

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

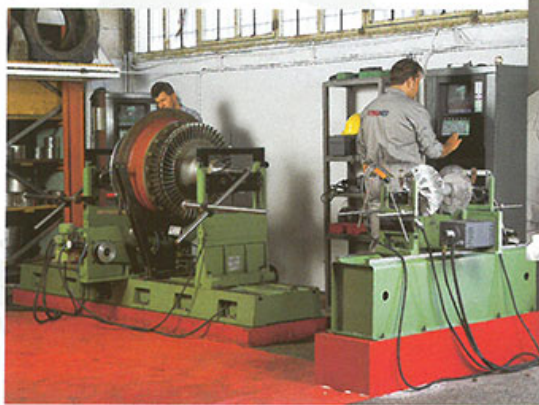
ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 45
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2002
ΤΙΜΗ: € 5,28
1.800 ΔΡΧ.

Η ελληνική
ναυτιλία
σε νέα ρότα

ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ

■ 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.



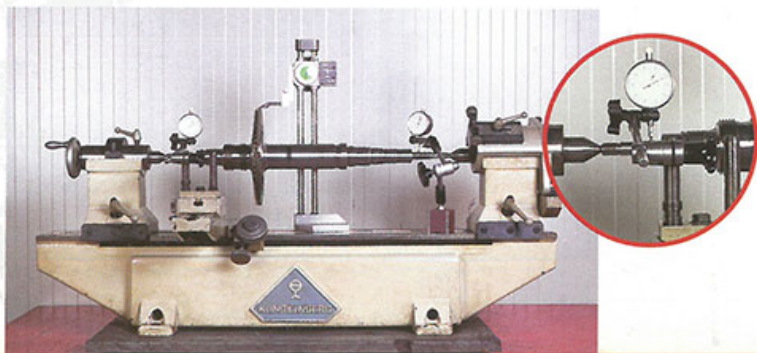
■ ULTRASONIC

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.



ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΧΟΡΗΓΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ



...στην ανάπτυξη του Ελληνικού Πολιτισμού.

Η TELESTET, μέσα από ένα σύνολο ξεχωριστών πολιτιστικών εκδηλώσεων προσφέρει στο ελληνικό κοινό τη μαγευτική πανόμοιότητα των χρωμάτων και των ρυθμών του πολιτισμού μας. Με τη συμβολή της αυτή η TELESTET, υπηρετεί την πολιτιστική μας κληρονομιά και αναδύει τη διαχρονική ποιότητα και τον πλούτο του ελληνικού πολιτισμού σε κάθε του έκφραση.

www.telestet.gr



Η εξέλιξη στα χέρια σας

"The best safety on board is a well
trained and disciplined crew
under an efficient shore management"

Committed to Quality and Safety



OLYMPIC SHIPPING AND MANAGEMENT S.A.
P. Phaleron - Greece

AGENTS
OLYMPIC AGENCIES (UK) LTD.
London

SPRINGFIELD SHIPPING CO. S.A.
P. Phaleron - Greece

ONASSIS GROUP

Μας αγαπήσατε στην Ελλάδα...
θα μας λατρεύετε στην Ευρώπη!



Aegean
Cronus Airlines.

Μία εταιρία που έχει
κερδίσει την εμπιστοσύνη
και την προτίμησή σας.

Ένα όνομα που σας υπόσχεται
μία πρωτόγνωρη ταξιδιωτική εμπειρία, κάθε
φορά που ταξιδεύετε στην Ελλάδα και στο εξωτερικό.
Απολαύστε τη συνέπεια στις πτήσεις μας, τα ολοκαίνουργια
αεροσκάφη και την εξυπηρέτηση που σας προσφέρει το άριστα
εκπαιδευμένο προσωπικό μας και αφεθείτε στη σιγουριά μιας
μεγάλης δύναμης.

Επιλέξτε, λοιπόν, μία από τις 120 καθημερινές μας πτήσεις, σε
11 μεγάλες πόλεις της Ελλάδας και 7 του εξωτερικού και ζήστε
την πολυτέλεια ενός μοναδικού ταξιδιού!

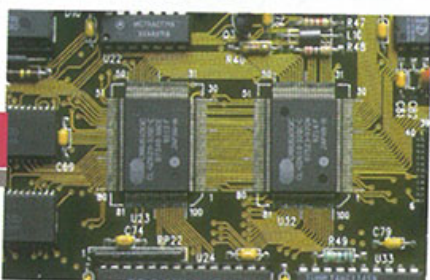
Σας ταξιδεύουμε, σε 11 πόλεις της Ελλάδας και 7 του εξωτερικού,
με 120 πτήσεις καθημερινά.



AEGEAN CRONUS AIRLINES

Κρατήσεις εισιτηρίων στο **0801 11 20000**, στο (010) 99 88 300 από κινητό ή στα ταξιδιωτικά γραφεία.

Some signs carry authority anywhere in the world



Looking for conformity assessment and performance evaluation
through inspection, testing, certification and consulting ?

Ask for the world leader



and its subsidiaries

Experts in quality, safety, health and environment

bureauveritas.com, veristar.com, atlconsulting.com, actstesting.com, bvqi.com, bivac.com, uniconintl.com

Head office: 92077 Paris La Défense Cedex - France • Tél: 33(0)1 42 91 52 91 - Fax: 33(0)1 42 91 54 47 - Email: info@bureauveritas.com
Greek Central Office: 26-28, Akti Kondyli 18545 Piraeus • Tel: +30(0)1 42 20 942 - Fax: +30(0)1 42 21 555 - Email: office@bureauveritas.com

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

NAVIGATING THE MILLENNIUM



Fleet : 20 tankers
Average age : 5.8 years
Total dwt : 2.02 million



Listed in Oslo & Bermuda Stock Exchanges

Bloomberg access : TEN NO
Reuters access : TEN.OL

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



Fleet Manager



Tsakos Shipping & Trading SA

Ιανουάριος 2002

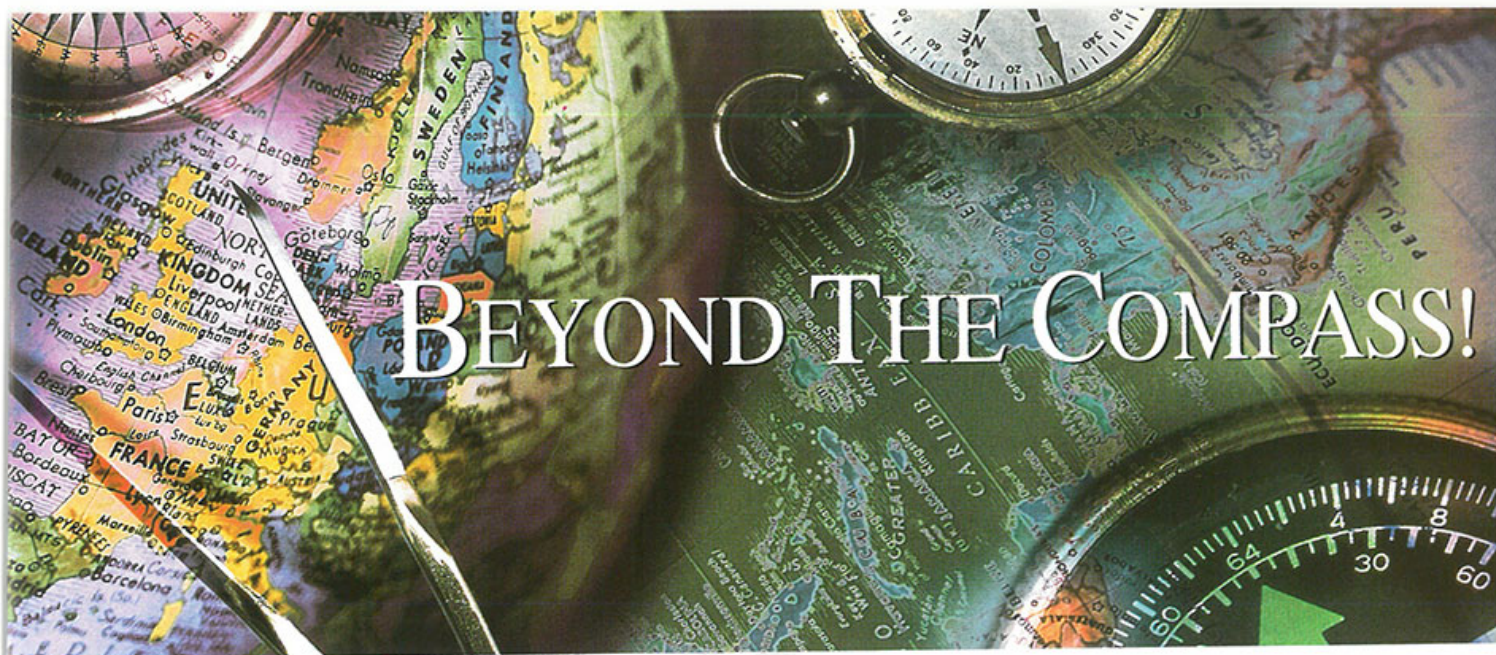


Φωτ. εξωφύλλου:
Studio Kontos

- 11.** ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ: Οφειλόμενη μνεία
- 18.** ΣΧΟΛΙΟΓΡΑΦΙΑ
- 22.** ΠΕΡΙΣΚΟΠΙΟ
- 24.** ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΝΕΑ
- 34.** ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ 2001

ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΘΕΣΕΙΣ

- 60.** ΔΥΟ ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ
Άρθρο του προέδρου
της Νέας Δημοκρατίας Κων. Καραμανλή
- 62.** ΟΙ 6 ΜΕΓΑΛΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ
ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΤΟΥ ΥΕΝ
Άρθρο του υπουργού Ε.Ν. Γιώργου Ανωμερίτη
- 64.** Η ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ ΣΤΗ 10ετία ΤΟΥ 2000
Άρθρο της Άνας Διαμαντοπούλου,
μέλους της Ευρωπαϊκής Επιτροπής
- 68.** ΙΣΧΥΡΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ
ΣΗΜΑΙΝΕΙ ΙΣΧΥΡΗ ΕΛΛΑΔΑ
Άρθρο του τ. υπουργού Ε.Ν. Χρήστου Παπουτσή
- 72.** ΤΟ ΝΕΕ ΚΑΙ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ
Άρθρο του προέδρου Ναυτικού
Επιμελητηρίου Ελλάδος Σπ. Αλεξανδράτου
- 74.** ΤΙ ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ
ΤΗ ΧΡΟΝΙΑ ΠΟΥ ΕΡΧΕΤΑΙ
Άρθρο του βουλευτή-τομεάρχη Ε.Ν.
της Ν.Δ. Μιλ. Βαρβιτσιώτη
- 76.** ΠΡΙΝ ΕΙΝΑΙ ΑΡΓΑ
Άρθρο του προέδρου της ΕΕΕ Ιωάννη Λύρα
- 78.** ΝΕΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ
Άρθρο του προέδρου Greek Shipping
Cooperation Committee Ε.Γ.Ε Εμπειρικού
- 80.** ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΗΣ ΦΟΡΤΗΓΟΥ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
Άρθρο του προέδρου ΕΕΜΦΠ Νικ. Βαρβατέ
- 82.** ΑΠΡΟΒΛΕΠΤΟ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
Άρθρο του προέδρου Ιδρύματος Ωνάση
Στ. Α. Παπαδημητρίου
- 84.** ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ:
ΣΕ ΤΙ ΕΠΙΠΕΔΟ ΒΡΙΣΚΕΤΑΙ
Άρθρο του αντιπροέδρου Greek Shipping
Cooperation Committee, Σπ. Πολέμη
- 88.** ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ
Άρθρο του αντιπροέδρου Greek Shipping
Cooperation Committee, Στάθη Κουλουκουντή
- 92.** ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ
ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ
Άρθρο του αντιπροέδρου της ΕΕΕΠ, Μάρκου Α. Φόρου
- 94.** ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ ΚΑΙ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ:
Η ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ ΤΩΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ
Άρθρο του Κων. Αγγελόπουλου
- 95.** ΟΡΑΤΟΣ Ο ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΑΦΕΛΛΗΝΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
Άρθρο του Β. Μανιού



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

Lavinia fix their course up to your needs!



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

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

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

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

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

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

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

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

96. ΤΙ ΚΟΣΤΙΖΕΙ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ Η ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
Άρθρο του Εμμ. Βορδώνη

102. ΠΟΙΟ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΣΗΜΕΡΙΝΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
Άρθρο του γενικού γραμματέα ΠΝΟ Ιω. Χαλά

104. ΠΩΣ ΘΑ ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΟΥΜΕ ΝΕΟΥΣ ΣΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ
Άρθρο του προέδρου της ΠΕΠΕΝ Ευ. Κούζιλου

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ

106. ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ, Του Τάκη Ευστρατίου

114. ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ
ΚΑΤΑ ΤΟ 2001, Του Γ. Μπάνου

118. ΔΥΣΜΕΝΕΙΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ, Της Overseas Agency Ltd.

ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

122. ΟΙ ΕΠΟΜΕΝΕΣ ΗΜΕΡΕΣ ΘΑ ΠΑΡΑΜΕΙΝΟΥΝ ΔΥΣΟΙΩΝΕΣ;
Του Ηλία Μπίσια

124. ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ ΝΕΑ

130. ΠΡΙΝ ΑΠΟ 72 ΧΡΟΝΙΑ, Του Ξενοφώντα Αντωνιάδη

131. ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

132. ΠΑΡΑΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ

136. ΝΗΟΛΟΓΙΑ

140. ENGLISH SUPPLEMENT

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Αριθμός φύλλου 45,
Ιανουάριος 2002,
Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωττάκης,
Έτος Ιδρύσεως: 1931

Ιδιοκτησία: Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.

Εκδότρια & Διευθύντρια: Ιωάννα Μπίσια

Σύμβουλος Έκδοσης: Νίκος Ε. Σίμος

Διευθύντρια Σύνταξης: Λίζα Μαρέλου

Σύμβουλος Ειδικών Θεμάτων:

Ηλίας Γ. Μπίσιας

Art Director: Νίκος Αμπλιανίτης

Συντακτική Ομάδα: Νάσος Πουλακίδας,

Γιώργος Φραγκούλης

Ειδικοί Συνεργάτες: Ξέν. Αντωνιάδης,

Απ. Δόμβρος, Γιώργος Μπάνος,

Τάκης Μακρής, Κ. Λυριντζή

Διεύθυνση Επικοινωνίας: Γιάννης Καμέτας

Διεύθυνση Διαφήμισης: Χρήστος Καπάντασης

Υπεύθυνοι Διαφήμισης: Βενετία Μελεχέ,

Έλενα Πατριάρχη

Υποδοχή Διαφήμισης: Νικολέτα Μοίρα

Φωτογραφίες: Γιώργος Γιαννακής

Παραγωγή διαχωρισμών: Αφοι Τζίφα,

Ασκληπιού 61, 106 80, Αθήνα

τηλ. 010.36.36.497, 36.36.186, fax: 010.36.18.172

Εκτύπωση: ΠΛΑΙΣΙΟ Π. ΚΟΚΑΛΛΗΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.

Κατσαντώνη 3, Μεταμόρφωση

τηλ. 010.28.55.067

Πρακτορείο Διανομής Τύπου: ΑΡΓΟΣ Α.Ε.

Συνδρομές:

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

Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.

Εκδοτικές Επιχειρήσεις

Φίλωνος 46 & Αγίου Σπυριδώνος 5-7

185 35 Πειραιάς,

τηλ. 010.42.27.111- fax: 010.42.26.719

e-mail: gratia@ath.forthnet.gr

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

FLY THE FLAG...

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

The Republic of The Marshall Islands



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

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



- Άνετο Ταξίδι - Συνέπεια - Αξιοπιστία
 Ένας υπεράσύγχρονος στόλος από 12 AIRBUS που εξυπηρετεί 34 προορισμούς στην Ευρώπη, τη Μέση Ανατολή και την περιοχή του Κόλπου.

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

μετρήστε προνόμια

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



...και διασκέδαση στον αέρα!



- Πρόγραμμα επιβράβευσης τακτικών επιβατών, που μετατρέπει τις πτήσεις σε βαθμούς, και εξαργυρώνονται σε δωρεάν εισιτήρια.

(*Μόνο την καλοκαιρινή περίοδο)

ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ



Φωτ.: Αφοί Αναγνωστόπουλοι



Οφειλόμενη μνεία

Η καταξίωση των «Ναυτικών Χρονικών» και της μακροχρόνιας πορείας τους ήλθε με την αναγνώριση της προσφοράς τους στην ελληνική ναυτιλία από την Ακαδημία Αθηνών. Όμως, θα ήταν μεγάλη παράλειψη αν δεν επισημαίναμε ότι, στη διαχρονική ανάδειξη του περιοδικού ως ενός μέσου ενημέρωσης, με μεγάλη προσφορά στην υπόθεση του ελληνικού πλοίου και του Έλληνα ναυτικού, συνέβαλαν με τη δική τους προσπάθεια συντελεστές που προηγήθηκαν. Όπως ο ιδρυτής των «Ναυτικών Χρονικών» Δημήτρης Κωττάκης και το δημοσιογραφικό επιτελείο του περιοδικού, που απετελείτο από έγκριτους εκπροσώπους του δημοσιογραφικού κλάδου. Χάρis στις δικές τους προσπάθειες το περιοδικό αναδείχθηκε ως το κορυφαίο στον κλάδο της ναυτιλιακής βιομηχανίας και κατόρθωσε να επιβιώσει χάρis στην εγκυρότητά του επί εβδομήντα ολόκληρα χρόνια, όταν άλλα έντυπα οδηγήθηκαν είτε σε μαρasmus είτε σε οριστική αναστολή της έκδοσής τους.

Σε αυτούς οφείλει πολλά το περιοδικό. Όπως οφείλει και στους πολυπληθείς αναγνώστες του, Έλληνες ναυτιλιομένους και μη, οι οποίοι με την προτίμησή τους προς τα «Ναυτικά Χρονικά», όχι μόνο το εστήριξαν αλλιά και έδωσαν στους συντελεστές του το κουράγιο να συνεχίσουν τη διαχρονική προσπάθειά τους για περισσότερη και καλύτερη πληροφόρηση, ακριβοδίκαιες εκτιμήσεις, με γνώμονα πάντοτε το συμφέρον της ελληνικής ναυτιλίας, αλλιά και με σεβασμό προς το αναγνωστικό τους κοινό.

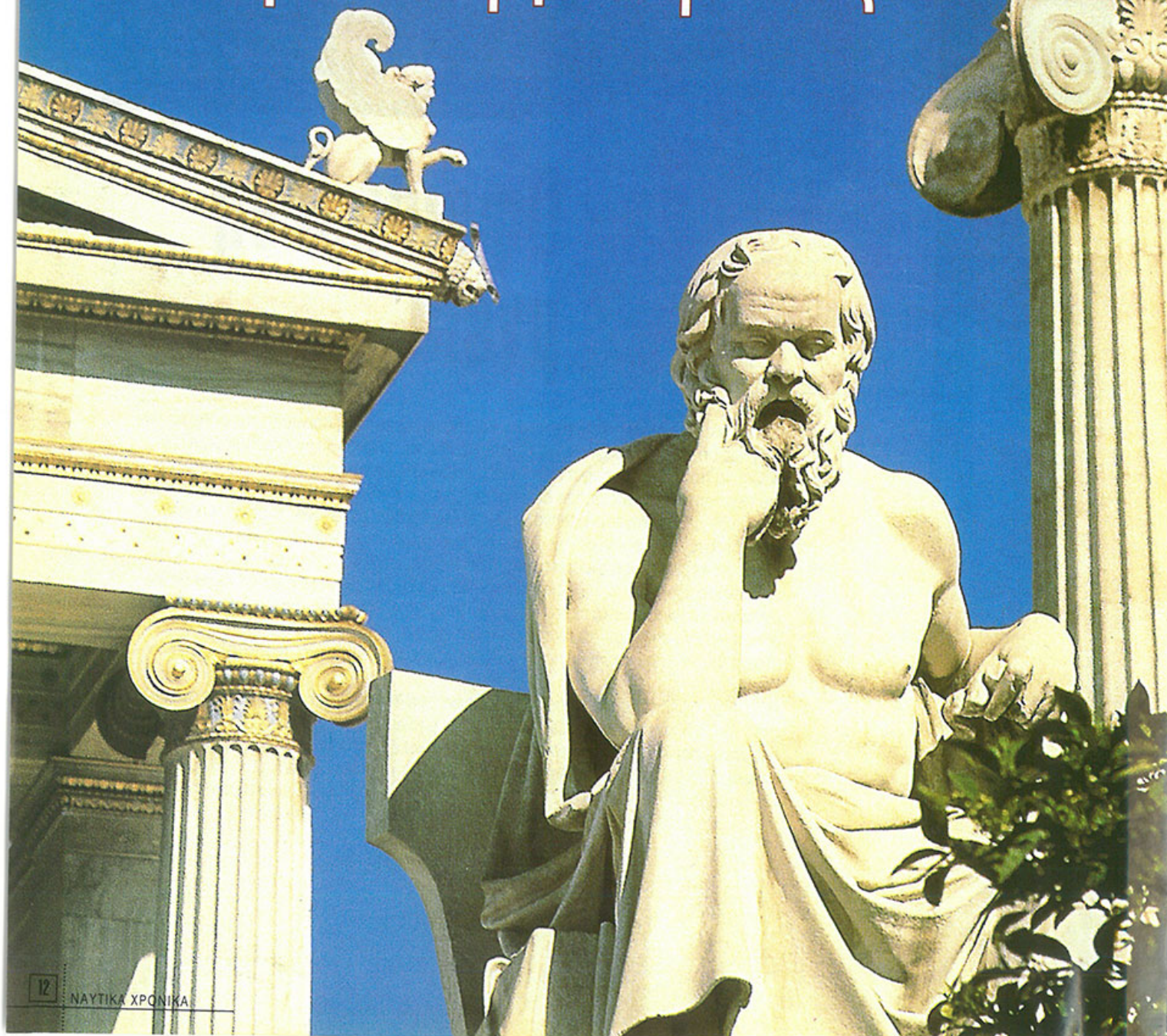
Ιωάννα Μπίσια

Ιωάννα Μπίσια



ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ

Η αναγνώριση μιας διαχρονικής πορείας





ιας εκ των ανωτάτων διακρίσεων, αυτής της Ακαδημίας Αθηνών, έτυχαν τα «Ναυτικά

Χρονικά» για την εβδομηκονταετή προσφορά τους στην υπόθεση της ελληνικής ναυτιλίας. Η αναγνώριση αυτή, του ρόλου τον οποίον επί σειρά ετών έχουν διαδραματίσει τα «Ναυτικά Χρονικά», δημιουργεί νέες υποχρεώσεις για το περιοδικό και νέες ευθύνες για τους εκδότες και τους άμεσους συνεργάτες του, σε τρόπο ώστε να πορευθεί και στη νέα χιλιετία με την υπευθυνότητα, ανεξαρτησία, εγκυρότητα και ακεραιότητα που διέκρινε τη μέχρι σήμερα πορεία του, έχοντας πάντοτε ως γνώμονα μόνο το συμφέρον της ελληνικής ναυτιλίας και του Έλληνα ναυτικού.

Η Ακαδημία Αθηνών για τη βράβευσή του περιοδικού έλαβε υπ' όψιν της, όπως αναφέρει και η σχετική έκθεση που αναγνώστηκε, την υψηλής στάθμης ενημερότητα περί τα ναυτιλιακά και την εμβριθή αξιολογητική εποπτεία στην περιοχή τόσο της εφοπλιστικής επιχειρηματικότητας όσο και της ναυτεργατικής δραστηριότητας. «Η δομή τους -αναφέρεται χαρακτηριστικά- επιτρέπει την παροχή πλούσιας πληροφόρησης προς ανάδειξη των οικονομικών και κοινωνικών στόχων της ελληνικής ναυτιλίας και καθιστά εμφανή τη δυναμική της προσφοράς τόσο εκείνης όσο και του ιδίου του περιοδικού. Επισημαίνεται η ποιοτική και ποσοτική επάρκεια του πληροφοριοδοτικού δικτύου που τροφοδοτεί το περιοδικό όσο και η υψηλή στάθμη των δημοσιευμένων σε αυτό άρθρων...».

1. Η εκδότρια των «Ναυτικών Χρονικών» Ιω. Μπίσια παραλαμβάνει το βραβείο της Ακαδημίας. Διακρίνονται ο Αρχιεπίσκοπος κ. Χριστόδουλος, οι ακαδημαϊκοί κ. Ι. Πεσμαζόγλου και Κ. Δεσποτόπουλος και η βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας, καθηγήτρια κα Α. Μπενάκη

2. Ο πρόεδρος της Πανελληνίας Ένωσης Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού κ. Ευ. Κούζιλος, ο κ. Η. Μπίσιας, ο πρόεδρος του Σωματείου Μεστών Ναυτιλιακών Συμβάσεων κ. Ν. Πενθερουδάκης, ο κ. και η κα Γ. Μπίσια και ο πρόεδρος της Ένωσης Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων κ. Ν. Βαρβατές.

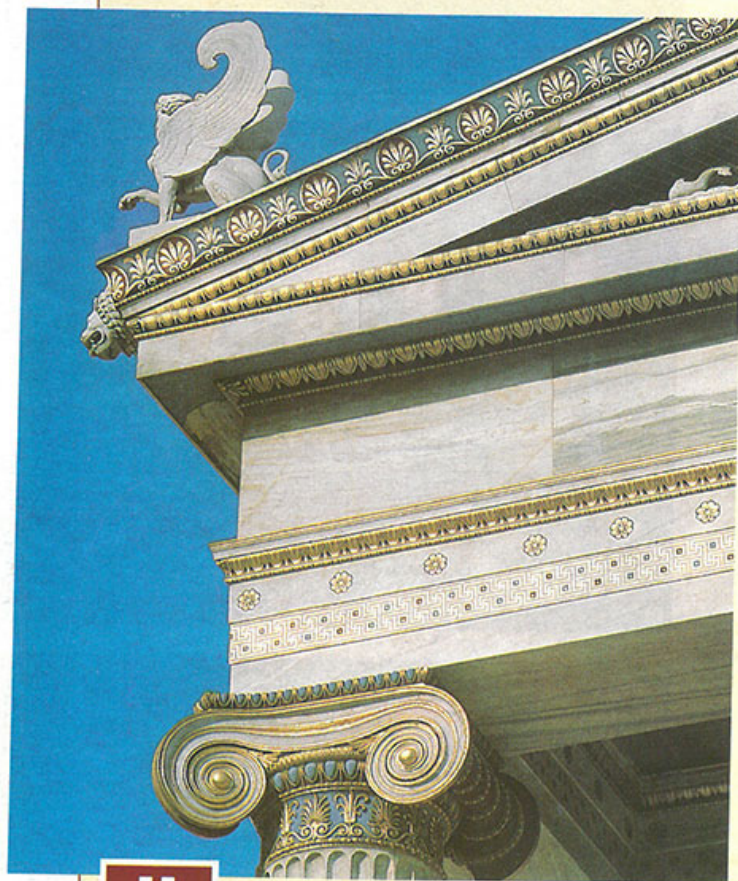
3. Ο καπετάν Παναγιώτης Τσάκος με την εκδότρια των «Ναυτικών Χρονικών»

4. Ο πρόεδρος του Πανελληνίου Συνδέσμου (Ένωσης) Ναυτικών Πρακτόρων κ. Ιω. Θεορογίτης, ο κ. Ν. Πενθερουδάκης και οι κ. Ηλίας και Γεώργιος Μπίσιας





ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΑΘΗΝΩΝ



Η

πρώτη ανά την Οικουμένη Ακαδημία ιδρύθηκε στην πόλη των Αθηνών το 387 π.Χ. από τον Αθηναίο φιλόσοφο Πλάτωνα σε ιδιόκτητο οικόπεδο και μετά εννέα αιώνες λειτουργίας διαλύθηκε το 529 μ.Χ., με την αυτοκρατορική τότε απαγόρευση της διδασκαλίας της φιλοσοφίας. Η φήμη όμως της πνευματικής μεγαλουργίας της υποκίνησε, από την Αναγέννηση προπάντων και ύστερα, την ίδρυση Ανώτατων Πνευματικών Ιδρυμάτων σε διάφορες χώρες, που ονομάστηκαν Ακαδημίες.

Στη νεότερη Ελλάδα επανειλημμένως επιδιώχτηκε ίδρυση Ακαδημίας, αλλά μόνο το 1926 καθιδρύθηκε η Ακαδημία Αθηνών, ως διάδοχος μακρινή της πρώτης Ακαδημίας. Λειτουργεί έκτοτε αδιάλειπτα επί τρία ήδη τέταρτα αιώνος.

Κύριο έργο της Ακαδημίας Αθηνών είναι η εδραία συμβολή στην προαγωγή των επιστημών, των γραμμάτων και των καλών τεχνών, με την ατομική έρευνα και δημιουργική δράση των μελών της και τον μεταξύ τους γόνιμο διάλογο και με τις άλλες Ακαδημίες, με την ερευνητική εργασία στα κέντρα των ερευνών και με την ηθική υποστήριξη έξιχων επιστημόνων, καλλιτεχνών και λο-

γοτεχνών, γυναικών και ανδρών, πέρα από τον κύκλο των μελών της. Περιλαμβάνει η Ακαδημία Αθηνών τρεις τάξεις: Θετικών Επιστημών, Γραμμάτων και Καλών Τεχνών, Ηθικών και Πολιτικών Επιστημών. Οι επιστημονικές ανακοινώσεις και οι διαλέξεις των ακαδημαϊκών πραγματοποιούνται στις συνεδρίες της Ολομέλειάς της, κάθε Πέμπτη και Τρίτη. Η επιστημονική έρευνα συντελείται καθημερινά στα Κέντρα Ερευνών από ομάδες επιστημόνων-ερευνητών, υπό την εποπτεία Επιτροπής Ακαδημαϊκών σε κάθε κέντρο.

Έργα των κέντρων είναι η σύνταξη του Ιστορικού Λεξικού της Ελληνικής Γλώσσας, η έκδοση κειμένων των αρχαίων και μεσαιωνικών Ελλήνων συγγραφέων, η διεξαγωγή ερευνών με αντικείμενο την ελληνική λογογραφία, την ελληνική φιλοσοφία, την ιστορία του ελληνικού δικαίου, την αστρονομία και τα εφαρμοσμένα μαθηματικά, τον μεσαιωνικό ελληνισμό, την ιστορία του νεότερου ελληνισμού, τη βυζαντινή και μεταβυζαντινή τέχνη. Λειτουργούν γραφεία επιστημονικών όρων και νεολογισμών, επίσης έρευνας της νεοελληνικής τέχνης, έρευνας διεθνών και συνταγματικών θεσμών, οικονομικών μελετών καθώς και επτά γραφεία ερευνών της τάξεως των θετικών επιστημών. Επικείται η λειτουργία Ιδρύματος Ιατροβιολογικών Ερευνών.

Το περικαλλές και μεγαλοπρεπές μέγαρο της Ακαδημίας Αθηνών οικοδομήθηκε με σχέδια του διάσημου Δανού αρχιτέκτονα Theophil Hansen και με δαπάνη του εγκατεστημένου στην Αυστρο-ουγγαρία πλούσιου Βορειοηπειρώτη Σίμωνος Σίνα, σε οικόπεδο παραχωρημένο δωρεάν από το δήμο Αθηναίων και τη Μονή Πετράκη.

Από το 1856 ο Σίμων Σίνας είχε προσφερθεί να δαπανήσει τα απαραίτητα ποσά προς στέγαση της Ακαδημίας. Η τελετή της θεμελιώσεως έγινε στις 12 Αυγούστου 1859 ενώπιον του βασιλιά Όθωνα και της Αμαλίας, των μελών της Κυβερνήσεως και της Ιεράς Συνόδου. Ολοκληρώθηκε η οικοδόμησή του μόλις το 1887. Τότε και παραδόθηκε το Μέγαρο έτοιμο από τον αρχιτέκτονα Ernst Ziller, βοηθό του Hansen, στον πρωθυπουργό Χαρίλαο Τρικούπη. Το κτίριο της Ακαδημίας θεωρείται ως το ωραιότερο νεοκλασικό οικοδόμημα του κόσμου.

Από το κομψοτέχνημα του Ερεχθείου πήρε και ο Θεόφιλος Χάνσεν τα στοιχεία του ιωνικού ρυθμού, ο οποίος κυριαρχεί στο οικοδόμημα. Εξωτερικά το οικοδόμημα κοσμείται με πλούσιο γλυπτικό διάκοσμο, όπου κυριαρχεί η διακόσμηση του αετώματος της πρόσοψης που παριστάνει τη γέννηση της Αθηνάς, έργο του γλύπτη Λεωνίδα Δρόση.

Τα οκτώ μικρότερα αετώματα των πλευρών με γλυπτές παραστάσεις είναι έργα του Fr. Melitzki. Τα αγαλματίδια του Απόλλωνα κιθαρωδού και της Αθηνάς Προμάχου σε πανύψηλους ιωνικούς κίονες είναι έργο του Λεων. Δρόση. Συμβολίζουν τη συνέχεια από την Ακαδημία του αρχαίου πνεύματος, το οποίο προσωποποιείται από τους θεούς και τους φιλόσοφους. Οι δύο ανδριάντες μπροστά από το κτίριο είναι του Σωκράτη και του Πλάτωνα, έργα και αυτά του Λεων. Δρόση.

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

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

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

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

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

Κώστας Κεντέρης
Χρυσός Ολυμπιονίκης,
Ανάδοχος του "Αίολος Εξπρές"



* ΤΥΠΟΥ MONOHULL



NEL LINES

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

Η νέα ευκαιρία

Είναι βεβαίως κοινοτοπή η ευχή όπως το Νέο Έτος είναι καλύτερο από το προηγούμενο, όμως μέσω αυτής της κοινοτοπίας αποκαλύπτεται και το ότι η χρονιά που πέρασε δεν ήταν έτσι όπως οι περισσότεροι θα την περίμεναν. Για την ελληνική ναυτιλία οι καλές χρονιές, δυστυχώς, εδώ και πολλά χρόνια δεν συναρτώνται μόνο προς την πορεία της ναυλαγοράς με τα скаμπανεβάσματά της. Η ελληνική ναυτιλία απέκτησε και άλλον έναν πονοκέφαλο, αυτόν της αντιμετώπισής της από το κράτος. Οι εκπρόσωποι του οποίου, τα τελευταία χρόνια, ενδεχομένως επαναπαυθέντες στα κοινοτικά κονδύλια -που και αυτά τα διαχειρίστηκαν κατά τρόπο ελάχιστα επωφελή για τη χώρα- άρχισαν να βλέπουν τη ναυτιλία και την προσφορά της στην εθνική οικονομία με διαφορετικό μάτι, από εκείνο με το οποίο αυτή αντιμετωπιζόταν την εποχή που διψούσε η χώρα για συνάλλαγμα και μάλιστα τόσο φθηνό, για το κράτος, όσο το ναυτιλιακό.



Δεν χωρεί αμφιβολία ότι αυτή ήταν επί σειράν ετών μια κοντόφθαλμη πολιτική που, πέραν όλων των άλλων εξυπηρέτησε και τις λαϊκιστικές σκοπιμότητες κάποιων κυβερνήσεων. Και ήταν κοντόφθαλμη πολιτική, διότι τα ουρανόσταλτα κοινοτικά έσοδα είναι πεπερασμένα, αλλά και διότι δεν είναι δυνατόν να έχουν ανάγκη την εθνική ναυτιλία τους οι άλλες ευρωπαϊκές χώρες, οι οποίες μάλιστα δεν βρίσκονται στο στάδιο της αποβιομηχάνισης όπως η δική μας, και αντιθέτως, οι εν Ελλάδι κρατούντες να «σνομπάρουν» τη μόνη ευήμερουσα επιχειρηματική δραστηριότητα που δεν ανακυκλώνει εγχώριο χρήμα!

Η καινούργια χρονιά για την ελληνική ναυτιλία αρχίζει με έναν νέο υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, ο οποίος ήδη έχει δώσει δείγματα της καλής διάθεσής του, της κατανόησης -πολύ γρήγορα θα λέγαμε- των σημερινών προβλημάτων του ελληνικού εφοπλισμού, που οφείλονται στη στάση της Πολιτείας, την αδικαιολόγητα επιφυλακτική απέναντι σε έναν κλάδο που μόνον έχει προσφέρει, ενώ τα όσα θεσμικά έχει ζητήσει ήσαν και είναι άνευ ιδιαιτέρου κόστους για το κράτος, σε αντίθεση με άλλους κλάδους. Ο νέος υπουργός κ. Ανωμερίτης έχει ήδη ενημερωθεί από το συνδικαλιστικό όργανο του εφοπλισμού για όσα πρέπει να γίνουν και δεν έχουν γίνει, προκειμένου να επιστρέψει και πάλι το ελληνικό πλοίο στην εθνική κοίτη του. Θα είναι ευκαιρία γι' αυτόν να αποδείξει ότι η καλή του θέληση και η κατανόηση των ναυτιλιακών προβλημάτων δεν είναι θεωρητική, αλλά ότι για πρώτη φορά, ύστερα από αρκετά χρόνια, ένας υπουργός Ναυτιλίας θέλει να αφήσει πραγματικό έργο πίσω του, το οποίο δεν θα ωφελήσει μόνο τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και το ελληνικό πλοίο αλλά και την ίδια την εθνική οικονομία.

Nikos Lymos



TRANSMAN SHIPPING ENTERPRISES S.A.



**ISO/ISM CERTIFIED COMPANY
SINCE OCTOBER, 1996**



KRONOU 24A, 166 71 VOULIAGMENI
ATHENS - GREECE
TEL.: 010 9670100 - 9, 010 9697700 (ISDN LINE)
FAX: 010 9670110
TELEX: 223808, 224643, 216454 MAN GR
CABLE ADDRESS: MANFLEET
E-mail: transman@otenet.gr
Comtext: A54GR203

Απαράδεκτη αδυναμία

Το ότι ο διοικητικός φορέας της ναυτιλίας δεν ανταποκρίθηκε τα τελευταία χρόνια στις απαιτήσεις της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, με αποτέλεσμα να σημειωθούν πολλές απώλειες στην ελληνική σημαία, είναι γεγονός.

Ήταν μία παράλογη θα λέγαμε παράλειψη, αν αναλογισθεί κάποιος ότι άλλες ευρωπαϊκές χώρες έσπευσαν να υιοθετήσουν μέτρα που θα έκαναν το εθνικό πλοίο ανταγωνιστικότερο και δεν θα στερούσαν και την εθνική οικονομία τους από μια σημαντική πηγή εσόδων όπως αυτή της βιομηχανίας των θαλασσιών μεταφορών. Στη χώρα μας έγινε ακριβώς το αντίθετο, παρά τις συνεχείς επισημάνσεις από όλους τους αρμόδιους φορείς της εμπορικής ναυτιλίας μας.

