει.

Εντούτοις, έγκριτοι νομικοί, ειδικευμένοι σε θέματα δημοσίου δικαίου, μας εφιστούν την προσοχή σε ένα αξιωματικό σχήμα που έχει δημιουργηθεί: κατά την άποψή τους δεν είναι δυνατό ο ελεγχόμενος, σε αυτήν την περίπτωση το ΥΕΝ, να διορίζει τον ελεγκτή, τα μέλη δηλαδή της ΡΑΘΕ. Πιθανώς να τίθεται θέμα ανεξαρτησίας της Ρυθμιστικής Αρχής, που θα πρέπει άμεσα να εξεταστεί προσεκτικά...

Αντιπαράθεσεις και διασταυρώσεις πυρών

Εξαιρετικό ενδιαφέρον παρουσίασε η τελευταία συνέντευξη Τύπου του ΥΕΝ κ. Ανωμερίτη. Ο κ. Ανωμερίτης ανέφερε ότι ως υπουργός ενδιαφέρεται αποκλειστικά για τα πλοία που φέρουν ελληνική σημαία και δήλωσε ότι «όποιος θέλει ας φέρει τα πλοία του στο ελληνικό νηολόγιο». Οι δηλώσεις αυτές αναφέρονταν βεβαίως στην ανακοίνωση του Committee, που ως φυσικό έφερε κάποιον εκνευρισμό στην ηγεσία του ΥΕΝ.

Στη συνέντευξη, πάντως, ο υπουργός τόνισε ότι το Συμβούλιο Υπουργών δεν έλαβε αποφάσεις αλλά πολιτικά συμπεράσματα, οπότε άδικα αναστατώθηκε η παροικία του Λονδίνου. Ανέφερε επίσης ότι το Committee, στο θέμα αυτό, πιθανόν να μην είχε την πληροφόρηση που έπρεπε λόγω... αποστάσεως.

Ο τόνος της συζήτησης ανέβηκε ακόμη περισσότερο όταν ένας δημοσιογράφος αποκάλυψε στο Committee ένα «κόμικς» που δεν υποστηρίζει τον Έλληνα ναυτικό και την ελληνική σημαία! Ο υπουργός δεν σχολίασε τη σημαντικότητα του Committee ούτε και τη συμβολή

του προς την ελληνική σημαία και οικονομία, αλλά δήλωσε ότι οφείλει να συνεργάζεται επιτυχώς με όλους τους φορείς της ναυτιλίας. Η αντιπαράθεση ενδέχεται να λήξει, ο λαϊκισμός πάντως -ειδικά των ΜΜΕ- θα εξακολουθεί να υπάρχει.

Από πρόεδρο σε πρόεδρο

Ο Οίκος του Ναύτη άλλαξε πάλι πρόεδρο! Παρά τα πολυάριθμα και δυσεπίλυτα θέματα και προβλήματα που ταλαιπωρούν τον Οίκο εδώ και χρόνια, η πολιτική ηγεσία διορίζει ανά τακτά χρονικά διαστήματα νέους προέδρους με λίγη έως ασήμαντη... εξειδικευμένη γνώση και προϋπηρεσία! Μετά την παραίτηση του αποχωρήσαντος προέδρου, ο κ. Δ. Παπαγιαννόπουλος κλήθηκε να λάβει τη σκυτάλη. Ο νέος πρόεδρος είναι απόφοιτος του LSE, με μικρή όμως γνώση των προβλημάτων των ναυτικών αφού τα τελευταία έτη προήδρευε στον Οργανισμό Βάμβακος.

Όσον αφορά το χώρο της ναυτιλίας, ο νέος πρόεδρος διαθέτει γνώσεις και εμπειρία στο χώρο της οικονομικής διεύθυνσης... ναυτιλιακών χρωμάτων.

Ο Γιάννης Ζαχαρίας

Η ΘΑΛΑΣΣΑ ΑΝΑΔΕΙΚΝΥΕΙ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ

Ταξίδεψε και συ μαζί μας

ως αξιωματικός γέφυρας ή μηχανής
σε σύγχρονα ελληνικά bulk carriers

ARGO ADVERTISING



ANANGEL MARITIME SERVICES INC.

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 354 - ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ 176 74

ΤΗΛ: 010 94 67 200 FAX: 010 94 08 820 TLX: 21 46 76 - 21 46 77 ANGE GR

e-mail: mail@anangelmar.com

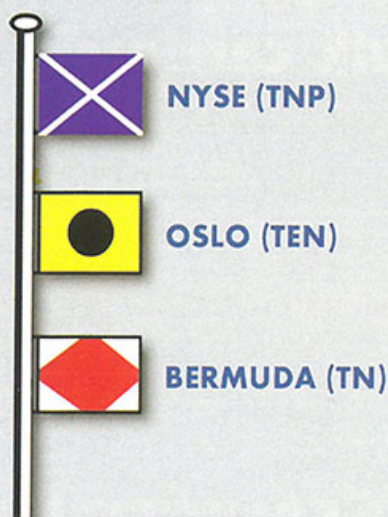
TSAKOS ENERGY NAVIGATION LIMITED (T.E.N.)



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)



InjeGov L.T.D.

**GENERAL
AND SPECIALIZED
SHIP REPAIRS**



HATLAPA
MARINE EQUIPMENT



463, Dimokratias Ave., 188 63 Perama, Piraeus - Greece
Phones: (+30 210) 43.23.600/1-2, Fax: (+30 210) 43.12.770
e-mail: injegov@ath.forthnet.gr, web-site: www.injegov.gr



Σχολιασμός προτάσεων του ΥΕΝ για τη ναυτική εκπαίδευση

του Χρήστου Ε. Ντούνη, αντιναυάρχου, επίτιμου αρχηγού Λ.Σ.

Ο υπουργός Ε.Ν. κ. Γ. Ανωμερίτης έχει δώσει στη μέχρι τώρα διαχείριση των ναυτιλιακών θεμάτων απτά δείγματα κατανόησης των προβλημάτων της ναυτιλίας αλλά και δείγματα της αποφασιστικότητάς του να δίνει λύσεις.

Η λύση τού από πολλούς χρόνους εκκρεμούντος προβλήματος των συντάξεων των ναυτικών πιστώνεται εξ ολοκλήρου στο σημερινό υπουργό. Τώρα έρχεται με πρωτοβουλία του να παρέμβει στο πάντα επίκαιρο θέμα της ναυτικής εκπαίδευσης.

Όσοι έχουν ζήσει τα τελευταία 50 χρόνια τη ναυτιλιακή πραγματικότητα, θα γνωρίζουν ότι όλες οι ετήσιες εκθέσεις απολογισμού και προγραμματισμού όλων των φορέων της ναυτιλίας (κράτους - εφοπλιστών - ναυτικών) αναφέρουν ως κυρίαρχο θέμα τη ναυτική εκπαίδευση.

Επίσης, είναι γνωστό ότι για τουλάχιστον 40 χρόνια το ενδημικό πρόβλημα της ελληνικής ναυτιλίας είναι η έλλειψη ναυτικών στελεχών. Και εφόσον η παραγωγή των αξιωματικών περνά μέσα από τη ναυτική εκπαίδευση, είναι φυσικό αυτή να μην αντιμετωπίζεται αποκλειστικά ως ένα σύστημα ξεχωριστό με κύριο σκοπό την καλύτερη και πιο ολοκληρωμένη εκπαίδευση των ναυτικών στελεχών, αλλά να θεωρείται συγχρόνως ως ένας μηχανισμός και παραγωγής επαρκούς αριθμού στελεχών για την κάλυψη των αναγκών της ναυτιλίας.

Και αυτό αποτελεί μια διαχρονική πραγματικότητα με αποτέλεσμα στην πράξη να παρατηρείται μια συνεχής πίεση τροποποίησης των συστημάτων της ναυτικής εκπαίδευσης, τόσο κατά το σκέλος των βασικών ναυτικών σπουδών όσο και κατά το σκέλος της απόκτησης των παραγωγικών διπλωμάτων.

Η τελευταία θεσμική ρύθμιση είναι η εφαρμοσθείσα από το 1989 εναλλακτική εκπαίδευση και ή ίδρυση με το νόμο 2638/98 των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ) που οριστικοποιεί το καθεστώς οργάνωσης, λειτουργίας εκπαιδευτικών προγραμμάτων επιλογής και αξιολόγησης του εκπαιδευτικού προσωπικού κ.λπ. πάνω στη βάση των ιδρυμάτων της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης.

Η συνεχής προσπάθεια λειτουργίας των ΑΕΝ πάνω στις πράγματι υγιείς βάσεις που έχει θέσει ο νόμος 2638, παρά τις περι αντιθέτου Κασσάνδρες αποδίδει κάθε χρόνο θετικούς καρπούς. Και αυτό γιατί οι Ακαδημίες Ε.Ν. συνειδητοποιούνται και ευρύτερα από τους αποφοί-

τους λυκείου ότι αποτελούν αξιοπρεπείς σπουδές με μια πολλά υποσχόμενη δυναμική και φιλόδοξη σταδιοδρομία στα πλοία της ελληνικής ναυτιλίας αλλά και το ναυτιλιακό INFRASTRUCTURE. Το στέρεο επίπεδο των ναυτικών σπουδών που μπορούν να παράσχουν, με όλες τις αδυναμίες τους οι Ακαδημίες Ε.Ν., αποτελούν και το όχημα να κάνουν, οι χιλιάδες απόφοιτοι λυκείου μέσα κυρίως από τις ετήσιες πανελλαδικές εξετάσεις, μια συνειδητή επιλογή μελλοντικής σταδιοδρομίας.

Το καθεστώς του νόμου 2638 έχει δεχθεί σκληρή κριτική από δύο κυρίως κατευθύνσεις. Η πρώτη είναι από την πλευρά αυτών που θεωρούν ότι το ασαφές και θολό καθεστώς της όχι ρητής υπαγωγής των ΑΕΝ στην τριτοβάθμια εκπαίδευση αποτελεί έναν καθοριστικά αρνητικό παράγοντα, ώστε μεγάλος αριθμός από τους λαμβάνοντας μέρος στις πανελλαδικές εξετάσεις αποφοίτους λυκείου να μην τις επιλέγει. Και αποτελεί πραγματικά παγκόσμια αρνητική πρωτοτυπία, εκπαιδευτικά ιδρύματα (οι ΑΕΝ) με μεταλυκειακή φοίτηση οκτώ εξαμήνων, με δομή, οργάνωση και λειτουργία τριτοβάθμιου εκπαιδευτικού ιδρύματος να μη χαρακτηρίζονται ρητά ως ανήκοντα στην τριτοβάθμια εκπαίδευση.

Και πραγματικά εδώ η Πολιτεία και οι άλλοι φορείς της ναυτιλίας φέρουν σοβαρές ευθύνες, γιατί ο καθένας έχει τους δικούς του λόγους να μην υπάρξει, κατά το νόμο 2638, ολοκληρωμένη λειτουργία του συστήματος των ΑΕΝ που εγγυάται την παροχή ολοκληρωμένης εκπαίδευσης στα στελέχη της ελληνικής ναυτιλίας.

Πρέπει επιτέλους να αντιληφθούν ότι η περιθωριοποίηση των Ακαδημιών Ε.Ν. στη συνείδηση της σπουδάζουσας νεολαίας αποτελεί περιθωριοποίηση της ναυτικής σταδιοδρομίας.

Αλλά επίσης να γνωρίζει ο κ. υπουργός ότι ακόμη και οι τεχνίτες ξυλουργοί αποκτούν πτυχίο από το τμήμα Επεξεργασίας Ξύλου και Επίπλου των ΤΕΙ. Και το υπουργείο Παιδείας ασφαλώς και ορθά ενεργεί, αλλά το ΥΕΝ πώς προσεγγίζει την αναβάθμιση του πλοιάρχου;

Η δεύτερη κατεύθυνση της κριτικής που έχει δεχθεί ο νόμος 2638 είναι ότι διατήρησε το μονοπωλιακό καθεστώς της παροχής ναυτικής εκπαίδευσης μόνο από το κράτος. Με άλλα λόγια, δεν επέτρεψε τη λειτουργία ιδιωτικής ναυτικής εκπαίδευσης και σε επίπεδο βασικών

ναυτικών σπουδών αλλά και σε επίπεδο λειτουργίας σχολείων μετεκπαίδευσης.

Αυτή η απαγόρευση έγινε από μια μερίδα του Τύπου αιχμή του δόρατος να ασκείται καθημερινά μια πολύ σκληρή κριτική, που δεν περιορίζεται μόνο στο αίτημα της επαναλειτουργίας της ιδιωτικής ναυτικής εκπαίδευσης, που από 20ετίας είχε καταργηθεί, αλλά προχωρεί πολύ πιο πέρα και αμφισβητεί ολόκληρο το θεσμό των Ακαδημιών Ε.Ν. και προσπαθεί να τον απαξιώσει με επιχειρήματα που πολλά από αυτά δεν αντέχουν σε σοβαρή κριτική.

Το περιεχόμενο των προτάσεων

Όμως, ας έρθουμε τώρα στις προτάσεις μετασχηματισμού της ναυτικής εκπαίδευσης, που δημοσιοποίησε το ΥΕΝ, για σχολιασμό.

Ανεξάρτητα προς το εισαγωγικό περιεχόμενο των προτάσεων, χωρίς αμφιβολία η υλοποίησή τους επιχειρείται μέσα από τις διατάξεις του επισυναπτομένου σ' αυτές σχέδιο νόμου.

Προσεγγίζοντας το κείμενο του σχεδίου, παρατηρούμε τα ακόλουθα:

Πρώτον: Στο μέρος πρώτο (άρθρα 1-6) του σχεδίου επιτρέπεται η λειτουργία ιδιωτικών σχολών βασικής ναυτικής εκπαίδευσης καθώς και η λειτουργία ιδιωτικών σχολών μετεκπαίδευσης. Αποτελεί ένα πάγιο αίτημα της ναυτιλίας για πολλά χρόνια και εντάσσεται στη λογική και μόνο της κάλυψης των κενών λόγω μη επάρκειας των αποφοιτώντων από τις ΑΕΝ αλλά και μη επάρκειας των Δημόσιων Σχολείων Μετεκπαίδευσης για να ανταποκριθούν στις ανάγκες της ναυτιλίας. Ειδικά το τελευταίο θέμα της μετεκπαίδευσης έχει λάβει πράγματι τα τελευταία χρόνια τεράστιες διαστάσεις, αφού η μετεκπαίδευση των αξιωματικών Ε.Ν. σε πολλούς τομείς αποτελεί διεθνή υποχρέωση της χώρας μας που επιβάλλεται από τις διεθνείς συμβάσεις STCW, ISM, SOLAS κ.λπ. Οι ανάγκες σήμερα για μετεκπαίδευση είναι τόσο μεγάλες και επιτακτικές ώστε θα εθελουφλούσε κανείς θεωρώντας ότι οι υποψήφιοι θα έπρεπε και αναμένουν και μήνες ακόμα προκειμένου να φοιτήσουν σε ένα δημόσιο σχολείο του ΥΕΝ.

Υπό αυτές τις συνθήκες είναι απολύτως κατανοητό ότι η πρόταση του υπουργού Ε.Ν. για λειτουργία ιδιωτικών σχολείων μετεκπαίδευσης των αξιωματικών θα δώσει λύσεις σε άμεσα καθημερινά προβλήματα μετεκπαίδευσης που αντιμετωπίζουν οι προς ναυτολόγηση αξιωματικοί. Χωρίς αμφιβολία και εδώ θα πρέπει να λειτουργήσουν σωστά και με όλες τις ασφαλιστικές δικλίδες οι ελεγκτικοί μηχανισμοί του κράτους, και ως προς την εφαρμογή του προγράμματος και ως προς την πιστοποίηση των γνώσεων που αποκτούν οι παρακολουθούντες τα σχολεία αυτά σπουδαστές.

Ως προς τη λειτουργία των μέσης εκπαίδευσης ιδιωτικών σχολών παραγωγής πλοίαρχων και μηχανικών, απαιτείται πράγματι ιδιαίτερη προσοχή, αφού τα παρεχόμενα προς αυτούς επαγγελματικά δικαιώ-

ματα σχεδόν εξομοιώνονται με αυτά των αποφοίτων των Ακαδημιών Ε.Ν. Και το θέμα αυτό τονίζεται ιδιαίτερα με την έννοια ότι οι σπουδές στις σχολές αυτές θα πρέπει να ακολουθούν και να εναρμονίζονται περισσότερο με τις ΑΕΝ, παρά να γίνουμε μάρτυρες για το αντίθετο με σκοπό και μόνο να υποβαθμίσουμε τις ΑΕΝ.

Το στίγμα των ναυτικών σπουδών στη χώρα μας το σηματοδοτεί το σύστημα των Ακαδημιών Ε.Ν. και αυτό πρέπει να το διαφυλάξουμε ως αιχμή του δόρατος για μια καταξιωμένη ναυτική σταδιοδρομία.

Δεύτερον: Στο μέρος δεύτερο (άρθρο 7) εισάγεται το σύστημα της επαγγελματικής κατάρτισης και επιμόρφωσης εξ αποστάσεως (τηλεκπαίδευση). Το μέτρο πράγματι ακούγεται πρωτοποριακό. Δεν γνωρίζουμε σε ποιους άλλους τομείς έχει εφαρμοστεί και ποιος είναι ο βαθμός της επιτυχίας του. Δεν είναι ακόμη γνωστή η όλη φιλοσοφία του συστήματος, σε ποιους αποτείνεται, ποιους εξυπηρετεί και ποιες οι ασφαλιστικές δικλίδες της επιτυχίας του.

Σε πρώτη προσέγγιση δύσκολα μπορεί να αποφύγει κανείς το χαρακτηρισμό του ως ένα σύστημα ευκολότερης απόκτησης διπλωμάτων Ε.Ν. Με βεβαιότητα, όμως, ένας ουσιαστικός σχολιασμός δεν μπορεί να γίνει στη φάση αυτή.

Τρίτον: Το νομοσχέδιο στα άρθρα 8 μέχρι 20 δεν εισάγει οποιονδήποτε μετασχηματισμό της ναυτικής εκπαίδευσης αλλά απλώς εισάγει διορθωτικές ρυθμίσεις του νόμου 2638, κυρίως λειτουργικής φύσεως των ΑΕΝ, που από την έως τώρα εφαρμογή των διατάξεων θεωρούνται αναγκαίες.

Αναδιάρθρωση και αποκέντρωση των ΚΕΣΕΝ

Προκαλεί εντύπωση ποιοι λόγοι αναγκάζουν το ΥΕΝ να λειτουργήσει περισσότερα ΚΕΣΕΝ, σύμπτυξη της διάρκειας των σπουδών κ.ά.

Ο θεσμός των ΚΕΣΕΝ έχει προσφέρει πολύ θετικές υπηρεσίες στη ναυτική εκπαίδευση των στελεχών και στη ναυτιλία γενικότερα για τα τελευταία 30 χρόνια.

Το ότι υπάρχουν αδυναμίες ή και αστοχίες σε ορισμένες επιλογές και κυρίως στη μη πρόσληψη προσοντούχου και εξειδικευμένου εκπαιδευτικού προσωπικού, αυτό δεν αποτελεί αποτυχία του θεσμού. Αποτελεί αποτυχία της Πολιτείας και των φορέων της ναυτιλίας να θεραπεύσουν τις αδυναμίες αυτές που είναι καθαρά λειτουργικής φύσεως. Όλοι τους και για τους δικούς του λόγους ο καθένας ανέχονται να διατηρείται το ΚΕΣΕΝ σε ένα επίπεδο παροχής σε μεγάλο βαθμό επαγγελματικών γνώσεων, αλλά και σε μίαν αντίληψη της ήσσονος προσπάθειας με στόχο κυρίως τη σύμπτυξη του γνωστικού αντικείμενου, τη σύντμηση του χρόνου σπουδών και ασφαλώς τη μικρότερη προσπάθεια για την αποφοίτηση.

Μια φιλοσοφία που σταδιακά βεβαίως απαξιώνει το θεσμό τον οποίο τελικά καθιστά ένα αναγκαίο εμπόδιο και ένα μηχανισμό απόκτησης του διπλώματος. Και διερωτάται κανείς, η λειτουργία περισσότερων σε



BUNKERING AEGEAN STATION

Gibraltar

Piraeus

Fujairah
KHOR-FAKKAN

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

αριθμό ΚΕΣΕΝ θα αποκαταστήσει τις σημερινές αδυναμίες του μη προσόντούχου καθηγητικού επιτελείου, του μη επαρκούς εκπαιδευτικού εξοπλισμού (π.χ. προσομοιωτές κ.λπ.) και των όποιων οργανωτικών αδυναμιών και ελλείψεων που παρατηρούνται σήμερα στο ΚΕΣΕΝ. Με το προτεινόμενο μέτρο πολύ φοβόμαστε ότι η υποβάθμιση του θεσμού νομοτελειακά επέρχεται, και η διασπορά των ΚΕΣΕΝ θα οδηγήσει τελικά σε ένα τυπολατρικό μηχανισμό, καθαρά γραφειοκρατικού χαρακτήρα. Και αυτό το γεγονός μαζί με τη σύμπτυξη της απαιτούμενης θαλάσσιας υπηρεσίας χωρίς αμφιβολία θα οδηγήσει στην υποβάθμιση και από πλευράς ουσιαστικών γνώσεων και από πλευράς κύρους των παραγωγικών διπλωμάτων Ε.Ν. Αυτό αληθινά επιδιώκουμε; Ας το σκεφτούμε περισσότερο.

Καθιέρωση συστήματος πιστοποίησης

Η δημιουργία εθνικού συστήματος πιστοποίησης. Το μέτρο επαναφέρει ουσιαστικά, κάτω από ένα διαφορετικό μανδύα, το παλαιό και προ 30 ετών καταργηθέν σύστημα των περιοδικών εξετάσεων απόκτησης διπλωμάτων Ε.Ν. για τους πλοίαρχους και τους μηχανικούς. Διερωτάται πραγματικά ο κάθε κοινός νους της ναυτιλίας; Σήμερα στο ΚΕΣΕΝ δεν εξασφαλίζεται η αντικειμενικότητα στις διενεργούμενες εξετάσεις για την αποφοίτηση από το ΚΕΣΕΝ για τους Β' και Α' τάξεως. Αληθινά ποιος το μέας πάσχει;



Πάσχει το πρόγραμμα εκπαίδευσης; Τότε γιατί δεν το προσαρμόζουμε σύμφωνα με τις απαιτήσεις διεθνών συμβάσεων κ.λπ. αλλά και όχι μόνο.

Πάσχει η επιστημονική επάρκεια των καθηγητών και δεν παρέχουν τις προβλεπόμενες από το πρόγραμμα γνώσεις; Τότε γιατί δεν ορίζουμε συγκεκριμένα προσόντα επιλογής τους όπως π.χ. προβλέπεται για τις ΑΕΝ;

Πάσχει ο τρόπος της διαπίστωσης ότι οι σπουδαστές απέκτησαν τις γνώσεις της διδαχθείσας εκπαιδευτικής ύλης; Γιατί δεν παρέχουμε οδηγίες από τα επιτελεία της εκπαίδευσης;

Πάσχει η αξιοπιστία των εξεταστών - καθηγητών στο ΚΕΣΕΝ από ηθικής πλευράς; Έχουμε τέτοιες ενδείξεις ή πληροφορίες; Τότε γιατί δεν παρεμβαίνουμε και σε προληπτικό ακόμη επίπεδο με λήψη ορισμένων μέτρων; Και αν πράγματι κάπου πάσχει, τότε η Πολιτεία και οι φορείς πρέπει να μέμφονται εαυτούς και όχι το καταξιωμένο σύστημα που λειτουργεί τα τελευταία χρόνια και για το οποίο αποφεύγουμε να διορθώσουμε τις εντοπισμένες αδυναμίες και ελλείψεις του.

Με τις προτάσεις του συστήματος πιστοποίησης επαναφέρουμε το παλαιό σύστημα των εξετάσεων, στο οποίο κατά κανόνα οι υποψήφιοι για απόκτηση διπλώματος προπαρασκευάζονται τότε παρακολουθώντας προαιρετικά βεβαίως τυποποιημένα μαθήματα σε ιδιωτικά φροντιστήρια.

Με το νέο σύστημα των ΚΕΣΕΝ, όπως αναπόφευκτα θα εξελιχθεί, σε συνδυασμό με το σύστημα πιστοποίησης, τα ΚΕΣΕΝ θα αποτελέσουν πλέον δημόσια φροντιστήρια που η απόδοσή τους θα κρίνεται από τις κοινές εξετάσεις στις οποίες θα υποβάλλονται μετά το πέρας των μαθημάτων. Και οι παλαιότεροι γνωρίζουν καλύτερα ότι ένα φροντιστήριο

εστιάζει το ενδιαφέρον του σε ορισμένα κλασικά θέματα που με βεβαιότητα θα κληρωθούν στις εξετάσεις.

Έτσι, αντί για σχολές με ουσιαστικές γνώσεις, όπως σήμερα είναι το ΚΕΣΕΝ, θα παρέχονται από τα πράγματα και ανεξάρτητα από τις σήμερα καλές προθέσεις, συνταγογραφούμενες περιλήψεις για αποστήθιση. Γιατί το έργο των καθηγητών θα κρίνεται από το γεγονός και μόνο της αποστήθισης μερικών συνταγών και όχι από το πλαίσιο των επαγγελματικών γνώσεων που αυτοί τους μετέδωσαν για να γίνουν επαρκείς και ικανοί αξιωματικοί. Και όχι πιστοποιημένοι και μόνο αξιωματικοί να εκτελέσουν μια στεγνή φυλακή στη γέφυρα και το μηχανοστάσιο χωρίς να αντιλαμβάνονται τη γενικότερη λειτουργία του σημερινού πλοίου και με τις λειτουργικές και γενικότερες συνέπειες που μπορεί να έχουν οι επί του πλοίου εσφαλμένες ενέργειες ή παραλείψεις.

Συμπεράσματα

Προσεγγίζοντας συνολικά τις προτάσεις μετασχηματισμού, που θεωρώ πως καλόπιστα συντάχθηκαν για το καλό της ελληνικής ναυτιλίας, οφείλει κανείς χωρίς προκαταλήψεις να διαπιστώσει δύο πράγματα.

Πρώτον, λείπει το όραμα από αυτές που θα καθιστά ελκυστικές τις ναυτικές σπουδές από πλευράς ποιότητας και επιπέδου και τη ναυτική σταδιοδρομία μια σταδιοδρομία συνειδητής επιλογής που προσφέρει προοπτικές και εναλλακτικές λύσεις.

Δεύτερον, καθιστά ολόκληρο το σύστημα της ναυτικής εκπαίδευσης απλώς ένα μηχανισμό παραγωγής διπλωμάτων μέσα από πολλές προσεγγίσεις και διευκολύνσεις.

Και οι δύο διαπιστώσεις επενεργούν αρνητικά για τη ναυτική εκπαίδευση. Το θετικό στοιχείο των προτάσεων είναι η διεύρυνση των πηγών προέλευσης των στελεχών Ε.Ν. πέρα από το σύστημα των Ακαδημιών Ε.Ν. και προς τις ιδιωτικές σχολές πλοίαρχων και μηχανικών, καθώς επίσης και η λειτουργία των ιδιωτικών σχολών μετεκπαίδευσης που θα προσφέρει θετικές υπηρεσίες στους ναυτικούς και στην ελληνική ναυτιλία γενικότερα. Πρόκειται για σημαντικό μέτρο που θα δώσει το στίγμα της αποφασιστικής παρέμβασης του υπουργού και το οποίο νομίζω ιδιαίτερα θα εκτιμηθεί από τη ναυτιλιακή κοινότητα.

Όμως, πιστεύω ότι η Πολιτεία οφείλει να δώσει πραγματικό όραμα στη ναυτική σταδιοδρομία ώστε να προσελκυστούν στις Ακαδημίες πολύ περισσότεροι αλλά και να φοιτήσουν πολύ περισσότεροι:

α) Με το να αναγνωριστεί ευθέως και ρητώς από το νόμο 2638 στις Ακαδημίες Ε.Ν. η ένταξή τους στην τριτοβάθμια εκπαίδευση. Και να σκεφτεί κανείς ότι το 1973, που η εκπαίδευση ήταν διετής, οι Σχολές είχαν ενταχθεί τότε στην ανώτερη εκπαίδευση.

β) Με το να ρυθμιστεί νομοθετικά ότι οι πτυχιούχοι ΑΕΝ με διπλώματα Β' ή Α' τάξεως μπορούν να αποκοτήν μεταπτυχιακό τίτλο (Master) ναυτιλιακής κατεύθυνσης ισότιμο με τους παρακολουθούντες το ίδιο τμήμα μεταπτυχιακούς φοιτητές. Π.χ. Διοίκηση Λιμένων, Ναυτιλιακή Ασφάλεια, Θαλάσσια Ρύπανση, Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων κ.λπ.

Είναι τομείς σήμερα που οι πλοίαρχοι αναγκάζονται να τα αποκτούν από ξένα πανεπιστήμια.

Η διαφανόμενη διέξοδος με την οποία θα τους επιτρέπεται να αποκτούν ένα απλό πιστοποιητικό ότι παρακολούθησαν μερικά μαθήματα στο πανεπιστήμιο, χωρίς αμφιβολία θα πρόκειται για μια απλή λύση εκτόνωσης χωρίς ουσιαστικό αλλά και χωρίς τυπικό περιεχόμενο. Μια λύση που εύκολα θα μπορούσε να θεωρηθεί παραπλανητική. Μια λύση που φέρνει στο νου μας τα λόγια του Γεωργίου Παπανδρέου προς έναν καλλιτέχνη με κοινωνικές ανησυχίες: «Εσύ, αγαπητέ μου, από τη μια μνείες τη Δημοκρατία, αλλά από την άλλη κάνεις οτιδήποτε για την κατάρτησή της». Με άλλα λόγια, όχι μόνο από τη μία να υμνούμε την ποιοτική αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης και από την άλλη να κάνουμε οτιδήποτε για την υποβάθμισή της.

ΦΙΛΤΡΑ

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

ΔΙΑΧΩΡΙΣΤΗΡΕΣ
ΑΕΡΟΣ • ΕΛΑΙΟΥ
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ • ΝΕΡΟΥ
ΣΕΝΤΙΝΩΝ



ΠΛΗΡΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ
ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ
ΑΜΕΣΗ ΠΑΡΑΔΟΣΗ



ΓΕΝΙΚΗ ΦΙΛΤΡΩΝ

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

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

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

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

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



Extreme Design: 6822707

ARGO
FILTER

Luberfiner

MANN

VOKES

PALL

Fleetguard

Hengst

RACOR

Ένα από τα φλέγοντα ζητήματα που απασχολούν τους Έλληνες εφοπλιστές του Λονδίνου, αλλά και εν γένει τους αλλοδαπούς επιχειρηματίες (συνολικά 60.000) που διαμένουν στο Λονδίνο, αλλά κατοικούν εκτός Ηνωμένου Βασιλείου, είναι οι προτάσεις του βρετανού υπουργού Οικονομικών Gordon Brown σχετικά με τη φορολόγηση του εισοδήματος των εν λόγω προσώπων/εταιρειών που προέρχεται από πηγές του εξωτερικού (δηλ. από δραστηριότητες εκτός Ηνωμένου Βασιλείου).

Καταστροφικές οι συνέπειες των προτάσεων του Gordon Brown

Άρθρο του Ανδρέα Τσαβλήρη,
Διευθυντή της Tsavliris (Shipping) Ltd

Σύμφωνα με το υπάρχον στο Ηνωμένο Βασίλειο φορολογικό καθεστώς,

φορολογητέο είναι μόνο το εισόδημα που αποκτάται στη χώρα αυτή. Κατά συνέπεια, βάσει του «non-domicile tax status», απαλλάσσεται της φορολογίας (π.χ. φόρος επί των κερδών, φόρος κληρονομιάς) το εισόδημα του «εξωτερικού» (offshore income).

Αρχικά είχε υποστηριχτεί ότι «non-domicile» (δηλ. μη κάτοικος) θα θεωρείται όποιος διαμένει στο Ηνωμένο Βασίλειο για διάστημα λιγότερο των 4 χρόνων, αλλά η πρόταση αυτή και γενικότερα η αλληλαγία του ευνοϊκού αυτού φορολογικού καθεστώτος έχει τεθεί προς συζήτηση με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, οι οποίοι εξέφρασαν εξ αρχής τις ριζικές διαφωνίες τους, αφού τα οφέλη θα είναι μηδαμινά μπροστά στην αλυσίδα των προβλημάτων που θα ανακύψουν.

Η τυχόν υιοθέτηση των προτάσεων του Gordon Brown θα προκαλέσει σοβαρό πλήγμα στην ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα του Λονδίνου (η οποία, σύμφωνα με τα στοιχεία της Greek Shipping Co-operation Committee, αντιπροσωπεύει περίπου 800 πλοία), αλλά και σε όλους τους συνδεδεμένους μ' αυτήν κλάδους, όπως τράπεζες, ασφαλιστικές εταιρείες, δικηγορικές εταιρείες, ναυτομεσίτες κτλ., με τους οποίους συνεργάζονται οι Έλληνες εφοπλιστές. Εφόσον τελικά ψηφιστεί ο σχετικός νόμος, οι Έλληνες εφοπλιστές του Λονδίνου αναμένεται να επιστρέψουν στην Ελλάδα, η οποία ασφαλώς προσδοκά την εισροή κεφαλαίων, εξασφαλίζοντας ένα ιδιαίτερα ευνοϊκό φορολογικό καθεστώς για τη ναυτιλία.

Καίριο πλήγμα, ωστόσο, με καταστροφικές συνέπειες θα επιφέρει στην ίδια την αγγλική οικονομία, διότι η παύση των εν λόγω δραστηριοτήτων θα οδηγήσει, όπως επισήμανε το Πανεπιστήμιο του Cambridge σε σχετική μελέτη που του αντέθεσε από το Baltic Exchange, σε απώλεια 375 εκατομμυρίων λιρών.

Επί πλέον, το κλείσιμο των γραφείων των εν λόγω εταιρειών θα οδηγήσει σε αύξηση της ανεργίας, αφού αναμένεται να χάσουν τη δουλειά τους πάνω από 4.500 εργαζόμενοι, και κατ' επέκταση σε απώλεια φορολογητέου εισοδήματος, που ανέρχεται στο ποσό των 125 εκατομμυρίων λιρών.

Αν μάλιστα αναλογιστούμε ότι η αποχώρηση από το Λονδίνο των Ελλήνων εφοπλιστών και η μετάβασή τους στην Ελλάδα, ή σε άλλα fora με ευνοϊκό φορολογικό καθεστώς, θα οδηγήσει σε απώλεια των επιμέρους ωφελειών (όπως δίδακτρα για τα σχολεία των παιδιών τους, δαπάνες διαβίωσης κτλ.) που αντλεί η αγγλική οικονομία από τον τρόπο ζωής τους, εύλογο μπορούμε να συμπεράνουμε το άτοπο, στο οποίο οδηγούν οι εν λόγω προτάσεις.

Εν κατακλείδι, πρέπει να επισημανθεί ότι οι προτάσεις αυτές δημιουργούν κλίμα δυσπιστίας, που αποτρέπει την ανάπτυξη επιχειρηματικών δραστηριοτήτων στη χώρα, γεγονός που θα έχει άμεσο αντίκτυπο στην εθνική της οικονομία, αλλά και στο γόντρο του Λονδίνου ως παγκόσμιου ναυτιλιακού και οικονομικού κέντρου.

Να σημειωθεί πως αντίστοιχες προτάσεις είχε υιοθετήσει προ ετών και η Αμερική, με αποτέλεσμα την άμεση αποχώρηση των επενδυτών και την εγκατάστασή τους στο Λονδίνο, όπου έκτοτε πραγματοποιήθηκε ραγδαία ανάπτυξη και άνθηση σε όλους τους τομείς.

**ΤΑΞΙΔΕΨΕ ΜΑΖΙ ΜΑΣ
ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ
ΣΕ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ**

**ως σπουδαστής
και αξιωματικός
γέφυρας ή μηχανής
σε σύγχρονα
δεξαμενόπλοια**

KRISTEN NAVIGATION INC.

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 354 - ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ 176 74

ΤΗΛ: 010 94 84 500 FAX: 010 94 08 508 TLX: 21 43 41 - 21 43 42 KRIS GR e-mail: kristen@internet.gr





Ας αδράξει την ευκαιρία ο υπουργός!

του Χρήστου Ε. Ντούνη, αντιναυάρχου, επίτιμου αρχηγού Λ.Σ.

Είναι γεγονός ότι από το ναυτιλιακό προβληματισμό που βλέπει το φως της δημοσιότητας, μέσα κυρίως από επώνυμα άρθρα και δημοσιεύματα, αποκαλύπτονται πολλές φορές ιδέες και λύσεις που μπορεί να αποδειχθούν ωφέλιμες για τη ναυτιλία μας.

Όπως συμβαίνει, πολλές από τις ιδέες αυτές άλλοτε βρίσκουν κλειστές τις πόρτες των αρμοδίων, άλλοτε δεν έχουν ωριμάσει οι συνθήκες της αποδοχής και υλοποίησής τους και άλλοτε ένα συνταρακτικό για τη ναυτιλία γεγονός να τις καθιστά απίστευτα επίκαιρες. Αυτές τις ημέρες το συνταρακτικό για τη ναυτιλία μας αρνητικό γεγονός είναι το ατύχημα του ελληνόκτητου δεξαμενόπλοιου «Prestige» και η τεράστια οικολογική καταστροφή που προκάλεσε και θα συνεχίσει, όπως φαίνεται, να προκαλεί στην περιοχή του Βισκαϊκού.

Υπό τις συνθήκες που το ατύχημα πολλοί θα ήθελαν να το χρεώσουν στους Έλληνες και στην ελληνόκτητη ναυτιλία, εμείς θεωρούμε ότι είναι ο πλέον κατάλληλος χρόνος για να εξαγγείλει ο κ. υπουργός την ίδρυση και λειτουργία «Σχολείου αντιμετώπισης θαλάσσιας ρύπανσης».

Θα πρόκειται για μια πρωτοπόρα σε διεθνή κλίμακα πρωτοβουλία ειδικής εκπαίδευσης των πληρωμάτων αντίστοιχη με την εδώ και 30 χρόνια, με επιτυχία λειτουργούσα, Σχολή Σωστικών - Πυροσβεστικών Μέσων στον Ασπρόπυργο.

Κύριε υπουργέ, το ατύχημα του «Prestige», η συζήτηση των σχετικών θεμάτων στις Βρυξέλλες, αλλά και η συγκυρία της ελληνικής προεδρίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σάς δίνουν τη σπάνια ευκαιρία να αναγγείλετε μια εντυπωσιακή πρωτοβουλία αναβάθμισης της ναυτιλίας μας στα θέματα προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Αρχίστε τη λειτουργία του Σχολείου έστω και για προαιρετική ακόμη, στις αρχές, φοίτηση των ναυτικών, έστω και με ελάχιστους καθηγητές και ελάχιστα ακόμη εποπτικά μέσα.

Πολύ γρήγορα όλα αυτά θα συμπληρωθούν και η ναυτιλιακή κοινότητα θα αγκαλιάσει το έργο της, ένα έργο με διεθνή απήχηση, ένα έργο που θα θωρακίσει την ελληνική ναυτιλία σε τεχνικό και πολιτικό επίπεδο.

Οι 30 πρώτοι πτυχιούχοι

Με την πανηγυρική τελετή καθομολόγησης των πρώτων 30 πτυχιούχων ολοκληρώθηκε ο πρώτος κύκλος επιτυχούς λειτουργίας του τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου.

Το συγκεκριμένο τμήμα, το οποίο λειτουργεί στη Χίο από το ακαδημαϊκό έτος 1998-1999, προσφέρει προμεταπτυχιακές σπουδές με ειδίκευση στη ναυτιλία, τις μεταφορές και το διεθνές εμπόριο.

Παράλληλα, προσφέρει μέσω του προγράμματος μεταπτυχιακών σπουδών «Ναυτιλία, μεταφορές και διεθνές εμπόριο», μεταπτυχιακές σπουδές με ειδίκευση στη διοίκηση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, στο ναυτικό δίκαιο και την επιχειρηματικότητα, στη χρηματοοικονομική και τις μεταφορές, καθώς και στις νέες τεχνολογίες.

Στην προσπάθειά του αυτή, το τμήμα Ναυτιλίας έχει την ενεργό υποστήριξη και συνεργασία σημαντικών φορέων της ναυτιλιακής βιομηχανίας, τόσο σε εκπαιδευτικό όσο και σε ερευνητικό επίπεδο. Συγκεκριμένα, περιλαμβάνει την παροχή πλήρους υποτροφίας μεταπτυχιακών σπουδών από τις επιχειρήσεις Ceres Hellenic Shipping, Dorian Hellas, Tsakos Shipping και παροχή βραβείων από ναυτιλιακούς φορείς όπως η Wista Hellas, το Propeller Club και από τις επιχειρήσεις Naftotrade Shipping & Commercial S.A., Navitrans, Entrust Shipping, Harrier Maritime, Ρυμουλκά - Ναυαγοσωστικά Καραπιπέρης και All Trust Shipping.



Σύγχρονοι πειρατές

Στα ίδια λιμάνια όπου δρούσαν οι πρόγονοί τους στα τέλη του 18ου αιώνα συνεχίζουν να λυμαίνονται και σήμερα το θαλάσσιο εμπόριο οι πειρατικές συμμορίες. Φωλιά δράσης τους οι θαλάσσιες περιοχές της Νοτιοανατολικής Ασίας, καθώς η άνθηση της κινεζικής οικονομίας έχει αυξήσει κατακόρυφα την κατεύθυνση κάθε είδους φορτίων προς αυτά τα λιμάνια.

Η λεία της σύγχρονης πειρατείας ανέρχεται στα 25 δισεκατομμύρια δολάρια ετησίως, σύμφωνα με εκτιμήσεις του Ινστιτούτου Ασιατικών Σπουδών με έδρα το Περθ, στην Αυστραλία. Ο επικεφαλής της έδρας, καθηγητής James Warren υποστηρίζει ότι η αδυναμία των κρατών στην επιβολή της έννομης δράσης έχει οδηγήσει στη γιγάντωση των σύγχρονων «Μπαρμπαρόσα». Πάντως, η πρόσφατη προσπάθεια της Κίνας για την πάταξη της πειρατείας οδήγησε τις συμμορίες στην επέκταση των δραστηριοτήτων τους προς τα λιμάνια της Ινδίας και του Ιράν! Όσον αφορά δε τις κινήσεις των πλοίων, περί τα 600 διέρχονται καθημερινά, οι δρόμοι, συμβαδίζοντας καθ' όλα με τη σύγχρονη τεχνολογία, επισκέπτονται για ενημέρωση τις ιστοσελίδες του 'Ιντερνετ!



Η παρουσίαση του ΟΛΠ στο Λονδίνο

Τις επιχειρηματικές ευκαιρίες που αφορούν έργα ιδιωτικής χρηματοδότησης στο κεντρικό λιμάνι του Πειραιά παρουσίασε ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος του Οργανισμού Λιμένος Πειραιά Α.Ε. κ. Σωτήρης Θεοφάνης στο συνέδριο που οργανώθηκε πρόσφατα, από το Ελληνοβρετανικό Εμπορικό Επιμελητήριο, στο Λονδίνο, με θέμα «Ευκαιρίες Επενδύσεων και Επιχειρηματικών Συνεργασιών στην Ελλάδα».

Ο πρόεδρος του ΟΛΠ ανέπτυξε τις προοπτικές που ανοίγονται για τον Πειραιά στο πλαίσιο της γενικής αναβάθμισής του σε εμποροναυτιλιακό

και λιμενικό κέντρο διεθνούς εμβέλειας, με αξιοποίηση και των υποδομών που δημιουργούνται για το πρόγραμμα φιλοξενίας των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004.

Κατά τη διάρκεια της επίσκεψής του στο Λονδίνο, ο πρόεδρος του ΟΛΠ είχε την ευκαιρία να συναντηθεί με τον πρόεδρο της Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας (Committee) κ. Επ. Εμπειρίκο και με μέλη του προεδρείου, τους οποίους και ενημέρωσε για το επενδυτικό σχέδιο της ΟΛΠ Α.Ε. Επί πλέον, τους ενημέρωσε για τις δυνατότητες που παρέχει η υλοποίηση του σχεδίου αυτού στην προοπτική καθιέρωσης του Πειραιά ως μείζονος εμποροναυτιλιακού κέντρου διεθνούς εμβέλειας.

Ο κ. Θεοφάνης συναντήθηκε επίσης με το διευθύνοντα σύμβουλο της Αρχής Λιμένων Λονδίνου (Port of London Authority) και πρόεδρο της Ένωσης Μεγάλων Λιμένων Μ. Βρετανίας (U.K. Major Ports Group) κ. Steve Cuthbert, με τον οποίο είχε την ευκαιρία να ανταλλάξει απόψεις σχετικά με τα θέματα λιμενικής πολιτικής ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος (απελευθέρωση λιμενικής αγοράς, «λιμενικό πακέτο», θέματα ασφαλείας λιμενικών εγκαταστάσεων). Στη διάρκεια της συνάντησης έγινε αλληλοενημέρωση και για θεσμικά ζητήματα του λιμενικού τομέα στις δύο χώρες, καθώς και για ζητήματα που σχετίζονται με την οργάνωση των λιμενικών φορέων σε εθνικό επίπεδο, ως εργοδοτικών φορέων.

Τέλος, συναντήθηκε με κορυφαία στελέχη ναυτιλιακών εταιρειών που εδρεύουν στο Λονδίνο και δραστηριοποιούνται στο λιμάνι του Πειραιά και στον ευρύτερο μεσογειακό χώρο.

Αρχαιρεσίες

Κατά τις αρχαιρεσίες, στις 9 Δεκεμβρίου 2002, για την ανάδειξη νέου διοικητικού συμβουλίου του Ουκρανικού Προξενικού Σώματος στην Ελλάδα, ο κ. Τάκης Μακρής εξελέγη στη θέση του ταμία του νέου διοικητικού συμβουλίου. Ο κ. Μακρής είναι επίτιμος πρόξενος της Ουκρανίας, με έδρα τον Πειραιά, και διευθυντής της Overseas Agency Ltd.

Ύψωσαν την ελληνική σημαία

Την ελληνική σημαία ύψωσαν τα δεξαμενόπλοια MINEPBA NOYNOY κοχ 80.870, με πλοιοκτήτρια εταιρεία την Alice Enterprises S.A., και MINEPBA MAFIA κοχ 57.508, με πλοιοκτήτρια εταιρεία τη MayaShipping S.A. και με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα και για τα δύο πλοία τη Minerva Marine Inc.

Επίσης, την ελληνική σημαία ύψωσε το Δ/Ε ΑΠΑΝΕΜΟ κοχ 62.300 της λιβεριανής πλοιοκτήτριας εταιρείας Dover Shipping Corporation με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα τη Certofin Management Inc.

Την ελληνική σημαία ύψωσε το Φ/Γ ΜΑΡΙΑ Β. κοχ 36.679 της λιβεριανής πλοιοκτήτριας εταιρείας Perga Shipping Ltd με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα την Alexandria Shipping S.A. Τέλος, την ελληνική σημαία ύψωσε το Δ/Ε ETZIAN ΗΓΚΛ κοχ 80.000, της λιβεριανής πλοιοκτήτριας εταιρείας Big Blue Shipping Inc. με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα την Arcadia Shipmanagement Co. Ltd.

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης ευχαρίστησε τους κ. Ανδρέα Ι. Μαρτίνο, Δημήτρη Προκοπίου, την κα Αλεξάνδρα Βογιατζίδου και τον Κωνσταντίνο Αγγελόπουλο, αντιστοίχως, γι' αυτή τους την απόφαση.



Εκσυγχρονίζεται ο Πειραιάς

«Το λιμάνι του Πειραιά αλλάζει μέσα από τα προγραμματισμένα και εκτελούμενα έργα, έτσι ώστε μέχρι το 2004 να αποτελεί ένα αναβαθμισμένο και όμορφο λιμάνι, το οποίο θα εξυπηρετεί τόσο τους Έλληνες επιβάτες όσο και τους φιλοξενούμενούς του με τον πιο ποιοτικό και σύγχρονο τρόπο», δήλωσε ο υπουργός Ε.Ν. Γιώργος Ανωμερίτης στην ευρεία σύσκεψη που πραγματοποιήθηκε για τα θέματα εξέλιξης των έργων στο λιμάνι του Πειραιά.

Στη σύσκεψη, η οποία τελούσε υπό την προεδρία του ΥΕΝ, συμμετείχαν ο γενικός γραμματέας Λιμένων κ. Ν. Θωμόπουλος, ο αρχηγός Λ.Σ. Χρ. Δελμηχάλης, ο πρόεδρος του ΟΛΠ κ. Σ. Θεοφάνης, ο κεντρικός λιμενάρχης Πειραιά κ. Κ. Κοντογιώργος και επιτελικά στελέχη του ΥΕΝ και του ΟΛΠ.

Από τη σύσκεψη προέκυψε ότι βρίσκονται σε εξέλιξη 37 έργα από τα οποία έχουν δημοπρατηθεί 17 έργα, είναι προς δημοπράτηση 8 έργα και εκπονούνται τελικές μελέτες για 12 έργα.

Στην ίδια σύσκεψη συζητήθηκαν και τα θέματα λειτουργίας του λιμανιού για το καλοκαίρι του 2004, θέματα τα οποία θα ανακοινωθούν τον Ιανουάριο του 2003.



Η φρεγάτα «Υδρα»

Απέπλευσε από το ναύσταθμο Σαλαμίνας (Ν.Σ.) η φρεγάτα (Φ/Γ) ΥΔΡΑ για να αντικαταστήσει τη Φ/Γ ΑΔΡΙΑΣ στο πλαίσιο της συμμετοχής του Πολεμικού Ναυτικού στην επιχείρηση «Διαρκής Ειρήνη». Η επιχείρηση εξελίσσεται στην περιοχή Ερυθράς, Αραβικής Θάλασσας, Περσικού Κόλπου και Ινδικού Ωκεανού. Η διάρκεια της αποστολής είναι τέσσερις μήνες και θα επαναπλεύσει στο ναύσταθμο Σαλαμίνας στις αρχές Μαρτίου 2003.

Σε όλη τη διάρκεια της επιχείρησης η Φ/Γ ΥΔΡΑ θα φέρει ένα ελικόπτερο τύπου S-70B-6 (Sikorsky) ενώ επιβαίνουν σε αυτήν και άνδρες Ομάδας Υποβρυχίων Καταστροφών (ΟΥΚ). Κυβερνήτης της Φ/Γ ΥΔΡΑΣ είναι ο αντιπλοίαρχος Ιωάννης Κωνσταντινίδης Π.Ν.

Ιδιαίτερης μνείας χρήζει το περιστατικό το οποίο συνέβη στην προαναφερόμενη επιχείρηση και είναι το εξής:

Την Παρασκευή 6 Δεκεμβρίου 2002 και ενώ η Φ/Γ ΑΔΡΙΑΣ βρισκόταν εν όρμω λιμένος Mina Sulman Bahrein, ο υποβρυχικός καταστροφάς κελευστής (αρμενιστής) Η. Βαλάσης, μέλος του πληρώματος της Φ/Γ, βούτηξε από το ελικοδρόμιο του πλοίου στη θάλασσα και έσωσε από βέβαιο πνιγμό έναν Αμερικανό ναύτη, μέλος του πληρώματος του αεροπλανοφόρου USS Lincoln.

Ο διοικητής του 5ου στόλου, Αμερικανός ναύαρχος John M. Kelly, για να επιβραβεύσει την πράξη του Έλληνα υπαξιωματικού, επέδωσε στον κελευστή Η. Βαλάση εύφημο μνεία.

Η Τζαμάικα νολογεί το πρώτο ελληνικό πλοίο

Μετά την απόφαση της τζαμαϊκικής κυβέρνησης να εισβάλει δυναμικά στη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα, το πρώτο ελληνόκτητο πλοίο ύψωσε πρόσφατα τη σημαία της Τζαμάικας. Πρόκειται για το M/V «Swordfish», πρώην «Packing», που τελεί υπό τη διαχείριση της εταιρείας Primal Shipmanagement Inc.

Η τζαμαϊκική κυβέρνηση θέτοντας στόχο να προσφέρει υπηρεσίες νηολόγησης υψηλής ποιότητας και προδιαγραφών, ίδρυσε το Jamaica Ship Registry (JSR) υπό την αιγίδα του Maritime Authority της Τζαμάικας (MAJ). Αξίζει να σημειωθεί ότι το νηολόγιο της εν λόγω χώρας έχει ήδη συμπληρώσει 90 χρόνια λειτουργίας σε εθνικό επίπεδο, γεγονός που το καθιστά ικανό να ανταπεξέλθει επιτυχώς στις διεθνείς απαιτήσεις. Στην προσπάθειά της, λοιπόν, να επιτύχει μια διεθνή παρουσία εφάμιλλη εκείνης της σημαίας της Σιγκαπούρης ή του Γιβραλτάρ, η Τζαμάικα αποσκοπεί στη δημιουργία μιας ιδιαίτερα επιλεκτικής σημαίας. Καθώς προτεραιότητα έχει δοθεί στην ποιότητα του στόλου και όχι στην ποσότητα αυτού, αρχή της σημαίας είναι να απορρίπτει την εισροή πλοίων που δεν πληρούν τα κριτήρια ασφαλείας στη ναυσιπλοία, όπως αυτά ορίζονται από τις διεθνείς συνθήκες.

Μερικά από τα πλεονεκτήματα που κάνουν ανταγωνιστική τη σημαία της Τζαμάικας είναι:

— Το κόστος νηολόγησης είναι ιδιαίτερα χαμηλό συγκριτικά με άλλες σημαίες.

— Θεωρείται σημαία πολύ «χαμηλού κινδύνου» σύμφωνα με το Paris Memorandum of Understanding (MOU), αφού παρουσιάζει άριστη εικόνα στους ελέγχους των λιμενικών αρχών στα κατά τόπους λιμάνια.



— Έχει επικυρώσει όλες τις συνθήκες του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO).

— Το JSR λειτουργεί βάσει εσωτερικού δικαίου (Shipping Act 1998) και βασίζεται στις αρχές του αγγλικού δικαίου.

— Οι δαπάνες ελλιμενισμού σε διάφορα λιμάνια, συμπεριλαμβανομένων εκείνων της Ρωσίας, είναι χαμηλές, γεγονός που απορρέει από συμφωνίες «διπλής φορολόγησης» που ισχύουν ανάμεσα στην Τζαμάικα και σε χώρες-μέλη του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου (WTO).



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

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





Ο Κ. Γ. Ξηραδάκης

Η χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας το 2002

Με ποσόν που αντιστοιχεί σε 12 εκατ. δολ. χρηματοδοτείται η ελληνική ναυτιλία ημερησίως από τις τράπεζες. Αυτό είναι ένα από τα σημαντικά συμπεράσματα που προέκυψαν από έρευνα της εταιρείας συμβούλων ΧRTC και το διευθύνοντα σύμβουλό της κ. Γιώργο Ξηραδάκη, σχετικά με τη χρηματοδότηση του τραπεζικού χώρου προς την ελληνική ναυτιλία. Η χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας από τράπεζες της Ελλάδας και του εξωτερικού, το 2002, έφτασε τα 18,9 δισ. δολ. και κατανεμήθηκε κατά 91% στην ποντοπόρο ναυτιλία και μόλις 9% στην ακτοπλοία.

Σύμφωνα με την έρευνα της ΧRTC για την τραπεζική χρηματοδότηση: «Η ελληνική ναυτιλία υποστηρίζεται περισσότερο από ποτέ από την ελληνική και διεθνή τραπεζική αγορά. Στην περίοδο από το 2000 έως το 2002 η μέση ετήσια παραγωγή νέων δανείων είναι της τάξεως των 3 δισ. δολαρίων. Η αυξητική μεταβολή του ναυτιλιακού δανεισμού δικαιολογείται από την έντονη κινητικότητα των Ελλήνων εφοπλιστών για καινούργιες παραγγελίες όπως και για το χώρο της αγοράς μεταχειρισμένων. Παράλληλα, ο μέσος όρος ηλικίας των ελληνόκτητων πλοίων μειώνεται σταθερά κάθε χρόνο κι αυτό αποτελεί μαγνήτη για τις ελληνικές και ξένες τράπεζες οι οποίες προτιμούν νεότερα πλοία. Είναι γεγονός ότι η τραπεζική χρηματοδότηση είναι ο κύριος μοχλός στήριξης της προσπάθειας των Ελλήνων εφοπλιστών για τη διατήρηση της πρωτιάς της ελληνόκτητης ναυτιλίας. Οι άλλες πηγές χρηματοδότησεων πέραν των τραπεζών θα έλεγε κανείς ότι είναι σχεδόν ανύπαρκτες. Αν εξαιρέσει κανείς την άντληση κεφαλαίων από τις ακτοπλοϊκές εταιρείες από το ΧΑΑ, που και αυτή έχει περιοριστεί, η ποντοπόρος ναυτιλία στο τελευταίο 12μηνο άντλησε μόλις κάτι περισσότερο από 200 εκατ. δολ. από τις διεθνείς κεφαλαιαγορές. Αυτό αντιστοιχεί μόνο στο 7% του ετησίου τραπεζικού δανεισμού. Συμπερασματικά λοιπόν θα πρέπει να τονιστεί ότι οι κύριες πηγές χρηματοδότησης της ελληνικής ναυτιλίας είναι τα ίδια κεφάλαια των εφοπλιστών και ο τραπεζικός χώρος».

Επί πλέον, σύμφωνα με την έρευνα, οι ελληνικές τράπεζες παρουσιάζουν δυ-

ναμική αύξηση των χαρτοφυλακίων τους, ωστόσο το 70% των χρηματοδοτήσεων στην ελληνόκτητη ναυτιλία είναι υπόθεση ξένων τραπεζών και από αυτές τη μερίδα του λέοντος (ποσοστό 30%) κατέχουν οι γερμανικές τράπεζες. Από τα στοιχεία προκύπτει ότι ένας μεγάλος αριθμός τραπεζών παρουσιάζει συρρίκνωση ή σταθερότητα των χαρτοφυλακίων. Αντιθέτως, μόλις το ένα τρίτο των τραπεζών παρουσιάζει υψηλή ή μέτρια αύξηση του χαρτοφυλακίου τους. Αναλύοντας αυτό το χαρακτηριστικό διαπιστώθηκε ότι οι τράπεζες των οποίων τα χαρτοφυλάκια μειώνονται ή παραμένουν σταθερά, είναι κυρίως μικρότερες ναυτιλιακές τράπεζες που αναπτύσσονταν στη δεκαετία του '90 μέσω της συμμετοχής τους σε μεγάλα κοινοπρακτικά δάνεια και όχι από διμερείς συμβάσεις δανείων.

Η ολοένα αυξανόμενη τάση των τραπεζών στην αποφυγή μεγάλων σχημάτων δίνει τη δυνατότητα στους παραδοσιακούς μεγάλους χρηματοδότες να αυξήσουν περαιτέρω το μερίδιό τους στην αγορά, αφού έχουν εξασφαλισμένες πελατειακές σχέσεις με τους μεγάλους Έλληνες εφοπλιστές. Σύμφωνα πάντα με την ίδια έρευνα, «ένα από τα κύρια χαρακτηριστικά της ελληνικής ναυτιλίας είναι ότι ο Έλληνας εφοπλιστής αναχρηματοδοτεί συχνά το δανεισμό του προσθαφαιρώντας πλοία. Αυτό γίνεται γιατί ένα μεγάλο μέρος της κερδοφορίας προέρχεται από τις αγοραπωλησίες πλοίων οι οποίες επαναλαμβάνονται σε συχνά διαστήματα. Εκεί κάπου έγκειται και ο δυναμισμός της ελληνικής ναυτιλίας, που από τη μία σέβεται τις σχέσεις της με τους πελάτες της (ναυλωτές κτλ.) αλλά από την άλλη αναδιαρθρώνει συνεχώς το στόλο της. Αυτό το χαρακτηριστικό αποτελεί κύρια πηγή κερδοφορίας για τις τράπεζες αφού η αναπαραγωγή δανείων γίνεται σε τακτά χρονικά διαστήματα. Λέγεται ότι ένα δάνειο με Έλληνα πλοιοκτήτη δεν ξεπερνά τα έξι χρόνια ζωής παρόλο που

ΟΙ ΚΟΡΥΦΑΙΕΣ ΤΡΑΠΕΖΕΣ

2002	2000	ΤΡΑΠΕΖΕΣ	ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ
1	(1)	THE ROYAL BANK OF SCOTLAND	H.B.
2	(2)	DEUTSCHE SCHIFFSBANK	Γερμανία
3	(3)	ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ	Ελλάδα
4	(10)	LB Kiel (Landesbank Schleswig-Holstein)	Γερμανία
5	(7)	ALPHA CREDIT BANK S.A.	Ελλάδα
6	(6)	KFW	Γερμανία
7	(9)	HAMBURGISCHER LANDESBANK GIROZENTRALE	Γερμανία
8	(8)	DVB NEDSHIP	Ολλανδία
9	(12)	CAI -BANQUE INDOSUEZ	Γαλλία
10	(11)	HSBC - ex Midland	H.B.
11	(15)	CITIBANK SHIPPING BANK S.A.	ΗΠΑ
12	(20)	CREDIT SUISSE	Ελβετία
13	(5)	ΤΡΑΠΕΖΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ	Ελλάδα
14	(4)	BAYERISCHE HYPO UND VEREINSBANK	Γερμανία
15	(18)	ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ	Ελλάδα
16	(16)	CHRISTIANIA KREDIT CASE (NORDEA BANK)	Νορβηγία
17	(13)	BANK OF SCOTLAND	H.B.
18	(17)	ABN-AMRO BANK	Ολλανδία
19	(31)	BNP PARIBAS	Γαλλία
20	(23)	JPMORGAN CHASE	ΗΠΑ
21	(22)	COMMERZBANK	Γερμανία
22	(25)	BREMER LANDESBANK	Γερμανία
23	(26)	EFG EUROBANK	Ελλάδα
24	(24)	FORTIS BANK	Ολλανδία
25	(19)	CREDIT LYONNAIS	Γαλλία
26	(27)	FIRST BUSINESS BANK	Ελλάδα
27	(30)	NIB	Ολλανδία
28	(14)	BCV	Γαλλία
29	(34)	ETBA	Ελλάδα
30	(38)	ΛΑΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ	Ελλάδα



ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΡΑΠΕΖΙΚΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ

ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΡΑΠΕΖΩΝ	ΔΑΝΕΙΑ ΣΕ ΕΚΑΤ. \$
Ελλάδα	11	3.890
Γερμανία	9	5.520
Γαλλία	8	1.657
ΗΠΑ	5	1.255
Αγγλία	4	3.670
Ολλανδία	4	1.510
Ελβετία	2	680
Νορβηγία	2	540
Ιταλία	2	20
Λουξεμβούργο	1	50
Ιρλανδία	1	120
ΣΥΝΟΛΟ	49	18.912

μπορεί να έχει συναφθεί για 12 ή 15 χρόνια.

Η κερδοφορία για τους τραπεζικούς χρηματοδότες παραμένει σε χαμηλά επίπεδα παρά την εντυπωσιακή αύξηση των τελευταίων 12 μηνών στα περιθώρια κέρδους τους (spread).

Υπάρχουν τρεις παράγοντες που θα ωθήσουν σε υψηλότερα επίπεδα το κόστος χρηματοδότησης των Ελλήνων εφοπλιστών, άρα και την κερδοφορία των τραπεζών:

- Η Ελλάδα διατηρεί χαμηλότερα επίπεδα κόστους χρηματοδότησης από τις λοιπές οικονομικές περιοχές και συνεπώς πιέζεται από τη διεθνή χρηματοδοτική κοινότητα.

- Οι διαρθρωτικές αλλαγές στον τραπεζικό χώρο μέσω των προβλεπόμενων εξελίξεων στην Ευρώπη (Basel II, γερμανική τραπεζική αγορά).

- Η διατήρηση των χαμηλών επιτοκίων διεθνώς, που διευκολύνει την αποδοχή από μέρους των εφοπλιστών μιας αύξησης των περιθωρίων κέρδους των τραπεζών.

Ένα πρόβλημα που παρουσιάζεται στην ελληνική ναυτιλία είναι η ελλιπής, αν όχι η μηδενική, υποστήριξη των μικρών ναυτιλιακών εταιρειών. Οι τράπεζες προτιμούν το δανεισμό στις μεγάλες εταιρείες από τις μικρές. Τέλος, είναι εμφανές ότι η ελληνική ναυτιλία υποστηρίζεται δυναμικά από τις διεθνείς και τις ελληνικές τράπεζες, η αύξηση της στήριξης των οποίων αποτελεί τη φερέγγυα κινητήρια δύναμη για περαιτέρω ανάπτυξη, μαζί με την επιβεβαιωμένη δυναμική της ελληνικής εφοπλιστικής κοινότητας να επενδύσει στον κλάδο.

Συμπερασματικά, η ανάπτυξη και μόνο της τραπεζικής χρηματοδότησης αποδεικνύει τα ακόλουθα:

- α) Η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία τις τελευταίες δύο δεκαετίες έχει αναδιαρθρώσει τις δομές της με αποτέλεσμα να συγκλίνει σε μεγάλο βαθμό με τη διεθνή τραπεζική πρακτική.
- β) Οι χρηματοδότες ολοένα και συνειδητοποιούν ότι πέρα και πάνω από κάθε μορφής χρηματοοικονομικές αναλύσεις (ισολογισμοί, κατάσταση αγοράς κτλ.) η μεγαλύτερη διασφάλισή τους είναι το «όνομα» του εφοπλιστή, η φήμη του οποίου ολοένα αποκτά μεγαλύτερη βαρύτητα.
- γ) Οι τεράστιες επενδύσεις των Ελλήνων εφοπλιστών απέβησαν καταλυτικές προς τη διασφάλιση της οικολογικής προστασίας παρά τα ελάχιστα θαλάσσια ατυχήματα που έχουν συμβεί.
- δ) Η ελληνική ναυτιλία είναι ένας ενεργός τομέας της παγκοσμίου ναυτιλίας, διατηρώντας ταυτόχρονα δυναμική, ανάπτυξη και αποτελεσματικότητα.
- ε) Η ελληνική ναυτιλιακή αγορά είναι κερδοφόρος πηγή για τον τραπεζικό τομέα.

*Ευχόμαστε στους ναυτικούς μας, στο προσωπικό ξηράς,
στους συνεργάτες και φίλους μας, εδώ και στο εξωτερικό,*

**ΧΑΡΟΥΜΕΝΑ ΧΡΙΣΤΟΥΓΕΝΝΑ
&
ΕΥΤΥΧΙΣΜΕΝΟΣ Ο ΝΕΟΣ ΧΡΟΝΟΣ**

Γι' αυτούς και τις οικογένειές τους.

Καλοτάξιδο το 2003

*Και φέτος αντί για ευχετήριες κάρτες και δώρα, σημαντικό ποσό διατέθηκε
για την υλοποίηση των κοινωφελών προγραμμάτων
του ιδρύματος μας «Μαρία Τσάκος», Μοντεβιδέο / Ουρουγουάης.*

Tsakos Group

*Tsakos Shipping & Trading S.A. / Tsakos Commerce S.A.
Tsakos Energy Navigation Ltd / Tsakos Shipping (London) Ltd
Tsakos Industrial Navales - Montevideo*

Η ασφάλεια προτεραιότητα της Διεθνούς Ναυτιλίας

Τα αποτελέσματα της Διπλωματικής Διάσκεψης του IMO

Άρθρο του αντιπλοίαρχου Λ.Σ. Αλέξανδρου Καρκαντζού, προέδρου της Υποεπιτροπής Ευσταθείας και Γραμμών Φόρτωσης (SLF) του IMO

Μετά την τρομοκρατική επίθεση της 11ης Σεπτεμβρίου του 2001 στο Διεθνές Κέντρο Εμπορίου και στο Πεντάγωνο των Ηνωμένων Πολιτειών, η τρομοκρατική απειλή έγινε ένα ουσιαστικό συστατικό της παγκοσμιοποίησης.

Αυτή η πραγματικότητα δημιούργησε την ανάγκη για υιοθέτηση και θεσμοθέτηση μηχανισμών και νομικών καθεστώτων διεθνούς εμβέλειας με σκοπό τη συστηματική πρόληψη και καταστολή πιθανών τρομοκρατικών ενεργειών. Η ιδιόζουσα φύση της τρομοκρατίας απαιτεί μέτρα τα οποία, όχι μόνο στοχεύουν στην καταστολή της βίας, αλλά θεσμοθετούν ελέγχους και περιορισμούς

Σε υλοποίηση των ανωτέρω, η Διπλωματική Διάσκεψη, που πραγματοποιήθηκε από 9 έως και 13 Δεκεμβρίου στα κεντρικά γραφεία του IMO στο Λονδίνο, υιοθέτησε τροποποιήσεις των κεφαλαίων V και XI της SOLAS, καθώς και κώδικα για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων, που θα τεθούν παγκοσμίως σε ισχύ την 1η Ιουλίου του 2004. Ο χαρακτήρας των εν λόγω μέτρων είναι κυρίως προληπτικός και αφορά τα πλοία, τις ναυτιλιακές εταιρείες, τις λιμενικές εγκαταστάσεις καθώς και τις ναυτιλιακές διοικήσεις των διαφόρων χωρών, όπως λεπτομερέστερα θα εξηγηθεί στη συνέχεια.



Σύσκεψη στον IMO υπό την προεδρία του αντιπλοίαρχου Λ.Σ. Αλέξανδρου Καρκαντζού

Ειδικότερα και αναφορικά με τα πλοία αποφασίστηκε:

— Η επιτάχυνση εφοδιασμού όλων των φορτηγών πλοίων με χωρητικότητα 300 έως 50.000 gt με συστήματα αυτόματου εντοπισμού (AIS) όχι αργότερα από την πρώτη επιθεώρηση ασφαλείας εξαρτισμού μετά την 1-7-2004 και σε καμία περίπτωση όχι αργότερα της 31-12-2004.

— Η αναγραφή με ανεξίτηλο τρόπο σε εμφανές μέρος των πλοίων του αριθμού τακτοποίησής των.

— Ο εφοδιασμός των πλοίων με συνοπτικό ιστορικό που θα εκδί-

που αναπόφευκτα επιφέρουν επιπρόσθετο κόστος στο διεθνές εμπόριο και στις μεταφορές.

Ειδικότερα και σχετικά με τη ναυτιλία, με τη φιλελεύθερη παράδοσή της και το διεθνές χαρακτήρα της, τα όποια μέτρα ήθελε υιοθετηθούν θα έπρεπε να προωθούν παγκόσμιες ενοποιημένες πρακτικές και μεθόδους και όχι μονομερείς ενέργειες. Λαμβάνοντας υπ' όψιν τα προαναφερόμενα, καθώς και την ανάγκη για την άμεση υιοθέτηση σχετικών μέτρων στο χώρο της ναυτιλίας, η 22η γενική συνέλευση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), το Νοέμβριο του 2001, αποφάσισε τη σύγκληση Διπλωματικής Διάσκεψης για το Δεκέμβριο του 2002 με σκοπό την υιοθέτηση συγκεκριμένων μέτρων, με τη μορφή τροποποιήσεων της διεθνούς σύμβασης για την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS), η οποία έχει υποχρεωτική ισχύ για όλα τα κράτη-μέλη του οργανισμού που έχουν προχωρήσει σε αυτή.

δεται από τη χώρα σημαίας, θα επικαιροποιείται σε κάθε περίπτωση χωρίς καθυστέρηση και το οποίο, μεταξύ άλλων, θα περιλαμβάνει το όνομα του πλοίου, του λιμένα και τη χώρα νηολόγησης, το όνομα του δηλωμένου πλοιοκτήτη, το όνομα του ναυλωτή καθώς και τα ονόματα των Αρχών ή ανεγνωρισμένων οργανισμών που εξέδωσαν τα πιστοποιητικά εταιρείας και πλοίου, σύμφωνα με τον κώδικα ISM και το διεθνές πιστοποιητικό ασφαλείας για θέματα security.

— Ο εφοδιασμός των πλοίων με ειδικό συναγερμό ασφαλείας που θα ενεργοποιεί προκαθορισμένο από τη χώρα σημαίας σημείο στην ξηρά.

— Η εκπόνηση για κάθε πλοίο μελέτης αξιολόγησης ασφαλείας, η οποία θα περιλαμβάνει σχετική επιθεώρηση, καταγραφή των κρίσιμων λειτουργιών, καταγραφή των υπάρχοντων μέτρων και διαδικασιών ασφαλείας, διαπίστωση των πιθανών απειλών και εκτίμηση της σχετικής πιθανότητας καθώς και διαπίστωση των

σχετικών αδύνατων σημείων, συμπεριλαμβανομένων του ανθρώπινου παράγοντα, των πολιτικών και των διαδικασιών. Ιδιαίτερη σημασία έχει ο καθορισμός των χώρων του πλοίου με ελεγχόμενη πρόσβαση, η περιγραφή προσώπων που ενδεχομένως προκαλέσουν επεισόδιο ασφαλείας και οι μέθοδοι που χρησιμοποιούν, καθώς και η πιθανή έκταση της καταστροφής από χρήση εκρηκτικών στη δομή του πλοίου.

— Ο εφοδιασμός κάθε πλοίου με σχέδιο ασφαλείας εγκεκριμένο από την Αρχή. Το εν λόγω σχέδιο μεταξύ άλλων θα περιλαμβάνει μέτρα για την αποτροπή εισόδου στο πλοίο όπλων ή ουσιών που μπορεί να χρησιμοποιηθούν εναντίον ανθρώπων, τον προσδιορισμό των χώρων με ελεγχόμενη πρόσβαση καθώς και τρόπους αστυνόμευσής των, μέτρα για την αποτροπή μη εξουσιοδοτημένης εισόδου προσώπων στο πλοίο, περιγραφή των καθηκόντων ασφαλείας των μελών του πληρώματος, περιγραφή των διαδικασιών επιθεώρησης του εξοπλισμού ασφαλείας, περιγραφή των διαδικασιών υποδοχής (interface) του πλοίου από το λιμένα καθώς και περιγραφή των διαδικασιών αναφοράς συμβάντων ασφαλείας.

— Ο διορισμός αξιωματικού ασφαλείας για θέματα security σε κάθε πλοίο με κύρια καθήκοντα την εξασφάλιση ικανοποιητικής λειτουργίας του σχεδίου ασφαλείας, τη σχετική μέριμνα για την άρτια εκπαίδευση του προσωπικού, τη συνεργασία με τους υπεύθυνους αξιωματικούς ασφαλείας της εταιρείας και του λιμένα, καθώς και την αναφορά προς την εταιρεία των ελλείψεων ή αντικανονικοτήτων στο τμήμα ασφαλείας όταν διαπιστώνονται.

— Ο εφοδιασμός του πλοίου με διεθνές πιστοποιητικό για θέματα security.

Σχετικά με τις ναυτιλιακές εταιρείες αποφασίστηκε:

— Ο διορισμός αξιωματικού ασφαλείας εταιρείας για θέματα security με κύριο καθήκον την εξασφάλιση ότι εκπονούνται οι μελέτες αξιολόγησης ασφαλείας για τα πλοία της εταιρείας, την παροχή προς τα πλοία συμβουλών σχετικά με το μέγεθος των πιθανών απειλών, την αναθεώρηση των σχεδίων ασφαλείας όταν αυτό απαιτείται, τη θεραπεία των διαπιστωμένων ελλείψεων ασφαλείας που έχουν αναφερθεί και την υποβολή της αποτελεσματικής επικοινωνίας του αξιωματικού ασφαλείας του πλοίου με τον αξιωματικό ασφαλείας της λιμενικής εγκατάστασης.

— Η παροχή σε κάθε περίπτωση πληροφοριών στον πλοίαρχο σχετικά με:

- Ποιος είναι υπεύθυνος για το διορισμό των μελών του πληρώματος.
- Ποιος είναι υπεύθυνος για τη ναύλωση του πλοίου.
- Ποια είναι τα συμβαλλόμενα μέρη στο ναυλοσύμφωνο.

Αναφορικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις αποφασίστηκε:

— Η άμεση συμμόρφωσή τους με το επίπεδο ασφαλείας που καθορίζεται από την Αρχή. Σημειώνεται ότι στον κώδικα προδιαγράφονται τρία επίπεδα ασφαλείας (1, 2 και 3,) που αντιστοιχούν σε διαφορετικά μεγέθη απειλής και με αύξουσα σειρά.

— Η εκπόνηση μελέτης αξιολόγησης ασφαλείας για κάθε λιμενική εγκατάσταση που θα εγκρίνεται από την Αρχή, η οποία θα περιλαμβάνει μεταξύ άλλων τη διαπίστωση των πιθανών απειλών και εκτίμηση της σχετικής πιθανότητας, την επιλογή, προτεραιότητα και βαθμολόγηση των απαιτούμενων ενεργειών για τον περιορι-

Η ιδιόζουσα φύση της τρομοκρατίας απαιτεί μέτρα τα οποία,

όχι μόνο στοχεύουν στην καταστολή της βίας, αλλά θεσμοθετούν

ελέγχους και περιορισμούς που αναπόφευκτα επιφέρουν

επιπρόσθετο κόστος στο διεθνές εμπόριο και στις μεταφορές

σμό ή την εξάλειψη των απειλών καθώς και τη διαπίστωση των αδύνατων σημείων, συμπεριλαμβανομένων του ανθρώπινου παράγοντα, των πολιτικών και των διαδικασιών.

— Ο εφοδιασμός με σχέδιο ασφαλείας λιμενικής εγκατάστασης εγκεκριμένο από την Αρχή. Το εν λόγω σχέδιο, μεταξύ άλλων, θα περιλαμβάνει μέτρα για την αποτροπή εισόδου όπλων ή ουσιών που μπορεί να χρησιμοποιηθούν εναντίον ανθρώπων, μέτρα για την αποτροπή εισόδου προσώπων χωρίς ειδική εξουσιοδότηση, περιγραφή διαδικασιών αντίδρασης σε απειλές ή παραβάσεις, περιγραφή διαδικασιών για την υποδοχή των πλοίων καθώς και διαδικασίες για την υλοποίηση εντολών για θέματα security που ενδεχομένως δοθούν από την Αρχή.

— Ο διορισμός αξιωματικού ασφαλείας λιμενικής εγκατάστασης με κύρια καθήκοντα την υλοποίηση του σχεδίου ασφαλείας, την εκτέλεση επιθεωρήσεων στους επιμέρους χώρους, τη μέριμνα για την άρτια εκπαίδευση του προσωπικού, την υποβολή αναφορών στην Αρχή σε περιπτώσεις περιστατικών που απειλούν την ασφάλεια της εγκατάστασης, καθώς και την παροχή σχετικής βοήθειας στους αξιωματικούς ασφαλείας των πλοίων όταν αυτό απαιτηθεί. Οι ναυτιλιακές διοικήσεις επιφορτίζονται με διάφορες αρμοδιότητες και ευθύνες, όπως ο καθορισμός του επιπέδου ασφαλείας, η παροχή πληροφοριών στα πλοία σχετικά με το μέγεθος και το είδος της απειλής και τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν από αυτό, καθώς και ο έλεγχος των πλοίων στο πλαίσιο του port state control προκειμένου να διαπιστωθεί συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του κεφ. XI της SOLAS καθώς και του κώδικα. Επιπροσθέτως ως χώρες σημαίας επιφορτίζονται με την επιθεώρηση των πλοίων και την έκδοση των σχετικών πιστοποιητικών. Τέλος, ως χώρες λιμένα επιφορτίζονται με την έγκριση των μελετών αξιολόγησης ασφαλείας των λιμενικών εγκαταστάσεων και των σχετικών σχεδίων ασφαλείας. Στα προηγούμενα αναφερθήκαμε αρκετές φορές στον όρο απειλή, η οποία στο συγκεκριμένο θέμα έχει την έννοια της πράξης βίας με σκοπό τον εξαναγκασμό ή τον εκβιασμό ή γενικά το μη σεβασμό της εθνικής ή της διεθνούς νομοθεσίας, για την επίτευξη συνήθως πολιτικού οφέλους. Οι εν λόγω απειλές είναι κυρίως αστυνομικού χαρακτήρα και σε καμία περίπτωση στρατιωτικού. Λόγω της ποικιλίας και της πολυμορφίας που παρουσιάζουν, απαιτούν συστηματικές στρατηγικές και πολιτικές για την αντιμετώπισή τους. Δεν θα ήταν υπερβολή να τονίσουμε ότι ακριβώς γι' αυτόν το λόγο στο μέλλον θα παρατηρήσουμε μετακίνηση ενδιαφέροντος από την άμυνα στην ασφάλεια (security).



Αλυσιδωτές αντιδράσεις έχει προκαλέσει το ναυάγιο του «Prestige»

Αλυσιδωτές αντιδράσεις στους κόλπους τόσο της ευρωπαϊκής όσο και της παγκόσμιας ναυτιλιακής κοινότητας έχει προκαλέσει το ναυάγιο του δεξαμενόπλοιου «Prestige» πριν από περίπου δύο μήνες, ανοιχτά των ακτών της Γαλιτίας. Η βύθιση του πλοίου αποτέλεσε την αφορμή για νέα, αυστηρότερα μέτρα ασφαλείας για τα δεξαμενόπλοια καθώς και για την επίτευξη απόσυρσης των single hull tankers. Μάλιστα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και η επίτροπος Μεταφορών και Ενέργειας Loyola de Palacio κάλεσαν τις κυβερνήσεις των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης να κινηθούν γρηγορότερα για την εφαρμογή των νέων κανονισμών ελέγχου, που θα μπορούσαν να αποτρέψουν παρόμοιες καταστροφές, αφού το ναυάγιο του «Prestige» προκάλεσε τεράστια οικολογική καταστροφή σε 189 ακτές και ανυπολόγιστες ζημιές στους επαγγελματίες αλιείς της περιοχής. Επί πλέον, κατήρτισε λίστα με 66 δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος από 13 χώρες, στα οποία απαγορεύεται πλέον η είσοδος σε κοινοτικά λιμάνια.

Στις 6 Δεκεμβρίου 2002, συνεδρίασε στις Βρυξέλλες το Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών της Ε.Ε., το οποίο ασχολήθηκε επισημαίνοντας με το θέμα του ναυαγίου του «Prestige» και με τα μέτρα που θα πρέπει να ληφθούν για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος στα χωρικά ύδατα των κρατών-μελών της Ένωσης. Ύστερα από πολύωρες διαπραγματεύσεις και συνεχείς προσπάθειες της δανικής προεδρίας, της επιτρόπου Μεταφορών και της ελληνικής πλευράς, που εκπροσωπούσε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης, το Συμβούλιο των υπουργών κατέληξε σε ένα συμβιβαστικό κείμενο 19 σημείων (το πλήρες κείμενο βρίσκεται στην ηλεκτρονική σελίδα του περιοδικού www.naftikachronika.gr).

Ωστόσο, τόσο τα συμπεράσματα του Συμβουλίου των υπουργών και της Commission, όσο και η απόφαση των κυβερνήσεων της Γαλιτίας και της Ισπανίας να αποκλείσουν ορισμένα πλοία από τα λιμάνια τους, προκάλεσαν την αντίδραση εφοπλιστών και διεθνών ναυτιλιακών ενώσεων που τίγονται άμεσα από τις εν λόγω προτάσεις.

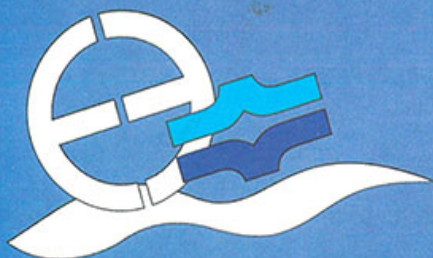
Ειδικότερα, από ελληνικής πλευράς αντέδρασαν η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, αλλά και το Committee που εξέδωσε και υπόμνημα σχετικά με

το περιεχόμενο του κειμένου των 19 σημείων. Η ΕΕΕ σε ανακοίνωσή της σχετικά με το θέμα τονίζει μεταξύ άλλων: «Το ατύχημα αυτό δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να οδηγήσει τους νομοθέτες σε έναν παροξυσμό νομοθετικών προτάσεων, υποκινούμενων από πολιτικές και κοινωνικές πιέσεις. Επιβάλλεται να αναμένουμε τα αποτελέσματα των επίσημων ερευνών των αιτιών του ατυχήματος. Ιδιαίτερη αναφορά είναι σκόπιμο να γίνει στην άμεση ανάγκη να υπάρξουν λιμένες καταφυγής και σχέδια αντιμετώπισης ανάλογων περιστατικών από τις παράκτιες χώρες» και προσθέτει: «Είναι πολύ πιθανό ότι σε περίπτωση που το δεξαμενόπλοιο είχε γίνει δεκτό στην παράκτια χώρα στα ύδατα της οποίας ξεκίνησε το πρόβλημά του, όπως ζητήθη, το ατύχημα θα είχε αποφευχθεί ή τουλάχιστον οι οικονομικές και οικολογικές συνέπειες θα είχαν περιοριστεί σημαντικά. Είναι ανεπίτρεπτο και αντίθετο στις παραδοσιακές ναυτιλιακές αρχές να απορρίπτεται η παροχή βοήθειας σε πλοίο που βρίσκεται σε δεινή θέση και να γίνεται μετάθεση του προβλήματος και αποφυγή ανάληψης ευθύνης. Όπως είναι ανεπίτρεπτη η μεταχείριση και η συνεχιζόμενη φυλάκιση του πλοιοάρχου».



Για το ίδιο θέμα εξέδωσαν κοινή ανακοίνωση-διαμαρτυρία και οι διεθνείς ναυτιλιακοί οργανισμοί BIMCO, ICS, Intertanko και Intercargo, στην οποία μεταξύ άλλων αναφέρουν: «Δεν υπάρχει καμία δικαιολογία για την κατάφωρη παράνομη ενέργεια εκ μέρους των κυβερνήσεων της Ισπανίας και της Γαλιτίας να διατάξουν την εκδίωξη των αριθμού ξένων πλοίων εκτός των 200 μιλίων της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης τους. Τα εμπορικά πλοία έχουν το δικαίωμα της ελεύθερης ναυσιπλοΐας στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη και το γεγονός ότι δύο σημαντικά ναυτιλιακά κράτη αψηφούν τις διεθνείς υποχρεώσεις τους, θέτει ένα αδικαιολόγητο και αρνητικό προηγούμενο το οποίο θα μπορούσε να προκαλέσει την αντίδραση άλλων κρατών παγκοσμίως» και συνεχίζει:

«Πολιτικές βαρυσήμαντες εξαγγελίες από τις Βρυξέλλες μπορεί να αποτελούν ηχηρά πρωτοσέλιδα στις εφημερίδες, αλλά η ναυτιλία χρειάζεται διεθνείς κανόνες, τους οποίους μόνον ο IMO μπορεί να υιοθετήσει. Προτού η Ευρώπη σπεύσει να απαιτήσει εσφαλμένα, στα πλαίσια ενός πολιτικού καιροσκοπισμού, την επίτευξη του προγράμματος αποσύρσεως των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος, ας κοιτάξει πρώτα τις δικές της ανεπάρκειες περιλαμβανομένων της άμεσης ανάγκης για καθιέρωση περιοχών καταφυγής και των όρων λειτουργίας τους, καθώς και ενός καθεστώτος λιμενικού ελέγχου, στο οποίο κάθε μέλος και όχι μόνον αυτά που το επιλέγουν, θα αναλάβουν πλήρη δέσμευση».



NIVER LINES

Your Long Term Strategic Partner

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

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

NIVER LINES Shipping Co. S.A.

Commercial Center "CITY PLAZA"

85, Vouliagmenis Av. & Antheon

166 74 Glyfada - Athens - GREECE

TEL.: +30 - 10 - 96 98 200

FAX: +30 - 10 - 96 98 209

Internet: niverc@evgegroup.com

Telex: US. (23) 4969517





Ο δήμος Αθηναίων βραβεύει τα ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Τη συνεπή προσφορά στην ελληνική ναυτιλία και στην έντυπη δημοσιογραφία του περιοδικού ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ τίμησε στις 18 Δεκεμβρίου 2002 ο δήμος Αθηναίων, με το Μετάλλιο της Πόλεως των Αθηνών. Το Μετάλλιο παρέλαβε η εκδότρια του περιοδικού κα Ιωάννα Μπίσια, κατά τη διάρκεια πανηγυρικής εκδήλωσης που πραγματοποιήθηκε στο δημαρχιακό Μέγαρο του δήμου Αθηναίων, παρουσία του δημάρχου κ. Δημήτρη Αβραμόπουλου, αντιδημάρχων και μελών του δημοτικού συμβουλίου.



Την εκδήλωση τίμησαν με την παρουσία τους

ο τομεάρχης Ναυτιλίας της Νέας Δημοκρατίας Μιητιάδης Βαρβιτσιώτης, ο γ.γ. της ΠΝΟ Γιάννης Χαλής, ο πρόεδρος της ΠΕΠΕΝ Ευάγγελος Κούζιλης, ο πρόεδρος του ΠΣ(Ε)ΝΠ Γιάννης Θεοφλογίτης, ο πρόεδρος Ναυτιλιακού Τμήματος ΕΒΕΠ Ν. Βερνίκος, και οι πρόεδροι των Οργανισμών Λιμένος Ραφήνας και Λαυρίου, Κατερίνα Χατζηπαράσχου και Δημήτρης Δεληγιάννης αντίστοιχα. Επίσης, στην τελετή βράβευσης παρευρέθησαν, μεταξύ άλλων, εκπρόσωποι του Λιμενικού Σώματος και του Πολεμικού Ναυτικού, πλοιοκτήτες, εκπρόσωποι φορέων και ναυτιλιακών εταιρειών καθώς και συνεργάτες του περιοδικού, μεταξύ των οποίων ο αντιναύαρχος ε.α. (Α.Σ.) Ξενοφών Αντωνιάδης, ο αντιναύαρχος

ε.α. (Α.Σ.) Χρήστος Ντούνης και ο κ. Γιώργος Μπάνος αντιπρόεδρος της George Moundreas & Company S.A., που επί σειρά δεκαετιών συμβάλλουν σημαντικά στην προαγωγή των ναυτιλιακών θεμάτων.

Το Μετάλλιο της Πόλεως των Αθηνών

δεν είναι η μοναδική διάκριση για τα ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ. Στην εβδομηντάχρονη και πλέον πορεία τους έχουν τιμηθεί από σχεδόν όλους τους ναυτιλιακούς φορείς, ενώ τα δύο περασμένα χρόνια βραβεύτηκαν και από το Ίδρυμα Προαγωγής Δημοσιογραφίας Αθην. Β. Μπότση και την Ακαδημία Αθηνών.

Στο χαιρετισμό που απηύθυνε προς τους παρευρισκομένους ο δήμαρχος Αθηναίων κ. Δημήτρης Αβραμόπουλος τόνισε, μεταξύ άλλων, ότι «τα

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ δικαιούνται να υπερηφανεύονται ότι κατά την εβδομηκονταετία και πλέον, 1931-2002, αξιώθηκαν να δουν τη μικρή και χειμαζόμενη ελληνόκτητη ναυτιλία να ανδρώνεται σε περίβλητη θέση στην παγκόσμια ναυτιλία και να έχουν συνεισφέρει σημαντικά στο επίτευγμα αυτό. Η προσπάθειά τους αυτή αναγνωρίστηκε από τη ναυτιλιακή μας οικογένεια και τιμήθηκε κατά καιρούς από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών Νέας Υόρκης, από τον Πειραικό Σύμβουλο, από το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδας, από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, από τον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς και από το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, από το Ίδρυμα Μπότση, καθώς και την Ακαδημία Αθηνών» και προσέθεσε:

«Σήμερα εξακολουθούν να αποτελούν τον κατάρκτη της ναυτιλιακής πραγματικότητας και συνιστούν χρήσιμο εργαλείο για τα στελέχη της ναυτιλίας μας και πολύτιμο βοήθημα για κάθε μελετητή αυτών των θεμάτων».

της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα αποτελούν τον ακρογωνιαίο λίθο των επιτεύξεών μας» και κατέληξε:

«Με κατευθυντήρια αρχή ότι η ισχυρή ελληνική ναυτιλία είναι επιβεβλημένο να εκπροσωπείται από ισχυρό ναυτιλιακό Τύπο, διαβεβαιώνουμε ότι η φωνή των ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ θα παραμείνει δυνατή, προς όφελος της πρώτης εθνικής δραστηριότητας που αποτελεί την αιχμή του δόρατος για την ελληνική οικονομία».

Από την πλευρά της, η εκδό-
τις κα Ιωάννα Μπίσια, αφού
ευχαρίστησε τους φίλους και
συνεργάτες του περιοδικού για
την πολυετή συμβολή τους,
υπογράμμισε: «Σήμερα στόχος
μας είναι τα ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
να συνεισφέρουν στη συνεχή
προαγωγή των θεμάτων που
αφορούν την παγκόσμια πλέον
ελληνόφωνη ναυτιλιακή κοινό-
τητα. Μέσα από τη θεματολο-
γία του περιοδικού εκφράζου-
με την υποστήριξη μας στην
ανταγωνιστικότητα της γαλα-
νόθευκης σημαίας, στη σπου-
δαιότητα της προσέλευσης νέ-
ων στο ναυτικό επάγγελμα,
καθώς και στην ανάγκη προώ-
θησης της ελληνικής ναυπηγι-
κής και ναυπηγοεπισκευαστι-
κής βιομηχανίας. Θέματα όπως
η προστασία του θαλάσσιου
περιβάλλοντος και η ασφάλεια

1. Ο κ. Ξενοφών Αντωνιάδης με το δήμαρχο Αθηναίων
2. Οι κ. Χρ. Ντούνης, Β. Χαλκίδη και Η. Μπίσιας
3. Οι κ. Ευ. Κουζίλος, Ιω. Χαλός, Ιω. Μπίσια, Δ. Αβραμόπουλος, Μ. Βαρβιτσιώτης και Στ. Κουράκος
4. Οι κ. Εμμ. Παπαλέξης και Γ. Μπίσιας
5. Ο κ. Ιω. Θεολογίτης
6. Από δεξιά: οι κ. Οδ. Λεκατσάς και Χρ. Καπάνταης
7. Η κα Λίσα Μαρέλου και ο κ. Μ. Στεργίου
8. Η κα Ιω. Μπίσια και ο κ. Β. Ζαΐμης
9. Οι κ. Ό. Μάινα, Ηλ. Μπίσιας και Δ. Κυριακίδης
10. Ο κ. Μ. Βαρβιτσιώτης, ο εκπρόσωπος του Π.Ν., η κα Κ. Χατζηπαράσχου και ο κ. Δ. Δεληγιάννης



Επιτέλους ας αξιοποιήσουμε τις δυνατότητες της Εμπορικής Ναυτιλίας!

**του προέδρου
της Νέας Δημοκρατίας
Κωνσταντίνου Καραμανλή**



**Ο πρόεδρος της Ν.Δ.
Κων. Καραμανλής
με τον πρωθυπουργό
της Ισπανίας
Χοσέ Μαρία Αθνάρ**

Η Νέα Δημοκρατία είναι η παράταξη που ενέταξε την Ελλάδα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, η παράταξη που σταθερά και αταλάντευτα, με συνέπεια και υπευθυνότητα, στηρίζει το κοινό ευρωπαϊκό οικοδόμημα. Πεποίθησή μας είναι ότι το όραμα της Ελλάδας του 21ου αιώνα, το όραμα της ανάπτυξης, της ευημερίας και της ασφάλειας για όλους τους Έλληνες, μπορεί να υλοποιηθεί μόνο στο πλαίσιο μιας στενής ευρωπαϊκής συνεργασίας. Γι' αυτούς τους λόγους, δίνουμε ιδιαίτερη έμφαση τόσο στη Συντακτική Συνέλευση για το μέλλον της Ευρώπης, όσο και στην ανάληψη της ευρωπαϊκής προεδρίας από την Ελλάδα κατά το πρώτο εξάμηνο του 2003.

Το 2003, στο τιμόνι της Ευρώπης θα βρεθούν δύο χώρες του μεσογειακού Νότου, η Ελλάδα και η Ιταλία. Η συγκυρία είναι σημαντική και οι ευθύνες μεγάλες. Εμείς πιστεύουμε ότι οι ευρωπαϊκές χώρες της Μεσογείου μπορούμε να συντονίσουμε καλύτερα τις προσπάθειές μας στους τομείς του κοινού μας ενδιαφέροντος: τον πολιτισμό, τον τουρισμό, τις υποδομές, τα συγκοινωνιακά και ενεργειακά δίκτυα, την κοινή αγροτική πολιτική, την αποτελεσματική προστασία του περιβάλλοντος και των θαλασσών μας, τη δυναμική προώθηση των ζητημάτων της ναυτιλίας.

Η ελληνική προεδρία αποτελεί μια πρώτης τάξεως ευκαιρία,

ώστε όχι μόνο να αναδείξουμε τον πρωταγωνιστικό ρόλο της χώρας στα παγκόσμια ναυτιλιακά δρώμενα, αλλά και να βάλουμε τις βάσεις για την περαιτέρω ανάπτυξη μιας ποιοτικής και διεθνώς ανταγωνιστικής κοινοτικής ναυτιλίας που θα έχει άμεσο αντίκτυπο στο ελληνικό νηολόγιο και στη στήριξη του ναυτικού επαγγέλματος.

Για τη Νέα Δημοκρατία, η ισχυρή ελληνική ναυτιλία αποτελεί βασική προτεραιότητα. Η Ελλάδα είναι σήμερα η μεγαλύτερη ναυτική δύναμη στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Τα ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία, μετά την είσοδο της Κύπρου και της Μάλτας στην Ε.Ε., θα αποτελούν το 65% του ευρωπαϊκού εμπορικού στόλου. Στην αγκυρά του 21ου αιώνα, η εμπορική ναυτιλία είναι η πιο προσοδοφόρος και συναλλαγματοφόρος δραστηριότητα της χώρας, έχοντας υπερκεράσει την εισροή εσόδων από τον τουρισμό. Η σημασία της γίνεται εντονότερη λαμβάνοντας υπ' όψιν τη μείωση των εισροών από τα κοινοτικά κονδύλια μετά το 2006.

Σύμφωνα με τις επίσημες κυβερνητικές ανακοινώσεις, οι προτεραιότητες της ελληνικής προεδρίας στην Ε.Ε. εστιάζονται στην αντιμετώπιση της μαστίγας της ανεργίας με την αύξηση της απασχόλησης και τη στήριξη των επιχειρήσεων στο πλαίσιο των απο-

φάσεων της Λισαβόνας. Σε αυτό το πλαίσιο, η κυβέρνηση οφείλει να ασχοληθεί με συνέπεια και υπευθυνότητα με τα ζητήματα της ελληνικής ναυτιλίας

Η Ελλάδα οφείλει να αξιοποιήσει στο έπακρο τις τεράστιες δυνατότητες που προσφέρει η εμπορική ναυτιλία για τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας υψηλής αξίας τόσο στην ξηρά όσο και στη θάλασσα, για την αύξηση της καθαρής συναλλαγματικής προσόδου και την ενίσχυση του ρόλου της χώρας στο διεθνές περιβάλλον.

Η απασχόληση, η εκπαίδευση των ναυτικών και η προσέλευση νέων στο ναυτικό επάγγελμα έχουν καταστεί για τη χώρα μας, εξαιτίας σωρείας λαθών και παραλείψεων, σε υπ' αριθμόν ένα πρόβλημα για την ενίσχυση και τη διατήρηση της ναυτιλιακής δραστηριότητας.

Όμως, οφείλουμε να επισημάνουμε ότι πέρα από τη διατύπωση γενικών αρχών και προθέσεων, η κυβέρνηση ελάχιστα έχει κάνει για την αναμόρφωση της ναυτικής εκπαίδευσης και την προσέλευση νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Η ολιγωρία αυτή δημιουργεί τον κίνδυνο να οδηγηθούμε στη διατύπωση γενικών αρχών και θέσεων από μέρους της Ε.Ε. που δεν θα συμβάλουν στην προώθηση των ελληνικών στόχων.

Η χάραξη ενιαίας ευρωπαϊκής πολιτικής για την προσέλευση ποιοτικών πλοίων στα κοινοτικά νηολόγια και τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς τους πρέπει επίσης να αποτελέσει κεντρικό στόχο της ελληνικής προεδρίας. Η ελληνική προεδρία οφείλει να προωθήσει άμεσα, σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή που έχει και την τελική αρμοδιότητα, την ανανέωση των κανόνων που ορίζουν τα κίνητρα για τη στήριξη της κοινοτικής ναυτιλίας, που να μην περιορίζονται μόνο στην αναχαίτιση της συρρίκνωσης του κοινοτικού στόλου, αλλά και στην ενδυνάμωσή του.