Το γεγονός ότι το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας μέχρι σήμερα εκώφευε, είτε διότι, σε άλλους καιρούς, δεν έπρεπε να παρεκκλίνει της λαϊκιστικής πολιτικής μιας σοσιαλιστικής κυβέρνησης είτε διότι δεν αντιλαμβανόταν την παραδοσιακή σημασία της εμπορικής ναυτιλίας για την Ελλάδα, είναι η μία πλευρά του νομίσματος. Η άλλη, η οποία πρέπει να δημιουργήσει και τους ανάλογους προβληματισμούς, είναι ότι

προφανώς οι άνθρωποι της ναυτιλίας και κυρίως το συνδικαλιστικό τους όργανο, δηλαδή η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, δεν είχαν την ανάλογη δύναμη πίεσης προς την κυβέρνηση που θα επέτρεπε, όχι μόνο να κατανοήσουν οι διοικούντες το δίκαιο των αιτημάτων του εφοπλισμού, αλλά και να εξαναγκασθούν να υιοθετήσουν τα μέτρα εκείνα που θα καθιστούσαν και πάλι ανταγωνιστικό το ελληνικό πλοίο.

Αν ισχύει αυτή η εκδοχή τότε το ζήτημα είναι σοβαρό. Δεν μπορούμε βεβαίως να πιστεύσουμε ότι ο ελληνικός εφοπλισμός δεν ενδιαφέρεται για τα συμφέροντά του. Ας αναζητήσουν, λοιπόν, οι επιχειρηματίες εκπρόσωποι της ναυτιλίας μας που οφείλονται η αδυναμία αυτή, ούτως ώστε τη νέα χρονιά, που αρχίζει με έναν νέο υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, να κατορθώσουν να προωθήσουν τις θέσεις τους, που δεν είναι βεβαίως προς το συμφέρον μόνο το δικό τους αλλά και της εθνικής οικονομίας.

Το Ασφαλιστικό και το NAT

Το Ασφαλιστικό είναι βεβαίως το καίριο κοινωνικό πρόβλημα, το οποίο ασφαλώς και θα έχει πολιτικό κόστος για την κυβέρνηση. Το πρόβλημα αυτό, όπως είναι φυσικό, θίγει και το ασφαλιστικό καθεστώς των ναυτικών από τη στιγμή που και το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο έχει υποστεί τις συνέπειες μιας καταστροφικής ασφαλιστικής πολιτικής που ακολουθήθηκε τη δεκαετία του '80 και συνεχίστηκε έως τις μέρες μας.

Μιας πολιτικής που, αν εξαιρέσει κανείς την προσπάθεια που έγινε από τον κ. Δ. Σιούφα επί κυβερνήσεως Ν.Δ. για τη διάσωση των Ταμείων, ουσιαστικώς ήταν πολιτική «μη θίξουμε τα κακώς κείμενα διότι συνεπάγονται πολιτικό κόστος». Γι' αυτό και το ασφαλιστικό σύστημα έφτασε στο χείλος της οριστικής χρεοκοπίας.

Όσον αφορά στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο, το οργανικό του έλλειμμα εγγίζει πλέον τα 150 δισεκατομμύρια δρχ., το συντριπτικό ποσοστό των οποίων καλύπτεται από το κράτος, δηλαδή από τους Έλληνες φορολογούμενους. Η δε σχέση συνταξιούχων προς θέσεις εργασίας έχει διαμορφωθεί σε 1 προς 0,4 και προς εν ενεργεία ναυτικούς 1 προς 0,65. Με τέτοιες σχέσεις βεβαίως δεν είναι δυνατόν να επιζήσει το NAT χωρίς συνεχή κρατική συνδρομή.

Το ζήτημα της επιβίωσης του NAT είναι σε συνάρτηση προς την αύξηση της εγγραφής όλο και περισσότερων, ελληνικής πλοιοκτησίας πλοίων στο εθνικό νηολόγιο. Και τούτο διότι μόνο περισσότερα ασφαλισμένα πλοία μπορούν να εξασφαλίσουν μεγαλύτερα έσοδα από εισφορές. Και για να επιτευχθεί αυτό είτε θα πρέπει να προσελκύσουν πλοία στο ελληνικό νηολόγιο,

επειδή η ελληνική σημαία θα τους εξασφαλίσει διεθνή ανταγωνιστικότητα, είτε θα πρέπει τα υπό ξένη σημαία πλοία, ελληνικής πλοιοκτησίας, να χρησιμοποιούν Έλληνες ναυτικούς, τους οποίους είναι πρόβλημα που θα τους βρουν.

Ήδη επί πολλών, πλέον, χρόνων, το κράτος έχει αναλάβει την κάλυψη των ελλειμμάτων του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου. Τώρα θα πρέπει να εξασφαλισθεί η λειτουργία του Ιδρύματος επί τη βάση της αρχής της ανταποδοτικότητας για τους νέους συνταξιούχους. Ακόμη, θα πρέπει ο έλεγχος του Ταμείου να περιέλθει στους ναυτικούς και στους πλοιοκτήτες, όπως στο παρελθόν, όταν το NAT ευημερούσε. Και να εκκαθαρισθούν, οπωσδήποτε, τα μητρώα από τους μη πραγματικούς ναυτικούς, που είχαν προφτάσει να βολεύουν οι προηγούμενες κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ. Αν δεν εξυγιανθεί το ασφαλιστικό καθεστώς των ναυτικών, τότε η σημερινή κατόντια του NAT θα αποτελέσει, πέραν όλων των άλλων, έναν επί πλέον αποτρεπτικό παράγοντα στην προσέλευση νέων στο ναυτικό επάγγελμα, όταν αυτοί θα γνωρίζουν ότι κατά την απομαχία τους θα κινδυνεύουν να πεθάνουν, κυριολεκτικώς, στην «ψάθα».



TRANSMAR

G. KAVOUKAS - MARGARITA KAVOUKAS
SHIPPING AGENCY

SERVICE ABOVE ALL

Since 1963, following the same standards of quality based on our experience, we serve a number of reputable National and International Shipowners, Operators, Traders and Charterers, handling all types of vessels for:

- Loading / Discharging
- Repairs / Drydock
- Transit
- Protecting Agents
- Lay- up

providing all possible services / needs:

- Crew attendance
- Spares (clearance and delivery)
- Stevedoring
- Ship's supply services
- Slops and garbage disposal



TRANSMAR

SERVICE ABOVE ALL

PIRAEUS: 3, 2nd Merarchias str., 185 35 Piraeus-Greece
Tel.: +3010 4224824 , Fax: +3010 4223756, Tlx.: 212681 TRAN GR,
Website: <http://www.transmar.gr>, e-mail: transmar@transmar.gr

LAVRION: 6, Kountouriotou str., 195 00 Lavrion-Greece,
Tel.: +30 2920 27388, Fax: +30 2920 27388

Τα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά

Η εμπλοκή που έχει διαπιστωθεί στις σχέσεις της γερμανικής εταιρείας που επελέγη για την ανάληψη των Ελληνικών Ναυπηγείων και της κυβέρνησης, δημιουργεί όλες τις προϋποθέσεις έτσι ώστε άλλη μία ιδιωτικοποίηση να αποτύχει.

Οι Γερμανοί, κοιτώντας βεβαίως το συμφέρον τους, επιδιώκουν να εξασφαλίσουν το επονομαζόμενο «φιλέτο» των παραγγελιών προς τα συγκεκριμένα ναυπηγεία, που είναι οι παραγγελίες και επισκευές του Πολεμικού Ναυτικού. Τις δε υπόλοιπες εργασίες των Ναυπηγείων να τις αναλάβουν άλλοι. Το ερώτημα που προκύπτει δεν αφορά μόνο στο ενδεχόμενο αθέτησης συμβατικής υποχρέωσης από την πλευρά των Γερμανών, αλλά και αν οι παραγγελίες που προσδοκούν και που εξασφαλίζουν επικερδή εργασία στα Ναυπηγεία, θα εκτελεσθούν στις αμυντικές δαπάνες για τις οποίες προφανώς και επελέγη για τη θέση του υπουργού Εθνικής Αμύ-

νης ο πρώην υπουργός Εθνικής Οικονομίας, με τις κατ' επανόληψιν συγκρούσεις του με τον τώως υπουργό Αμύνης εξαιτίας των περικοπών που ήθελε να επιβάλει.

Αν δεν κατορθώσει η κυβέρνηση να απεμπλακεί από τα Ναυπηγεία του Σκαραμαγκά, τότε θα έχει καταγράψει στο παθητικό της πολύ μεγάλες αποτυχίες στον ευρύτερο τομέα των ιδιωτικοποιήσεων. Βεβαίως, τα Ναυπηγεία του Σκαραμαγκά η κυβέρνηση όφειλε να τα είχε πωλήσει την εποχή που και οι οικονομικές συνθήκες ήταν ευνοϊκότερες, όπως έγινε με το Νεώριο Σύρου, που ευημερεί έχοντας δώσει -το κυριότερο- δουλειά στους κατοίκους της Σύρου και συμβάλλει αποφασιστικά στην τόνωση της οικονομίας του νησιού.

Το ρίσκο και το ένστικτο

Πριν από περίπου ενάμιση χρόνο είχαν διατυπωθεί κάποιες προβλέψεις, συμφώνως προς τις οποίες οι από θαλάσσης μεταφορές τα επόμενα δέκα χρόνια θα αυξάνονταν σε ετήσια βάση με ρυθμό 4-4,5%.

Αυτήν την αισιόδοξη πρόβλεψη, που ήταν φυσικό να δημιουργήσει κάποιο κλίμα ευφορίας στην ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα, την είχαν διατυπώσει οι αναλυτές της Παγκόσμιας Τράπεζας. Η αισιόδοξη αυτή προκαλείται δε και από το γεγονός ότι οι σχετικές προβλέψεις διατυπώνονταν σε μια στιγμή που η υπερηφροσύνη χωρητικότητας έχει αρχίσει να επηρεάζει αποφασιστικά πλέον την ισορροπία στο από θαλάσσης διενεργούμενο εμπόριο. Βεβαίως, εκείνο που δεν πρέπει να παραγνωρίζεται είναι ότι όταν οι τιμές των νεότευκτων πλοίων καθίστανται ελκυστικές, εξαιτίας του σκληρού ανταγωνισμού των διεθνών ναυπηγείων, είναι πολύ δύσκολο για τον εφοπλισμό να αποφύγει τον πειρασμό της ναυπήγησης, που σε τελευταία ανάληψη καταλήγει στη διατάραξη της ισορροπίας μεταξύ ζητούμενης και προσφερομένης χωρητικότητας. Υπ' αυτήν την έννοια, προβλέψεις περί αυξήσεως του από θα-

λάσσης μεταφερομένου φορτίου είναι πάντοτε ευπρόσδεκτες, αν μάλιστα αναλογιστεί κάποιος ότι από την ημέρα που διατυπώνονταν οι σχετικές προβλέψεις, μέχρι σήμερα, αναμένεται να εισέλθει στις θαλάσσιες μεταφορές μια νεότευκτη χωρητικότητα, ελληνικής ιδιοκτησίας, τουλάχιστον 3 εκατομμυρίων τόνων! Εκείνο πάντως που παρατηρείται είναι ότι οι προβλέψεις δεν έχουν επαληθευθεί πλήρως, συντελούσης βεβαίως και της διεθνούς υφέσεως. Και στην περίπτωση αυτή οι επιπτώσεις έχουν τη μορφή του «ντόμινο» και έχουν επηρεάσει και τη βιομηχανία των θαλασσιών μεταφορών, με αποτέλεσμα η ανισορροπία μεταξύ προσφερομένης και ζητούμενης χωρητικότητας να εξακολουθεί να ισχύει, έτσι ώστε να επαληθευτεί ότι οι προβλέψεις είναι μεν επιθυμητές, αλλά ειδικά στην εποχή μας ενέχουν πλέον μεγάλο ρίσκο. Μήπως θα πρέπει να επανεξέσουμε και πάλι στην εποχή του ενστίκτου;

Κάποιοι υπήρξαν πρωτοπόροι

Την εποχή που η Σοφοκλέους περνούσε περιόδους μεγάλης χρηματιστηριακής ευφορίας, είδαμε να πραγματοποιούνται εντυπωσιακές συνεργασίες και συγχωνεύσεις στο χώρο της εσωτερικής ναυτιλίας, της επιβατηγού.

Οι μεγάλες εταιρείες γιγαντώθηκαν, οι μικρότερες επεδίωξαν την απορρόφηση, προς όφελος και των μεν και των δε, εν πάση περιπτώσει δε, είδαμε να κυριαρχούν δύο μεγάλοι επιχειρηματικοί όμιλοι. Από επιχειρηματικής προοπτικής, οι εξαγορές και οι συγχωνεύσεις αποτελούσαν μάλλον μία αναγκαία εξέλιξη, από τη στιγμή που η απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών προέβλεπε για την είσοδο ξένων επιχειρηματικών κολλοσσών, τους οποίους ασφαλώς και δεν θα μπορούσαν να αντιμετωπίσουν μεμονωμένως οι ελληνικές εταιρείες των επιβατηγών πλοίων. Τα πράγματα πάντως δεν ήλθαν όπως όλοι τα περιμέναμε. Και είχε η αντιστροφή πορεία την ίδια αιτία που εξώθησε στις γιγαντώσεις. Το Χρηματιστήριο υπέστη μίαν εντυπωσια-

κή καθίζηση, με συνέπεια ο κόσμος της ναυτιλίας να ζήσει και τραγικά γεγονότα. Εκείνο που εμείς θέλουμε να επισημάνουμε, κάνοντας και τις σχετικές υπομνήσεις, είναι ότι όταν ανακοινώθηκε προσφάτως η συγχώνευση δύο μεγάλων τραπεζών, προκειμένου να δημιουργηθεί ένας νέος τραπεζικός κολλοσσός για τα ελληνικά δεδομένα, όλοι έσπευσαν να πανηγυρίσουν και να χαιρέτουν το γεγονός. Να θυμηθούμε όμως τη κοινή που πολλοί έβγαλαν και τα φληναφήματα περί μονοπωλίων που διατύπωναν όταν άρχισαν οι συγχωνεύσεις εταιρειών στην ακτοπλοΐα. Ανεξαρτήτως τού ποιος μπορεί να είναι οι εξελίξεις στο συγκεκριμένο χώρο, μετά τα όσα συνέβησαν, εκείνο το οποίο είναι αδιαμφισβήτητο είναι ότι κάποιοι υπήρξαν πρωτοπόροι...

PRIME MARITIME INC.



PRIME MARITIME INC.

✦ Dry cargo chartering:

Multi-purpose/tweendeckers
Bulk carriers

✦ Ferry / cruise chartering

✦ Projects/contracts of affreightment

✦ Sale & Purchase

3, Irodotou Str.

Piraeus 185 38 Greece

Phone : +30 10-4527001

Fax: +30 10-4527006

Tlx : 212791-92 PRIM GR

Comtext: A54GR157

www.primemaritime.gr

E-mail: chartering@primemaritime.gr

Υπευθυνότητα; Όχι ευχαριστώ!

Θα επιθυμούσαμε στο πανηγυρικό αυτό τεύχος να μην συμπεριλάβουμε δυσοίωνα ή μεμψίμοιρα σχόλια. Τα πρόσφατα όμως γεγονότα που διαδραματίστηκαν στις 5 και 6 Δεκεμβρίου εξ αιτίας της χιονόπτωσης στο σύνολο της ελληνικής επικράτειας, δεν μπορούν να μας αφήσουν αδιάφορους. Αποκαλύφθηκε και πό-
λη λοιπόν ότι ο κρατικός μηχανισμός είναι παντελώς ανέτοιμος να αντιμετωπίσει την οποιαδήποτε δύσκολη καιρική κατάσταση και να προφυλάξει τους πολίτες αυτής της χώρας. Γνωρίζετε ότι τα ασθενοφόρα του ΕΚΑΒ υπολείπονταν τις μέρες αυτές διότι δεν υπήρχαν αντιοχιονοτικές αλυσίδες για να τοποθετηθούν στα παραπάνω οχήματα; Διαπιστώσατε ότι το αεροδρόμιο «Ελ. Βενιζέλος», ένα από τα πιο ακριβά αεροδρόμια της Ευρώπης, δεν διαθέτει συστήματα και μηχανήματα για να αντεπεξέλθει σε παρόμοια καιρικά φαινόμενα; Συνειδητοποιήσατε ότι η νέα εθνική οδός Αθηνών-Θεσσαλονίκης είναι τόσο πρόχειρα σχεδιασμένη που στην παραμικρή κυκλοφοριακή συμφόρηση οδηγεί σε παράλυση όλο το επαρχιακό εθνικό δίκτυο; Οι αρμόδιοι ενημερώνοντας το κοινό έλεγαν ως δικαιολογία ότι, οι σφοδρές χιονοπτώσεις είναι σπάνιες στη χώρα μας και άρα η αντιμετώπισή τους για τα ελληνικά δεδομένα είναι δύσκολη. Εμείς απλά υπενθυμίζουμε ότι το κράτος παραλύει εντελώς και σε περιόδους καύσωνα, πλημμύρων, πυρκαγιών κτλ. Σε άλλες χώρες οι υπεύθυνοι υπουργοί θα είχαν προ πολλού παραιτηθεί...

«Σφικτός» ο Ανωμερίτης

Με το... ταιγκέλι παίρνουν οι δημοσιογράφοι δηλώσεις από τον Γιώργο Ανωμερίτη. Τον πάνε από δω, τον πάνε από κει, αυτός τίποτα...

Άλλα λόγια ν' αγαπιόμαστε...

Μέχρι που κάποια Τετάρτη, στις καθιερωμένες εβδομαδιαίες συνεντεύξεις τύπου, ναυτιλιακός συντάκτης έριξε το «καρφί»: «Υπουργέ, απ' ό,τι έχω διαπιστώσει οι απαντήσεις σας είναι διπλωματικές». Ε, ακόμα και σε αυτή την τοποθέτηση του δημοσιογράφου, ο Γ. Ανωμερίτης απάντησε πάλι διπλωματικά. Να δούμε μέχρι πού θα πάει η... βαλίτσα με αυτά τα «ρήξεις αφήξεις». Να δούμε. Είπαμε, καινούργιος υπουργός είναι, αλλιώς όχι και τόσο «σφικτός» στις δηλώσεις του. Καιρός είναι να... θυθεί η γλίσσα του

Έρχονται αλλαγές

Διανύουμε τις πρώτες ημέρες του 2002 και οι αλλαγές στην ηγεσία του Λιμενικού Σώματος είναι προ των πυλών. Στα μέσα Μαρτίου αναμένονται σημαντικές αλλαγές, στις οποίες θα προχωρήσει ο υπουργός. Οι πρώτες πληροφορίες αναφέρουν ότι οι αλλαγές θα συζητηθούν αρκετά και οι εκπληξείς θα είναι πολλές.

Ενδιαφέρον

Με ενδιαφέρον αναμένεται η συνάντηση του Γ. Ανωμερίτη με το προεδρείο της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας στο Λονδίνο. Εκεί που... έπνευ ούριος άνεμος στις σχέσεις πλοιοκτητών και Χρήστου Παπουτσά, άντε πάλι από την αρχή οι συζητήσεις για τη ναυτιλία με τον νέο υπουργό. Τώρα που αναφέρθηκα στον Χρ. Παπουτσή, θυμήθηκα πρόσφατη ανακοίνωσή του για την παραχώρηση εκτάσεων του ΟΛΠ σε Κερασίνη και Αμπελάκια Σαλαμίνας. Ο πρώην υπουργός γι' αυτή την τοποθέτησή του δέχτηκε σκληρή κριτική από την Ένωση Ναυτικών Πρακτόρων και ιδιαίτερα από τον πρόεδρό της κ. Θεοφύλιτη. Προχώρα, πρόεδρε, δυναμικά...

«Τάπες» από τον Φασούλα

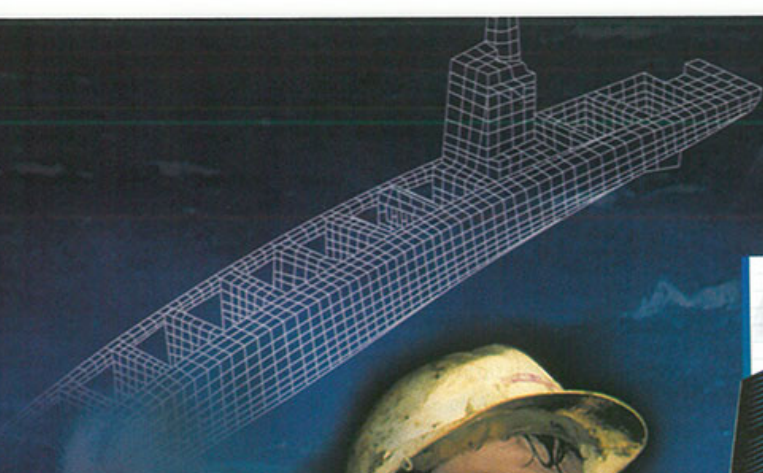
Σκληρό μαρκάρισμα (όχι ροκ σε αυτή την περίπτωση) δέχεται για την υποψηφιότητα του δήμου Πειραιά από τον Κώστα Λαλιώτη, ο Παναγιώτης Φασούλας. «Δεν είμαι αναλώσιμος. Ακόμα δεν ξεκίνησα την καριέρα μου ως βουλευτής.

Δεν δέχομαι να είμαι υποψήφιος δήμαρχος», είπε πρόσωπο με πρόσωπο σε Λαλιώτη και Νεονάκη, η «αράχνη».

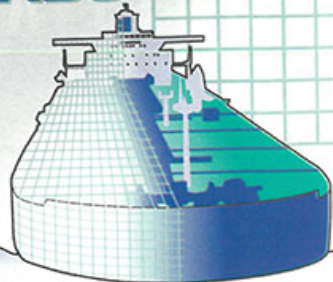
Οι κορυφαίοι του ΠΑΣΟΚ θα επιμένουν βεβαίως, όμως, στα χέρια του Φασούλα είναι το αν θα συνεχίσει τις «τάπες».

Από την πλευρά του, ο Χρήστος Αγραπίδης κάθε ημέρα που περνάει αισθάνεται όλο και μεγαλύτερη σιγουριά ότι και για δεύτερη τετραετία θα εδρεύει στον 7ο όροφο του δημαρχιακού μεγάρου.

Ο Γιάννης...



ABS



ABS

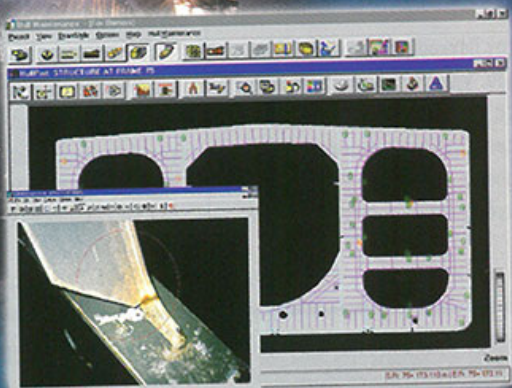
SAFESHIP™

SAFEHULL



SAFENET

**CONSTRUCTION
MONITORING**



ABSolutely the Best

Contact Your Local ABS Office

www.eagle.org

Setting Standards of Excellence in Marine Classification



Η Ε.Ε. προσφεύγει στον ΠΟΕ κατά των ναυπηγείων της Κορέας

Στον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου, για τις τιμές ναυπηγήσεως στα κορεατικά ναυπηγεία, θα προσφύγει τις προσεχείς εβδομάδες η Ευρωπαϊκή Ένωση. Τη σχεδιαζόμενη προσφυγή της Ε.Ε.

κατά της Κορέας συζητήσαν εκτενώς προ τριμήνου, στις Βρυξέλλες, αντιπροσωπεία της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών υπό τον πρόεδρο Γιάννη Λύρα με την επίτροπο Μεταφορών και Ενέργειας Λογίολα ντε Παλάθιο και την επίτροπο Κοινωνικών Υποθέσεων Άννα Διαμαντοπούλου. Στις ναυπηγικές κλίνες της Κορέας τα τελευταία χρόνια υπάρ-

χει κορεσμός παραγγελιών λόγω επιδοτήσεων, με αποτέλεσμα να υφίσταται αθέμιτος ανταγωνισμός. Άλλα θέματα που συζητήθηκαν αφορούσαν στη σημασία της ελληνικής αλλά και γενικότερα της κοινοτικής εμπορικής ναυτιλίας για την Ευρωπαϊκή Ένωση, όχι μόνο για οικονομικούς αλλά και στρατηγικούς λόγους, προς εξασφάλιση του ενεργειακού εφοδιασμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε πετρέλαιο, πρώτες ύλες και άλλα αγαθά. Επιπροσθέτως, τονίσθηκε ότι η εμπορική ναυτιλία αποτελεί «τέταρτο όπλο» της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε περιόδους κρίσης. Στο πλαίσιο αυτό, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών υποστήριξε τη διατήρηση μετά το 2002 εκείνων των μέτρων τα οποία συνετέλεσαν στην προώθηση της ανταγωνιστικότητας του κοινοτικού εμπορικού στόλου, στην επιστροφή πλοίων στα νηολόγια πολλών κρατών-μελών και στην ανάπτυξη των επικουρικών προς τη ναυτιλία δραστηριοτήτων σε πολλά κράτη-μέλη. Η επίτροπος Ντε Παλάθιο τόνισε τη στρατηγική σημασία της ναυτιλίας για την Ευρωπαϊκή Ένωση και την ανάγκη λήψης μέτρων για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της κοινοτικής ναυτιλίας στο διεθνές στίβο. Η αντιπροσωπεία ανέπτυξε την

ανάγκη αντιμετώπισης της αρνητικής εικόνας που παρουσιάζει η ναυτιλία στην Ε.Ε. Διότι με υπερβολική και πέραν της πραγματικότητας δημοσιότητα, μεμονωμένων περιστατικών ατυχημάτων και θαλάσσιας ρύπανσης, απαξιώνεται η προσφορά της ναυτιλίας παγκοσμίως. Τούτο είναι απολύτως αναγκαίο προκειμένου η ναυτιλία να προσελκύσει νέους ναυτικούς καθώς και νέους επιχειρηματίες. Η αντιπροσωπεία τόνισε τη χρησιμότητα καθιέρωσης της Ευρωπαϊκής Ημέρας της Ναυτιλίας, προκειμένου να αντιμετωπισθεί η απαράδεκτη αυτή κατάσταση. Επίσης, ο κ. Λύρας επισήμανε την ύπαρξη επαρκούς νομικού πλαισίου βάσει σειράς διεθνών συμβάσεων (International Maritime Organization) στις θαλάσσιες μεταφορές σχετικά με την περιβαλλοντική ευθύνη και ως εκ τούτου, η προετοιμαζόμενη οδηγία περί περιβαλλοντικής ευθύνης της Ευρωπαϊκής Ενωσης δεν χρειάζεται να περιέχει ρυθμίσεις ειδικά για τις θαλάσσιες μεταφορές. Εξέφρασε, δε, την υποστήριξή της στην ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την εκπαίδευση - προσέλκυση ναυτικών.



Έκτακτη γενική συνέλευση

Την Τετάρτη 5 Δεκεμβρίου 2001 έγινε στα γραφεία του Συνδέσμου Διεθνών Διαμεταφορέων η έκτακτη γενική συνέλευση που είχε συγκαλέσει το διοικητικό συμβούλιο, με μοναδικό θέμα ημερήσιας διάταξης «Τροποποίηση Καταστατικού». Η συνεχής διεύρυνση των δραστηριοτήτων των εταιρειών-μελών του Συνδέσμου στις υπηρεσίες logistics καθώς και η δραστηριοποίηση πολλών μελών του, αμιγώς, στον τομέα της διαχείρισης της εφοδιαστικής αλυσίδας, που δημιούργησε την ανάγκη εκπροσώπησής τους στους κόλπους του, ήταν η

αιτία της τροποποίησης του καταστατικού στα εξής σημεία:

— Η πρόσθεση της λέξης «logistics» στον τίτλο του Συνδέσμου, ο οποίος εφεξής θα είναι Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Διεθνούς Διαμεταφοράς & Επιχειρήσεων Logistics, αλλά και στο κυρίως σώμα του καταστατικού και

— Η τροποποίηση ορισμένων άλλων άρθρων. Η έγκριση του νέου καταστατικού έγινε με αυξημένη πλειοψηφία από τα μέλη του Συνδέσμου, του οποίου ο διακριτικός τίτλος θα είναι πλέον ΣΥΝΔΕΣΛ.

Υποδοχή των πρωτοετών σπουδαστών

Την Παρασκευή 7 Δεκεμβρίου 2001 πραγματοποιήθηκε στις εγκαταστάσεις της Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού Ηπείρου, στην Πρέβεζα, ο καθιερωμένος αγιασμός για την υποδοχή των πρωτοετών σπουδαστών.

Στην τελετή του αγιασμού χοροστάτησε ο Σεβασμιώτατος Μητροπολίτης Νικοπόλεως και Πρεβέζης κ. Μελέτιος.

Το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας εκπροσώπησε ο πλοίαρχος Α.Σ. Μαρίνος Κων/νος, κεντρικός λιμενάρχης Ηγουμενίτσας. Ακολούθησε η ημερήσια διαταγή του διοικητή, αντιπλοίαρχου Α.Σ. Γεωργίου Νάκου και



Ο αντιπλοίαρχος
Α.Σ. Γεώργιος Νάκος

στη συνέχεια παρατέθηκε εντυπωσιακή δεξίωση προς τιμήν των επισήμων προσκεκλημένων, των πρωτοετών και των συγγενών τους. Τις εκδηλώσεις υποδοχής νέων σπουδαστών τίμησαν



με την παρουσία τους εκπρόσωποι των τοπικών πολιτικών και στρατιωτικών αρχών, εφοπλιστικοί κύκλοι, εκπρόσωποι ΜΜΕ, εκπρόσωπος της ΠΕΠΑΣ ΒΔ Ελλάδος και πλήθος κόσμου.

Αρχαιρεσίες στην ΠΕΣΠΕΝ

Μετά τις αρχαιρεσίες της 14/11/2001 για την ανάδειξη του νέου διοικητικού συμβουλίου της Πανελλήνιας Ένωσης Συνταξιούχων Πλοίαρχων Ε.Ν., το εκλεγέν προεδρείο έχει ως κάτωθι: Σκανδαλής Ευάγγελος – πρόεδρος, Γιαννιώτης Σπυρίδων – αντιπρόεδρος, Μαγκλάρας Παναγιώτης – γεν. γραμματέας, Σκλαβούνος Γεράσιμος – ταμίας, Παπακυριακής Νικόλαος – ειδικ. γραμματέας.

ASTRON MARINE PAINTS

Σας ενχόμαστε ΧΡΟΝΙΑ ΠΟΛΛΑ
και δημιουργικό το Νέο Έτος.

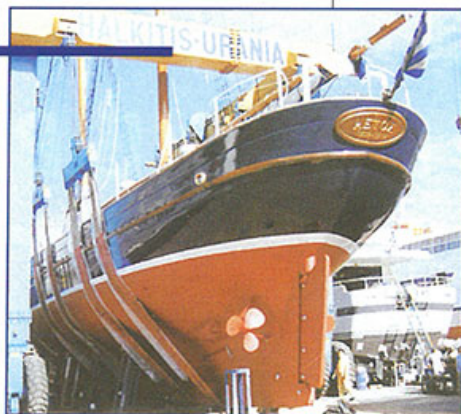
Ευχαριστούμε τους Έλληνες εφοπλιστές
για την εμπιστοσύνη τους
στα χρώματά μας.

Κοινοπραξία HEN - Δάριγκ

Η Ήφαιστος Ελλάς Ναυπηγεία και η Motomarine A.E. προέβησαν σε σύσταση κοινοπραξίας, προκειμένου να συμμετάσχουν σε διαγωνισμό που προκήρυξε το υπουργείο Δημόσιας Τάξης για την κατασκευή σειράς πυροσβεστικών σκαφών.

Η κοινοπραξία στην οποία συμμετέχουν κατά 50% η Ήφαιστος Ελλάς Ναυπηγεία και η Motomarine A.E., αποτελεί και την πρώτη συνεργασία ανάμεσα στις δύο εταιρείες. Για την πραγματοποίηση του έργου αυτού, το νέο σχήμα θα στηριχθεί στην πολυετή εμπειρία της Ήφαιστος στις μεταλλικές κατασκευές, στις άριστες λιμενικές της εγκαταστάσεις και στην τεχνογνωσία της Motomarine A.E. σε σκάφη αυτού του τύπου. Η Ήφαιστος Ελλάς Ναυπηγεία A.E., θυγατρική του ομίλου της Lambda Development (75%), είναι μια σύγχρονη ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα ειδικευμένη στην κατασκευή, μετασκευή, επισκευή, συντήρηση κάθε είδους εμπορικών πλοίων καθώς και σκαφών αναψυχής μεγάλου μεγέθους. Η μονάδα βρίσκεται στο 27ο χλμ. της παλαιάς εθνικής οδού Αθηνών-Κορίνθου και δια-

θέτει όλες τις αναγκαίες λιμενικές, κτιριακές και μηχανουργικές εγκαταστάσεις για την εξυπηρέτηση πλοίων με χωρητικότητα έως 150.000 τόνων, καλύπτοντας συνολικά μια έκταση 75.000 m². Η Motomarine A.E., θυγατρική του Ομίλου Δάριγκ (51%), δραστηριοποιείται στην κατασκευή σκαφών αναψυχής, γνωστών με το brand name LAMBRO, και κυρίως στη σχεδίαση και κατασκευή σκαφών για τον κλάδο της άμυνας και άλλων κρατικών φορέων όπου έχει κατασκευάσει 400 σκάφη τα τελευταία 20 χρόνια, ανάμεσα στα οποία το 80% της δύναμης του Λιμενικού Σώματος καθώς και σκάφη για το ΝΑΤΟ, τις Ειδικές Δυνάμεις, το Πυροσβεστικό Σώμα, το υπουργείο Οικονομικών, την Πολεμική Αεροπορία κ.λ.



Υψηλή ποιότητα υπηρεσιών

Όπως ασφαλώς θα γνωρίζετε, οι βασικοί στόχοι της πολιτικής του ναυπηγείου μας είναι:

- Η οργάνωση και ασφάλεια των εγκαταστάσεών μας με σύγχρονα μέσα.
- Η υψηλή ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρουμε.
- Η συμπίεση του κόστους και η

Νέο προεδρείο

Εξελέγη νέο διοικητικό συμβούλιο της Πανελληνίας Ένωσης Πλοιοκτητών-Εφοπλιστών Ρυμουλκών και Ναυαγοσωστικών Πλοίων «Άγιος Νικόλαος», κατά τις αρχαιρεσίες της 25ης Νοεμβρίου 2001, και το οποίο είναι: Πρόεδρος - Καραπιέρης Σταύρος. Αντιπρόεδρος - Γκιγκιλίνης Αλέξανδρος. Γεν. Γραμματέας - Κουζούνης Παναγιώτης. Ταμίας - Μελέκος Πολύκαρπος. Μέλη Δ.Σ. - Βαμβακάρης Δημήτριος, Γιαννίσης Γεώργιος, Πορτολός Φώτιος.

σταθερότητα των τιμών μας. Για την υλοποίηση της πολιτικής αυτής δεν διστάζουμε να ενσωματώσουμε νέα συστήματα και τεχνολογίες, διατηρώντας την πρωτοπορία στον τομέα μας. Στο πλαίσιο της αναβάθμισης της ποιότητας των υπηρεσιών και

ρψης κατά EN ISO 9001:2000 καθώς και την εγκατάσταση τυποποιημένου συστήματος Υγιεινής και Ασφάλειας, τα οποία θα είναι έτοιμα πριν από το τέλος του 2002.

της ασφάλειας, το ναυπηγείο Halkitis Urania Boatyard S.A. αποφάσισε:

1. Την αγορά ενός trailer προηγμένης τεχνολογίας, μεταφορικής ικανότητας 120 τόνων, για την ασφαλή και γρήγορη μεταφορά των σκαφών από τη νη-

οδόχο σε οποιοδήποτε σημείο του ναυπηγείου.

2. Την επέκταση της πίστας του ναυπηγείου κατά 90%.

3. Την παραγγελία γερανού (travel lift) ανυψωτικής ικανότητας 550 τόνων, ο οποίος κατάρτισε το ναυπηγείο στην πρωτοπορία ανάλογων επιχειρήσεων σε παγκόσμιο επίπεδο και θα μας παραδοθεί πριν από το τέλος του 2002.

4. Την πιστοποίηση της επιχει-

Ετήσια χοροεσπερίδα

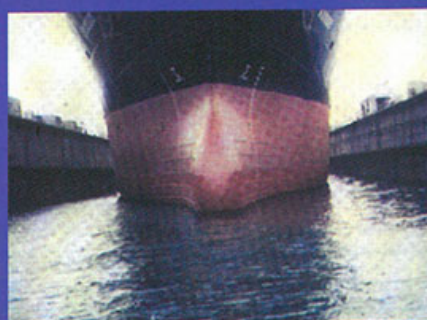
Με μεγάλη επιτυχία πραγματοποιήθηκε χθες η ετήσια χοροεσπερίδα του Πανελληνίου Συνδέσμου (Ένωσης) Ναυτικών Πρακτόρων σε αθηναϊκό νυκτερινό κέντρο.

Ήταν όλοι εκεί: Βουλευτές από όλα τα κόμματα, δήμαρχοι, η ηγεσία του Λιμενικού Σώματος και των Λιμεναρχείων Πειραιώς - Ελευσίνας - Λαυρίου, πρόεδροι Επιμελητηρίων, οργανισμών, σωματείων, εκπρόσωποι του ναυτιλιακού Τύπου, παράγοντες από όλον το ναυτιλιακό χώρο, εφοπλιστές, πλοιοκτήτες και μέλη της ένωσης. Όλοι έμειναν ενθουσιασμένοι και η διοίκηση του ΠΣ(Ε)ΝΠ ήταν ευτυχής για την επιτυχία της εκδήλωσης.