Η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και η προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος βρίσκονται, ειδικά τα τελευταία χρόνια, στο επίκεντρο της παγκόσμιας ναυτιλιακής κοινότητας και των αρμοδίων οργάνων. Η προστασία του περιβάλλοντος είναι ζήτημα που έχει να κάνει με τη βιωσιμότητα ολόκληρου του πλανήτη. Είναι ζήτημα απόλυτης προτεραιότητας, στο οποίο δεν χωρούν συμβιβασμοί.

Παράλληλα, η Ευρωπαϊκή Ένωση, σε συνεργασία με τον International Maritime Organization (IMO), οφείλει να επιμείνει στην ομοιόμορφη εφαρμογή των διεθνών κανόνων για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος ώστε να σταματήσει ο αθέμιτος ανταγωνισμός εις βάρος τόσο του ελληνικού όσο και του κοινοτικού νηολογίου. Βασικό σύνθημα και αρχή της ευρωπαϊκής πολιτικής για την εμπορική ναυτιλία θα πρέπει να είναι ότι η ανταγωνιστικότητα κρίνεται με τους όρους της αγοράς και όχι με εκπτώσεις στους όρους ασφαλείας. Για το λόγο αυτόν είναι επιτακτική ανάγκη οι πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης να κινηθούν προς την κατεύθυνση της αυστηρής τήρησης των κανόνων ασφαλείας από όλα τα πλοία που προσεγγίζουν ευρωπαϊκά λιμάνια.

Κορυφαία επιδίωξη της ελληνικής προεδρίας θα πρέπει να είναι η προστασία του πλοίου. Στόχος μας δεν θα πρέπει να είναι η επιβολή νέων ρυθμίσεων και κανονισμών, αλλά η αυστηρή τήρηση

των ήδη υπαρχόντων από όλα τα πλοία που προσεγγίζουν ευρωπαϊκές ακτές.

Ο Πειραιάς, το κέντρο της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, επιβάλλεται να αποκτήσει την έδρα του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας, που αποφάσισε να συστήσει η Ευρωπαϊκή Ένωση. Με προσωπική μου επιστολή στις 18 Απριλίου προς τον πρόεδρο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, Ρομάνο Πρόντι, επισήμανα ότι τόσο η πρωτοκαθεδρία του ελληνόκτητου στόλου όσο και η αυξανόμενη εμπορική σημασία του μεγαλύτερου λιμανιού της Νοτιοανατολικής Ευρώπης επιβάλλει την εγκατάσταση του οργανισμού στον Πειραιά.

Από την 1η Ιανουαρίου 2003 θα έχουμε τη μοναδική ευκαιρία να θέσουμε επί τάπητος την ιδιαιτερότητα του ελληνικού νηολογίου, ώστε να αναγνωριστεί η ανάγκη ιδιαίτερης μεταχείρισης των μικρών νησιών του Αιγαίου. Η επίτευξη μιας ευνοϊκότερης κοινοτικής ρύθμισης για τα ελληνικά συμφέροντα στο Αιγαίο και το Ιόνιο πρέπει να είναι στο σκληρό πυρήνα των επιδιώξεών μας.

Προτεραιότητα της πολιτικής μας είναι η στήριξη της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας. Επιβάλλεται η προώθηση μέτρων ανανέωσης των κινήτρων, λαμβάνοντας πάντοτε υπ' όψιν τις πιθανότητες επίτευξης συμφωνίας στο πλαίσιο του ΟΟΣΑ.

Η ελληνική προεδρία ασφαλώς δεν θα αποτελεί πανάκεια για την αναζωογόνηση του κλάδου της ναυτιλίας. Οι πολιτικές που αποφασίζονται, δρομοδοτούνται και συζητούνται στους κόλπους της Ε.Ε. θα πρέπει πρώτα από όλα να εν-

θαρρύνονται από τις εθνικές πολιτικές. Δυστυχώς, αυτό δεν συμβαίνει στην περίπτωση της χώρας μας. Υπάρχουν συγκεκριμένα παραδείγματα τα οποία αποδεικνύουν ότι ως κράτος έχουμε μείνει πίσω σε ό,τι αφορά την εφαρμογή των κοινοτικών αποφάσεων και των διεθνών συμβάσεων. Η Ελλάδα δεν έχει ακόμη κυρώσει μια σειρά από διεθνείς συμβάσεις για την κοινωνική ασφάλεια, την προστασία της υγείας των ναυτικών και τα κοινωνικά προγράμματα. Με αυτές τις ολιγωρίες και τις καθυστερήσεις ασφαλώς δεν μπορούμε να πρωταγωνιστήσουμε στις εξελίξεις και στις προσπάθειες για την ενίσχυση του ελληνικού στόλου και της ναυτιλιακής δραστηριότητας.

Και στον τομέα της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας έχουμε χάσει πολύτιμο έδαφος. Η χώρα χρειάζεται σήμερα μία νέα δυναμική και διεκδικητική πολιτική προώθησης των ελληνικών ναυτιλιακών συμφερόντων. Πεποίθησή μας είναι ότι η ελληνική ναυτιλία μπορεί και πρέπει να αποτελέσει την αιχμή του δόρατος για την ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας. Οι θάλασσές μας, του πλοΐου και του πολιτισμού, του Ομήρου και του Ελύτη, είναι το ισχυρότερο συγκριτικό μας πλεονέκτημα. Ένα πλεονέκτημα που δεν έχουμε την πολυτέλεια να αφήσουμε αναξιοποίητο.

*Η Ελλάδα οφείλει να αξιοποιήσει
στο έπακρο τις τεράστιες
δυνατότητες που προσφέρει
η εμπορική ναυτιλία
για τη δημιουργία νέων θέσεων
εργασίας υψηλής αξίας
τόσο στην ξηρά όσο και στη
θάλασσα, για την αύξηση
της καθαρής συναλλαγματικής
προσόδου και την ενίσχυση του
ρόλου της χώρας στο διεθνές
περιβάλλον*



Δεν θα επιτρέψουμε τη λήψη μονομερών μέτρων

Συνέντευξη του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Γ. Ανωμερίτη, στη Λίζα Μαρέλου

Με αυτή την πεποίθηση ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης αποσαφηνίζει τη στάση της κυβέρνησης για την ανάληψη της ελληνικής προεδρίας στο τρέχον εξάμηνο.

Στόχος του υπουργού είναι η προεδρία μας να συνεισφέρει στον ευρωπαϊκό προσανατολισμό, με βάση τις αρχές του διεθνούς δικαίου και των απαιτήσεων της παγκόσμιας αγοράς με ρεαλιστικά και εφαρμόσιμα μέτρα.

Θέση του ΥΕΝ είναι η υποστήριξη των ελληνικών συμφερόντων, αποφεύγοντας ταυτόχρονα τη σύγκρουση με τα υπόλοιπα κράτη-μέλη της ενωμένης Ευρώπης, τονίζοντας ότι οποιαδήποτε σύγκρουση με το Συμβούλιο Υπουργών θα οδηγήσει τις εθνικές μας προτεραιότητες σε αδιέξοδο.

Έχει ήδη προαναγγελθεί η Β' δέση μετρών περί ανταγωνιστικότητας. Ενώ η Α' δέση ήταν εγκαίρως αποσπασμένη, η Β' καθυστερεί και κατά καιρούς ακούγονται διάφορα «σενάρια» περί του περιεχομένου της.

α) Μήπως υπάρχουν αντιρρήσεις από πολιτικούς κύκλους και, αν ναι, από ποιους;

β) Μπορείτε να μας προσδιορίσετε συγκεκριμένα το περιεχόμενο της;

Η ανταγωνιστικότητα των υπό ελληνική σημαία πλοίων υποκρύπτει στη διαμόρφωση μιας σειράς παραγόντων, οι οποίοι επηρεάζουν την άσκηση επιχειρηματικότητας και την κερδοφορία, υπό τον κοινό παρονομαστή του στρατηγικού μας στόχου, που ονομάζεται ελληνική ποιοτική ναυτιλία. Η στήριξη της ελληνικής ναυτιλίας από το νομικό πλαίσιο που διαμορφώθηκε από το 1953 μέχρι το άρθρο 107 του νέου Συντάγματος του 2001, είναι πολύμορφη και εξαιρετικά σημαντική. Όποιος διαβάσει το σχετικό κεφάλαιο του προϋπολογισμού θα πεισθεί για τη στήριξη την οποία παρέχει το ελληνικό κράτος στο πλοίο και στη ναυτική εταιρεία. Παρ' όλη αυτά, μέσα σ' ένα διεθνές περιβάλλον, το οποίο συνεχώς μεταβάλλεται, οφείλεις να αναπροσαρμόζεις στόχους, μέτρα, πολιτικές. Η δεύτερη δέση μετρών, με κλεισμένα τα κεφάλαια της φορολογίας πλοίων και πληρωμάτων έως το 2007 και το συνταξιοδοτικό μέχρι το 2006, εστιάζεται στα υπόλοιπα θέματα ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας, τα οποία φυσικά δεν είναι μόνον οικονομικά. Είναι γεγονός ότι ξεκινήσαμε ένα διαφορετικό τρόπο προσέγγισης του θέματος αυτού, αφού λάβαμε υπόψη μας την παραδοχή πως δεν υπάρχει μία ναυτιλία και ότι θα πρέπει για κάθε μία από τις υποκατηγορίες της να δημιουργήσουμε υποδέσμες. Έτσι, δημιουργούμε ξεχωριστές δέσμες μετρών για τα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής, διαφορετικά για τα ποντοπόρα, τα δεξαμενόπλοια, τα κρουαζιερόπλοια, τα επιβατηγά, τα μεσογειακά. Αυτό, σε σχέση με τη φορολογική, ασφαλιστική, ποιοτική, επενδυτική κ.λπ. συνάρτηση καθώς και εκείνη του απαιτούμενου ανθρώπινου δυναμικού. Στη δημοκρατική και κοινωνική λειτουργία πάντα θα υπάρχουν διαφορετικές απόψεις: δικός μας ρόλος είναι, μέσα από ειλικρινή διάλογο, να παίρνουμε τις αποφάσεις εκείνες οι οποίες θα συμφέρουν τον τόπο και την εθνική οικονομία.

Αυτή τη χρονιά οι ΑΕΝ δέχτηκαν έναν απρόσμενα μεγάλο αριθμό νέων σπουδαστών. Η πείρα έχει δείξει ότι αρκετοί από αυτούς εγκαταλείπουν στη διαδρομή των σπουδών τους. Τι επιπρόσθετα κίνητρα πρόκειται να λάβετε για να υποστηρίξετε την προσπάθεια των σπουδών τους;

Έχω πολλές φορές δηλώσει ότι η παντοδυναμία και το κύρος της ελληνικής ναυτιλίας συναρτώνται άμεσα από το επίπεδο εκπαίδευσης και επιμόρφωσης του ανθρώπινου δυναμικού της. Στην εποχή της νέας γνώσης της τεχνολογίας, της πληροφορικής, η ναυτική μας εκπαίδευση δεν μπορεί να κινείται στο πλαίσιο μιας παραδοσιακής ναυτιλιακής βιομηχανίας. Αυτός είναι και ο λόγος που οδηγηθήκαμε στις πρόσφατες προτάσεις για ένα σύγχρονο πλαίσιο ναυτικής εκπαίδευσης άμεσα συναρτημένου με τους στόχους της ποιοτικής ναυτιλίας. Μιας δέσμης μετρών με βαθιές τομές και παρεμβάσεις στην εκπαίδευση, την επιμόρφωση, την κατάρτιση, τη μεταπτυχιακή εκπαίδευση. Έχουμε ένα συγκεκριμένο στόχο προσέληψης και ένα

αναλυτικό σύστημα εκπαίδευσης. Ειδικά για τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ), κύριος στόχος είναι η αναβάθμιση της παρεχόμενης εκπαίδευσης, κυρίως με νέο τεχνολογικό εξοπλισμό και κτιριακές/ξενοδοχειακές υποδομές.

Η πρόσφατη επιστράτευση των ναυτικών έθιξε πηκιά το προηγούμενο συνδικαλιστικό και αντιδικτατορικό σας παρελθόν;

Καθόλου. Ο πρωθυπουργός και εγώ εφαρμόσαμε διατάξεις του πρόσφατα ψηφισθέντος Συντάγματος και της ισχύουσας νομοθεσίας. Όταν υπάρχει σύγκρουση αγαθών, επιλέγεις εκείνο το οποίο θεωρείς χρησιμότερο: Ανάμεσα στις πρακτικές ορισμένων συνδικαλιστικών φορέων και στη ζωή και τα συμφέροντα των κατοίκων των νησιών μας, διαλέξαμε το δεύτερο. Πολύ περισσότερο, αφού η αναίτια συνέχιση μιας «ακτοπλοϊκής» απεργίας μετά την ουσιαστική επίλυση του συνταξιοδοτικού θέματος οδηγούσε στην καταπάτηση των δικαιωμάτων ζωής, υγείας και κοινωνίας της μισής περιφερειακής και νησιωτικής Ελλάδας. Φυσικά και δεν θα ήθελα να καταφύγω στην έσχατη συνταγματική λύση. Αλλά έχω μάθει να παίρνω αποφάσεις, ακόμα και δύσκολες, πολύ δε περισσότερο, όταν κάποιοι ξεπερνούν τα όρια της καλής θέλησης και συνεννόησης. Πάντως, και μετά την επιστράτευση, εμείς εφαρμόσαμε επακριβώς εκείνα τα οποία είχαμε συμφωνήσει και πριν από αυτήν. Άρα, στην κοινή γνώμη άλλοι είναι εκτεθειμένοι και όχι εγώ.

Είστε ικανοποιημένος από την πορεία της προετοιμασίας του λιμενικού σώματος για το σοβαρό και κρίσιμο ρόλο που θα κληθεί να διαδραματίσει το 2004; Με δεδομένη τη σημερινή έλλειψη τόσο προσωπικού όσο και τεχνολογικών μέσων, πόσο έγκαιρα και αποτελεσματικά θα καθυφθούν οι επί πλέον ανάγκες;

Έχει γίνει άριστος σχεδιασμός και όλες οι αποφάσεις προετοιμασίας του λιμενικού σώματος για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004 προχωρούν κανονικά. Έχουμε δημιουργήσει ειδικό Γραφείο Ολυμπιακού Υπευθύνου, με επικεφαλής αρχιπλοίαρχο, και όλες οι διαδικασίες ενίσχυσης με ανθρώπους και μέσα προχωρούν κανονικά. Και μόνο τα πρόσφατα συγχρηματοδοτούμενα για τη συμβολή του Λ.Σ. στο test event των ιστιοπλοϊκών αγώνων, στο ολυμπιακό κέντρο του Αγ. Κοσμά, από Έλληνες και ξένους αρκούν. Όπως επίσης και η ικανοποίηση των υπευθύνων της ΔΟΕ για τις εξελίξεις των έργων στον Πειραιά και στα άλλα ολυμπιακά λιμάνια.

Σύμφωνα με πληροφορίες μας, πολλοί πρόεδροι λιμένων εκφράζουν ανησυχίες για μη έγκαιρη υλοποίηση σημαντικών έργων υποδομής στα λιμάνια καθώς και συχνή κωλυσιεργία εκ μέρους του ΥΠΕΧΩΔΕ. Πώς σχολιάζετε την πορεία των λιμενικών έργων που έχουν εξαγγελθεί εν όψει της Ολυμπιάδας 2004; Για ποιο λόγο η Γενική Γραμματεία Λιμένων δεν έχει στελεχωθεί έως σήμερα με το απαραίτητο προσωπικό ώστε να είναι σε θέση να αντεπεξέλθει στις αυξημένες υποχρεώσεις της;

Με τη δημιουργία Γενικής Γραμματείας στο ΥΕΝ για τα λιμάνια και τη λιμενική πολιτική έγινε ένα πολύ μεγάλο βήμα στη δημόσια διοίκηση, η οποία πλέον για τα θέματα αυτά εκφράζεται ενιαία, άρα και πιο αποτελεσματικά. Κάθε δημόσια υπηρεσία ή εταιρεία από την ψήφιση του σχετικού νόμου μέχρι την πλήρη λει-



θέματα ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και προστασίας του περιβάλλοντος στο πρόσφατο Συμβούλιο Υπουργών της Ε.Ε., του οποίου τα κεντρικά συμπεράσματα προσυπογράψαμε. Το θέμα δεν είναι πάντα να λαμβάνουμε «πρόσθετα μέτρα». Το κύριο θέμα είναι να εφαρμόζουμε αυτά που αποφασίζουμε. Και κάποιες χώρες, οι οποίες ζητούν πρόσθετα μέτρα, ούτε τα αποφασισθέντα μετά το «Εrika» εφαρμόζουν ούτε μηχανισμούς αντιμετώπισης κρίσεων έχουν. Από τη μια πλευρά δεν θα λαμβάνουμε εμείς αυστηρά μέτρα για την κοινοτική ναυτιλία και από την άλλη, χωρίς ισχυροποίηση των αποφάσεών μας μέσα από τον ΙΜΟ, θα επιτρέπουμε στις τρίτες χώρες να μας ανταγωνίζονται άνισα. Το περιβάλλον όμως και η προστασία του αποτελούν βασικά αγαθά μιας ποιοτικής ναυτιλίας και υπ' αυτήν την έννοια εμείς θα στηρίξουμε μέτρα ρεαλιστικά και εφαρμόσιμα.

τουργία της απαιτεί ικανό χρόνο. Ήδη, όμως, η Γ. Γραμματεία λειτούργει, οργανώθηκε με 4 Δ/νσεις, προσλήφθηκαν οι πρόσθετοι υπάλληλοί της και εγκαταστάθηκε στο δικό της χώρο. Τόσο για τη ΓΓΛΠ όσο και για τη ΡΑΘΕ έχουν εκδοθεί όλα τα απαιτούμενα από το νόμο θεσμικά μέτρα. Ούτως ή άλλως, η αρμόδια επιτροπή για τα λιμάνια και τις υποδομές τους λειτούργει και έχει λάβει ήδη σειρά σημαντικών αποφάσεων. Με τη σειρά τους και τα λοιπά λιμάνια, των οποίων τα Λιμενικά Ταμεία μετετράπησαν σε Α.Ε., έχουν καταστρώσει τα χρονοδιαγράμματά τους και τα έργα τους για το 2004 προχωρούν κανονικά.

Πώς κρίνετε την έως τώρα πορεία της απελευθέρωσης της ακτοπλοΐας; Θεωρείτε ότι έχει δημιουργηθεί ένα υγιές περιβάλλον που επιτρέπει την επιβίωση μικρότερων και ανεξάρτητων εταιρειών;

Η εφαρμογή του θεσμικού περιβάλλοντος εξελίσσεται μετά την 1η Νοεμβρίου πολύ καλύτερα απ' όσο θα μπορούσε να περιμένει κανείς. Το υγιές ανταγωνιστικό περιβάλλον όμως θα οριστικοποιηθεί σε ακλόνητο καθεστώς κανόνων μέσα από αλληλγές νοοτροπιών, τις οποίες δεν προβλέπω ότι εύκολα θα υιοθετηθούν από την ακτοπλοϊκή «βαβέλ». Ευελπιστώ ότι μέσα από την αποδοχή κανόνων αγοράς και ειλικρινών συνεννοήσεων να διαμορφωθεί ένα γνήσιο καθεστώς ανταγωνιστικότητας και στις εσωτερικές ενδομεταφορές.

Πόσο θα επηρεάσουν το ατύχημα του «Prestige» και η επακόλουθη οικολογική καταστροφή τη λήψη πρόσθετων μέτρων από πλευράς Ε.Ε. και ποια είναι τα επιπρόσθετα μέτρα για την ενίσχυση της ασφάλειας ναυσιπλοΐας, την προστασία του περιβάλλοντος, αλλά και της ανθρώπινης ζωής, χωρίς να κλονιστεί η ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών νηολογίων;

Ως χώρα έχουμε σαφώς και επαρκώς τοποθετηθεί απέναντι στα

Πώς σχολιάζετε την επιστολή του Committee, στην οποία εκφράζεται η έντονη ανησυχία των Ελλήνων εφοπλιστών του Λονδίνου για τις αποφάσεις του Συμβουλίου των Υπουργών Μεταφορών της Ε.Ε. σχετικά με τα νέα μέτρα για τα δεξαμενόπλοια, τα οποία θίγουν κυρίως τα ελληνικά συμφέροντα; Θα λάβετε υπ' όψιν τις συγκεκριμένες παραινέσεις, προκειμένου να διαμορφωθούν οι θέσεις του ΥΕΝ ειδικότερα κατά τη διάρκεια της ελληνικής προεδρίας στην Ε.Ε. το 2003;

Τελικά πιστεύετε ότι η Ε.Ε. οδηγείται σε εσφαλμένες απαιτήσεις επισπεύδοντας το πρόγραμμα απόσυρσης των single hull δεξαμενόπλοιων, όπως υποστηρίζουν εξάλλου και σε διαμαρτυρία-ανακοίνωση οι διεθνείς οργανισμοί Bimco, Intertanko, Intercargo και ICS;

Το Συμβούλιο Υπουργών έπειτα από ολόημερη διαβούλευση κατέληξε σε ένα κείμενο συμπερασμάτων, το οποίο αποτελεί πολιτικό και όχι νομικό κείμενο. Με βάση αυτό το κείμενο, η Ευ. Επιτροπή θα κάνει τις δικές της προτάσεις, επί των οποίων τα κράτη-μέλη θα τοποθετηθούν κατά το εξάμηνο της ελληνικής προεδρίας. Το ΥΕΝ για όλα τα θέματα συμβουλευέται και συνεργάζεται με την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος. Το ίδιο έχει κάνει και για τα συμπεράσματα του Συμβουλίου. Είμαστε βέβαιοι ότι θα συνεισφέρουμε στον ευρωπαϊκό προσανατολισμό, με βάση τις αρχές του δικαιού της θάλασσας, του διεθνούς δικαίου, των αποφάσεων του ΙΜΟ και των δεδομένων της ευρωπαϊκής και της παγκόσμιας αγοράς με ρεαλιστικά και εφαρμόσιμα μέτρα. Η έκφραση ανησυχίας θα γίνει δημιουργική πράξη, αν βοηθηθούμε στην τεκμρίωση των θέσεών μας. Μια πράξη απόρριψης και σύγκρουσης ταυτόχρονα και με τους «15», πρώτον, σε απομονώνει διαπραγματευτικά και, δεύτερον, σε οδηγεί σε λανθασμένες διαδικασίες αντιμετώπισης υπαρκτών πράγματι θεμάτων. Τα ελληνικά συμφέροντα, πάντως, σύμφωνα με τα στοιχεία του ΥΕΝ, δεν θίγονται. Εξάλλου, οι διαπραγματεύσεις για τις όποιες θέσεις είναι μπροστά μας.

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

SHIPAGENTS • SALVAGE & TOWAGE
• CHARTERERS •
SHIPBROKERS • SHIPOWNERS

GIGILINIS SHIPPING

GIGILINIS SALVAGE & TOWAGE

Mediterranean, Black Sea, Red Sea
and European waters

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

Operating 24 hours

Headquarters:

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

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

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

Branch office:

2, Filellinon str. • 643 02 Kavala • Greece

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

Ocean Going Salvage Tug
HELLAS



Ocean Going S&T Tug
MACEDON II



Ocean Going Salvage Tug
EVEREST



Harbour and Open Sea Tug
MINOTAUROS



Harbour and Open Sea Tug
ALEXANDROS



Harbour Tug
DIMITRIOS



Harbour Tug
THEODOROS



ISO 9002

Certificate Number: 36335



Accredited by the RvA



Οι προτεραιότητες του υπουργείου Μεταφορών κατά την ελληνική προεδρία στις αεροπορικές και χερσαίες μεταφορές

Οι επίσημες θέσεις
του Χρίστου Βερελή,
υπουργού Μεταφορών
και Επικοινωνιών

Οι στόχοι του υπουργείου Μεταφορών κατά την ελληνική προεδρία περιλαμβάνουν πολύπλευρα και δυσεπίλυτα θέματα βαρύνουσας σημασίας. Η ελληνική προεδρία θα εντάξει στο πρόγραμμα εργασιών της θέματα όπως η οδική ασφάλεια, η ανάπτυξη αστικών μεταφορών, η αξιολόγηση ασφαλείας αεροσκαφών τρίτων χωρών, ο Κοινός Διατλαντικός Διευρωπαϊκός χώρος κτλ.

Προτεραιότητες στις αεροπορικές μεταφορές

Το θέμα του Κοινού Διατλαντικού Διευρωπαϊκού χώρου (Transatlantic common aviation area) αποτελεί για την ελληνική προεδρία μία από τις σημαντικές προτεραιότητες στο χώρο των αερομεταφορών. Η χρονική περίοδος κρίνεται ως η πλέον κατάλληλη, δεδομένου ότι εκδόθηκε η απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου εναντίον 9 κρατών-μελών που έχουν ήδη συνάψει συμφωνίες «ανοιχτών ουρανών» με τις ΗΠΑ. Κατ' αυτόν τον τρόπο το θέμα καθίσταται εξαιρετικά επίκαιρο. Με βάση σχετική ανακοίνωση της Επιτροπής, η ελληνική προεδρία θα επιδιώξει να εξασφαλίσει την απαραίτητη διευρυμένη εξουσιοδότηση (mandate) του Συμβουλίου Μεταφορών προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την έναρξη διαπραγματεύσεων μεταξύ Ευρωπαϊκής Ένωσης - ΗΠΑ με σκοπό την επίτευξη διμερούς συμφωνίας «ανοιχτών ουρανών». Στο πλαίσιο αυτό, η χώρα μας θα διοργανώσει ημερίδα με τη συμμετοχή όλων των εμπλεκόμενων φορέων της αεροπορικής αγοράς, τόσο από την Ευρώπη όσο και από τις ΗΠΑ, προκειμένου να καθορισθεί το πλαίσιο συνεργασίας τους. Εξαιρετικά επίκαιρο θεωρείται επίσης και το θέμα της αξιολόγησης της ασφάλειας αεροσκαφών τρίτων χωρών (Ramp Checks). Βασική επιδίωξη της Ελλάδας αποτελεί η επίτευξη κοινής θέσης. Σε περίπτωση που το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ολοκληρώσει γρήγορα τη δεύτερη ανάγνωση, το θέμα αναμένεται να κλειστεί κατά τη

διάρκεια της προεδρίας μας.

Η Ελλάδα επιθυμεί επίσης την προώθηση του θέματος του ασφαλιστικού καθεστώτος των αεροπορικών εταιρειών με την ένταξη, στο πρόγραμμα των εργασιών της, πρότασης κανονισμού σχετικά με τις ελάχιστες απαιτήσεις ασφάλισης για όλους τους αερομεταφορείς. Το θέμα αυτό θα αποτελέσει σημαντική προτεραιότητα εν όψει και της παγκόσμιας διάσκεψης του ICAO. Γενικότερα ως προς την προετοιμασία της παγκόσμιας διάσκεψης ICAO, η χώρα μας επιδιώκει τη στενή συνεργασία με την Επιτροπή για το συντονισμό και την προετοιμασία της παγκόσμιας διάσκεψης, τον ερχόμενο Μάρτιο, ώστε να προωθήσει τις κοινωτικές θέσεις.

Ο Έλληνας υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών θα παρουσιάσει στο συμβούλιο του ICAO την πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης στα θέματα που θα επεξεργαστεί η παγκόσμια διάσκεψη. Η προεδρία θα εντάξει, τέλος, στο πρόγραμμα των εργασιών της το θέμα της κατανομής των χρονοθυρίδων, στο οποίο όμως υπάρχουν αποκλίσεις απόψεις.

Προτεραιότητες στις χερσαίες μεταφορές

Η προώθηση του 2ου Σιδηροδρομικού Πακέτου αναμένεται πλέον εφικτή, αφού διαφαίνεται μια μεγαλύτερη προσέγγιση των κρατών-μελών για την επίτευξη συμφωνίας στα θέματα της διαδι-

τουργικότητας, της προώθησης της ασφάλειας με τη δημιουργία του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού οργανισμού και την προσχώρηση στη συμφωνία COTIF. Ωστόσο, στο θέμα της πρόσβασης στην αγορά φαίνεται ότι οι θέσεις των κρατών-μελών είναι ακόμα αποκλίνοσες.

Η ελληνική προεδρία αποδίδει επίσης ιδιαίτερη σημασία στην ασφάλεια των κοινοτικών σιδηρόδρομων. Η πολιτική που θα χαραχθεί θα επηρεαστεί από την πρόσφατη ανακοίνωση της Επιτροπής. Η ανακοίνωση αυτή περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, την εξέταση τεχνικών παραμέτρων ασφαλείας, τη λήψη προληπτικών προειδοποιητικών μέτρων, καθώς και τον εφοδιασμό των υπαρχουσών σιδηρόδρομων με σύγχρονα συστήματα ασφαλείας.

«Galileo»

Η Επιτροπή παρουσίασε το Δεκέμβριο του 2002 ανακοίνωση και πρόταση οδηγίας για την ανάπτυξη των διαφόρων εφαρμογών του «Galileo», καθώς και πρόταση οδηγίας για την ενσωμάτωση του EGNOS στο σύστημα «Galileo». Η ελληνική προεδρία θα προωθήσει τα συγκεκριμένα θέματα και θα επιδιώξει πολιτική συμφωνία ή κοινή θέση στο βαθμό που θα υπάρξει ανάλογη ανταπόκριση και από τα άλλα κράτη-μέλη σε σχέση και με την έκβαση της πρώτης ανάγνωσης από το Κοινοβούλιο.

Ανάπτυξη αστικών μεταφορών και οδική ασφάλεια

Η χώρα μας δίδει βαρύνουσα σημασία στο θέμα της ανάπτυξης

των αστικών μεταφορών με τη χάραξη πολιτικών που θα ενισχύσουν τη χρησιμοποίηση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, δημιουργώντας το κατάλληλο θεσμικό πλαίσιο. Το θέμα αυτό θα τεθεί προς συζήτηση στο άτυπο Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών για να εκφραστεί πολιτική θέση των υπουργών Μεταφορών. Παράλληλα θα υπάρξει και συμμετοχή του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου καθώς έχει εκφραστεί ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την ανάπτυξη των αστικών μεταφορών.

Η Ελλάδα δίδει επίσης βαρύνουσα σημασία στο νέο 5ετές πρόγραμμα για την οδική ασφάλεια και θα επιδιώξει την υιοθέτηση ψηφίσματος που θα καταγράφει τις απαραίτητες δράσεις για την προώθηση των στόχων του προγράμματος.

Τιμολόγηση όλων των τύπων μεταφορών

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρουσίασε, στη διάρκεια της δανικής προεδρίας, σχετική ανακοίνωση, που θα περιλαμβάνει τρεις προτάσεις οδηγιών:

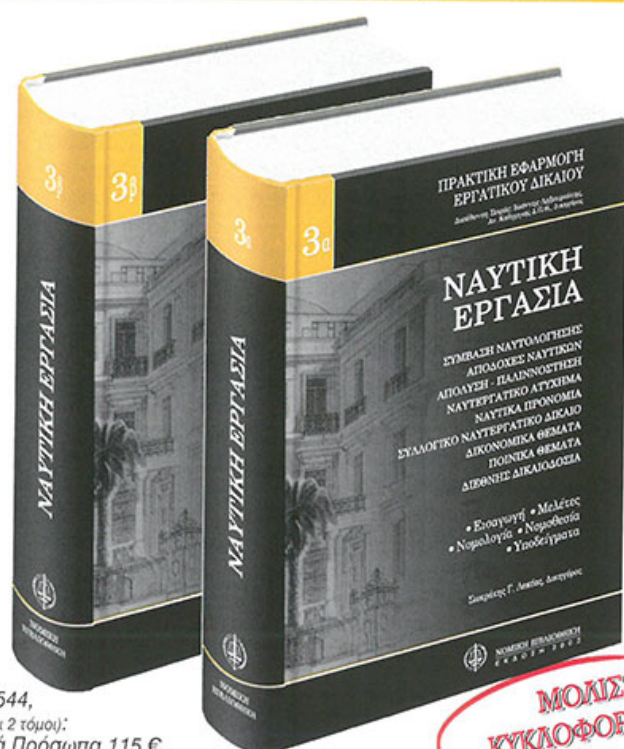
- Για τη μεθοδολογία τιμολόγησης όλων των τύπων μεταφορών.
- Για την τιμολόγηση των οδικών μεταφορών.
- Για την τιμολόγηση στα αεροδρόμια.

Η χώρα μας θα εντάξει στο πρόγραμμά της μια συζήτηση προσαρμογής, ώστε να καταγραφούν οι πρώτες αντιδράσεις. Θα θέσει επίσης το θέμα στην άτυπη συνάντηση υπουργών Μεταφορών που θα πραγματοποιηθεί σε κρουαζιερόπλοιο στις 16-18 Μαΐου 2003.

ΝΕΑ
ΣΕΙΡΑ

ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

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



ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

- ΕΙΣΑΓΩΓΗ • ΜΕΛΕΤΕΣ • ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ
- ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ • ΥΠΟΔΕΙΓΜΑΤΑ

Σωκράτης Γ. Λεκάς, 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

NOMIKH BIBΛIOΘΗKH AEBE





ΕΛΛΗΝΙΚΟ & ΚΥΠΡΙΑΚΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟ

Σχέσεις ανταγωνισμού και σύγκλισης στην Ε.Ε.

του **Αβέρωφ Νεοφύτου**,
υπουργού Συγκοινωνιών και Έργων της Κύπρου

Το ελληνικό και το κυπριακό νηολόγιο σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να υποστηριχθεί ότι διέπονται από σχέσεις ανταγωνισμού.

Μπορεί το γεγονός ότι το 60% του κυπριακού εμπορικού στόλου, που είναι ελληνικών συμφερόντων, να αποτελεί στοιχείο για κάποιους να στηρίξουν την άποψη πως τα δύο νηολόγια ανταγωνίζονται μεταξύ τους, όμως κανένας δεν πρέπει να αγνοεί την εξής πραγματικότητα: το ελληνικό νηολόγιο απευθύνεται αμιγώς σε Έλληνες πλοιοκτήτες ενώ το κυπριακό νηολόγιο ως ανοικτό νηολόγιο απευθύνεται σε μια πολύ ευρύτερη αγορά. Ο μεγάλος αριθμός Ελλοδίτων πλοιοκτητών που επιλέγουν την κυπριακή σημαία το πράττει, όχι γιατί το κυπριακό νηολόγιο κατ' αποκλειστικότητα παρέχει συγκριτικά ευνοϊκότερους όρους νηολόγησης από το ελληνικό, αλλά γιατί οι Ελλοδίτες πλοιοκτήτες έχουν ήδη αποφασίσει να εμπιστευθούν τα πλοία τους σε σημαία ανοικτού νηολογίου. Με άλλα λόγια, ακόμα και εάν υποθέσουμε πως δεν υπήρχε το κυπριακό νηολόγιο, οι πλοιοκτήτες αυτοί και πάλη δεν θα επέλεγαν την ελληνική σημαία αλλά διάφορα άλλα ανοικτά νηολόγια.

Οι σχέσεις της κυπριακής κυβέρνησης με την ελληνική σε θέματα ναυτιλίας είναι άριστες και θα εδραιωθούν ακόμα περισσότερο με την ένταξη της Κύπρου στην ενωμένη Ευρώπη. Η πρόσφατη επίσκεψη του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας της Ελλάδας, Γιώργου Ανωμερίτη, στην Κύπρο επιβεβαίωσε το εξαιρετικό κλίμα που επικρατεί ανάμεσα στις ναυτιλιακές διοικήσεις των δύο χωρών, που μέσα στην ενωμένη ευρωπαϊκή οικογένεια θα έχουν σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής.

Η ελληνική και η κυπριακή εμπορική ναυτιλία έχουν ένα κοινό χαρακτηριστικό: εξυπηρετούν βασικά τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ τρίτων χωρών, γι' αυτό έχουν κοινούς βασικούς στόχους όπως:

- α) Τη διατήρηση των συνθηκών δίκαιου ανταγωνισμού και της ανταγωνιστικότητας των πλοίων σε παγκόσμια κλίμακα.
- β) Την επικράτηση συνθηκών ελεύθερης ναυσιπλοΐας και την αποφυγή θέσπισης κανονισμών ή υιοθέτησης απαιτήσεων αναφορικά με την ασφάλεια, την πρόληψη της ρύπανσης ή άλλων που αφορούν τη λειτουργία των πλοίων, πάνω σε τοπική ή περιφερειακή κλίμακα.

Για την επιδίωξη των στόχων αυτών, τουλάχιστον, Ελλάδα και Κύπρος θα ενώσουν τις δυνάμεις τους τόσο στην Ευρωπαϊκή Ένωση όσο και σε όλους τους Διεθνείς Οργανισμούς, όπου διαμορφώνεται η διεθνής ναυτιλιακή νομοθεσία και πολιτική. Θεωρώ επίσης σκόπιμο και πρέπει να αναφέρω πως η ελληνική κυβέρνηση κάθε χρόνο προσφέρει θέσεις για Κύπριους νέους που θέλουν να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα, στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού, καθώς επίσης για μετεκπαίδευση στα Κέντρα Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού σε Κύπριους αξιωματικούς που υπηρετούν σε κυπριακά πλοία και απαιτείται να μετεκπαιδευτούν για σκοπούς προαγωγής. Για την προσφορά της αυτή επιθυμώ να εκφράσω την ευγνωμοσύνη μου.

Με την ευκαιρία αυτή θα ήθελα να εκφράσω επίσης την εκτίμηση της κυπριακής κυβέρνησης για τη συμβολή των Ελλοδίτων πλοιοκτητών και γενικά του ναυτιλιακού κόσμου της Ελλάδας στη μεγάλη ανάπτυξη της κυπριακής εμπορικής ναυτιλίας.



SAILING THE SEAS OF COLOR

MARINE & PROTECTIVE COATINGS

Athens
Thessaloniki
Cyprus
Shanghai
Skopje
Boston
Houston
Miami
N. Orleans
New York
Montreal
Buenos Aires
Antwerp
Rotterdam
Malta
Lebanon
Cairo
Singapore
Tallinn
S. Africa



CASCO
INTERNATIONAL

Casco International S.A. 9 Kanari St., 106 71, Athens, Greece Tel.: (210) 33 92 665-7 • Fax: (210) 33 92 668
Sales & Technical Support 35 Dragatsaniou St., 185 45, Piraeus, Greece Tel.: (210) 42 21 125 • Fax: (210) 41 20 479
Branch Office 15 Mitropoleos St., 546 24 Thessaloniki, Greece Tel.: (2310) 24 4715 • Fax: (2310) 22 3936
Manufacturing Plant Loutraki Industrial Area, Greece - Shanghai, China

e-mail: athens@cascopaints.com www.casco-paints.com

Η Νομαρχία Πειραιά μπροστά στις σύγχρονες προκλήσεις

του νομάρχη Πειραιά,
Γιάννη Μίχα

Τα προβλήματα, που αντιμετωπίζει η ευρύτερη περιοχή του Πειραιά είναι γνωστά σε όλους και πιστεύω ότι αναδείχθηκαν αρκετά ικανοποιητικά κατά την προεκλογική περίοδο. Τώρα, όμως, είναι η ώρα των λύσεων των προβλημάτων. Οι δημότες επέλεξαν τους δημοτικούς και νομαρχιακούς άρχοντες, εμπιστευόμενοι σε αυτούς τη βελτίωση της καθημερινότητάς τους. Και πρέπει όλοι να ανταποκριθούμε. Αυτό είναι, βεβαίως, κάτι γενικό. Ισχύει, πιστεύω, για όλους. Ειδικά, όμως, για την ευρύτερη περιοχή του Πειραιά οι ανάγκες είναι μεγάλες. Δεν υπάρχει περιθώριο απώλειας άλλου χρόνου. Είναι επιτακτική ανάγκη να αξιοποιηθούν, με ολοκληρωμένο σχεδιασμό, ορισμένες ευκαιρίες που προσφέρονται, ώστε να δούμε τις επιχειρήσεις όλων των κλάδων να μπαίνουν σε μια αναπτυξιακή τροχιά μέσω της οποίας θα κερδίσουμε το μεγάλο «στοίχημα» της αύξησης της απασχόλησης.

Συγκεκριμένα αναφέρω:

1. Στην επικείμενη αύξηση των εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Άνω Ανατολής και
 2. Στην τέλεση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 στη χώρα μας.
- Για το πρώτο θέμα η κυβέρνηση έχει εκπονήσει, για πρώτη φορά, μια εθνική λιμενική πολιτική, που θα βοηθήσει την ανάπτυξη των λιμενίων και ιδιαίτερα του Πειραιά, ώστε να προετοιμαστούν και να επωφεληθούν τόσο από πλεονάζουσα ναυτιλιακή κίνηση όσο και από εμπορευματικής, αξιοποιώντας το πλεονέκτημα της γεωγραφικής θέσης της χώρας μας.

Η νομαρχία έχει χρέος να κάνει έναν άλλο σχεδιασμό, που θα αφορά τις χερσαίες υποδομές, ώστε αυτή η αύξηση της κίνησης να συνοδεύεται με την προσέλκυση ναυτιλιακών ή σχετικών με τη ναυτιλία επιχειρήσεων στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά. Η τέλεση των Ολυμπιακών Αγώνων στη χώρα μας πέραν των άλλων ευκαιριών δημιουργεί σημαντικές προοπτικές για την τουριστική ανάπτυξη των νησιών του Σαρωνικού, που πληρούν όλες τις προϋποθέσεις για την ένταξη στο πρόγραμμα φιλοξενίας τουριστών, όπως έχει καταδειχθεί με συγκεκριμένη πρόταση, που παρουσιάσαμε εδώ και δύο χρόνια. Δυστυχώς, αυτή η πρόταση δεν προωθήθηκε από κανέναν τοπικό φορέα. Έτσι, χάθηκε πολύτιμος χρόνος και πλέον είναι εξαιρετικά δύσκολο να πετύχουμε την ένταξη των νησιών του Σαρωνικού στο πρόγραμμα φιλοξενίας. Όμως, μπορούμε σε συνεργασία με τους φορείς των νησιών, του δήμου και επαγ-

γελημάτιες να καταστρώσουμε, σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα, ένα ολοκληρωμένο σχέδιο προσέλκυσης τουριστών στα νησιά της περιοχής μας, αξιοποιώντας τις ευκαιρίες που προσφέρονται από την τουριστική κίνηση τις μέρες των Αγώνων.

Σ' αυτόν το σχεδιασμό εντάσσουμε μια διαφημιστική εκστρατεία στο εξωτερικό για την προβολή των φυσικού κάλλους των νησιών μας και της πολιτιστικής κληρονομιάς τους, η οποία θα πραγματοποιηθεί με επιτυχία μόνο εάν συμβάλλουν όλοι οι εμπλεκόμενοι. Όμως, η πρόκληση της αύξησης της τουριστικής κίνησης συνδέεται άμεσα συνολικά με τον ακτοπλοϊκό κλάδο, ο οποίος βρίσκεται σήμερα σε εξαιρετικά οριακό σημείο. Ειδικότερα, η επιτυχία ενός ολοκληρωμένου σχεδίου προσέλκυσης τουριστών για τα νησιά της νομαρχίας θα αποτελέσει ένα σημαντικό «κίνητρο» για τις ακτοπλοϊκές εταιρείες, ώστε να δημιουργηθούν συνθήκες ανταγωνισμού στη γραμμή, πράγμα που θα ηλιουργήσει και προς όφελος των κατοίκων των νησιών.

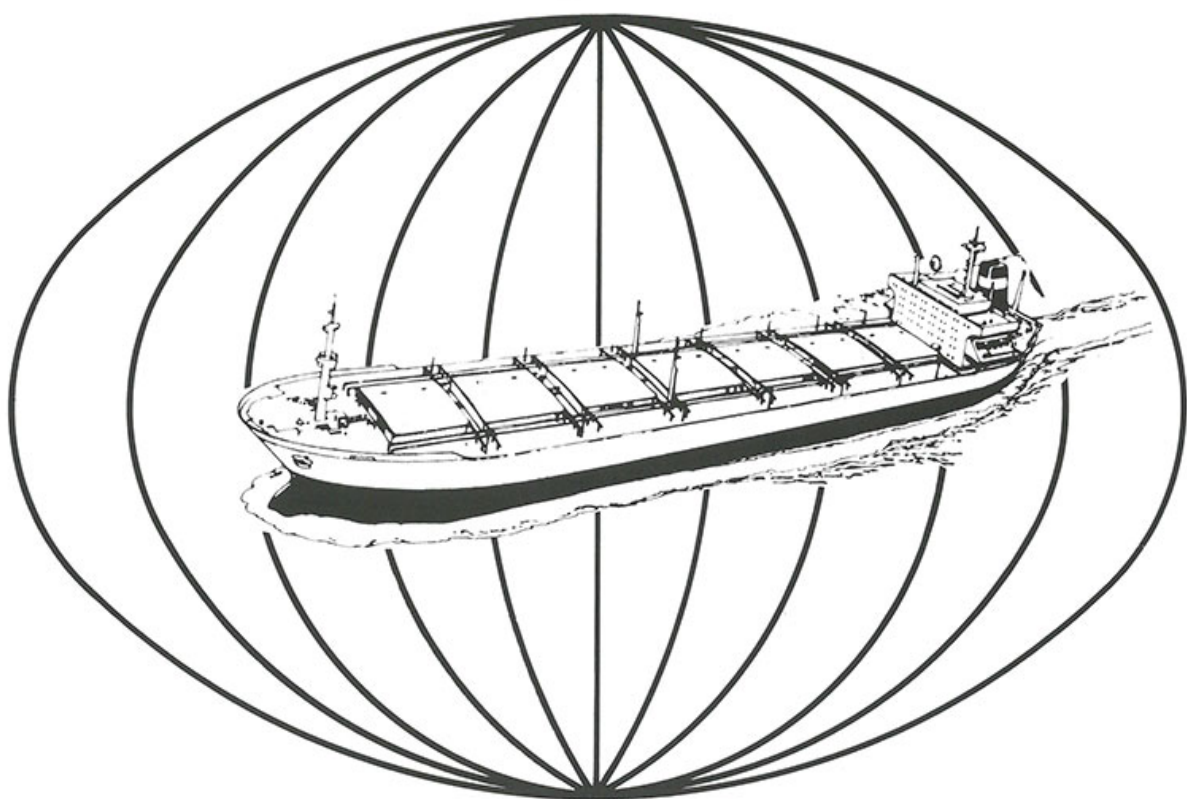
Επί πλέον, η νομαρχία Πειραιά μπορεί να έχει πρωταγωνιστικό ρόλο και σε μια σειρά προσπάθειών που θα βοηθήσουν στην ανάπτυξη επιχειρήσεων και άλλων κλάδων, όπως είναι π.χ. της ναυπηγοεπισκευής, για το οποίο πιστεύουμε, μεταξύ άλλων, ότι πρέπει να γίνει κοινή προσπάθεια για την αγορά μιας ακόμα πλωτής δεξαμενής.

Ακόμα, δεν πρέπει να μας διαφεύγει της προσοχής ότι βρίσκεται υπό συζήτηση η σύνταξη του νέου αναπτυξιακού νόμου και με συντονισμένες ενέργειες μπορούμε να πετύχουμε την ένταξη στις διατάξεις του και την εξασφάλιση αναπτυξιακών κινήτρων για κλάδους με ιδιαίτερη σημασία για την τοπική οικονομία. Συμπερασματικά, η ευρύτερη περιοχή του Πειραιά βρίσκεται σε κρίσιμο σταυροδρόμι. Δεν υπάρχουν περιθώρια για χάσιμο χρόνου. Η νομαρχία καλείται να παίξει το ρόλο της και να ανταποκριθεί στις σύγχρονες προκλήσεις, και το ευχάριστο είναι ότι έχει γίνει αντιληπτό και από την κυβέρνηση, η οποία δείχνει ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την περιοχή μας.



MARINE MANAGEMENT SERVICES

Ship Managers-Operators



Quick and safe operations worldwide

PIRAEUS 61-65 Filonos Str., GR 185 35
P.O. Box 80 104 GR 185 10
Phone: 0104225540-7, Telex: 21-2627 21-1279 21-1772
Fax: 0104224939, Cables: Marun PIRAEUS

EUROPEAN AGENTS: TRADE AND TRANSPORT (UK) LTD.
16 OLD BOND STR. LONDON W1S4PS
Phone: (207) 4917014, Cables: Tatuk LONDON
Telex: 893356/266311, Fax: (207) 6296914

UNITED STATES AGENTS: BROKERAGE AND MANAGEMENT CORP.
90 Broad Str., New York N.Y. 10004 Phone: (212) 4253730
Cables: Searunner Codes: New Boe Code, Fax: (212) 3634843
Telex: ITT 710-581-3866 RCA 2222 11 WWT 620053

Η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας προτεραιότητα της Ε.Ε.

του Κωστή Χατζηδάκη, ευρωβουλευτή της Ν.Δ.

Τα δραματικά συμβάντα του «Erika» και του «Prestige» επηρέασαν καθοριστικά τα πολιτικά πράγματα σχετικά με τη ναυτιλία στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αφού δημιούργησαν μεγάλη λαϊκή αντίδραση κυρίως στη Γαλλία και την Ισπανία, αλλά και στις άλλες χώρες-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς οι τηλεοπτικές εικόνες επηρέασαν όλους τους ευαίσθητους για το περιβάλλον πολίτες.

Αυτό με τη σειρά του έχει οδηγήσει και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στον τομέα της ναυτιλίας να προτάξουν στην ατζέντα τους ζητήματα τα οποία σχετίζονται με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Σε απόλυτους αριθμούς η περιβαλλοντική επιβάρυνση της θάλασσας από τη ναυτιλία είναι μάλλον χαμηλή και κυμαίνεται μεταξύ του 12 και 13% της συνολικής ρύπανσης που προκαλείται ετησίως στη θάλασσα. Ωστόσο, ο δραματικός χαρακτήρας των ναυαγίων και οι τηλεοπτικές εικόνες με τις μολυσμένες ακτές, τα γεμάτα με πίσσες πουλιά κ.λπ. λειτουργούν καταλυτικά για τη λήψη μέτρων στο επίπεδο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τα μέτρα αυτά για την προστασία του περιβάλλοντος πρέπει να αποτελούν ασφαλώς προτεραιότητα. Η ασφάλεια στη ναυσιπλοΐα επίσης. Ωστόσο, δεν θα πρέπει να αντιμετωπίζουμε κανένα ζήτημα υπό το κράτος του πανικού και, όταν νομοθετούμε, θα πρέπει εκτός από αυτές τις δύο προτεραιότητες να λαμβάνουμε υπ' όψιν μας και την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας σε διεθνές επίπεδο, όπως επίσης και τη διαθεσιμότητα τάνκερ για τη μεταφορά πετρελαίου, πολύ περισσότερο που στην Ευρώπη το 80% του πετρελαίου που καταναλώνεται μεταφέρεται μέσω θαλασσίων οδών.

Εν πάση περιπτώσει έως και το ναυάγιο του «Prestige» η Ευρωπαϊκή Ένωση προχώρησε στη λήψη μέτρων τα οποία έτυχαν αποδοχής από όλους τους παράγοντες που εμπλέκονται στη ναυτιλία. Η αρχή έγινε με το πακέτο μέτρων το οποίο ονομάστηκε «Erika I» και αφορούσε εσπευσμένη απόσυρση τάνκερ με μονό τοίχωμα, αυστηρότερα μέτρα για τους νηογνώμονες και επίταση των ημενικών ελέγχων. Ακολούθησε το λεγόμενο πακέτο μέτρων «Erika II», το οποίο ολοκληρώθηκε νομοθετικά κατά τα 2/3 εντός του 2002. Υιοθέτησαν δηλαδή το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για μια Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Ασφάλειας στη ναυσιπλοΐα, η οποία θα βοηθάει από τεχνοκρατικής πλευράς την Επιτροπή στην εκτέλεση του έργου της όσον αφορά τη ναυτιλία. Το μόνο, δε, θέμα το οποίο απέμενε να ρυθμιστεί ήταν το ζήτημα της έδρας της συγκεκριμένης υπηρεσίας.

Ταυτόχρονα υιοθετήθηκαν μέτρα σχετικά με την κυκλοφορία των πλοίων στις θάλασσες, την ενδεχόμενη απαγόρευση απόπλου σε περίπτωση κακοκαιρίας, τους λιμένες καταφυγής και την τοποθέτηση μαύρων κουτιών στα πλοία με βάση ένα χρονοδιάγραμμα, το οποίο συμφωνήθηκε και με τον IMO. Το τρίτο σκέλος των προτάσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, που αφορούσε τη δημιουργία ενός πρόσθετου ταμείου για αποζημιώσεις σε περίπτωση ναυαγίων, εκκρεμεί προς ρύθμιση γιατί το Συμβούλιο είχε αποφασίσει να το παραπέμψει στο Διεθνές Ναυτιλιακό Οργανισμό, ο οποίος και θα αποφάσιζε εντός του 2003.

Ο απολογισμός του 2002, όσον αφορά στην ευρωπαϊκή ναυτιλία, σίγουρα σημαδεύεται από το ναυάγιο του «Prestige» ανοικτά των ακτών της Ισπανίας και από τις αντιδράσεις που αυτό προκάλεσε. Ενώ η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αρχικά πρότεινε τη λήψη μέτρων που θα συνδέονταν με την απαγόρευση μεταφοράς οχημάτων πετρελαιοειδών από τάνκερ μονού τοιχώματος και τις ποινικές ευθύνες σε περίπτωση ναυαγίου, το Συμβούλιο Υπουργών και εν συνεχεία το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Κοπεγχάγης ήρθε να προσθέσει και άλλα μέτρα, μεταξύ των οποίων και ένα νέο πιο σύντομο χρονοδιάγραμμα απόσυρσης των τάνκερ μονού τοιχώματος. Με την απόφαση αυτή συμφωνήσε και ο Έλληνας υπουργός. Φαίνεται λοιπόν ότι, παρά τα όσα είχαν συμφωνηθεί στο πλαίσιο του πακέτου «Erika I», η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ετοιμάζεται να προτείνει ένα νέο χρονοδιάγραμμα απόσυρσης των τάνκερ μονού τοιχώματος, το οποίο θα είναι πιθανότατα το ίδιο με αυτό που είχε προτείνει αρχικά μετά το ναυάγιο του «Erika» στον Ατλαντικό κοντά στις γαλλικές ακτές. Αυτό σημαίνει ότι πολλή ελληνική ή ελληνόκτητη τάνκερ θα χρειαστεί να αποσυρθούν νωρίτερα, σε σχέση με τις αρχι-

κές προβλέψεις, τουλάχιστον σε ό,τι αφορά τις δραστηριότητές τους στα ευρωπαϊκά λιμάνια και στις ευρωπαϊκές ακτές.

Μέσα στο 2002 οριστικοποιήθηκε επίσης η κοινή θέση του Συμβουλίου μετά την πρώτη ανάγνωση του Κοινοβουλίου όσον αφορά στην απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών. Εκεί φαίνεται ότι δημιουργείται ένα νέο θεσμικό πλαίσιο, το οποίο καθιερώνει τον ανταγωνισμό στα λιμάνια και με αυτό τον τρόπο μπορεί να βοηθηθεί σημαντικά η ανταγωνιστικότητα της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Απομένει η δεύτερη ανάγνωση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Εν πάση περιπτώσει, φαίνεται ότι σύντομα, πιθανότατα εντός εξαμήνου, το νέο αυτό θεσμικό πλαίσιο για τις λιμενικές υπηρεσίες θα καταστεί πραγματικότητα.

Το πρώτο εξάμηνο του επόμενου χρόνου θα είναι αυτό κατά το οποίο η Ελλάδα θα προεδρεύει στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Ας ελπίσουμε ότι το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας θα μπορέσει να συντελέσει έτσι ώστε η πρώτη ναυτιλιακή δύναμη της Ευρώπης να δώσει την ώθηση που χρειάζεται η ευρωπαϊκή ναυτιλία. Η προσπάθεια που πρέπει να γίνει είναι αναγκαία να επικεντρωθεί σε πολλούς τομείς, καθώς τα προβλήματα πολλαπλασιάζονται: ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας, εκπαίδευση των ναυτικών, απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών, προστασία του περιβάλλοντος. Ας ελπίσουμε ότι όσο καλά τα καταφέρνουν οι Έλληνες εφοπλιστές στον παγκόσμιο ανταγωνισμό, άλλο τόσο αποτελεσματική θα αποδειχθεί και η ελληνική προεδρία στον τομέα της ναυτιλίας. Δεν το χρειάζεται μόνο η ελληνική ναυτιλία, το χρειάζεται η εθνική οικονομία.



Jamaica Ship Registry

we register your value*

Where quality and depth of commitment balance safety and profitability to meet the most demanding objectives.

- Competitive Registration Fees
- PSC "White-Listed" Flag
- Reduced port dues in Russian Federation ports
- Implementation of all IMO Conventions
- Leading PSC state in the Caribbean
- Appointed representation in the Greek market



Your Athens representative office

PRIMAL
REGISTRATION
SERVICES

Member of Primal Group of Companies

Authorized representative of Maritime Authority of Jamaica

15 Vouliagmenis Avenue - 116 36 Athens - Greece, tel.: +30 210 922 7777, fax: +30 210 922 7017, tlx: 214753/54/55 PRML GR - e mail: primalsm@otenet.gr



**του Σπύριου Σπηλιωτόπουλου,
βουλευτή Αχαΐας της Ν.Δ.,
υπευθύνου Τομέα Εθνικής Άμυνας**

Η εξυγίανση της Ολυμπιακής Αεροπορίας: Προοπτικές και αντιξοότητες

Η Ολυμπιακή Αεροπορία (Ο.Α.) Α.Ε. ιδρύθηκε το 1956 από τον Αριστοτέλη Ωνάση, ως αποτέλεσμα της αποτυχίας τριών άλλων ιδιωτικών αερομεταφορέων, των ΤΑΕ, ΑΜΕ και ΕΛΛΑΣ να επιβιώσουν στην ελληνική αγορά.

Οι όροι λειτουργίας της Ο.Α. τους οποίους συμφώνησε ο Ωνάσης με την τότε ελληνική κυβέρνηση, ήταν οι όροι που επέτρεπαν οι κρατούσες τότε συνθήκες της ελεύθερης αγοράς και όχι μόνο στην Ελλάδα.

Την Ο.Α. κρατικοποίησε το 1975 η κυβέρνηση υπό την ηγεσία του Κωνσταντίνου Καραμανλή, ως αντίδραση στις απαιτήσεις του Ωνάση για περαιτέρω κρατικές επιδοτήσεις, τις οποίες η τότε κυβέρνηση θεώρησε απαράδεκτες. Ας σημειωθεί ότι ο Ωνάσης ζητούσε το 1975 ετήσια επιδότηση περί τα 60 εκατ. δολάρια, όταν η κυβέρνηση τον ίδιο χρόνο με 68 εκατ. δολάρια εξαγόρασε την Ο.Α. Επειδή μέχρι την 31-12-1992 η κρατικοποιημένη Ο.Α. εμφάνιζε λογιστικά ελλείμματα 275 δισ. δρχ. και επειδή υπό αυτές τις συνθήκες για τη συνέχιση της λειτουργίας της απαιτείτο κρατική ενίσχυση, την οποία απαγόρευε η Ευρωπαϊκή Ένωση, η τότε κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας υπέβαλε το 1993 στην Ευρωπαϊκή Ένωση (Ε.Ε.) σχέδιο εξυγίανσης. Το αναθεωρημένο πρόγραμμα που υπέβαλε το Μάιο του 1994 η εκλεγείσα τον 10/1993 κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ ενεκρίθη.

Μελέτη του τομέα Οικονομικών Μελετών της Ο.Α. -επί της οποίας βασίστηκε το πρόγραμμα εξυγίανσης που υπέβαλε η κυβέρνηση στην Ε.Ε. το 1994- απέδειξε ότι οι μη καταγεγραμμένες στα βιβλία οφειλές του κράτους-μετόχου προς την Ο.Α., ως αποτέλεσμα της επιβάρυνσης των οικονομικών της από την υποχρεωτική υλοποίηση των εκάστοτε κυβερνητικών πολιτικών μέχρι το 1992, ήταν άνω των 650 δισ. δρχ., έναντι 275 δισ. δρχ. του εμφανιζόμενου τότε σωρευτικού λογιστικού ελλείμματος. Ως πηγές των οφειλών αναφέρονται:

— Το μη καταβεβλημένο (οφειλόμενο) από το κράτος μετοχικό κεφάλαιο.

— Τα υποκοστολογημένα κόμιστρα που επέβαλε στο εσωτερικό δίκτυο της Ο.Α. η επιτροπή Τιμών και Εισοδημάτων.

— Οι υποχρεωτικές -με κυβερνητικές αποφάσεις- εκπτώσεις σε κατηγορίες πολιτών.

— Το μη καταβληθέν κόστος των πτήσεων της πολιτικής ηγεσίας.

— Οφειλές της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

— Τα οφειλόμενα εισιτήρια από μετακινήσεις υπαλλήλων όλων των υπουργείων.

— Η υποχρεωτική - με κυβερνητικές αποφάσεις- έκπτωση κατά 97% στην τιμή μεταφοράς του ημερήσιου και περιοδικού τύπου

— Οι οφειλές των κομμάτων από τη μεταφορά των ψηφοφόρων τους κατά τις εκλογικές αναμετρήσεις.

Επιπρόσθετοι λόγοι είναι και η ανάληψη του λειτουργικού κόστους της θυγατρικής Olympic Aviation (περίπου 4 δισ. ετησίως μέχρι και το 1994) και η ανάληψη του κόστους μισθοδοσίας μεγάλου αριθμού αποσπασμένων υπαλλήλων της Ο.Α. σε πολιτικά γραφεία και σε κομματικούς φορείς.

Πολλές από τις επιβαρύνσεις αυτές, συνέχισαν και κατά την περίοδο της αποκαλούμενης εξυγίανσης.

Την 31-12-1997, με τη λήξη της ισχύος του νόμου 2271/1994, η κυβέρνηση διαπιστώνοντας την αποτυχία, αποφάσισε να επεξεργαστεί συμπληρωματικά μέτρα εξυγίανσης της Ο.Α., τα οποία κωδικοποιήθηκαν στο νόμο 2602/4-1998 με ισχύ μέχρι την 31-12-2001.

Οι νόμοι αυτοί δεν προέβλεπαν καμία ποινή για τους διοικούντες την Ο.Α. στην περίπτωση που δεν υλοποιούσαν!!!

Έτσι, με εξαίρεση τη μείωση του εργασιακού κόστους που απεδέχθη το προσωπικό της και την ανάληψη από το Ελληνικό Δημόσιο των λογιστικών χρεών της, κανένα άλλο από τα δομικά μέτρα που προέβλεπαν οι νόμοι για εξυγίανση της Ο.Α. δεν υλοποιήθηκε.

Η σκανδαλώδης διαχείριση συνεχίστηκε, ενώ η Ν.Δ. επανειλημμένως έφερε το θέμα στη Βουλή. Τα περίπου μισά μέλη του Δ.Σ. που διορίστηκε μετά την ψήφιση του νόμου 2271/94 και που είναι



επιφορτισμένα με την εξυγίανσή της, συμμετείχαν σε προηγούμενα Δ.Σ. τα οποία έχουν καθοριστικές ευθύνες για την κρίση κατάστασης της Ο.Α.

Με ευθεία παραβίαση των διατάξεων του νόμου, οι διοικήσεις της Ο.Α. διατήρησαν την ίδια σχεδόν κομματική - επιχειρησιακή ιεραρχία της τελευταίας δεκαεπταετίας και πλέον, η οποία κατά τεκμήριο ευθύνεται για τα αρνητικά αποτελέσματα της προηγούμενης διαχείρισής τους.

Η κομματική εξάρτηση και η ενσωμάτωση του συνδικαλιστικού κινήματος της Ο.Α. στη συνδιαχείριση, όχι μόνο δεν του επέτρεψε να διαδραματίσει αυτόνομο εποικοδομητικό - κριτικό ρόλο στην εξυγίανση, αλλά απεναντίας το επιφόρτισε με σοβαρότατες ευθύνες για την κατάστασή της. Η βασική αποτυχία οφείλεται στο γεγονός ότι ουδέποτε η εταιρεία λειτούργησε με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια, αλλά με επιζήμιο κρατικό και κομματικό παρεμβατισμό.

Τον Ιανουάριο του 1999, εννέα μήνες μετά την ψήφιση του δεύτερου νόμου εξυγίανσης της Ο.Α. (Ν. 2602/4-1998) και με το επιχείρημα της μη υλοποίησής του, η κυβέρνηση ανακοινώνει την προκήρυξη διαγωνισμού για την ανάθεση της διοίκησης σε ξένο ανάδοχο, ο οποίος θα αγοράζε και τμήμα του πακέτου των μετοχών της Ο.Α. Ο διαγωνισμός αυτός που κατακυρώθηκε στη Speedwing, θυγατρική του βρετανικού αερομεταφορέα British Airways, καταγγέλλεται τόσο από τη Ν.Δ. όσο και από μερίδα του τύπου, αλλά και από εκείνους που συμμετείχαν στο διαγωνισμό, ως διαβλητός. Πέραν αυτού δεν περιελάμβανε καμία ρήτρα εις βάρος της Speedwing για την περίπτωση της αποτυχίας της!!! Ένα χρόνο μετά, τον Ιούνιο του 2000, η ελληνική κυβέρνηση επέβαλε την αποχώρηση της Speedwing από τη διοίκηση της Ο.Α., λόγω της πλήρους αποτυχίας της και το κόστος βεβαίως το πλήρωσαν για άλλη μια φορά οι φορολογούμενοι.

Από τότε, η Ο.Α. με απόφαση της κυβέρνησης, βρίσκεται στην τροχιά της ιδιωτικοποίησης, συζητώντας με διάφορους υποψήφιους αγοραστές, χωρίς έως τώρα κανένα θετικό αποτέλεσμα. Καθίσταται προφανές ότι η αποτυχία της προσπάθειας εξυγίανσης της Ο.Α. οφείλεται στο ότι δεν υπήρχε πολιτική βούληση για εξυγίανση, αλλά για ιδιωτικοποίηση.

Συγκεκριμένα, η επίκληση της προσπάθειας εξυγίανσης της Ο.Α. ήταν πολιτικό τέχνασμα για να αποφυγεί η κυβέρνηση να επωμι-

σθεί το πολιτικό κόστος από την αλλαγή της καταστροφικής για την Ο.Α. πολιτικής της και την ταύτισή της με τη θέση της αξιωματικής αντιπολίτευσης, η οποία παγίως υποστήριζε την ιδιωτικοποίησή της, με διεθνή διαγωνισμό και διαφανείς διαδικασίες. Για να μπορέσει όμως η κυβέρνηση και το ΠΑΣΟΚ να περάσουν στους ψηφοφόρους τους την ιδιωτικοποίηση, έπρεπε να την εμφανίσουν ως αδήριτη αναγκαιότητα, επιδίωξη που φαίνεται ότι πέτυχαν μέσα από τη προγραμματισμένη απαξίωση της Ο.Α. εις βάρος των συμφερόντων του ελληνικού λαού.

Εσχάτως, η επίτροπος Μεταφορών της Ε.Ε. Λογίολα ντε Παράθιο ύστερα από έρευνα ενάγει την Ο.Α. για κρατικές επιδοτήσεις ύψους 194 εκατ. ευρώ, που κατεβλήθησαν κατά τη διάρκεια της αποκαλούμενης περιόδου εξυγίανσης. Έτσι, το συνολικό κόστος των αποτυχημένων προσπαθειών για εξυγίανση ανέρχεται στο ποσό των 700 δια. δρχ.!!! Είναι προφανές ότι η εξυγίανση της Ο.Α. αλλά και του τομέα των αερομεταφορών στην Ελλάδα δεν συμβιβάζεται με το κρατικό ιδιοκτησιακό καθεστώς. Από την άλλη πλευρά, δεν μπορεί να ισχυριστεί κανείς πως η μετά το 1993 ελληνική ιδιωτική επιχειρηματική δραστηριότητα στο χώρο των αερομεταφορών εστέφη από επιτυχία.

Η ιδιαιτερότητα του κλάδου, ο άμεσος επηρεασμός του από κρίσεις - υφέσεις, η πολύ μικρή κερδοφορία του σε σχέση με τις υψηλούς κινδύνους επενδύσεις και ο ισχυρός ανταγωνισμός σε παγκόσμια κλίμακα απαιτούν άριστη οργάνωση, έξυπνη πολιτική πωλήσεων/συνεργασιών και μεσομακροπρόθεσμο προγραμματισμό, με στόχο την επίτευξη οικονομίας κλίμακας. Επιπροσθέτως, η ευθυγράμμιση των εθνικών νομοθεσιών με το διεθνές νομικό πλαίσιο των αερομεταφορών, η συνεργασία των διάφορων εθνικών υπηρεσιών για τη διευκόλυνση της εναέριας κυκλοφορίας και την παροχή ευκολιών εδάφους, οι κατάλληλες υποδομές, η μη νόθευση του ανταγωνισμού και η προώθηση κοινών πολιτικών ασφάλειας των επιβατών και των πτήσεων συνιστούν τους βασικούς και απαραίτητους παράγοντες κρατικής στήριξης των αερομεταφορών, ως κοινωνικού αγαθού και ως επιχειρηματικής δραστηριότητας.

Στο πλαίσιο αυτό, πιστεύουμε ότι η εξυγίανση της Ο.Α. θα πραγματοποιηθεί μόνο μέσα από την ιδιωτικοποίησή της με διεθνή διαγωνισμό και πλήρη διαφάνεια.

Η Ελληνική Προεδρία στο κρίσιμο σταυροδρόμι των διεθνών εξελίξεων

Συνέντευξη του Γιάννη Κ. Λύρα,
προέδρου της Ένωσης Ελλήνων
Εφοπλιστών

Τις θέσεις της Ένωσης Ελλήνων Εφοπιστών κατά τη διάρκεια της ελληνικής προεδρίας σε θέματα που αφορούν την ποταπόδο ναυτιλία και τις θαλάσσιες μεταφορές, αναλύει στη συνέντευξή του ο κ. Γιάννης Λύρας.

Ο πρόεδρος της ΕΕΕ μεταξύ άλλων τονίζει την ανάγκη υιοθέτησης κειμένου γενικών αρχών ναυτιλιακής πολιτικής της Ε.Ε. υπό τη μορφή ψηφίσματος του Συμβουλίου Υπουργών Μεταφορών, όπως αυτές απορρέουν από τους κανονισμούς του κοινοτικού κεκτημένου και από την ακολουθηθείσα μέχρι σήμερα ναυτιλιακή πολιτική, στο οποίο θα πρέπει να περιληφθούν γενικές αρχές όσον αφορά την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, τη ρύπανση του θαλασσί-ου περιβάλλοντος, το φιλελευθερισμό στις θαλάσσιες μεταφο-ρές, την αποφυγή μονομερών ενεργειών, την αποφυγή περιφε-ρειακών ρυθμίσεων και την υιοθέτηση διεθνών λύσεων.

Ποια θεωρείτε ότι πρέπει να είναι τα πρωτεύοντα θέματα που θα τεθούν στους Ευρωπαίους εταίρους κατά τη διάρκεια της ελληνικής προεδρίας για τον τομέα της ποταπόδο ναυτι-λίας και των θαλασσιών μεταφορών γενικότερα;

Η ανάληψη της προεδρίας της Ευρωπαϊκής Ενωσης από την Ελ-λάδα το πρώτο εξάμηνο του έτους 2003 έχει βαρύνουσα σημασία τόσο για την ελληνική όσο και για την κοινοτική ναυτιλία. Η Ελ-λάδα, ως παραδοσιακή ναυτιλιακή χώρα και με το κύρος που της προσδίδει η πρωτοκαθεδρία στην κοινοτική ναυτιλία, έχει την πείρα και την τεχνο-γνωσία να ενισχύσει τον τομέα της ναυτιλίας και να ρυθμίσει περαιτέρω τα προβλήματα λειτουργίας της.

Η ΕΕΕ πιστεύει ότι η Ελλάδα έχει χρέος στη ναυ-τιλιακή της παράδοση αλλά και στην παγκόσμια ναυτιλιακή οικογένεια να αφιερώσει μερίδιο των προσπαθειών της κατά τους έξι αυτούς μήνες, ώστε να ανυψώσει την εικόνα της εμπορικής ναυτιλίας στο ευρύ κοινό και να προωθήσει στο προσκήνιο το αναγκαίο έργο που προ-σφέρει το πλοίο στην κοινωνία, το οποίο αγνοεί-ται ή θεωρείται δεδομένο.

Στην Ε.Ε. περισσότερο από το 90% του εξωτερι-κού της εμπορίου και το 41% του εσωτερικού της μεταφέρονται διά θαλάσσης. Οι κατά καιρούς πε-τρελαϊκές κρίσεις υπογραμμίζουν την εξάρτηση της Ε.Ε. από τα πλοία για τη μεταφορά του πε-τρελαϊκού εμπορίου της και για την απρόσκοπτη συνέχιση του ενεργειακού εφοδιασμού της. Λό-γω των εκτεταμένων δραστηριοτήτων της στη μεταφορά φορτίων μεταξύ τρίτων χωρών, η ευ-ρωπαϊκή ναυτιλία παρέχει πολύτιμη συνεισφορά στην αειφόρο οικονομική ανάπτυξη μέσω των αλόγων πόρων και, επομένως, συνεισφέρει ουσιαστικά στο εθνικό προϊόν των ευρωπαϊκών χωρών. Η ναυτιλία επίσης ενισχύει τη στρατηγική θέση της Ε.Ε. καθώς επίσης και τη διαπραγματευτική της δύναμη στο πλαίσιο των διεθνών οργανισμών. Όλα αυτά πρέ-πει να συνεκτιμηθούν με το γεγονός ότι παρόλη την υπερβολική δημοσιοποίηση ορισμένων αναπόφευκτων ατυχημάτων που συμ-βαίνουν στα πλοία, όπως σε κάθε μέσο μεταφοράς, το πλοίο πα-ραμένει το ασφαλέστερο, πιο φιλικό προς το περιβάλλον, αλλά και οικονομικότερο μέσο μεταφοράς.

Στο πλαίσιο αυτό και θέλοντας να συνδράμουμε στο έργο της ελ-ληνικής προεδρίας, κατόπιν πρωτοβουλίας και σχετικής εισήγησης

ως της ενόσεώς μας, η Ένωση των Ευρωπαϊκών Εφοπιστικών Ενώσεων (ΕΕΕ) θα διοργανώσει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινο-βούλιο στις Βρυξέλλες αφιερωμένη στην ευρωπαϊκή ναυτιλία και στο ρόλο αυτής (18-19/2/03). Σκοπός της εκθέσεως είναι να γί-νουν γνωστά στον απλό πολίτη, αλλά και στους πολιτικούς και νομοθέτες, άγνωστες ή αποσιωπούμενες θετικές πτυχές της ναυ-τιλίας και η στρατηγική, οικονομική και κοινωνική σημασία της.

Τα ανωτέρω ευελπιστούμε ότι θα βοηθήσουν στην καλύτερη κα-τανόηση και εκτίμηση του ρόλου της ναυτιλίας και στη ρεαλιστι-κότερη αντιμετώπισή της από τους ιθύνοντες. Έμφαση πρέπει να δοθεί στο γεγονός ότι υπάρχει επιτακτική ανάγκη να αποκαταστα-θεί η ισορροπία μεταξύ μέτρων ενισχύσεως της ασφάλειας και προστασίας του θαλασσί-ου περιβάλλοντος και μέτρων ενισχύσε-ως της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλιακής βιομηχανίας και δια-τηρήσεως της ναυτικής τεχνολογίας. Η ανταγωνιστικότητα του κοινοτικού πλοίου θα πρέπει να αποτελεί σταθερό μέλημα της Ε.Ε. λόγω του κατ' εξοχήν διεθνούς χαρακτήρος της ναυτιλίας και του οξύτατου ανταγωνισμού που αντιμετωπίζει παγκοσμίως.

Πέραν των τρεχόντων θεμάτων που θα έχει να διεκπεραιώσει η ελληνική προεδρία, θεωρούμε σκόπιμο και έχομε ενημερώσει διε-ξοδικώς την ελληνική κυβέρνηση, να επιδιωχθεί η υιοθέτηση ενός κειμένου γενικών αρχών ναυτιλιακής πολιτικής της Ε.Ε. υπό τη μορφή ψηφίσματος του Συμβουλίου Υπουργών Μεταφορών, όπως

αυτές απορρέουν από τους κανονι-σμούς του κοινοτικού κεκτημένου και από την ακολουθηθείσα μέχρι σήμερα ναυτιλιακή πολιτική.

Ειδικότερα, θα πρέπει να περιλη-φθούν γενικές αρχές όσον αφορά την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, τη ρύπανση του θαλασσί-ου περιβά-λλοντος, το φιλελευθερισμό στις θαλάσσιες μεταφορές, την αποφυ-γή μονομερών ενεργειών, την απο-φυγή περιφερειακών ρυθμίσεων και την υιοθέτηση διεθνών λύσεων. Το ψήφισμα αυτό θα αποτελέσει έναν κώδικα ναυτιλιακής πολιτικής, ο οποίος δεν θα πρέπει να παραμερί-ζεται ή να αμφισβητείται κατά περί-πτωση.

Ιδιαίτερη έμφαση χρειάζεται ως προς την επιβεβαίωση του ρόλου του ΙΜΟ ως του κατεξοχήν διε-θνούς οργάνου για την υιοθέτηση διεθνών ρυθμίσεων τεχνικού χαρα-κτήρα και επομένως να αποφεύγο-νται περιφερειακές ρυθμίσεις που διαταράσσουν την ισορροπία στη

Έμφαση πρέπει να δοθεί

στο γεγονός ότι υπάρχει επιτακτική

ανάγκη να αποκατασταθεί

η ισορροπία μεταξύ μέτρων ενισχύσεως

της ασφάλειας και προστασίας

του θαλασσί-ου περιβάλλοντος και

μέτρων ενισχύσεως

της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλιακής

βιομηχανίας και διατηρήσεως

της ναυτικής τεχνολογίας

λειτουργία της παγκόσμιας ναυτιλίας. Είναι δεδομένο ότι η μάχη κατά της διεθνούς τρομοκρατίας θα έχει επίσης υψηλή προτεραιότητα στην Ε.Ε. Όσον αφορά την προ-στασία των πλοίων από τρομοκρατικές ενέργειες και την αποφυγή χρησιμοποίησης αυτών ως μέσο τρομοκρατίας, καθώς και την οχύρωση των λιμένων, θα πρέπει να ληφθούν ρεαλιστικά μέτρα σε συνεργασία με τον ΙΜΟ, τα οποία δεν θα παρακωλύουν το νό-μιμο εμπόριο και τη διακίνηση των προσώπων.

Πιστεύουμε ακράδαντα ότι η ελληνική προεδρία θα είναι επιτυ-χής, παρόλο το δύσκολο έργο που καλείται να φέρει εις πέρας σε μια κρίσιμη διεθνή συγκυρία.



Εχθρική η Ευρωπαϊκή Ένωση προς τη ναυτιλία της

του Ε. Γ. Ε. Εμπειρικού, προέδρου Greek Shipping Cooperation Committee

Το ναυάγιο του «Prestige» δεν προκάλεσε μόνο οικολογική καταστροφή και τα θύματά του δεν περιορίζονται στους ψαράδες και στην τουριστική βιομηχανία της Γαλιτίας. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έσπευσε να θέσει ολόκληρη τη διεθνή ναυτιλιακή βιομηχανία υπό αμφισβήτηση.

Στο ναυτιλιακό επάγγελμα όταν συμβαίνει ένα ατύχημα η στάση των μαζικών μέσων ενημέρωσης είναι εχθρική, ενώ οι υπηρεσίες που προσφέρει η ναυτιλία και η συμβολή της στην παγκόσμια οικονομία σπάνια προβάλονται. Τώρα, όμως, τη σκυτάλη έχουν η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και οι ευρωπαϊκές κυβερνήσεις, που κατά τα φαινόμενα χωρίς καμία τεκμηρίωση έχουν δικάσει και καταδικάσει τη ναυτιλιακή βιομηχανία και προχωρούν ολόταχως στη λήψη μέτρων, δίχως να υπολογίζουν την ορθότητά τους, τις δυσμενέστερες επιπτώσεις τους για την ευρωπαϊκή και παγκόσμια οικονομία, το περιβάλλον και το συμφέρον των θυμάτων της ρυπάνσεως. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είχε την ευκαιρία αλλή και τη δικαιοδοσία να συμβάλει σημαντικά στην αποφυγή της θαλασσίας ρυπάνσεως. Θα είχαμε χειροκροτήσει εάν είχε επιμείνει, ως προτεραιότητα, στον καθορισμό περιοχών καταφυγής στην Ευρώπη. Το «Erika», και ακόμη περισσότερο η οδύσσεια του «Castor», είχαν τόνισι πρόσφατα για μία ακόμη φορά την απόλυτη ανάγκη τους. Αντ' αυτού, αντιμέτωπη με τις οικολογικές και πολιτικές επιπτώσεις του «Prestige», η Ευρωπαϊκή Ένωση προτίμησε να στρέψει την προσοχή και σημαντική επιρροή και δραστηριότητά της στην προώθηση μονομερών και αυθαιρέτων μέτρων, που θα τιμωρήσουν τη ναυτιλία, δίχως να συμβάλουν στη ναυτική ασφάλεια ή στην αποφυγή της ρυπάνσεως. Το άπιστευτο θέαμα στον 21ο αιώνα, σε περίοδο ειρήνης, οπλισμένα πολεμικά πλοία να απειλούν

και να εκδιώχνουν, κατά παράβαση κάθε κανόνος δικαίου, εκτός της οικονομικής ζώνης εμπορικά πλοία που όπως αποδείχθηκε δεν παρουσίαζαν κανέναν κίνδυνο, εξελίχθηκε ανεξέλεγκτα. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι αυξήθηκε η κυκλοφορία των μέσων μαζικής ενημερώσεως και η δημοτικότητα των αρμοδίων πολιτικών, αλλή για τη ναυτιλία, την αξιοπιστία της, την εμπιστοσύνη των επενδυτών ακόμη και το ηθικό της, ήταν καταστροφικό. Εξίσου καταστροφικά και άμεσα αποτελέσματα, ιδίως για την ελληνική ναυτιλία, είναι ορισμένα από τα μέτρα που προωθεί ήδη η Επιτροπή, μετά την ταχεία έγκρισή τους από τα όργανα της Ενώσεως, με σκοπό να υιοθετηθούν και εφαρμοσθούν το αργότερο μέχρι την 1/7 του 2003.

Η απειλούμενη περαιτέρω επίσπευση της αποσύρσεως των δεξαμενοπλοίων μονών τοιχωμάτων και μόνο θα αχρηστεύσει αδικαιολόγητα έναν πολύ μεγάλο αριθμό πλοίων ελληνικών συμφερόντων. Το γεγονός όμως ότι το «Prestige» κόπηκε στα δύο και βυθίστηκε δεν έχει καμία σχέση με την ηλικία του ή με το ότι το πλοίο είχε μονά τοιχώματα. Αν το «Prestige» χάθηκε λόγω κατασκευαστικών ελλείψεων, τότε η θεραπεία έγκειται στη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των νηογνωμόνων, καθόσον το πλοίο είχε πρόσφατα περάσει από επιθεωρήσεις Special Survey. Οι κατασκευαστικές ελλείψεις είναι εξίσου επικίνδυνες σε ένα πλοίο με

διπλά τοιχώματα όσο και σε ένα πλοίο με μονά. Το γεγονός αυτό είναι ξεκάθαρα εμφανές στη βύθιση του «Ievoli Sun», που ήταν Double Hull.

Η περαιτέρω επιτάχυνση της αποσύρσεως των single hull tankers δεν θα συμβάλει στην ασφάλεια ή στην πρόληψη της ρυπάνσεως. Αντιθέτως, υπάρχει ο κίνδυνος να υπονομευθεί το κύρος του IMO, καθώς προγραμμα για την επιτάχυνση της αποσύρσεως των δεξαμενοπλοίων μονού τοιχώματος έχει ήδη συμφωνηθεί, σε διεθνή βάση, και έχει υιοθετηθεί από τον IMO και τα κράτη-μέλη του. Είναι λιγότερο από δύο χρόνια αφότου ένα καλώς υπολογισμένο χρονοδιάγραμμα για την απόσυρση των δεξαμενοπλοίων μονού τοιχώματος υιοθετήθηκε στον IMO, το οποίο λαμβάνει πλήρως υπόψη τις απαιτήσεις για τη μεταφορά πετρελαιοειδών, το ισοζύγιο της προσφοράς και ζήτησης των δεξαμενοπλοίων και τις δυνατότητες των ναυπηγείων αλλιά και των διαλυτηρίων. Όπως ετονώθη στην Επιτροπή, οι προτάσεις για την περαιτέρω επιτάχυνση της αποσύρσεως των δεξαμενοπλοίων μονού τοιχώματος, ερχόμενες τόσο σύντομα μετά τη διεθνή συμφωνία επί του θέματος, αγνοούν τα ανωτέρω ενώ υπονομεύουν την αξία των διεθνών συμφωνιών, υποβιβάζουν το κύρος και το έργο του IMO και θέτουν παράδειγμα σε άλλες χώρες για τη λήψη μονομερών μέτρων.

Παρά ταύτα η Επιτροπή, όπως της ανέθεσε το Συμβούλιο των Υπουργών της 6ης Δεκεμβρίου, υπέβαλε πρόταση στα νομοθετικά σώματα της Ευ. Ενώσεως για την απόσυρση των δεξαμενοπλοίων μονού τοιχώματος όταν φθάνουν το 23ο έτος τους, και τελικές ημερομηνίες αποσύρσεως το 2005 για τα pre-Marpol tankers και το 2010 για τα Marpol tankers. Αυτή η πρόταση είναι τελείως ανέφικτη. Τα δεξαμενόπλοια διπλών τοιχωμάτων σήμερα αριθμούν ολιγότερο από το μισό του παγκοσμίου στόλου, ενώ η πρόταση θα προκαλέσει την απόσυρση περίπου 2.000 δεξαμενοπλοίων που δεν έχουν διπλά τοιχώματα. Η διασάφηση της ναυτιλιακής βιομηχανίας και του παγκοσμίου εμπορίου θα είναι οξεία. Τα ναυπηγεία δεν θα είναι ικανά να ναυπηγήσουν τον αριθμό των πλοίων που απαιτούνται για να αντικαταστήσουν τον αριθμό των πλοίων που θα αποσυρθούν το 2005 και ιδίως το 2010, λαμβανομένου υπόψη ότι τα περισσότερα Marpol tankers θα είναι λιγότερο των 23 ετών το 2010. Αν τα πλοία ναυπηγηθούν αργότερα, τότε το παγκόσμιο εμπόριο και η παγκόσμια οικονομία θα υποφέρουν. Αν τα πλοία ναυπηγηθούν ενωρίτερα, τότε θα καταρρεύσει η νυκτιγορά. Επί πλέον, είναι τελείως αδύνατο για τα ανά τον κόσμο διαλυτήρια να ανταποκριθούν στη διάλυση τόσο μεγάλου αριθμού πλοίων το 2005 και το 2010. Δημιουργείται το εύλογο ερώτημα, τι θα συμβεί σε όλη αυτά τα πλοία τα οποία θα αποσυρθούν τα χρόνια αυτά και τα οποία δεν θα μπορούν να διαλυθούν;

Οι επιπτώσεις για την ελληνική ναυτιλία θα είναι εξαιρετικά σοβαρές. Πλοία μεγάλης αξίας, σε εξαιρετική ακόμη κατάσταση, σχετικά νέα, μέχρι και 15 ετών, θα αποσυρθούν, χωρίς πολλαπλά από αυτά να μπορούν να πωληθούν ούτε καν για διάλυση. Αυτό ισοδυναμεί με δήμευση. Ποιος θα αποζημιώσει τους πλοιοκτήτες; Πώς θα αποκτηθεί και πάλι η εμπιστοσύνη των επενδυτών που είχε ήδη κλονισθεί από την πρώτη συμφωνία αποσύρσεως; Η ελληνική ναυτιλία θα υποστεί μεγάλη οικονομική απώλεια. Είναι μία άδικη και ανεφάρμοστη πρόταση και σκοπός της δεν είναι η βελ-

τίωση της ασφαλείας ή η αποφυγή της ρυπάνσεως, αλλιά η εξουμείωση της κοινής γνώμης σε Γαλλία, Πορτογαλία και Ισπανία. Παραγνώνει δε τελείως την άνευ αιτίας αδικαιολόγητη ζημία που θα προκαλέσει στην Ελλάδα και στον εμπορικό της στόλο, καθώς στον η Ελλάδα είναι το μόνο κράτος-μέλος της με σημαντικό στόλο δεξαμενοπλοίων.

Εξίσου καταστροφική για τη ναυτιλία θα αποβεί η προώθηση της προτάσεως της Επιτροπής να εισαχθούν κυρώσεις σε περιπτώσεις βαρείας αμελείας διά της τροποποίησης της διεθνούς συμβάσεως CLC και συγκεκριμένα με το να αποκλείσει τη δυνατότητα του ιδιοκτήτη να περιορίζει την ευθύνη του. Αυτό φαίνεται να προορίζεται για μέτρο τιμωρίας.

Το δικαίωμα του πλοιοκτήτη να περιορίζει την ευθύνη του συμφωνήθηκε διεθνώς σε αναγνώριση της εφαρμογής της αρχής της ευθύνης του δίχως πταίσμα και ενσωματώθηκε στις διατάξεις της διεθνούς συμβάσεως Civil Liability Convention (CLC), η οποία, μαζί με τη διεθνή σύμβαση IOPC Fund, έχει καθιερώσει ένα εξαιρετικά αποτελεσματικό σύστημα αποζημίωσης των θυμάτων ρυπάνσεως από πετρέλαιο, που εξασφαλίζει την ταχεία αποζημίωσή τους. Προσπάθειες να τροποποιηθούν οι συμβάσεις αυτές, έτσι ώστε ο πλοιοκτήτης να μη δύναται πλέον να περιορίζει την ευθύνη του, σημαίνει εγκατάλειψη της αρχής της ευθύνης άνευ πταίσματος που ουσιαστικά θα καταστρέψει το σύστημα.

Φυσικά είναι σχεδόν αδιανόητο ότι δεν θα αναζητηθεί αμέλεια ως αιτία κάθε ατυχήματος που προκαλεί σοβαρή ρύπανση. Επομένως, εν συνεχεία κάθε ατυχήματος, ο πλοιοκτήτης θα αντιμετωπίζει το πολύ πραγματικό ενδεχόμενο της απεριόριστης ευθύνης. Ούτως, επειδή η απεριόριστη ευθύνη δεν ασφαρίζεται, η Επιτροπή προτείνει στην κυριολεξία οι πλοιοκτήτες δεξαμενοπλοίων να εμπορεύονται ουσιαστικά ανασφάλιστοι. Κανείς συνετός πλοιοκτήτης δεν θα θελήσει να κάνει κάτι τέτοιο. Είναι εμφανές ότι η Επιτροπή δεν αντιλαμβάνεται ότι είναι ο ανεύθυνος πλοιοκτήτης, με το υποστηριγμένο πλοίο, που δεν ενδιαφέρεται να περιορίσει την ευθύνη του. Στην περίπτωση του δεν υπάρχουν περιουσιακά ή άλλα στοιχεία για να διεκδικήσουν οι ενάγοντες σε

περιπτώσεις σοβαρών ατυχημάτων ρυπάνσεως. Η Επιτροπή δεν θα τον τιμωρήσει. Από την άλλη πλευρά, όμως, οι υπεύθυνοι πλοιοκτήτες, που ανήκουν στη συντριπτική πλειονότητα της ναυτιλιακής βιομηχανίας, ενδιαφέρονται όντως και ανησυχούν για το δικαίωμά τους να περιορίζουν την ευθύνη τους, καθώς πληρούν όλες τις υποχρεώσεις τους. Τα πλοία που διαχειρίζονται είναι γερά, σε εξαιρετική κατάσταση και καλά συντηρημένα και δεν θα υπάρξει κανένα κέρδος με το να δημιουργήσουμε μέτρα για να τιμωρήσουμε αυτούς τους πλοιοκτήτες. Παρά ταύτα, αυτούς ακριβώς τους υπεύθυνους πλοιοκτήτες θα ζημιώσουν τα μέτρα της Επιτροπής. Η στρατηγική της επομένως και οι προτάσεις της είναι λανθασμένες, διότι θα βλάψουν ολόκληρη τη ναυτιλιακή βιομηχανία, ενώ υποθέτουμε ότι πρόθεσή της είναι να τιμωρήσει τον πλοιοκτήτη του υποστηριγμένου πλοίου.

*Οι επιπτώσεις
για την ελληνική ναυτιλία θα είναι
εξαιρετικά σοβαρές.
Πλοία μεγάλης αξίας, σε εξαιρετική
ακόμη κατάσταση, σχετικά νέα,
μέχρι και 15 ετών, θα αποσυρθούν,
χωρίς πολλά από αυτά
να μπορούν να πωληθούν
ούτε καν για διάλυση*



Ευοίωνο το μέλλον της κυπριακής ναυτιλιακής βιομηχανίας

**Συνέντευξη του Ανδρέα Δρουσιώτη,
προέδρου του Κυπριακού
Ναυτιλιακού Συμβουλίου
(Cyprus Shipping Council)**

Η ένταξη της Κύπρου στους κόλπους της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής οικογένειας θα αποτελέσει πόλο έλξης εγκατάστασης στη Μεγαλόνησο νέων ναυτιλιακών εταιρειών, τόσο από χώρες της Ε.Ε. όσο και από άλλες. Όσον αφορά δε το ειδικό καθεστώς του «ανοιχτού νηολογίου», το οποίο ως γνωστόν έχει τύχει εγκρίσεως, διαγράφεται η ίδια θετική εικόνα αφού θα προσελκύσει περισσότερα πλοία, υψηλής ποιότητας και επιπέδων ασφάλειας, τόσο από ιδιοκτησιακά συμφέροντα από την Ε.Ε., καθώς και εκτός της Ε.Ε.

Αυτή την ευοίωνη εικόνα παρουσιάζει στη συνέντευξή του στα «Ναυτικά Χρονικά» ο πρόεδρος του Κυπριακού Ναυτιλιακού Συμβουλίου κ. Ανδρέας Δρουσιώτης.

Ο κ. Δρουσιώτης αναφέρεται επίσης στην κυπριακή σημαία και στην αναβάθμισή της, στο φορολογικό καθεστώς των ναυτιλιακών εταιρειών, ενώ δεν παρέλειψε να υπογραμμίσει τη συμβολή του Κυπριακού Ναυτιλιακού Συμβουλίου στη βελτίωση της γενικής εικόνας της κυπριακής ναυτιλίας.

Ποιες προοπτικές δημιουργούνται για τις ναυτιλιακές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην Κύπρο, με την ένταξη της τελευταίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση; Είναι έτοιμοι η κυπριακή ναυτιλία και οι Κύπριοι εφοπλιστές να αντεπεξέλθουν στην πρόσκληση της ενωμένης αγοράς και πώς διαγράφεται το μέλλον της κυπριακής ναυτιλίας στο πλαίσιο της παγκοσμιοποίησης;

Με την επιτυχή συμπερίληψη της Κυπριακής Δημοκρατίας στην επόμενη διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το Μάιο του 2004, όπως αυτό επιτεύχθηκε στην πρόσφατη σύνοδο κορυφής της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην Κοπεγχάγη, το μέλλον της κυπριακής ναυτιλιακής βιομηχανίας διαγράφεται επιεικώς πολύ ευοίωνο. Κατά τη διάρκεια των ενταξιακών διαπραγματεύσεων της Κύπρου με την Ευρωπαϊκή Ένωση, οι δύο βασικοί πυλώνες συζήτησης περιστράφηκαν γύρω από α) το επίπεδο ασφαλείας των υπό κυπριακή σημαία πλοίων και β) το φορολογικό καθεστώς των ναυτιλιακών εταιρειών στην Κύπρο.

Σχετικά με το πρώτο, που ομοφώνως αποτελούσε στο παρελθόν την αχίλλειο πτέρνα της κυπριακής ναυτιλίας, η κατάσταση έχει βελτιωθεί ουσιαστικά με τη λήψη εκ μέρους της κυπριακής ναυτιλιακής διοίκησης, μετά τις συνεχείς παροτρύνσεις και την πλήρη υποστήριξη του Κυπριακού Ναυτιλιακού Συμβουλίου, των ακόλουθων βελτιωτικών μέτρων:

- Ενδυνάμωση του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας με περαιτέρω εξειδικευμένο προσωπικό.
- Εφαρμογή Παγκόσμιου Σχεδίου Ανεξάρτητων Επιθεωρητών Πλοίων.
- Πλήρης μηχανογράφηση Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας.
- Υιοθέτηση αυστηρότερης πολιτικής σε σχέση με υποβαθμισμένα πλοία.

Σε σχέση με το δεύτερο πυλώνα, η σχετική ναυτιλιακή φορολογική νομοθεσία της Κύπρου έχει εναρμονιστεί πλήρως με το αντίστοιχο ευρωπαϊκό κεκτημένο, σε βαθμό που το ανταγωνιστικό φορολογικό καθεστώς που εφαρμόζεται στις ναυτιλιακές εταιρείες (πληροκλήτριες και πλοιοδιαχειρίστριες εταιρείες) στην Κύπρο, ιδιαίτερα ο φόρος χωρητικότητας, έχει τύχει αντιγραφής από άλλες ναυτιλιακές χώρες-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως η Ολλανδία, η Γερμανία και το Ηνωμένο Βασίλειο.

Ως αποτέλεσμα του υψηλού βαθμού εναρμόνισης της κυπριακής ναυτιλίας με τους νόμους της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.), στις 17 Μαΐου 2001, η Κύπρος συμπλήρωσε επιτυχώς το Κεφάλαιο Διαπραγματεύσεων για τις Θαλάσσιες Μεταφορές, πρώτη από όλες τις άλλες υπό ένταξη χώρες.

Με την επίσημη επισφράγιση, στις 12 Δεκεμβρίου 2002, της ένταξης της Κύπρου στην Ε.Ε., το Μάιο του 2004, η Κύπρος δεν μπορεί να θεωρείται πλέον ως ούτως καλούμενη «σημαία ευκαιρίας», ή υποβαθμισμένη σημαία.

Με την προαναφερθείσα έγκριση από την Ε.Ε. του φορολογικού συστήματος της Κύπρου, το μέλλον των ναυτιλιακών εταιρειών έχει εξασφαλιστεί, αφού η ένταξη δεν θα επιφέρει κανένα αρνητικό αποτέλεσμα στη ναυτιλιακή βιομηχανία.

Αντίθετα, η έγκριση του συστήματος από την Ε.Ε. θα αποτελέσει ακόμη έναν πόλο έλξης περισσότερων ναυτιλιακών εταιρειών να εγκατασταθούν στην Κύπρο, τόσο από χώρες-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσο και από άλλες χώρες.

Λαμβάνοντας επίσης υπ' όψιν το γεγονός ότι το ειδικό καθεστώς «ανοικτού νηολογίου», βάσει του οποίου λειτουργεί το κυπριακό νηολόγιο, έχει τύχει εγκρίσεως από την Ε.Ε., η ίδια θετική εικόνα διαγράφεται και για τον κυπριακό στόλο, αφού θα προσελκύσει περισσότερα πλοία - ευελπιστούμε πλοία υψηλής ποιότητας και επιπέδων ασφαλείας, τόσο από ιδιοκτησιακά συμφέροντα από την Ε.Ε., καθώς και εκτός της Ε.Ε.

Η κυπριακή ναυτιλιακή βιομηχανία, εκ δημιουργίας της και εκ φύσεώς της, δεν έχει ήδη μόνον ανταγωνιστεί τα πολύ στενά κρατι-

κά σύνορα αγοράς της Κύπρου, ούτε ακόμη τη μεγαλύτερη αγορά της Ε.Ε., αλλά και την παγκόσμια αγορά, με πολύ μεγάλη επιτυχία. Λόγω λοιπόν της πολύχρονης και συνεχούς επένδυσης της εγχώριας κυπριακής ναυτιλιακής βιομηχανίας σε θέματα ναυτικής εκπαίδευσης και δημιουργίας περιβαλλοντικής συνείδησης και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, η επικείμενη ένταξη της κυπριακής ναυτιλίας στους κόλπους της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής οικογένειας δεν αποτελεί πρόκληση, αλλά προσδοκία.