ASTRON MARINE PAINTS

**ΧΡΩΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ
& ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΑΠΟ ΤΟ 1980**



**ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ
ΜΕ ΣΥΝΕΡΓΕΙΟ ΒΑΦΗΣ
S. HILIOU LTD.
ΠΑΡΕΧΟΝΤΑΣ
2 ΧΡΟΝΙΑ ΕΓΓΥΗΣΗ
ISO 9001**

Κων/πολεως 65, 118 55 ΑΘΗΝΑ, Τηλ.: 010 3458198 - 010 3457748. Fax: 010 3456201
E-mail: astron_paints@hotmail.com <http://users.x.treme.gr/section5/papaln>

Τα νέα του Π.Ν.



Οι αρχηγοί ΓΕΝ Ολλανδίας και Ελλάδας κατά την υπογραφή της παραλαβής της φρεγάτας «Μουμουλίνα»

• Στις 14 Δεκεμβρίου στο Den Helder της Ολλανδίας πραγματοποιήθηκε η τελετή υψώσεως της ελληνικής σημαίας σε μια φρεγάτα (Φ/Γ) τύπου «S». Στη τελετή παρέστησαν από πλευράς της ελληνικής κυβέρνησης ο υφυπουργός Εθνικής Άμυνας κ. Α. Λωτίδης και εκ μέρους του Πολεμικού Ναυτικού ο αρχηγός του ΓΕΝ αντιναύαρχος Γ. Θεοδωρουλάκης.

Η Φ/Γ από υψώσεως της ελληνικής σημαίας θα φέρει το όνομα «Μουμουλίνα» προς τιμήν της ομώνυμης ηρωίδας και θα έχει πλευρικό αριθμό «F-463», ενώ το μέχρι τώρα όνομά της στο ολλανδικό ναυτικό ήταν «Pieter Florisz».

Η Φ/Γ «Μουμουλίνα» θα είναι η έβδομη Φ/Γ ομοίου τύπου που θα ενταχθεί στη δύναμη του στόλου μας και προβλέπεται να καταπλεύσει στο ναύσταθμο Σαλαμίνας στις αρχές του προσεχούς Απριλίου αφού θα έχει ολοκληρώσει όλους τους προβλεπόμενους ελέγχους και την εκπαίδευση του πληρώματός της.

• Με ιδιαίτερη λαμπρότητα το Πολεμικό Ναυτικό τίμησε φέτος τον προστάτη των ναυτικών Άγιο Νικόλαο, με πλήθος εορταστικές εκδηλώσεις τις οποίες διοργάνω-

ωσε σε ολόκληρη την Ελλάδα. Το πρόγραμμα των εκδηλώσεων άρχισε τη Δευτέρα στις 3 Δεκεμβρίου με την άφιξη τμήματος του ιερού λειψάνου του Αγίου Νικολάου στον ομώνυμο ιερό ναό Πειραιώς, το οποίο μετεφέρθη με πλοίο του Πολεμικού Ναυτικού, και έληξε στις 9 του μηνός με την τελετή λήξης σε κρουαζιερόπλοιο της ROC.

• Στο πλαίσιο σχετικού προγράμματος του ΥΕΘΑ, πραγματοποιήθηκε ο κατάπλους πολεμικών πλοίων σε διάφορα νησιά και παράλιες πόλεις, προκειμένου να ενημερωθούν οι πολίτες και ιδιαίτερα οι μαθητές για τη χρήση του ευρώ. Ο κατάπλους των πλοίων έγινε στο περιθώριο προγραμματισμένων

αποστολών, ενώ ο σχεδιασμός προέβλεπε τη συμμετοχή 16 πλοίων τα οποία και επισκέφθηκαν 52 διαφορετικά νησιά ή πόλεις. Η ενημέρωση έγινε από στρατεύσιμο ή μόνιμο προσωπικό του Π.Ν. που έχει ήδη εκπαιδευτεί στο αντικείμενο και το όλο πρόγραμμα διήρκεσε από 3 μέχρι 20 Δεκεμβρίου 2001.

• Από το Γενικό Επιτελείο Ναυτικού ανακοινώνεται ότι προκηρύ-

χθηκε διαγωνισμός, με ελεύθερη συμμετοχή, για την εκπόνηση αψίσας προβολής της Ναυτικής Εβδομάδας 2002. Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να δηλώσουν συμμετοχή μέχρι τις 31/1/02.

Για περισσότερες λεπτομέρειες www.hellenicnavy.gr ή στο τηλέφωνο 65.51.442, Γενικό Επιτελείο Ναυτικού, Διεύθυνση Δημοσίων Σχέσεων.

Ο αρχηγός ΓΕΝ με τον κ. Ποταμίνο υποδέχονται τους επισήμους στη δεξίωση, στο κρουαζιερόπλοιο της ROC



Από τις εκδηλώσεις του εορτασμού του Αγίου Νικολάου, ο αρχηγός ΓΕΝ με τον πρύτανη του Πανεπιστημίου Πειραιώς κ. Μπένο



Η άφιξη του ιερού λειψάνου Αγίου Νικολάου στο λιμάνι του Πειραιά



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
Telex: 21-3546 LIAK. GR.
Fax: (+3010) 461 9583
E-mail: liakos@otenet.gr





Δέκα αιτήματα της Πανελλήνιας Ένωσης Πλοηγών

Όπως τέθηκαν υπ' όψιν του κ. Γ. Ανωμερίτη

του Νάσου Πουλακίδα

Δέκα προβλήματα απασχολούν αυτή την περίοδο την Πανελλήνια Ένωση Πλοηγών, η οποία διά του προέδρου της θέμης Δασκαλάκη και του γ.γ. Αντ. Σουρμελή, τα έθεσε υπ' όψιν του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας. Ο κ. Ανωμερίτης και ο γ.γ. του ΥΕΝ Λάμπρος Λαμπρόπουλος υποσχέθηκαν ότι με κάθε τρόπο θα προσπαθήσουν να βρεθούν λύσεις στα αιτήματα της ΠΕΠ. Τα προβλήματα της ΠΕΠ, όπως αναφέρθηκαν στην ηγεσία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, είναι τα εξής:

1. Προσωπικό (πλοηγοί)

Λόγω της επικείμενης συνταξιοδότησης, στο τέλος του μηνός, τριών πλοηγών αλλά και της ελλιπούς σύνθεσης κατά τρία άτομα του Πλοηγικού Σταθμού Πειραιά, να αρχίσουν άμεσα οι διαδικασίες πρόσληψης, εξετάζοντας συγχρόνως τη δυνατότητα πρόσληψης των δύο επιλαχόντων κατά τον τελευταίο διαγωνισμό.

2. Κτιριακό

Άμεση έναρξη ανέγερσης Πλοηγικού Σταθμού στον Πειραιά, με πύργο ελέγχου στα πρότυπα των Πλοηγικών Σταθμών του εξωτερικού σε χώρο που θα εξασφαλίζει:

- α. Ορατότητα επιχειρησιακού χώρου.
- β. Ελλιμενισμό σκαφών Πλοηγικής Υπηρεσίας και χώρο συντήρησης και επισκευών τους.
- γ. Εύκολη πρόσβαση για το προσωπικό.

Τέτοιος χώρος μπορεί να βρεθεί στο υπό διαμόρφωση τμήμα του λιμανιού (περιοχή Παλατά-

κι) ή έξω από το λιμάνι του Πειραιά, στον παραθαλάσσιο χώρο του παλαιού εργοστασίου λιπασμάτων, ώστε να χρησιμοποιηθεί ο όρμος των σφαγείων για τον ασφαλή ελλιμενισμό των σκαφών.

3. Υλικοτεχνική υποδομή

Μετά την ανάθεση κατασκευής των πλοηγίδων και καβοδετών να γίνει άμεση προμήθεια (με επέκταση της σύμβασης, αν αυτό είναι δυνατό) δύο φουσκωτών λίγο μικρότερων από τα τελευταία φουσκωτά που προμηθεύτηκε προχθές το Λ.Σ. Με αυτή την προμήθεια θα μειωθούν θεαματικά οι καθυστερήσεις από τις οδικές μετακινήσεις των πλοηγών από και προς Ελευσίνα.

Άμεση προμήθεια σωσιβίων επενδυτών (Jackets) που έχει αποφασισθεί από το καλοκαίρι και που έχει προχωρήσει η ΠΕΠ σε έρευνα αγοράς κατ' εντολήν του αρχηγού Λ.Σ. και που σκόπιμα, κατά τη γνώμη μας, καθυ-

στερεί η παραγγελία τους.

4. Διοικητικά

Τοποθέτηση πλοηγού επικεφαλής της Διεύθυνσης Πλοηγικής Υπηρεσίας, που δημιουργείται με το νέο προεδρικό διάταγμα που ήδη υπογράφηκε.

Η διαχείριση του κεφαλαίου πλοηγικής υπηρεσίας να επανέλθει στις αρμοδιότητες της υπό σύστασιν νέας Διεύθυνσης Πλοηγικής Υπηρεσίας. Επίσης, στις αρμοδιότητες της παραπάνω διεύθυνσης να περιληφθούν ο έλεγχος των πλοηγικών δικαιωμάτων καθώς και οι προμήθειες της Πλοηγικής Υπηρεσίας εκτός των προμηθειών που υπάγονται στο ενιαίο πρόγραμμα προμηθειών του υπουργείου Εμπορίου (π.χ. επισκευές πλοηγίδων, αναλώσιμα, ανταλλακτικά κ.λπ.).

5. Συμμετοχή πλοηγών σε διάφορους φορείς

Να θεσμοθετηθεί η συμμετοχή πλοηγών στα Δ.Σ. ΟΛΠ, ΟΛΘ, Λιμενικών Ταμείων και άλλων φορέων που σχεδιάζουν και αποφασίζουν λιμενικά έργα, όπως σήμερα γίνεται σε όλη την Ευρώπη.

6. Ανανέωση διπλώματος πλοιάρχου - Εκδοση διπλώματος πλοηγού

Να ρυθμιστεί άμεσα ο τρόπος αντικατάστασης των διπλωμάτων πλοιάρχου Α' τάξεως που κατέχουν οι Έλληνες πλοηγοί, ενώ παράλληλα να εκδοθούν διπλώματα πλοηγού σύμφωνα με απόφαση του ΙΜΟ από το 1981 και που μόνον η Ελλάδα από τις ευρωπαϊκές χώρες δεν έχει εφαρμόσει.

7. Συμμετοχή πλοηγών σε διεθνείς οργανισμούς

Να θεσμοθετηθεί η συμμετοχή πλοηγών σε συνεδριάσεις διεθνών οργανισμών (ΙΜΟ, Ε.Ε. κ.λπ.), όπου συζητούνται θέματα πλοηγών και πλοηγέσεων,

θέματα ασφαλείας ναυσιπλοΐας εντός και πέριξ λιμένων, μετεκπαίδευσης πλοηγών, VTMIS και άλλα.

8. Πλογήσεις τουρκικών πλοίων
Ζητούμε για πολλοστή φορά τη συνδρομή του YEN για την άμεση κατάργηση μιας διαταγής του Ναυστάθμου Σαλαμίνας, που μας υποχρεώνει να πλοηγούμε τα μικρά τουρκικά πλοία περιπλέοντας τη Σαλαμίνα και καθυστερώντας για 4 με 5 ώρες κάθε τέτοια πλοήγηση.

9. Πιστοποίηση Πλοηγικής Υπηρεσίας κατά ISO 9002
Με τη σύσταση της Διεύθυνσης Πλοηγικής Υπηρεσίας στη Γενική Γραμματεία Λιμένων να ξεκινήσουν άμεσα οι διαδικασίες για την πιστοποίηση της Πλοηγικής Υπηρεσίας κατά ISO 9002 στα

πρότυπα αυτών της Ευρώπης.

10. Θεσμικά - Οικονομικά
Επιθυμούμε να σας επισημάνουμε μια κραυγαλέα αδικία που διαπράττεται εις βάρος μας.

- Οι αποδοχές των πλοηγών έχουν ρυθμιστεί από το 1966 (β.δ. 198/1966). Όπως προβλέπει αυτό το διάταγμα, με τα άρθρα 1 παρ. 1 (β) και 2 περίπτ. (α), ως μηνιαίος βασικός μισθός ορίζεται ίσος προς:
α) τον εκάστοτε ισχύοντα αντίστοιχο βασικό του πλοιάρχου ελληνικών επιβατηγών πλοίων εσωτερικού αυξημένο κατά 20% και επί πλέον,
β) ειδικό κατ' αποκοπής μηνιαίο επίδομα ημεραργιών και υπερωριών από 20% επί του εκάστοτε μηνιαίου βασικού μισθού.
- Το 1966, όταν εκδόθηκε το

παραπάνω διάταγμα, το Σάββατο εθεωρείτο και ήταν εργάσιμη ημέρα, συνεπώς δεν περιλαμβάνονταν στο επίδομα ημεραργιών. Όταν το Σάββατο έπαψε να είναι εργάσιμη μέρα (τόσο στο Δημόσιο όσο και στα πλοία) δεν έγινε καμία διόρθωση στο μισθό των πλοηγών.

- Στους πλοιάρχους της ακτοπλοΐας προβλέπεται (άρθρο 8 παρ. 1 της ισχύουσας ΣΣΝΕ) η καταβολή για κάθε Σάββατο ειδικού επιδόματος ίσου προς το 1/22 του μηνιαίου βασικού μισθού του, προσαυξημένου κατά 50%.

Ζητούμε την παρέμβασή σας, ώστε να διορθωθεί η επιλεκτική και κατάφωρη εις βάρος μας αδικία και να μας κατα-

βάλλεται -τουλάχιστον- αυτό που καταβάλλεται και στους πλοιάρχους της ακτοπλοΐας, δηλαδή το 1/22 του μηνιαίου βασικού μισθού μας για κάθε Σάββατο, προσαυξημένο κατά 50%.

Για το παραπάνω αίτημα τα κατώτερα πληρώματα της Πλοηγικής Υπηρεσίας έχουν υποβάλει αγωγή κατά του YEN, κάτι που η ΠΕΠ δεν έκανε, μιας και ο προηγούμενος YEN, όταν του γνωστοποιήσαμε το αίτημά μας, το βρήκε δίκαιο και νόμιμο και έδωσε εντολή στη Νομική Υπηρεσία να προχωρήσει στη σύνταξη τροπολογίας. Λόγω του ανασχηματισμού, όμως, δεν πρόλαβε να ολοκληρωθεί.



Impocar A.E.

Π. & Α. ΣΙΜΟΣ

ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ

**48 Μηνιαίες
Άτοκες Δόσεις**



**ΠΩΛΗΣΕΙΣ
SERVICE
ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ
ΑΞΕΣΟΥΑΡ**

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

Στον Αγγελικούση το «Panagiotis A.»

Στον όμιλο του Έλληνα πλοιοκτήτη Γιάννη Αγγελικούση πουλήθηκε, τελικά, έναντι 13,5 εκατ. δολ., το χωρητικότητας 71.000 dwt bulk carrier *Panagiotis A.* της εταιρείας Metrobulk.

Το εν λόγω πλοίο, ναυπηγήσεως 1995, είχε συγκεντρώσει το ενδιαφέρον υποψήφιων αγοραστών από ολόκληρο τον κόσμο. Ενδεικτικό άλλωστε είναι το γεγονός ότι το *Panagiotis A.* επιθεωρήθηκε από 22 συνολικά ενδιαφερόμενους. Πριν από την έναρξη των διαπραγματεύσεων, μεσιτικοί κύκλοι ανέφεραν ότι η τιμή του πλοίου θα προσεγγίσει τα 13 εκατ. δολ., ενώ σύμφωνα με τη ναυτιλιακή εφημερίδα *Trade Winds* η αμέσως επόμενη προσφορά κυμαινόταν στα 12,1 εκατ. δολ. Τον περασμένο Σεπτέμβριο, το *Panagiotis A.* είχε αναφερθεί ότι ναυλώθηκε για περίοδο 11 - 13 μηνών από την εταιρεία *Cargill* έναντι 7.500 δολ. την ημέρα, ωστόσο δεν έχει αποσαφηνιστεί εάν η συγκεκριμένη συμφωνία περιλαμβάνεται σε αυτήν της αγοράς.



Στην κούρσα της παραγγελίας

Σε αγώνα δρόμου, στον οποίο συμμετέχουν 15 ναυπηγικές μονάδες, έχει εξελιχθεί η διαδικασία ανάληψης τριών παραγγελιών για λογαριασμό της *National Iranian Tanker Co. (NITC)*. Πιο συγκεκριμένα, η *NITC*

ενδιαφέρεται για τη ναυπήγηση τριών δεξαμενοπλοίων χωρητικότητας 45.000 dwt το καθένα, και ήδη ισχυρή υποψηφιότητα έχουν θέσει τα ιαπωνικά ναυπηγεία *Omachi*, τα κορεατικά ναυπηγεία *Daedong* - που έως τώρα φαίνεται να έχουν κάνει την καλύτερη προσφορά - και *Hyundai Mipo*, καθώς και τα κινεζι-

κά *Shanghai Shipyard*. Επίσης από ιρανικής πλευράς υποψήφια είναι τα ναυπηγεία *Persian Gulf Shipyard*. Σύμφωνα με εκπρόσωπο της πλοιοκτήτριας εταιρείας, οι ναυπηγικές μονάδες που θα περάσουν στην τελική φάση του άτυπου διαγωνισμού δεν θα ξεπερνούν τις τρεις. Άλλωστε, οι Ιρανοί στοχεύουν στην κατασκευή των πλοίων από ένα ναυπηγείο με σκοπό να επιτευχθούν ημερομηνίες παράδοσης που δεν θα ξεπερνούν τα τέλη του 2003 ή τις αρχές του 2004. Αν και ο εκπρόσωπος της *NITC* ανέφερε ότι το κόστος για κάθε ένα από τα νεότευκτα δεν θα ξεπερνάει τα 25 εκατ. δολ., μεσιτικές πηγές τονίζουν ότι το κόστος στη διεθνή αγορά για τα *handymax products tankers* κυμαίνεται στα 26 - 27 εκατ. δολ. κοινοπραξίας.

Ναύλωση του *Alpha Intelligence*

Στη ναύλωση του χωρητικότητας 54.000 dwt δεξαμενοπλοίου *Alpha Intelligence*, ναυπηγήσεως 1982, του Ομίλου Αγγελικούση προχώρησε η εταιρεία *PMI* που εδρεύει στο Μεξικό.

Η συμφωνία προβλέπει τη ναύλωση του πλοίου για περίοδο ενός έτους, έναντι 13.750 δολ. την ημέρα.

Το *New Assurance* στη *Hyundai*

Με ημερήσιο ναύλο που καθορίστηκε στα 16.000 δολ., η *Hyundai Merchant Marine* προχώρησε στη ναύλωση του δεξαμενοπλοίου *New Assurance*, 88.000 dwt.

Η περίοδος ναύλωσης του ναυπηγήσεως 1987 tanker είναι τρεις μήνες, ωστόσο η συμφωνία προβλέπει την ανανέωση της συμφωνίας για δύο επί πλέον τρίμηνα.

Σε ελληνικά χέρια το *Equator Explorer*

Το ποσό των 10,8 εκατ. δολ. φέρεται, σύμφωνα με το μεσιτικό βραχίονα, ότι επένδυσε η ελληνικών συμφερόντων εταιρεία *Almi Maritime* για την απόκτηση του χωρητικότητας 69.000 dwt bulk *Equator Explorer*, ναυπηγήσεως 1994.

Η *Almi* αρνήθηκε να σχολιάσει τη συμφωνία, όμως μεσιτικές πηγές αναφέρουν ότι η έως τώρα πλοιοκτήτρια *Shoei Kisen Kaisha*, από την Ιαπωνία, στόχευε στο ποσό των 12 εκατ. δολ.

OVER 30 YEARS
BUNKERS PHYSICAL SUPPLIER



SUPERIOR QUALITY - COMPETITIVE PRICES - EXCELLENT SERVICE

2001

ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ

του Νάσου Πουλακίδα

Με άλλον υπουργό Ναυτιλίας άρχισε το 2001
και με άλλον έφυγε.

Το ερώτημα που κυριαρχεί στους ναυτιλιακούς
κύκλους είναι αν θα αλλάξει η κρατική πολιτική
απέναντι στη ναυτιλία,
κάτι στο οποίο επιμένουν οι άνθρωποί της
ζητώντας την ενίσχυση
της ανταγωνιστικότητάς της.

Το τι θα μας «φέρει» τελικώς το Νέον Έτος
είναι άγνωστο.

Τα γεγονότα του 2001, όμως, καταγράφονται
με ημερολογιακή τάξη
στην ανασκόπηση των «Ναυτικών Χρονικών».



FULL SPEED AHEAD

with

ODESSA INTERMARINE & KINDOS MARINER S.A.

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



KINDOS MARINER S.A.
OVERSEAS CREWMANAGERS



CAPT. DIMITRIOS ZOURDOS
PRESIDENT

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

2001

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ

ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ



1/1: Κατέπλευσαν στο λιμάνι του Πειραιά, κάνοντας «ποδαρικό», το «Εξπρές Απόλλων» και το υπό σημαία Αντίγκουα φορτηγό «Gracechurch Star».

3/1: Νάσος Γιακαλής, πρόεδρος της ΝΕΑ: «Η ελληνική ακτοπλοΐα χρειάζεται πάνω απ' όλα εμπιστοσύνη».



4/1: Ιω. Λύρας, πρόεδρος ΕΕΕ: «Η Πολιτεία να εμπιστευθεί και να ενισχύσει τη ναυτιλία».

6/1: Θετικά έκλεισε το 2000 για το ελληνικό νηολόγιο.

8/1: Συνεχίζονται να υποβάλλονται αιτήσεις ασφαλιστικών μέτρων για το ναυάγιο του «Εξπρές Σαμίνα».

9/1: Ο Όμιλος Πειραιώς, σύμβουλος υπηρεσιών στη ΜΦΔ.

10/1: Ο Χρ. Αγραπίδης παρέδωσε στον Κ. Σημίτη υπόμνημα με 4 «καυτά» προβλήματα του δήμου Πειραιά.

10/1: Ο Στ. Ζαμπετάκης, νέος πρόεδρος στην ΕΕΑ.

11/1: Η ιατροδικαστική έκθεση αποκάλυψε ότι «κοκτείλ θανάτου» έσπρωξε τον Π. Σφηνιά στην αυτοκτονία.

12/1: Σε Α.Ε. θα μετεξεληχθούν 8 λιμάνια, σύμφωνα με δηλώσεις του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας.

15/1: Νηολόγιο-θεσμικό ηλίσσιο-λιμάνια και ακινησία των πλοίων απασχολούν τους ακτοπλοήδους.

16/1: 8 νεκροί σε δύο θαλάσσιες τραγωδίες λόγω κακοκαιρίας.

18/1: Αγούδημος και ΝΕΑ ματαίωσαν τις παραγγελίες νέων πλοίων τους.

19/1: Παραπέμπονται 28 άτομα για το ναυάγιο του «Δύστος».

22/1: Στα συρτάρια του ΥΕΝ παραμένουν τα μέτρα για την ποντοπόρο ναυτιλία.



— Ευ. Κούζιλης, πρόεδρος ΠΕΠΕΝ: «Μόνο με διάλογο θα ξεπεραστούν τα προβλήματα».

23/1: Συντηρητική κατάσχεση ύψους 4,3 δισ. δρχ. της περιουσίας του Π. Σφηνιά.

— Τρομοκρατικό χτύπημα εις βάρος του Β. Μιχαηλολιάκου.

25/1: Νομάρχης Πειραιά: «Ο Πειραιάς κινδυνεύει από τα τοξικά απόβλητα».

28/1: Χρ. Παπουτσής: «Η κατάργηση του ΥΕΝ στη σφαίρα της φαντασίας».



**WHEN YOUR GUARDIAN ANGEL TAKES A BREAK:
KORONAKIS SPECIAL WIRE ROPES**

Because you cannot always rely on someone to watch over you, we now offer you a way of taking safety into your own hands:

D. KORONAKIS Special Wire Ropes product family combine proven Koronakis technologies with new product

innovations for safety, quality and value in a wide range of applications:

Marine, Fishing, Aquaculture, Industry, Constructions Mining, as well as Construction Cranes, Bridge Cranes Riggs, Hoisting Machinery, etc.



D. KORONAKIS S.A.



1/2: Η ΔΕΠΑΠ ωφέλησε τον δήμο Πειραιά 189 εκατ. δρχ. σε ένα χρόνο!

2/2: Ανακοινώνεται το νέο εκπαιδευτικό πρόγραμμα της Helmera.

4/2: Αυξήθηκαν οι πειρατικές επιθέσεις το 2000 στις ανοικτές θάλασσες.

5/2: 17 πλοία ύψωσαν τον Ιανουάριο την ελληνική σημαία.

7/2: Συνάντηση Παπουτσή - ακτοπλοίων για τα προβλήματα που απασχολούν τον κλάδο.

8/2: Δεν δίδονται το «Εξπρές Σαμίνα», ο αρχηγός και ο α' υπαρχηγός του Λιμενικού.

9/2: Με απόφαση Παπουτσή αυξάνονται 7% τα εισιτήρια στην ακτοπλοία.



21/2: Καταγγελία ΕΚΠ: «Το ΥΕΝ μάς αγνοεί».

23/2: ΠΕΠΕΝ: Χρειάζονται βελτιώσεις 30 λιμάνια.

24/2: 17 ναυτικά πρακτορεία «φληρτάρουν» για τον ΣΕ-ΜΠΟ.

28/2: Σημίτης - Παπουτσή συζητήσαν τις βασικές αρχές για το νέο θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοίας.



10/2: Ιω. Λύρας: «Σε υπουργείο ακτοπλοίας έχουν μετατρέψει το ΥΕΝ».

13/2: ΥΕΝ: «Με σταθερά βήματα θα γίνει η μετοχοποίηση του ΟΛΠ».

14/2: Η ΠΝΟ ζητεί αυξήσεις 8% στους μισθούς των ναυτικών.

15/2: Η Strintzis Lines επέστρεψε στην ΕΕΑ.

16/2: Δόθηκε στη δημοσιότητα το νέο θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοίας.





Hydraulic Ship Repairs
World Wide Service

HYDRATECHNICA ΣΤΑΥΡΟΣ ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ

25 χρόνια πείρα

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

✓ ΥΔΡΑΥΛΟΚΙΝΗΤΗΡΕΣ & ΑΝΤΛΙΕΣ ΕΛΑΙΟΥ,
ΥΨΗΛΗΣ ΚΑΙ ΧΑΜΗΛΗΣ ΠΙΕΣΕΩΣ

✓ ΥΔΡΑΥΛΙΚΟΥΣ ΚΥΛΙΝΔΡΟΥΣ
& ΓΡΥΛΟΥΣ ΑΜΠΑΡΙΩΝ

✓ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΑΝΤΛΙΩΝ
& ΥΔΡΑΥΛΟΚΙΝΗΤΗΡΩΝ

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

✓ ΓΕΡΑΝΟΥΣ ΠΛΟΙΩΝ



Phaedra ltd.

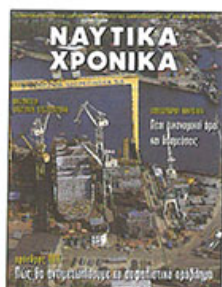


135 Kolokotroni Str., 185 36 Piraeus Greece, Tel.: 4182 282 -3, 4286 348, Fax: 4182281, 4286 347
Work Shop: 36 Grivas str. & Egaleu str., 185 45 Piraeus Greece, Tel.: (+301) 4614940,

2001

ΜΑΪΟΣ

ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ



3/5: «Κόντρες» πλοιάρχων ανοικτά της Νάξου απασχολούν τις λιμενικές αρχές.

6/5: Ορίστηκε για 14 Ιουνίου στο Πλημμελειοδικείο Πειραιά η δίκη για το «Δύστος».

7/5: Άρχισε δρομολόγια και το «Φαιστός Παλής» των Μινωικών Γραμμών.

8/5: Εποικοδομητικές συνομιλίες του Χρ. Παπουτσής στις ΗΠΑ.

9/5: Παρελήφθη το νέο απόκτημα των Επιχειρήσεων Αττικής.

11/5: Η διοίκηση της ΠΕΠΕΝ καταδίκασε τις «κόντρες» πλοιαρχών.

12/5: Βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών στους χρήστες υπόσχεται ο ΟΛΠ.

14/5: Ερώτηση 12 βουλευτών της Ν.Δ. για εθνική λιμενική πολιτική.

15/5: Η ANEK εγκαινιάζει το νέο απόκτημά της, Hellenic Spirit.



17/5: Απεργία από την ΠΝΟ για το Ασφαλιστικό.

18/5: Ο Χρ. Παπουτσής υπόσχεται μείωση φορολογίας για να επιστρέψουν τα πλοία στο νηολόγιο.

19/5: Κ. Κληρονόμος: «Μηδαμινή η απειλή από κοινοτικούς εφοπλιστές για την ελληνική ακτοπλοΐα».

20/5: Διάλογο για το NAT σε ειδική βάση υπόσχεται ο Χρ. Παπουτσής.

23/5: Αντιδράσεις Μινωικών και ANEK για τις άδειες σκοπιμότητας



στον Κ. Αγαπτό, για φορτηγά πλοία.

24/5: Διάβημα της ΠΕΠΕΝ στο υπ. Εξωτερικών για την παράνομη κράτηση δύο ναυτικών του «Αμοργός» στην Ταϊβάν.

25/5: 6 τροπολογίες από τον ΥΕΝ για ρύθμιση θεμάτων ναυτιλίας.

26/5: Ποινική δίωξη στο Δ.Σ. του ΟΛΠ για τη σύμβαση με την Intrisoft.

30/5: «Ξεσκόνισμα» της Εισαγγελίας Εφετών Πειραιά στις επιθεωρήσεις όθλων των επιβατηγών πλοίων.

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



GIGILINIS SALVAGE & TOWAGE

Mediterranean, Black Sea, Red Sea
and European waters

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

Operating 24 hours

Headquarters:

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

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

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

Branch office:

2, Filellinon str. • 643 02 Kavala • Greece

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



2001

ΙΟΥΝΙΟΣ

ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ



1/6: Μείωση κερδών στο α' τρίμηνο για τις Επιχειρήσεις Αττικής.

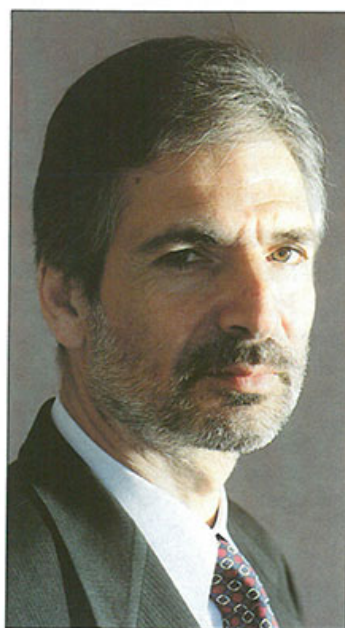
2/6: Υπόμνημα των ναυτικών πρακτόρων για τη συμμετοχή χρηστών στο Δ.Σ. του ΟΛΠ.

3/6: Αναβαθμίζει τις ξενοδοχειακές υπηρεσίες της η ΜΦΔ.

6/6: Θεαματική αύξηση εσόδων για την ANEK στο α' τρίμηνο του 2001.

7/6: Η Βαλτική Θάλασσα νέα πρόκληση για τις Επιχειρήσεις Αττικής.

8/6: Νέες ποινικές διώξεις κατά επιθεωρητών του Λ.Σ.



— Φωτιά στο «Αρετούσα», χωρίς προβλήματα για επιβάτες και πλήρωμα.

9/6: «Ναυάγιο» στις διαπραγματεύσεις ΕΕΕ - ΠΝΟ για τη ΣΣΕ.

12/6: Το Λ.Σ. στην πρώτη γραμμή καταπολέμησης της μαστίγας των ναρκωτικών.

15/6: Απέτυχαν να πηλξουν την ακτοπλοία μας, ξένα ανθελληνικά δημοσιεύματα.

16/6: Η ΕΕΑ απειλεί με υποστολή σημαίας εξαιτίας του νομοσχεδίου περί ακτοπλοίας.

— Η ΜΦΔ μετονομάζεται σε Hellas F.D.

19/6: «Παγώνουν» οι διαδικασίες συνένωσης ANEK - Μινωικών.

21/6: Ένας χρόνος λειτουργίας δρομολογίων στην Αδριατική του Blue Star I.

22/6: Το «Δύστος» ήταν σαπιόκαραβο, καταγγέλλουν οι μάρτυρες στη δίκη στο Τριμελές Πειραιά.

23/6: Ο μοναδικός διασωθείς υποστηρίζει ότι το «Δύστος» είχε ρήγματα.

26/6: Περιοδεία Κώστα Καραμανλή στον Πειραιά.

27/6: Χρ. Παπουτσής και Ν. Μερνς υποσχέθηκαν συνεργασία σε όλα τα επίπεδα.



29/6: Αναπληρωτή του Στ. Λογοθέτη με βούλευμα.

30/6: Κοινοπρακτικό δάνειο 270 εκατ. ευρώ από τις Μινωικές.

— Αυξήσεις 50% στους ναυτικούς των ποντοπόρων.

— Ιω. Λύρας: «Αναγκαία η χάραξη εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής».



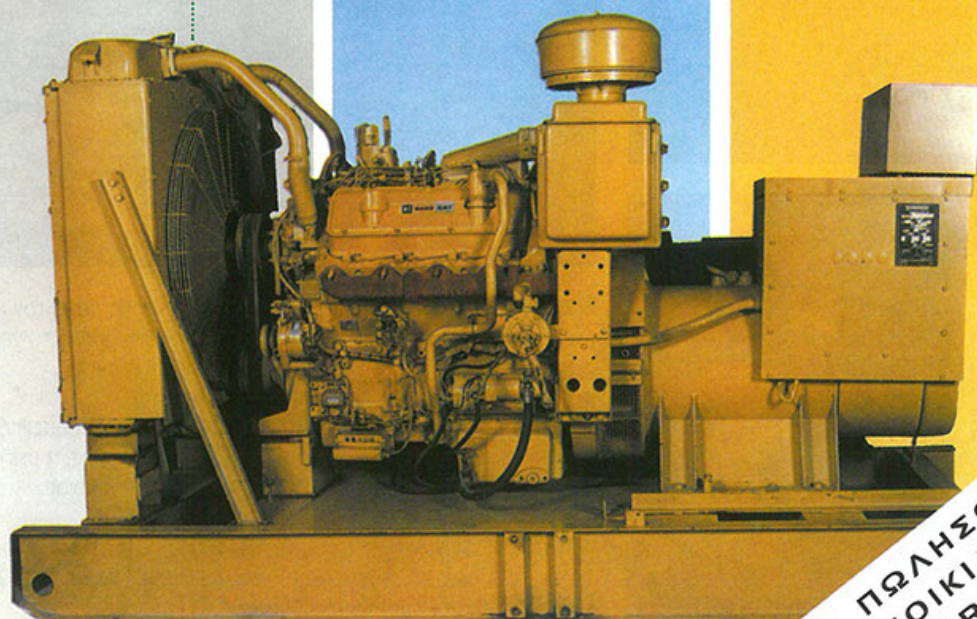
Σ. ΜΙΧΕΛΙΟΥΔΑΚΗΣ Α.Ε.

Έτος ίδρύσεως 1970

ΗΛΕΚΤΡΟΠΑΡΑΓΩΓΑ ΖΕΥΓΗ 50-1200 KVA

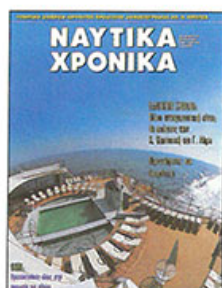
- ◆ CATERPILLAR
- ◆ DETROIT
- ◆ CUMMINS
- ◆ ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ
- ◆ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ
- ◆ SERVICE

ΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ
ΣΤΟΚ
ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ
ΣΕ ΑΝΑΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΜΕΝΕΣ
ΓΕΝΗΤΡΙΕΣ
ΜΕ ΕΓΓΥΗΣΗ
ΚΑΛΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ



ΠΩΛΗΣΕΙΣ
ΕΝΟΙΚΙΑΣΕΙΣ
SERVICE

ΠΑΠΠΟΥ 16, 104 42 ΑΘΗΝΑ, ΤΗΛ.: (010) 5142 624 - 5138 409, FAX: (010) 5120 367
e-mail: mixeloudakis@internet.gr



2/7: Η ΕΕΑ προσφεύγει στην Ευρωπαϊκή Ένωση για το θεσμικό πλαίσιο.

3/7: Αυξάνεται ο στόλος των Superfast.

4/7: Κατά 2% αύξηση των εισιτηρίων ακτοπλοΐας.

6/7: Σημαντική ενίσχυση του νοηολογίου και τον Ιούνιο.



εταιρείες επενδύσεων ποντοπόρου ναυτιλίας.

16/7: Επιθεώρηση Σημίτη στον Πειραιά, στα έργα βιολογικού καθαρισμού.

19/7: Χρ. Αγραπίδης: «Ο Πειραιάς δεν πρόκειται να ξεπουληθεί σε ξένες τράπεζες».

20/7: Δεύτερο Superfast στη Βαλτική Θάλασσα.

22/7: Χρ. Παπουτσής: «Δεν μειώνονται οι συνθέσεις των πλοίων».



7/7: Ο Πετ. Αγγελόπουλος, γ' υπαρχηγός στο Λ.Σ.

9/7: ΕΕΕ : «Στο μάτι του κυκλώνα η ναυτιλία, που δέχεται από παντού κριτική».

11/7: Προκήρυξη για 1.100 σπουδαστές των ΑΕΝ.

12/7: Τιμή στον Περ. Παναγόπουλο από το Propeller Club.

14/7: Απαλλαγή φόρου για τις

23/7: Έφεση από τον εισαγγελέα Αρείου Πάγου για το ναυάγιο του «Άιρον Αντώνης».

25/7: Καθυστερήσεις δρομολογίων και βλάβες, η αχίλλειος πτέρνα της ακτοπλοΐας.

27/7: Πρόταση δημιουργίας Διεθνούς Ναυτιλιακού Χρηματιστηρίου στον Πειραιά.

29/7: Ερώτηση Μιχ. Βαρβιτσιώτη για το λιμάνι του Πειραιά.



MODERN TECHNOLOGY AND QUALITY SERVICE



HALKITIS URANIA BOATYARD S.A.



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

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

MAXIMUM CAPACITY

WEIGHT: 280 TONS

LOA: 45 METERS

BREADTH MOULDED: .. 9 METERS

DRAFT: 5,20 METERS

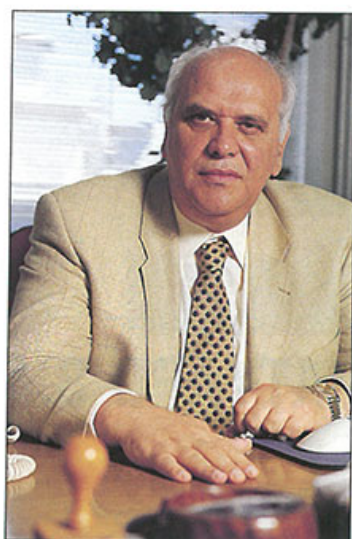


SINCE 1922

HALKITIS URANIA BOATYARD S.A.