Θεωρείτε ότι η ένταξη της Κύπρου στην Ε.Ε. θα επηρεάσει την πορεία της κυπριακής οικονομίας ή θα συμβάλει μόνο στην πολιτική σταθερότητα της χώρας;

Η κυπριακή ναυτιλία αποτελεί σήμερα έναν από τους πιο σημαντικούς τομείς της κυπριακής οικονομίας, ο οποίος αξίζει να τονισθεί, θα είναι ίσως ο μοναδικός κλάδος της οικονομίας που θα μπορέσει να συνεχίσει να συνεισφέρει σε αυτήν μετά την ένταξη της Κύπρου στην Ε.Ε., χωρίς κρατικές ενισχύσεις.

Σχετικά με το γενικό θέμα της εντάξεως στην Ε.Ε., αναμένεται κάποιος αρνητικός αντίκτυπος στην οικονομία (με εξαίρεση φυσικά τη ναυτιλία, όπως αναφέρεται πιο πάνω) στα πρώτα στάδια της εντάξεως λόγω του μεγαλύτερου ανταγωνισμού, κάτι που όμως πιστεύεται ότι θα αντισταθμιστεί γρήγορα από τα θετικά στοιχεία της εντάξεως, επί πλέον και με την πολιτική σταθερότητα που θα επιφέρει η ένταξη στην Ε.Ε. για την Κύπρο.

T.W.A.
transit worldwide agencies s.a

WESTERN HEMISPHERE. HEMISPHERES. EASTERN HEMISPHERE.

Why T.W.A.?

Because we believe we can make a difference to your business. "Good service" is a common but important phrase. To live up to its meaning is difficult, but we believe that having the right spirit and work ethic will enable us to fulfill our commitment to good service.

T.W.A. and our international port agency network, are ready to make your day a little easier. By using our company, your business will not be a part of our system, but our system will be a part of your business.

108 Kolokotroni str. - 5th floor
185 35 Piraeus Greece
Tel.: +3010 - 4101290, 95
Fax: +3010 - 4115332
E-mail: twa@twa.gr

Ελλιπής η αξιοποίηση της περιουσίας των Ασφαλιστικών Ταμείων

**Συνέντευξη του προέδρου NAT
κ. Παναγιώτη Πέτρουλα
στη Λίζα Μαρέλου**

Θέτοντας ως στόχο την διοικητική και
οργανωτική αναδιοργάνωση του Ναυτικού

Απομαχικού Ταμείου (NAT)

ο κ. Παναγιώτης Πέτρουλας ανέλαβε την
προεδρία του στις 19 Σεπτεμβρίου του

2002. Ο νέος πρόεδρος, ο οποίος
αντικατέστησε τον κ. Γ. Καψή, διετέλεσε

γενικός γραμματέας του υπουργείου

Κοινωνικών Ασφαλίσεων την περίοδο

1985-1989, σύμβουλος της ΓΣΕΕ και
διευθύνων σύμβουλος της ΑΤΕ ΚΑΡΤΑ Α.Ε.,

από το 1996 μέχρι το 2001.

Ο κ. Π. Πέτρουλας απαντά σε καίρια
ερωτήματα που αφορούν τη βιωσιμότητα
του Ταμείου.



**Ποια μέτρα θα λάβετε για την εξυγίανση του NAT και πως μπορεί να
θεσμοθετηθεί η βιωσιμότητα του ταμείου;**

Η βιωσιμότητα του NAT έχει εξασφαλισθεί και θεσμοθετηθεί με την εγγραφή των αναγκών ποσών στον κρατικό προϋπολογισμό. Με βάση τα σημερινά δεδομένα στη ναυτιλία τις νέες συνθήκες που δημιουργούνται και τις προβλεπόμενες εξελίξεις στο χώρο, ο μόνος τρόπος εξασφάλισης της βιωσιμότητας του NAT είναι η συμμετοχή του κράτους στα έσοδα του Ταμείου.

**Ποιο είναι το μέλλον της περιουσίας του NAT, τι θα πράξετε για τη
διαχείρισή της και ειδικότερα τι θα αποφασίσετε για το νοσοκομείο
στα Βριλήσσια;**

Υπάρχει προγραμματισμός αξιοποίησης της ακίνητης περιουσίας του NAT. Αυτή τη στιγμή βρίσκεται σε εξέλιξη η ανέγερση του κτιρίου στην Ακτή Μιαούλη που με την ολοκλήρωσή του θα μεταστεγαστούν οι υπηρεσίες του NAT που σήμερα αντιμετωπίζει ιδιαίτερα μεγάλο στεγαστικό πρόβλημα. Επίσης βρίσκεται σε εξέλιξη ο διαγωνισμός για την επιλογή συμβούλου για το Νοσοκομείο στα Βριλήσσια. Παράλληλα μελετάται η αξιοποίηση σειράς κτιρίων ιδιοκτησίας NAT έτσι ώστε να αποφέρουν ικανοποιητικά έσοδα στο NAT. Είναι γεγονός ότι η ακίνητη περιουσία, γενικά των ασφαλιστικών οργανισμών δεν αξιοποιείται στο βαθμό που θα έπρεπε.

Οι λόγοι είναι ότι οι οργανισμοί αυτοί δεν είναι στελεχωμένοι με εξειδικευμένο προς τούτο προσωπικό και αφετέρου η νομοθεσία είναι αρκετά δύσκαμπτη με αποτέλεσμα να μην γίνεται η σωστή αξιοποίηση. Παρ' όλα αυτά, με τήρηση του υπάρχοντος νομοθετικού πλαισίου και απόλυτη διαφά-

νεια κάνουμε μια σημαντική προσπάθεια να διαχειριστούμε με τον πλέον αποδοτικό για το NAT τρόπο την ακίνητη περιουσία του.

**Τι εμπόδιζε προηγούμενες διοικήσεις να εξυγιάνουν το NAT;
Έχετε συγκεκριμένες προτάσεις και ποιες είναι;**

Οι προηγούμενες διοικήσεις ξεκίνησαν σοβαρές προσπάθειες για την εξυγίανση του NAT. Είναι αναγκαίο να ξεκαθαρίσουμε τι εννοούμε με τον όρο εξυγίανση. Αν με αυτό τον όρο εννοούμε ότι το NAT είναι οικονομικά εύρωστο και να μην χρειάζεται την ενίσχυση από τον κρατικό προϋπολογισμό τότε προφανώς παραβλέπουμε τις αιτίες που έχουν δημιουργήσει την οικονομική κατάσταση στον ασφαλιστικό οργανισμό, αιτίες που είναι εξωγενείς και δεν επηρεάζονται από τις πολιτικές του NAT. Θέματα όπως, πηλοία με ελληνική σημαία, πηλοία συμβεβλημένα με το NAT, συνθέσεις πληρωμάτων, ανάπτυξη ναυτιλίας, απασχολούμενοι στη ναυτιλία, καθώς και άλλα, είναι θέματα που έχουν τεράστια επίπτωση στην οικονομική θέση του NAT, χωρίς το NAT να μπορεί να επηρεάσει την εξέλιξη τους. Έτσι με τον όρο εξυγίανση εμείς εννοούμε την διοικητική και οργανωτική αναδιοργάνωση του οργανισμού, με στόχο την ταχύτερη και αξιόπιστη εξυπηρέτηση των ασφαλισμένων μας. Με αυτό το στόχο προχωράει η ολοκλήρωση της μηχανοργάνωσης του Ταμείου, έχει δομηθεί η λύση του κτιριακού με την ανέγερση του κτιρίου στην οδό Μισούλη, προγραμματίζεται η κωδικοποίηση της νομοθεσίας του NAT και άλλα μέτρα καθημερινής λειτουργίας όπως το Γραφείο Εξυπηρέτησης του Πολίτη που θα βελτιώσουν σε μεγάλο βαθμό την ποιότητα εξυπηρέτησης και συμβάλουν στην γενικότερη προσπάθεια αναδιοργάνωσης του NAT.

Πώς το κάποτε οικονομικά εύρωστο Ταμείο έφτασε σε αυτήν την κατάσταση;

Από την απάντηση στο προηγούμενο ερώτημά σας προκύπτουν σε γενικές οι αιτίες που οδήγησαν στην σημερινή οικονομική κατάσταση. Πρέπει να σημειώσουμε ότι τα ασφαλιστικά συστήματα όχι μόνο στην Ελλάδα αλλά σε όλη την Ευρώπη, που θεωρείται ότι έχει το πιο ανεπτυγμένο ασφαλιστικό σύστημα, έχουν περάσει σε μια διαφορετική οικονομική θέση που πλέον κρίνεται απαραίτητη η συμμετοχή του κράτους. Όλα τα συστήματα έχουν περάσει σε φάση ωρίμανσης που σημαίνει ότι ο ρυθμός εξόδου σε σύνταξη είναι μεγαλύτερος από το ρυθμό εισόδου νέων ασφαλισμένων. Αυτό ανατρέπει την αναγκαία αριθμητική σχέση για να εξασφαλιστεί η οικονομική επάρκεια. Οι νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στην αγορά εργασίας έχουν σε μεγαλύτερο βαθμό αρνητικές επιπτώσεις σε ασφαλιστικούς οργανισμούς που ασφαλίζουν συγκεκριμένες (μεμονωμένες) επαγγελματικές ομάδες, π.χ. η αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών που μειώνει τις θέσεις εργασίας σε κάποιους επαγγελματικούς χώρους αλλά ταυτόχρονα δημιουργεί θέσεις εργασίας σε κάποιους άλλους τομείς, στα «επαγγελματικά» ταμεία εκφράζεται μόνο η αρνητική επίδραση της εξέλιξης.

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας δήλωσε πρόσφατα στη Βουλή ότι από τους 65.000 εγγεγραμμένους στο Ταμείο που προεδρεύετε μόνον οι 35.000 είναι ναυτικοί. Πως θα αντιμετωπίσετε αυτό το πρόβλημα;

Το ότι σημαντικός αριθμός ήδη συνταξιούχων δεν ήταν αμιγώς και κατά κύριο λόγο ναυτικοί, είναι κάτι το οποίο σήμερα δεν μπορεί να διορθωθεί. Σε διαφορετική περίπτωση θα δημιουργείται τεράστιο κοινωνικό πρόβλημα και σε κάθε περίπτωση χωρίς αποτέλεσμα. Είναι γεγονός ότι οι δυνατότητες που δίνονται με τη διαδοχική ασφάλιση καθώς και το όριο ηλικίας του NAT, που λαμβάνουν

υπόψη τους τις συνθήκες του δύσκολου και επικίνδυνου επαγγέλματος του ναυτικού, οδηγούν αρκετούς στο να εκμεταλλεύονται τις δυνατότητες της νομοθεσίας και να συνταξιοδοτούνται από το NAT.

Τι απαντάτε στον βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Α. Παυλίδη για την πρότασή του ως προς το να μετατραπεί το NAT σε Ναυτασφαλιστική τράπεζα με ξεχωριστούς κλάδους ασφάλειας, περίθαλψης και συντάξεων;

Σε ότι αφορά την πρόταση του βουλευτή κ. Α. Παυλίδη για την μετατροπή του NAT σε Τράπεζα με ξεχωριστούς κλάδους, δεν μπορώ να την σχολιάσω, γιατί πέρα από τη διατύπωση αυτή, δεν γνωρίζω το ουσιαστικό περιεχόμενο της πρότασης. Επίσης δεν γνωρίζω να υπάρχει προηγούμενο αυτής της μορφής σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Κατά πρώτη προσέγγιση θα έλεγα ότι οι στόχοι μιας Τράπεζας είναι τελείως διαφορετικοί από τους στόχους ενός οργανισμού κοινωνικής ασφάλισης. Η μεν Τράπεζα είναι εμπορική δραστηριότητα με στόχο το κέρδος, ο δε ασφαλιστικός οργανισμός διαχειρίζεται πόρους από τους εργαζόμενους και εργοδότες για την εξασφάλιση των πρώτων όταν αποχωρούν από την ενεργό δράση, παροχές υγείας κλπ. Σε κάθε περίπτωση είναι πρόωγο να σχολιάσει κανείς μια πρόταση η οποία δεν έχει παρουσιαστεί λεπτομερώς και αναλυτικά. Είναι πιθανόν, να είναι μία πρωτοποριακή σκέψη που θα συμβάλει θετικά στο γενικότερο προβληματισμό για το μέλλον της κοινωνικής ασφάλισης στη χώρα μας.



**ΒΙΒΛΙΟΧΑΡΤΟΠΩΛΕΙΟ
ΤΥΠΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΝΤΥΠΑ**

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

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

ΑΜΕΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗ

ΔΕΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΩΝ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ





Συνέντευξη του Γιάννη Θεολογίτη, προέδρου ΠΣ(Ε)ΝΠ, στον Γιώργο Φραγκούλη

Θετική η απελευθέρωση της ακτοπλοΐας για τους ναυτικούς πράκτορες

Για μερικά από τα σημαντικότερα θέματα που απασχολούν το τελευταίο διάστημα την εγχώρια ναυτιλιακή βιομηχανία, όπως η απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, η μετατροπή των Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες και η ναυτική εκπαίδευση, μίλησε στα «Ναυτικά Χρονικά» ο πρόεδρος του Πανελληνίου Συνδέσμου (Ενωσης) Ναυτικών Πρακτόρων κ. Γιάννης Θεολογίτης.

Ποιές αλλαγές και μεταβολές προβλέπετε ότι θα επιφέρει στην εκμετάλλευση των λιμένων η μετατροπή των Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες, ειδικά με την εμπλοκή της Τοπικής Αυτοδιοίκησης σε αυτές;

Η μετατροπή των λιμενικών ταμείων σε ανώνυμες εταιρείες, με την εμπλοκή και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, θα συμβάλει θετικά στην ανάπτυξη των λιμένων και θα σταματήσει τις διενέξεις και τις γνωστές αντιπαλότητες μεταξύ των τοπικών παραγόντων, που σε τελική ανάλυση δεν βοηθούσαν στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και στην εξέλιξη των λιμένων.

Πόσο επηρεάζει τον τομέα της πρακτόρευσης η απελευθέρωση της ακτοπλοΐας, ειδικά σε συνδυασμό με το κόστος των τουριστικών πακέτων που διατίθενται πλέον στην αγορά;

Η απελευθέρωση της ακτοπλοΐας πιστεύω πως θα επηρεάσει θετικά τον τομέα της πρακτόρευσης τόσο των λιμενικών όσο και των τουριστικών πρακτόρων.

Σε μια ελεύθερη και παγκόσμια αγορά, τα τουριστικά πακέτα συνεχώς θα βελτιώνονται τόσο από πλευράς κόστους όσο και από πλευράς παρεχομένων υπηρεσιών.

Η απελευθέρωση θα δημιουργήσει ανταγωνισμό μεταξύ των ναυτιλιακών εταιρειών που θα δραστηριοποιηθούν στην πατρίδα μας. Θα χρειασθεί όμως, ειδικά στη νησιωτική Ελλάδα, εξειδίκευση των ανθρώπων που θα αναλάβουν να κινηθούν μέσα στα νέα δεδομένα, καθώς και τεχνολογικός εξοπλισμός. Εκεί πρέπει να συνεργασθούν, για καλύτερο αποτέλεσμα, οι τοπικοί φορείς των επαγγελματιών με την Τοπική Αυτοδιοίκηση, που έχει την εποπτεία και τη διαχείριση του λιμένος. Οι συντονισμένες ενέργειές τους θα δημιουργήσουν φθηνά τουριστικά πακέτα που θα διατεθούν στην αγορά.

Με δεδομένο ότι η ναυτιλία είναι μια αλυσίδα με άρρηκτα συνδεδεμένους κρίκους και η αστάθεια σε έναν τομέα επηρεάζει άμεσα και τους υπόλοιπους, πώς σχολιάζετε τα προβλήματα που αντιμετωπίζει σήμερα η ναυτική εκπαίδευση;

Η ναυτική εκπαίδευση στη χώρα μας για πολλά χρόνια ήταν υποβαθμισμένη και αυτό φαίνεται από τη μη συμμετοχή νέων στις εξετάσεις των ΑΕΝ. Η σωστή ναυτική εκπαίδευση παρέχει τη δυνατότητα απασχόλησης νέων ανθρώπων σε όλο το φάσμα της ναυτιλίας -πλοίο, γραφείο, πλοιοκτησία, διαχείριση- με θετικά αποτελέσματα στην εθνική οικονομία. Η επάνδρωση επομένως των πλοίων με Έλληνες ναυτικούς τόσο στην επιβατηγό όσο και στην ποντοπόρο ναυτιλία έχει μόνο θετικά αποτελέσματα, αρκεί να υπάρχουν κίνητρα με φοροαπαλλαγές και με ανάλογες νομοθετικές ρυθμίσεις στη στράτευση και στην εξέλιξη.

Η βιομηχανία της ναυτιλίας & του τουρισμού είναι από τους πιο σημαντικούς τομείς εσόδων και συμβάλλουν πάρα πολύ στη μείωση της ανεργίας στη χώρα μας.



VENIERIS MARITIME S.A.

Your link to the world by sea

More than 30 years experience

Liner Services

- Metz Container Line (MCL)
Liner & Feeder Service
(Thessaloniki only)
- H. Stinnes Lines (East Africa
Service)
- Tziouvannis & Son Ltd
(Thessaloniki only)
- UFS
Damietta - P. Said Service
(Thessaloniki only)

Bulk Services

- Allied Maritime Inc.
(Thessaloniki only)
- Atlantic Bulk Carriers Ltd
(Thessaloniki only)

Cargo Services

- Glencore International
(Thessaloniki only)

Ferry Services

- Seafrance
- Scandlines



enMar Shipping S.A.

Agents in Greece of



HANJIN SHIPPING

Head Office:

43, 26th Octovriou Str.,
Thessaloniki, Greece 546 27
Phone: +30 310 554 880
Fax: +30 310 516 017
Email: saloniki-info@venieris.gr
Telex: 418-292

VenMar S.A.

Phone: +30 310 555 623
Fax: +30 310 548 104
Email: venmar-info-the@venieris.gr



Agents in Greece of



SENATOR LINES

Branch Office :

2, Navarinou Str.,
Piraeus, Greece 185 31
Phone: +30 10 4226 808
Fax: +30 10 4226 818
Email: piraeus-info@venieris.gr

VenMar S.A.

Phone: +30 10 4170337
Fax: +30 10 4226 818
Email: venmar-admin-pir@venieris.gr

www.venieris.gr



ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ ΕΤΟΥΣ 2002

Η ναυτιλία νοσεί αλλά ποτέ δεν πεθαίνει!

του Ιωάννη Παχούλη,
αντιπροέδρου του Hellenic Shipbrokers
Association, προέδρου Επιτροπής Ναυλώσεων,
διευθύνοντος συμβούλου Ionian
Shipping & Chartering

Η χρονιά που τελειώνει σε λίγο ήταν μία από τις πλέον ενδιαφέρουσες, από πλευράς διακυμάνσεων της διεθνούς ναυλαγοράς ξηρού φορτίου, της τελευταίας δεκαετίας.

Στο ξεκίνημα του έτους, εκυμαίνεται στα χαμηλά επίπεδα του 2001, αρκετά κάτω από τις 900 μονάδες στην κλίμακα BDI. Η κινητικότητα ήταν περιορισμένη και αυστηρά από τις παραδοσιακά εξαγωγικές χώρες προς τις κατ' εξαγωγή εισαγωγικές περιοχές. Η κατάσταση αυτή δημιούργησε την ανάγκη, στους πλοιοκτητικούς κύκλους, της αποδοχής ταξιδιών προς τις χώρες της Νοτιοανατολικής Ασίας και της Άπω Ανατολής που απέδιδαν περισσότερο και για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα σε σχέση με τα τοπικά ταξίδια του Ατλαντικού, της Μεσογείου και του Ειρηνικού, με αποτέλεσμα μια περιορισμένη άνοδο από το Φεβρουάριο έως τα μέσα Απριλίου.

Ταυτόχρονα υπήρχε μια αβεβαιότητα όσον αφορά τις εξαγωγές σιτηρών της Νοτίου Αμερικής, λόγω των καιρικών συνθηκών, των διεθνών τιμών των εμπορευμάτων και των οικονομικοπολιτικών καταστάσεων των εν λόγω χωρών, που συνέτεινε στην πτώση, που ακολούθησε έως το τέλος Ιουλίου. Ένας πρόσθετος παράγοντας ήταν και οι τιμές των πετρελίων, οι οποίες εκτοξεύθηκαν στα ύψη λόγω της απειλής ενδεχόμενης επίθεσης στο Ιράκ, που έως να αφομοιωθούν από τους κρατούντες ναύλους επέφεραν μια περαιτέρω πτώση.

Τα πρώτα δείγματα ανόδου άρχισαν να φαίνονται στις αρχές Αυγούστου με κύριες περιοχές ανόδου τη Μεσόγειο, τη Μαύρη Θάλασσα και τη Βαλτική. Η έλλειψη διαθέσιμης χωρητικότητας σε συσχετισμό με την κινητικότητα των εξαγωγών προϊόντων σιδήρου, σιτηρών και λιπασμάτων, παρέσυραν τη ναυλαγορά σε μια κούρσα ανόδου, η οποία κατά τους αναλυτές δεν ανταποκρινόταν στις κρατούσες οικονομικές συνθήκες. Είναι γεγονός ότι μία τέτοια

άνοδος ήταν αποτέλεσμα συγκυριών όπως ο συνωστισμός μεγάλου αριθμού πλοίων στην Ανατολική Ασία, που επέφερε μια συμφόρηση στους περισσότερους λιμένες της Άπω Ανατολής με μεγάλους χρόνους αναμονής εκφορτώσεως, παράλληλη πτώση της τοπικής ναυλαγοράς αλλιά και έλλειψη χωρητικότητας στις παραγωγικές περιοχές της Ευρώπης και της Αμερικής. Έτσι, η ναυλαγορά συνέχισε με φρενήρη ρυθμό την άνοδό της με μια μικρή διόρθωση στα μέσα του Οκτωβρίου και περαιτέρω άνοδο μέχρι σήμερα.

Ενδεικτικά μπορούμε να αναφέρουμε ότι ο δείκτης BDI έχει σχεδόν υπερδιπλασιαστεί, φθάνοντας τις 1.689 μονάδες στις 13 Δεκεμβρίου από 896 μονάδες την 7η Ιανουαρίου.

Ειδικότερα, η άνοδος επηρέασε, κατ' αρχάς, τα μεγαλύτερης χωρητικότητας πλοία, ήτοι τα Capers και τα Panamaxs, και ακολούθησαν τα Handymaxs και τα Handies.

Συγκριτικά οι μέσες τιμές χρονοναυλώσεως των Capers ήταν στις 13 Δεκεμβρίου \$21.686 ημερησίως, ενώ στις 7 Ιανουαρίου ήταν \$7.947. Τα Panamax τις ίδιες ημερομηνίες ήταν \$11.961 και \$6.109 αντίστοιχα.

Είναι εμφανές ότι έχουμε και στις χρονοναυλώσεις μιαν άνοδο που συμβαδίζει με την άνοδο του γενικού δείκτη, υπερβαίνοντας ακόμη και τις πλέον αισιόδοξες προβλέψεις.

Στη γενική εικόνα της ναυλαγοράς σημαντικό ρόλο έπαιξε και η μείωση παραγγελιών και παραδόσεων νεοτεύκτων πλοίων συγκριτικά με τα δύο προηγούμενα χρόνια, που σύμφωνα με το νόμο της προσφοράς και ζήτησης συνέτεινε σε μια τέτοια αληθινή βελτίωση.

Συνοψίζοντας, καταλήγουμε στο παλαιό ρητό, ότι παρά τις όποιες αντιξοότητες, η ναυτιλία μπορεί κατά καιρούς «να νοσεί αλλιά ποτέ δεν πεθαίνει».



The fast way to Denmark and the rest of Scandinavia

Maersk Air provides daily direct flights to Copenhagen with transfer connections to Scandinavia, Baltic, London and Birmingham.

Call your local agency or our general sales agent for Maersk Air:

APG Hellas SA. Tel. 210 3603 120, 210 3607 741

Hotel accommodation in Copenhagen may also be booked through Maersk Air.

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

**MAERSK AIR**

www.maersk-air.com

It's got to be perfect



Κοσμογονικές οι αλλαγές στο χώρο των αερομεταφορών

Συνέντευξη του Θεόδωρου Βασιλάκη, προέδρου & δ/ντος συμβούλου της Aegean Airlines στον Ηλία Μπίσια

Σε μια αποκλειστική συνέντευξη στα «Ναυτικά Χρονικά», ο πρόεδρος της Aegean Airlines κ. Θ. Βασιλάκης υποστηρίζει ότι, παρά τις αντικειμενικές δυσκολίες που αντιμετωπίζει ο κλάδος, ορισμένοι αερομεταφορείς μπορούν να αισιοδοξούν για καλύτερα οικονομικά αποτελέσματα.

Η Aegean Airlines παρά το «νεαρό» της ηλικίας της ανακοίνωσε πρόσφατα τον ισολογισμό της με ικανοποιητικά και ευσώωνα οικονομικά στοιχεία, αφού σήμερα καλύπτει με ασφάλεια και συνέπεια το 45% της εσωτερικής επιβατικής κίνησης. Ενδεικτικό της θετικής πορείας της Aegean είναι η απόφαση των μετόχων της εταιρείας, που αποτελούνται από τους σημαντικότερους και υγιέστερους ελληνικούς επιχειρηματικούς ομίλους, να συμμετάσχει στο διαγωνισμό που αφορά την ιδιωτικοποίηση της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

Ο πρόσφατος ισολογισμός της Aegean Airlines, σε αντίθεση με τη διεθνή αρνητική πορεία του αεροπορικού κλάδου, παρουσίασε αυξημένα έσοδα σε σχέση με τα προηγούμενα έτη. Πού αποδίδετε τη θετική πορεία της Aegean Airlines;

Οι αλλαγές που έχουν συντελεσθεί τα τελευταία χρόνια στον αεροπορικό κλάδο διεθνώς μπορούν να χαρακτηριστούν ως κοσμογονικές. Εταιρείες με μεγάλη ιστορία, πολλά χρόνια λειτουργίας και εκτεταμένο πτητικό έργο σε όλο τον κόσμο δεν άντεξαν τις οι-

κονομικές, και όχι μόνον, συνέπειες που ακολούθησαν τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου και αναγκάστηκαν να συρρικνωθούν ή να κηρύξουν πτώχευση.

Η Aegean Airlines είναι μια καινούργια εταιρεία που βρίσκεται μόλις στον 4ο χρόνο λειτουργίας της, με διενέργεια τακτικών πτήσεων εσωτερικού και εξωτερικού. Η φιλοσοφία της Διοίκησης της εταιρείας αποτυπώνεται στο τρίπτυχο ασφάλεια, άνεση και ακρίβεια στην εκτέλεση των πτήσεων και τελικά στην προσφορά ολοκληρωμένων

ποιοτικών υπηρεσιών, στοχεύοντας στην ικανοποίηση του πελάτη μας.

Θεωρώ ότι η αγορά έχει κατανοήσει αυτές τις προτεραιότητές μας, αφού μας έχει τιμήσει με το ιδιαίτερα ικανοποιητικό ποσοστό του 45% της επιβατικής κίνησης στο εσωτερικό της χώρας. Είναι βέβαιο ότι η συνεχής βελτίωση των προσφερόμενων υπηρεσιών, η αδιάκοπη ανάπτυξη κάλυψης του δικτύου καθώς και η σχολαστική συντήρηση των αεροσκαφών μας πιστοποιούν την πρωτοπορία της εταιρείας μας. Οι συνεχείς προσπάθειες όλων μας θα βοηθήσουν ώστε η πορεία της Aegean να είναι ακόμη καλύτερη στο άμεσο μέλλον.

Ποιες ήταν οι αρχικές δυσκολίες που αντιμετώπισε η εταιρεία μετά τη συγχώνευσή της με την Cronus Airlines; Θεωρείτε σήμερα επιτυχή τη συγχώνευση αυτή;

Όπως σας ανέφερα νωρίτερα, η εταιρεία μας μπαίνει στον 4ο χρόνο δραστηριοποίησης στο χώρο των τακτικών πτήσεων. Μέσα σε αυτό το χρονικό διάστημα, όμως, έχει αποκτήσει την εμπειρία που της έχουν προσδώσει 2 διαδικασίες συγχώνευσης. Η πρώτη ήταν με την Air Greece το 1999 και η συνέχεια ήρθε με την Cronus Airlines το 2001. Αν και οι 2 αυτές περιπτώσεις είχαν λίγες ομοιότητες, μπορούμε να πούμε ότι αμφότερες δυνάμωσαν την προσπάθειά μας, που ξεκίνησε το 1999, ώστε να προσφέρουμε στον επιβάτη την υπηρεσία που αξίζει και απολαμβάνει, χρησιμοποιώντας το αεροπλάνο ως μέσο μεταφοράς. Συμπερασματικά, θα έλεγα ότι η εταιρεία μας σήμερα, μέσα από αυτές τις αλλαγές του πρόσφατου παρελθόντος, μπορεί να στενάζει με μεγαλύτερη εμπιστοσύνη, εμπειρίες και αισιοδοξία το μέλλον.

Μετά την απελευθέρωση των αερομεταφορών στην Ελλάδα πολλοί επιχειρηματίες ασχολήθηκαν με τις αερομεταφορές με ανεπιτυχή και οικονομικώς απογοητευτικά αποτελέσματα. Ποια είναι η έως τώρα άποψή σας για την ελληνική αεροπορική αγορά και ποιες οι προσδοκίες σας για το μέλλον;

Είναι αλήθεια πως η μέχρι στιγμής λειτουργία των αερομεταφορών στην Ελλάδα δεν άφηνε πολλή περιθώρια αισιοδοξίας για επιτυχή οικονομικά αποτελέσματα. Στα προβλήματα του ανταγωνισμού, προστέθηκε τους τελευταίους 20 μήνες και η μεταφορά του αεροδρομίου από το Ελληνικό στο «Ελ. Βενιζέλος». Η χρήση του νέου αεροδρομίου, το οποίο αποδεδειγμένα είναι το ακριβότερο στην Ευρώπη, έχει επιβαρύνει τόσο τον πελάτη όσο και τις αεροπορικές εταιρείες, σε βαθμό που να το καθιστά μη συμφέρουσα λύση για τις μεγάλες εταιρείες διεθνώς. Όμως, την ίδια στιγμή, μην ξεχνάμε ότι η Ελλάδα, ευρισκόμενη γεωγραφικά στο κρίσιμο σταυροδρόμι Δύσης - Ανατολής, αποτελεί κορυφαίο προορισμό στην τουριστική κίνηση διεθνώς. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό και με την επερχόμενη τέλεση των Ολυμπιακών Αγώνων στον τόπο όπου γεννήθηκαν, θα δώσουν την άριστη ευκαιρία σε όλους όσοι ασχολούμαστε με την τουριστική βιομηχανία να προβάλουμε τον τόπο μας περισσότερο και να καταστήσουμε την Ελλάδα με τις άπειρες όμορφες γωνιές της Νο 1 επιλογή για τους επισκέπτες διεθνώς. Είναι βέβαιο ότι με τους κατάλληλους χειρισμούς η ανάπτυξη της ελληνικής τουριστικής κίνησης μπορεί να κινηθεί με πολύ καλύτερους ρυθμούς και να προσδώσει μελλοντικά πολύ καλύτερα αποτελέσματα.

Ποια είναι τα σχέδιά σας για την Ολυμπιακή Αεροπορία; Πιστεύετε ότι η Ο.Α. μπορεί να αντιμετωπίσει τα χρόνια προβλήματά της με την ιδιωτικοποίησή της; Υπό ποιες προϋποθέσεις θεωρείτε ότι ένας επιχειρηματίας μπορεί να επενδύσει σε ένα τόσο ριψοκίνδυνο εγχείρημα;

Όπως γνωρίζετε η νέα διαδικασία ιδιωτικοποίησης της Ολυμπιακής βρίσκεται σε εξέλιξη.

Φυσικά, όπως καταλαβαίνετε, πρόκειται για το μεγαλύτερο εγχείρημα ιδιωτικοποίησης που έγινε ποτέ στην Ελλάδα και ως εκ τούτου ιδιαίτερα ευαίσθητο και δύσκολο. Οι μέτοχοι της Aegean Airlines, που αποτελούνται από τους μεγαλύτερους και υγιέστερους ομίλους που δραστηριοποιούνται επιτυχημένα σε πολλούς τομείς της ελληνικής οικονομίας, αποφάσισαν τη συμμετοχή της εταιρείας μας στη φάση αυτή.

Θα επιθυμούσα, στην παρούσα φάση, να μην επεκταθούμε περαιτέρω στο θέμα αυτό αναμένοντας την κατάληξή του.

Πώς κρίνετε την πολιτική της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και συγκεκριμένα της αντιπροέδρου Loyola de Palacio σε θέματα αερομεταφορών; Θεωρείτε ότι η Επιτροπή υποστηρίζει τον υγιή ανταγωνισμό στην Ευρώπη και επιβάλει έγκαιρα τα καίρια προβλήματα του κλάδου;

Είναι αλήθεια ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή σε θέματα αερομεταφορών έχει λάβει υπεύθυνη θέση στα προβλήματα του κλάδου. Οι αποφάσεις της, βέβαια, έχουν προκαλέσει στο παρελθόν μεγάλες αναταράξεις στην Ευρώπη - σας θυμίζω το κλείσιμο της βελγικής Sabena, επί βελγικής προεδρίας μάλιστα, στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Θεωρώ, όμως, ότι στις συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού της αγοράς, θα πρέπει τα αρμόδια όργανα να προστατεύουν τον υγιή ανταγωνισμό, που οδηγεί τις εταιρείες σε βιώσιμη κατ' αρχάς και αναπτυξιακή στη συνέχεια πορεία, ενισχύοντας έτσι τις οικονομίες των χωρών της Ευρώπης.

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

- Lifeboats—totally enclosed/partially enclosed/open
- Tenders
- Mob.Boats
- Work Boats
- Rescue Boats
- Fast Rescue Boats
- Davits - ships and rig davits/single arm/liftcraft davits
- Liferails
- 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

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Ανασκόπηση 2002 - Προοπτικές 2003

Πλούσιο ήταν το 2002 σε εξελίξεις στον τομέα της ακτοπλοΐας.

Η κυριότερη από αυτές ήταν σίγουρα η θέση σε εφαρμογή των διατάξεων του νόμου 2932/2001 για την απελευθέρωση της ακτοπλοΐας. Ο νόμος αυτός θεσπίστηκε τον Ιούνιο του 2001 για τη λειτουργία της ελληνικής ακτοπλοϊκής αγοράς σύμφωνα με τις επιταγές του κοινοτικού κανονισμού 3577/1992 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές (cabotage). Αν και δεν είναι σκοπός αυτού του άρθρου να υποκαταστήσει το ναυτιλιακό συντάκτη (εκτύπωση από το web site γνωστής οικονομικής εφημερίδας των άρθρων για την ακτοπλοΐα το 2002 αριθμεί πάνω από 500 σελίδες), ας δούμε πρώτα τις κυριότερες εξελίξεις στο έτος που πέρασε και μετά ας κάνουμε ορισμένα σχόλια.



του Χαρίλαου Ν. Ψαραύτη,
καθηγητή σχολής ναυπηγών μηχανολόγων μηχανικών
του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου

Ιανουάριος: Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας αποκλείει το ενδεχόμενο να δοθεί παράταση στην προθεσμία υποβολής δηλώσεων δρομολόγησης από τις ακτοπλοϊκές εταιρείες (31 Ιανουαρίου), αλλά δηλώνει διατεθειμένος να συ-

ζητήσει με τους ακτοπλοΐτες για την επίλυση τυχόν προβλημάτων του κλάδου εν όψει της απελευθέρωσης, που έχει προγραμματιστεί για την 1η Νοεμβρίου. Πάγιο αίτημα των ακτοπλοΐτων είναι η πλήρης απελευθέρωση των δρομολογίων, όπως συμβαίνει στην Αδριατική, ενώ έχουν ήδη προσφύγει στην Ευρωπαϊκή Ένωση και στο ΣΤΕ για συγκεκριμένα σημεία του Ν. 2932/2001.

Φεβρουάριος: Οι ακτοπλοΐτες ζητούν αυξήσεις των ναύλων κατά μέσον όρο από 20% έως 30% για τη θερινή περίοδο, επικαλούμενοι τη δεινή οικονομική κατάσταση του κλάδου, ενώ ο υπουργός δηλώνει ότι η αύξηση θα είναι μόλις 5% και ότι κανένα νησί δεν θα μείνει χωρίς θαλάσσια συγκοινωνία. Το ΥΕΝ αφήνει στους ακτοπλοΐτες περιθώριο μέχρι τέλους του μηνός να τροποποιήσουν ή να συμπληρώσουν τα δρομολογία τους για τη θερινή περίοδο. Συνεχίζεται η κινητικότητα των ακτοπλοΐτων με προτάσεις για το πώς θα πρέπει να εφαρμοσθεί ο Ν. 2932/2001. Οι Γραμμές Στρίντζη ανακοινώνουν αύξηση κερδών το 2001 σε σχέση με το 2000, ενώ αντίθετα οι Επιχειρήσεις Αττικής ανακοινώνουν μείωση κερδών και οι Μινωικές Γραμμές ανακοινώνουν ζημιές για πρώτη φορά στην ιστορία τους.

Μάρτιος: Ύστερα από άκαρπες διαπραγματεύσεις με την «Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα», η Hellas Flying Dolphins εγκαταλείπει τη μάρκα Ζέας και έρχεται στο ήδη υπερκορεσμένο λιμάνι του Πειραιά. Οι εταιρείες ANEK και Στρίντζη αποφασίζουν να εξετάσουν πρόταση για ενδεχόμενη συγχώνευσή τους. Η ΔΑΝΕ και η ΝΕΛ ανακοινώνουν μειωμένες ζημιές το 2001 σε σχέση με το 2000, ενώ η ANEK ανακοινώνει ζημιές για το 2001 έναντι κερδών το 2000. Η ΝΕΛ αρχίζει διαπραγματεύσεις με τη HFD για ενδεχόμενη συγχώνευσή τους. Επιβάλλεται πρόστιμο 6,3 εκατ. ευρώ σε HFD και Μινωικές Γραμμές από την Επιτροπή Ανταγωνισμού, ποσόν που χαρακτηρίζεται εξο-

ντωτικό από τις εταιρείες, οι οποίες εκφράζουν την απορία τους καθ' όσον όλες οι ενέργειές τους τελούσαν υπό την έγκριση του κράτους. Αντιδρά η ΠΝΟ για το συνταξιοδοτικό των ναυτικών.

Απρίλιος: Συζητήσεις λαμβάνουν χώρα μεταξύ ΥΕΝ, ΥΠΕΘΟ και ακτοπλοΐτων για τις αυξήσεις στα εισιτήρια της ακτοπλοΐας, κατόπιν ογκώδους μελέτης της Επιτροπής Ναυτολογίου του ΥΕΝ. Τελικά το νέο ναυτολόγιο ανακοινώνεται και προβλέπει σταδιακή αύξηση των ναύλων από 15 Μαΐου σε ποσοστά από 24% έως 47% στην οικονομική θέση, επί πλέον προσαύξηση αν το πλοίο είναι κάτω των 10 ετών, συν τον επίναυλο 3% από 1ης Νοεμβρίου. Το νέο ναυτολόγιο είναι δαιδαλώδες και κανένας δεν είναι σίγουρος πόσο πραγματικά μεγάλες θα είναι οι αυξήσεις. Οι ακτοπλοΐτες χαρακτηρίζουν τις αυξήσεις πενιχρές και δηλώνουν έντονα δυσαρεστημένοι και αποφασισμένοι να σκληρύνουν τη στάση τους.

Μάιος: Η πρώτη επίσημη τοποθέτηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στα παράπονα των ακτοπλοΐτων για το Ν. 2932/2001 αποδέχεται κατ' αρχήν τις ενστάσεις τους σχετικά με την υποχρεωτική δήλωση και κατάθεση εγγυητικών επιστολών στις ελεύθερες γραμμές, αλλά επισημαίνει ότι οποιαδήποτε διαδικασία εναντίον της Ελλήδας, λόγω μη συμμόρφωσής της στον κανονισμό 3577/1992, δεν είναι δυνατό να αρχίσει νωρίτερα από το 2004. Η επιστολή ξεσηκώνει θύελλα δηλώσεων από τους ακτοπλοΐτες και την αξιωματική αντιπολίτευση κατά του Ν. 2932/2001, αλλά ο υπουργός δηλώνει ότι υπάρχουν πάντα περιθώρια για βελτιώσεις. Συνεχίζονται οι διαπραγματεύσεις ANEK - Στρίντζη και ΝΕΛ - HFD για συγχώνευση. Η ΠΝΟ αναγγέλλει 48ωρες επαναλαμβανόμενες απεργίες για τον Ιούνιο λόγω του συνταξιοδοτικού.

Ιούνιος: Το υπουργείο Αιγαίου ανακοινώνει την πρόθεσή του να καλύψει τις άγονες γραμμές με οκτώ πλοία τύπου swath, που θα ταξιδεύουν με 8 μποφόρ και θα έχουν ταχύτητα 25 κόμβων. Εν τω μεταξύ, ναυαγούν οι διαπραγματεύσεις της ANEK με τις Γραμμές Στρίντζη για ενδεχόμενη συγχώνευση, ενώ την ίδια εποχή αηδάζει και η διοίκηση της ANEK εν μέσω κατηγοριών για τα οικονομικά της εταιρείας. Ναυαγούν επίσης οι διαπραγματεύσεις της κυβέρνησης με την ΠΝΟ για το συνταξιοδοτικό και η κυβέρνηση



προχωρεί στην επιστράτευση των ναυτεργατών, ξεσηκώνοντας θύελλα διαμαρτυριών από την ΠΝΟ και την αντιπολίτευση, αλλά όχι από τον κόσμο. Στα πρόθυρα της απελευθέρωσης, η επιστράτευση διαρκεί χρόνο ρεκόρ 3 μήνες.

Ιούλιος: Πόλεμος ξεσπάει μεταξύ των Γραμμών Στρίντζη και της C.A. Ferries για τη μεταδρομολόγηση του Blue Star 1 από την Αδριατική στη γραμμή Δωδεκανήσου, με προσφυγή της πρώ-

της στη ΓΕΑΣ. Σε μια από τις τελευταίες πράξεις της προτού καταργηθεί λόγω απελευθέρωσης, η ΓΕΑΣ εγκρίνει τη σχετική αίτηση αλλά με αλλαγή της ώρας αναχώρησης. Εν τω μεταξύ, η HFD ανακοινώνει πρόβλεψη λειτουργικής κερδοφορίας για το 2002, έναντι ζημιών το 2001, και φιλόδοξο επενδυτικό πρόγραμμα μέχρι το 2006. Η ANEK ετοιμάζεται για το μέλλον με νέα διοίκηση, ενώ οι ακτοπλοίοι ετοιμάζονται να προσφύγουν στη ΡΑΘΕ για το ναυλολόγιο.

Αύγουστος: Η ΔΑΝΕ προβλέπει ζημιές για το 2002, ενώ οι Επιχειρήσεις Αττικής και οι Γραμμές Στρίντζη ανακοινώνουν κέρδη για το εξάμηνο. Η ΝΕΛ και οι Μινωικές ανακοινώνουν αύξηση κύκλου εργασιών και μείωση ζημιών στο εξάμηνο. Ανακοινώνεται η απομάκρυνση του διευθύνοντος συμβούλου της HFD, εν μέσω αντε-

γκλήσεων με μετόχους και μέλη του Δ.Σ. της εταιρείας.

Σεπτέμβριος: Εγκαινιάζεται η ακτή Βασιλειάδη στο λιμάνι του Πειραιά, ως νέο σημείο αναχωρήσεων για τη γραμμή Δωδεκανήσου, με επτά νέες θέσεις ελλιμενισμού. Η ANEK ανακοινώνει αυξημένα έσοδα και μειωμένες ζημιές για το εξάμηνο. Σε 38 εκατ. ευρώ θα ανέλθουν οι επιδοτήσεις για 72 άγονες γραμμές, με κάλυψη από τον κρατικό προϋπολογισμό και τον επίνευλο. Το YEN αποφασίζει τη σύσταση νομοπαρασκευαστικής επιτροπής για τη βελτίωση του Ν. 2932/2001. Οι ακτοπλοίοι καταθέτουν στο YEN υπόμνημα για 14 «σημεία-αγκάθια» του νόμου. Οι διαφημιστικές δαπάνες των ακτοπλοϊκών εταιρειών παρουσιάζουν αύξηση 7%.

Οκτώβριος: Μεγάλος αναβρασμός τον τελευταίο μήνα πριν από την απελευθέρωση. Νέα σύγκρουση YEN - ακτοπλοίων για το πλάφόν στα εισιτήρια της οικονομικής θέσης, με τη ΡΑΘΕ να κάνει δεκτές σχετικές προσφυγές ακτοπλοϊκών εταιρειών. Η σύγκρουση επεκτείνεται και για το θέμα των πλοίων Ro-Ro, τα οποία οι ακτοπλοίοι κατηγορούν για αθέμιτο ανταγωνισμό. Το YEN προχωρεί σε 8 τροποποιήσεις του Ν. 2932/2001, που αφορούν κυρίως διαδικαστικά θέματα και δεν αλλοιάζουν τη φιλοσοφία του νόμου. Οι ναυτικοί πράκτορες ζητούν εξαίρεση από τον επίνευλο νησιών με λιγότερους από 3.100 κατοίκους. Το YEN ανακοινώνει το Γενικό Δίκτυο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών 2003-2004 με 92 λιμάνια και 272 δρομολόγια, με τη σημείωση ότι αυτό είναι ενδεικτικό και ότι οι ακτοπλοίοι μπορούν να προτείνουν και άλλα δρομολόγια. Την παραμονή της απελευθέρωσης, το YEN ανακοινώνει πακέτο υποχρεωτικών εκπτώσεων και δωρεάν μετακινήσεων σε όλες τις γραμμές,

ALLOCEANS SHIPPING CO. LTD

*Η Alloceans
εύχεται στη ναυτική οικογένεια
Χρόνια Πολλά*

Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ 225-227, ΚΗΦΙΣΙΑ, 145 61 ΑΘΗΝΑ
ΤΗΛ.: +(30) 210 6142891, FAX: +(30) 210 6143056

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΡΑΦΗΝΑΣ Α.Ε.



Το λιμάνι της Ραφήνας με χαρακτήρα επιβατηγό - τουριστικό - αθλητικό, καλείται να ανταποκριθεί με γρήγορους ρυθμούς στις προκλήσεις της εποχής.

Ο Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας (Ο.Λ.Ρ) Α.Ε

- με νέο, σύγχρονο θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας
- με επίκεντρο στη στρατηγική του το σεβασμό στο περιβάλλον, στον επιβάτη, στην κοινωνία της Ραφήνας
- με σκοπό τη συνδυασμένη ανάπτυξη
- με τον προγραμματισμό λειτουργικών παρεμβάσεων σε έργα υποδομής, πρόσβασης και αισθητικής διάρθρωσης στα λιμάνια της Ραφήνας και της Αγίας Μαρίνας
- Με ορίζοντα το 2004 για την υλοποίηση των περισσότερων προγραμματισμών

ΣΤΟΧΕΥΕΙ σε ένα σύγχρονο, λειτουργικό και σημαντικό λιμάνι στη Ραφήνα, πύλη προς τη Νότια Εύβοια και τα νησιά των κυκλάδων.

Αριθμός διακινούμενων επιβατών & οχημάτων

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

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΡΑΦΗΝΑΣ Α.Ε.

Ακτή Ανδρέα Γ. Παπανδρέου, Λιμάνι Ραφήνας

Τηλ: 02940 23605, 22409 - Fax: 02940 26076, e-mail: portraf@internet.gr

για ειδικές ομάδες πολιτών (άποροι, ανάπηροι, πολύτεκνοι, κάτοικοι μικρών νησιών, βουλευτές κ.ά.).

Νοέμβριος: Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας υποδέχεται με συγκρατημένη αισιοδοξία τη νέα εποχή, ενώ η αξιωματική αντιπρόεδρος καταγγέλλει τη διαιώνιση του κρατικού παρεμβατισμού. Θυέλλα διαμαρτυριών, σκληρές δηλώσεις και εξώδικα των ακτοπλοίων για τις εκπτώσεις. Η ANEK ανακοινώνει δικό της πακέτο εκπτώσεων, που περιλαμβάνει και όσους θέλουν να μαζέψουν ελιές στην Κρήτη. Η ΡΑΘΕ δίνει το πράσινο φως στην ελεύθερη δρομολόγηση Ro-Ro. Νέα αύξηση τζίρου και μείωση ζημιών ανακοινώνουν οι Μινωικές Γραμμές, ενώ οι Επιχειρήσεις Αττικής και οι Γραμμές Στρίντζη ανακοινώνουν αύξηση τζίρου και κερδών για το ενδεύμνο. Η ΔΑΝΕ ανακοινώνει μείωση ζημιών, ενώ η ANEK και η ΝΕΛ αύξηση κερδών.

Δεκέμβριος: Έντονη αντιπαράθεση μεταξύ ANEK και Γραμμών Στρίντζη, δυο εταιρειών που λίγους μήνες πριν συζητούσαν το ενδεχόμενο συγχώνευσης, με προσφυγή της πρώτης στη ΡΑΘΕ για τη δρομολόγηση της δευτέρας στη γραμμή της Κρήτης. Ως φαίνεται, η απειλευθέρωση δεν προμηνύεται ιδιαίτερα ευχάριστη για τις εταιρείες που μέχρι τώρα είχαν την αποκλειστική εκμετάλλευση της γραμμής της Κρήτης. Θα είναι εξίσου θερμό το 2003 με το 2002; Η απάντηση θα φανεί στην πορεία, αλλά διακινδυνεύω την πρόβλεψη ότι όσο ενδιαφέρονται για τα ακτοπλοϊκά δρώμενα δεν θα πηλξουν ούτε και αυτήν τη χρονιά. Το 2003 θα είναι στην ουσία το πρώτο έτος ουσιαστικής εφαρμογής του Ν. 2932/2001. Θα έχουμε λοιπόν την ευκαιρία να παρατηρήσουμε κατά πόσο ο νέος νόμος θα συμβάλει ή όχι στον περιορισμό των μονοπωλιακών καταστάσεων που ακόμη υπάρχουν, στην προσφορά ανταγωνιστικών ναύλων στον ταξιδιώτη, στην ανανέωση του στόλου, στη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών, στη βελτίωση της οικονομικής κατάστασης των ναυτιλιακών εταιρειών και στη διατήρηση της συνοχής της νησιωτικής Ελλάδας. Οι παρατηρήσεις αυτές θα δώσουν την ευκαιρία να διατυπωθούν τυχόν διορθωτικές παρεμβάσεις στο όλο πλαίσιο λειτουργίας του συστήματος. Στόχος θα πρέπει να είναι το νέο σύστημα να παρέχει ουσιαστική απειλευθέρωση της αγοράς και όχι να μοιάζει με το παλιό.