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

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



3/8: Ν. Βαρβατζής: «Χρειάζεται στήριξη η μεσογειακή φορτηγός ναυτιλία».

5/8: Η ηλεκτρονική τεχνολογία προβληματίζει την ακτοπλοΐα.

7/8: Σκηνές απείρου κάλλους στα «ηιμάνια της ντροπής».

10/8: Αναμένεται απόφαση για την παρουσία Σφηνιά.

14/8: Ενημερωτικό δελτίο για το ΧΑΑ ετοιμάζει ο ΟΛΠ.

16/8: Καθεκτώσθηκε και το Superfast XI.

20/8: Αντιπαράθεση Παπουτσή - ΠΕΜΕΝ για την κατάσταση στην ακτοπλοΐα.

21/8: Διαγωνισμός στο Λ.Σ. για 550 δόκιμους Λ/Φ.

23/8: Διευκρινίσες από τη ΗΦΔ για

βλάβες και καθυστερήσεις.

25/8: Υπέγραψαν συμφωνία οι ΟΛΠ και Mediterranean Shipping.

28/8: Λύσεις από τον Χρ. Παπουτσή για το ηιμάνι του Κεραταινίου.

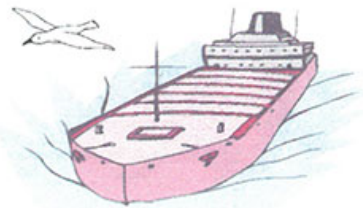
30/8: «Ναυμαχία» Παπουτσή - Βαρβατιώτη για την ακτοπλοΐα.

31/8: Υπογραφή σύμβασης για εγκαταστάσεις του ΟΛΠ - Δημιουργείται νέο τοπίο στον Πειραιά.



elvictor limited...

3 Kassandras Street, Kastella,
185 33 Piraeus, Greece
Tel: 30-1 422 4220 Fax: 30-1 417 3728 / 422 4229
Tlx: 21 3392 GALA GR E-mail: elvictor@hol.gr
Website: www.elvictor.com



1977 – 2002

25 Years of Excellence in Crew Management Services

Greece Philippines Russia Ukraine Cyprus Indonesia Romania Bulgaria

OUR ACTIVITIES:

SHIPMANAGEMENT
CREW MANAGEMENT
CREW MANNING
REPAIR TEAMS
MARINE TRAVEL

WE SPECIALISE IN THE MANNING AND CREW MANAGEMENT OF:

PASSENGERS / CRUISE VESSELS
TANKERS – CRUDE & CHEMICAL
LPG's, LNG's, PRODUCT CARRIERS
CONTAINER SHIPS / CAR CARRIERS
BULK CARRIERS, REEFERS, OBO's

THE PHILOSOPHY OF OUR COMPANY

HONESTY – RESPONSIBILITY – EFFICIENT MANAGEMENT

NO TO THE EXPLOITATION OF CREWS
YES TO CONTINUOUS TRAINING OF CREWS
YES TO THE ROTATION OF CREWS

For 25 years we are at the forefront of those who lay the foundations for the safe and healthy future of shipping, by heavily investing in the human factor and the correct and continuous training of seafarers for their own safety, the safety of the ships and the sea environment.



1/9: Τρικυμία στον ΟΛΠ για τις διαδικασίες μετοχοποίησης.

4/9: Νέες παράμετροι από το ΥΕΝ για απογραφή των Ελλήνων ναυτικών.

5/9: Ο δήμος Πειραιά θα διεκδικήσει μερίδιο από τη μετοχοποίηση του ΟΛΠ.

6/9: Μειώθηκαν τα κέρδη των Μινωικών στο β' τρίμηνο.

7/9: Χρ. Παπουτσής: «Σύννομες οι διαδικασίες μετοχοποίησης του ΟΛΠ».

9/9: Ρεκόρ αιτήσεων για πλήρωση 779 θέσεων στο Λ.Σ.

11/9: Τρομοκρατικό χτύπημα στις ΗΠΑ με χιλιάδες νεκρούς.

13/9: Ο Κώστας Αγαπητός κατηγόρει Κ. Κληρονόμο και Π. Κασσάκη.

14/9: ΕΕΕΠ: «Όλα τα ελληνικά πλοία ακολουθούν τους διεθνείς κανόνες ασφαλείας».

15/9: Ο Ν. Θωμόπουλος ορίστηκε γενικός γραμματέας Λιμένων.

18/9: Κοινή συνεδρίαση ΕΕΕ - Committee στον Πειραιά.



19/9: Εγκαινιάστηκε το «Διαγόρας» της ΔΑΝΕ.

20/9: Συμπαράσταση της ΕΕΕ στα θύματα της τρομοκρατικής επίθεσης στις ΗΠΑ.

21/9: Ενοχή 9 κατηγορουμένων για το ναυάγιο του «Δύστος» ζήτησε ο εισαγγελέας.

23/9: Μέτρα για την τουριστική ναυτιλία ζήτησε η ΕΕΕΠ.

25/9: Νέες συζητήσεις Σκαρμαγκά - Στρίντζη.

26/9: Ένας χρόνος από το ναυάγιο του «Εξηρές Σαμίνα» - Παραδόθηκε το πόρισμα των 4 εμπειρογνομόνων.

28/9: Πληθαίνουν οι διαμαρτυρίες για τη μετοχοποίηση του ΟΛΠ.

29/9: Ένοχοι ΑΝΕ - Ηρακλής και Ελληνικός Νηογνώμονας για το ναυάγιο του «Δύστος». Έξι αθώοι.



A Zisimopoulos & CO.

MARINE & INDUSTRIAL

Since 1978

SANDBLASTING - HYDROBLASTING - PAINTING - CLEANING

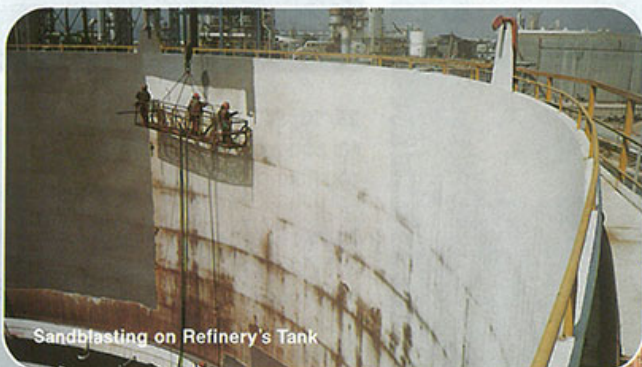
The specialists of protection on Metal Surfaces!



Floating Workshop



Sandblasting in the Shipyard



Sandblasting on Refinery's Tank



Sandblasted and painted by A. Zisimopoulos & CO.

More than 55 operators for Sandblasting & Hydroblasting!



Accredited by the RYA



CERTIFICATE NUMBER 3537

Head Office: 8 Pontion Str., 188 63 Perama, Piraeus Greece

Tel: +3010 4412004, Fax: +3010 4416524

Web Site: www.zisimopoulos.gr E-Mail: zisim@aias.gr



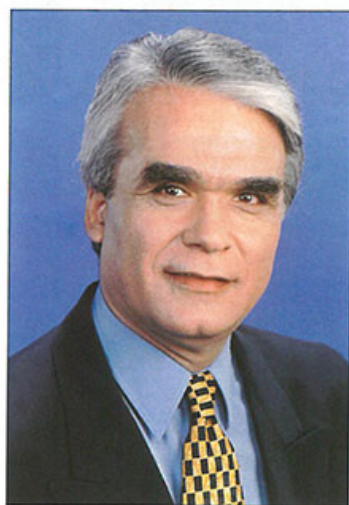
3/10: Η πρώτη συνεδρίαση του ΣΑΣ υπό την προεδρία του Χρ. Παπουτσή.

4/10: Μεγάλες ζημιές για τη ROC.

5/10: Ο Χρ. Παπουτσή ζήτησε να του παραδοθεί ο φάκελος μετοχοποίησης του ΟΛΠ.

6/10: Χρ. Αγραπίδης: «Ο δήμος Πειραιά δικαιώθηκε για τον έλεγχο νομιμότητας αποφάσεων του ΟΛΠ».

7/10: Παρατήθηκε λόγω ΡΑΘΕ, ο υπαρχηγός του Λιμενικού Ν. Οικονομάκης.



9/10: Δεν έκλεισαν τα λιμάνια ΟΜΥΛΕ και ΟΦΕ.

10/10: Αυστηροί έλεγχοι σε όλα τα λιμάνια, για το φόβο τρομοκρατικού χτυπήματος.

11/10: Κατάσχεση της περιουσίας Σφηνιά για δάνεια ύψους 4,3 δισ. δρχ.

12/10: Ορίστηκαν τα μέλη του Οργανισμού Λιμένων.

14/10: «Καθαρή εντολή» με 71,6% στον Σημίτη από το συνέδριο του ΠΑΣΟΚ.

18/10: ΗΦΔ: «Δεν ανήκουμε σε κυκλώματα που επηρεάζουν το ΥΕΝ».

19/10: Σε ισχύ η συμφωνία Ελλάδας - Τουρκίας για τις θαλάσσιες μεταφορές.

21/10: Χωρίζεται σε 4 τμήματα το Λιμεναρχείο Πειραιά.



23/10: ΕΚΠ: «Αδιαφορεί το ΥΕΝ και εφαρμόζει την πολιτική του Πόντιου Πιλάτου!».

24/10: Εκτός κυβέρνησης ο Παπουτσή - Νέος ΥΕΝ ο Γιώργος Ανωμερίτης.

25/10: Γ. Ανωμερίτης: «Το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας βασικός τομέας της εθνικής οικονομίας».

27/10: Γ. Καλός: «Ο Σημίτης απέκλεισε τον Πειραιά από την κυβέρνηση».

— 5 νεκροί στην Κυνοσούρα από έκρηξη στο τάνκερ SAILOR.

30/10: Στη φυλακή τρεις υπεύθυνοι για την τραγωδία στο SAILOR.

31/10: Αρχίζουν οι επαφές του Γ. Ανωμερίτη με εκπαισώπους φορέων της ναυτιλίας.



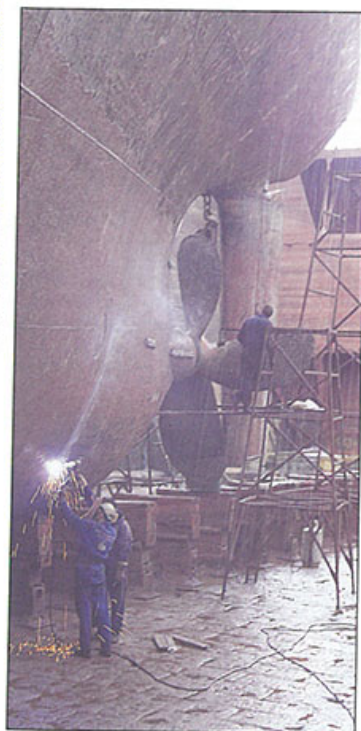


ABELON Α.Ε.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΕΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΙΑ ΟΙΝΩΝ ΚΑΙ ΠΟΤΩΝ - ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΑ ΔΩΡΑ

Ανοίξεως 71, 145 64, Ν. Κηφισιά

Τηλ. 010 800 1540, 800 1538 - Fax: 010 800 1219



1/11: Κυρίαρχο θέμα για το ΥΕΠ η ασφάλεια των εργαζομένων στη ναυπηγική ζώνη.

2/11: Με το Βραβείο Ινεκτοί τιμήθηκε ο Γ. Ανωμερίτης.

5/11: Αγώνας του νέου ΥΕΠ για προσέλευση νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

6/11: Γ. Ανωμερίτης: «Πηγή πλούτου είναι ο θαλάσσιος τουρισμός».



7/11: Δουλεμπορικό με 714 θαθρομετανάστες πιάνει φωτιά κοντά στη Ζάκυνθο.

10/11: 8 μέτρα



ΔΑΝΕ έναντι 810.000 δολλαρίων.

18/11: Προσχέδιο για 239 ακτοπλοϊκά δρομολόγια από 91 λιμάνια.

19/11: Γ. Ανωμερίτης: «Η ευρωπαϊκή προεδρία προς όφελος της ελληνικής ναυτιλίας».

από το ΥΕΠ για εφαρμογή της νομοθεσίας στη Ζώνη Περάματος.

11/11: Υπόμνημα ΕΕΑ στον Γ. Ανωμερίτη με 11 προτάσεις για επιβίωση της ελληνικής ακτοπλοΐας.

14/11: Χρ. Αγραπίδης: «Ο Πειραιάς αξίζει περισσότερη προσοχή από την κυβέρνηση».

16/11: Η ΠΝΟ ζητεί από το ΥΕΠ διασφάλιση των θέσεων εργασίας και ασφαλιστική προστασία.

17/11: Πουλήθηκε το ΙΑΛΥΣΟ της

21/11: Δρομολογιακή συνεργασία ΔΑΝΕ-Αγούδημου για εξυπηρέτηση του κοινού.

24/11: Συμφωνία ΑΝΕΚ και Μinoan με Forthnet.

26/11: Ζητήθηκε αναδιάρθρωση υπηρεσιών στον ΟΛΠ.

28/11: «Να ξεφύγουμε από παλιές λογικές», ζήτησε ο Γ. Ανωμερίτης.

30/11: Γνωμοδότηση του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους υπέρ απόφασης του Δ.Σ. του ΟΛΠ.

TECHNICAL COMPANY S. HILIOU LTD.

HYDROBLASTING 23.000 PSI

24
HOUR REPAIRS DURING THE VOYAGE



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

S. HILIOU LTD.

77, DIMOKRATIAS AVE, 188 63 PERAMA

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

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

WWW.HILIOS.GR

E-MAIL: HILIOS@HILIOS.GR



1/12: Ερώτηση Μιχαηλιδάκου για τη γραμμή Πειραιά-Κυθήρων-Κρήτης. Στη τελική ευθεία εισέρχεται η μετοχοποίηση του ΟΛΠ.

4/12: Χρονοδιάγραμμα προτεραιότητας, από τον Γ. Ανωμερίτη, για τον εκσυγχρονισμό των λιμανιών.

5/12: Αύξηση πωλήσεων 26,8% για τις ΕΠΑΤΤ.

— Υποτροφίες από την ΗΦΔ στην μνήμη Σφονιά.



6/12: Μικρή μείωση της δύναμης του ελληνικού νηολογίου το Νοέμβριο, ύστερα από 20 μήνες.

7/12: Γ. Ανωμερίτης: «Η μισή Ελλάδα έχει ζητήσει εκπτώσεις στα εισιτήρια των παιδιών».

8/12: Κοινοπρακτικό δάνειο 200 εκατ. ευρώ από τις Μινωικές Γραμμές.

10/12: Πυρά κατά Χρ. Παπούτση από το Σύνδεσμο Ναυτικών Πρακτόρων.

11/12: Ο Μ. Μπεντενιώτης παρουσίασε βιβλίο για το ΝΑΤ.

14/12: Οι Μινωικές παρέλαβαν και το OLYMPIA PALACE.

18/12: Η ΔΝΕ καταγγέλλει καθυστερήσεις στο λιμάνι από το μηχανογραφικό P-MIS.

20/12: Σύσκεψη στο YEN για την εύρυθμη λειτουργία των λιμένων.

21/12: Έπαυσε η δίωξη για τον πλοιοκτήτη Ηλίουπουλο.

22/12: Τη βοήθεια της Πολιτείας ζητούν οι ακτοπλοϊκές εταιρείες.

23/12: Η China Shipping ανανέωσε τη συνεργασία της με τον ΟΛΠ.

26/12: Η ΔΝΕ διαμαρτύρεται για τα αυξημένα πληρωτικά δικαιώματα.



GENERAL TURBOS LTD

**TURBOCHARGERS SPARE PARTS
INSPECTIONS REPAIRS**

diathlasis



121, DIMOKRATIAS AVE. KERATSINI 187 55 PIRAEUS
TEL: 0104002724 - 0104002725 FAX: 0104005709
TELEX: 21 - 3185 TURB GR
235, IRINIS AVE. PERAMA 188 63 PIRAEUS
TEL: 0104417249

generalturbo@ath.fortnet.gr



πό την 1η Ιανουαρίου του 2002, 12 κράτη της Ευρώπης, περίπου 300 εκατομμύρια Ευρωπαίοι πολίτες, ανάμεσά τους και εμείς οι Έλληνες, θα συναρπάσσουμε με ένα νέο κοινό νόμισμα, το ευρώ. Ένα ισχυρό πανευρωπαϊκό νόμισμα, το οποίο μπορεί να δώσει λύσεις σε πολλά ζητήματα και να αποτρέψει κινδύνους, που μόνοι δεν θα μπορούσαμε να αντιμετωπίσουμε. Εμείς, οι πρωτοπόροι και αυθεντικοί εκπραστές του ευρωπαϊκού προσανατολισμού, εμείς που εντάξαμε τη χώρα στην Ευρώπη όταν όληη αναζητούσαν δρόμους εθνικής απομόνωσης, εμείς που χαράξαμε την πορεία προς την ΟΝΕ, χαιρετίζουμε αυτή την εξέλιξη. Έγκαιρα, πριν από χρόνια, υπογραμμίζαμε ότι είναι σίγουρο πως

θα μπορούμε στην ΟΝΕ και επισημαίναμε ότι το κρίσιμο ερώτημα είναι το τι γίνεται μετά την ένταξη.

Η Ελλάδα, σήμερα, έχει μπροστά της δύο εξαιρετικά σημαντικά δεδομένα. Το πρώτο είναι οι κοινοτικές εισροές που μπορεί –αυτές και μόνον– να μας εξασφαλίζουν για τα επόμενα χρόνια ρυθμό ανάπτυξης γύρω στο 4% του ΑΕΠ. Παρ' όλες τις προεκλογικές διαβεβαιώσεις ότι η χώρα θα ξεκινούσε με «αναμμένες μηχανές», σήμερα διαπιστώνεται το ακριβώς αντίθετο. Υπάρχει καθυστέρηση στην υλοποίηση του Γ' ΚΠΣ για 18 μήνες, με αποτέλεσμα να ελλοχεύει ο κίνδυνος περικοπής κονδυλίων μετά το 2003. Υπάρχει ζήτημα αδιαφάνειας και κατασπατάλησης πόρων. Στα περισσότερα δημόσια έργα διαπιστώνονται τεράστιες

καθυστερήσεις, υπερβάσεις των προϋπολογισμών τους, κακοτεχνίες. Χαρακτηριστικό –αλλά όχι μοναδικό παράδειγμα– η υπόθεση του Κτηματολογίου.

Πρέπει να επιδείξουμε ιδιαίτερη προσοχή στην έγκαιρη απορρόφηση και την ορθολογική αξιοποίηση των πόρων του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης.

Το δεύτερο από τα θετικά δεδομένα στην πορεία της χώρας μας είναι οι Ολυμπιακοί Αγώνες. Οι Αγώνες αποτελούν εθνική υπόθεση τεράστιας σημασίας για το κύρος και την πορεία της χώρας μας και μπορούν να μας δώσουν πολλά. Έστω και τώρα είναι ανάγκη να αλληλέξει τακτική η κυβέρνηση. Όλοι μαζί οι Έλληνες μπορούμε να διοργανώσουμε τους καλύτερους Αγώνες που έγιναν στα 108 χρόνια από την αναβίωσή

Δύο σημαντικά δεδομένα για την Ελλάδα

Άρθρο του Κώστα Καραμανλή, προέδρου της Νέας Δημοκρατίας

τους. Αυτή είναι η θέση μας και σ' αυτήν την κατεύθυνση κινούμαστε, ελέγχοντας, πιέζοντας και καταθέτοντας συγκεκριμένες προτάσεις.

Εθνικό κεφάλαιο η ναυτιλία

Ένταση προσπαθειών απαιτούν, όμως, και οι τομείς που παρουσιάζονται περισσότερο ευπαθείς στην ύφεση. Ιδίως, μάλιστα, το εξαγωγικό εμπόριο, οι ασφάλειες, οι μεταφορές, ο τουρισμός, η ναυτιλία.

Η ναυτιλία αποτελεί εθνικό κεφάλαιο, με οικονομικό, κοινωνικό και εθνικό αντίκρισμα, που πολλή έχει προσφέρει στη χώρα και πολλή μπορεί να προσφέρει και στο μέλλον. Φτάνει να επιδείξουμε τόλημ και αποφασιστικότητα. Η Ελλάδα πρέπει, επιτέλους, να αποκτήσει άμεσα ανταγωνιστικό νηολόγιο, να εκσυγχρονίσει τη ναυτική εκπαίδευση, να προσαρμόσει το φορολογικό πλαίσιο σε ανταγωνιστικότερα δεδομένα, να βελτιώσει σημαντικά τις λιμενικές υποδομές της, να αντιμετωπίσει, στο πλαίσιο της ασφαλιστικής μεταρρύθμισης, την κακή κατάσταση που βρίσκεται σήμερα το ΝΑΤ. Η διατήρηση της πρώτης θέσης στην παγκόσμια αγορά απαιτεί γενναίες αποφάσεις.

Παράλληλα, είναι ανάγκη να χαράξουμε μια Εθνική Στρατηγική για την Προσέλευση Άμεσων Ξένων Επενδύσεων. Και βέβαια να σχεδιάσουμε και εφαρμόσουμε μια Εθνική Στρατηγική Εξαγωγών. Πάνω απ' όλα, όμως, πρέπει να κερδίσουμε το πιο κρίσιμο στοιχείο για την οικονομία στη νέα εποχή, το στοιχείο που συμπυκνώνεται στην έννοια «ανταγωνιστικότητα».

Επίμονα και σταθερά, προτείνουμε:

Πρώτον, διαρθρωτικές αλλαγές για την απελευθέρωση των αγορών και τον τερματισμό των κρατικών μονοπωλίων. Άνοιγμα των αγορών στον ανταγωνισμό. Μια νέα πολιτική ουσιαστικών αποκρτικοποιήσεων, που δεν θα περιορίζεται σε μετοχοποιήσεις, προορισμένες να καλύψουν επιχειρηματικούς και μόνον σκοπούς. Πάντοτε, όμως, υπό συνθήκες διαφάνειας και όρους που θα εξασφαλίζουν τα συμφέροντα εργαζομένων και καταναλωτών.

Δεύτερον, μια φορολογική μεταρρύθμιση που θα απλοποιήσει το φορολογικό σύστημα, θα μειώσει τους φορολογικούς συντελεστές, θα αντιμετωπίσει τις αδικίες εις βάρος των αδυνάτων, θα δώσει λύσεις στα στελέγιστα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι επιχειρήσεις και τα νοικοκυριά στις εφορίες. Τρίτον, ενίσχυση των μικρομεσαίων επιχειρήσεων και έμπρακτη ενθάρρυνση της νέας επιχειρηματικότητας. Με μείωση της φορολογίας, μείωση των επιτοκίων χορηγήσεων, χρηματοδότηση με βάση τα επιχειρηματικά σχέδια και όχι τις εμπράγματες ασφάλειες, συμμετοχή του εμπορίου στα κοινοτικά προγράμματα και τους αναπτυξιακούς νόμους.

Τέταρτον, ουσιαστική δημοσιονομική εξυγίανση. Εγκτάλειψη της δημιουργικής λογιστικής που δημιουργεί πλάσματικές εικόνες. Συνεπής πολιτική συγκράτησης των αυξήσεων των πρωτογενών δημόσιων δαπανών σε ρυθμούς που να καλύπτουν μεν τον πληθωρισμό, αλλά να οδηγούν σε μείωσή τους ως ποσοστού του ΑΕΠ. Και αυτό πρέπει να συνδυαστεί με περιορισμό της σπατάλης στο Δημόσιο και αναδιάρ-

θρωση των δαπανών υπέρ των οικονομικά αδυνάτων.

Πέμπτον, έγκαιρη και ορθολογική αξιοποίηση του Γ' ΚΠΣ.

Έκτον, εξορθολογισμός και ταχύτερη ολοκλήρωση των έργων υποδομής: το καθεστώς ανάθεσης των δημόσιων έργων είναι σαθρό. Τα έργα πρέπει να ολοκληρώνονται έγκαιρα. Να μην υπάρχουν υπερβάσεις προϋπολογισμών τους και να διασφαλίζεται ποιότητα στην κατασκευή τους.

Επί πλέον, η χώρα χρειάζεται πολιτικές πρωτοβουλίες που να δίνουν αναπτυξιακές διεξόδους στην οικονομία. Χρειάζεται κυρίως:

— **Επενδύσεις του κράτους.** Με ενίσχυση του επιτελικού και ελεγκτικού ρόλου της κεντρικής διοίκησης και ουσιαστική αναβάθμιση (με τη μεταφορά πόρων και αρμοδιοτήτων) της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Η διοίκηση χρειάζεται αξιοκρατία και αξιολόγηση όλων σε όλα τα επίπεδα και ανεξάρτηση από την εκάστοτε κυβέρνηση.

— **Ενίσχυση της οικονομικής δραστηριότητας στην ύπαιθρο.** Μια νέα περιφερειακή πολιτική που θα βασίζεται σε ολοκληρωμένες αναπτυξιακές παρεμβάσεις σε κάθε μία από τις περιφέρειες της χώρας, με έμφαση στην ενίσχυση των υποδομών και στόχο τη σταδιακή εξάλειψη των ανισοτήτων.

— **Μια νέα επιθετική αγροτική πολιτική** που θα ανταποκρίνεται στις ανάγκες της εποχής που έρχεται. Να κερδίσουμε ξανά τις χαμένες ξένες αγορές. Να αυξηθεί το αγροτικό εισόδημα. Να κρατηθεί ο κόσμος στη γη του.



ΓΙΩΡΓΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ: Οι έξι μεγάλες προτεραιότητες του υπουργείου Ναυτιλίας



Ξι μεγάλες προτεραιότητες στο πλαίσιο του προγράμματος δράσης του ΥΕΝ έχει θέσει η κυβέρνηση, όπως ανέφερε στις 19 Δεκεμβρίου στη Βουλή, κατά τη συζήτηση του προϋπολογισμού, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης.

Στην ομιλία του ο υπουργός τόνισε: «Η ελληνική ναυτιλία εξακολουθεί να κατέχει και στο ξεκίνημα της νέας χιλιετίας την πρώτη θέση στον κόσμο. Η συμβολή της εμπορικής ναυτιλίας στην οικονομική ανάπτυξη είναι γνωστή και η προοπτική της παρά τις διεθνείς συγκυρίες θετική.

Ο ελληνόκτητος στόλος αποτελείται κατά 95% από πλοία τα οποία εξειδικεύονται στο χύδην φορτίο και κατά 5% στην επιβατηγό ναυτιλία. Αυτό σημαίνει ότι παρ' ότι "κοινωνικά" το θέμα της ακτοπλοΐας αφορά τον Έλληνα πολίτη, από πλευράς εθνικής οικονομίας, μας αφορούν η πολιτική των θαλάσσιων μεταφορών, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα και η απασχόληση.

Για το ναυτιλιακό συνάλλαγμα, το οποίο αποτελεί καθαρή εισροή, ο χαμηλός πληθωρισμός και ο μηδενικός συναλλαγματικός κίνδυνος του προϋπολογισμού αναμένεται να αντικρούσουν τους μόνιμους μειονεκτικούς

Το ΥΕΝ θα είναι

από τα υπουργεία εκείνα

τα οποία θα συμβάλουν

σημαντικά

στην επιτάχυνση

της ανάπτυξης

παράγοντές του, παρά τη συνεχή αύξηση του τα τελευταία χρόνια.

Η κυβέρνηση στο πλαίσιο του προγράμματος δράσης του ΥΕΝ έχει θέσει έξι μεγάλες προτεραιότητες:

- Την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας.
- Την απελευθέρωση της ακτοπλοΐας.
- Την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.
- Την εθνική λιμενική πολιτική.
- Την ενίσχυση της απασχόλησης, τη ναυτική εκπαίδευση και τη στήριξη

των απόμαχων ναυτικών.

- Την ενίσχυση του Λιμενικού Σώματος.

Μέσα στο πλαίσιο αυτό:

1. Γίνεται ανταγωνιστικότερη η ελληνική ναυτιλία με μεταβολή της φορολογίας πλοίων στο πλαίσιο των ισχυόντων στις χώρες της Ε.Ε.
2. Μειώνεται η φορολογία πληρωμάτων και αξιωματικών.
3. Προωθούνται μέτρα για την ενίσχυση του θαλάσσιου τουρισμού.
4. Προωθούνται τομές και λύσεις για όλα τα θέματα λειτουργίας επιχειρήσεων, λιμένων, υποδομών.

Όπως προκύπτει από τα στοιχεία του προϋπολογισμού 2002:

- α) οι δαπάνες είναι αυξημένες +6,6%,
- β) οι δαπάνες (κρατική συμμετοχή) στο ΝΑΤ θα ανέλθουν στα 469 εκατ. ευρώ (+4,4%),
- γ) οι δαπάνες ΠΔΕ θα είναι αυξημένες κατά +141,4% ευρώ και
- δ) τα έργα για το "2004" θα ανέλθουν μέχρι το 2004 σε 152,2 εκατ. ευρώ.

Μαζί με τις δαπάνες για την ενίσχυση του ανθρώπινου δυναμικού, την υλικοτεχνική ενίσχυσή του, την εισδοχή νέων τεχνολογιών και τις λιμενικές υποδομές, το ΥΕΝ θα είναι από τα υπουργεία εκείνα τα οποία θα συμβάλουν σημαντικά στην επιτάχυνση της ανάπτυξης και ιδιαίτερα των πολιτικών ανάπτυξης της υπαίθρου».

A portrait of Anna Diamantopoulou, a woman with dark hair, wearing a dark pinstriped blazer over a white top with a necklace. She is looking towards the camera with a slight smile. The background is a blurred cityscape.

Η κοινωνική Ευρώπη στη 10ετία του 2000

της Άννας Διαμαντοπούλου,
μέλους της Ευρωπαϊκής Επιτροπής

Εύχομαι το Νέο Έτος να είναι
καλύτερο και παραγωγικότερο
για την ελληνική ναυτιλία
και τους Έλληνες ναυτικούς
και τα «Ναυτικά Χρονικά»
να φιλοξενήσουν στις σελίδες τους
ευχάριστες ειδήσεις και γεγονότα.



Το 2001 ήταν ένα πολύ παραγωγικό έτος για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή αλλά και για μένα προσωπικά, αφού ένας από τους κύριους στόχους που είχε θέσει η Ευρώπη ήταν να ξαναβάλει στη σωστή πορεία για την οικονομία, την απασχόληση και τις κοινωνικές συνθήκες. Για πάρα πολύ καιρό, η οικονομία στην Ευρώπη βρισκόταν σε μια κατάσταση αδράνειας, ενώ σε άλλα μέρη του κόσμου σημείωνε πρόοδο. Τα πράγματα δεν είναι πια έτσι. Στη διάρκεια των δυομιση ετών που είμαι αρμόδια για την απασχόληση και τις κοινωνικές υποθέσεις στις Βρυξέλλες, η Ένωση αύξησε δυναμικά το ρυθμό της οικονομικής της μεγέθυνσης και δημιούργησε 5 εκατ. νέες θέσεις εργασίας. Έτσι βρισκόμαστε στη σωστή κατεύθυνση για να επιτύχουμε το στόχο που έθεσε το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Λισαβόνας το Μάρτιο του 2000 - της ουσιαστικής αύξησης του ποσοστού της απασχόλησης στην

Ευρώπη, ώστε να γίνει η Ευρώπη «η ανταγωνιστικότερη και δυναμικότερη οικονομία με βάση τη γνώση σε όλον τον κόσμο». Η απασχόληση σήμερα κατέχει πράγματι μία από τις πρώτες θέσεις στην ημερήσια διάταξη της ευρωπαϊκής πολιτικής. Όλες οι κυβερνήσεις συνεργάζονται στενά για να επιτύχουν την αυξημένη οικονομική μεγέθυνση με ταχύτερο ρυθμό μεταρρύθμισης και εκσυγχρονισμού των αγορών εργασίας και των κοινωνικών συστημάτων μας.

Έχει δοθεί νέα έμφαση στην ποιότητα της απασχόλησης. Οι θέσεις εργασίας που δημιουργούνται για τους εργαζόμενους της Ευρώπης δεν είναι μόνο νέες αλλά είναι και καλύτερης ποιότητας. Αυτό βέβαια σημαίνει ότι οι καλύτερες θέσεις εργασίας προϋποθέτουν καλύτερα καταρτισμένους και παραγωγικότερους εργαζόμενους. Πρόσφατα το Συμβούλιο των Υπουργών συμφώνησε σε μια ομάδα βασικών δεικτών για δέκα διαφορετικές διαστάσεις της ποιότητας των θέσεων εργασίας - από την παραγωγικότητα έως τις συνθήκες εργασίας.

Το έργο μας υποστηρίχθηκε από σειρά νέων πρωτοβουλιών για τη βελτίωση της συνεργασίας των κοινωνικών εταίρων. Έμφαση δόθηκε στην προώθηση των δεξιοτήτων και της πρόσβασης στην απασχόληση. Ιδιαίτερα τονίστηκε ο στόχος της ισότητας - περισσότερες γυναίκες στην απασχόληση και στην κατάρτιση. Στο σημείο αυτό, η απόδοση της Ευρώπης είναι χαμηλή γενικά, και της Ελλάδας ειδικότερα, είναι κάτω από το μέσον όρο.

Γενικά, ενθαρρύνουμε τις επιχειρήσεις και

τις κυβερνήσεις να εντείνουν τις προσπάθειές τους για να προσελκύσουν και να διατηρήσουν στις θέσεις εργασίας περισσότερες γυναίκες. Στην πράξη οι ενέργειες εστιάζονται στη δημιουργία κατάλληλων εγκαταστάσεων για τη μέριμνα των παιδιών, στην προσφορά ευέλικτων ωραρίων εργασίας και στην ανάπτυξη περισσότερο φιλικών προς την οικογένεια εργασιακών πρακτικών.

Αυτά τα θέματα πολιτικής μάς οδήγησαν σε νέες κατευθύνσεις.

Μία από αυτές είναι το ζήτημα της εταιρικής ευθύνης, για το οποίο έχω ξεκινήσει ένα συμβουλευτικό έγγραφο με σκοπό τον προσδιορισμό των όσων μπορεί να κάνει η βιομηχανία για να βοηθήσει την ίδια, αλλά και τους εργαζομένους της να επιτύχουν υψηλότερα πρότυπα απόδοσης και ικανοποίησης των πελατών.

Ένα άλλο ζήτημα είναι η επαγγελματική κινητικότητα, σχετικά με την οποία έχω συγκαταστήσει μια επιτροπή από ειδικούς στον τομέα των επιχειρήσεων, σκοπός της οποίας είναι να προσδιοριστούν οι τρόποι με τους οποίους μπορούμε να αξιοποιήσουμε με τον καλύτερο δυνατό τρόπο το δυναμικό της ευρωπαϊκής αγοράς εργασίας, όπως ακριβώς αξιοποιήσαμε την ενιαία αγορά αγαθών, υπηρεσιών και οικονομικών.

Και τέλος, εντείνουμε επίσης τις προσπάθειές μας για να συμφωνήσουν οι κυβερνήσεις στην αντιμετώπιση άλλων κοινών προκλήσεων - μεταξύ των οποίων συγκαταλέγονται το πολύ σημαντικό ζήτημα της γήρανσης του πληθυσμού της Ευρώπης και η πιθανή κρίση των συντάξεων. Και όλα αυτά βλέποντας τα προβλήματα και τις πι-

θανές τους ήψεις, τόσο από ευρωπαϊκή όσο και από εθνική οπτική γωνία.

Ενώσω συνέβαιναν όλα αυτά, συνεχίζαμε βεβαίως την προετοιμασία μας για τη διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εγχείρημα σημαντικό και με ιστορική σημασία, στο οποίο αντικατοπτρίζεται η επιθυμία των χωρών αυτών να συνδέσουν το πολιτικό και το οικονομικό τους μέλλον με το δικό μας και να αναπτύξουν τις κοινωνίες τους σε παρόμοιες βάσεις. Και με το οποίο θα ενωθούν επιτέλους ξανά οι δύο ηπείρες της ηπείρου μας.

Ωστόσο, κατά τη γνώμη μου, δύο πράγματα επισκίασαν τη χρονιά αυτή:

Η επιδείνωση της κατάστασης της παγκόσμιας οικονομίας με την απότομη πτώση στο ρυθμό ανάπτυξης του παγκόσμιου εμπορίου και η πτώση της απόδοσης της αμερικανικής οικονομίας με τις αναπόφευκτες συνέπειές της για την Ευρώπη.

Η κατάσταση αυτή επιδεινώθηκε ακόμη περισσότερο, φυσικά, με τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου, τα οποία, ωστόσο, έφεραν στην επικαιρότητα την εδώ και χρόνια δυσχερή κατάσταση των γυναικών στο Αφγανιστάν και την ανάγκη να εξασφαλιστεί η ενεργός τους συμμετοχή στην ανασυγκρότηση της χώρας τους.

Αυτός είναι και ο λόγος για τον οποίο υποστηρίξαμε ένθερμα την πρωτοβουλία για τη συνάντηση ηγέτιδων γυναικών, μεταξύ των οποίων και γυναικών από το Αφγανιστάν, πρόσφατα σε διάσκεψη υψηλού επιπέδου στις Βρυξέλλες. Και ο λόγος για τον οποίο σκοπεύω να υποβάλω έκθεση σχετικά με τους τρόπους με τους οποίους μπορεί να εξασφαλιστεί ότι αντιμετωπίζεται



REPRESENTED
IN GREECE BY
FRANMAN LIMITED
TEL.: +3-010-9532 350
FAX: +3-010-9532 355
e-mail: tsuji@franman.gr
http://www.franman.gr

- deck cranes
- gantry cranes
- hatch covers
- ro-ro equipment
- unloading systems
- life saving equipment

your partner in cargo
handling equipment



πλήρως και με τον καλύτερο δυνατό τρόπο το ζήτημα της διαφοράς των φύλων σε όλα τα προγράμματα και τις πρωτοβουλίες εξωτερικών σχέσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Σε γενικές γραμμές, τα γεγονότα της χρονιάς αυτής έκαναν την Επιτροπή να συνειδητοποιήσει ακόμη περισσότερο την ανάγκη επίτευξης ισορροπίας μεταξύ της επιδίωξης των μακροπρόθεσμων στόχων μας και των βραχυπρόθεσμων οικονομικών συμφερόντων μας.

Γι' αυτό συνεργαζόμαστε στενά με τις συνδικαλιστικές οργανώσεις και τους εργοδότες από όλους τους τομείς, μεταξύ των οποίων και ο κλάδος της ναυτιλίας, ώστε να εξετάσουμε πώς μπορούμε να αντιμετωπίσουμε με τον καλύτερο δυνατό τρόπο το ευρύ φάσμα των διαδικασιών της βιομηχανικής αλληγορίας και αναδιάρθρωσης που προκαλούνται από το κύμα των αλλαγών στην παγκόσμια οικονομία.

Η θετική πλευρά των προκλήσεων αυτών

είναι η στενότερη συνεργασία των εθνικών κυβερνήσεων. Η ανάπτυξη αυτού που ονομάστηκε «ανοικτή μέθοδος συντονισμού», με την οποία οι κυβερνήσεις συμφωνούν σχετικά με κοινούς στόχους πολιτικής, τους οποίους στη συνέχεια προσπαθούν να επιτύχουν με αμοιβαία συμβατούς τρόπους μέσα στο πλαίσιο των εθνικών τους πλαισίων και παραδόσεων.

Τέλος, θα ήθελα να πω ότι δεν αδιαφορούσα για τα τοπικά συμφέροντα. Η Ελλάδα εξακολουθεί να έχει μεγάλες διεκδικήσεις από τα κεφάλαια της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το σύνολο των επενδύσεων της Ευρώπης από τώρα έως το 2006 θα φτάσει τα 25 δισεκατομμύρια ευρώ, το 20 τοις εκατό περίπου των οποίων έχει δεσμευτεί για επενδύσεις στο ανθρώπινο δυναμικό μέσω του Ευρωπαϊκού Κοινωνικού Ταμείου, για το οποίο είμαι αρμόδια.

Επίσης έχουμε ξεκινήσει μια νέα πρωτοβουλία σχετικά με την τοπική ανάπτυξη, η οποία θα μας βοηθήσει να χειριστούμε τα

συγκεκριμένα προβλήματα των απομακρυσμένων περιοχών, των νησιών, των παράκτιων περιοχών, καθώς και των αστικών περιοχών που αντιμετωπίζουν δυσκολίες. Επενδύοντας στην τεχνολογία, στις επικοινωνίες, στις δεξιότητες και στην ανάπτυξη τοπικών επιχειρήσεων.

Την ώρα που γράφω, οριστικοποιούμε το πρόγραμμα εργασίας για την επόμενη χρονιά. Βλέπω ήδη νέες προκλήσεις όπως η παρακολούθηση της εισαγωγής του ευρώ, η ανάπτυξη ενός σχεδίου δράσης για την κινητικότητα όσον αφορά τις δεξιότητες και την απασχόληση, η ανανέωση του κοινωνικού διαλόγου μετά τις συζητήσεις στην πρόσφατη ευρωπαϊκή σύνοδο κορυφής στο Λάακεν, η ανάπτυξη της στρατηγικής μας για την υγεία και την ασφάλεια, η προετοιμασία για το Ευρωπαϊκό Έτος των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες.

Όλα αυτά, δεν υπάρχει αμφιβολία, υπόσχονται μια ενδιαφέρουσα και συναρπαστική νέα χρονιά.

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

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

WESTERN UNION

150 YEARS IN
MONEY TRANSFER

WESTERN UNION

NETWORK OF 10 1,000
LOCATIONS

WESTERN UNION

THE FASTEST WAY
TO TRANSFER MONEY
(WITHIN MINUTES)

WESTERN UNION

191 COUNTRIES

QUICK PAY[®]

Increase: Your company's cash flow.

Offer: Flexibility to your clients.

Receive: Payments directly from your customers within Greece or from anywhere in the world through the WESTERN UNION Agent Network.

QUICK CASH[®]

Simplify: Procedures of Accounting Department.

Transfer: Funds directly from your office PC to the recipient.

Send: Money to your clients worldwide through the Agent Network of WESTERN UNION.

*Add value to your client relationships and to your services
by Western Union's advanced Corporate Money Transfer Solutions*

WESTERN UNION | MONEY TRANSFER[®]

Western Union Financial Services International • Member of First Data Corporation

WESTERN UNION

Principal Agents for Greece:

CHRISTOPHER C. VARVIAS & ASSOCIATES S.A.

11 Menekratous str., 116 36 Athens - Greece

Tel.: +30 10 - 927 1010, Fax: +30 10 - 927 0729

<http://www.westernunion.gr>, e-mail: info@westernunion.gr

Ισχυρή ελληνική ναυτιλία σημαίνει ισχυρή Ελλάδα

Σε αυτήν τη φράση περιλαμβάνεται
το πλαίσιο μέσα στο οποίο
κινήθηκε η πολιτική μας
στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

**Άρθρο του Χρήστου Παπουτσή
Τ. υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας**



ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας, η δημιουργία ενός σύγχρονου θεσμικού πλαισίου για την ακτοπλοΐα, η αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης και του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου, η μεγιστοποίηση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος αποτέλεσαν και αποτελούν τους βασικούς άξονες της πολιτικής της κυβέρνησης. Παρά τις προσπάθειες ορισμένων με έμμονες ιδέες, που έχουν στόχο την υποβάθμιση και διάλυση του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, αναδείχθηκε η ανάγκη για μια ουσιαστική και συντονισμένη πολιτική στο χώρο της ναυτιλίας, σε όλα τα επίπεδα. Και αποδείχθηκε, επίσης, μία ακόμη αλήθεια, ότι το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας είναι το υπουργείο που διαμορφώνει πολιτική για έναν τομέα όπου η Ελλάδα είναι υπερδύναμη σε παγκόσμιο επίπεδο και την ίδια στιγμή οι λειτουργίες του αφορούν ζωτικά συμφέροντα του κάθε πολίτη σε ολόκληρη τη νησιωτική και παράκτια Ελλάδα. Η βασικότερη δέσμευση στον τομέα της ναυτιλίας που είχε αναλάβει το ΠΑΣΟΚ εν όψει της τετραετίας 2000-2004, ήταν η θέσπιση του νομικού πλαισίου για την απελευθέρωση της ακτοπλοϊκής αγοράς. Εξάλλου, ήταν μια υποχρέωση της Ελλάδας να προσαρμοστεί προς τη σχετική οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, από την οποία είχε εξαιρεθεί



μέχρι το 2004. Όταν όμως είχε ζητηθεί από τη χώρα μας η εξαίρεση, ακόμη δεν είχαν ανατεθεί στην Ελλάδα οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 2004. Μπροστά στον προφανή κίνδυνο να εφαρμοστεί η άρση του καμποτάζ για πρώτη φορά το καλοκαίρι, που αναμένεται στα ελληνικά νησιά να συρρεύσουν περισσότεροι από δεκαπέντε εκατομμύρια επισκέπτες, αναλάβουμε την πρωτοβουλία για την επίσηυση της απελευθέρωσης της ακτοπλοΐας για το Νοέμβριο του 2002. Έτσι, η νέα πραγματικότητα θα έχει δοκιμαστεί ήδη από τη θερινή περίοδο του 2003 και οι τυχόν κλυδωνισμοί, που ειθισται να προκύπτουν σε κάθε τέτοια ριζική αλλαγή της αγοράς, θα απορροφηθούν και θα ρυθμιστούν εγκαίρως εν όψει της Ολυμπιάδας.

Στην κατεύθυνση αυτή προχωρήσαμε αμέσως μετά τις εκλογές, προετοιμάζοντας το έδαφος για τη μεγάλη αυτή μεταρρύθμιση. Σε πρώτη φάση αρχίσαμε έναν εκτεταμένο διάλογο με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς. Η αλήθεια είναι πως οι επιφυλάξεις ήταν στην αρχή πολλές - εξάλλου, κάθε ανατροπή και κάθε νέα αεθίδα δημιουργεί, μοιραία, μια πρόσκαιρη ανασφάλεια. Συναντήσαμε πρώτα λοιπόν την ανασφάλεια κάποιων επιχειρηματιών της ακτοπλοΐας, οι οποίοι στην αρχή δεν ήταν τόσο βέβαιοι όσο εμείς για την ισχύ και τη δυναμική της ελληνικής ακτοπλοΐας, ιδιαίτερα στην προοπτική του ελεύθερου ανταγωνισμού σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Συναντήσαμε επίσης το δισταγμό των ναυτικών μας, οι οποίοι αγωνιούσαν για την κατοχύρωση του επαγγέλματός τους - αγωνία την οποία η κυβέρνηση συμμεριζόταν, γι' αυτό και οι αυστηροί κανόνες που αφορούν τη σύνθεση των πληρωμάτων διατηρήθηκαν στο ακέραιο.

Από την άλλη, η στάση των τοπικών κοινωνιών ήταν πολύ ενθαρρυντική - εξάλλου, η απελευθέρωση της ακτοπλοΐας αποτελούσε πάγιο αίτημά τους εδώ και χρόνια. Συγχρόνως, όμως, ένα καίριο ζήτημα θα είναι πάντα η τακτική και απρόσκοπτη σύνδεση όλων των νησιών μας - και των πιο μικρών - με την ενδοχώρα, η οικονομική, κοινωνική και αναπτυξιακή συνοχή ολόκληρης της ελληνικής επικράτειας, με δυο λόγια η εξυπηρέτηση του δημόσιου συμφέροντος. Για το λόγο αυτόν, στο νόμο για την απελευθέρωση της ακτοπλοΐας, προβλέπονται ειδικά για τις «μικρότερες» γραμμές, που τυχόν δεν θα καλυφθούν εξ αρχής, ειδικά κίνητρα για την εξυπηρέτησή τους, δηλαδή αποκλειστική εκμετάλλευσή τους ύστερα από ευρωπαϊκό διαγωνισμό ή και επιδότησή τους για ένα χρόνο.

Με τον ίδιο νόμο, που ψηφίστηκε από τη Βουλή τον περασμένο Ιούνιο, κάναμε μια βαθιά τομή και στη λιμενική μας πολιτική. Ιδρύσαμε τη Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής, η οποία έχει πλέον την αρμοδιότητα συνολικά για τη χάραξη και την υλο-

ποίηση της εθνικής λιμενικής πολιτικής, ενώ δέκα λιμάνια (Αιγανούπολης, Βόλου, Ελευσίνας, Ηγουμενίτσας, Ηρακλείου, Καβάλας, Κέρκυρας, Λαυρίου, Πάτρας, Ραφήνας) μετατράπηκαν σε ανώνυμες εταιρείες, ώστε να λειτουργούν με μεγαλύτερη ευελιξία και δυναμισμό και να ανταποκριθούν στις προκλήσεις του μέλλοντος. Η αρμοδιότητα της διοίκησης και της λειτουργίας των μικρότερων λιμανιών μεταφέρθηκε στην Τοπική Αυτοδιοίκηση. Με τον τρόπο αυτό, φιλοδοξία μας ήταν να μετατραπούν τα λιμάνια αυτά σε μοχλούς ανάπτυξης ολόκληρων των περιφερειών στις οποίες ανήκουν.

Με το νόμο για την απελευθέρωση των θαλάσσιων ενδομεταφορών, άλλαξε ολόκληρο το σκηνικό της ακτοπλοΐας στη χώρα μας: άρχισε στην ουσία μία νέα εποχή. Στόχοι μας, πάνω απ' όλα, ήταν η διασφάλιση του δημόσιου συμφέροντος, η κατοχύρωση του ελεύθερου και υγιούς ανταγωνισμού και η καλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση των επιβατών. Στους στόχους αυτούς, η ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής και περιουσίας στη θάλασσα και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος αποτελούν θεμελιώδεις παραμέτρους. Με το τραγικό ναυάγιο του «Σαμίνα», το Σεπτέμβριο του 2000, η ακτοπλοΐα μας δέχτηκε ένα φοβερό πλήγμα, το οποίο πολλαπλασιάστηκε από τη σκόπιμη ή απλήως απερισκεπτική κριτική που διατυπώθηκε εντός και εκτός Ελλάδας, από ξένες αλήθαι και από ελληνικές πηγές, με σημαντικές επιπτώσεις στον τουρισμό. Τα λάθη της αξιωματικής αντιπολίτευσης στο σημείο αυτό υπήρξαν μεγάλα.

Από την πλευρά του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, τα μέτρα για την ασφάλεια των πλοίων αυξήθηκαν και εντάθηκαν ιδιαίτερα. Οι έλεγχοι, τακτικοί και έκτακτοι, πολλαπλασιάστηκαν και ο κλάδος Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων ενισχύθηκε. Θεσπίστηκε επίσης δευτεροβάθμιο όργανο το οποίο διερευνά τυχόν καταγγελίες για παραβάσεις των πλοίων σε θέματα ασφάλειας. Το σημαντικότερο μέτρο, όμως, που πήραμε ήταν η σταδιακή, μέχρι το 2006, μείωση του ορίου ηλικίας των επιβατηγών πλοίων από τα 35 χρόνια που είναι σήμερα, στα 30. Με τον τρόπο αυτόν, κατοχυρώνεται και νομοθετικά η ανανέωση του ελληνικού ακτοπλοϊκού στόλου σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα.

Έντονη υπήρξε η δραστηριότητα του υπουργείου στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των διεθνών οργανισμών. Η παρουσία της Ελλάδας ήταν δυναμική και πρωτοπόρος σε θέματα ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, γεγονός που πιστοποιήθηκε με την πρότασή μας για την επιβολή διηπειρωτικού τοιχώματος στα δεξαμενόπλοια, η οποία ουσιαστικά υιοθετήθηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση και τον IMO.

Η νοτιοπόρος ναυτιλία μπήκε σε καλή «ρότα». Για πρώτη φορά μετά από χρόνια, σημειώθηκε μεγάλη αύξηση του ελληνικού στόλου και ενισχύθηκε η ελληνική σημαία. Και είναι βέβαιο ότι η πορεία θα συνεχιστεί με τη μείωση της φορολογίας και τη διαμόρφωση ενός ανταγωνιστικού πλαισίου για τα ελληνικά πλοία. Παράλληλα, δίδεται ιδιαίτερη βαρύτητα στη ναυτική εκπαίδευση, η οποία μέσα στην επόμενη τριετία πρέπει σύμφωνα με τον προγραμματισμό της κυβέρνησης να αναβαθμιστεί, τόσο σε περιεχό-



**Προχωράμε στο μέλλον
χωρίς πιασχυρίσματα
και δισταγμούς.**

**Προχωράμε στο μέλλον
με ανοιχτούς ορίζοντες
με το θάρρος και το
δυναμισμό που διακρίνει
πάντοτε την ελληνική
ναυτοσύνη**

μενο σπουδών όσο και σε υλικοτεχνική υποδομή και μέσα. Η Ελλάδα χρειάζεται τους ναυτικούς της, καθώς είναι άδηλο το μέλλον της ναυτιλίας χωρίς Έλληνες ναυτικούς. Για το λόγο αυτόν, πρωταρχική μας μέριμνα παρέμεινε η προστασία του ναυτικού επαγγέλματος με την κατοχύρωση και τη διεύρυνση των δικαιωμάτων των εργαζομένων και των συνταξιούχων, καθώς και η συνεχής προσπάθεια για την προσέλευση νέων. Ελπίζω ότι τα μέτρα που αφορούν τη μείωση στο ήμισυ της στρατιωτικής θητείας για τους αποφοίτους των Σχολών Εμπορικού Ναυτικού, η εισαγωγή στις Ακαδημίες μέσα από το σύστημα των πανελληνίων εξετάσεων, η μείωση της φορολογίας για τους ναυτικούς, η αναβάθμιση της περιθαλψής από τον Οίκο Ναύτου και η εγγύηση της ασφάλισης από το ΝΑΤ θα λειτουργήσουν θετικά και θα φέρουν ουσιαστικά αποτελέσματα στα επόμενα χρόνια.

Για την υλοποίηση όλων αυτών των πολιτικών, απαιτείται ενίσχυση του στελεχικού δυναμικού του υπουργείου, τόσο σε πολιτικούς υπαλλήλους όσο και σε στρατιωτικό προσωπικό. Η ιδιομορφία της σύνθεσης και της οργάνωσης των υπηρεσιών του υπουργείου, αλλά και οι συνεχώς αυξανόμενες ανάγκες της κοινωνίας στην παράκτια Ελλάδα και οι διεθνείς υποχρεώσεις της χώρας μας, που απορρέουν από τη συνθήκη Schengen και τους Ολυμπιακούς Αγώνες, επιβάλλουν την άμεση και γενναία ενίσχυση του λιμενικού σώματος παράλληλα με μια μεγάλη προσπάθεια για τον εκσυγχρονισμό και τον εκδημοκρατισμό της λειτουργίας του.

Σ' αυτόν τον τομέα, η κυβέρνηση έδωσε ιδιαίτερη προσοχή. Προχωρήσαμε λοιπόν άμεσα σε μια μεγάλη αύξηση - σχεδόν διπλασιασμό, μέχρι το 2006 - του προσωπικού του λιμενικού σώματος, στην υλικοτεχνική του ενίσχυση με εναέρια (Super Puma, αεροσκάφη τύπου REIMS) και πλωτά μέσα. Μάλιστα, με ειδικό νόμο θεσπίστηκε ότι τα σκάφη που κατασχονται για εγκληματική δραστηριότητα στις ελληνικές θάλασσες θα παραμένουν στην ιδιοκτησία του λιμενικού σώματος και θα χρησιμοποιούνται για τις ανάγκες του. Ήδη τον Αύγουστο το πρώτο τέτοιο υπερασύγχρονο σκάφος παραδόθηκε στο λιμεναρχείο Τήνου. Επίσης, έγινε η εγκατάσταση και τέθηκε σε λειτουργία το υπερασύγχρονο σύστημα εντοπισμού

σκαφών στο Ιόνιο Πέλαγος με έδρα στην Πάτρα, και υπογράψαμε συμφωνία με την ιταλική κυβέρνηση για τη συνεργασία των δύο χωρών σε επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης στο Ιόνιο. Τέλος, οργανώθηκαν οι Περιφερειακές Διοικήσεις του Λιμενικού Σώματος, για τον καλύτερο συντονισμό της δράσης του.

Ένας από τους βασικότερους τομείς της δράσης αυτής είναι και η καταπολέμηση της λαθρομετανάστευσης. Το Λιμενικό Σώμα είναι αρμόδιο για τη φύλαξη και τον έλεγχο των ελληνικών θαλάσσιων συνόρων, που είναι όμως συγχρόνως και τα ευρωπαϊκά νοτιοανατολικά σύνορα, τα οποία το Σώμα επίσης υποχρεούται να φυλάττει βάσει της συνθήκης Schengen. Η λαθρομετανάστευση αποτελεί ένα πολύ σοβαρό πρόβλημα για τη χώρα μας, πολύ περισσότερο με την

ηθελημένα ή όχι μειωμένη κινητοποίηση των τουρκικών αρχών να παρέμβουν αποφασιστικά για να εξαρθρώσουν τα οργανωμένα κυκλώματα διακίνησης που δρουν στα τουρκικά παράλια. Για το σκοπό αυτόν, είχαμε αποστείλει στον αρμόδιο Τούρκο υπουργό Εσωτερικών επιστολή, ζητώντας τη συνεργασία του στο συγκεκριμένο θέμα και ζητήσαμε ήδη από τον Οκτώβριο του 2000, την παρέμβαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Ιδιαίτερη, όμως, πολιτική ασκήθηκε όσον αφορά την αναβάθμιση του στελεχικού δυναμικού του λιμενικού σώματος με τη διεύρυνση της δυνατότητας για πολλούς νέους άνδρες και γυναίκες πτυχιούχους των Πανεπιστημίων και των Πολυτεχνείων να ενταχθούν στο Σώμα. Ενώ, παράλληλα, προχωρούν οι διαδικασίες για τη δημιουργία της Ακαδημίας του λιμενικού σώματος στην Αλεξανδρούπολη, που θα αποτελέσει μεγάλο φυτώριο υψηλού επιπέδου για την εκπαίδευση και την κατάρτιση των στελεχών του σώματος με τις διεθνείς απαιτήσεις και προδιαγραφές.

Το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας είναι ο πρώτος χώρος δημόσιας διοίκησης του οποίου είχα την πολιτική ευθύνη ως υπουργός μετά την επιστροφή μου στην Ελλάδα.

Με την εμπειρία μου από την ευρωπαϊκή διοίκηση και ιδιαίτερα από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, μπορώ αβίαστα να πω ότι διαθέτει πανόξια στελέχη με υψηλότατη επιστημονική και επαγγελματική αντίληψη, σε πολλές περιπτώσεις αντίστοιχα εκείνων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Είναι βέβαιο ότι χωρίς τη δική τους στράτευση στην κοινή προσπάθεια τα αποτελέσματα θα ήταν πενιχρά. Η ενεργοποίηση και η ουσιαστική προσφορά όλων, όπως και η εξαιρετική συνεργασία - παρά τις όποιες διαφορετικές προσεγγίσεις - με τις ενώσεις των εφοπλιστών, τα ναυτεργατικά σωματεία και το Ναυτικό Επιμελητήριο, δημιούργησε μια νέα πραγματικότητα. Μια καινούργια εποχή ξεκίνησε. Η γκρίζα νομιμότητα και το ασαφές πλαίσιο του παρελθόντος δεν χρειάζονται σε κανέναν πια.

Η ναυτιλία έχει ισχύ και κύρος.

Προχωράμε στο μέλλον χωρίς πιασχυρίσματα και δισταγμούς. Προχωράμε στο μέλλον με ανοιχτούς ορίζοντες με το θάρρος και το δυναμισμό που διακρίνει πάντοτε την ελληνική ναυτοσύνη.

Your Another Branch Office in Korea Sunhill Agency

SERVICE NETWORK - Sunhill Agency is Proud of providing Customers with reliability, Perfection and mobility by its well trained staff and effective network.

CHINA



Qualified for ISO 9002
- as International Shipping Agency
It gives us great pleasure to announce that we are accredited by Det Norske Veritas (DNV) Certification B.V. for ISO 9002 dated October 2, 2000 with respect to the scope of international shipping agency. With this we can serve our clients better, especially you, and this is a part of Sunhill Agency's unending effort to achieve customer satisfaction through service excellence.



MAIN ACTIVITIES

- GENERAL PORT AGENT ■ PROTECTIVE AGENT(TOWNERS/OPERATOR) ■ HUSBANDRY AGENT
- NEW SHIPBUILDING AGENT ■ SALE & PURCHASE AGENT ■ DRYDOCK/REPAIRING AGENT
- BUNKERING AGENT ■ PORT CLEARANCE AGENT ■ CARGO BOOKING AGENT ■ SALVAGE AGENT
- FREIGHT COLLECTING AGENT ■ SHIP CHARTERING & FREIGHT FORWARDING
- WORLD-WIDE TRADING ■ SHIP MANAGEMENT ■ FERRO ALLOYS LOGISTICS AGENT



SUNHILL AGENCY CO.,LTD

7F, Jeongan Bldg, 57-10, Seosomun-Dong, Joong-Ku, Seoul, Korea
TEL:+82-2-3455-1011~4 FAX:+82-2-3455-1017~8 TELEX:K35476



Το ΝΕΕ και η ναυτιλιακή πολιτική



του Σπυρίδωνος Αλεξανδράτου
Προέδρου Ναυτικού
Επιμελητηρίου Ελλάδος



ναυτιλιακή πολιτική της χώρας έχει πολλές παραμέτρους και εξαρτάται από διάφορους παράγοντες, συνθήκες, γεγονότα και διεθνείς συγκυρίες.

Το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος είναι ο επίσημος σύμβουλος της Πολιτείας ΝΠΔΔ σε ναυτιλιακά θέματα και έχει το θεσμικό ρόλο να συμμετέχει στη διαμόρφωση της ναυτιλιακής πολιτικής: προσπαθεί, δε, πάντα αυτή του την ιδιότητα να την υπηρετεί με υπευθυνότητα, συνέπεια και αποτελεσματικότητα.

Τα πράγματα όμως δεν είναι ούτε εύκολα ούτε απλά, και η Πολιτεία έχει πάντα τις δικές της θέσεις και απόψεις.

Για τη διαμόρφωση ορισμένων εξ αυτών συμβάλλει και το ΝΕΕ, με πείρα και ειδικές γνώσεις περί τη ναυτιλία. Υπάρχουν όμως και ενέργειες της Πολιτείας που δεν συμβαδίζουν πάντα με τις εκφρασθείσες θέσεις του ΝΕΕ και αυτό δεν είναι παράδοξο, διότι με άλλον γνώμονα η Πολιτεία και με άλλον το ΝΕΕ σταθμίζουν τα γεγονότα.

Η νέα ηγεσία του ΥΕΝ, πάντως, που προήλθε από τον κυβερνητικό ανασχηματισμό του Οκτωβρίου 2001, πιστεύουμε ότι έχει τη διάθεση και βούληση να προωθήσει και ήψει χρονίζοντα γενικής σημασίας θέματα που άπτονται όλων των κλάδων της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Πάντοτε όμως για τη διαμόρφωση της ναυτιλιακής πολιτικής και το ΝΕΕ, με εισηγήσεις και παρεμβάσεις, προσπαθεί αυτή να απηχεί και τις γενικότερες θέσεις της πλοιοκτησίας και όχι μόνον. Συγκεκριμένα, στον IMO, την Ε.Ε., τον ΟΟΣΑ κ.λπ. οι εκφραζόμενες θέσεις της ελληνικής Πολιτείας δεν είναι εκτός των γενικότερων θέσεων και του ΝΕΕ.

• Το θέμα του «Face out» των δεξαμε-

νόητων.

- Το θέμα του «Format Safety Assessment» των B/Carries.
- Το θέμα του «Cabotage» των επιβατηγών.
- Το θέμα της «Ανταγωνιστικότητας» των ελληνικής σημαίας πλοίων και αρκετά ακόμα είναι σημαντικά θέματα που αφορούν άμεσα την ελληνική εμπορική ναυτιλία, και για τη διαμόρφωση της σχετικής πολιτικής και το NEE εγγράφως και προφορικά έχει συμβάλει. Ενώ λοιπόν δεν είναι απλό το θέμα, εν τούτοις είναι πρακτικά αποδεδειγμένο ότι το NEE έχει θέση στη διαμόρφωση της ναυτιλιακής πολιτικής της χώρας. Το NEE όμως δεν είναι το όργανο που ενεργεί

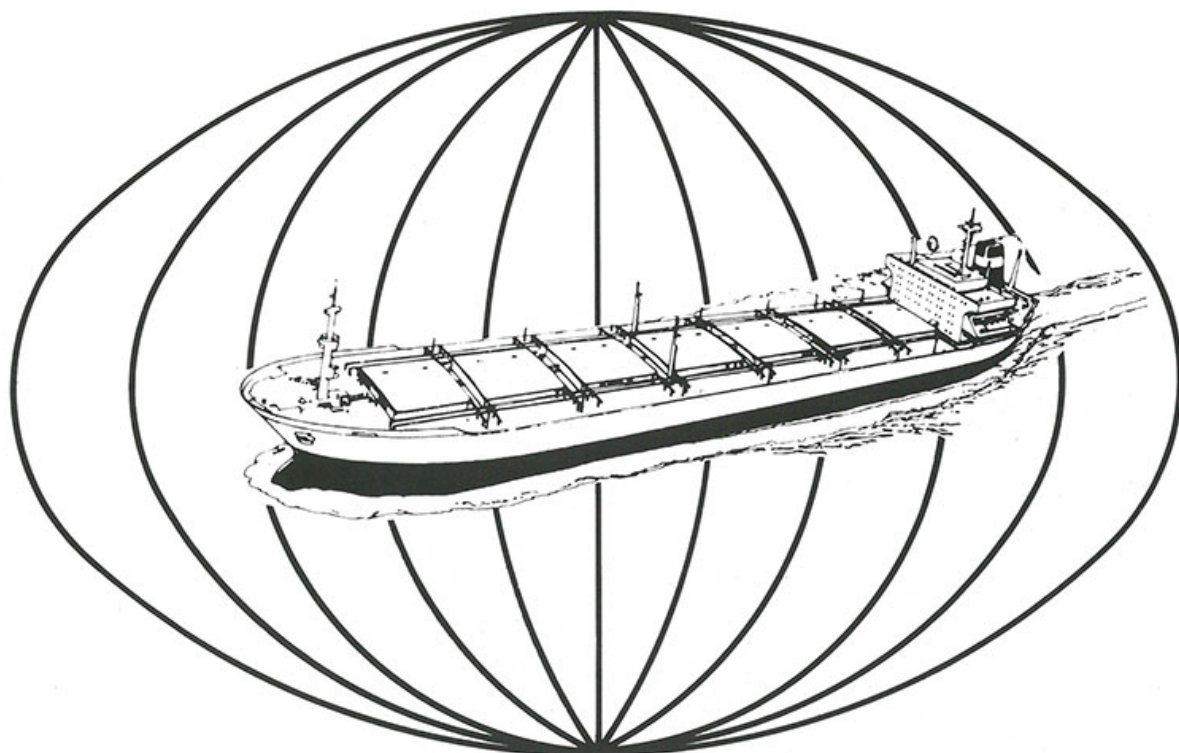
μόνο του, αλλά και εκφράζει τις γενικότερες θέσεις και απόψεις των εφοπλιστικών ενώσεων με τις οποίες ευρίσκεται σε αμοιβαία και παραγωγική συνεργασία και μέλη των οποίων συμμετέχουν στα όργανα του NEE, τη Δ.Ε., το Δ.Σ. και τις διάφορες επιτροπές, τα οποία διαμορφώνουν και τις θέσεις του NEE. Έργο του NEE για την καταλληλότερη διαμόρφωση της ναυτιλιακής πολιτικής της χώρας είναι να εξευρίσκει τα κοινά εκείνα στοιχεία που συνθέτουν αυτή την πολιτική και να αμβλύνει τις αντιθέσεις και διαφοροποιήσεις μετατρέποντας αυτές σε συναίνεσεις. Δεν είναι εύκολο αλλά και δεν παραιτούμεθα των προσπαθειών, υπηρετώντας πά-

ντα την αρχή «Free and Fair Competition». Η ελληνική πλοιοκτησία έχει ανάγκη από αυτήν την αρχή, αλλά και από γενική και παγκόσμια εφαρμογή κανόνων που διέπουν τη θαλάσσια μεταφορά ανθρώπων και προϊόντων. Ένας κανόνας, όσο οικονομικά επιβάρυντικός και να είναι, εάν εφαρμοσθεί με την ίδια συνέπεια και αυστηρότητα σε όλα τα πλοία, θα τον αντιμετωπίσει ανάλογα και το ελληνικό πλοίο. Όμως, αντιθέτως, όποιος ευνοϊκός κανόνας διαμορφωθεί για τα πλοία (προστατευτισμός) κάποιας χώρας, έχουμε απαίτηση να ισχύσει και για τα ελληνικά πλοία για ίσους όρους ανταγωνισμού και πάντα γι' αυτό θα αγωνιζόμαστε.



MARINE MANAGEMENT SERVICES

Ship Managers-Operators



Quick and safe operations worldwide

PIRAEUS 61-65 Filonou 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

Τι χρειάζεται η Ελληνική Ναυτιλία τη χρονιά που έρχεται



Άρθρο του Μιλτιάδη Βαρβιτσιώτη,
βουλευτή, τομεάρχη Εμπορικής
Ναυτιλίας της Ν.Δ.

Η αυγή του 21ου αιώνα βρίσκει τη χώρα μας να συμμετέχει στον οικονομικό κολοσσό της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η θέση μας αυτή είναι γνωστό ότι οφείλεται πρωτίστως σε πολιτικές επιλογές του παρελθόντος στις οποίες το κόμμα της Νέας Δημοκρατίας διαδραμάτισε έναν καταλυτικό ρόλο.

Είκοσι και πλέον χρόνια μετά την είσοδο της Ελλάδας στην Ε.Ε., σε ό,τι αφορά τις οικονομικές επιδόσεις, η χώρα μας αντιμετωπίζει έντονα διαρθρωτικά προβλήματα, στρεβλώσεις, χαμηλή παραγωγικότητα, γραφειοκρατικά εμπόδια κτλ.



Έσα από αυτό το θολό τοπίο ξεχωρίζει η ελληνόκτητη ναυτιλία, η οποία παρά την αρνητική διεθνή συγκυρία βρίσκεται σε ανοδική πορεία. Τα τελευταία χρόνια καταβάλλεται μια τεράστια προσπάθεια προκειμένου η ελληνική ναυτιλία να ανταποκριθεί στις οδυνηρές και εντεινόμενες ανταγωνιστικές συνθήκες, με κύριο χαρακτηριστικό την ανανέωση και τον εκσυγχρονισμό του ελληνικού στόλου. Η μέχρι τώρα προσφορά της ελληνικής ναυτιλίας δεν περιορίζεται απλά και μόνο στην εθνική μας οικονομία. Η συμβολή της είναι πολυδιάστατη, καθώς καθιστά τη χώρα μας μια διεθνή δύναμη με σημαντικές επιδράσεις τόσο στην παγκόσμια οικονομία όσο και στην ενίσχυση του στρατηγικού της ρόλου στο πλαίσιο της Ε.Ε., αφού κατέχει το 43% του κοινοτικού στόλου.

Το γεγονός ότι η ποντοπόρος ναυτιλία αποτελεί ένα σπάνιο εθνικό κεφάλαιο με οικονομικό, κοινωνικό και εθνικό αντίκρισμα δεν έχει κατανοηθεί από την ελληνική Πολιτεία, η οποία επί σειρά ετών

δείχνει να αγνοεί την ανάγκη διατήρησης της πρωτοκαθεδρίας της και απέχει από τις προσπάθειες για τον εκσυγχρονισμό του στόλου. Αδιάψευστο στοιχείο για τα παραπάνω είναι το γεγονός ότι η νορβηγική ναυτιλία, που κατέχει μόλις το 9% του παγκόσμιου στόλου (έναντι 19% της ελληνικής), παράγει το 9% του νορβηγικού ΑΕΠ. Όσο και αν φαίνεται παράδοξο για την ελληνική ναυτιλία -που μαζί με τον τουρισμό αποτελούν τους μοναδικούς συναθροισματικούς προσοδοφόρους τομείς- δεν υπάρχουν ανάλογα στοιχεία από τις αρμόδιες οικονομικές υπηρεσίες!!! Σύμφωνα με στοιχεία που έχουν συγκεντρώσει και αναλύσει οι εμπλεκόμενοι φορείς, η συμβολή της ποντοπόρου αλλιά και της ακτοπλοΐας στο ΑΕΠ δεν ξεπερνάει το 1%.

Το στοιχείο αυτό δείχνει ξεκάθαρα το μέγεθος της αδιαφορίας που έχουν επιδείξει οι κυβερνήσεις των τελευταίων ετών και τα πολλαπλά προβλήματα που έχουν συσσωρευτεί από τις αγκυλώσεις και την έλλειψη πολιτικής βούλησης για την αναζωογόνηση του κλάδου. Η κυβέρνηση επιμένει, την εποχή της παγκοσμιοποίησης, να διατηρεί μη ανταγωνιστικό πλαίσιο λειτουργίας της ναυτιλίας στη χώρα μας. Οι συνέπειες είναι λιγότερα πλοία με ελληνική σημαία και, ως εκ τούτου, απώλεια θέσεων εργασίας τόσο στα πλοία όσο κυρίως στις θέσεις υψηλής προστιθέμενης αξίας στη στεριά, που σχετίζονται με ναυλώσεις, ασφάλειες, νομικές και

χρηματοοικονομικές υπηρεσίες. Δυστυχώς, οι περισσότερες από τις υπηρεσίες της στεριάς που υποστηρίζουν την ποντοπόρο έχουν «μεταναστεύσει», και κανείς δεν ασχολείται με την ανάγκη προσέλκυσής τους στη χώρα μας, ώστε να βοηθηθεί σημαντικά το ελληνικό νηολόγιο. Σε αυτό το σημείο αποτυπώνεται πλήρως το έλλειμμα της στρατηγικής, που έχει οδηγήσει τη χώρα με τη μεγαλύτερη ναυτική παράδοση να ακολουθεί την πολιτική που χαράσσουν εταίροι οι οποίοι δεν έχουν καμία σχέση με τη θάλασσα.

Είναι σε όλους γνωστό ότι, ενώ ο στόλος των ελληνόκτητων ποντοπόρων πλοίων αυξάνει σε αριθμό και χωρητικότητα, αντίθετα, το εθνικό νηολόγιο συνεχώς συρρικνώνεται και οι Έλληνες ναυτικοί σταδιακά απομακρύνονται από τις θάλασσες. Το μεγάλο συγκριτικό πλεονέκτημα που διέθετε η χώρα μας στο παρελθόν με τους έμπειρους ναυτικούς τείνει και αυτό να εκλείψει, καθώς ο αριθμός των εργαζομένων από 29.440 που ήταν το 1990 έπεσε σε 12.610 το 2001. Αυτή η καθοδική πορεία είναι σίγουρο ότι θα συνεχιστεί εάν δεν αλλάξει ρότα η παρεχόμενη ναυτική εκπαίδευση, που χαρακτηρίζεται σήμερα από τα αναχρονιστικά συγγράμματα, την έλλειψη ποιότητας και υλικοτεχνικής υποδομής, την ελλιπή πρακτική εκπαίδευση κ.ά.

Υπάρχουν δεκάδες ακόμα στοιχεία που δείχνουν το μέγεθος των προβλημάτων που αντιμετωπίζει η ναυτιλιακή βιομηχανία στη

χώρα μας και τα οποία αφορούν τη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη, την κακή κατάσταση του NAT, τη μερική απειλευθέρωση στον τομέα της ακτοπλοΐας κ.ά. Για να βγούμε από το τέλμα των τελευταίων ετών, είναι βέβαιο ότι απαιτούνται γενναίες αποφάσεις που θα απομακρύνουν οριστικά τον σφικτό εναγκαλισμό του κράτους που οδήγησε τους περισσότερους Έλληνες πλοιοκτήτες να αναζητήσουν σημαίες ευκολίας. Ο ελληνόκτητος στόλος ο οποίος δείχνει ακόμα και τώρα, στις πλέον αντιξωές συνθήκες, τη δυναμικότητα και τη ζωτικότητα της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, δεν είναι δυνατόν να επιστρέψει χωρίς την καλή και πλήρη διάθεση του κράτους. Αυτή η διάθεση θα πρέπει να εστιαστεί σε μια σειρά από ρήξεις και τομείς που σχετίζονται με την ανταγωνιστικότητα του νηολογίου, την προσαρμογή του φορολογικού πλαισίου σε ακόμα πιο ανταγωνιστικό επίπεδο, τον εκσυγχρονισμό της ναυτικής εκπαίδευσης και τη βελτίωση της λιμενικής υποδομής, η οποία με τη σημερινή της μορφή παραπέμπει σε ένα τριτοκοσμικό κράτος. Αυτές είναι οι μεγάλες προκλήσεις, όχι μόνο για το επόμενο έτος, αλλά και για την επόμενη δεκαετία και θα τις υποστηρίξουμε αποτελεσματικά μόνον όταν αποκτήσουμε μια εθνική πολιτική για τη ναυτιλία, η οποία θα προσπεράσει οριστικά τις αντιλήψεις που κυριάρχησαν τα τελευταία χρόνια και οδήγησαν στη δραματική συρρίκνωση της ελληνικής σημαίας.