Ένα θέμα το οποίο ως φαίνεται δεν θα κριθεί το 2003, είναι η ενδεχόμενη παρέμβαση της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε περίπτωση καταγγελίας ότι το νέο θεσμικό μας πλαίσιο δεν είναι συμβατό με τον κανονισμό 3577/1992. Κατά τα λεγόμενα της Κομισιόν, αν υπάρξει μια τέτοια παρέμβαση, αυτή θα λάβει χώρα από το 2004 και μετά. Βέβαια, τέτοιες διαδικασίες παίρνουν χρόνο. Όμως, αξίζει να τονισθεί ότι το 2004 θα είναι η χρονιά της Ολυμπιάδας, όπου, μεταξύ άλλων, ακριβώς την περίοδο μεγάλης αιχμής της τουριστικής κίνησης, δηλαδή τις τρεις τελευταίες βδομάδες του Αυγούστου, το μισό λιμάνι του Πειραιά θα είναι κλεισμένο για τις ανάγκες της ολυμπιακής φιλοξενίας (πλωτά ξενοδοχεία). Η συγκυρία αυτή θα εξασκήσει σίγουρα μεγάλη επί πλεόν πίεση στο ακτοπλοϊκό σύστημα της χώρας, ιδίως από πλευράς συντονισμού δρομολογίων και διαχείρισης της πεπερασμένης χωρητικότητας των λιμανιών, και σίγουρα θα κάνει πιο δύσκολη μια ενδεχόμενη αντιπαράθεση μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών αν κάτι δεν πάει καλά.

Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες κατά καιρούς οδύρονται για τη δεινή οικονομική τους κατάσταση και ζητούν να τεθεί τέρμα στις έμμεσες επιδοτήσεις διαφόρων κοινωνικών ομάδων που τους επιβάλλει το κράτος μέσω εκπτώσεων, δωρεάν μετακινήσεων και υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας στις ελεύθερες γραμμές. Αν και στα θέματα αυτά και σε πολλά άλλα θέματα κρατικού παρεμβατισμού οι απόψεις των ακτοπλοίων είναι προς τη σωστή κατεύθυνση, τα δημοσιευμένα οικονομικά αποτελέσματα δείχνουν κέρδη σε αρκετές από τις εταιρείες του κλάδου, κέρδη τα οποία μάλιστα προβάλλονται δεόντως από αυτές! Όλα αυτά υποδηλώνουν ότι η οικονομική κατάσταση της ακτοπλοϊας μάλιστα δεν είναι τόσο άσχημη όσο επιλεκτικά οι εταιρείες θέλουν να εμφανίζουν, για να πείσουν ότι πρέπει να σταματήσουν οι έμμεσες επιδοτήσεις εις βάρος τους ή για άλλους λόγους.

Όμως, αν οι ακτοπλοίοι δεν θέλουν έμμεσες επιδοτήσεις σαν κι αυτές, θα πρέπει να δεχθούν να σταματήσει και η έμμεση επιδότηση που απολαμβάνουν οι ίδιοι μέσω εξαιρετικά χαμηλών λιμενικών τελών. Τα τέλη ελλιμενισμού των πλοίων ακτοπλοϊας είναι αρκετά χαμηλότερα από τα αντίστοιχα τέλη για τα πλοία εξωτερικού (κρουαζιερόπλοια, φορτηγά) και πολύ χαμηλότερα απ' όσα χρεώνουν ξένα λιμάνια. Το «Φαιστός Παλιός», χωρητικότητας 2.182 επιβατών και 600 Ι.Χ., πληρώνει περί τις 54.000 δρχ. (158 ευρώ) για μία μέρα parking στο επιβατικό λιμάνι του Πειραιά, παρότι στο τελευταίο έχουν επενδυθεί δισεκατομμύρια για υποδομές. Η τιμή αυτή, παρά τις αλλεπάλληλες αυξήσεις ναύλων ακτοπλοϊας τα τελευταία χρόνια, είναι καθιλωμένη στο ίδιο επίπεδο από το 1998 και είναι εξαιρετιστικά χαμηλή από όποια οπτική τη δει κανείς (εισιτήριο οικονομικής θέσης χωρίς κλίση για δύο άτομα με Ι.Χ. από τον Πειραιά στο Ηράκλειο με επιστροφή κοστίζει 252 ευρώ). Μια τέτοια αντιμετώπιση μπορεί σαφώς να θεωρηθεί ως έμμεση επιδότηση των ακτοπλοϊκών εταιρειών από το ελληνικό Δημόσιο, παρ' όλο ότι αυτές είναι ιδιωτικές επιχειρήσεις με σκοπό το κέρδος. Μάλιστα, ένα σημαντικό μέρος της επιδότησης αυτής γίνεται μέσω κρατικών εταιρειών εισηγμένων ή υπό εισαγωγή στο ΧΑΑ (ΟΛΘ και ΟΛΠ αντίστοιχα), προς ιδιωτικές εταιρείες ήδη εισηγμένες στο ΧΑΑ (ANEK, ΔΑΝΕ, ΝΕΛ, Μινωικές, Γραμμές Στρίντζη και Επιχειρήσεις Αττικής).

Υποσημείωση: Η διαφοροποίηση λιμενικών τελών ανάλογα με τον προορισμό (χαμηλότερα για πλοία εσωτερικού, υψηλότερα για πλοία εξωτερικού) δεν είναι συμβατή με την κοινοτική νομοθεσία. Το μαχαίρι της απειλευθέρωσης είναι δίκαιο. Σε μια απειλευθέρωμένη ακτοπλοϊκή αγορά που θέλει να λειτουργεί με ευρωπαϊκές προδιαγραφές, οι έμμεσες επιδοτήσεις και στρεβλώσεις προς πάσα κατεύθυνση θα πρέπει σιγά-σιγά να εκλείψουν.



Από το 1955
στην υπηρεσία της ναυτιλίας



 **TSOUKATOS**

ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ - ΦΩΤΙΣΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ
ΑΝΤΙΕΚΡΗΚΤΙΚΑ ΥΛΙΚΑ - ΚΑΛΩΔΙΑ - ΠΡΟΒΟΛΕΙΣ

του Τάκη Ευστρατίου,
αντιπροέδρου της
George Moundreas and Co. S.A.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

«...όλοι οι τομείς της ναυλαγοράς υπέστησαν σταδιακή καθίζηση χωρίς όμως να υφίστανται όλοι τις ίδιες συνέπειες της πτώσης...»

Κάπως έτσι έκλεινε η ανασκόπηση του 2001. Κατά το πρώτο τρίμηνο του 2002, η αμερικανική υπερκατανάλωση (shopping therapy στο σοκ της 11ης Σεπτεμβρίου) δημιούργησε παγκοσμίως μια παραπληντική ευφορία, και η περιστασιακή αύξηση του ΑΕΠ κατά 5,7% έδινε την εντύπωση ότι η ύφεση πέρασε. Δεν εκτιμήθηκαν οι ενδείξεις περί του αντιθέτου, όπως επιμονή στις αιτήσεις για ανεργία (380-400.000 εβδομαδιαίως), η μείωση στις βιομηχανικές επενδύσεις και στις πωλήσεις διαρκών καταναλωτικών αγαθών.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση και η Μεγάλη Βρετανία, φοβούμενες ότι μια απότομη ανάκαμψη της αμερικανικής οικονομίας θα ανεβάσει τα αμερικανικά επιτόκια, άφησαν το δικά τους επιτόκια αμετάβλητα. Όμως, ούτε και στο δεύτερο τρίμηνο η Ε.Ε. έλαβε υπ' όψιν τη βύθιση του ρυθμού ανάπτυξης των ΗΠΑ στο 1,1%, το ξέσπασμα των σκανδαλίων της δημιουργικής λογιστικής, την έναρξη της ιρακινής κρίσης, την επιμονή της ιαπωνικής τραπεζικής κρίσης και του αποπληθωρισμού και την επιδείνωση των δεικτών σε όλον τον κόσμο εκτός Κίνας. Όλα αυτά δηλαδή που επιβεβαίωναν την παράταση της ύφεσης τουλάχιστον μέχρι το γ' τρίμηνο. Έτσι συνέχισε να μη μειώνει τα επιτόκια, φέρνοντας την ευρωπαϊκή οικονομία σε πολύ δυσχερή θέση.

Έτσι, ενώ η Ε.Ε. μπήκε στο τρίτο τρίμηνο με ένταση σε ένα φαύλο κύκλο νέας μείωσης των εταιρικών κερδών, κατάρρευσης των χρηματιστηρίων, αύξησης της ανεργίας, μείωσης της κατανάλωσης κοκ, στις ΗΠΑ κατά το τρίτο τρίμηνο απορροφήθηκε η κρίση εμπιστοσύνης από τα επιχειρηματικά σκάνδαλα και, παρά τους χαμηλούς γενικά δείκτες, η υψηλή παραγωγικότητα του συστήματος, η αυτοκινητοβιομηχανία και οι κατασκευές ανέβασαν το ρυθμό αύξησης του ΑΕΠ στο 3,5% βάζοντας κά-

ποιο φρένο στη γενική κατάρρευση.

Εν τω μεταξύ, η παραπάνω ευρωπαϊκή οικονομική πολιτική του Συμφώνου Σταθερότητας και οι ιαπωνικές κυβερνητικές παλινωδίες στη διαχείριση των τραπεζικών επισφαλών δανείων, ύψους \$ 420 δισ., κράτησαν τις οικονομίες αυτές σε ρυθμούς ανάπτυξης μηδέν plus, αφήνοντας τις ΗΠΑ και την Κίνα (ρυθμός 8% ανάπτυξης) να σύρουν το τρένο της παγκόσμιας εξόδου από την ύφεση. Πλησιάζοντας το τέλος του τετάρτου τριμήνου του έτους σχηματίζεται η εξής εικόνα και οι ανάλογες προσδοκίες για το 2003:

— Η βύθιση των χρηματιστηρίων που ακολούθησε τη μείωση των επιτοκίων της Ευρωζώνης στις αρχές του Δεκεμβρίου του 2002, σημαίνει ότι οι επενδυτές δεν προσδοκούν από την καθυστερημένη μείωση μια αναπτυξιακή πορεία, και θεωρούν ότι η ευρωπαϊκή οικονομία έχει υποστεί σοβαρή βλάβη και ότι η Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα, η οποία απέφευγε πεισματικά επί μήνες τη μείωση των επιτοκίων, αναγκάστηκε να πάρει αυτή την πυροσβεστική απόφαση, παραδεχόμενη ουσιαστικά την κρίσιμότητα της κατάστασης.

— Στις ΗΠΑ, όπου η νομισματική πολιτική ήταν σοβαρότερη, παρατηρήθηκε τρίτη συνεχής μείωση των νέων αιτήσεων ανεργίας σε χαμηλό 21 μηνών, η συνολική ανεργία όμως στο τέλος Νοεμβρίου του 2002 έφθασε στο ανησυχητικό 6%, τα δε χρηματιστηριακά κέρδη άρχισαν να διαβρώνονται μέσα στον περασμένο Δεκέμβριο. Παρ' όλα αυτά, σημειώνεται συνεχής αύξηση της παραγωγικότητας της εργασίας κατά το δεύτερο, τρίτο και τέταρτο τρίμηνο του 2002 στον υψηλότερο ρυθμό από το 1973, ως και επέκταση του τομέα υπηρεσιών ο οποίος παράγει το 80% του ΑΕΠ. Αυτό είναι ενδείξεις ανοδικού γυρίσματος της οικονομίας. Η μείωση όμως της βιομηχανικής παραγωγής, των βιομηχανικών επενδύσεων, η χρεοκοπία της United Airlines και η απόλυση-παραίτηση του υπουργού Οικονομικών και του οικονομικού συμβούλου του Λευκού Οίκου διαλύουν υπεραισιόδοξες πεποιθήσεις, πως όλα θα προχωρήσουν ομαλά για την έξοδο από την ύφεση.

— Στην Ιαπωνία, παρά τις παρεμβάσεις της κεντρικής τράπεζας και

ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

ΑΠΑΣΚΟΠΗΣΗ ΤΟΥ 2002

της κυβέρνησης μέσω του προϋπολογισμού κατά το τέταρτο τρίμηνο για τη διάσωση του τραπεζικού συστήματος και την αναθέρμανση της οικονομίας, συνεχίστηκε η αποπληθωριστική περιδίνηση με νέα μείωση τιμών και κατανάλωσης, μείωση του πληθονόσματος των εξαγωγών, οι οποίες δίνουν το 50% του ΑΕΠ, και αποχή των επιχειρήσεων από την ανανέωση της τεχνολογίας τους που μειώνει την ανταγωνιστικότητά τους σε σχέση με τους εξαγωγικούς ανταγωνιστές τους στις άλλες χώρες της Άπω Ανατολής. Έτσι, όλα δείχνουν ότι ο δρόμος της δεύτερης οικονομίας του πλανήτη κατά το 2003 θα είναι δυσκολότερος.

Στα ανωτέρω πρέπει να συνοψισθεί και ο προ πολλού αναμενόμενος πόλεμος στο Ιράκ. Κάθε τέτοια επέμβαση εμπεριέχει εξ ορισμού πολλούς κινδύνους. Πόσω μάλλον όταν μιλάμε για την περιοχή της Μέσης Ανατολής, με σημαντικές συμπάθειες στην Αλ Κάιντα και συνεχώς αυξανόμενο αντιαμερικανισμό, αλλά και λόγω του Παλαιστινιακού. Σύμφωνα με το Κέντρο Στρατηγικών και Διεθνών Σπουδών της Ουάσιγκτον (Center for Strategic and International Studies) το πλέον πιθανό σενάριο (40 - 60%) είναι να διαρκέσει ο πόλεμος τέσσερις με έξι εβδομάδες, άμεση πτώση του καθεστώτος Χουσεϊν, προσωρινή διακοπή της ροής του ιρακινού πετρελαίου για ένα τρίμηνο οπότε το πετρέλαιο θα φθάσει τα 36 δολάρια το βαρέλι, εν συνεχεία δε, θα πέσει στα 22 δολάρια στο τέλος του 2003 και στα 20 δολάρια στο τέλος του 2004. Υπάρχει το μέτριας δυναμικότητας σενάριο (30 - 40% πιθανότητα), όπου θα υπάρξει μη αναμενόμενη αντίσταση του ιρακινού στρατού, ο πόλεμος θα διαρκέσει περίπου έξι μήνες, το πρώτο τρίμηνο το πετρέλαιο θα πάει στα 42 δολάρια το βαρέλι για να προσγειωθεί στα 30 δολάρια στο τέλος του 2003 και να παραμείνει έως το τέλος του 2004. Υπάρχει βέβαια και το καταστροφικό σενάριο (πιθανότητα 5 - 10%), όπου γίνεται αυτό που λέμε «ανάστα ο Κύριος». Το πετρέλαιο πετάει στα 80 δολάρια το βαρέλι για το πρώτο τρίμηνο, κατεβαίνει στα 50 δολάρια στο τέλος του 2003 και τελικά στα 35 δολάρια στο τέλος του 2004.

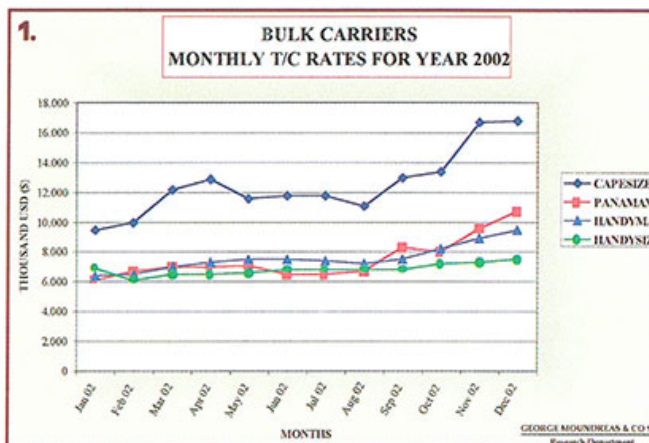
Υπό αυτό το γενικό κλίμα, συμπεραίνεται ότι η αύξηση όλων των

δεικτών της ναυτιλίας, η οποία προέρχεται σχεδόν αποκλειστικά από τη διαφορά δυναμικού προσφοράς και ζήτησης τονάζ, κινδυνεύει να ανατραπεί μόνο από το παραπάνω καταστροφικό σενάριο της ιρακινής κρίσης. Όλα τα άλλα ενδεχόμενα που επιτρέπουν έστω και ελαφρά ανοδική πορεία στην παγκόσμια οικονομία, αναμένεται να συντηρήσουν τον όγκο του διεθνούς εμπορίου και τη ζήτηση τονάζ σε... αξιοπρεπή επίπεδα.

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΙΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΕΣ

BULKERS

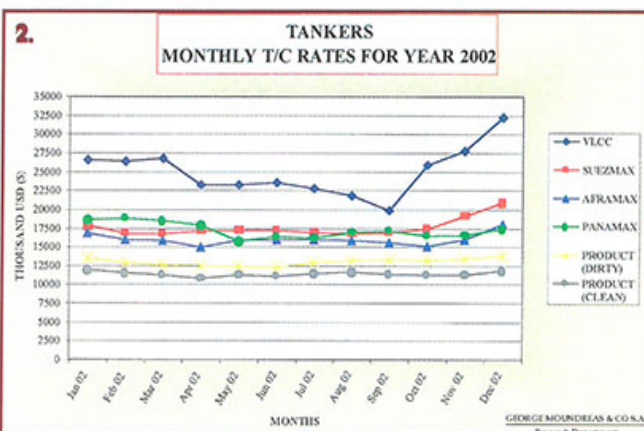
Η αγορά του χύδην ξηρού φορτίου κινήθηκε σε υψηλότερα επίπεδα από το τέλος του 2001, αλλά χωρίς σημαντικές διαφορές έως τον Αύγουστο του 2002, με εξαίρεση το cape size στο οποίο παρατηρήθηκε απότομη άνοδος μέχρι τον Απρίλιο και ακολούθησε σχετική πτώση μέχρι τον Αύγουστο του 2002. Από τότε η αγορά ανεβαίνει όπως δείχνει το διάγραμμα 1.



Ο πίνακας Α δείχνει τη μεταβολή της μέσης τιμής ναύλων στην ίδια περίοδο.

TANKERS

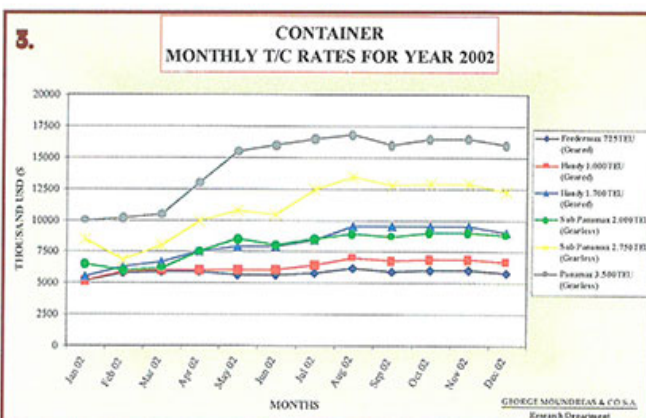
Τα τάνκερ τείνουν να ξεχάσουν τους ναύλους του 2000 και οι αγορές (με ποικίλες διακυμάνσεις αναλόγως του τύπου του πλοίου) σταθεροποιούνται σε χαμηλότερα αλλά αποδεκτά επίπεδα. Οι προσδοκίες για ένα γρήγορο πόλεμο στο Ιράκ ανέβασαν τους ναύλους σε υψηλά επίπεδα. Επίσης, ο αποκλεισμός των τάνκερ στον US Gulf εξ αιτίας των storms μείωσε την προσφορά τονάζ. Αλλά μόλις εξέλθουν οι λόγοι οι ναύλοι έπεσαν.



Ο πίνακας Β δείχνει τη μεταβολή της μέσης τιμής ναύλων για την ίδια περίοδο.

CONTAINERS

Η αγορά ξεκίνησε με μειωμένες προσδοκίες, αλλά σύντομα πήρε ανοδική πορεία - περισσότερο στα μεγάλα Containers απ' ό,τι στα Feedermax όπως φαίνεται και από τον πίνακα 3.



Ο πίνακας C δείχνει τη μεταβολή της μέσης τιμής ναύλων για την ίδια περίοδο.

DEMOLITION

Η ραγδαία και αυτόνομη ανάπτυξη της Ινδίας και της Κίνας οδήγησε τις τιμές σε σχετικά υψηλά επίπεδα παρά τη μεγάλη προσφορά τονάζ προς διάλυση. Η συνέχηση της ανάπτυξης των χωρών αυτών προσιωνίζεται διατήρηση υψηλών τιμών, παρά την αναμενόμενη αύξηση την προσφοράς των τάνκερ, ειδικά μετά τη βύθιση

A. BULK CARRIERS

Τύπος πλοίου	Μέση τιμή ναύλων SPOT σε U.S.\$			Μέση τιμή ενός χρόνου T/C σε U.S.\$		
	Νοέμβριος 2001	Νοέμβριος 2002	Μεταβολή %	Νοέμβριος 2001	Νοέμβριος 2002	Μεταβολή %
Capesize (150.000 tdw)	7.700	10.500	+36 %	9.500	12.000	+26 %
Panamax (74.000 tdw)	5.400	6.300	+17 %	5.450	7.100	+30 %
Handymax (45.000 tdw)	7.000	7.500	+7 %	6.700	7.300	+9 %
Handysize (30.000 tdw)	6.800	7.000	+3 %	6.000	6.700	+12 %

B. TANKERS

Τύπος πλοίου	Μέση τιμή ναύλων SPOT σε U.S.\$			Μέση τιμή ενός χρόνου T/C σε U.S.\$		
	Νοέμβριος 2001	Νοέμβριος 2002	Μεταβολή %	Νοέμβριος 2001	Νοέμβριος 2002	Μεταβολή %
V.L.C.C. Modern	19.700	19.400	-1.5 %	29.000	25.300	-12.8 %
V.L.C.C. 90ty	18.300	18.400	+0.5 %	27.500	24.000	-12.7 %
Suezmax 90ty	17.000	17.200	+1.2 %	20.500	17.500	-14.6 %
Aframax 90ty	24.500	17.800	-27.3 %	18.400	16.000	-13 %
Panamax 90ty	20.500	13.800	-32.7 %	19.000	17.300	-9 %
Products (Dirty)	20.500	13.450	-34.4 %	15.200	13.100	-13.8 %
Products (Clean)	19.700	13.050	-33.7 %	14.600	11.500	-21 %

On course for the future



Focusing on your needs

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

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

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



Germanischer Lloyd
OPERATING 24/7

C. CONTAINERS

		Μέση τιμή ενός χρόνου T/C σε U.S.\$		
Τύπος πλοίου		Νοέμβριος 2001	Νοέμβριος 2002	Μεταβολή %
Feedermax	725 TEU Geared	5.200	5.800	+11.5 %
Handy	1.000 TEU Geared	5.200	6.200	+19 %
Handy	1.700 TEU Geared	6.350	7.800	+23 %
Sub Panamax	2.000 TEU Gearless	7.000	7.800	+11 %
Sub Panamax	2.750 TEU Gearless	9.500	10.600	+11.6 %
Panamax	3.500 TEU Gearless	10.500	14.000	+33 %

ση του «Prestige».

Οι πίνακες D & E είναι ενδεικτικοί του τονάζ που διαλύθηκε.

ΑΓΟΡΑ ΠΩΛΗΣΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΑΠΟ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑ

Είναι κοινοτοπία το να λέει κανείς ότι οι Έλληνες δίνουν τον τόνο στην αγορά των μεταχειρισμένων πλοίων.

Οι κινήσεις των Ελλήνων εφοπλιστών μπορούν να καταγραφούν σε αδρές γραμμές ως ακολούθως.

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ: Ο μήνας ξεκίνησε χαλαρά από πλευράς αγοραπωλησιών, για να ζωηρέψει τις τελευταίες εβδομάδες, παρά το ότι τα θεμελιώδη της ναυλαγοράς παρέμεναν αναλλοίωτα. Εκτός από τα Capes που έδειξαν κάποια ζωηρότητα, οι υπόλοιποι τομείς ξηρού και υγρού φορτίου παρέμειναν στα ίδια με του Δεκεμβρίου επίπεδα ή και πιο κάτω. Επί πλέον, παρατηρήθηκε και αύξηση των enquiries για νέες κατασκευές Handymax και Panamax διεθνώς. Από πλευράς αγοραπωλησιών, ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η αγορά του caper CAROUGE, 149.383 tdw, built 1992, από την Enterprises Shipping and Trading S.A. του Ομίλου Ρέστη αντί των 18.000.000 δολλαρίων, ενώ δεν υστέρησε η Anangel με την αγορά

του «Anangel Loyalty» Panamax 71.550 tdw, κατασκευής 1995, αντί των 13.400.000 δολλαρίων, η Gleamray με την αγορά του «Costos G.O.» Handymax bulkier 45.000 tdw, κατασκευής 1994, και ο Όμιλος Τσάκου με την αγορά του VLCC «Sina» 247.875 tdw, κατασκευής 1992, αντί των 24.000.000 δολλαρίων.

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ: Ο Φεβρουάριος ήταν γενικά πιο «δραστήριος» από τον Ιανουάριο. Οι αισιόδοξες οικονομικές προβλέψεις περί τα μικρο- και μακρο-οικονομικά και η ναυλαγορά που έδειχνε κάποια έστω αμυδρά θετικά σημάδια, ώθησαν το αγοραστικό ενδιαφέρον που επικεντρώθηκε σε πιο νέες ηλικίας πλοία. Η μικρή ροή τους στην αγορά και η μεγάλη ζήτηση άρχισαν να ανεβάζουν τις τιμές. Από πλευράς αγοράς ενδιαφέρον παρουσιάζει η Minerva Marine με την αγορά του «Minerva Anna» aframax 96.992 tdw, κατασκευής 1999, αντί των 32.500.000 δολλαρίων, η αγορά από την Danaos Shipping δύο Handymax bulkers, κατασκευής 1994, αντί 22.000.000 δολλαρίων, και ενός Panamax Bulkier 69.000 tdw, κατασκευής 1998, αντί του ποσού των 14.300.000 δολλαρίων, η αγορά του aframax «Minerva Helen» της Minerva Marine από την επίσης ελληνική Drytank στην περιοχή των 21.000.000 δολλαρίων, η πώληση του aframax «Isabella» της Thenamaris 97.078 tdw, κατασκευής 1991, στον Όμιλο Χατζηγιάννου αντί των 19.800.000 δολλαρίων καθώς και

D. BULK CARRIERS

Date	CAPSIZE		PANAMAX		HANDYMAX		HANDYSIZE	
	Total DWT	Nuber of Vsis	Total DWT	Nuber of Vsis	Total DWT	Nuber of Vsis	Total DWT	Nuber of Vsis
Jan. 02	233,100	2	129,300	2	0	0	201,500	7
Feb. 02	242,600	2	75,200	1	0	0	81,600	3
Mar. 02	0	0	205,600	3	107,800	2	129,100	5
Apr. 02	139,500	1	0	0	41,400	1	182,100	7
May 02	135,800	1	61,100	1	0	0	173,500	6
Jun. 02	138,800	1	61,100	1	0	0	251,500	9
Jul. 02	0	0	133,200	2	316,400	6	314,700	12
Aug. 02	110,400	1	134,000	2	60,700	1	322,700	11
Sep. 02	0	0	132,200	2	88,000	1	143,700	6
Oct. 02	159,200	1	126,500	2	60,200	1	257,900	10
Nov. 02	159,200	1	0	0	43,800	1	144,00	5

E. TANKERS

Date	VLCC		SUEZMAX		AFRAMAX		PANAMAX		PRODUCTS	
	Total DWT	Nuber of Vsis	Total DWT	Nuber of Vsis	Total DWT	Nuber of Vsis	Total DWT	Nuber of Vsis	Total DWT	Nuber of Vsis
Jan. 02	1.379,000	5	398,400	3	81,600	1	0	0	255,000	6
Feb. 02	3.013,000	9	0	0	89,600	1	65,000	1	114,400	4
Mar. 02	0	0	135,000	1	96,400	1	0	0	114,400	1
Apr. 02	1.550,000	6	0	0	275,000	3	0	0	29,600	1
May 02	2.035,000	5	155,200	1	186,500	2	390,000	5	212,200	6
Jun. 02	0	0	0	0	0	0	0	0	61,300	2
Jul. 02	0	0	156,300	1	82,200	1	78,900	1	150,000	4
Aug. 02	279	1	435,600	3	0	0	70,200	1	383,600	10
Sep. 02	1.101,000	3	0	0	0	0	0	0	162,700	6
Oct. 02	825,000	2	149,400	1	204,700	2	0	0	304,100	7
Nov. 02	280,000	1	0	0	397,000	4	63,000	1	123,200	4

η αγορά από τον ίδιο όμιλο του «Sanko Quest» aframax 95.938 tdw κατασκευής 1993, αντί 24.000.000 δολαρίων.

ΜΑΡΤΙΟΣ: Οι αισιόδοξες οικονομικές προβλέψεις συνεχίστηκαν και αυτόν το μήνα, παρά τις περί του αντιθέτου ήγες ομοιογενώς φωνές. Οι ναύλοι συνέχισαν να δείχνουν αισιόδοξες προοπτικές, και πολλοί πήλινον μιλούσαν για οριστική ανάκαμψη μέσα στο δεύτερο εξάμηνο του 2002. Έτσι, η Alpha Tankers αγόρασε το «World Action» Cape του 1994 αντί 21.000.000 δολαρίων, ενώ η Anangel αγόρασε το Panamax bulker «Ocean Cherry» 70.000 tdw, κατασκευής 1994, αντί 12.000.000 δολαρίων. Η Eastern Mediterranean αγόρασε το «Big Ocean» Panamax bulker του 2002 αντί 18.200.000 δολαρίων. Αρκετοί επίσης αγόρασαν διάφορα πλοία παλαιότερης ηλικίας.

ΑΠΡΙΛΙΟΣ: Η ναυλαγορά των πλοίων ξηρού φορτίου έδειξε τα πρώτα σημάδια κόπωσης ειδικά προς το τέλος του μήνα, με προεξάρχοντα τα Cape Bulk Carriers στα οποία παρατηρήθηκε ραγδαία πτώση, ενώ στα Tankers επικρατεί κατάρκεια και αβεβαιότητα που εντείνεται από την επιδείνωση της κατάστασης στη Μέση Ανατολή και τις διάφορες φήμες που θέλουν τη Σαουδική Αραβία να «θυμιάται» πάλη το όπλο του πετρελαίου. Εν τούτοις, το αγοραστικό ενδιαφέρον παραμένει αναλλοίωτο με την Ocean Bulk να πληρώνει 17.500.000 για το Cape «Pan Adangbay» 150.000 tdw, κατασκευής 1990, την Kouros Maritime που αγόρασε το Handymax «Alex A» 46.640 tdw του 1995 αντί των 12.500.000. Επίσης, η Stelmar αγόρασε 2 handymax product carriers 46.500 tdw του 1998 αντί 51.000.000 δολαρίων. Επίσης, πολλοί άλλοι Έλληνες προέβησαν σε αγορές παλαιότερων πλοίων μικρότερης αξίας.

ΜΑΪΟΣ: Η αμερικανική οικονομία έδειξε πλέον καθαρά σημάδια αδυναμίας. Η ναυλαγορά του ξηρού φορτίου έχει πλέον δείξει ότι δεν υποστηρίζει το αισιόδοξο κλίμα που ανέβασε τις τιμές και η ναυλαγορά στα Tankers παραμένει χωρίς ενδιαφέρον. Αυτά έκαναν τους αγοραστές να είναι περισσότερο επιφυλακτικοί. Το προηγούμενο αγοραστικό ενδιαφέρον έκανε διάφορους πωλητές να βγάλουν τα πλοία τους στην αγορά, με αποτέλεσμα να υπάρχει πληθώρα πλοίων. Οι τιμές δεν κάμφθηκαν από την

υπερ-προσφορά πλοίων (σε πολλές περιπτώσεις, όταν οι πωλητές δεν έπαιναν τις τιμές που είχαν κατά νουν τα απεύθυν), αλλά ακολούθησαν σταθερή πορεία. Παρά το ότι υπήρξαν αρκετές αγορές από Έλληνες, αυτές κυρίως περιορίστηκαν σε πλοία μικρότερης αξίας με εξαίρεση την αγορά από την Thenamaris του πλοίου «Eleousa» 45.000 tdw Bulk carrier του 1994 αντί 11.200.000 δολαρίων και του «Tamara» 91.000 tdw aframax που αγοράστηκε από την Cardiff Marine, θυγατρική της Drybulk, αντί 17.500.000 δολαρίων.

ΙΟΥΝΙΟΣ: Η ναυλαγορά ξηρού φορτίου συνέχισε να είναι αδύναμη με τους ναύλους σε ελαφρά πτώση και το κλίμα για γρήγορη ανάκαμψη σε χαμηλά επίπεδα. Παράλληλα είναι και η αγορά των Tankers. Ενώ σε πλοιοκτήτες του εξωτερικού αρχίζουν να υπάρχουν φόβοι για «χαμηλό βαρομετρικό», η Eastern Mediterranean έκανε πάλι αισθητή την παρουσία της με την αγορά δύο Panamax bulkers του 1999, το «Golden Disa» και το «Golden Nerina», 75.500 tdw το κάθε ένα αντί 37.000.000 δολαρίων. Επίσης η Danaos Shipping αγόρασε 5 handymax bulkers (4 του 1994/95 και 1 του 1986) αντί 44.000.000 δολαρίων. Επίσης ο Όμιλος Ρέστη αγόρασε το Cape «Wah Shan» 150.000 tdw του 1991 αντί 18.100.000 δολαρίων. Δεν έλειψαν και μικρότερης εμβέλειας αγορές που διατήρησαν έναν αρκετά ζωνρό τόνο στην αγορά.

ΙΟΥΛΙΟΣ: Ενώ η ναυλαγορά των Tankers επιστρέφει περίπου στα επίπεδα του 1999 -τουλάχιστον σε ό,τι αφορά τα VLCC και τα Suezmax- με τις αξίες να είναι πλέον σε ελαστικά για αγορά επίπεδα, η αγορά του ξηρού φορτίου αρχίζει μία ελαφρά ανοδική πορεία, με μοναδική εξαίρεση τον τομέα των Capers που θα καθυστερήσει για ένα μήνα. Και πάλι οι Έλληνες είχαν πολύ ζωνή παρουσία. Ενδεικτικά, ο Όμιλος Εμπειρικού έκανε αισθητή την παρουσία του με την αγορά ενός VLCC, του «Taiho I» 258.085 tdw, κατασκευής 1991, αντί 24.500.000 δολαρίων, η Anangel το επίσης VLCC «Tango» 264.300 tdw του 1995 αντί 29.000.000 δολαρίων, ο Όμιλος A.M. Νομικού αγόρασε το Caper «Amelia» 135.000 tdw, κατασκευής 1898 αντί 21.150.000 δολαρίων, η Danaos Shipping δύο Panamax Bulklers τα «Global Star» και «Milky Ace», 69.500

tdw το κάθε ένα αντί 24.000.000 δολλαρίων.

ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ: Ενώ όσον αφορά την παγκόσμια οικονομία γίνεται πλέον φανερό πως η αναμενόμενη ανάκαμψη καθυστερεί πάλη και η ναυτιλαγία των tankers παραμένει σε πολύ χαμηλά επίπεδα, η βελτίωση της ναυτιλαγίας των Bulkers γίνεται πλέον αισθητή και παρατηρήθηκε -παρά το ότι ήταν μήνας διακοπών- μικρή αύξηση στον αριθμό των αγοραπωλησιών, χωρίς ιδιαίτερη αύξηση στις τιμές των πλοίων. Ενδεικτικά η Seatrade αγόρασε πέντε πλοία ψυγεία, τα «Chiquita Jean»/«Elke»/«Brenda»/«Joy»/«Frances» περίπου 11.700 tdw το κάθε ένα, κατασκευής 1992-1994 αντί του ποσού των 55.000.000 δολλαρίων, και η Technomar Shipping 4 Containers, -2 Panamax size και 2 handy size κατασκευής 1988/1986 και 1985/1991 αντίστοιχα

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ: Καθώς αρχίζει να γίνεται πλέον συνείδηση πως ο πόλεμος στο Ιράκ είναι περίπου αναπόφευκτος, διάφοροι αναλυτές προσπαθούν να υπολογίσουν τι επίδραση θα έχει στην παγκόσμια οικονομία και πως θα επηρεαστεί η ροή του πετρελαίου. Γεγονός είναι ότι δεν υπάρχει ιστορικό προηγούμενο και το μόνο με το οποίο μπορεί να συγκριθεί είναι ο πόλεμος του Κόλπου το 1991. Γρήγορα όμως έγινε κατανοητό πως δεν είναι συγκρίσιμα μεγέθη. Η ναυτιλαγία των Tankers γίνεται ακόμα πιο πλοιοδάρη, ενώ αντίθετα, η ναυτιλαγία των Bulkers από την αρχή του μήνα προσιονίζε-ται ένα πολύ ζωηρό και ενδιαφέρον φαινόμενο. Πάλη οι Έλληνες προχωρούν σε σημαντικές αγορές, τόσο σε αριθμό πλοίων όσο και σε αξίες. Μόνο που από εδώ και πέρα οι αξίες ανεβαίνουν συνεχώς και μέχρι το τέλος του έτους. Ενδεικτικά η Eastern Mediterranean αγόρασε το «Grand Success» 42.184 tdw κατασκευής 1995 αντί 10.500.000 δολλαρίων (η πλέον φθηνή αγορά), ενώ ο Όμιλος Ρέστη αγόρασε το «Lorenzina» 45.000 tdw επίσης του 1995 αντί 12.400.000, η Elmira Shipping αγόρασε το «Oriental Express» 45.342 tdw του 1997 αντί 13.500.000 δολλαρίων και τέλος η Samartzis J.P. Maritime αγόρασε τα «Golden Rose» και «Golden Daisy» 47.000 tdw του 1998 αντί του ποσού των 14.000.000 δολλαρίων το κάθε ένα.

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ: Παρατηρείται απότομη και μη αναμενόμενη άνοδος των VLCC που οφείλεται εν μέρει στη μείωση των αποθεμάτων παγκοσμίως, καθώς και στο ότι πολλή πλοία πήγαν στα διαλυτήρια. Αυτή η απότομη άνοδος έκανε τους πωλητές περισσότερο διαστακτικούς στο να πουλήσουν, ενώ δεν έπεισε τους αγοραστές να γίνουν πιο γενναίοι. Αποτέλεσμα, καμία πώληση αυτού του τύπου παγκοσμίως για το μήνα. Αντίθετα στα μικρότερα tankers υπήρξε η συνηθισμένη κίνηση. Σε ό,τι αφορά τα bulk carriers, η συνεχής άνοδος της ναυτιλαγίας ενισχύει τη θετική εικόνα. Τα Capes οδηγούν την άνοδο και έχουν πάρει περίπου 100% αύξηση σε σχέση με τον Ιούλιο. Οι υπόλοιποι τύποι πλοίων ακολουθούν και αυτοί αυξητική πορεία. Την ίδια αυξητική πορεία ακολουθούν και οι τιμές των πλοίων.

Συγκεκριμένα, η Alpha Tankers and Freighters αγόρασε 2 Cape Bulk, τα «Mineral Sakura» και «Mineral York», 170.000 tdw κατα-

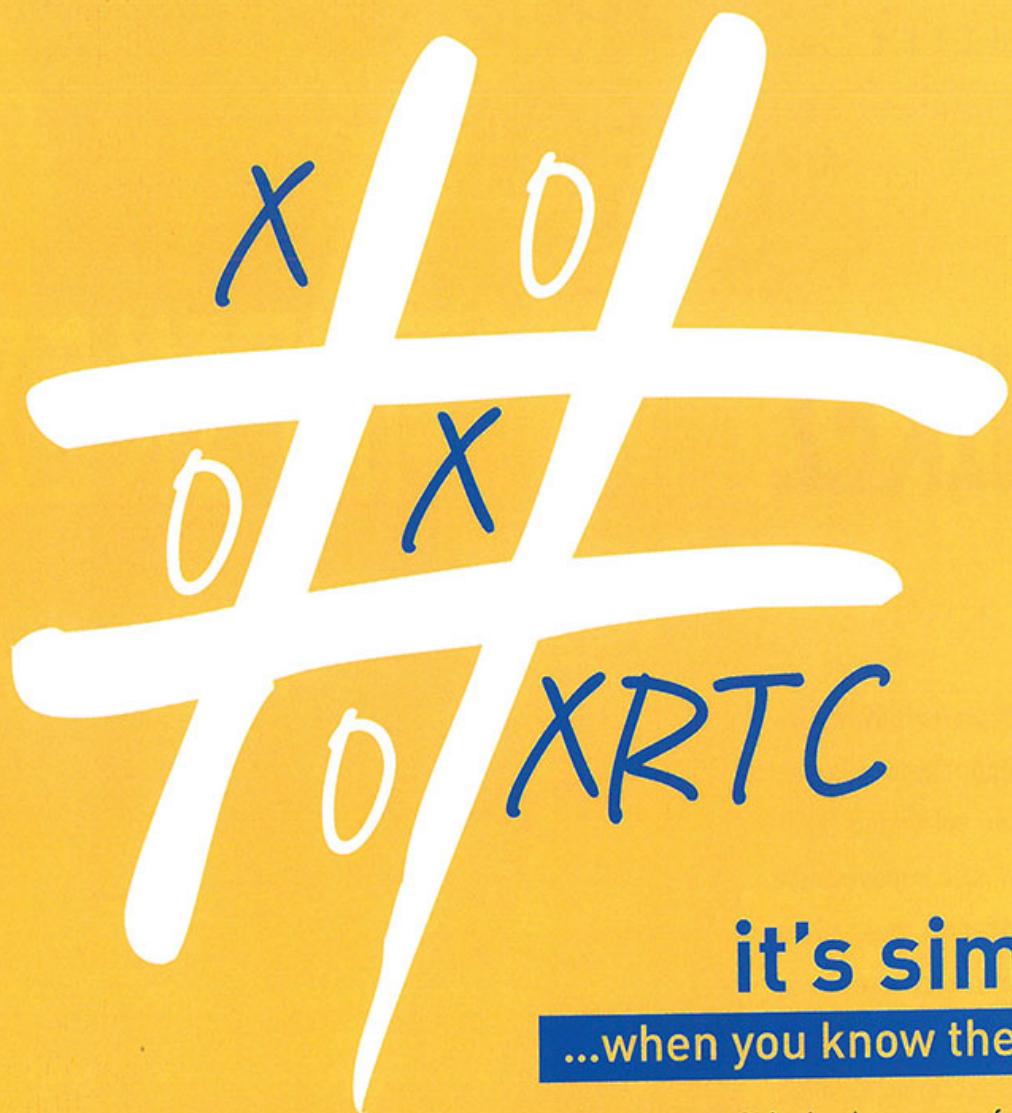
σκευής το 2000 προς 33.500.000 το ένα. Ενώ η Anangel Shipping αγόρασε τα «Yangtze Ore» και «Virginie Venture» 171.011 tdw Capers του 1999 προς 30.500.000 το ένα. Παρομοίως προχώρησαν σε αγορές αρκετά μεγάλος αριθμός Ελλήνων, ενώ αυξήθηκε ο αριθμός των επιθεωρήσεων πλοίων.

ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ: Υπάρχει γενική αύξηση της ναυτιλαγίας σε όλους τους τύπους των πλοίων, Tankers και Bulkers. Σε ό,τι αφορά τα Bulk, οι Έλληνες -χωρίς να λείπουν οι αγορές μικρής ηλικίας πλοίων- επικεντρώνονται σε πλοία δεκαπενταετίας. Εντελώς ενδεικτικά: Ο Όμιλος Ρέστη συνέχισε τις υψηλής αξίας επενδύσεις αγοράζοντας το Cape «Lowlands Trassey» 163.554 tdw του 1995 αντί 24.300.000 δολλαρίων, η Mykonos Shipping το «Forward 3» 46.678 tdw του 1996 αντί των 13.550.000 δολλαρίων και η Evalend Shipping το «Sea Happiness» 25.398 tdw του 1996 αντί 8.400.000 δολλαρίων.

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ: Όσον αφορά τα Tankers, τουλάχιστον μέχρι τη στιγμή που γράφονται αυτές οι γραμμές, δεν μπορούν να προβλεφθούν με ακρίβεια οι συνέπειες του ναυαγίου του «Prestige» σε ό,τι αφορά την αγορά. Τα VLCC's απολαμβάνουν μια αρκετά υψηλή αγορά με αισιόδοξες προοπτικές για το προσεχές μέλλον. Τα Suezmax ακολουθούν μια παράλληλη με τον προηγούμενο μήνα πορεία, ενώ τα Aframax δεινοπαθούν από την κρίση της Βενεζουέλας, με αποτέλεσμα τη δραστηκή πτώση από τα 131 WS στα 93. Στα Bulk, τα Capes εξακολουθούν να απολαμβάνουν πολύ υψηλούς ναύλους, τα Panamax επίσης, ενώ σταθερή φαίνεται η αγορά των Handy-Handymax Bulk. Η ελληνική παρουσία ήταν πάλη αισθητή, με αγορές κυρίως της 15ετίας, χωρίς να λείψουν και οι υψηλές επενδύσεις. Ενδεικτικά η Neda Maritime Agency αγόρασε το Cape «Mineral Colombia» 150.393 tdw του 1997 αντί 27.750.000 δολλαρίων, η Thenamaris αγόρασε το «Grace Hawk» 46.671 tdw bulker του 1999 αντί 15.700.000 δολλαρίων, η Eastern Mediterranean αγόρασε το VLCC «Berge Tokyo» 298.677 tdw του 2000 αντί 60.000.000 και... επειδή δεν έχει κλείσει ο μήνας, έπεται συνέχεια.

Αντί επιλόγου. Το 2002 δεν ξεκίνησε αισιόδοξα, αλλά έκλεισε γενικά καλά για όλη τη ναυτιλιακή οικογένεια. Είναι πολύ δύσκολο -αν όχι αδύνατο- να κάνει κανείς ακριβείς προβλέψεις για ένα χρόνο. Πολύ δε περισσότερο που το τέλος του 2002, με τα σημερινά δεδομένα, προϊδεάζει για ένα άστατο 2003. Αναμένουμε να δούμε ποιες εκπλήξεις (όλοι ελπίζουμε ευχάριστες) μας επιφυλάσσει.

Σημείωση: Όλα τα στοιχεία επί των οποίων βασίστηκε η παρούσα ανασκόπηση προέρχονται από τα αρχεία της γνωστής μεσσιτικής εταιρείας του Πειραιά George Moundreas and Co.S.A.



it's simple

...when you know the right moves

Shipping is a game of strategy. Choosing the right advisors can make the difference between winning or losing.

Hand in hand with our international partner, XRTC Limited has built an excellent track record of providing creative and dependable business advice as well as original research into shipping and financial markets.

We bring our expertise into play, acting as consultants on corporate and project finance in the shipping markets, concluding benchmark financing deals for Greece's shipping industry.



Instinctive Understanding

Consultants to



CREDIT LYONNAIS

Paris- France | London- U.K. | Madrid- Spain
Milan - Italy | Piraeus - Greece/ XRTC LTD.
New York- U.S.A. | Tokyo- Japan | Seoul - Korea
Hong Kong | Taipei- Taiwan | Singapore | India

ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ

ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ

Η παρούσα «Έκθεση Πεπραγμένων» που αναφέρεται στη δραστηριότητα της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας (EEN) στον τομέα των ναυπηγικών παραγγελιών κατά το 2002 στηρίζεται, όπως είναι φυσικό, σε στατιστικά στοιχεία, τα οποία ο γράφων εξ ολοκλήρου αντλεί από το πλούσιο αρχείο της George Moundreas & Company S.A., της γνωστής ναυτιλιακής-μεσιτικής εταιρείας με την οποία συνεργάζεται. Δεδομένου όμως ότι οι ανάγκες της έγκαιρης υποβολής, τύπωσης και κυκλοφορίας της ανά χείρας έκδοσης επέβαλλαν τη σύνταξή της στα μέσα του Δεκεμβρίου 2002, πριν, δηλαδή, από τη συλλογή όλων των επιμέρους προσφάτων δεδομένων και τη διασταύρωση και αξιολόγησή τους, τα σχετικά τελικά δεδομένα πιθανόν να πάσχουν από «σχετική» ανακρίβεια της οποίας ο βαθμός, εν πάση περιπτώσει, δεν είναι ικανός να παρεμποδίσει την εξαγωγή ασφαλών γενικών συμπερασμάτων.



του Γ. Μπόνου,
μεσίτη αγοραπωλησιών
και ναυπηγήσεων ηθοίων,
αντιπροέδρου της
ναυτομεσιτικής εταιρείας George
Moundreas & Company S.A.

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ 2002

Παραγγελίες 2002

Ο Πίνακας I μάς παρέχει με ικανή προσέγγιση στοιχεία των ναυπηγικών παραγγελιών στις οποίες οι Έλληνες εφοπλιστές προέβησαν κατά τη διάρκεια του 2002:

Αριθμός εκκρεμουσών εντολών, οι οποίες βρίσκονται στο στάδιο της ανάπτυξης (letter of intent ή άλλης εγγύς προς την υπογραφή συμβολαίου διαδικασίες), δεν ελήφθησαν παρά μερικώς υπόψη στα πεπραγμένα του έτους 2002. Ως εκ τούτου, κάποια αναθεώρηση ίσως απαιτηθεί αργότερα. Δεν ελήφθη επίσης υπόψη αριθμός options μέχρις επικυρώσεώς τους.

Ναυπηγικές χώρες

Εκ πρώτης όψεως, καθίσταται φανερό ότι η σχετική δραστηριότητα του έτους 2002 κρατήθηκε σε αξιόλογα επίπεδα. Για χάρη της πληρότητας, ας παραθέσουμε εδώ και τον Πίνακα II, που δείχνει τις χώρες στις οποίες τοποθετήθηκαν οι παραγγελίες.

Από τον Πίνακα II φαίνεται η σταθερή προτίμηση του ελληνικού εφοπλισμού προς την Κορέα, η οποία εξασφαλίζει τα 3/4 του αριθμού των πράξεων και άνω του 80% του όγκου των παραγγελιών.

Η Ιαπωνία, η χώρα όπου παραδοσιακά οι Έλληνες προσέφευγαν, χάνει έδαφος, ενώ η Κίνα, η χώρα με τις μεγάλες υποσχέσεις, υπέστη σχετική ανάσχεση. Και στις δύο αυτές περιπτώσεις, υπάρχουν ουσιαστικές λόγους/εξηγήσεις, η ανάπτυξη των οποίων ξεφεύγει από τους σκοπούς του παρόντος.

Η πορεία της τελευταίας πενταετίας

Περισσότερο ενδιαφέρουσα όμως είναι κατά τη γνώμη μας η συγκριτική μελέτη των πεπραγμένων των 5 τελευταίων ετών, που οδηγεί στην εξαγωγή συμπερασμάτων ως προς την πορεία ανάπτυξης του ελληνικού εμπορικού στόλου. Προς τούτο, άκρως κατατοπιστικός είναι ο Πίνακας III («Greek Shipping Newbuilding Activity 1998-2002»). Διαιρείται σε 2 μέρη: Το πρώτο αναφέρεται

ΠΙΝΑΚΑΣ I

NEWBUILDING ORDERS PLACED BY GREEK OWNERS IN 2002

Bulkcarriers

Capesize	23			
Panamax	12			
Handymax	5			
Total	40	40	4.558.500 DWT	U.S.\$ 1.158 million

Tankers (Crude)

VLCC's	6			
Suezmax	8			
Aframax	5			
Panamax	3			
Total	22	22	3.820.000 DWT	U.S.\$ 1.016 million

Tankers (Products)

Panamax	18			
Handymax	14			
Handysize	7			
Total	39	39	2.154.000 DWT	U.S.\$ 975 million

Containerships

Panamax size	4	4	208.000 DWT	U.S.\$ 180 million
Grand total	105		10.740.000 DWT	U.S.\$ 3.329 million

στις ανά ημερολογιακό έτος γενόμενες παραγγελίες ενώ το δεύτερο στις περί το τέλος εκάστου εκ των 5 τελευταίων ετών εκκρεμούσες ναυπηγικές παραγγελίες για λογαριασμό Ελλήνων εφοπλιστών.

Η κατανόηση του αναγνώστη είναι αναγκαία ως προς την ακρίβεια του β' μέρους («Orderbook»), που αναφέρεται στο 2002, με έμφαση στο DWT, του οποίου ο ακριβής αριθμός είναι δύσκολο εκ των συνθηκών να οριστεί στο παρόν ενωρίς στάδιο.

ΠΙΝΑΚΑΣ II

ORDERS BY COUNTRY OF BUILD (2002)

Country	Bulkcarriers	Containerships	Tankers (Crude)	Tankers (Products)	Total Orders
Korea	21	4	17	36	78
Japan	11		5	2	8
China	8			1	9
Grand total	40	4	22	39	105



Η προεκτική μελέτη του α' μέρους αναδεικνύει τη βασανιστική πορεία στο δρόμο της ανανέωσης του στόλου της ΕΕΝ, μέσα από τις συνεχείς αλλαγές της αγοράς, των αναφαινομένων προοπτικών και των εκάστοτε εντυπώσεων. Στον τομέα ξηρού φορτίου (bulkcarriers), αρχίζει με την έκφραση του δισταγμού που χαρακτηρίζει τις τότε προοπτικές (1998) που απότομα δίνει τη θέση της σε έξαρση παραγγελιών (1999), προϊόν της αίσθησης της γενομένης υπερβολής. Τις 82 παραγγελίες του 1999 διαδέχεται μια «λιγική» συνέχεια το επόμενο έτος με 39 ακόμη πράξεις. Εκεί ακριβώς επανέρχεται η εντύπωση της «πληθώρας» των υφιστάμενων παραγγελιών που απολήγει στο «φτωχό» αριθμό των 7 μόλις πράξεων που σημειώσαμε το 2001, γεγονός για το οποίο βεβαίως συνευθύνεται και η 11η Σεπτεμβρίου. Θεωρήσαμε και θεωρούμε την τότε αξιοποίηση της κατάστασης σαν μια πολύ κακή εκτίμηση, γεγονός που απεδείχθη και από την πορεία της ναυτιλαγοράς του 2002, που περιέχει το σύνολο σχεδόν των νεοτευκτών επί των οποίων στηρίχθηκε η όλη κινδυνολόγος ρητορική. Στα δεξαμενόπλοια, η όλη πορεία παρουσιάζει πλέον εύρυθμες μεταβολές. Η ταμειακή άνεση και η δανειοληπτική ικανότητα που χαρακτηρίζουν τα ανώτερα στρώματα του ελληνικού εφοπλισμού, παρέχουν τη δυνατότητα άνετης ανέλιξης των παραγγελιών που σαφώς σκοπούν στην ανανέωση και δραστήρια βελτίωση

της διεθνούς θέσης του. Έτσι, μετά μια «μετρημένη» είσοδο των δύο πρώτων ετών (1998-99), παρατηρείται αποφασιστική στροφή προς τα ναυπηγεία (2000), που έκτοτε ακολουθεί πρακτικές που διατηρούν το orderbook σε σχεδόν σταθερά επίπεδα (περί τα 120 πλοία, 12-15 εκατομμύρια DWT). Αν και το, στη φράση αυτή, θιγόμενο θέμα απαιτεί έκταση ιδιαίτερου άρθρου προκειμένου να αναλυθεί επαρκώς, οφείλουμε εδώ να υπομνήσουμε τις εκ του ναυαγίου του m/t «Prestige» επιπτώσεις που, τη στιγμή που γράφονται αυτές οι γραμμές, αρχίζουν με αύξηση του ενδιαφέροντος για ναυπηγήσεις δεξαμενοπλοίων double hull-double bottom. Τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (Containerships) ουδέποτε απετέλεσαν αντικείμενο ελεύθερης εκμετάλλευσης. Στην ελληνική πραγματικότητα, η σχετική δραστηριότητα απετέλεσε παρακολουθήματα των μεγάλων συγκροτημάτων, στο ρόλο του (υπό την έννοια του Ελληνικού Ναυτικού Δικαίου) «κυρίου του πλοίου» μάλλον παρά πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή. Φυσική συνέπεια η άμεση διασύνδεση μεταξύ των εις πλοία αναγκών των εν λόγω συγκροτημάτων και της σχετικής ελληνικής δραστηριότητας ή δυνατότητας. Η από μερικών ήδη ετών σοβούσα κρίση στον τομέα των μεγάλων διεθνών μεταφορών διά containers σαφώς ανακλάται στον παραπάνω Πίνακα III. Ήδη κάποιες κινήσεις τείνουσας προς νέες παραγγελίες υποδηλώνουν υποψώσκουσα ανάκαμψη. Δεν θα σχολιάσουμε θέματα που άπτονται του «εξειδικευμένου» πλοίου, δεδομένου ότι τούτο ελάχιστα μετέχει και επιδρά στον ευρύτερο τομέα της αγοράς. Θα σταθούμε όμως για λίγο μόνον στα κρουαζιερόπλοια και στα επιβατηγό-οχηματαγωγά, για να σημειώσουμε σε αμφοτέρους τους τομείς στασιμότητα που, στα μεν πρώτα πηγάζει από τις παγκόσμιες οικονομικές εξελίξεις, στα δε δεύτερα από την έκθεση των φορέων σε υπέρμετρο δανεισμό στην πρόσφατη προσπάθεια για την (αναγκαία, άλλωστε) ανανέωση του στόλου τους.

ΠΙΝΑΚΑΣ III

**GREEK SHIPPING NEWBUILDING ACTIVITY (1998-2002)
NEWBUILDING ORDERS PLACED DURING EACH CALENDAR YEAR**

Vessel Type	1998		1999		2000		2001		2002	
Bulkcarriers	3	219,000	82	6,250,000	39	2,919,370	7	576,000	40	4,558,500
Tankers	33	3,167,300	31	5,692,000	70	9,909,000	57	5,764,000	61	5,974,000
Containers	11	439,975	9	612,000	14	818,000	5	137,000	4	208,000
Pax & Ferries	13		17		5		3			
Others	10		2		5		3			
Total Orders	70	3,826,275	141	12,554,700	133	13,646,370	75	6,477,000	105	10,740,500

ORDERBOOK AT THE END OF EACH YEAR

Vessel Type	1998		1999		2000		2001		2002	
Bulkcarriers	19	1,358,350	99	7,259,660	117	8,300,380	58	4,173,400	60	4,459,000
Tankers	54	5,675,490	65	8,585,300	106	16,733,177	118	14,939,000	122	12,849,000
Containers	11	439,975	20	1,186,400	14	804,000	12	506,400	9	480,000
Pax & Ferries	16		33		30		19		2	
Others	16		17		16		16		7	
Total Orders	116	7,473,815	234	17,031,360	283	25,837,557	223	19,618,800	202	17,788,000

THE EXPERTS DO THE JOB

HYDROBLASTING, SANDBLASTING, CLEANING, PAINTING



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



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



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



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

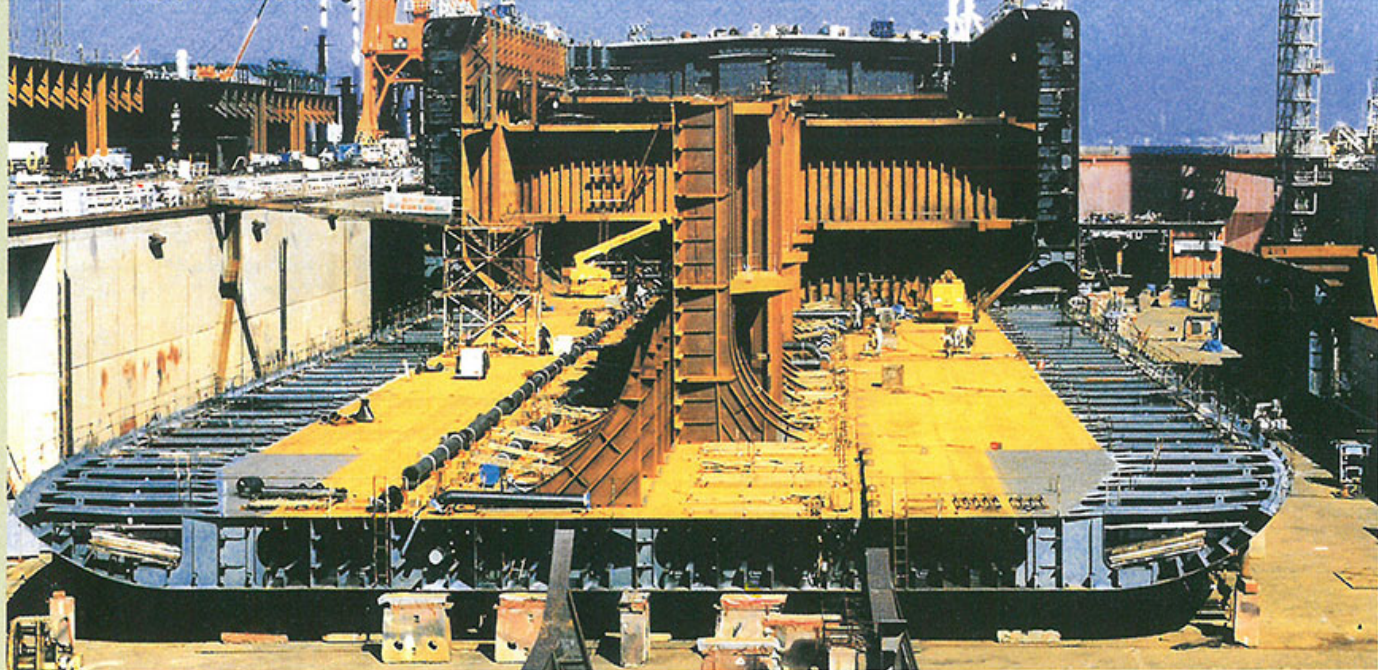
CORAL LTD.
**... THE CORROSION
CONTROL EXPERTS.**



Member of
Marine Services S.A.

CORAL LTD.
GENERAL MARINE REPAIRS

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



Οι επιπτώσεις του «Prestige» θα επηρεάσουν άμεσα τα ναυπηγεία



ετικά συνέχισε την πορεία της η ναυτιλαγορά των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου την περίοδο που εξετάζουμε, με τους δείκτες να παρουσιάζουν αισθητή βελτίωση. Ο Baltic Dry αυξήθηκε κατά 243 μονάδες, κλείνοντας στις 1.689 (άνοδο 14,5%), ενώ παρόμοια αύξηση 269 μονάδων (16,1%) σημείωσε και ο δείκτης των Panamaxes, φτάνοντας τις 1.668. Ο δείκτης των Handymaxes κέρδισε 591 μονάδες (5,96%) και διαμορφώθηκε στις 10.253, ενώ τέλος ο δείκτης των Capesize έκλεισε στις 2.258 μονάδες, με άνοδο 394 μονάδων (17,45%).

Στις αγοραπωλησίες, ο μεγάλος αριθμός πράξεων που σημειώθηκε για μεταχειρισμένα φορτηγά ήταν για μια ακόμη φορά ενδεικτικός της αυξημένης ζήτησης για τέτοιου είδους πλοία. Οι περισσότερες τιμές που αναφέρθηκαν συμβαδίζουν με τα επίπεδα της αγοράς, ενώ οι τιμές φαίνεται να έχουν βελτιωθεί όσον αφορά τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, με πιθανότερο λόγο την άνοδο που παρουσίασαν οι ναύλοι για το συγκεκριμένο τύπο πλοίων.

Στο χώρο των ναυπηγήσεων, γίνεται ολοένα και πιο φανερό πως οι επιπτώσεις της βύθισης του «Prestige» θα επηρεάσουν άμεσα τα ναυπηγεία μόνο στην περίπτωση αλληλλαγής της παρούσας νομοθεσίας, κάτι που φαντάζει ιδιαίτερα δύσκολο. Ιδιαίτερα ενδιαφέρουσες αναμένονται οι εξελίξεις και για τα φορτηγά, μετά την απόφαση του IMO να εφαρμόσει μια σειρά μέτρων ασφαλείας τα οποία εμπεριέχουν την υποχρεωτική παρουσία διπλού κύτους, παρόμοιου με αυτό των δεξαμενοπλοίων. Ένας πρόχειρος υπολογισμός του επί πλέον κόστους που απαιτείται για την υλοποίηση του συγκεκριμένου προγράμματος ανέρχεται στις 500.000 δολλάρια ΗΠΑ για ένα νεότευκτο cape.

Τέλος, στις διαλύσεις, έντονος εξακολουθεί να είναι ο ανταγωνισμός μεταξύ των αγοραστών για τις λιγοστές διαθέσιμες μονάδες στην αγορά. Παρ' όλα αυτά, φαίνεται πως τα χαμηλά επίπεδα προσφοράς δεν είναι από μόνα τους αρκετά για να ωθήσουν ανοδικά τα επίπεδα των τιμών, κυρίως λόγω της αυξομειώσεως της τιμής μεταπώλησης του κατεργασμένου μετάλλου. Επιπροσθέτως, είναι φανερό πως τα αποτελέσματα της μετα-Prestige εποχής δεν έχουν γίνει ακόμη απολύτως ορατά, αφού τα υπερήλικα δεξαμενόπλοια είναι αρκετά και σε περίπτωση συσσωρευμένης προσφοράς προς τα διαλυτήρια αναμένεται να προκαλέσουν πτώση των προσφερομένων τιμών.

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

BULKCARRIERS

NAME	D.W.T.	BUILT	GEAR	PRICE US\$	BUYERS
OCEAN IRENE	194,744	1986 - JAPAN	GEARLESS	RGN 11,500,000 - 12,000,000	POLEMBROS
CORONA LUCK	171,875	1989 - ROMANIA	GEARLESS	XS 10,000,000	CHIRMAR
MINERAL COLOMBIA	150,393	1997 - JAPAN	GEARLESS	25,000,000	GREEK
BEL MAJ	149,516	1990 - CHINA	GEARLESS	16,500,000	GREEK
ANGELO DELLA GATTA	127,774	1982 - KOREA	GEARLESS	15,000,000 ENBLOC WITH T/C BACK FOR 3 TO 5 YEARS	DI MAIO AND PARTNERS
GIOVANNI DELLA GATTA	64,850	1987 - ITALY	GEARLESS	»	»
RAFFAELE JULIANO	75,473	1995 - ITALY	GEARLESS	15,500,000 INCL A 10 YEAR T/C BACK AT USD 10,000/DAY	GREEK
CATALUNYA	73,000	2000 - KOREA	GEARLESS	20,000,000	BARIBA CORP.
MARQUESA	70,312	1993 - JAPAN	GEARLESS	11,250,000	UNDISCLOSED
NORTH EMPEROR	67,229	1987 - JAPAN	GEARLESS	8,400,000	GREEK
CAPTAIN JOHN L	64,413	1982 - KOREA	GEARLESS	4,200,000	UNDISCLOSED
PANAGIOTIS L	64,166	1983 - JAPAN	GEARLESS	4,700,000	UNDISCLOSED
AKPOR	63,883	1983 - KOREA	GEARLESS	5,300,000	GREEK
ALFIOS	63,408	1981 - JAPAN	GEARLESS	4,000,000	GREEK
CASTILLO DE ALMANSA	61,418	1980 - SPAIN	GEARLESS	5,500,000 ENBLOC	UNDISCLOSED
CASTILLO DE XAVITA	61,418	1980 - SPAIN	GEARLESS	»	»
TRIDENT FORTUNE	60,965	1983 - JAPAN	CRANES 4 X 25	5,000,000	UNDISCLOSED
WORLD UTILITY	47,409	1983 - KOREA	CRANES 4 X 25	4,500,000	BARCLAY SHIPPING
MARIA	46,650	1985 - U.K.	TEU 1590 CRANES 5 X 36	6,400,000	UNDISCLOSED
GRACE HAWK	46,500	1999 - JAPAN	GEARLESS	15,700,00	THENAMARIS
ETERNAL SPIRIT	45,742	1996 - 1996	CRANES 4 X 31	13,700,000	GREEK
FAETHON	45,090	1984 - U.K.	CRANES 4 X 25	5,600,000	GREEK
PAULA-K	44,700	1978 - SWEDEN	TEU 1500 CRANES 4 X 25	2,000,000	UNDISCLOSED
STARLIGHT	43,112	1977 - JAPAN	CRANES 3 X 22	2,000,000	DND SHIPMANAGEMENT
FIKRET MANOGLU	42,842	1985 - JAPAN	CRANES 4 X 25	5,800,000	GREEK
STAR CANOPUS	42,842	1985 - JAPAN	CRANES 4 X 25	5,800,000 - 5,900,000	CHINESE
HIGHLAND EFFORT	42,083	1985 - JAPAN	CRANES 4 X 25	6,050,000	IKARUS
ILEANA	38,466	1984 - BULGARIA	GEARLESS	4,500,000	CHINESE
SIDRELA	37,711	1984 - JAPAN	CRANES 4 X 25	UNDISCLOSED	GREEK
CHC NO.2	37,680	1977 - JAPAN	CRANES 1 X 25 CRANES 3 X 15	1,800,000	UNISCLOSED
H.ISMAIL KAPTANOGLU	35,458	1985 - KOREA	CRANES 4 X 25	5,500,000	UNDISCLOSED
FRASER	35,315	1983 - U.K.	GEARLESS	UNDISCLOSED	STEAMSHIP LINES
ASHLEY	32,770	1980 - JAPAN	TEU 917 CRANES 4 X 25	3,300,000	UNDISCLOSED
MOOR LAKER	27,915	1984 - JAPAN	CRANES 4 X 25	4,250,000	GREEK
ERIKOUSA WAVE	26,858	1986 - SPAIN	CRANES 4 X 16	4,200,000	NEREUS
SKYU ADMIRAL	23,848	1984 - JAPAN	TEU 308 CRANES 3 X 25	3,800,000	CHINESE
BORCA	23,581	1996 - JAPAN	CRANES 4 X 30	UNDISCLOSED	EVALEND
JIN	20,333	1985 - CHINA	GEARLESS	6,700,000 ENBLOC	CHINESE
FENG	20,333	1985 - CHINA	GEARLESS	»	»
BROTHER ACE	18,469	1996 - KOREA	GEARLESS	6,200,000	CHINESE
PAULINA	16,480	1977 - JAPAN	DERRICKS 4 X 25	950,000	CHINESE
CHRIS	11,565	1978 - JAPAN		950,000	CHINESE
BULK TRADER	8,001	1973 - GERMANY	TEU 213 DERRICKS 1 X 40 DERRICKS 3 X 20	1,000,000	UNDISCLOSED
SOVGAVAN	4,207	1991 - TURKEY	TEU 221 CRANES 2 X 25	2,100,000	GREEK
BLACK BART	2,181	1970 - AST	CRANES 1 X 35	175,000	REEF

TANKERS

NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
NICHIOH	248,976	1989 - JAPAN	TANKER	RGN 17,000,000 - 17,800,000	STEALTH MARITIME
BRITISH SUCCESS	127,965	1984 - U.K.	TANKER	7,000,000 EACH ENBLOC	OCEAN TANKERS
BRITISH SPIRIT	127,800	1983 - U.K.	TANKER	"	"
ENALIOS HELLAS	91,601	1989 - CHINA	TANKER	4,200,000	AEGEAN SHIPPING MANAGEMENT
LUCY	64,000	1986 - KOREA	TANKER	9,500,000 EACH ENBLOC	GREEK
SUZANNE	64,000	1986 - KOREA	TANKER	"	"
MAURO D' ALESIO	37,182	1981 - JAPAN	TANKER	2,500,000	RUSSIAN
SARABELLE II	6,608	1990 - ITALY	TANKER	UNDISCLOSED	EUROPEAN
ACADA DOLPHIN	6,155	1996 - CHINA	TANKER	3,500,000 AT AUCTION IN HONG KONG	ELDRIMA
KUNSUL NO.3	3,979	1994 - KOREA	TANKER	2,800,000	KOREAN
SACHA	31,102	1974 - FINLAND	PRODUCT CARRIER	1,400,000	ITALIAN
MAR NURIA	28,640	1997 - UKRAINE	PRODUCT CARRIER	17,500,000	UNDISCLOSED
ELENA S	4,443	1976 - NOR	PRODUCT CARRIER	500,000	UNDISCLOSED
TRADEWIND SKY	13,209	1981 - SPAIN	OBO	UNDISCLOSED	UNDISCLOSED
JO ELM	26,300	1981 - YUGOSLAVIA	CHEMICAL TANKER	3,500,000	DTLEV-SIMONSEN & CO
KOHZAN MARU II	19,997	1989 - JAPAN	CHEMICAL TANKER	UNDISCLOSED	KOKUKA SANGYO
SOUTHERN IMPERIAL	9,149	1993 - JAPAN	CHEMICAL TANKER	8,500,000	ASIAN
PACIFIC GLORY	7,111	1988 - JAPAN	CHEMICAL TANKER	P+C TERMS	GREEK
GAS ROSARIO	3,053	1995 - JAPAN	LPG	XS 5,000,000	MISC, MALAYSIA
GAS COMMANDER	950	1974 - JAPAN	LPG	300,000	VIETNAMESE

TWEENDECKERS/MPPs/CONTAINERS

NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
HOUSTON EXPRESS	CONTAINER	40,849	1978 - GERMANY	TEU 2602	UNDISCLOSED ENBLOC	COSTAMARE SHIPPING
KOELN EXPRESS	CONTAINER	40,849	1978 - GERMANY	TEU 2602	"	"
GENUA EXPRESS	CONTAINER	40,849	1978 - GERMANY	TEU 2602	"	"
LIGWA	CONTAINER	35,382	1985 - JAPAN	TEU 2050	7,400,000	MARYVILLE
MSC DIEGO	CONTAINER	23,467	1987 - JAPAN	TEU 1537	7,900,000	VARSHIP SHIPPING
MAERSK MONTREA	CONTAINER	21,370	1982 - GERMANY	TEU 1438 ENBLOC EACH	RGN 3,000,000 - 3,200,000	SARLIS CONTAINER SERVICES
MAERSK TORONTO	CONTAINER	21,370	1982 - GERMANY	TEU 1438	"	"
P+O NEDLLOYDGENOA	CONTAINER	21,370	1982 - GERMANY	TEU 1438	"	"
MAERSK MELBURNE	CONTAINER	15,566	1993 - GERMANY	TEU 1066	8,250,000 EACH ENBLOC	SCHOELLER HOLDINGS
MAERSK SINGAPORE	CONTAINER	15,566	1992 - GERMANY	TEU 1066 CRANES 2 X 40	"	"
GREEN BREEZE	CONTAINER	9,692	1984 - JAPAN	TEU 510 CRANES 1 X 31	2,500,000 ENBLOC	BANGLADESHI
GREEN BETTER	CONTAINER	9,688	1984 - JAPAN	TEU 510 CRANES 1 X 31	"	"
GREEN BRIDGE	CONTAINER	9,680	1984 - JAPAN	TEU 510 CRANES 1 X 31	"	"
TIGER STREAM	CONTAINER	7,612	1983 - GERMANY	TEU 584 CRANES 2 X 35	1,950,000	CHINESE
NOMADIC POLLUX	TWEEN	17,161	1978 - NORWAY	TEU 430 CRANES 5 X 15	4,400,000 ENBLOC	EUROPEAN
NOMADIC PATRIA	TWEEN	17,160	1978 - NORWAY	TEU 430 CRANES 5 X 16	"	"
CEC APOLLON	MPP	12,000	2000 - CHINA	TEU 900 CRANES 2 X 150	16,300,000	ARISTON NAVIGATION
AVILA STAR	REEFER	11,093	1976 - U.K.	REEFER CAP 13230 CRANES 6 X 5	RGN 1,500,000	JOINT FRUIT CO INTERNATIONAL
IVORY EAGLE	REEFER	10,621	1992 - JAPAN	REEFER CAP 14935 TEU 162, CRANES 1 X 35, CRANES 3 X 8	11,500,000	SEATRADE GRONINGEN
QUEEN PF SIDNEY	FERRY	3903 GROSS	1960 - CANADA	PASS 1360, CARS 338	60,000	CANADIAN
PACIFIC PRINCESS	PASSENGER	20186 GROSS	1971 - GERMANY	PASS 600	15,000,000	PULLMANTUR

TECHNICAL COMPANY **S. HILIOU LTD.**

HYDROBLASTING 23.000 PSI

24 HOUR REPAIRS DURING THE VOYAGE



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

S. HILIOU LTD.

77, DIMOKRATIAS AVE, 188 63 PERAMA

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

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

WWW.HILIOS.GR

E-MAIL: HILIOS@HILIOS.GR

DEMOLITION

NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	LTD	PRICE US\$/LTD	BUYERS
CHIEFTAIN	BULKER	36,254	1977 - JAPAN	7,439	155	CHINA
EXPRESS LEADER	BULKER	27,020	1974 - SPAIN	6,503	UNDISCLOSED	UNDISCLOSED
ADELINA	BULKER	26,025	1978 - JAPAN	5,975	UNDISCLOSED	UNDISCLOSED
SVETAYA MARIA	BULKER	24,614	1969 - POLAND	7,384	172	INDIA
KYONG SONG	BULKER	15,329	1971 - GREECE	3,533	150	CHINA
PACIFIC EMERALD	BULKER	15,202	1977 - JAPAN	6,402	147	BANGLADESH
NEW ZEALAND PACIFIC CONTAINER		38,642	1978 - GERMANY	22,671	P+C TERMS	CHINA
EURO EXPRESS	CONTAINER	5,983	1980 - GERMANY	2,296	UNDISCLOSED	INDIA
SKIMMER	SD14/15	15,088	1976 - U.K.	3,811	UNDISCLOSED	UNDISCLOSED
ALBA SIERRA	SD14/15	14,990	1979 - U.K.	4,600	UNDISCLOSED	INDIA
CORAL ISLANDER	RO/RO	15,567	1977 - JAPAN	-	160	CHINA
ERNST THALMANN	REEFER	9,288	1971 - GERMANY	-	150	UNDISCLOSED
POLYARNYYE ZORI	REEFER	5,170	1970 - RUSSIA	-	148	UNDISCLOSED
IRAN SHAHAMAT	TWEEN	19,769	1972 - JAPAN	6,453	170	INDIA
CONDOR	TWEEN	18,034	1979 - JAPAN	8,321	UNDISCLOSED	UNDISCLOSED
SEAMASTER I	TWEEN	17,116	1978 - JAPAN	6,587	162 ON "AS IS" BSS DUBAI	UNDISCLOSED
SANTA FE	TWEEN	15,011	1978 - JAPAN	-	UNDISCLOSED	UNDISCLOSED
HERMION	TWEEN	13,753	1977 - GERMANY	5,750	172	INDIA
GOTZE DELCHEV	TWEEN	13,753	1978 - RUSSIA	6,744	P+C TERMS	INDIA
SEA DESTINY	TWEEN	13,512	1975 - RUSSIA	6,984	178	INDIA
AFRICAN WARRIOR	TWEEN	13,450	1978 - RUSSIA	6,744	135 ON "ASIS" BSS BILBAO	UNDISCLOSED
OSAKA MARU	TANKER	123,507	1974 - JAPAN	19,889	175	BANGLADESH
CAMARO PRIDE	TANKER	88,296	1974 - JAPAN	15,341	180	INDIA
HISTRIA MOON	TANKER	85,867	1974 - JAPAN	16,756	177	BANGLADESH
AXIOS	TANKER	61,570	1981 - JAPAN	13,500	170	CHINA
PUPPY P	TANKER	29,998	1970 - JAPAN	7,277	178	INDIA
ATHAMAS	TANKER	19,999	1975 - JAPAN	7,046	110 ON "AS IS" BSS CUBA	UNDISCLOSED
TSIMIRORO	TANKER	6,847	1978 - JAPAN	-	UNDISCLOSED	UNDISCLOSED
AVON 1	CHEMICAL TANKER	4,471	1971 - NORWAY	1,454	UNDISCLOSED	INDIA
GYDA	PRODUCT CARRIER	31,501	1975 - FINLAND	-	166	BANGLADESH
GAZ SUPPLIER	LPG	29,528	1971 - FRANCE	-	150	INDIA
CRONOS	LPG	17,566	1969 - FRANCE	8,355	183	INDIA
HALVUR	LPG	9,521	1977 - GERMANY	5,806	155	CHINA



3ης Σεπτεμβρίου 59
104 33 Αθήνα
τηλ. 210.8842916
fax 210.8216720
e-mail: info@xenia.gr
www.xenia.gr

Με την αιγίδα
και τη συμπαράσταση
του Υπουργείου
Εμπορικής Ναυτιλίας
και του Ε.Ο.Τ.

ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ & ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

Δευτέρα 27 Ιανουαρίου 2003
ΕΚΘΕΣΙΑΚΟ ΚΕΝΤΡΟ Ο.Λ.Π. (ΠΕΙΡΑΙΑΣ)

**Ημερίδα στα πλαίσια των παράλληλων εκδηλώσεων
της 34ης Διεθνούς Έκθεσης Τουριστικής Βιομηχανίας xenia**

Οι εταιρείες xenia Εκθεσιακές Εκδηλώσεις και EuroPartners διοργανώνουν από κοινού ημερίδα με θέμα "Ο Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα. Εξελίξεις και Προοπτικές", τη Δευτέρα 27 Ιανουαρίου 2003, στην Αίθουσα Εκδηλώσεων του Εκθεσιακού Κέντρου ΟΛΠ. Η ημερίδα θα πραγματοποιηθεί στο πλαίσιο της 34ης Διεθνούς Έκθεσης Τουριστικής Βιομηχανίας xenia και τελείται υπό την Αιγίδα του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και του Ε.Ο.Τ.

Ο θαλάσσιος τουρισμός στην Ελλάδα ξεκίνησε το 1976 και σήμερα, 26 χρόνια μετά παραμένει μια προοπτική. Η ανοδική πορεία που έχει σημειωθεί είναι δυστυχώς οριακή αν αναλογιστεί κανείς τις δυνατότητες και τις ευκαιρίες που προσφέρονται σε μια χώρα νησιωτική και ναυτιλιακή όπως είναι η Ελλάδα.

Ποιοι είναι οι λόγοι που εμπόδισαν την χώρα μας να αξιοποιήσει όπως της αρμόζει τα στρατηγικά της πλεονεκτήματα στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού, τη στιγμή που γείτονες χώρες κατόρθωσαν σε συντομότερο χρονικό διάστημα όχι μόνο να φτάσουν σε συγκρίσιμα επίπεδα αλλά και να ξεπεράσουν τις ελληνικές επιδόσεις; Και ακόμη περισσότερο, τι είναι αυτό που πρέπει να γίνει, ώστε ο θαλάσσιος τουρισμός της Ελλάδας να προσεγγίσει τους ρυθμούς ανάπτυξης που του αρμόζουν;

Αυτά και άλλα θέματα θα βρεθούν στο επίκεντρο της ημερίδας "Ο Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα. Εξελίξεις και Προοπτικές" η έναρξη της οποίας θα γίνει με τον χαιρετισμό του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, κ. Γιώργου Ανωμερίτη.

Οι κύριες Θεματικές Ενότητες της ημερίδας είναι οι εξής :

1η ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ: ΤΟ ΣΥΓΧΡΟΝΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Αναπροσαρμογή νομοθετικών πλαισίων μετά την άρση του Cabotage • Λιμενικές Υποδομές και η Συνεισφορά τους στην Ανάπτυξη της Τουριστικής Βιομηχανίας • Λιμενική Πολιτική και Θαλάσσιος Τουρισμός • Θαλάσσιος Τουρισμός και Πολιτική του Υπουργείου Ανάπτυξης • Το Γ' ΚΠΣ και ο Θαλάσσιος Τουρισμός • Ο Θαλάσσιος Τουρισμός στα Πλαίσια της Ελληνικής Ναυτιλίας • Το Αιγαίο και ο Θαλάσσιος Τουρισμός.

2η ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ: Η ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ & ΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ

Ο Θαλάσσιος Τουρισμός και η Σημερινή Ελληνική Πραγματικότητα • Η Αγορά του Θαλάσσιου Τουρισμού • Η Συμβολή των Κρουαζιερόπλοιων στο Θαλάσσιο Τουρισμό • Μαρίνες.

3η ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ : ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ-ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ-ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Το Μέλλον των Μικρών Κρουαζιερόπλοιων στις Ελληνικές Θάλασσες • Η Συμβολή της Ακτοπλοΐας στο Θαλάσσιο Τουρισμό • Ξενοδοχεία και Θαλάσσιος Τουρισμός • Το Παράδειγμα του Λαυρίου • Η Ευκαιρία των Ολυμπιακών Αγώνων.

Για το πλήρες πρόγραμμα της ημερίδας, περισσότερες πληροφορίες και συμμετοχές, παρακαλούμε επικοινωνήστε με την εταιρία: EuroPartners - Τηλ: 210 92 21 254, 210 92 14 335 - Fax : 210 92 21 589
E-mail: info@europartners.gr - www.europartners.gr

ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ

2002

του Γιώργου Φραγκούλη

Πολλά και σημαντικά ήταν τα γεγονότα που συνέβησαν το 2002 και επηρέασαν όχι μόνο την ελληνική ναυτιλία αλλά και ολόκληρη την οικονομική ζωή της χώρας.

Το 2002 είναι η χρονιά που μπήκε στη ζωή μας το ευρώ, εντάσσοντας τους Έλληνες και τυπικά στους οικονομικά ισχυρούς της Ευρώπης.

Επίσης, κατά το 2002 απελευθερώθηκαν οι ακτοπολικές συγκοινωνίες, αλλάζοντας μια για πάντα το καθεστώς «προστατευομένου» που μέχρι τώρα απολάμβανε η Ελλάδα.

Προς τα τέλη του έτους η βύθιση του δεξαμενόπλοιου Prestige, ανοικτά των ακτών της Γαλιτίας, έδωσε την αφορμή για ακόμη αυστηρότερα μέτρα στην ποντοπόρο ναυτιλία.

Τέλος, το καλοκαίρι του 2002 πραγματοποιήθηκαν τα «Ποσειδώνια», κάνοντας για μία ακόμη χρονιά τον Πειραιά επίκεντρο της παγκόσμιας ναυτιλιακής δραστηριότητας.

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ

1/1: Εισαγωγή του ευρώ στην ελληνική οικονομία.

3/1: Οδηγία της Ε.Ε. που ορίζει τη δημιουργία εγκαταστάσεων υποδοχής αποβλήτων σε όλα τα κράτη-μέλη.

4/1: Τρία πιστοποιητικά διαπίστευσης για τον Ελληνικό Νομόνιμο από το υπουργείο Ανάπτυξης.

5/1: Τις προϋποθέσεις εφαρμογής του ISM Code καθορίζει με εγκύκλιό του ο Κλάδος Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων (ΚΕΕΠ).

9/1: Σημαντική αύξηση του εισρεύσαντος ναυτιλιακού συναλλάγματος της περιόδου Ιανουάριος - Σεπτέμβριος 2001.

9/1: Επί τάπητος τα προβλήματα της ποντοπόρου κατά τη σύσκεψη Χριστοδουλάκη - Ανωμερίτη - ΕΕΕ.

9/1: Κατάθεση νομοσχεδίου στη Βουλή για τις δραστηριότητες των ναυτιλιακών εταιρειών.



11/1: Εξετάζονται μέτρα τόνωσης της ποντοπόρου ναυτιλίας από τους αρμόδιους φορείς.

15/1: Το Superfast IX δρομοδογείται στη γραμμή Σουηδίας - Γερμανίας.

16/1: Συνάντηση ΠΣ(Ε)ΝΠ με Δ.Σ. ΟΛΠ για τα προβλήματα του κλάδου στο λιμάνι.

17/1: Διευκρινίσεις για την κατάσταση των οικονομικών της ΔΑΝΕ ζητάει το ΧΑΑ.



17/1: Κατά της Πολιτείας στρέφεται η ΠΕΠΕΝ.

22/1: Σε καταγγελία της συλλογικής σύμβασης εργασίας των ναυτικών προχωράει η ΠΝΟ.

22/1: Συγκρότηση επιτροπής για τη φωτισμό των λιμένων.

23/1: Υπογραφή της ΣΣΕ των πληρωμάτων στα Ε/Γ-Τ/Γ πλοία από το ΥΕΝ.

23/1: Μειώσεις στη φορολογία των ποντοπόρων πλοίων, κατά περίπου 40%, ανακοινώθηκαν από τον υπουργό Ε.Ν.

25/1: Παράταση της προθεσμίας δρομοδότησης πλοίων ζητούν οι ακτοπλοίοι.

26/1: Επτά βήματα για τον εκσυγχρονισμό της Ελληνικής Ναυτιλίας ανακοινώνει ο κ. Γ. Ανωμερίτης.

26/1: Συνάντηση ΥΕΝ με Έλληνες εφοπλιστές του Λονδίνου στη βρετανική πρωτεύουσα.

30/1: Ψήφιση του σχεδίου νόμου για τις ναυτικές εταιρείες.

30/1: Συνάντηση παραγόντων και φορέων για τον προγραμματισμό έργων στον ΟΛΠ για το 2004.

31/1: Έγκριση διάθεσης 6,375 εκατ. μετοχών της ΟΛΠ Α.Ε. μέσω ΧΑΑ.



ABSolutely Committed to Protecting the Environment

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

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

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



ABS

www.eagle.org

ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ 2002



1/2: Την ενοποίηση ΕΕΑ και ΕΕΕΠ προτείνει ο Α. Ποταμιάνος. Αρχίζουν συζητήσεις οι πρόεδροι των δύο εφοπλιστικών ενώσεων.

2/2: Επανεξέταση των ναυτιλιακών επιβατών από ΥΕΝ και υπ. Οικονομίας.

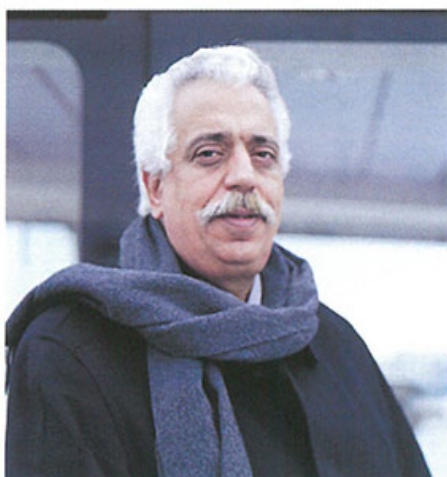
5/2: Την ικανοποίηση 28 αιτημάτων της ζητάει η ΠΝΟ με εξώδικο, από την ΕΕΑ.

6/2: Αυξήσεις των εισιτηρίων κατά 30,46% ζητάει από το ΥΕΝ η ΕΕΑ.

8/2: Δημοσιοποίηση των αιτήσεων για τα νέα δρομολόγια για την περίοδο 1/11/2002 - 31/10/2003.

11/2: Εγκρίνεται της 2ης περιφερειακής διοίκησης Α.Σ. στο Βόλο.

12/2: Σημαντικές αλλαγές στη νομοθεσία για την εισαγωγή Εταιρειών Επενδύσεων Ποντοπόρου Ναυτιλίας στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών.



14/2: Διεύρυνση των αρμοδιοτήτων του Ελληνικού Νηογνώμονα με απόφαση του ΚΕΕΠ.

15/2: Την ακύρωση αποφάσεων του ΥΕΝ για την ακτοπλοΐα ζητάει η Ναυτιλιακή Εταιρεία Λέσβου από το Συμβούλιο της Επικρατείας, επειδή πλήττεται άμεσα από τις αποφάσεις αυτές.

15/2: Έγκριση δύο σχεδίων Προεδρικού Διατάγματος από το ΥΕΝ για τους επιβάτες στα πλοία.

16/2: Με 285 επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία θα καλυφθούν οι ανάγκες των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, όπως προέκυψε από την εκδήλωση ενδιαφέροντος των εταιρειών.

19/2: Κατάθεση του ενημερωτικού δελτίου του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς Α.Ε. στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών.

20/2: Γ. Ανωμερίτης: Όλα τα νησιά θα συνδεθούν με την ακτοπλοΐα.

25/2: Στην έκδοση Π.Δ. για τη θαλάσσια ρύπανση προχώρησαν τα υπουργεία Εμπορικής Ναυτιλίας και Εξωτερικών.

26/2: Την κατάργηση του 3% στους ναύλους επιβατών και οχημάτων ζητάει η Νέα Δημοκρατία.



SOUTHERN SHIPPING & FINANCE CO. LTD

SOUTHERN SHIPPING (CHARTERING) LTD

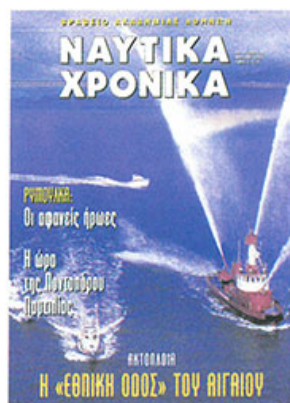


HALKIDON SHIPPING CORPORATION

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

85 Akti Miaouli & 2 Flessa Str.
185 38 Piraeus

ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ 2002



ΜΑΡΤΙΟΣ



1/3: Παραλαβή του «Blue Star Naxos» των Γραμμών Στρίντζη από τα κορεατικά ναυπηγεία της Daewoo.

2/3: Σε επιδοτήσεις επί πλέον δρομολογίων προχωράει το υπουργείο Αιγαίου.

5/3: Συζητήσεις για συγχώνευση μεταξύ της Ανώνυμης Ναυτικής Εταιρείας Κρήτης (ΑΝΕΚ) και των Γραμμών Στρίντζη Ν.Ε.

5/3: Αλλάζει η ηγεσία του Λιμενικού Σώματος. Νέος αρχηγός ορκίζεται ο αντιναύαρχος Χρήστος Δελημυκάλης.

9/3: Υλοποίηση από το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας του χρονοδιαγράμματος για την απελευθέρωση της ακτοπλοΐας.

11/3: Επί τόπυ η αναβάθμιση των 12 μεγαλύτερων λιμανιών της χώρας.

12/3: Υπουργείο Αιγαίου: 4 δισ. δρχ. οι επιδοτήσεις για 32 άγονες γραμμές.

13/3: Παραίτηση Κων. Μανιατόπουλου - Χαρ. Ψαρούτη από τη διοίκηση του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς.

15/3: Πρόστιμο 2,1 δισ. δρχ. σε Hellas Flying Dolphins & Minoan Lines από την επιτροπή ανταγωνισμού.

19/3: Την καθιέρωση «ήλεκτου εισιτηρίου» προτείνουν οι ακτοπλοϊκές εταιρείες.

20/3: Ο υποναύαρχος Α.Σ. Πελοπίδας Αγγελόπουλος διορίζεται Α' υπαρχηγός του Λιμενικού Σώματος.

21/3: Γ. Ανωμερίτης: NAT και Οίκος Ναύτου



δεν θα συγχωνευθούν με το ΙΚΑ.

22/3: 4 αιτήματα προτάσσουν οι εφοπλιστές για τη μεσογειακή ναυτιλία: α) Ανταγωνιστικότητα, β) προσέλκυση ναυτικών, γ) προώθηση του Short Sea Shipping και δ) εισαγωγή των εταιρειών μεσογειακών πλοίων στο ΧΑΑ.

30/3: Ουσιαστικός διάλογος μεταξύ του προέδρου του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ση. Αλεξάνδρου και του υπουργού Οικονομίας Ν. Χριστοδουλάκη για τη συμβολή της ναυτιλίας στην εθνική οικονομία.



MEDITERRANEAN MARITIME S.A.



99, Akti Miaouli
185 38 Piraeus • GREECE
Tel.: (+3) 210 4290236,
(+3) 210 4290266
Fax: (+3) 210 4290054
Tlx. 212176 MMSA GR
E-mail: meditimar@hol.gr





ΑΠΡΙΛΙΟΣ

1/4: Δρομολόγηση του «Europa Palace» στη γραμμή Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Αγκόνα.

1/4: Ναυάγιο του σχεδίου συγχώνευσης της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας με την Ένωση Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων.

4/4: Δέκα σημαντικά θέματα για την ευρωπαϊκή ναυτιλία θα διαχειριστεί το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας κατά την περίοδο της ελληνικής προεδρίας.

5/4: Παρουσίαση των προτεραιοτήτων του YEN -κατά τη διάρκεια της ελληνικής προεδρίας στην Ε.Ε.- στο Υπουργικό Συμβούλιο.

5/4: Ο κ. Σωτήρης Θεοφάνης αναλαμβάνει πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της ΟΛΠ Α.Ε.

6/4: Διοργάνωση ημερίδας με θέμα την οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών.

8/4: Την επίσημη εισαγωγή του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς στο ΧΑΑ ζητάει ο υπουργός Ε.Ν. από το νέο πρόεδρο του Οργανισμού.



9/4: Τα 14,6 εκατ. ευρώ έφτασαν τα κέρδη της Louis Cruise Lines το 2001.

12/4: Πίεση ακτοπλοίων για αυξήσεις στα εισιτήρια.

16/4: Τα οκτώ βασικά προβλήματα των πρακτόρων τίθενται υπ' όψιν του προέδρου και διευθύνοντος συμβούλου του ΟΛΠ κ. Σ. Θεοφάνη.

17/4: Τη συγχώνευσή τους συζητούν Hellas Flying Dolphins (HFD) και Ναυτιλιακή Εταιρεία Λέσβου (NEL).



19/4: Κινητοποίηση των φορέων της Δωδεκανήσου για τα χρέη της ΔΑΝΕ.

20/4: Δημοσιοποίηση έρευνας από το YEN για τη διαχείριση των εσωτερικών θαλάσσιων μεταφορών.

24/4: Ο υπουργός Ε.Ν. προαναγγέλλει την αύξηση των ναυτικών συντάξεων στο 70% του πραγματικού μισθού.

26/4: Νέος Γενικός Κανονισμός Λιμένων από το YEN, σύμφωνα με οδηγία της Ε.Ε.

28/4: Ε.Ε.: Οδηγία για την ευθύνη στις θαλάσσιες μεταφορές και την αποζημίωση σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος.



Λιμάνι του Πειραιά κόμβος μεταφορών στη Μεσόγειο



το πρώτο λιμάνι
σε υπηρεσίες & κίνηση



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ αε
Το Μεγάλο Λιμάνι



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

ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ

2002



ΜΑΪΟΣ

2/5: Αυστηρές συστάσεις από τον Κλάδο Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων για τη συντήρηση των πλοίων.

8/5: Ανακοίνωση Ανωμερίτη για τον προασιακό σιδηρόδρομο και τα έργα σύνδεσής του με το «μεγάλο λιμάνι».

10/5: Διευκρινίσεις για τις συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας ζητάει ο πρόεδρος της Blue Star Ferries, Γεράσιμος Στρίντζης.

14/5: Ξεκινάει τα καθημερινά του δρομολόγια το νεότευκτο επιβατηγό-οχηματαγωγό πλοίο των Μινωικών Γραμμών, «Europa Palace».

15/5: Αύξηση της τιμής των εισιτηρίων στα πλοία της ακτοπλοΐας από 5,3% έως 20%.

16/5: Στην Ιταλία επεκτείνει τις επιχειρηματικές δραστηριότητές του ο Όμιλος Κυριακούλη.

17/5: Προτάσεις του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας για την ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου.

17/5: Η Superfast Ferries συνδέει τη Σκωτία με το Βέλγιο.



23/5: Μέτρα για την ενίσχυση της ναυτιλίας ζητούν οι πλοίαρχοι.

23/5: Προσφυγή Ταβουλάρη στην Επιτροπή Ανταγωνισμού της Ε.Ε. για τα ναυπηγεία Σκαρμαγκά.

25/5: Τη δημιουργία, στον Πειραιά, Ελεύθερης Ζώνης τύπου II ζητάει η Διεθνής Ναυτική Ένωση.

27/5: Ερώτηση στη Βουλή του βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας Θανάσης Βαρίνου για το Ασφαλιστικό των ναυτικών.

28/5: Minoan Lines: Νέα γραμμή στη Μεσόγειο σε συνεργασία με τον όμιλο Grimaldi.

29/5: Επεισοδιακή απεργία των ναυτικών.





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:

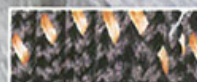
- Anchors
- Anchor Chains (stud link)
- Chains
- Accessories
- Cargo Gear
- Rigging Gear
- Slings of:
 - Woven wire rope
 - Chain
 - Polyester (fiber)
 - Wire
- Pneumatic Fenders

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

ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ 2002



ΙΟΥΝΙΟΣ



1/6: Συγκρότηση επιτροπής μετόχων της Δωδεκανησιακής Ανώνυμης Ναυτιλιακής Εταιρείας (ΔΑΝΕ) για τον έλεγχο των οικονομικών της εταιρείας.