TEL.: +3-010-9532 350
FAX: +3-010-9532 355
e-mail: yanmar@franman.gr
www.franman.gr

AUXILIARY ENGINES
(180 - 3200 KWe)

MAIN ENGINES
(450 - 4500 HP)

GENUINE PARTS

**TECHNICAL SUPPORT
& SERVICE**



YANMAR DIESEL ENGINE CO., LTD.



Πριν είναι αργά

του Γιάννη Κ. Λύρα
Προέδρου της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών



Ο ρόλος της ναυτιλίας στη ζωή του έθνους, και όχι μόνο στην οικονομία του τόπου, είναι μεγάλος και ιστορικά βεβαιωμένος. Και το σπουδαιότερο, διαχρονικός και συνεχώς μεγενθυνόμενος.

Απόδειξη, η σημερινή παγκόσμια πρωτοπορία των πλοίων ελληνικής διαχείρισης και η αντίστοιχη θέση τους στο πλαίσιο της Ε.Ε. και ακόμη, η πρόσφατη γιγαντιαία επιχείρηση ανανέωσης του στόλου του ελληνικού εφοπλισμού με σειρά ναυπηγήσεων 229 πλοίων νέας γενιάς και υψηλής τεχνολογίας (στοιχεία Σεπτεμβρίου 2001).

Όλα αυτά αποδεικνύουν έναν ακατάβλητο επιχειρηματικό δυναμισμό, ανεξάρτητα από τις εκάστοτε δυσμενείς συνθήκες στο στίβο των θαλασσίων μεταφορών, που αναγνωρίζεται ανεπιφύλακτα διεθνώς, ενώ στον τόπο μας δεν έχει γίνει αντικείμενο προσοχής, μελέτης και αξιοποίησης μέσα από σταθερά διαμορφωμένη και ρεαλιστική πολιτική και κάτω από σαφή κριτήρια εθνικού συμφέροντος.

Μόνον η προστιθέμενη αξία από την ανά τον κόσμο δραστηριότητα μιας χωρητικότητας 160 εκατ. dwt, εάν είχε επιτευχθεί η οργανική σύνδεσή της με την πατρίδα, στο βαθμό που αυτό είναι εφικτό, θα μπορούσε να αλλιάξει άρδην τα δεδομένα και τους ρυθμούς της οικονομικής ανάπτυξης του τόπου.

Γιατί η δυναμική της ναυτιλίας υπερ-

βαίνει τα όρια της οικονομίας και επιδρά ευεργετικά στο κοινωνικό, πολιτιστικό και πολιτικό, ακόμη, γίνεσθαι της πατρίδας μας. Να θυμηθούμε τις εξω-ναυτιλιακές επενδύσεις των δεκαετιών '60-'80 που

έδωσαν την πρώτη ώθηση στη μεταπολεμική βιομηχανική, τουριστική και τραπεζική ανάπτυξη; Την τεράστια επίσης κοινωνική προσφορά του ναυτικού πλούτου με μεγάλες δωρεές και τη σύσταση δεκάδων ιδρυμάτων γενναία προικοδοτημένων που ασκούν ανθρωπιστικό έργο και παράγουν πολιτισμό; Επί πλείον, τη συμβολή του πλοίου στο συναλλαγματικό ισοζύγιο με 4 δισ. δολάρια (το 1999); Ή να αναφερθούμε στο κύρος και το γόητρο της χώρας μας στο διακρατικό διάλογο, ως μεγάλης ναυτιλιακής δύναμης που μπορεί σε ώρες κρίσεων, όπως στο παρελθόν αλλιά και πρόσφατα, να διαδραματίσει κύριο πολιτικό και στρατηγικό ρόλο, διεθνώς;

Δυστυχώς όμως, σχεδόν ποτέ μέχρι σήμερα, δεν τοποθετήθηκε η ναυτιλία σε ένα σαφές εθνικό πλά-

**Η δυναμική της ναυτιλίας
υπερβαίνει τα όρια
της οικονομίας και επιδρά
ευεργετικά στο κοινωνικό,
πολιτιστικό και πολιτικό,
ακόμη, γίνεσθαι
της πατρίδας μας**

σιο για να έχει συνολική και όχι αποσπασματική αντιμετώπιση. Αλλά και ποτέ δεν καταβλήθηκε η δέουσα προσπάθεια για να ανατραπεί η επιχειρούμενη απαξίωση της εικόνας της στην ευρύτε-

ρη κοινή γνώμη, είτε από άγνοια είτε από σκοπιμότητα. Φαινόμενο που το συναντά κανείς και στην Ευρώπη, όχι όμως στην έκταση που εμφανίζεται στη χώρα μας.

Απόρροια λοιπόν της απουσίας ρεαλιστικής και δημιουργικής πολιτικής αντάξιας μιας παραδοσιακής ναυτικής χώρας, αλλιά και της παραπληροφόρησης για τον απουδαίο ρόλο του πλοίου στη ζωή του έθνους, είναι τα δύο μεγάλα προβλήματα που εγείρονται σήμερα ενώπιόν μας: της φυγής των πλοίων από το νηολόγιο, αφ' ενός, και της δραματικής έλλειψης έμπυχου δυναμικού για τη στελέχωση πλοίων και επιχειρήσεων, αφ' ετέρου.

Πιστεύω ότι πρόκειται για προβλήματα τα οποία μέσα στον καινούργιο χρόνο πρέπει να σχεδιασθεί και να επιδιωχθεί βαθμιαία η λύση τους. Πριν είναι πολύ αργά και για τη ναυτιλία και για τον τόπο.

Νέα πολιτική χρειάζεται η Ναυτιλία



Τον περασμένο χρόνο η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία χαιρέτισε την εξαγγελία της κυβέρνησεως για την επικείμενη λήψη μέτρων για την προστασία και προαγωγή της ναυτιλίας. Παρακολούθησε, δε, με ανακούφιση τα πρώτα βήματα υλοποίησης ορισμένων εξ αυτών -τη μείωση δηλαδή της στρατιωτικής θητείας για τους ναυτικούς και τη διατύπωση φορολογικών μέτρων για τα πλοία και τους ναυτικούς, που αναμένεται να εφαρμοστούν πολύ σύντομα-, ενώ περιμένει με αισιοδοξία πλέον την ολοκλήρωση όλων των εξαγγελθέντων μέτρων. Τα μέτρα αυτά, που θα πρέπει να ακολουθήσουν τα πρότυπα των οδηγιών της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής και των οποίων η αποτελεσματικότητα έχει αποδειχθεί χωρίς καμία αμφιβολία, από τις επιτυχίες των χωρών που τα έχουν εφαρμόσει, όπως οι Ολλανδία και Αγγλία, είναι απολύτως απαραίτητα για



**του Ε. Γ. Ε. Εμπειρικού
Προέδρου Greek Shipping Cooperation Committee**

την επιβίωση της ελληνικής ναυτιλίας και η λήψη τους ορόσημο για μια νέα αναπτυξιακή της δραστηριότητα. Είναι γεγονός ότι ο ελληνόκτητος στόλος, παρά τις αντιξοότητες της διεθνούς αγοράς, διατηρεί επί σειρά ετών την πρώτη θέση παγκοσμίως, αριθμώντας εφέτος άνω των 3.600 πλοίων. Επί πλέον, και ιδιαίτερα σημαντικό, η πρώτη θέση διατηρείται και στις παραγγελίες για ναυπήγηση νεοτεύκτων και στις αγορές νέων πλοίων, που σημαίνει κρατιό δυναμισμό και ταχεία ανανέωση του στόλου. Είναι όμως εξίσου γεγονός ότι δεν μπορούμε να επαναπαυτούμε στη διεθνή αυτή διάκριση. Από τα 3.600 ελληνόκτητα πλοία, απογοητευτικά, μόνο περί τα 700 φέρουν τη γαλανόλευκη. Ελληνική ναυτιλία όμως χωρίς ελληνική σημαία δεν μπορεί να εξακολουθήσει να υπάρχει. Η ελληνική σημαία είναι αυτή που παράγει τους αξιωματικούς για τα πλοία αθλή και το προσωπικό και τα στελέχη των ναυτιλιακών και παραναυτιλιακών εταιρειών και ακόμη πολλούς μελλοντικούς ιδιοκτήτες. Το

ελληνικό ναυτιλιακό θαύμα βασίζεται στο οξύ επιχειρηματικό τους πνεύμα, στο δυναμισμό, στην εργατικότητα αλλά και την ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρουν.

Ο ανταγωνισμός στις διεθνείς αγορές είναι πολύ σκληρός και αδυσώπητος. Δεν χωρούν ευαισθησίες και η προσαρμογή στις συνθήκες της διεθνούς αγοράς, όπως καθημερινά διαμορφώνεται, πρέπει να είναι άμεση χωρίς καμία χρονοτριβή. Ο αγώνας του ανταγωνισμού είναι καθημερινός και ναυτιλίες που πήραν χρόνια και κόπους για να αναπτυχθούν, σβήνουν γρήγορα εάν δεν διατηρήσουν την ανταγωνιστικότητά τους.

Ιδιαίτερως η ευρωπαϊκή ναυτιλία αντιμετωπίζει σήμερα μια μεγάλη πρόκληση από τους φίλους συναδέλφους της Άπω Ανατολής, που η αξιοθαύμαστη αποτελεσματικότητά τους συνδυάζεται με εντυπωσιακά χαμηλό κόστος. Η πρόκληση αυτή αποκτά ιδιαίτερη σημασία σε μια βιομηχανία όπως η ναυτιλία, όπου οι μέσες αποδόσεις σε σύγκριση με το επενδυόμενο κεφάλαιο είναι ελάχιστα. Η επιβίωση σ' αυτό το περιβάλλον επιβάλλει να είσαι πρώτα από όλα ανταγωνιστικός.

Είναι εξαιρετικής σημασίας το γεγονός ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση ανέπτυξε οδηγίες για την αύξηση της ανταγωνιστικότητας των ναυτιλιών των χωρών-μελών της όχι μόνο γιατί έτσι μπορούν να αντιμετωπίσουν την πρόκληση των διεθνών ναυτιλαγορών, αλλά

και διότι η αύξηση της ανταγωνιστικότητάς τους επιτρέπει τη ναυτολόγηση και εκπαίδευση ικανού αριθμού αξιωματικών υψηλού κόστους, πράγμα που εξασφαλίζει τη διατήρηση και το μέλλον των ναυτιλιακών βιομηχανιών τους.

Η υιοθέτηση επομένως των κοινοτικών οδηγιών και η αύξηση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας ήταν και είναι επιτακτική. Το υπό ελληνική σημαία πλοίο πρέπει να γίνει εξίσου ανταγωνιστικό με αυτό των Ευρωπαίων συναδέλφων. Κατέστη δε ακόμη επιτακτικότερη μετά τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου, τα οποία προκάλεσαν αιφνίδια και μακράς διαρκείας ύφεση, που βρήκε τον ελληνικό εφοπλισμό εκτεθειμένο σε παραγγελίες και αγορές νέων πλοίων, με εκτεταμένο δανεισμό.

Προς τούτο, θεωρείται πολύ ευτυχές για την ελληνική ναυτοπλοία και το ελληνικό νηολόγιο, η στροφή αυτή της κυβερνήσεως για την υιοθέτηση μιας ρεαλιστικής και συγχρόνου ναυτιλιακής πολιτικής. Είμαι βέβαιος ότι η υλοποίησή της υπό τη νέα πολιτική ηγεσία του ΥΕΝ θα δώσει στη ναυτιλία μας νέα ώθηση και αισιοδοξία για το μέλλον, θα συντελέσει στη βελτίωση του εθνικού νηολογίου και θα ωφεληθεί τα μέγιστα όχι μόνο την εθνική οικονομία, αλλά και την κοινωνική ζωή του τόπου, με τη δημιουργία θέσεων εργασίας και νέων ναυτιλιακών και παραναυτιλιακών επιχειρήσεων.

*Increasingly well known for
Speed of response
Excellence of product
Sensible fees*



JACKSON PARTON

SHIPPING SOLICITORS

Contact: Nick Parton, Philip Bush or Charles Weller

5th Floor, 18 Mansell Street, London E1 8AA

Tel: +44 (0)20 7702 0085 Fax: +44 (0)20 7702 0858 Telex: 8812084 SEALAW G

Email: mail@jacksonparton.com Web: www.jacksonparton.com





του Νικολάου Βαρβατί
Προέδρου Ένωσης Ελληνικών
Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων



ετά την απελευθέρωση της φορτηγού ακτοπλοΐας στην Ευ. Ένωση, οι προοπτικές της μεσογειακής φορτηγού ναυτιλίας είναι θετικές.

Ήδη αρκετοί Έλληνες δραστηριοποιούνται σε άλλες κοινοτικές χώρες, ενώ μέχρι τώρα δεν έχουμε παραδείγματα κοινοτικών που δραστηριοποιούνται στο δικό μας χώρο. Τα σχέδιά μας είναι να πετύχουμε ακόμη καλύτερη θέση του ελληνικού μεσογειακού πλοίου στην Ευ. Ένωση, αλλά προκειμένου να γίνει αυτό, πρέπει να επιλυθούν μερικά από τα βασικά και χρόνια προβλήματά μας.

Σε θεσμικό επίπεδο, τόσο στην Ευ. Ένωση όσο και σε εθνικό επίπεδο, η κοινοτική πρωτοβουλία για την ανάπτυξη της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων μπορεί να αποτελέσει το πλαίσιο για την ανάπτυξη της μεσογειακής ναυτιλίας. Πέρα όμως από τις δικές μας επιχειρηματικές κινήσεις, στις οποίες περιλαμβάνεται πρώτα απ' όλα η ανανέωση του ήδη κατά πολύ υπερήλικου

στόλου μας, χρειάζεται και η έμπρακτη συμπαράσταση της Πολιτείας.

Τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της μεσογειακής ναυτιλίας απαιτούν μεγαλύτερη και ουσιαστικότερη ενσασχόληση της Πολιτείας με τα προβλήματά μας. Αν και τα δεδομένα λειτουργίας της ναυτιλιακής επιχείρησης έχουν αλλάξει τρομακτικά τα τελευταία είκοσι και ακόμη περισσότερο τα τελευταία πέντε χρόνια, οι μεσογειακές ναυτιλιακές επιχειρήσεις εξακολουθούν να παραμένουν σε μεγάλο βαθμό οικογενειακές, με όλα τα προβλήματα που μπορεί σήμερα να δημιουργεί μια τέτοια δομή διαχείρισης.

Επί πλέον, η επέκταση της παγκοσμιοποίησης μπορεί ακόμη να μην έχει αγγίξει τον κλάδο μας, όμως η γενικότερη τάση δεν ευνοεί τις μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις. Και εμείς πρέπει να επιβιώσουμε, γιατί αποτελούμε και ένα σταθεροποιητικό παράγοντα στην ομαλή εξέλιξη της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας.

Με όλες αυτές τις κοσμογονικές αλλαγές έχουμε αντιληφθεί ότι δεν μπορούμε να

συνεχίσουμε με τις συνταγές του παρελθόντος. Έχουμε αντιληφθεί ότι οι νέες εποχές απαιτούν πλοία νέας τεχνολογίας και νέες μεθόδους ναυτιλιακής διαχείρισης. Το πρώτο προσπαθούμε να το αντιμετωπίσουμε ψάχνοντας σχήματα για την ανανέωση του υπερήλικου στόλου μας. Ενός στόλου που η ηλικία του επιβαρύνει την ήδη βεβαρημένη ανταγωνιστικότητά του, ενώ η καλή του συντήρηση συντελεί στην ανυπαρξία ατυχημάτων (βάσει στατιστικών δεδομένων).

Έχουμε αντιληφθεί ότι πρέπει να αλλάξουν και οι μέθοδοι διαχείρισης και να εφαρμοστούν νέες και μοντέρνες, αλλά λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών μας, ο κλάδος μας θα συνεχίσει να χαρακτηρίζεται από το συναισθηματικό δέσιμο επιχείρησης – πλοίου και ανθρώπων. Ο οικογενειακός χαρακτήρας των μεσογειακών ναυτιλιακών εταιρειών δεν ξέρω αν θα πάψει ποτέ να υπάρχει.

Έχοντας υπ' όψιν όλα αυτά, υπάρχουν συγκεκριμένοι στόχοι, οι οποίοι προσδιορί-

Το μέλλον της μεσογειακής φορτηγού ναυτιλίας

Ζουν το μέλλον της μεσογειακής φορτηγού ναυτιλίας. Όπως προανέφερα, με την απελευθέρωση της φορτηγού ακτοπλοΐας στην Ευρώπη, έχει δημιουργηθεί ένα μεγάλο μεταφορικό έργο που μέχρι τώρα δεν έχουμε δικαίωμα να διεκδικήσουμε. Τώρα όμως έχουμε υποχρέωση, ως η μεγαλύτερη ναυτιλία στην Ευρώπη, να πάρουμε το μεγαλύτερο μερίδιο. Κι αυτό είναι ακατόρθωτο λόγω μειωμένης ανταγωνιστικότητας. Ο κύριος στόχος που πρέπει να επιτευχθεί ώστε να είμαστε αισιόδοξοι για το μέλλον της μεσογειακής ναυτιλίας, είναι η επανασύνδεση της ελληνικής ναυτιλίας με την εθνική οικονομία και μάλιστα με τέτοιον τρόπο, ώστε να αποδίδει, όπως και στο παρελθόν, το μέγιστο των δυνατοτήτων της. Έτσι, θα αποδείξει και η Πολιτεία ότι αναγνωρίζει την προσφορά της ναυτιλίας ως το σημαντικότερο βιομηχανικό κλάδο της εθνικής μας οικονομίας και μάλιστα συναλθαγματοφόρο. Σύνδεση της ναυτιλίας με την εθνική οικονομία σημαίνει Έλληνες πλοιοκτήτες - ελληνική σημαία στα πλοία - ελληνικά πληρώματα. Εμείς είμαστε αποφασισμένοι να κάνουμε και θυσίες για να ενταχθούμε στην ελληνική σημαία, αλλά για να γίνει αυτό πρέπει η σημαία να ξαναγίνει τουλάχιστον υποφερτή. Και για να γίνει αυτό, θα πρέπει πρώτα απ' όλα να επιλυθεί το πρόβλημα της ανταγωνιστικότητας. Τα μεσογειακά πλοία έχουν εγκαταλειφθεί στην τύχη τους από το 1987 και μετά. Προτού λοιπόν να εξαφανιστούμε, πρέπει να ληφθούν επείγοντα μέτρα για την ανταγωνιστικότητα του μεσογειακού πλοίου, ώστε να ξαναγίνει η σημαία ελκυστική. Επίσης, θα πρέπει να λυθεί το πρόβλημα έλλειψης των αξιωματικών, που για τον κλάδο μας είναι χρόνιο και οξύνεται συνεχώς. Θέλουμε αξιόκους για τα πλοία και στελέχη

για τα γραφεία. Και οι δύο πρέπει να είναι υψηλού επιπέδου ώστε να ανταποκρίνονται στις σημερινές υψηλές απαιτήσεις της αγοράς και της τεχνολογίας. Τελικά, όμως, παρατηρείται και έλλειψη ικανών και κατάλληλων κατωτέρων πληρωμάτων. Έτσι, τα κατώτερα πληρώματα είναι ικανά αλλά είναι πια λίγα και λόγω της νέας τεχνολογίας δεν είναι πλέον παραγωγικά και συνεπώς ανταποδοτικά, όπως ήταν στο παρελθόν. Τα πλοία πια είναι αυτοματοποιημένα, οι εργασίες συντήρησης από το πλήρωμα απαγορεύονται, δεν χρειάζονται λοιπόν οι ιδιαίτερες ικανότητες και η τόλη του παρελθόντος. Για να αντιμετωπιστεί το ανωτέρω πρόβλημα, θα πρέπει να ξαναγίνει το ναυτικό επάγγελμα και ιδιαίτερα του αξιωματικού. Θα πρέπει οι ΑΕΝ να αναβαθμιστούν πραγματικά, δηλ. να ενταχθούν πλήρως στην τριτοβάθμια εκπαίδευση. Παράλληλα, θα πρέπει να αξιοποιηθούν πλήρως οι δυνατότητες που παρέχει η ιδιωτική πρωτοβουλία με τα ναυτικά ΤΕΕ για την παραγωγή στελεχών. Εν κατακλείδι, πρέπει να γίνει αποδεκτό, ότι οι Έλληνες αξιόκοι και τα πληρώματα δεν επαρκούν πια για τις ανάγκες της ελληνόκτητης ναυτιλίας. Τέλος, η ανανέωση του στόλου μας είναι επιτακτική ανάγκη και πρέπει άμεσα να ικανοποιηθεί. Εμείς ψάχνουμε να βρούμε τρό-

Ο κύριος στόχος που πρέπει να επιτευχθεί ώστε να είμαστε αισιόδοξοι για το μέλλον της μεσογειακής ναυτιλίας, είναι η επανασύνδεση της ελληνικής ναυτιλίας με την εθνική οικονομία και μάλιστα με τέτοιον τρόπο, ώστε να αποδίδει

πους στο πλαίσιο των οικονομικών μας δυνατοτήτων. Όμως, υπό τις γενικότερες οικονομικές συγκυρίες που επικρατούν σήμερα, χωρίς τη συμπαράσταση της Πολιτείας αλλά και της Ε.Ε. Ένωσης, δεν νομίζω ότι θα μπορούσαμε να προχωρήσουμε. Έτσι προδιαγράφεται το μέλλον της μεσογειακής ναυτιλίας. Ενός κλάδου που εξυπηρετεί σχεδόν

αποκλειστικά τις εθνικές μας μεταφορές και ανάγκες και τροφοδοτεί, τόσο σε καύσιμο όσο και σε πρώτες ύλες και οικοδομικά υλικά, το νησιωτικό μας σύμπλεγμα αλλά και την ηπειρωτική χώρα. Που συντηρεί τη ναυπηγοεπισκευαστική βάση του Πειραιά και απασχολεί πάνω από 3.000 ναυτικούς, με ό,τι αυτό σημαίνει για τις οικογένειές τους. Ενός κλάδου, λοιπόν, που προσφέρει πάρα πολλά στην εθνική μας οικονομία και που τα τελευταία δεκαπέντε χρόνια είναι παραγκωνισμένος. Πρέπει πάντως να πω ότι από την πρώτη επαφή που είχαμε με τον νέο υπουργό Ε.Ν. κ. Ανωμερίτη, διαπιστώσαμε ότι υπάρχει διάθεση για την εξέταση των προβλημάτων μας και για την επίλυσή τους, γεγονός που μας δίνει το δικαίωμα να είμαστε αισιόδοξοι ότι επιτέλους κάτι νέο θα φανεί στον ορίζοντα για τα μεσογειακά πλοία και ότι η ώθηση που περιμένει ο κλάδος μας από την Πολιτεία, δεν θα αργήσει να γίνει πραγματικότητα.

Απρόβλεπτο το μέλλον της Ναυτιλίας

Στέλιος Α. Παπαδημητρίου
Πρόεδρος Ιδρύματος Ωνάση

Η

ναυτιλία, κατά το νέο έτος 2002, θα διαψεύσει για άλλη μια φορά όλους τους καλούς ή κακούς προφήτες όσον αφορά την πορεία της. Όσοι παρακολουθούν αρκετό καιρό τις εξελίξεις στον τομέα αυτόν της ανθρώπινης δραστηριότητας, ήδη γνωρίζουν ότι καμία προφητεία δεν υπήρξε ακριβής και ότι η πολυπλοκότητα των διεθνών οικονομικών παραμέτρων που επηρεάζουν τα οικονομικά της ναυτιλίας, είναι αδύνατον να προβλεφθεί.

Το μόνο βέβαιο είναι η αβεβαιότητα, και γι' αυτόν το λόγο όποιος έχει το νου του και έχει λάβει εγκαίρως τα μέτρα που χρειάζονται για να αντιμετωπίσει τις επερχόμενες αλλαγές, θα μπορέσει να αντέξει και να επιτύχει καλά αποτελέσματα.

Θα ήθελα να προσθέσω, όταν μιλάμε για

ελληνική ναυτιλία, ότι θα πρέπει να σκεφτόμαστε με ποιον τρόπο θα μπορέσουμε ως χώρα να κρατήσουμε τη ναυτιλία ελληνική. Θα πρέπει γι' αυτόν το σκοπό να έχουμε έτοιμο το απαραίτητο ανθρώπινο δυναμικό, τώρα μάλιστα που οι συνθήκες εργασίας στα πλοία είναι και πιο άνετες και πιο ασφαλείς από τις συνθήκες που επικρατούσαν για τους εργαζομένους σ' αυτά πριν από μερικά χρόνια και ακόμη ότι το επάγγελμα του ναυτικού είναι κερδοφόρο. Η εργασία στα πλοία είναι ασύγκριτα καλύτερη.

Ανθρώπινο δυναμικό, όμως, σημαίνει σωστή διαφώτιση των νέων και γενικά του κοινού για τα πλεονεκτήματα της ελληνικής ναυτιλίας στο σύνολό της, που τώρα πια ανδρώθηκε και απέκτησε σημαντική οικονομική επιφάνεια και σταθερότητα. Προ-

θυμία για θαλασσία υπηρεσία των νέων και κυρίως εκπαίδευση, που ακόμη δεν έχει φθάσει στο διεθνώς απαιτούμενο υψηλό επίπεδο. Είναι γνωστό ότι η σημερινή ναυτιλία είναι απαιτητική ως προς την κατάρτιση των στελεχών της, είτε αυτά εργάζονται στα πλοία είτε στη στεριά. Το μέλλον, βεβαίως, ανήκει στα νεότερα και καλύτερα συντηρημένα πλοία, στα καλύτερα εκπαιδευμένα πληρώματα και στην καλύτερη στελεχειακή οργάνωση και υποδομή της επιχειρήσεως σαν σύνολο.

Με αυτά τα εφόδια είμαι βέβαιος ότι η ελληνική ναυτιλία θα δει καλές προσοδοφόρες μέρες τον καινούργιο χρόνο καθώς και τα επόμενα χρόνια.

Ας είμεθα, λοιπόν, κατ' αρχήν αισιόδοξοι και ας προσπαθήσουμε για το καλύτερο.

Χρόνια Πολλά

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

του Σπύρου Μ. Πολέμη
Αντιπροέδρου του
Greek Shipping
Co-operation Committee



Ε όλους τούς με οποιονδήποτε τρόπο ασχολούμενους με τη διακίνηση προσώπων και αγαθών διά θαλάσσης, αποτελεί πεποίθηση ότι ο ανθρώπινος παράγων διαδραματίζει πάντοτε σημαντικό ρόλο σ' αυτόν τον τομέα δραστηριότητας. Ιδιαίτερως σήμερα, όταν τεράστια ποσά επενδύονται για τη ναυπήγηση νέων πλοίων με εφαρμογή συστημάτων πολύ προηγμένης τεχνολογίας, η χρησιμοποίηση καταρτισμένων πληρωμάτων ικανών να χρησιμοποιήσουν ασφαλώς και επωφελώς αυτά τα επιτεύγματα της σύγχρονης ναυπηγικής, είναι κεφαλαιώδους σημασίας. Είναι χαρακτηριστικό ότι στο τεύχος Δεκεμβρίου των «Ναυτικών Χρονικών», καταξιωμένος συνεργάτης του περιοδικού χαρακτηρίζει ως «μείζον πρόβλημα» το θέμα της ναυτικής εκπαίδευσης.

Για την προετοιμασία, όμως, τέτοιων πληρωμάτων που θα διαθέτουν τις απαιτούμενες γνώσεις και την απαραίτητη εμπειρία, απαιτείται η ύπαρξη καταλλήλου εκπαιδευτικού συστήματος με ανάλογη υποδομή σε πρόσωπα και σε μέσα.

Για να κατανοηθεί περισσότερο η σημασία της υπάρξεως και χρησιμοποίησής καλώς εκπαιδευμένων και εμπειρών πληρωμάτων, θα πρέπει εδώ να τονισθεί ότι, σύμφωνα με τα αποτελέσματα ερευνών και αναλύσεων των επιμέρους ατυχημάτων που συμβαίνουν στα πλοία, για το 80% των ατυχημάτων αυτών υπεύθυνος είναι ο ανθρώπινος παράγων και το θλιβερό της υποθέσεως είναι ότι στα ατυχήματα αυτά έχουμε συνήθως και απώλεια ανθρώπινων ζωών. Ας αναφερθούμε τώρα στο πώς πρέπει να είναι οργανωμένη και να λειτουργεί η ναυτική εκπαίδευση ώστε να μπορέσει να

ανταποκριθεί στην αποστολή της. Πρόκειται βεβαίως για επαγγελματική εκπαίδευση και, επομένως, κύρια και πρώτη επιδίωξη της πρέπει να είναι η σωστή και υπεύθυνη κατάρτιση των αυριανών στελεχών της μεγαλύτερης ναυτιλίας του κόσμου. Όλα τα άλλα είναι δευτερευούσης σημασίας. Αυτό προϋποθέτει συνεχή παρακολούθηση και αναπροσαρμογή των προγραμμάτων με βάση τα συνεχώς μεταβαλλόμενα δεδομένα τόσο της εφαρμοσμένης ναυπηγικής όσο και της εκμεταλλεύσεως των πλοίων.

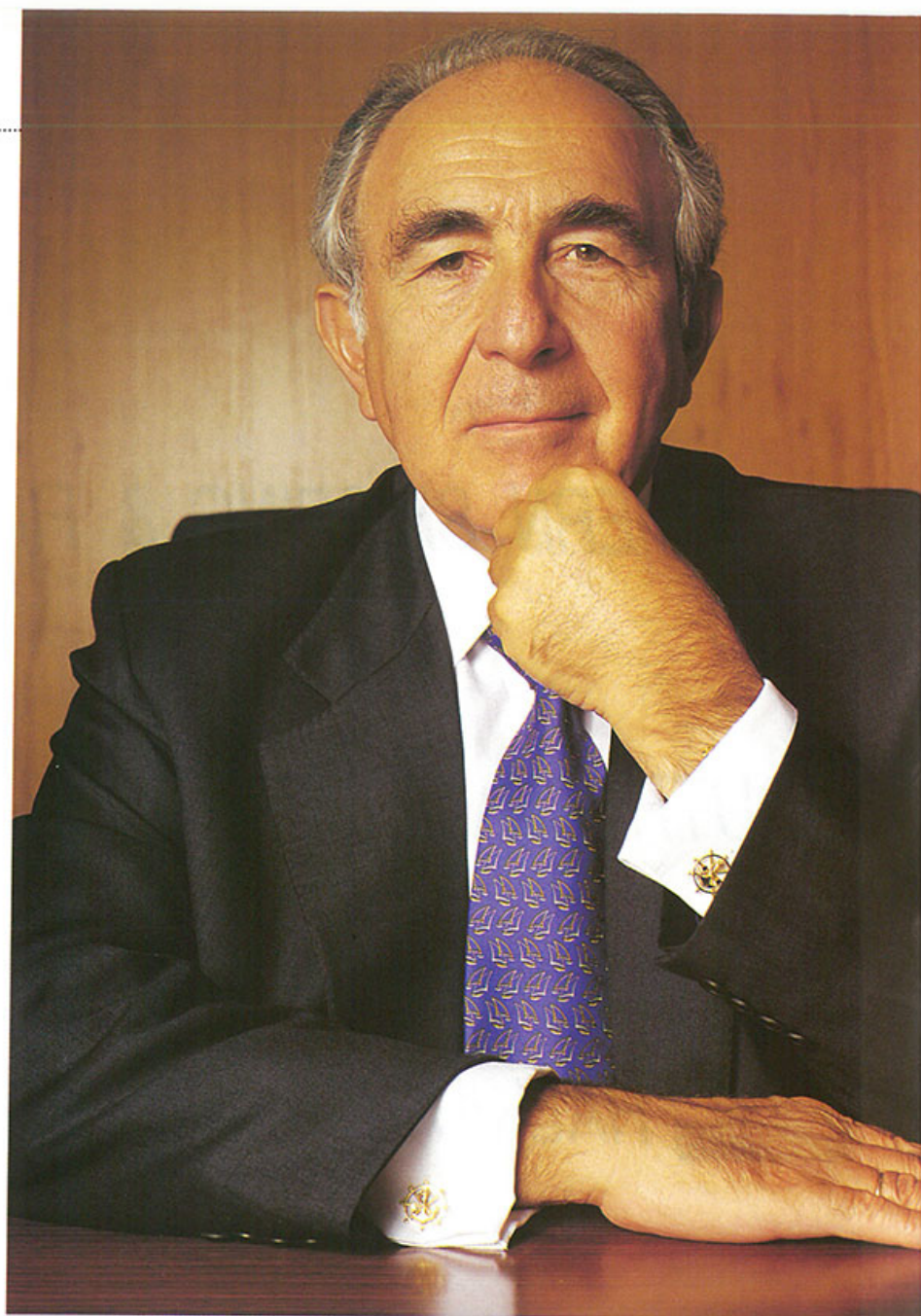
Το ισχύον σήμερα στην Ελλάδα σύστημα της διαδοχικής εκπαίδευσής (Sandwich courses) ως κεντρικός εκπαιδευτικός άξονας είναι αδιαμφισβήτητο το πιο κατάλληλο, αφού:

— Συνδυάζει τη θεωρητική με την πρακτική εκπαίδευση αρμονικά και διαδοχικά, ώστε να γίνεται κατανοητό το κάθε νέο γνωστικό αντικείμενο που θα διδαχθεί ο σπουδαστής, αφού θα έχει προσηλασμούσες παραστάσεις από τη θαλάσσια υπηρεσία του και αντιστρόφως.

— Εξασφαλίζει μια πολύ ικανοποιητική αμοιβή στον σπουδαστή όσο εκπαιδεύεται επί του πλοίου, πράγμα που ενεργεί ως ένα ισχυρό κίνητρο προσεχκώσεως στο επάγγελμα.

— Με την πρώτη ναυτολόγησή του, ο σπουδαστής διαπιστώνει σε έξι μήνες αν τον ικανοποιεί το επάγγελμα, άλλως αλλιάζει τις επιλογές του εγκαίρως.

— Αποθαρρύνει αυτούς που επεδίωκαν την εισαγωγή τους στη Σχολή Εμπορικού



ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Σε τι επίπεδο βρίσκεται και σε τι υστερούν οι ελληνικές σχολές από αντίστοιχες ξένες

Ναυτικού, όχι ως αποτέλεσμα συνειδητής επιλογής για επαγγελματική σταδιοδρομία, αλλά ως ένα μέσο για να πάρουν αναβολή από το στρατό ή κάτι παρόμοιο.

— Τέλος, είναι ένα σύστημα δοκιμασμένο με επιτυχία από πάρα πολλές χώρες με μεγάλη παράδοση στη ναυτιλία και με προηγμένη ναυτική εκπαίδευση.

Αυτό, όμως, μόνο του δεν είναι αρκετό για την επιτυχία του αναφερόμενου σκοπού. Τρία είναι τα βασικά σημεία στα οποία πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη σημασία και τα οποία είναι αλληλένδετα μεταξύ τους:

1. Η διδασκεία ύλη.
2. Οι διδάσκοντες και
3. Τα εκπαιδευτικά βιβλία.

Για το πρώτο, αναφέρθηκα ήδη. Συνεχής παρακολούθηση των εξελίξεων και εκσυγχρονισμός της ύλης ώστε τίποτε να μην είναι άγνωστο στον αυριανό ΑΕ/κό όταν αναλάβει υπεύθυνα καθήκοντα.

Για το δεύτερο, δεν νομίζω ότι χρειάζεται ιδιαίτερη προσπάθεια για να γίνει αντιληπτό το αυτονόητο, ότι δηλαδή όσο κι αν είναι εκσυγχρονισμένη και πλήρης η διδασκεία, αν αυτός που θα τη διδάξει δεν είναι επαρκώς καταρτισμένος και αν ο ίδιος δεν παρακολουθεί τις εξελίξεις, δεν καταφέρουμε τίποτε.

Επομένως, επιλογή των καθηγητών με αδιάβλητα αξιολογημένα κριτήρια χωρίς παρεμβάσεις άλλου είδους. Επί πλέον όμως, δεν αρκεί να είναι κάποιος άριστος πλοίαρχος ή μηχανικός. Πρέπει να είναι ή να τον κάνουμε και άριστο ή εν πάση περιπτώσει καλό δάσκαλο, υποχρεώνοντάς τον να φοιτήσει στα ειδικά σχολεία (ΙΣΕΛΕΤΕ ή του εξωτερικού).

Επίσης δεν θα πρέπει να επαναπαυθεί στις γνώσεις που κάποτε είχε. Συνεχής ενημέ-

ρωση επί των νέων εξελίξεων ή με την παρακολούθηση ειδικών σεμιναρίων ή με την προγραμματισμένη ναυτολόγηση σε συγκεκριμένα πλοία νέας τεχνολογίας. Δεν είναι δυνατόν να απαιτούμε από τους ΑΕ/κούς (κατ' εφαρμογή της Διεθνούς Συμβάσεως) εκσυγχρονισμό των γνώσεών τους σε τακτά διαστήματα και να αδιαφορούμε γι' αυτούς που τους διδάσκουν.

Τέλος, για το θέμα των βιβλίων, είναι αυτονόητο ότι κι αν τα άλλα δύο σημεία είναι τέλεια, αν το τρίτο δεν είναι, το αποτέλεσμα θα είναι και πάλι όχι ικανοποιητικό. Αυστηρή επιλογή των πιο καταλληλίων βιβλίων. Για να επιτευχθεί αυτό πρέπει να δοθούν κίνητρα ώστε αξιόλογοι και ικανοί ειδικοί να ασχοληθούν με τη συγγραφή των αναγκαίων βιβλίων. Αποδεκτό βεβαίως θα είναι αν επιλεγούν γνωστές εγκυρότητας βιβλία από αντίστοιχες σχολές του εξωτερικού και διά της νομίμου οδού αποτελέσουν τα επίσημα κείμενα των σχολών μας.

Στα ανωτέρω θα πρέπει να τονισθεί ότι οι συνθήκες διαβίωσης στη σχολή θα πρέπει να προσομοιάζουν με τις συνθήκες που ο σπουδαστής θα αντιμετωπίσει στο πλοίο. Σε όλες τις χώρες εφαρμόζεται ένα ιδιαίτερο ποινικό και πειθαρχικό καθεστώς στα πλοία, όπως βεβαίως και στην Ελλάδα. Θα πρέπει, επομένως, ένα ανάλογο καθεστώς να ισχύει και στις σχολές ώστε να εθιστούν οι σπουδαστές στις αυριανές συνθήκες διαβίωσής τους. Αν αυτό δεν ισχύει, τότε η εκπαίδευση είναι ελληνικής και ανειδίκριτης, αφού δεν διδάσκουμε στο σπουδαστή την πραγματικότητα αλλά του δίνουμε μια ψεύτικη εικόνα της μελλοντικής του ζωής. Ας ασχοληθούμε τώρα με τη σημερινή πραγματικότητα στο χώρο της ναυτικής εκπαίδευσης και κατ' αρχήν με την προσέ-

λευση υποψηφίων σπουδαστών.

Τα φετινά αποτελέσματα εισαγωγής σπουδαστών μιλούν από μόνα τους και αποδεικνύουν την πλήρη αποτυχία του νέου συστήματος εισαγωγής σπουδαστών στις Σχολές Ε.Ν.

Δυστυχώς ήταν αναμενόμενο, γιατί τα τελευταία χρόνια βασικά μέτρα για τη ναυτική εκπαίδευση ελημβάνοντο με διαφωνία των φορέων εκείνων που θα χρησιμοποιήσουν τους αυριανούς ΑΕ/κούς και θα τους εμπιστευτούν την τύχη όχι μόνον μιας ομάδας συνεργατών τους αλλά και περιουσιακού στοιχείου αρκετών δεσκατομμυρίων δρχ. Παρ' ότι αποτελεί μοναδική περίπτωση εργοδότη που συνεισφέρει οικονομικά στη λειτουργία του εκπαιδευτικού συστήματος, εν τούτοις αγνοείται στη χάραξη της πολιτικής στον τομέα αυτόν.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτού ήταν η ψήφιση του τελευταίου νόμου που μετόνομασε τις ΑΔΣΕΝ σε Ακαδημίες. Ούτε η εφοπλιστική πλευρά ούτε οι ναυτικοί συμφωνούσαν με τις ρυθμίσεις του νόμου αυτού. Όταν στη συνέχεια καταρτίστηκε ο νέος κανονισμός λειτουργίας των σχολών, πάλι αγνοήθηκαν οι παρατηρήσεις της ΕΕΕ παρ' ότι ήταν προϊόν μακράς παρακολούθησής των αποτελεσμάτων του δικού μας συστήματος και συγκρίσεώς του με τα αλλού ισχύοντα.

Τα των σχολών ρυθμίζονται δυστυχώς με γνώμονα όχι την καλύτερη εκπαίδευση των σπουδαστών.

Οι ιθύνοντες πιστεύω ότι πρέπει να λάβουν σοβαρά υπ' όψιν τους τις συμβουλές και τις προτάσεις της ΕΕΕ, για να προχωρήσει σωστά η εκπαίδευση και να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις της νέας χιλιετίας.

Τα φροντιστήρια ανθούν γύρω από το ΚΕ-

ΣΕΝ και τις σχολές του κέντρου, γεγονός που δυσκολεύονται να το πιστέψουν οι ασχολούμενοι με τα θέματα αυτά από πλευράς ναυτικών και ηλιοοκτασίας. Η πειθαρχία επίσης είναι απαραίτητο να υπάρχει. Το γόντρο των σχολών έχει μειωθεί και ειδικά φέτος, που μετά τις εξετάσεις, την ακύρωση των αποτελεσμάτων και τη νέα προκήρυξη, μόλις και μετά βίας συγκεντρώθηκαν οι μισοί από τον αριθμό που προέβλεπε η προκήρυξη.

Ο εφοηλισμός ζητεί από την Πολιτεία συγκεκριμένες ενέργειες και δράση ώστε να εξασφαλισθούν εκπαιδευμένα και επαρκή σε αριθμό πληρώματα.

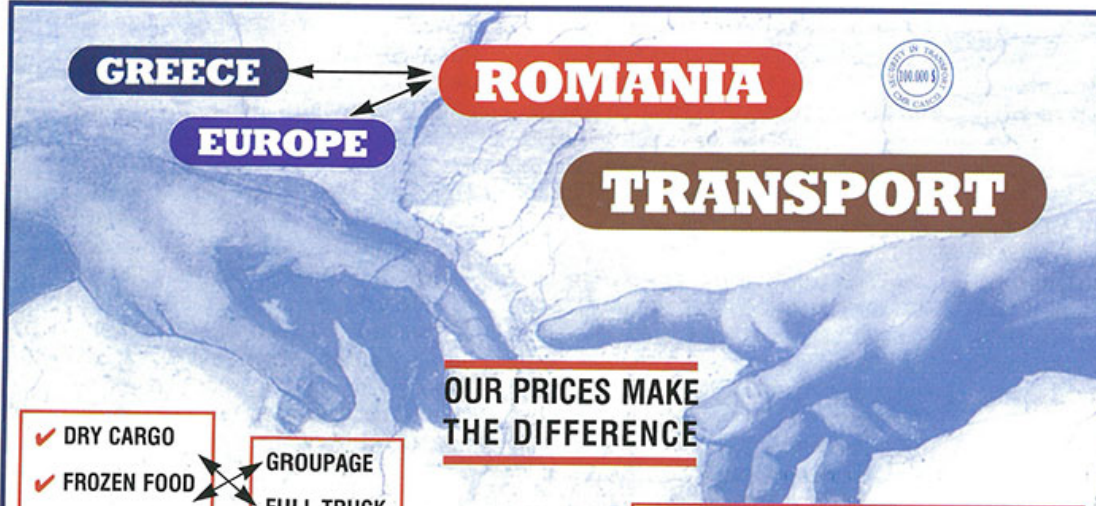
Αντιλαμβάνεται κανείς πού οδηγείται η κατάσταση αν δεν ληφθούν εγκαίρως τα αναγκαία μέτρα και μάλιστα με ευρύτερη συναίνεση, ώστε να επιτύχουμε αφ' ενός την προσέλευση ικανού αριθμού νέων στο επάγγελμα, αφ' ετέρου δε να εξασφαλίσουμε πλήρη εκπαίδευση και κατάρτιση αυτών των παιδιών σ' ένα επάγγελμα αξιοπρεπές, που εξασφαλίζει ικανοποιητικές αποδοχές σε μια εποχή μάλιστα και μια οικονομία που πλήττεται από την ανεργία.

Το θέμα δεν αφορά μόνο τον ελληνικό εφοηλισμό, γιατί αυτός θα μπορούσε να απευθυνθεί σε χώρες με επάρκεια ναυτε-

γατικού δυναμικού και να προμηθεύεται από αυτές τα πληρώματα που του χρειάζονται. Όπως όμως τονίστηκε και από την ΕΕΕ, αν λείψουν από το ελληνικό πλοίο οι Έλληνες ΑΞ/κοί, τότε θα έχουμε πράγματι αφελληνισμό της ναυτιλίας μας. Είναι μια σοβαρή παράμετρος που θα πρέπει να απασχολήσει τους αρμοδίους. Οι Άγγλοι είχαν αντιμετωπίσει αδιάφορα την έλλειψη ΑΞ/κών μέχρις ότου έγινε το επεισόδιο στα νησιά Φόκλαντ, οπότε διεπίστωσαν ότι δεν υπήρχαν Άγγλοι ΑΞ/κοί για να επανδρώσουν τα επιταχθέντα πλοία, και τότε συνήλθαν και κατένοησαν ότι εθνική αναγκαιότητα απαιτεί την ύπαρξη επαρκούς αριθμού κατρητισμένων Άγγλων ΑΞ/κών και αναθεώρησαν τη στρατηγική τους. Αν οι Άγγλοι αντιμετώπισαν εκείνο το συμβάν, τι θα πρέπει να σκέπτεται η πατρίδα μας με τα γνωστά προβλήματα με τους γείτονές μας. Στο ερώτημα σε τι υστερούν οι δικές μας σχολές από αυτές των άλλων χωρών, θα μπορούσε να απαντήσει κάποιος ότι όπως και σε άλλους τομείς, οι άλλες χώρες αντιμετωπίζουν τα πράγματα με ορθολογισμό και ρεαλισμό. Μελετούν τα δεδομένα και παίρνουν τα απαιτούμενα μέτρα σε συνεργασία με τους κυρίως ενδιαφερομένους. Είναι σκόπιμο επίσης να αναφερθούμε και σε κάτι άλλο που θεωρείται ότι θα βοηθή-

σει στην προσέλευση νέων στο επάγγελμα. Οι ανάγκες είναι τόσες και η σκοπιμότης τεράστιας σημασίας ώστε θα πρέπει να εκμεταλλευτούμε κάθε δυνατότητα που βοηθά στο να αντλήσουμε δυναμικό. Η ιδιωτική εκπαίδευση έχει μακρά και επιτυχημένη προϊστορία στο χώρο αυτόν. Γιατί να της αποκλείσουμε τη δυνατότητα να δοκιμάσει και ίσως να επιτύχει εκεί όπου το κράτος δεν επαρκεί. Ο ιδιώτης έχει το δικό του τρόπο να προσελκύει και να δημιουργεί επιτυχίες σε πολλούς τομείς. Ας καθοριστούν αυστηρές απαιτήσεις και έλεγχοι και ας δοθεί αυτή η δυνατότητα. Θα πρέπει, τέλος, να αναφερθούμε και σε έναν άλλο θεσμό που έχει και μακρά και πολύ επιτυχημένη ιστορία στον ίδιο χώρο: τους ΑΞ/κούς τους προερχομένους από το Γυμνάσιο (Λύκειο), χωρίς φοίτηση στις ΑΔΣΕΝ. Τα επιχειρήματα που κάποτε συνηγορούσαν ίσως υπέρ της καταργήσεως του θεσμού αυτού, σήμερα εξέλιπιν η απεδυνάμωθσαν. Οι τεράστιες ελλείψεις σε ΑΞ/κούς για την επάνδρωση των ελληνικών συμφερόντων πλοίων, που σήμερα ξεπερνούν τα 3.650, δεν επιτρέπουν τη διατήρηση συντησιακών ή άλλων αγκυλώσεων, αλλά απαιτούν ξεκαθάρες και ρεαλιστικές σκέψεις για να ωφεληθούν κυρίως οι νέοι μας στην επαγγελματική τους

αποκατάσταση, αλλά και η πατρίδα μας και η ναυτιλία των Ελλήνων. Με ανάλογη χρονική διάρκεια φοιτήσεως στο ΚΕΣΕΝ και θαλάσσιας υπηρεσίας, τα τυχόν υφιστάμενα κενά μπορούν θαυμάσια να καλυφθούν και η λύση θα είναι σύμφωνη και με τη STCW. Άλλες χώρες το εφαρμόζουν επιτυχώς και εν αρμονία με την αναφερθείσα Διεθνή Σύμβαση. Είναι θετικό και οπωσδήποτε εντάσσεται στο υπέρ του νέου υπουργού, η δήλωσή του ότι θα αρχίσει τη χάραξη της εκπαιδευτικής πολιτικής για τη ναυτιλία από μηδενική βάση. Μια δήλωση που ομιλεί από μόνη της, δεν χρειάζεται σχόλια και μας κάνει να αισιοδοξούμε.



GREECE ↔ **ROMANIA**

EUROPE

TRANSPORT

✓ DRY CARGO

✓ FROZEN FOOD

✓ ADR

GROUPAGE

FULL TRUCK

OUR PRICES MAKE THE DIFFERENCE

✓ TRANSPORT

✓ DOMESTIC TRANSPORT IN ROMANIA (1-20 t)

✓ STORAGE

✓ CUSTOMS

D.C. MAIOR
CIVIL ENGINEER

MANAGER - CONSULTANT INT'L TRANSPORT

61-63 LOUKA RALLI, 18534 PIRAEUS, GREECE

TEL: 003/01/4132089-4113951 / 0932464529, FAX: 003/01/4132089



DOLPHIN 1 Co. Ltd.
SHIPYARD
VARNA - BULGARIA



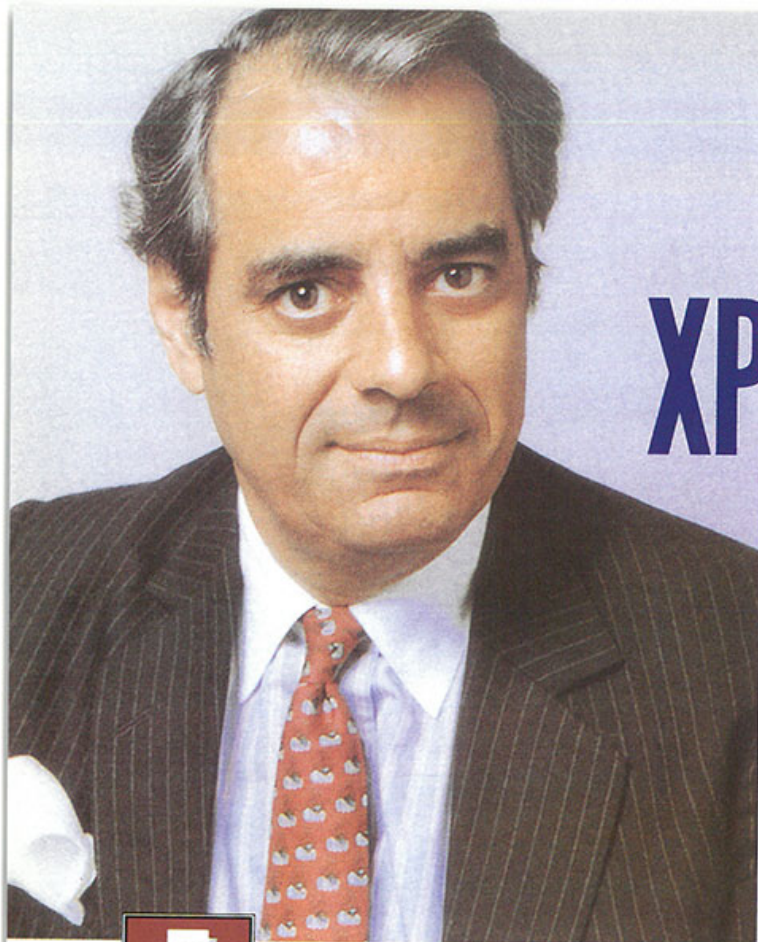
 **ADLER**
MARINE S.A.

SHIPYARDS - REPRESENTATIONS
MARINE CONSULTANTS

HEAD OFFICE PIREAUS: TEL.: (+301) 4522454-6, FAX: (+301) 4524295

TLX.: 213052 ADLER GR, E-mail: adlermar@internet.gr

OFFICE IN SHIPYARD: TEL.: (+35952) 483166 - 601319 - 601320



ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ

Θα υπάρξει προθυμία από πλευράς
ελληνικών ποντοπόρων εταιρειών
να αντλήσουν κεφάλαια
από το Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών;



ια να εξετάσουμε το θέμα του εάν θα υπάρξει προθυμία από πλευράς ελληνικών ποντοπόρων εταιρειών να αντλήσουν κεφάλαια από το Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών, πρέπει να εξετάσουμε τα πλεονεκτήματα που προσφέρει το Χρηματιστήριο για μία εφοπλιστική εταιρεία απέναντι στα τυχόν μειονεκτήματα, όπως και επίσης τις απαιτήσεις της επενδυτικής παροικίας όσον αφορά τις εταιρείες που διαλέγει ο καθένας για επένδυση. Η ποντοπόρος ναυτιλία είναι κατάλληλη για επένδυση από πλευράς κοινού;

Για να ολοκληρώσουμε το ζήτημα, πρέπει επίσης να εξετάσουμε εάν μια εισαγωγή στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών, σε σύγκριση με όλα τα χρηματιστήρια που υπάρχουν παγκοσμίως, αποτελεί την καλύτερη λύση για μια εταιρεία που επιθυμεί να αντλήσει κεφάλαια από το Χρηματιστήριο. Τα κύρια αίτια της προθυμίας για άντληση κεφαλαίων από το Χρηματιστήριο είναι αυτονόητα. Η άντληση κεφαλαίων που θα προστεθούν στα ιδιωτικά κεφάλαια του εφοπλιστή ούτως ώστε να συντελέσουν στη δημιουργία μιας επιχείρησης πιο μεγάλης, με πιο μεγάλες και πιο ενδιαφέρουσες εμπορικές λειτουργικές πιθανότητες απ' ό,τι θα ήταν δυνατό χρησιμοποιώντας μόνο τα ιδιωτικά κεφάλαια. Μία εταιρεία εισηγμένη στο Χρηματιστήριο, με καλό όνομα και ιστορία, σταθερών εσόδων, έχει τη δυνατότητα να προβεί σε επέκτασή της με βάση την έκδοση καινούργιων μετοχών. Μπορεί να αγοράσει πλοία εκδίδοντας μετοχές προς εξόφληση του τιμήματος, είτε εξ ολοκλήρου είτε εν μέρει. Μπορεί να προχωρήσει σε ενώσεις με άλλες εταιρείες ή να αγοράσει άλλες εταιρείες δίνοντας πάλι μετοχές προς πληρωμή.

Η εταιρεία εισηγμένη στο Χρηματιστήριο προσφέρει επίσης άλλες ευκολίες στον εφοπλιστή, δηλαδή στον μέτοχο. Εάν ο ιδιοκτήτης μιας ιδιωτικής εταιρείας θέλει να αυξήσει την προσωπική του ρευστότητα σε βαθμό μεγαλύτερο από αυτόν που θα επέτρεπε ένα

τακτικό μέρισμα, πρέπει να πουλήσει ένα πλοίο. Αυτή τη δυνατότητα, βέβαια, την έχει η εταιρεία εισηγμένη στο Χρηματιστήριο, αλλά ένα τέτοιο βήμα θα υιοθετηθεί μόνον όταν θεωρηθεί σκόπιμο από τη διοίκηση της εταιρείας, έχοντας υπόψη το μακροπρόθεσμο στρατηγικό πρόγραμμα της εταιρείας. Ο μέτοχος αυτής μπορεί να αυξήσει την προσωπική του ρευστότητα πουλώντας μετοχές της εταιρείας, χωρίς καμία σοβαρή συνέπεια γι' αυτήν (εφόσον, βέβαια, η πώληση των μετοχών δεν δημιουργήσει αλληλαγή στην εξουσία, δηλαδή στην πλειοψηφία ιδιοκτησίας των μετοχών).

Εις αντάλλαγμα, η εταιρεία εισηγμένη στο Χρηματιστήριο πρέπει να είναι οργανωμένη σύμφωνα με τους κανονισμούς του Χρηματιστηρίου, οι οποίοι προβλέπουν έλεγχο όσον αφορά την παρουσίαση λογαριασμών, τακτικές και έκτακτες γενικές συνελεύσεις, την έκδοση καινούργιων μετοχών κ.λπ. Πρέπει εδώ να επισημάνουμε ότι όχι όλες οι ελληνικές εφοπλιστικές εταιρείες (έστω και οι πιο μεγάλες) είναι οργανωμένες με τρόπο κατάλληλο για εισαγωγή στο Χρηματιστήριο.

Ως προς το ζήτημα εάν η ποντοπόρος ναυτιλία είναι κατάλληλη για επένδυση από πλευράς κοινού, συνήθως η επενδυτική παροικία απαιτεί από μια εταιρεία εισηγμένη στο Χρηματιστήριο σταθερή και μακροπρόθεσμη αύξηση εσόδων. Η ποντοπόρος ναυτιλία, όπως γνωρίζουμε όλοι, δεν προσφέρει αυτό το χαρακτηριστικό. Ανάλογα με τη ναυλαγορά, τα έσοδα της εταιρείας ποντοπόρου ναυτιλίας θα ανεβοκατεβαίνουν από πολύ υψηλά επίπεδα κερδών σε περιόδους BOOM ναυλαγορών μέχρι και σημαντικών ζημιών σε περιόδους κρίσεων. Η αξία των περιουσιακών στοιχείων της εταιρείας, δηλαδή η αξία των πλοίων, θα ανεβοκατεβαίνει αναλόγως. Το φαινόμενο αυτό σαφώς δεν θα αρέσει στην επενδυτική παροικία. Επομένως, σε πολλές περιπτώσεις μόνον όταν προβλέπεται ριζική αλληλαγή στις οικονομικές προοπτικές μιας εταιρείας, αυτή

ΚΑΙ ΠΑΥΤΙΛΙΑ

του Στάθη Κουλουκουντή
Διευθυντή της Rethymnis &
Kulukundis Limited,
αντιπροέδρου του Greek Shipping
Co-operation Committee

τότε θα είναι ενδιαφέρουσα στην επενδυτική παροικία. Παραδείγματος χάριν, μία εταιρεία με μοντέρνα δεξαμενόπλοια, διπλών τοιχωμάτων κ.λπ., μπορεί να θεωρηθεί ενδιαφέρουσα επειδή προβλέπεται αντικατάσταση του παλαιού στόλου δεξαμενόπλοιων με καινούργια πλοία. Σε μια τέτοια περίπτωση, ο επενδυτής μπορεί να προτιμήσει την εταιρεία αυτή σαν βραχυπρόθεσμη επένδυση. Όπως ο εφοπλιστής στον ιδιωτικό τομέα αγοράζει ένα πλοίο σε περίοδο κρίσης με την ιδέα ότι η αξία του πλοίου θα αυξηθεί και ότι θα το πουλήσει με κέρδος μετέπειτα, ο επενδυτής στο Χρηματιστήριο επενδύει σε ναυτιλιακή εταιρεία με σκοπό βραχυπρόθεσμου κέρδους και όχι σαν μακροπρόθεσμη επένδυση. Ένα άλλο πρόβλημα που αντιμετωπίζουν οι ναυτιλιακές εταιρείες εισηγμένες στο Χρηματιστήριο είναι ότι πολλές από αυτές είναι πολύ μικρές εν σχέση με τις υπόλοιπες εταιρείες του Χρηματιστηρίου. Ιδίως εάν ο ιδιοκτήτης, είτε η ιδιοκτήτρια οικογένεια, έχει μεγάλο ποσοστό μετοχών στην εταιρεία, μπορεί η εταιρεία να υποφέρει από έλλειψη ρευστότητας όσον αφορά την αγοραπωλησία της μετοχής της εταιρείας. Προηγουμένως είπαμε ότι ένα πλεονέκτημα της εταιρείας εισηγμένης στο Χρηματιστήριο είναι ότι μπορεί ο ιδιοκτήτης να πουλήσει μερικές μετοχές. Αλλά εάν ο ιδιοκτήτης, πουλώντας δέκα μετοχές, ρίχνει την τιμή της μετοχής της εταιρείας στο Χρηματιστήριο, αυτό το πλεονέκτημα γίνεται δώρον άδωρον. Είναι γεγονός ότι η αξία του μετοχικού κεφαλαίου ναυτιλιακών εταιρειών στο Χρηματιστήριο, όπως καθορίζεται από την τιμή της μετοχής, σε πολλές περιπτώσεις είναι πολύ χαμηλή, μάλιστα πιο χαμηλή από την αξία καθαρών περιουσιακών στοιχείων (net asset value) της εταιρείας. Αυτό το φαινόμενο παρουσιάζεται επειδή η επενδυτική παροικία δεν προτιμάει τη ναυτιλία εξαιτίας των γνωστών ανεβοκατεβασμάτων των εσόδων και επίσης λόγω έλλειψης ρευστότητας όσον αφορά την αγοραπωλησία της μετοχής. Στην περίπτωση αυτή, εφόσον δεν υπάρχει πλειοψηφία στην ιδιοκτησία των μετοχών της εταιρείας στα χέρια μιας οικογένειας (είτε ολίγων προσώπων) η εταιρεία κινδυνεύει να γίνει στόχος απόκτησης από πλεονέκτη αρπακτικού επενδυτή. Όταν ο αρπακτικός έχει τη δυνατότητα να αγοράσει μία εταιρεία στο Χρηματιστήριο με βάση την τιμή της μετοχής και αμέσως να πουλήσει τα περιουσιακά στοιχεία της εται-

ρείας βγαίνοντας κερδισμένος, καταλαβαίνει κανείς το πρόβλημα. Βεβαίως δεν γίνονται αυτές οι δουλειές έτσι απλά. Υπάρχουν τα συνηθισμένα προφυλακτικά μέτρα, τα λεγόμενα «poison pills». Συγκεκριμένα, όσον αφορά το Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών, ο νόμος που καθορίζει τις προϋποθέσεις και τους όρους σύμφωνα με τους οποίους επιτρέπεται η εισαγωγή ποντοπόρων ναυτιλιακών εταιρειών σε αυτό το Χρηματιστήριο, δημοσιεύτηκε πριν από 14 μήνες. Από τότε δεν έχει εισαχθεί καμία εταιρεία στο Χρηματιστήριο Αθηνών, ενώ έχουν εισαχθεί ελληνόκτητες ναυτιλιακές εταιρείες σε ξένα χρηματιστήρια. Αυτό πρέπει να μας λέει κάτι. Γιατί να μπορέσουν και να προτιμήσουν οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες να εισαχθούν σε ξένα χρηματιστήρια και όχι στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών; Ο ελληνικός νόμος προβλέπει λεπτομερείς και ίσως περιττές απαιτήσεις. Για παράδειγμα, απαιτεί ότι τα πλοία μιας εταιρείας εισηγμένης στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών πρέπει να είναι ασφαλισμένα. Μάλιστα, ο νόμος συμπεριλαμβάνει ολόκληρο άρθρο που καθορίζει τους κινδύνους για τους οποίους πρέπει να είναι ασφαλισμένα τα πλοία, τους όρους ασφάλισης κ.λπ. Τι θα πει αυτό; Τα πλοία της εταιρείας ιδιωτικής ιδιοκτησίας δεν θα είναι ασφαλισμένα; Εάν μία εταιρεία έχει υπό τη διαχείρισή της ανασφάλιστα πλοία, θα είναι κατάλληλη η εταιρεία αυτή για εισαγωγή στο Χρηματιστήριο; Και χειρότερα, ο νόμος επιτρέπει δάνεια μόνο για ποσά τα οποία δεν υπερβαίνουν, στο σύνολό τους, το είκοσι πέντε τοις εκατό (25%) των επενδύσεων σε ποντοπόρα πλοία. Αυτός ο όρος, κατά τη γνώμη μου, είναι τελείως μη πρακτικός και οπωσδήποτε θα οδηγεί-



σει την εταιρεία, η οποία σκέπτεται για εισαγωγή στο Χρηματιστήριο, να κοιτάξει αλλού.

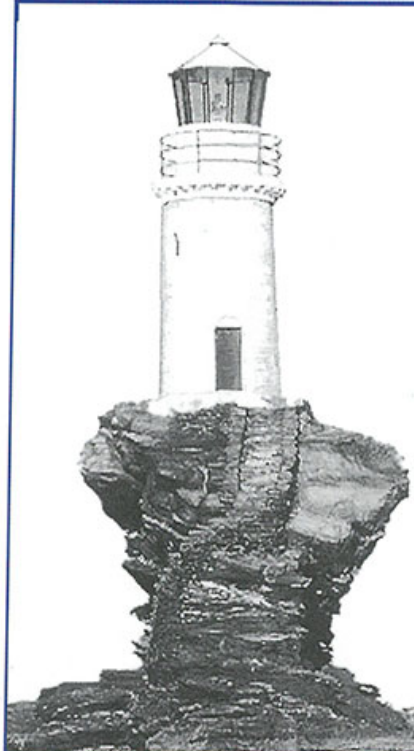
Οπωσδήποτε η διοίκηση του Χρηματιστηρίου Αξιών Αθηνών και οι αρμόδιες κυβερνητικές αρχές πρέπει να λάβουν τα σωστά μέτρα για να προστατευθεί ο επενδυτής αλλού, κατά τη γνώμη μου, χρειάζομαστε πρακτικές λύσεις. Δεν χρειαζόμαστε νταντάδες.

Συζητείται ότι το Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών υποφέρει από έλλειψη χωρητικότητας και ότι δεν έχει τη δυνατότητα να δεχθεί σημαντικό αριθμό εταιρειών ποντοπόρου ναυτιλίας. Επομένως, προτείνεται να αντικατασταθεί η εισαγωγή ποντοπόρων ναυτιλιακών εταιρειών στο ΧΑΑ ή να συμπληρωθεί, με εισαγωγή σε εναλλακτικό χρηματιστήριο, δηλαδή το Διεθνές Ναυτιλιακό Χρηματιστήριο, με έδρα τον Πειραιά. Το ΔΝΧ δεν προτείνεται να περιοριστεί στα ελληνόκτητα συμφέροντα, όπως το ΧΑΑ, αλλά να δεχθεί ναυτιλιακές εταιρείες πάσης φύσεως του διεθνούς ναυτιλιακού, τραπεζιτικού και χρηματιστηριακού χώρου. Το πρόβλημα είναι ότι εάν το ΧΑΑ δεν έχει τη δυνατότητα να δεχθεί ναυτιλιακές εταιρείες λόγω έλλειψης χωρητικότητας, διερωνώμαι πού θα βρει το ΔΝΧ τους επενδυτές να δεχθεί μεγάλο αριθμό ναυτιλιακών εταιρειών, όπως χειρίζεται.

Υπάρχει φήμη ότι ο νόμος περί εισαγωγής ποντοπόρων ναυτιλιακών εταιρειών στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών πρόκειται να τροποποιηθεί. Ίσως, έως ότου δημοσιευθεί το παρόν άρθρο να υπάρ-

ξουν σχετικές εξελίξεις. Το θέμα παρακολουθείται από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών η οποία, βεβαίως, βλέπει το θέμα από ελληνική ναυτιλιακή άποψη. Η ΕΕΕ προβιβάζει τις πρακτικές λύσεις με τις οποίες θα μπορέσει να δουλέψει ο εφοπλισμός. Επίσης προσπαθεί να φροντίσει να παραμείνει στη θέση του το θεσμικό πλαίσιο υπό το οποίο λειτουργεί επί πολλών ετών η ναυτιλία ιδιωτικής ιδιοκτησίας. Ακόμη, να εξασφαλίσει ότι οι εταιρείες που θα εισάγονται στο Χρηματιστήριο θα είναι ελληνικές εφοπλιστικές εταιρείες και όχι διαχειριστές. Υπάρχει κίνδυνος να εισάγονται εταιρείες των οποίων η διαχείριση θα οφείλεται από διάφορες αμοιβές που θα χρεωθούν στην εταιρεία και να είναι αυτός ο κύριος σκοπός της εισαγωγής της εταιρείας. Μία τέτοια κατάσταση πιθανόν να είναι εις βάρος του επενδυτού και επίσης εις βάρος του εφοπλισμού.

Τελειώνοντας, σε απάντηση του ερωτήματος εάν θα υπάρξει προθυμία από πλευράς ελληνικών ποντοπόρων εταιρειών να αντλήσουν κεφάλαια από το Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών, η γνώμη μου είναι ότι η εισαγωγή της ποντοπόρου ναυτιλιακής εταιρείας στο Χρηματιστήριο μπορεί να ενδιαφέρει μερικές (αλλά όχι όλες) εταιρείες οι οποίες είναι σωστά οργανωμένες. Εάν οι εταιρείες αυτές θα προτιμήσουν το Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών εξαρτάται από το εάν τελικώς βρεθεί λειτουργική νομική λύση η οποία θα εξασφαλίσει τη σωστή προστασία προς τον επενδυτή και επίσης θα προσφέρει τις λογικές, πρακτικές λύσεις τις οποίες χρειάζεται ο εφοπλισμός.

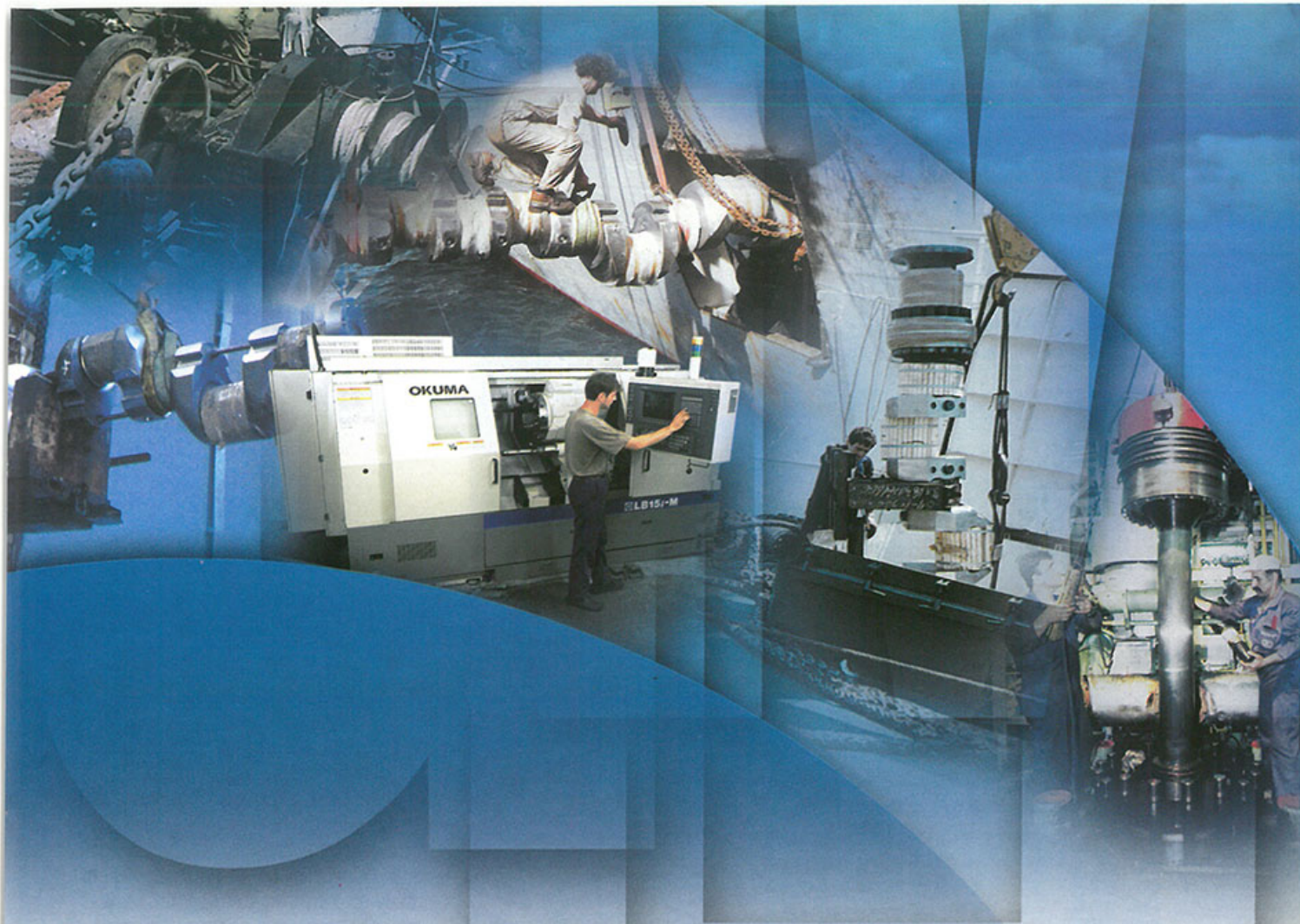


Andriaki Shipping Co. Ltd



Andriaki Shipping Co. Ltd
Fragoklissias 9,
151 25 Maroussi
Greece

Tel.: +3010 - 6152300
D/L: +3010 - 6152420
Fax: +3010 - 6152301
Tlx: 214404 - 214432, E-mail: email@andriaki.gr



One **step** ahead

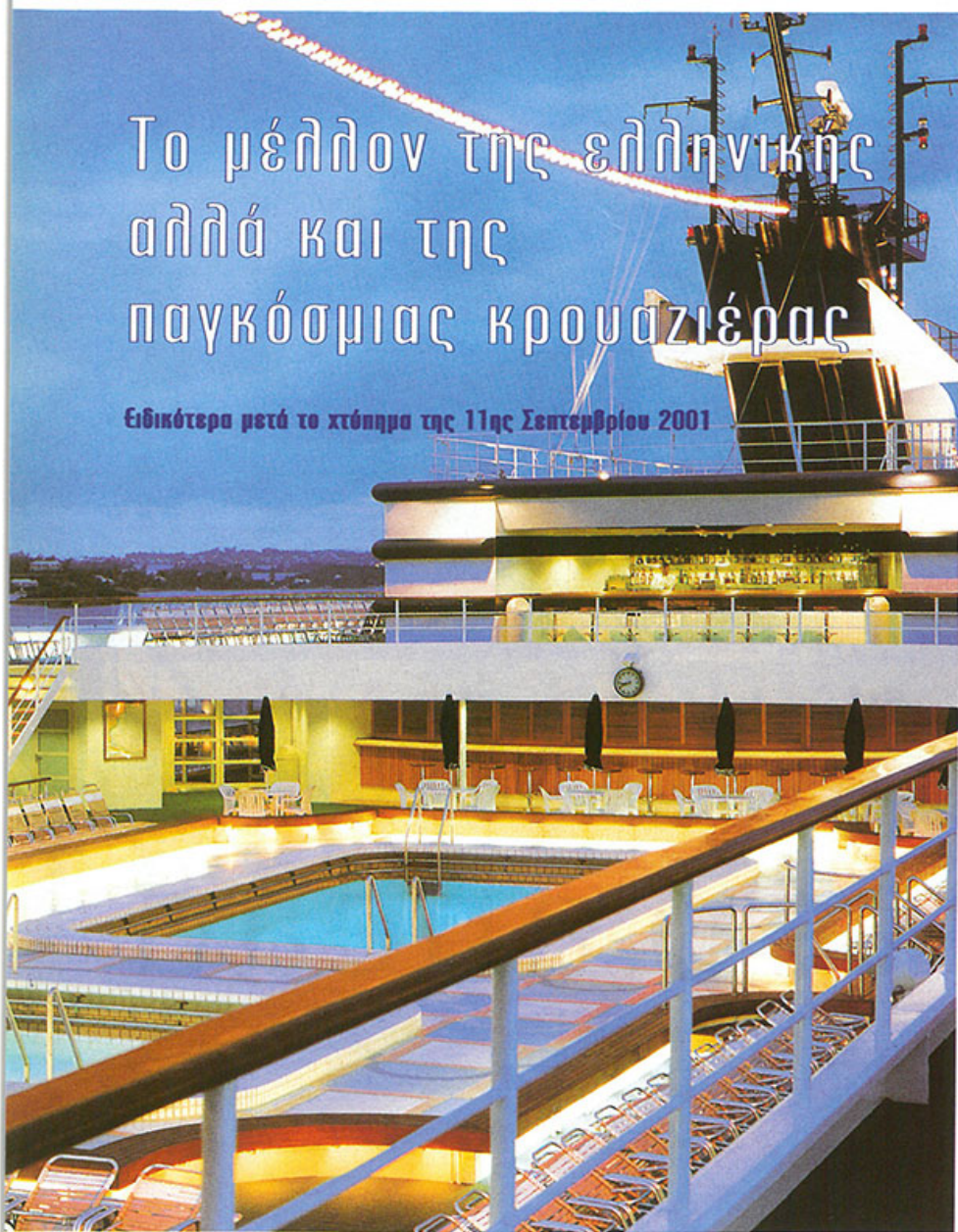


G. M. T. H. S.A.

SHIP REPAIR SERVICES
WORKSHOPS/SPARES MANUFACTURING

Το μέλλον της ελληνικής αλλιά και της παγκόσμιας κρουαζιέρας

Ειδικότερα μετά το χτύπημα της 11ης Σεπτεμβρίου 2001



του Μάρκου Α. Φόρου
Αντιπροέδρου της Ένωσης
Ελλήνων Επιβατηγών Πλοίων

ση εντάσεως κεφαλαίου, ίσως σαν μονάδες είναι από τα πιο ακριβά πλοία. Τα ελληνόκτητα κρουαζιερόπλοια, για να ανταγωνιστούν, πρέπει να παραμείνουν niche players εκτός των αγορών των μεγάλων εταιρειών και να προσφέρουν επί πλέον ποιότητα για την τιμή που χρεώνουν εάν θέλουν να παραμείνουν στην αγορά.