3/6: Έναρξη της διεθνούς ναυτιλιακής έκθεσης «Ποσειδώνια 2002», με την προσέλευση χιλιάδων επισκεπτών και παραγόντων της ναυτιλίας από ολόκληρο τον κόσμο.

3/6: Loyola de Palacio: Να έχετε εμπιστοσύνη στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

5/6: Συζήτηση για τη συνεργασία των λιμένων Αδριατικής και Ιονίου, μεταξύ των φορέων των δύο πηγών.



10/6: Ανακοίνωση 26 μέτρων από τον ΥΕΝ για την εξυγίανση της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης.

12/6: Απόφαση δρομολόγησης οκτώ νέων πλοίων στην άγονη γραμμή, με κυβερνητικό πρόγραμμα.

17/6: Η ελληνική ναυτιλία απασχολεί το Συμβούλιο υπουργών Μεταφορών της Ε.Ε.

17/6: Νέα συμφωνία μεταξύ του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς και της Mediterranean Shipping Company.

18/6: Η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία αρχίζει απεργιακές κινητοποιήσεις για το Ασφαλιστικό.

22/6: Συνεχίζεται η απεργία των ναυτικών σε 5 δισ. δρχ. εκτιμάται η έως τώρα ζημία που προκλήθηκε στην ακτοπλοΐα.

28/6: Στη λήψη ομολογιακού δανείου 7 εκατ. προχωράει ο Γ. Βερνίκος.

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

ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ 2002



ΙΟΥΛΙΟΣ



1/7: Το παρθενικό του δρομολόγιο πραγματοποίησε το Ε/Γ-Ο/Γ «Blue Star Naxos» για Πάρο, Νάξο, Σαντορίνη και Αμοργό.

2/7: Συνεργασία για δέκα χρόνια υπέγραψαν ΟΛΠ και MSC.

3/7: Έργα ύψους 370,93 εκατ. € ανακοίνωσε για τα μεγάλα λιμάνια της χώρας την περίοδο 2002-2006 ο υπουργός Ε.Ν.

4/7: Έργα κόστους 11,5 δισ. δρχ., που θα αντληθούν απ' το Γ' ΚΠΣ, ανακοίνωσε η διοίκηση του λιμένα Λαυρίου.

5/7: Προσφυγή ΠΝΟ στο Συμβούλιο της Επικρατείας, για ακύρωση της πολιτικής επιστροφής των ναυτικών.

10/7: Οι Επιχειρήσεις Αττικής παραλαμβάνουν το Ε/Γ-Ο/Γ «Superfast XI».



12/7: Σε λειτουργία τέθηκε το VTS Πειραιά (Κέντρο Ελέγχου Θαλάσσιας Κυκλοφορίας).

13/7: Τροποποιείται ο κανονισμός αζήτητων εμπορευμάτων στην Ελεύθερη Ζώνη, από τον ΟΛΠ.

16/7: Συνάντηση Ανωμερίτη - ΠΝΟ.

17/7: Στη Λευκή Λίστα του Paris MOU η ελληνική σημαία.

19/7: Σύμβαση με τη ZIM Israel υπέγραψε ο ΟΛΠ.

19/7: Στη Βουλή το νομοσχέδιο για το Λιμενικό Σώμα με τίτλο: «Κύρωση του Κώδικα του Προσωπικού Λιμενικού Σώματος».

22/7: Στην προμήθεια μέσων για την αναβάθμιση των υπηρεσιών Έρευνας και Διάσωσης προχωράει το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

23/7: Τέσσερα επί πλεόν μέτρα για τη ΝΕΖ ανακοίνωσε ο υπουργός Ε.Ν.

24/7: Σε ηλεκτρισμένη ατμόσφαιρα πραγματοποιείται η γενική συνέλευση της Hellas Flying Dolphins.

30/7: Παραίτηση Σ. Ζαμπετάκη από την προεδρία της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας.

30/7: Ο Γιάννης Βαρδινογιάννης, νέος διευθύνων σύμβουλος της ANEK.

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



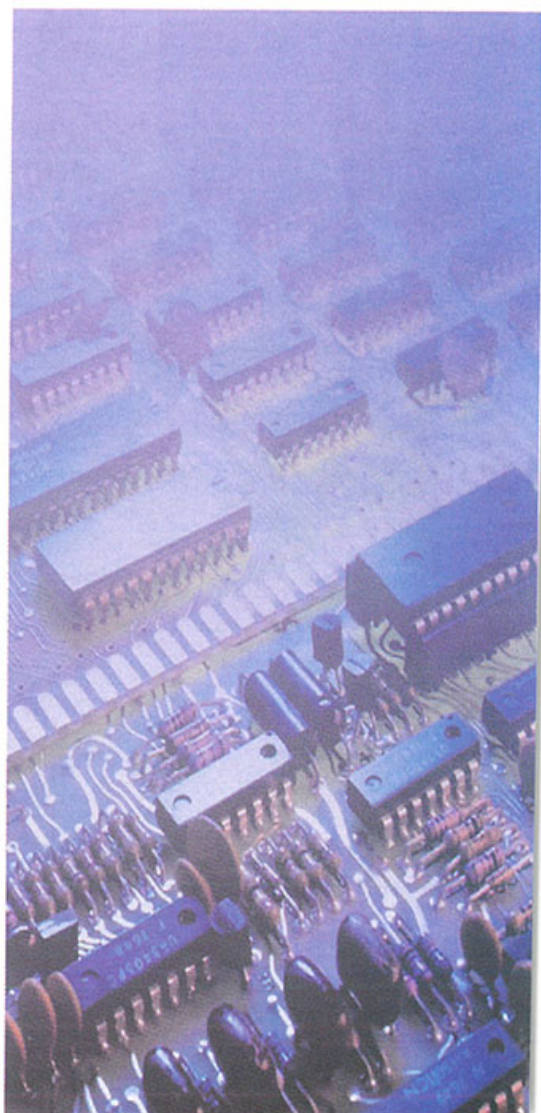
Cadmus



- 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

ΑΜΟΣ Α.Ε.



ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ 2002



ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ

1/8: Κόντρα ΟΛΠ - δήμου Περάματος για γήπεδα και εκτάσεις του Οργανισμού.

2/8: Λίστα με 14 βασικά προβλήματα, που απασχολούν την ακτοπλοΐα, απέστειλε η ΕΕΑ στον Γ. Ανωμερίτη.

5/8: Πληροίκτη Υπηρεσία: Εννέα νέες θέσεις προκηρύσσει το ΥΕΝ.

8/8: Συνεδρίαση του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού, με θέμα τη γνωμοδότηση επί επτά σχεδίων Προεδρικού Διατάγματος που αφορούν στους ναυτικούς.

9/8: Έγκριση μελετών για τη δημιουργία Ακαδημίας Λιμενικού Σώματος στην Αλεξανδρούπολη.

12/8: Οικολογικά χρώματα θα χρησιμοποιούνται στα πλοία από 1/1/2003, με απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.



14/8: Αυξάνονται οι επιθεωρήσεις των ακτοπλοϊκών πλοίων με απόφαση του ΥΕΝ.

22/8: Την άμεση αναστολή της επιστράτευσης των ναυτικών ζητάει η ΓΣΕΕ.

23/8: Στην πώληση της ΔΑΝΕ προσανατολίζεται η ΑΝΕΚ.

24/8: Στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο η Ελλάδα, για τα κοινοτικά κρουαζιερόπλοια.

25/8: Τέταρτο το ελληνικό νηολόγιο σε παγκόσμιο επίπεδο, σύμφωνα με στοιχεία του ΥΕΝ.

27/8: Blue Star Ferries: Αύξηση κερδών κατά 24,6% στο α' εξάμηνο του 2002.

29/8: Επιχειρήσεις Αττικής: Αύξηση πωλήσεων το α' εξάμηνο του 2002, κατά 31,5%.

30/8: Μινωικές Γραμμές: Αύξηση κύκλου εργασιών κατά 23%, το α' εξάμηνο του 2002.

30/8: Απομάκρυνση Γ. Πατακού από την Hellas Flying Dolphins.





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



ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ 2002

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ



4/9: Έντονη αντιπαράθεση Ανωμερίτη - Βαριτσιώτη με αφορμή τη ναυτική εκπαίδευση.

5/9: Σύσταση Ειδικού Ταμείου Προστασίας για τους άνεργους ναυτικούς, με απόφαση Ανωμερίτη.

6/9: 13 δισ. δρχ. από ΥΕΝ και υπουργείο Αιγαίου για τις άγονες γραμμές.

7/9: Υπό συγκρότηση το Εθνικό Συμβούλιο Ναυτιλιακής Πολιτικής.

10/9: Σε πλημμελήματα μετατρέπονται τα κουρήγματα για τα ναυάγια του «Σαμίνα», με βούλευμα του Συμβουλίου Εφετών Αιγαίου.

10/9: Ο Βασίλης Ζαχαριουδάκης, νέος διευθύνων σύμβουλος της ΗΦΔ.

10/9: Επιστολή ΠΝΟ σχετικά με καταγγελίες για αυθαίρετες απολήψεις ναυτικών από πλοία της ακτοπλοΐας.



12/9: Τη συγκρότηση Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής για την απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών αποφάσισε ο υπουργός Ε.Ν.

13/9: 734 εκατ. € για την εκπόνηση μελέτης έργων στο λιμάνι Ηρακλείου.



16/9: ΥΕΝ: Σύσκεψη για τη ναυτική εκπαίδευση υπό την προεδρία του γ.γ. Α. Λαμπρόπουλου.

18/9: Κοινοπρακτικό δάνειο ύψους 170 εκατ. € για τις γραμμές Στρίντζη.

19/9: Ο οικονομολόγος Π. Πέτρουλας, νέος πρόεδρος του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου, μετά την παραίτηση Καψή.

19/9: Το Σώμα Δίωξης Οικονομικού Εγκλήματος (ΣΔΟΕ) παραχωρεί 14 σκάφη στο Α.Σ.

19/9: Κατάθεση στη Βουλή της τροπολογίας για τις συντάξεις των ναυτικών.

20/9: Απογραφή του ναυτεργατικού δυναμικού της χώρας.

23/9: Ο Στυλιανός Σαρρής εκλέγεται πρόεδρος της ΕΕΑ.

25/9: Άρση της πολιτικής επιστράτευσης των ναυτικών με απόφαση της κυβέρνησης.

25/9: Στο 70% του μισθού των εν ενεργεία ναυτικών διαμορφώνονται οι συντάξεις.

26/9: Δύο χρόνια πέρασαν από το τραγικό ναυάγιο του «Εξηπρές Σαμίνα».

27/9: Συνάντηση Ανωμερίτη - ακτοπλοϊκών για τα προβλήματα του κλάδου.

30/9: Νέα επιστολή ακτοπλοϊκών προς ΥΕΝ για τα προβλήματα των Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων.

30/9: Καθέλκυση του πρώτου νεότευκτου σκάφους της Πληονικής Υπηρεσίας από την Olympic Marine.



THE BARBADOS SHIPS' REGISTRY

Barbados, an independent Country offering

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

Contact us at:

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



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

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

ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ 2002



ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ



1/10: Έναρξη λειτουργίας του χώρου στάθμευσης του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης, χωρητικότητας 250 θέσεων.

1/10: Έντονη αντίδραση Α. Ποταμιάνου για την απαγόρευση διέλευσης κρουαζιερόπλοιων άνω των 18 μ. από τον ισθμό της Κορίνθου.

2/10: Πιστοποίηση Επιχειρήσεων Αττικής και Blue Star Ferries κατά ISO 14001.

3/10: Δικαίωση Γ. Γούτου από τη Ρυθμιστική Αρχή Θαλασσίων Ενδομεταφορών (ΡΑΘΕ).

7/10: Συμφωνία NEA - Teletet. Η ακτοπλοϊκή εταιρεία βάφει τα πλοία της στα χρώματα της Teletet.

7/10: Απεβίωσε ο Σήφης Βαρδινογιάννης, ο οποίος επί σειρά ετών αποτέλεσε ηγετική μορφή στο χώρο της ακτοπλοΐας.

7/10: Το 33ο συνέδριο της Παγκόσμιας Ομοσπονδίας Ναυτικών Πρακτόρων και Ναυλομεσιτών (Fonasba) λαμβάνει χώρα στο Ρίο ντε Τζανέιρο της Βραζιλίας.



9/10: Οι Μινωικές Γραμμές παραλαμβάνουν το «Αριάδνη Παλλή» από τα κορεατικά ναυπηγεία Samsung.



10/10: Τελετή βάφτισης του «Superfast XII» με ανάδοχο τη Δέσποινα Βανδή.

10/10: Ερώτηση Μ. Βαρβιτσιώτη στη Βουλή για το Σύστημα Διαχείρισης Κυκλοφορίας Πλοίων.

11/10: Το Δ.Σ. του ΟΛΠ καθόρισε θέσεις ναυπηγοεπισκευής του Οργανισμού.

14/10: Αντιδράσεις από τέσσερις ακτοπλοϊκές εταιρείες για τις ακυρώσεις συμβάσεων στα Δωδεκάνησα.

15/10: Ξεκινάει η ναυπήγηση των τεσσάρων υποβρυχίων του Πολεμικού Ναυτικού, στα Ναυπηγεία Σκαρामαγκά.

16/10: Κατακυρώνονται οι επιδοτούμενες γραμμές του υπουργείου Αιγαίου.

17/10: Συνάντηση ακτοπλοίων - γ.γ. ΥΕΝ για το νόμο 2932/2001.

21/10: Αυστηρότερες κυρώσεις για την προστασία του περιβάλλοντος, σύμφωνα με τον Γ. Ανωμερίτη.

22/10: Στα 26 εκατ. ευρώ οι επιδοτήσεις του υπουργείου Αιγαίου για τις άγονες γραμμές.

22/10: Σύγκληση αρμόδιας επιτροπής για την τροποποίηση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

24/10: Υπογραφή της Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας του ΟΛΠ.

25/10: Τη συνδρομή της Πολιτείας για την ανανέωση του στόλου της ζητάει η Ένωση Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων (ΕΕΜΦΠ).

30/10: Σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος για τον έλεγχο των ξένων πλοίων.

31/10: Ημερίδα ΥΕΝ για την υποδοχή αποβλήτων από τα ελληνικά λιμάνια, σύμφωνα με τις οδηγίες της Ε.Ε.



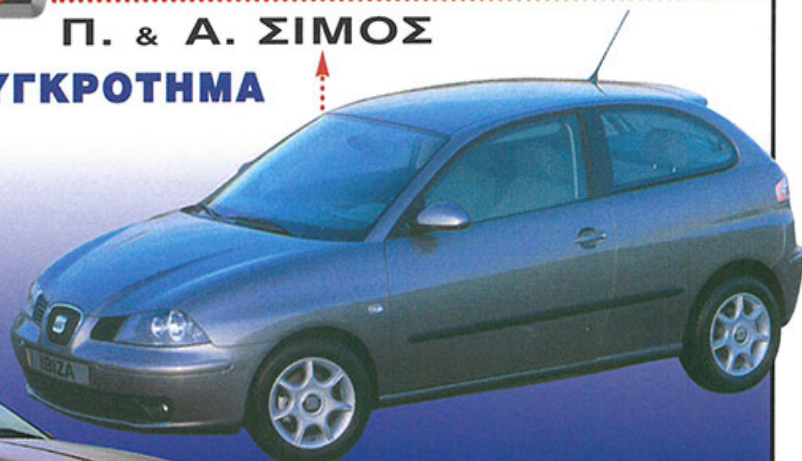


Impocar A.E.

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



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



ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ



1/11: Απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

1/11: Συνάντηση ΕΕΑ με την ηγεσία της Νέας Δημοκρατίας σχετικά με την απελευθέρωση της ακτοπλοΐας.

2/11: Η απελευθέρωση φέρνει αυξήσεις των ναύλων.

5/11: Ο Απ. Γενίταρης εξελέγη πρόεδρος της Ένωσης Λιμένων Ελλάδας (ΕΛΙΜΕ).

6/11: Αντίθεση Ανωμερίτη για τη δρομολόγηση του «Διαγόρας» στην Κρήτη.

7/11: Οι ακτοπλοΐοι κατηγορούν τον υπουργό Ε.Ν. για τις εκπτώσεις των εισιτηρίων.



11/11: Συνάντηση Ανωμερίτη - Νεοφύτου στην Κύπρο, με θέμα την ένταξη της τελευταίας στην Ε.Ε.

12/11: Συνάντηση ΔΝΕ με τον υπεύθυνο του υπουργείου Οικονομικών Π. Φράγκο, για τα προβλήματα του κλάδου.

13/11: Βύθιση του Δ/Ε «Prestige» ανοιχτά των ακτών της Γαλιτίας και πρόκληση μεγάλης οικολογικής καταστροφής.

15/11: Συζήτηση στη Βουλή για τα εισιτήρια της ακτοπλοΐας ύστερα από ερώτηση του Θ. Βαρίνου.

18/11: 11 κρουαζιερόπλοια στον Πειραιά για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004, όπως ανακοινώθηκε από το αρμόδιο τμήμα του ΥΕΝ.



19/11: Το Νεώριο Σύρου διηλώσισε τα κέρδη του το 9μνο του 2002.

21/11: Τελεσίγραφο ΠΙΝΟ προς ΔΑΝΕ για τις οφειλές της προς τα πληρώματα.

22/11: Αύξηση κερδών για τη ΝΕΛ το 9μνο του τρέχοντος έτους.

25/11: Υπογραφή μνημονίου συνεργασίας με ταξί Ελλάδας και Μάλλας.

27/11: Τα ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ βραβεύονται από τη Helmea.

27/11: Αύξηση κερδών κατά 37,4% ανακοίνωσαν οι Επιχειρήσεις Αττικής.

28/11: Τις 50 φτάνουν οι επιδοτούμενες γραμμές του υπουργείου Αιγαίου.





HARBOUR TOWAGE TERMINALS ▸ SALVAGE TRANSPORT & HEAVY LIFT

WWW.SMIT.COM

OUR EXPERIENCE, YOUR ADVANTAGE



ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ 2002



ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ



2/12: Θετικά τα οικονομικά αποτελέσματα των περισσότερων ακτοπλοϊκών εταιρειών το 9μηνο του 2002.

3/12: Η Ευρωπαϊκή Ένωση δημοσιοποιεί «μαύρη λίστα» με 66 πλοία από 13 χώρες, στα οποία θα απαγορεύεται η είσοδος στα κοινοτικά λιμάνια.

4/12: Ο Γιάννης Χαλής επανεκλέγεται στη θέση του γενικού γραμματέα της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας.

4/12: 37 έργα που βρίσκονται σε εξέλιξη στον ΟΛΠ, ανακοινώνονται από το ΥΕΝ.

6/12: Κρίσιμο Συμβούλιο υπουργών Μεταφορών και Ναυτιλίας της Ε.Ε. με θέμα τα νέα μέτρα ασφαλείας στα δεξαμενόπλοια, μετά το ναυάγιο του «Prestige».

9/12: Ο υπουργός Ε.Ν. Γιώργος Ανωμερίτης ανακοινώνει τα 19 σημεία στα οποία συμφώνησαν οι αρμόδιοι υπουργοί της Ε.Ε. για τα δεξαμενόπλοια.

11/12: Το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ανακοινώνει προτάσεις μετασχηματισμού της ναυτικής εκπαίδευσης.

15/12: Έντονη διαμαρτυρία από BIMCO, ICS, Intertanko και Intercargo για τις αποφάσεις του Συμβουλίου Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στον απόηχο του ναυαγίου του «Prestige».

16/12: Η Mediterranean Shipping Company εγκαινιάζει τη γραμμή Πειραιά - Λιβύης.

17/12: Τις προσφυγές των ακτοπλοϊκών εταιρειών για τις εκπτώσεις στα εισιτήρια των πλοίων εξετάζει η Ρυθμιστική Αρχή Θαλασσίων Ενδομεταφορών (ΡΑΘΕ).

17/12: Ο κ. Δημ. Παπαγιαννόπουλος, νέος πρόεδρος του Οίκου Ναύτου, μετά την παραίτηση του Σπ. Τσούπανου.

18/12: Απονομή του Μεταλλίου της Πόλεως των Αθηνών στα «Ναυτικά Χρονικά» από το δήμαρχο της πρωτεύουσας κ. Δημ. Αβραμόπουλο, για την προσφορά του περιοδικού στη ναυτιλία.



18/12: Ημερίδα της Πανελληνίας Ομοσπονδίας Επιχειρήσεων Τουρισμού (ΠΟΕΤ) για το παρόν και το μέλλον του ελληνικού τουρισμού.

19/12: Η Tsakos Energy Navigation (TEN) παραλαμβάνει το νεότευκτο tanker «Triathlon» κλάσης suezmax, στο πλαίσιο του ναυπηγικού προγράμματός της.

19/12: Σεμινάριο από το ΥΕΝ, με αντικείμενο τον έλεγχο ασφαλείας των πλοίων υπό ξένη σημαία που καταπλέουν στα ελληνικά λιμάνια.

20/12: Δημιουργία Γραφείου Εσωτερικών Υποθέσεων στο ΥΕΝ, με επικεφαλής τον πλοίαρχο Α.Σ. Παρ. Σαλιβερό.

20/12: Στη γραμμή Πειραιάς-Χανιά θα αρχίσει να δραστηριοποιείται η Blue Star Ferries από τον προσεχή Μάρτιο.

28/12: Σε εφαρμογή η οδηγία για την παράδοση αποβλήτων από μαρίνες και αθλητικά καταφύγια.



ΕΚΦΡΑΣΗ ΚΑΛΟΥ ΓΟΥΣΤΟΥ & ΥΨΗΛΗΣ ΑΙΣΘΗΤΙΚΗΣ

Ένα καλό κρασί αποτελεί τον απαραίτητο συνοδό για τις προσωπικές στιγμές και τις κοινωνικές εκδηλώσεις.

Με χρώματα που συναρπάζουν το βλέμμα από εκλεπτυσμένα, σύνθετα αρώματα που αιχμαλωτίζουν την όσφρηση με πλούσια βελούδινη γεύση, αφήνουν τη δική τους σφραγίδα ως

δώρα και προσφέρουν αξέχαστες στιγμές και εμπειρίες απόλαυσης.

Η ABELON πιστή πάντοτε στην υπόσχεσή της για άμεση εξυπηρέτηση, δέχεται τις παραγγελίες σας με τα πλήρη στοιχεία του αποστολέα, του παραλήπτη και του υπεύθυνου παραγγελίας τηλεφωνικώς ή με fax.



ABELON A.E.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΕΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΙΑ ΟΙΝΩΝ ΚΑΙ ΠΟΤΩΝ - ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΑ ΔΩΡΑ

Ανοίξεως 71, 145 64, Ν. Κηφισιά

Τηλ.: 210 800 1540, 210 800 1538 - Fax: 210 800 1219

Σημαντική η αύξηση χωρητικότητας της γαλανόλευκης

Μικρή μείωση κατά ένα πλοίο σημείωσε το εθνικό νηολόγιο τον Νοέμβριο.

Ωστόσο, αν και μειώθηκαν οι μονάδες της ελληνικής σημαίας κατά μία,

η χωρητικότητά της αυξήθηκε κατά 590.417 κόρους και διαμορφώθηκε στις 819.712 κοχ.

Όσον αφορά το μέσο όρο ηλικίας των διαγραφέντων πλοίων, αυτός ήταν τα 25 έτη, έναντι τα 5 έτη των νέων εγγραφών.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΦΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΚΟΧ ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 2002

ΕΓΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ				ΑΡΘΡΟΥ 13			
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.
ΚΑΜΙΑ				Δ/Ε	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΣ	Ν.Π. 11064	2002
				Φ/Γ	ΑΝΤΡΑ	Ν.Π. 11065	1968
				Φ/Γ-Χύδην	ΑΛΦΑ ΚΟΣΜΟΣ	Ν.Π. 11067	2001
				Δ/Ε	ΜΙΝΕΡΒΑ ΕΜΜΑ	Ν.Π. 11068	1999
				Δ/Ε	ΠΑΡΟΣ	Ν.Π. 11069	2002
				Φ/Γ-Χύδην	ΑΡΤΕΜΙΣ	Ν.Π. 11071	2001
				Φ/Γ-Χύδην	ΑΝΑΝΓΚΕΛ ΝΤΙΝΑΣΤΥ	Ν.Π. 11072	1999
				Φ/Γ-Χύδην	ΑΝΑΝΓΚΕΛ ΕΝΤΕΡΝΙΤΥ	Ν.Π. 11073	1999
				Δ/Ε	ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΡΕΣΤ	Ν.Π. 11074	2002
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 0 - ΚΟΧ: 0 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 0 ΕΤΗ				ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 9 - ΚΟΧ: 819.712 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
Ρ/Κ	ΑΣΤΑΡΤΙ	Ν.Π. 7472	1982	Π.Α. (MARSHALL ISL.)	Δ/Ε	ΠΑΡΗΣ II	Ν.Π. 9097	1980	Π.Α. (ΣΙΚΑΠΟΥΡΗ)
Ρ/Κ	ΑΠΟΛΩΝ	Ν.Π. 8380	1969	ΔΙΑΛΥΣΗ	Φ/Γ-Ψ/Γ	ΧΑΜΠΟΥΡΓΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	Ν.Π. 10259	1986	Α.Σ. (MARSHALL ISL.)
Φ/Γ	ΑΝΤΡΑ	Ν.Π. 10856	1968	Π.Α. (ΑΙΤΑΙΑ)	Φ/Γ	ΝΙΚΕ	Ν.Π. 10508	1995	Α.Σ. (ΛΙΒΕΡΙΑΣ)
Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΝΤΩΝΙΟΣ Π	Ν.Π. 2834	1967	Π.Α. (ΑΛΒΑΝΙΑ)	Φ/Γ	ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	Ν.Χίου 352	1982	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)
					Δ/Ε	ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ	Ν.Π. 8838	1978	Π.Α. (BRITISH VIRGIN ISL.)
					Δ/Ε	ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΙ	Ν.Π. 10080	1973	Π.Α. (NEVIS ISL.)
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 4 - ΚΟΧ: 3.412 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 30 ΕΤΗ					ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 6 - ΚΟΧ: 225.883 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 20 ΕΤΗ				

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Τα πιο πάνω στοιχεία δίδονται σύμφωνα με τις μέχρι 30.11.2002 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		
SYCD 2/10/02	ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ ΧΙΙ SUPERFAST XII	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	11052	ΜΕΚ-Ι. C (4) 4x12.000 KW	2001 ΓΕΡΜΑΝΙΑ GERMANY	30.902	11.728	EURO € 100.204.819	SUPERFAST DODEKA INC. Αντίκλ.: Κορύδης Γεώργ. Αθηνών 157, Βούλας τηλ.: 210-89.19.000
SWLQ 3/10/02	ΝΙΚΟΣ Ι.Β. NIKOS I.V.	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	11053	ΜΕΚ-Ι. C (1) 10.400 KW	2002 ΟΥΚΡΑΝΙΑ UKRAINE	31.183	11.862	USD \$31.750.000	ARBYX JADE SHIPPING SA (PANAMA) Αντίκλ.: Παπαγιαννάκης Ιωάννης Ηρ. Αττικού 12Α, Μορούσι τηλ.: 210-80.93.100
SVKI 9/10/02	ΑΡΙΑΔΩΝΗ ΠΑΛΑΣ ARIADNE PALACE	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	11054	ΜΕΚ-Ι. C (4) 50.400 KW	2002 ΚΟΡΕΑ KOREA	28.007	9.356	USD \$81.205.500	MINOAN LINES S.A. Αντίκλ.: Παπαγιαννάκης Ιωάννης 25ης Αυγούστου 17, Ηράκλειο Κρήτης τηλ.: 2810-330.301
SWZM 10/10/02	ΠΕΝΤΑΘΛΟΝ PENTATHLON	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	11055	ΜΕΚ-Ι. C (1) 25.320 BHP	2002 ΚΟΡΕΑ KOREA	84.586	53.710	USD \$46.690.589	RIGOLETTO SHIPPING CO. (LIBERIA) Αντίκλ.: Ζαφείρας Θωμάς Λεωφ. Συγγρού 367, Π. Φάληρο τηλ.: 210-94.80.700-9
SWEY 15/10/02	ΑΒΑΝΤΙΣ ΙΙΙ AVANTIS III	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	11048	ΜΕΚ-Ι. C (1) 1.656 KW	1977 ΝΟΡΒΗΓΙΑ NORWAY	2.362	708	USD \$915.000	ΛΑΜΑΡΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ.: Αγραφιόπουλος Αντ. Αρχ. Θεόδωρου 56, Ερέτρια τηλ.: 22290-62.995
SWFY 17/10/02	ΑΛΦΑ ΕΡΑ ALPHA ERA	Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ BULK CARRIER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	11058	ΜΕΚ-Ι. C (1) 16.857 KW	2000 ΙΑΠΩΝΙΑ JAPAN	87.407	56.768	USD \$30.500.000	INK INVESTMENT CO. (LIBERIA) Αντίκλ.: Κοκοροπούλης Ιωάν. Λεωφ. Συγγρού 354, Καλλιθέα
SXCJ 21/10/02	ΜΙΝΕΡΒΑ ΑΛΙΣ MINERVA ALICE	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	11059	ΜΕΚ-Ι. C (1) 10.150 BHP	1999 ΚΟΡΕΑ KOREA	28.246	12.481	USD \$25.000.000	KIKO FINANCING LTD (LIBERIA) Αντίκλ.: Ηλίουκοπούλου Αικατ. Κολλοκοτρώνη 70, Πειραιάς τηλ.: 210-41.32.684
SVBC 22/10/02	ZIM ΣΑΝΓΚΑΗ ZIM SANGAI	Φ/Γ-ΕΜΠ/ΤΙΩΝ CONTAINER SHIP	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	11060	ΜΕΚ-Ι. C (1) 58.890 BHP	2002 ΚΟΡΕΑ KOREA	53.453	33.604	USD \$43.209.810	FASTSAILING MARITIME CO (LIBERIA) Αντίκλ.: Κωνσταντακόπουλος Βασ. Ζεφύρου 60, Π. Φάληρο τηλ.: 210-94.90.000
SZJJ 29/10/02	ΜΙΝΕΡΒΑ ΖΕΝ MINERVA ZEN	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	11062	ΜΕΚ-Ι. C (1) 10.150 BHP	1999 ΚΟΡΕΑ KOREA	28.246	12.481	USD \$25.050.000	JULIE ENTERPRISES LTD. (LIBERIA) Αντίκλ.: Ηλίουκοπούλου Αικατ. Κολλοκοτρώνη 70, Πειραιάς τηλ.: 210-41.32.684
SVCR 29/10/02	ΜΙΝΕΡΒΑ ΓΚΡΕΗΣ MINERVA GRACE	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	11063	ΜΕΚ-Ι. C (1) 10.299 BHP	1991 ΙΑΠΩΝΙΑ JAPAN	53.724	28.928	USD \$19.000.000	STEJO CORPORATION (MARSA ISL.) Αντίκλ.: Ηλίουκοπούλου Αικατ. Κολλοκοτρώνη 70, Πειραιάς τηλ.: 210-41.32.684

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΙΝΑΚΑ ΠΡΟΣΩΡΙΝΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΓΓΡΑΦΩΝ

DELETIONS FROM THE PROVISIONAL SHIPPING DOCUMENTS TABLE

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΑΡΧΗ ΠΟΥ ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟ ΕΓΓΡΑΦΟ PROVISIONAL CERTIFICATE ISSUED BY	ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
						ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SWEY 15/10/02	ΑΒΑΝΤΙΣ ΙΙΙ AVANTIS III	Φ/Γ CARGO	ΠΡΕΣΒΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΣΤΟ ΟΣΛΟ-ΝΟΡΒΗΓΙΑΣ	ΜΕΚ-Ι. C (1) 1.656 KW	1977 ΝΟΡΒΗΓΙΑ	2.362	702	USD \$915.000	ΛΑΜΑΡΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ

DELETIONS FROM REGISTER BOOKS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SVZR 1/10/02	ENY ENY	Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ BULK CARRIER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10646	MEK-I.C. (1) 7.002 BHP	1989 JAPAN	17.061	9.904	USD 100*	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SYDP 3/10/02	ΚΑΡΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ KARETAN MICHALIS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9691	ΑΤΜΟΣΤΡΟΒ/ STEAM TURB. (1) 45.000 SHP	1977 JAPAN	247.160	186.500	USD \$10.387.635,19	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SV3798 3/10/02	ΤΡΙΑΣ TRIAS	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	2800	MEK-I.C. (2) 2x578= 1.156 BHP	1967 PERAMA GREECE	490	285	USD \$170.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SV3717 3/10/02	ΑΙ ΝΙΚΟΛΑΣ AI NICOLAS	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	2795	MEK-I.C. (2) 2x490= 980 BHP	1967 PERAMA GREECE	618	154	EURO € 152.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SVRT 16/10/02	ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ Ι MILTADIS I	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	8092	MEK-I.C. (1) 24.800 CV	1976 FRANCE	75.295	58.663	-	Αλλαγή σημαίας Change of flag
SYHR 18/10/02	ΚΑΡΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ KARETAN GIANNIS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9685	ΑΤΜΟΣΤΡΟΒ/ STEAM TURB. (1) 45.000 SHP	1977 JAPAN	247.160	186.500	USD \$10.553.865	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SVHR 22/10/02	ΑΓΙΑ ΓΑΛΙΝΗ AGIA GALINI	Φ/Γ-Ο/Γ CARGO FERRY BOAT	ΗΡΑΚΛΕΙΟ HERAKLION	10	MEK-I.C. (2) 14.000 BHP	1973 ROMANIA	9.588	2.876	USD 1*	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SV2859 24/10/02	ΓΚΡΕΚΟΜΑΡ GRECOMAR	Α/Κ FISHING VESSEL	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10286	MEK-I.C. (1) 500 BHP	1979 DENMARK	297	89	-	Διάλυση Dissolution
SVXF 24/10/02	ΜΑΡΙΝΟ MARINO	Φ/Γ-Ο/Γ CARGO FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10909	MEK-I.C. (2) 6.800 BHP	1977 GERMANY	5.669	1.700	USD \$1.960.000	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SVHC 25/10/02	ΧΟΚ HAWK	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9850	MEK-I.C. (1) 15.000 BHP	1979 JAPAN	31.709	16.087	USD \$1.671.784,92	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners
SVDY 31/10/02	ΚΑΡΕΤΑΝ ΧΙΩΤΗΣ KARETAN HIOTIS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10142	ΑΤΜΟΣΤΡΟΒ/ STEAM TURB. (1) 45.000 SHP	1977 JAPAN	198.534	161.211	USD \$8.980.927	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to foreigners

* και άλλες αξιόλογες παροχές / and other valuable considerations

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	
J4NE 7/10/02	ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑΗ ANANGEL SKY	Φ/Γ CARGO SHIP	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	7279	MEK-I.C. (1) 6.000 BHP	1979	10.274	6.338	Μετονομάστηκε σε «ΣΚΑΗ Λ» Renamed to «SKY L»
SV2582 15/10/02	ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ AGIA IRINI	Ν/Γ SALVAGE TUG	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	1371	MEK-I.C. (1) 650 BHP	1948	141	60	Μετονομάστηκε σε «ΒΕΡΝΙΚΟΥ ΕΙΡΗΝΗ» Renamed to «VERNIKOU IRINI»
SVKE 21/10/02	ΚΑΛΙΣΤΗ KALISTI	Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ BULK CARRIER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10704	MEK-I.C. (1) 12.000 BHP	1981	17.188	10.486	Μετονομάστηκε σε «ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ» Renamed to «NOBILITY»
SW8206 22/10/02	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ ΝΤΟΛΦΙΝ SANTORINI DOLPHIN	Ε/Γ- ΥΔΡΟΠΤΕΡΥΓΟ PASSENGER HYD. - COASTAL SHIP	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	5666	MEK-I.C. (2) 2X1.305 BHP	1991	133	39	Μετονομάστηκε σε «ΔΕΛΦΙΝΙ ΧΙΒ» Renamed to «DELFINI XIV»
SV9829 23/10/02	ΣΗ Ι SEA I	Φ/Γ CARGO SHIP	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10941	MEK-I.C. (1) 1.320 BHP	1967	1.266	779	Μετονομάστηκε σε «ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ» Renamed to «CAPTAIN DIMITRIS»
SV2086 30/10/02	ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ ARGONAUTIS	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	2470	MEK-I.C. (2) 1X240 BHP 1X230 BHP	1965	234	137	Μετονομάστηκε σε «ΓΕΩΡΓΙΑ Μ» Renamed to «GEORGIA M»

ΟΡΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

DEFINITE MEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS	OX/KX
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR		
SY2409	ΒΕΡΑ	Θ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	11005	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης	ΑΠΟ/FROM 230/70
4/10/02	VERA	YACHT	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage	ΣΕ/TO 233/69
SY2417	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ XXII	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	11000	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης	ΑΠΟ/FROM 999/638
4/10/02	VASILIOS XXII	TANKER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage	ΣΕ/TO 999/638
SY2695	ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΚΗΣ ΣΤΑΡ	Ρ/Κ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	11037	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης	ΑΠΟ/FROM 762/228
7/10/02	PANAGIOTAKIS STAR	TUG	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage	ΣΕ/TO 762/228
SVTE	ΣΗΛΙΑ Τ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	11022	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης	ΑΠΟ/FROM 84 586/53.710
9/10/02	SIIA T	TANKER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage	ΣΕ/TO 84 586/53.710
SY2659	ΣΟΥΔΑ ΙΙ	Ρ/Κ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	8103	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης	ΑΠΟ/FROM 119/95
9/10/02	SOUDA II	TUG	PIRAEUS	(ex 11031)	Definite measurement figures tonnage	ΣΕ/TO 111/52
SZRC	ΑΣΤΡΟ ΛΟΥΝΑ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	11036	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης	ΑΠΟ/FROM 147 007/79.744
10/10/02	ASTRO LUNA	TANKER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage	ΣΕ/TO 147 007/79.744
SWEY	ΑΒΑΝΤΙΣ ΙΙΙ	Θ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	11048	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης	ΑΠΟ/FROM 2 362/702
14/10/02	AVANTIS III	CARGO SHIP	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage	ΣΕ/TO 2 362/708
SVCA	ΜΕΚ ΠΟΥΡΟΠ	Φ/Γ-ΕΜΠ/ΤΙΩΝ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	11028	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης	ΑΠΟ/FROM 42 260/22.747
18/10/02	MSC EUROPE	CONTAINER SHIP	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage	ΣΕ/TO 42 260/22.747
SYNM	ΑΕΤΟΣ	Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	11010	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης	ΑΠΟ/FROM 28.085/16.065
21/10/02	AETOS	BULK CARRIER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage	ΣΕ/TO 28.085/16.065
SY2690	ΑΝΤΙΛΙΣ ΠΕΙΡΑΙΑΣ	Ε/Γ-Τ/Ρ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	8077	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης	ΑΠΟ/FROM 149/44
23/10/02	ANTILIS PIRAEUS	PASSENGER PROF.	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage	ΣΕ/TO 149/44
SX9829	ΣΗ Ι	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10941	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης	ΑΠΟ/FROM 1 266/779
23/10/02	SEA I	CARGO SHIP	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage	ΣΕ/TO 1 266/779
SXUJ	ΟΛΥΜΠΙΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	Ε/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10996	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης	ΑΠΟ/FROM 24 318/10.026
29/10/02	OLYMPIA EXPLORER	PASSENGER SHIP	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage	ΣΕ/TO 24 318/10.056

ΑΝΑΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

REMEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS	KOX	KXX
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SW9705	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10047	Διορθώθηκε η χωρ/τικότητα λόγω ανακαταμέτρησης	ΑΠΟ/FROM 1 319	737
10/10/02	ALEXANDRA	TANKER	PIRAEUS		Remeasurement figures tonnage	ΣΕ/TO 997	619
SVAD	ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΙΝΟΥ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	4970	Διορθώθηκε η χωρ/τικότητα λόγω ανακαταμέτρησης	ΑΠΟ/FROM 2 575	772
18/10/02	PANAGIA TINOU	PASSENGER FERRY BOAT	PIRAEUS		Remeasurement figures tonnage	ΣΕ/TO 1 786	879
SXDZ	ΜΙΧΑΛΗΣ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10443	Διορθώθηκε η χωρ/τικότητα λόγω ανακαταμέτρησης	ΑΠΟ/FROM 1 757	632
18/10/02	MICHAELIS	CARGO SHIP	PIRAEUS		Remeasurement figures tonnage	ΣΕ/TO 683	464
SX8646	ΕΥΒΟΙΑ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10843	Διορθώθηκε η χωρ/τικότητα λόγω ανακαταμέτρησης	ΑΠΟ/FROM 1 573	982
21/10/02	EVIA	CARGO SHIP	PIRAEUS		Remeasurement figures tonnage	ΣΕ/TO 1 746	982
SW8206	ΔΕΛΦΙΝΙ ΧΙΒ	Ε/Γ-ΥΔΡΟΠΤΕΡΥΓΟ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	11061	Διορθώθηκε η χωρ/τικότητα λόγω ανακαταμέτρησης	ΑΠΟ/FROM 133	39
22/10/02	DELFINI XIV	PASSENGER HYDR. COASTAL SHIP	PIRAEUS	(ex 5666)	Remeasurement figures tonnage	ΣΕ/TO 162	120
SWVR	ΕΤΖΙΑΝ ΠΕΡΛ	Φ/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10924	Διορθώθηκε η χωρ/τικότητα λόγω ανακαταμέτρησης	ΑΠΟ/FROM 14 444	4 391
23/10/02	AEGEAN PEARL	CARGO FERRY BOAT	PIRAEUS		Remeasurement figures tonnage	ΣΕ/TO 14 444	4 391
SV2086	ΓΕΩΡΓΙΑ Μ	Φ/Γ-Ο/Γ-ΑΝ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	8108	Διορθώθηκε η χωρ/τικότητα λόγω ανακαταμέτρησης	ΑΠΟ/FROM 234	137
30/10/02	GEORGIA M	OPEN VEHICLE CARRING FERRY	PIRAEUS	(ex 2470)	Remeasurement figures tonnage	ΣΕ/TO 97	16

ΜΕΤΕΓΓΡΑΦΕΣ

CHANGES OF PORT REGISTRY

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET	
SVKI 25/10/02	ΑΡΙΑΔΗ ΠΑΛΑΣ ARIADNE PALACE	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER	ΗΡΑΚΛΕΙΟ HERAKLION	37	ΜΕΚ-Ι.Ι.Ι (4) 50.400 KW	2002 KOREA	28.007	9.356	Πρώην ΠΕΙΡΑΙΑ 11054 EX PIRAEUS

ΠΛΕΙΣΤΗΡΙΑΣΜΟΙ

8/1/2003

Ρ/Κ ΑΣΠΡΟΓΙΑΛΙ Ν.Π 4247
ΔΙΚ.ΕΠΙΜ.: Δημήτριος Ραπατζίκος
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: Γεώργιος Παπαθανασίου
ΤΟΠΟΣ: Δήμος Κερατσινίου
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 29.350 ευρώ

15/1/2003

Θ/Γ-Τ/Ρ ΑΡΓΩ Ν. ΧΙΟΥ 21
ΔΙΚ.ΕΠΙΜ.: Άννα Κουτρίδου
τηλ.: 210-38.34.507
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: Μαριλένα Μάγγου
ΤΟΠΟΣ: Δήμος Περάματος
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 125.000 ευρώ

22/1/2003

Φ/Γ ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ, Ν.Π.10442, κοχ 3764
ΔΙΚ.ΕΠΙΜ.: Δημήτριος Ραπατζίκος
τηλ.: 210-41.17.861
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: Μεληπομένη Μπαρδαμά

τηλ.210-38.10.449
ΤΟΠΟΣ: Δήμος Περάματος
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 80.000 USD

29/1/2003

Τ/Ρ ΡΑΦΟΝΤΙ, Ν.Π.9631
ΔΙΚ.ΕΠΙΜ.: Απόστολος Χρήστου
τηλ.: 210-41.83.990
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: Ζαφειρία Σουρή
ΤΟΠΟΣ: Δήμος Αθήναι
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 2.250.000 USD

5/2/2003

Ε/Γ-Τ/Ρ ΧΑΡΜΟΝΙ Ν.Π.9630
ΔΙΚ.ΕΠΙΜ.: Απόστολος Χρήστου
τηλ.: 210-41.83.990
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: Ζαφειρία Σουρή
ΤΟΠΟΣ: Δήμος Αθήναι
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 1.500.000 USD

ΠΤΩΧΕΥΣΕΙΣ

ΔΗΛΩΣΗ

Αρ.απόφ.: 6113/20-12-02
ΠΑΡΧΑΣ ΑΝΔΡΕΑΣ
ΟΝΟΜΑ ΠΑΤΡΟΣ: Χρήστος
ΚΑΤΟΙΚΙΑ: ΠΕΡΑΜΑ-Πλούτωνος 6
Είδος Επιχειρ.: Επισκευές πλοίων
ΑΦΜ: 009538732 Ε' ΔΟΥ Πειραιά
Ορίζει ημέρα παύσεως πληρωμών
την 1-9-2002. Διορίζει προσωρινό σύνδικο
τη δικηγόρο Πειραιά Ασπασία Αληφραγκή,
κάτοικο Πειραιά - Υγείας 2 & Ακτή Μουσσο-
πούλου,
τηλ.210-45.36.526
Ορίζει ημέρα συνελεύσεως πιστωτών προς
εκλογή οριστικού συνδίκου την 6-2-2003
ημέρα Πέμπτη και ώρα 9-10, τόπο δε
το κατάστημα του Πρωτοδικείου.

ΝΑΥΤΙΚΑ
ΧΡΟΝΙΚΑ

ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ-2001
ΤΙΜΗΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ
ΠΡΟΑΓΩΓΗΣ ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΙΑΣ ΜΠΟΤΣΗ-2000

Αριθμός φύλλου 56, Ιανουάριος 2003
Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωτσάκης,
Έτος ίδρύσεως: 1931

Ιδιοκτησία: Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.
Εκδότρια & Διευθύντρια: Ιωάννα Μπίσια
Διευθύντρια Σύνταξης: Λίτσα Μαρέλου
Σύμβουλος Ειδικών Θεμάτων: Ηλίας Γ. Μπίσιος
Art Director: Νίκος Αμπλιανίτης
Ναυτιλιακός Συντάκτης: Γιώργος Φραγκούλης
Ειδικοί Συνεργάτες: Ξέν. Αντωνιάδης, Απ. Δόμβρος,
Γιώργος Μπάκος, Τάκης Μακρής
Διεύθυνση Διαφήμισης: Χρήστος Καπάντας
Υποδοχή Διαφήμισης: Ράνια Πανταζή

Φωτογραφίες: Γιώργος Γιαννακής
Παραγωγή διαχωρισμών: Αφοι Τζίφα, Ασκληπιού
61,106 80 Αθήνα, τηλ. 210-36.36.497, 210-36.36.186,
fax 210-36.18.172
Εκτύπωση: ΠΛΑΙΣΙΟ Π. ΚΟΚΑΛΗΣ & ΣΙΑ Ο.Ε. Κα-
τσαντώνη 3, Μεταμόρφωση, τηλ. 210-28.55.067
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
Φίλωνος 46 & Αγίου Σπυρίδωνος 5-7,
185 35 Πειραιάς, τηλ. 210-42.27.111- fax: 210-
42.26.719, e-mail: gratia@ath.forthnet.gr
www.naftikachronika.gr
Web strategy development by OMNICON

Απόψεις που εκφράζονται στα ευνοήματα άρθρα δεν εκ-
φράζουν απαραίτητα τη γνώμη του περιοδικού. Παρόλο
που καταβλήθηκαν προσπάθειες για να βεβαιωθεί ότι οι
περιεχόμενες στο περιοδικό πληροφορίες είναι σωστές,
το περιοδικό δεν είναι υπεύθυνο για οποιαδήποτε ανακρί-
βεια που τυχόν έχει παρεισφρήσει. Κανένα κείμενο ή φω-
τογραφία δεν μπορεί να αναπαράχθει, αντιγραφεί ή ανα-
δημοσιευθεί χωρίς την προηγούμενη έγγραφη άδεια των
ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ.

THE LEADING CLUB



TANKERS

The leading provider of P&I to the tanker industry, the UK Club insures more than 20% of the world oil tanker fleet. This unrivalled experience is available through a multimedia portfolio of loss prevention materials.



PASSENGERS & CREW

People claims are a specialist area requiring skill and sensitivity. The Club's valuable experience in this field is distributed through various publications. The crew fitness programme tackles a major area of cost – pre-existing medical conditions.



CONTAINER SHIPPING

Another innovation by the UK Club was identifying the need to project loss prevention advice through members to the shippers if cargo loss and damage in containers was to be tackled effectively. The video "Any Fool can stuff a Container..." complements the "Container Matters" video for Club members.



QUALITY MEMBERSHIP

Quality of membership is an important element in the Club's strategy, so that members can have confidence that those with whom the costs of claims are shared observe responsible standards of operation and maintenance for their ships.



Η μόνη σύνδεση που χρειάζεστε.

Λύστε τα χέρια του πληρώματος σας χωρίς κόστος

Χάρη στην ηγετική μας θέση στις ναυτιλιακές επικοινωνίες, βρισκόμαστε στο κέντρο των πλέον σημαντικών τεχνολογικών εξελίξεων. Ενδεικτικό παράδειγμα αποτελεί το Inmarsat Crew Phone. Απλά το συνδέετε στον υφιστάμενο εξοπλισμό Inmarsat και δίνετε στα μέλη του πληρώματος σας την δυνατότητα πραγματοποίησης προσωπικών κλήσεων χωρίς να βρίσκονται στην γέφυρα. Καθώς όλες οι κλήσεις χρεώνονται απευθείας στο προσωπό που καλεί, θα διαπιστώσετε ότι η διαχείριση των κλήσεων του πληρώματος καθίσταται ευκολότερη από ποτέ. Πρόκειται για μερικούς από τους λόγους για τους οποίους το Inmarsat Crew Phone είναι η μόνη σύνδεση που χρειάζεστε.

Αποκτήστε δωρεάν* το Inmarsat Crew Phone σήμερα.

Επικοινωνήστε με τον δικό σας Inmarsat Service Provider. Για πληροφορίες καλέστε το +44 (0) 2077281777 ή επισκεφθείτε τη διεύθυνση www.inmarsat.com/crewcalling.

*Η προσφορά υπόκειται στους όρους που έχουν καθοριστεί και ενδέχεται να υπάρξει κάποια χρέωση από τον εκάστοτε Inmarsat Service Provider. © 2002 Inmarsat Ltd. All rights reserved.

an inmarsat ventures company