Η παγκόσμια αγορά κρουαζιέρας, στην οποία διακινούνται περί τα 10 εκατομμύρια τουρίστες, έχει μεγάλο περιθώριο για ανάπτυξη εάν κάποιος αναλογισθεί ότι τουλάχιστον η Disneyland έχει πάνω από 30 εκατομμύρια επισκέπτες ετησίως.

Η κρουαζιέρα σαν μια μορφή διακοπών έχει μεγάλη αξία, που επιτρέπει σε όλους και ιδίως σε οικογένειες να μπορούν να επισκεφθούν 3-4 διαφορετικές χώρες σε διάστημα 7 ημερών, χωρίς να αλληλόζουν ξενοδοχείο και να τρώνε και να κοιμούνται σε ένα φιλικό περιβάλλον, με ανθρώπους που μπορούν να μιλήσουν τη γλώσσα τους (προγράμματα του πλοίου Olympia Explorer).

Είχαμε μέχρι πρόσφατα 4 μεγάλες εταιρείες κρουαζιεροπλοίων που ήλεγχαν τα 3/4 της παγκόσμιας αγοράς. Σήμερα έγιναν τρεις, συνεπεία των γεγονότων της 11ης Σεπτεμβρίου, και δεν θα με εξέληντε εάν σύντομα εγένοντο μονάχα δύο.

Με τη σημερινή ταχύτητα προς την παγκοσμιοποίηση προχωράμε ακάθεκτα προς τη γιγάντωση και, δυστυχώς, στην κρουαζιέρα οι οικονομίες μεγέθους είναι σημαντικές.

Ουστυχώς, με την παρούσα νομοθεσία δεν υπήρχε και δεν μπορεί να υπάρχει μέλλον για τα κρουαζιερόπλοια με ελληνική σημαία, ιδίως τώρα μετά τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου.

Ακόμη και η ΠΝΟ για πρώτη φορά διαβλέπει το πρόβλημα και είναι διατεθειμένη να βοηθήσει τα κρουαζιερόπλοια που δρα-

στηριοποιούνται εκτός Ελλάδος. Όμως, είναι ήδη πολύ αργά.

Αυτό δεν σημαίνει ότι δεν υπάρχει μέλλον για τα ελληνόκτητα πλοία που δραστηριοποιούνται στο χώρο με άλλες σημαίες. Ενδεικτικά αναφέρουμε τα νεότευκτα πλοία της Festival που χρησιμοποιούν το δεύτερο ιταλικό νηολόγιο ή γαλλική σημαία.

Το κρουαζιερόπλοιο, όμως, είναι επιχείρη-



The fast way to Denmark and the rest of Scandinavia

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

Flight	From	To	Dep.	Arrival
DM 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



του Κωνσταντίνου Θ. Αγγελόπουλου
Προέδρου Arcadia Shipmanagement Co. Ltd

ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ ΚΑΙ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Η αξιοπιστία των οργανισμών



περίοδος από τις αρχές του 1960, όταν ξεκίνησε η ενεργός συμμετοχή της οικογενείας μου στη ναυτιλία, μέχρι και σήμερα που γράφω τις σκέψεις μου στο θέμα που πραγματεύεται το παρόν άρθρο, χαρακτηρίζεται ως καθοριστική για τη ναυτιλιακή βιομηχανία, με την υιοθέτηση νέων ιδεών και νέας τεχνολογίας στις θαλάσσιες μεταφορές.

Η ασφαλής διακίνηση των πλοίων, επιβατών, πηλωμάτων και φορτίων στη θάλασσα και η αποφυγή ρύπανσης του θαλάσσιου, και όχι μόνον, περιβάλλοντος είναι στο επίκεντρο όσο ποτέ άλλοτε. Επί πλέον, υπάρχουν μεγάλες προσδοκίες όλων μας προς τους νηογνώμονες, οι οποίοι αποτελούν τον ακρογωνιαίο λίθο στο εν δυνάμει σύστημα για την ασφάλεια των μεταφορών. Όλοι διαβάσαμε και μπορώ να πω «αισθανθήκαμε» τις αντιδράσεις που ακολούθησαν το ατύχημα του «Erika». Ασφαλώς το ατύχημα είναι απαράδεκτο. Όμως είναι καιρός να αντιληφθούμε ότι το μεγαλύτερο πρόβλημα στη ναυτιλιακή βιομηχανία δεν είναι η έλλειψη κανονισμών αλλά η έλλειψη συμμόρφωσης προς όλους τους κανονισμούς που έχουν υιοθετηθεί. Εν προκειμένω, οι νηογνώμονες, με τη θέ-

ση που κατέχουν στη ναυτιλιακή βιομηχανία και τη δύναμη που αντλούν μέσα από αυτήν, μπορούν και πρέπει να βοηθήσουν ή αν θέλετε να «επιβάλλουν» την εν λόγω συμμόρφωση στις περιπτώσεις που άπτονται της αρμοδιότητάς τους.

Έργο των νηογνώμωνων είναι να συνεχίζουν να αναπτύσσουν την ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές στηριζόμενοι σε μια ολοκληρωτική προσέγγιση αυτής.

Η επέμβασή τους αρχίζει από το κτίσιμο των πλοίων. Εν προκειμένω, φρονώ ότι είναι αναγκαίο να υιοθετηθούν από όλους τους νηογνώμονες, μέσω μιας συνθήκης στο πλαίσιο του διεθνούς ναυτιλιακού οργανισμού (IMO), κανόνες και κανονισμοί για την κατασκευή των πλοίων και την αξιοπλοϊότητά τους, κοινοί και ενιαίοι από κάθε άποψη για όλους τους νηογνώμονες. Το επόμενο βήμα είναι η πιστή εφαρμογή τους.

Η επέμβαση και ο ρόλος των νηογνώμωνων συνεχίζεται σε όλη τη ζωή του πλοίου με επιθεωρήσεις, τακτικές ή έκτακτες, με την υιοθέτηση μέτρων για την αποτελεσματική, τόσο σε ποιότητα όσο και σε οργάνωση, συντήρηση που εφαρμόζεται επί του πλοίου. Οι έλεγχοι αυτοί πρέπει να είναι ουσιαστικοί και τα αποτελέσματά τους

πρέπει να τυχάνουν της αντίστοιχης προσοχής και μεταχείρισης με απώτερο σκοπό την εκπλήρωση του έργου των νηογνώμωνων (ανάπτυξη και διατήρηση της ασφάλειας στις θαλάσσιες μεταφορές).

Αναφορικά με τα ατυχήματα, όπως όλοι γνωρίζουμε, ο «ανθρώπινος παράγων» είναι μία από τις συχνότερες αιτίες πρόκλησης ατυχημάτων. Και τούτος είναι ο λόγος που, δυστυχώς, θα συνεχίσουν να συμβαίνουν. Είναι αναμφισβήτητο όμως ότι η επίτευξη της ανάπτυξης και διατήρησης της ασφάλειας στις θαλάσσιες μεταφορές θα συμβάλει κατά πολύ στη μείωση των ατυχημάτων, αποδυναμώνοντας την αιτία «ανθρώπινος παράγων» όπου τούτο είναι δυνατό.

Πιστεύω σχετικά ότι το μεγαλύτερο εργαλείο πρόληψης εν προκειμένω είναι ο κώδικας ασφαούς διαχείρισης πλοίων (ISM Code), η εφαρμογή του οποίου έχει αποδείξει θετική επίδραση στη μείωση των ατυχημάτων.

Κλείνοντας θέλω να τονίσω την ανάγκη συνέχισης και ενδυνάμωσης της συνεργασίας πλοιοκτητών, νηογνώμωνων και ναυπηγείων μέσα στο πλαίσιο της εκπλήρωσης του ρόλου ενός εκάστου, με γνώμονα την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών.

Ορατός ο κίνδυνος αφελληνισμού της Ναυτιλίας

του Βασιλείου Κ. Μανιού
Προέδρου Transman Shipping Enterprises S.A.



προσφορά των 70 χρόνων του περιοδικού σας έχει εκτιμηθεί από όλη τη ναυτιλιακή κοινότητα και είμαι βέβαιος ότι θα συνεχίσει την πολύτιμη προσφορά του και εις το μέλλον.

Αναφορικά με τα προβλήματα και τις προοπτικές της ελληνικής ναυτιλίας θα ήθελα να επισημάνω τα εξής:

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις της εποχής μας λειτουργούν στη συντριπτική τους πλειοψηφία με πολύ υψηλά στάνταρ οργάνωσης, ασφάλειας και παροχής υπηρεσιών. Η επιβολή ή η προσπάθεια επιβολής επιπρόσθετων μέτρων/κανονισμών από διάφορους οργανισμούς είναι πολλές φορές άνευ ουσιαστικής ανάγκης, διότι οι προτάσεις και το αντικείμενο που πραγματεύονται υπερκαλύπτεται από ήδη υπάρχοντες κανόνες. Ως εκ τούτου δημιουργείται η εντύπωση ότι πολλές φορές νομολογούν ονόματι της ασφάλειας, όχι για τη βελτίωση αυτής, αλλά για να δικαιολογήσουν την ύπαρξή των. Η αλόγιστη επιβολή κανονισμών θα μετατρέψει τη ναυτιλιακή επιχείρηση σε δυσκίνητο γραφειοκρατικό οργανισμό με πολύ σοβαρές συνέπειες, τόσο οικονομικές όσο και οργανωτικές. Η υπερβολή δεν αυξάνει την ασφάλεια των πλοίων αλλά αντιθέτως τη φθίνει λόγω πολυπλοκότητας και θα φθάσουμε στο σημείο να προσπαθούμε να ικανοποιήσουμε το «γράμμα του νόμου» χάνοντας την ουσία, που είναι η ασφάλεια και η δυνατότητα του πλοίου να λειτουργεί εποικοδομητικά. Η πολυπλοκότητα των κανονισμών και η ανάγκη

επένδρωσης των γραφείων για την τήρηση αυτών πιθανώς να οδηγήσει πολλές μικρές εταιρείες σε εξοφάνιση.

Η ελληνική ναυτιλία και βέβαια έχει μέλλον. Το εγγυάται η συνεχής ανοδική της πορεία. Το κυριότερο πρόβλημα που αντιμετωπίζει η ναυτιλία μας είναι, κατά τη γνώμη μου, η εξεύρεση προσωπικού. Ο κίνδυνος αφελληνισμού της ναυτιλίας είναι ορατός και δεν αναφέρομαι μόνο εις την επένδυση των πλοίων αλλά και των γραφείων. Το μεγαλύτερο των προβλημάτων είναι κατά τη γνώμη μου το γεγονός ότι εδώ και χρόνια το 1/3 της ελληνόκτητης ναυτιλίας (το φέρον ελληνική σημαία) καλείται να παράξει αξιωματικούς αρκετούς για το σύνολο αυτής. Η λύση θα ήταν άμεση αν επιτρεπόταν εις τους αξιωματικούς που υπηρετούν εις τα υπό ξένη σημαία να χρησιμοποιούν την υπηρεσία τους όχι μόνο για την εξαγορά συνταξιών αλλά και την προαγωγή των. Όσους δόκιμους και να παράξουν οι προαγωγικές σχολές, αν δεν μπορούν να προαχθούν λόγω ελλείψεως θέσεων, το πρόβλημα θα παραμείνει.

Τέλος, για το πώς μπορεί να σωθεί το NAT είναι ένα δύσκολο θέμα που χρειάζεται εξειδικευμένες επί των ασφαλιστικών γνώσεις τις οποίες δεν διαθέτω.

Άμεση ανακούφιση για το Ταμείο θα ήταν νομίζω η ένταξη στο NAT όρων των εργαζομένων εις τις Ν/89 εταιρείες, πολλοί εκ των οποίων είναι ναυτικοί.

Ευχομαι Καλά Χριστούγεννα και Ευτυχισμένα Χρονιά σε όλους.





Τι κοστίζει στη ναυτιλία η



είναι σαν να ρωτάμε τι κοστίζει σε καθέναν από μας, το να είμαστε καθαροί, ευπρεπείς και πολιτισμένοι. Τι να κοστίζει;... Λίγο σαπούνη και νερό... Και πάνω από όλα τη νοοτροπία, τη διάθεση, και το σεβασμό στον διπλανό μας. Τη νοοτροπία, τη διάθεση και το σεβασμό στο χώρο που μας περιβάλλει και μοιραζόμαστε με τους άλλους.

Όπως στον οικογενειακό μας προγραμματισμό το σαπούνη και το νερό μαζί με τον κόπο να μεταφέρουμε τα απορρίμματα στον κάδο της συλλογής τους είναι θέματα που δεν συζητάμε καν, που είναι αυτονόητα και υπονοούνται μέσα στο σύνολο της καθημερινής μας αξιοηρεπούς ζωής, έτσι και οι τρέχουσες δαπάνες μαζί με τις επενδύσεις στα καράβια για την προστασία του περιβάλλοντος δεν μπορούν να απομονώνονται από τα ουσιαστικά λειτουργικά μας έξοδα και να γίνονται αντικείμενο ξεχωριστής αποτίμησης σε ειδικό κέντρο κόστους. Είναι το σαπούνη και το νερό!

Οι ναυτικοί μας, οι εταιρείες τους, τα ίδια τα πλοία, μαζί με τις φάλαινες, τα δελφίνια, το φυτικό και το ζωικό πληγκτόν, είναι όλη όντα της θάλασσας. Ζουν μέσα σε αυτήν, ζουν από αυτήν και πεθαίνουν μαζί της όταν αυτή καταστρέφεται. Έχουν κάθε λόγο, είναι μέσα στη φύση τους και είναι δικό τους ηθικό καθήκον και αποτέλεσμα ενστίκτου αυτοσυντήρησης, να τη νοιάζονται, να τη φροντίζουν... να κάνουν ό,τι είναι δυνατόν για να αποτρέψουν προληπτικά τον κάθε κίνδυνο που την απειλεί.

Η θάλασσα, βέβαια, είναι και..., και δύσκολη πολύ. Τα βαπόρια μεγάλα..., τα φορτία όσο απαραίτητα, πολύτιμα για τη ζωή, τόσο ενέχουν τους δικούς τους κινδύνους... Οι καιροί δυνατοί!..

Πάντα, αν δεν είναι ΚΑΙ τα μυαλά ΚΑΙ τα σώματα ΚΑΙ οι καρδιές ταυτόχρονα σε μεγάλη εγρήγορση, αν όλοι δεν γνωρίζουν καλά, αν δεν προβλέπουν και δεν

προστασία του περιβάλλοντος

του Εμμανουήλ Α. Βορδώνη,
Executive Director της Thenamaris

αφουγκράζονται την κακοτοπιά, τότε εύκολα κάτι μπορεί να στραβώσει. Και αν το κακό ξεκινήσει, τότε και θα κλιμακωθεί αν δεν αντιμετωπισθεί με ψυχραιμία, γνώση, σύνεση και άμεση δράση. Η θάλασσα ζητεί και την αυτοθυσία καμία φορά.

Τα βαπόρια πρέπει να είναι χτισμένα γερά, να συντηρούνται καλά, να είναι εξοπλισμένα και επανδρωμένα με επάρκεια. Επάρκεια τόσο τεχνική και οργανωτική όσο και ανθρώπινη και ηθική, για να αντεπεξέρχονται στην ποικιλία των δυσκολιών και πιέσεων που έρχονται από παντού.

ΕΠΑΡΚΕΙΑ, ΕΠΑΡΚΕΙΑ! Αυτή είναι η λέξη-κλειδί. Η λέξη που καθορίζει το μέτρο και διαχωρίζει το ουσιώδες, το αυτονόητο και το σημαντικό από την υπερβολή και την αστοχία. Γιατί σε υπερβολή και αστοχία φαίνεται συχνά να οδηγούμαστε όταν, παρασυρμένοι από το κακό γεγονός και τις δικές μας φοβίες, θεσπίζουμε βιαστικά, μαξιμαλιστικά μέτρα με στόχο, με αφορμή, συχνά και με πρόφαση, την προστασία της θάλασσας, των ακτών και του αέρα που μας περιβάλλουν.

Και εδώ βρίσκεται η διαχωριστική γραμμή. Αυτή που διαφοροποιεί τις αυτονόητες, τις χρήσιμες, τις αποδοτικές δαπάνες, που φυσικά γίνονται και χωρίς φειδώ πρέπει να γίνονται, για την εξασφάλιση της υπεύθυνης, της ευπρεπούς και πολιτισμένης ναυτικής συμπεριφοράς... το σαπούνι και το νερό!.. Από εκείνες, τις «υπέρ το δέον», που ξεπερνούν το αναγκαίο, το επαρκές και το ορατά ωφέλιμο. Δαπάνες με ασαφή στόχο, που φτάνουν τα όρια της υπερβολής στην προσπάθεια όχι τόσο να είμαστε, αλλά πιο πολύ να φαινόμαστε(!) συνεπείς προς το περιβάλλον. Και εκείνες πράγματι μπορούν να χαρακτηριστούν σαν το κόστος.

Αυτό είναι το κόστος του υπερβάλλοντος, το με αβέβαια αποτελέσματα. Οι λύσεις που οδηγούν σε άκρατη μεγιστοποίηση της προληπτικής προστασίας, που αγνοούν τη

συνθετότητα των περιβαλλοντικών συστημάτων, που υποεκτιμούν την ανθεκτικότητά τους και ξεχνούν τη μεγάλη τέχνη της φύσης για αυτοκάθαρση και αναγέννηση, που παραβλέπουν το χρυσό κανόνα του μέτρου.

Αυτές οι λύσεις που ξεπερνούν το ισοζύγιο κόστους/οφέλους, αυτές μόνον οι δαπάνες αξίζει να ενταχθούν στο σημερινό τίτλο της υπερβατικής ανάληψης πόρων για



αβάσιμα, αστήριχτα, εξεζητημένα και συχνά άναυτα μέτρα στο στόχο τάχα της προληπτικής προστασίας του περιβάλλοντος.

Όσοι δουλεύουμε και αγαπάμε τα βαπόρια, με συγκίνηση αλλά και ηρεμία το δεχόμαστε σαν φυσικό γεγονός, όταν οι ίδιοι συνειδητά οδηγούμε τα γερασμένα καράβια προς τα αβυθώ του Πακιστάν, για να μετατραπούν από ζωντανό οργανισμό της θάλασσας στα κομμάτια νεκρού μετάλλου που τροφοδοτούν τις υψικαμίνους. Η διάλυση αυτή είναι το φυσικό επακόλουθο μιας ενεργητικής ζωής που φτάνει στο πέρας της. Η επένδυση για την αντικατάστασή τους είναι η αυτονόητη, η λογική επένδυση στο πνεύμα της επάρκειας, της υπεύθυνης οικο-κοινωνικής συμπεριφοράς. Το νερό και το σαπούνι!..

Με οδύνη, όμως, απορία και οργή παραδινόμαστε στις πιέσεις και στέλλουμε πριν από την ώρα τους, προτού κλείσει ο κύ-

κλος της ζωής τους, βαπόρια δοκιμασμένα, αξια και ακόμα δυνατά, στα διαλυτήρια της Ανατολής. Η αφάνταστη αυτή σπατάλη πόρων και οι τεράστιες επενδύσεις για τα καινούργια υποκατάστατα, αυτή είναι το πραγματικό κόστος - το κόστος με αβέβαιη σκοπιμότητα και σημαντικές παρενέργειες, τόσο στον οικονομικό όσο και στον κοινωνικό κύκλο της διακίνησης των αγαθών.

Αυτό που αυθαίρετα αυτο-ονομάστηκε «ανακύκλωση πλοίων», μοιάζει να είναι και συνδυασμός:

- Της αδυναμίας μας να εκτιμήσουμε αντικειμενικά και να ιεραρχήσουμε τους κινδύνους.
- Της δειλίας μας να αντιμετωπίσουμε την επιπόλαιη και θυμωμένη κοινή γνώμη.
- Της αφθονίας των κεφαλαίων που εύκολα διατίθενται.
- Της υπερπαραγωγικότητας των ναυπηγείων που ζητούν απασχόληση.
- Μιας ναυτοσύνης που, μαζί με την κοντή μνήμη των παραγόντων της ναυτιλίας, φαίνεται να χρειάζεται αφύπνιση, αλήθεια και

• Μιας αδυναμίας με παρηγοσία να επικοινωνήσουμε και να διευρύνουμε την αντίληψη της πολυπλοκότητας των θεμάτων, συμβάλλοντας στη σύνεση, την ψυχραιμία και την ορθή κρίση.

Και βέβαια, αυτό δεν δικαιούται να αυτοκαλείται ανακύκλωση!

Ανακύκλωση θα πει πως παρατείνουμε τη ζωή, πως την εξαντλούμε, πως μέχρι τέλος αξιοποιούμε κάθε σταγόνα των φυσικών και οικονομικών πόρων και κάθε ρανίδα του ανθρώπινου κόπου. Πως πριν πετάξουμε κάτι, είμαστε σίγουροι πως κάναμε ό,τι μπορούσαμε για να το ζωντανέψουμε, το σύνολο ή τα μέρη του, για χρήσιμο σκοπό. Και ανακυκλώνοντας έτσι, αποτρέπουμε τη μετάληψη και κατανάλωση νέων φυσικών πόρων που, όταν βεβαιωμένα απομακρύνονται, αναταράσσουν τις δυναμικές και ευαίσθητες ισορροπίες του πολυσύνθετου οικοσυστήματος.

Η πρώτη διάλυση άξων ηλίων, όχι ανακύκλωση δεν είναι, αλλά αλόγιστη σπατάληση φυσικών υλικών, οικονομικών μεγεθών και ανθρώπινης δουλειάς. Είναι αυτό που μάλιστα υπονοεί ο τίτλος. Το υπερβάλλον κόστος για την προστασία του περιβάλλοντος, κόστος που ξεπερνάει τους ορίζοντες και της ίδιας της οικολογικής ηθικής.

Για τις μετα-Εrika εξελίξεις, με οργή αλλά και συνείδηση της δικιάς μας ευθύνης που δεν καταφέραμε να αποτρέψουμε την υπερβολή, βιώνουμε τώρα μία καινούργια βαθιά κρίση στη ναυτιλία.

Για τις μετα-ΣΑΜΙΝΑ εξελίξεις, με σκεπτικισμό αλλά και εντονότερη, ως Έλληνες της θάλασσας, τη συνείδηση της ευθύνης που δεν καταφέραμε να αναδείξουμε το πραγματικό πρόβλημα και κλονίσαμε το ηλέγμα της ναυτιλίας του Αιγαίου, βιώνουμε την κούρσα των πανάκριβων καινούργιων ηλίων που δύσκολα θα επιβιώσουν στο ερημικό χειμωνιάτικο Αιγαίο.

Και στις δύο παράλληλες στιγμές, τη μία με την οικολογική καταστροφή και την άλλη με την τεράστια ανθρώπινη απώλεια, αποτύχαμε να φωτίσουμε στους νομοθέτες, στους πολιτικούς, στην κοινωνία και στην αγορά μας, το τόσο γνωστό και ιστορικά τεκμηριωμένο! Πως η ποιότητα και η ασφάλεια σίγουρα δεν μπορεί έτσι απλοϊκά

να ταυτιστεί με την ηλικία και το double-double. Είναι προϊόν μόνο της συνεισφοράς και της συνέργειας τόσο του τεχνικού υλικού, αλλά και άλλου τόσο, αν όχι περισσότερο, της ανθρώπινης εκτίμησης και συμπεριφοράς εξίσου στο βαπόρι αλλά και σε όλους τους άλλους φορείς και τα πρόσωπα που το περιβάλλουν.

Έτσι, όλοι μας, οι απλοί του κόσμου καταναλωτές, πληρώσαμε οι ίδιοι το ακριβότερο πετρέλαιο, που γεννήθηκε από τον πολυπληθασισμό του ναύτη, αποτέλεμα της βεβαιωμένης αποστράτευσης αξιόμαχων ηλίων. Και οι ίδιοι εμείς, οι απλοί των νησιών ταξιδευτές, θα πληρώσουμε μοιραία το ακριβότερο γάλα, νερό και εισιτήριο, για να φτάσουμε κάπως πιο γρήγορα, και όποτε ο καιρός το επιτρέπει, στο λιμάνι του Πειραιά.

Είναι ευχάριστο και ενδιαφέρον το πόσο καλά λειτουργούν τελικά οι μηχανισμοί της αυτογνωσίας και της διόρθωσης των λαθών. Πολύ γρήγορα, είτε συνειδητά είτε ασυνείδητα, εισάγεται και στη ναυτιλία η καταξιωμένη πιο επιστήμη και τέχνη που δοκιμάστηκε με επιτυχία σε άλλους, ωριμότερους και περισσότερους σύνθετους κλάδους. Σε συναντήσεις στον IMO στην Ευρωπαϊκή Ένωση, σε συνέδρια, στις οχοχές και στις εταιρείες, αρχίζει και η ναυτιλία να αφομοιώνει τις έννοιες της Συστηματικής Αξιολόγησης/Διαχείρισης του Κινδύνου. Η τεχνολογία του Risk Assessment και του Risk Management έρχεται να ενισχύσει τα καλά μέτρα και τη γνώση της πρόληψης, ενώ ταυτόχρονα να αποτρέψει την επανάληψη των άστοχων υπερβολών.

Στη θάλασσα, όπως πάντα αντιδρούμε και δυσκολευόμαστε να αφομοιώσουμε τις έννοιες και τα δοκιμασμένα εργαλεία που εισάγονται από την τεχνολογία των πυρηνικών αντιδραστήρων, του πολέμου και του Διαστήματος. Σιγά, σταθερά όμως, εξοικειωνόμαστε με τα νοήματα, όταν... τα αξιοποιούμε ετοιμάζοντας το πέρασμα του Βοσπόρου, την αποτροπή της φωτιάς, την αποφυγή της ρύπανσης και την προστασία της ανθρώπινης ζωής.

Παράλληλα, και κάτι άλλο, εξίσου καλό, σταδιακά αφομοιώνεται στον ευρύτερο κύκλο που στρεφύεται στην προστασία του πλανήτη.

Οι χώροι της πολιτικής, της περιβαλλοντικής επιστήμης, της νομοθεσίας και του οικολογικού κινήματος αφομοιώνουν την

ανάγκη της συνύπαρξης και των επιχειρηματικών φορέων στη ζύμωση και το διάλογο για το περιβάλλον. Αντιλαμβάνονται το κενό που δημιουργεί η απουσία των επιχειρήσεων που στην ουσία αυτές υλοποιούν την οικονομική δράση της εξόρυξης της ενέργειας, της παραγωγής των κοινωνικών αγαθών και της μεταφοράς τους στους τελικούς χρήστες, πολίτες του κόσμου. Έτσι, παίρνουν την πρωτοβουλία και τους προκαλούν να μετέχουν στις εξελίξεις, διαθέτοντάς τους το βήμα του λόγου.

Στο παγκόσμιο προσυνέδριο της UNESCO (Παρίσι - Δεκέμβριος 2001), που προετοιμάζει τη Διάσκεψη Κορυφής RIO + 10 για το Περιβάλλον (Johannesburg - Ιούνιος 2002), κληθήκαμε ως Intertanko, OCIMF, IPIECA για να είμαστε παρόντες και ενεργητικά να συμβάλλουμε. Εμείς που, έτσι και αλλιώς, θα κληθούμε στην πράξη να υλοποιήσουμε τα μέτρα προστασίας και να αναπτύξουμε την ειδική γνώση και τεχνολογία που θα εφαρμόσουμε στο δρόμο της προστασίας και της πρόληψης. Παράλληλα, και στο διαθρησκευτικό, διακρατικό και διεπιστημονικό συνέδριο, που με πρωτοβουλία του Οικουμενικού Πατριάρχη οργανώνει η Ορθοδοξία για τη διεύρυνση της περιβαλλοντικής ηθικής, (Αδριατική - Μάιος 2002) και πάλι οι φορείς της ενέργειας και της θαλάσσιας μεταφοράς έχουν διπλά στους θρησκευτικούς ηγέτες, τους επιστήμονες και τους πολιτικούς προσκληθεί.

Είναι λοιπόν πια στα δικά μας τα χέρια, το πόσο καλά, πόσο τεκμηριωμένα, πειστικά, πόσο ώριμα και αποτελεσματικά, όλοι εμείς, Πρεσβευτές Καλής Θέλησης της Υπεύθυνης Επιχειρηματικότητας, θα συμβάλουμε στην αντικειμενική κατανόηση της συνθετότητας που προκύπτει όταν το φυσικό περιβάλλον και τα ανθρώπινα συστήματα μεγάλης κλίμακας αλληλεπιδρούν. Είναι ουσιαστικό να συντρέχουμε στον προβληματισμό για την ταυτόχρονη αειφορία και την ενδογενή ανανεωσιμότητα και των ΔΥΟ δομικών πρωταγωνιστών της εξέλιξης που ταυτόχρονα διαλέγονται και συνυπάρχουν: Τόσο του φυσικού περιβάλλοντος που μας φιλοξενεί και μας καλεί να το προστατεύσουμε, όσο όμως και των ανθρώπων κοινωνιών που ονειρεύονται και δικαιούνται την ειρήνη, το τοπικό τους και ευρύτερο οικοσύστημα μαζί με την εξέλιξη των συνθηκών της ζωής τους.





Η πιο δυνατή σας σχέση
με την αγορά... ΓΕΝΝΙΕΤΑΙ !

Ανανεώστε τη σχέση σας με την αγορά. Δημιουργήστε μια διαρκή σχέση εμπιστοσύνης με το κοινό σας και τα Μ.Μ.Ε. μέσα από τις υπηρεσίες Επικοινωνίας και Προβολής που προσφέρει η Gratia Relations. Ειδικευμένη στην **ανάπτυξη και εφαρμογή ολοκληρωμένων προτάσεων εταιρικής επικοινωνίας**, η Gratia Relations αναλαμβάνει από τα πρώτα βήματα να κάνει τη σχέση αυτή δυνατή, άμεση και αποτελεσματική.

Υπηρεσίες Επικοινωνίας και Προβολής:
Γραφείο Τύπου
Οργάνωση επαγγελματικών κοινωνικών εκδηλώσεων
Media planning
Σχεδιασμός και υλοποίηση εταιρικών εντύπων





Τυχεροί εσείς που έχετε τη θάλασσα ως πεδίο δράσης

Για τους περισσότερους, η θάλασσα είναι ένα φυσικό εμπόδιο που πρέπει να ξεπεραστεί. Για όσους όμως ασχολούνται με την ιστιοπλοία, κατέχουν ή ξέρουν να κουμαντάρουν ένα σκάφος... η θάλασσα είναι το μέσο που τους πάει παντού!

Πιο πέρα από τους συνηθισμένους προορισμούς, σε πιο όμορφες παραλίες, σε πιο μακρινές αμμουδιές, σε πιο πλούσιους ψαρότοπους, σε πιο ενδιαφέροντες τόπους.



↑ Κως. Η πατρίδα της Ιατρικής, είναι επίσης ένας υπέροχος ταξιδιωτικός προορισμός που προτιμούν πολλοί.

Ο Οδυσσέας δεν είναι ο «Κανένας», αλλά είναι ο καθένας μας, όταν αφήνουμε τον ταξιδευτή που κρύβουμε μέσα μας να πάρει το τιμόνι.

12 προορισμοί, 12 αφετηρίες

Κάθε ένα από «Τα Λιμάνια του Οδυσσέα» είναι ένας σταθμός στο μεγάλο ταξίδι αλλά και μία αφετηρία. Οι εξορμήσεις προς την ενδοχώρα και τις

↓ Τήνος. Το ευλογημένο νησί με τους προικισμένους τεχνίτες, τους σπουδαίους ανθρώπους του πνεύματος και την πλούσια παράδοση.



↑ Μύκονος. Παγκόσμια γνωστή και πάντα επίκαιρη, με ιδιαίτερη όμως γοητεία για κάθε επισκέπτη.

γειτονικές παραλίες είναι διαδρομές στη Φυσική Ομορφιά, τον Πολιτισμό, την Ιστορία, τη Λαογραφία, την Τέχνη, τη Γαστρονομία.

Με το πνεύμα του Οδυσσέα, κάθε τόπος αποκαλύπτει όλη του τη γοητεία, τις άγνωστες ομορφιές του, τα υπέροχα μυστικά του.

Όσο πιο μακριά πάτε, τόσο περισσότερα έχετε να γνωρίσετε και τόσο πιο καλοδεχούμενοι είστε. Γιατί κάθε ένα από τα λιμάνια του Οδυσσέα είναι και μια μικρή πατρίδα. Τόσο αυτά που βρίσκονται στις Κυκλάδες και τα Δωδεκάνησα, όσο και αυτά που βρίσκονται στη Μεγάλη Ελλάδα, τη Magna Grecia.

Παντού φαίνονται ολοφάνερα τα στοιχεία που ενώνουν με πολύ ουσιαστικό τρόπο αυτούς τους

Τα Λιμάνια του Οδυσσέα

Μερικές φορές, η μεγάλη περιπέτεια είναι πιο κοντά από όσο φαντάζεστε

Η πιο μεγάλη πρόκληση για εξερευνήσεις είναι το Αιγαίο και τα παράλια της Ιταλίας.

Ακούγεται ενδιαφέρον !

Είναι αλήθεια ! Το πιστεύουν ακράδαντα - κι έχουν πολλά επιχειρήματα υπέρ αυτής της άποψης - όσοι γνωρίζουν «Τα Λιμάνια του Οδυσσέα». Αυτά είναι 6 ελληνικά και 6 ιταλικά λιμάνια που συνθέτουν μία πρόταση για εξερεύνηση, περιπέτεια κι απολαυστικές διακοπές.

Μία, αλλά τόσο ενδιαφέρονσα, πλήρη κι ολοκληρωμένη ώστε να γίνεται ακαταμάχητη.

«Τα Λιμάνια του Οδυσσέα» δεν είναι μία αναπαράσταση της διαδρομής του Οδυσσέα.

Είναι η δική σας διαδρομή στην απόλαυση.

«Οδυσσέας» είστε εσείς !!!

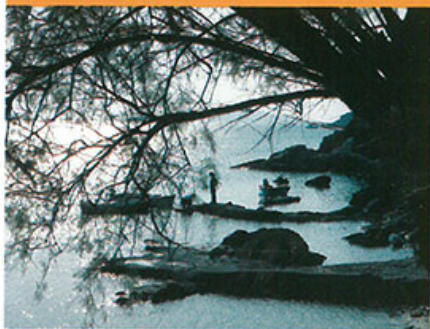
Ο μυθικός ήρωας είναι το διαχρονικό πρότυπο του ταξιδιώτη. Θαλασσοπόρος, toλμηρός, περίεργος, πάντα έτοιμος να αποδεχθεί μια πρόκληση, γεμάτος με γνήσια διάθεση για περιπέτεια. Αλλά και πάντα έτοιμος να επικοινωνήσει ανθρώπους και πολιτισμούς, να γευθεί άγνωστους καρπούς, να γνωρίσει άλλα έθιμα και ήθη.

Πιο πέρα από τους συνηθισμένους προορισμούς, σε πιο όμορφες παραλίες, σε πιο μακρινές αμμουδιές



↑ Ρόδος. Προικισμένη από τη φύση, έτοιμη να εκπλήξει ακόμα και όσους νομίζουν πως τη ξέρουν.

↓ Πάτμος. Ήρεμη και πανέμορφη, τόπος όπου οι άνθρωποι πλησιάζουν το θείο.



← Άνδρος. Κιβωτός πολιτισμού εδώ κι αιώνες χρόνια με ιδιαίτερο χαρακτήρα και φυσική ομορφιά.



↑ **Tiropea.** Η σπουδαία λιμενική του υποδομή για ψαροκάικα και σκάφη αναψυχής, είναι αρμονικά ενταγμένη μέσα σ' ένα καταπράσινο περιβάλλον.

“Τα Λιμάνια του Οδυσσέα” έχουν πολλά για τον καθένα

τόπους. Το λαμπερό φως, το πλούσιο χρώμα, το αρμονικό περιβάλλον, αλλά και η γλώσσα, ο πολιτισμός, οι χαρακτήρες των ανθρώπων, οι παρόμοιες προτεραιότητες στη ζωή.

σας περιμένουν

Αρχίζει το «κυνήγι των θησαυρών»

Τι αναζητάτε από τις περιπλανήσεις σας; Τι επιθυμείτε να βρείτε; Τι είναι αυτό που θα ικανοποιήσει το πάθος σας για εξερεύνηση; Όλα θα τα βρείτε εδώ!

«Τα Λιμάνια του Οδυσσέα» έχουν πολλά για τον καθένα. Τοπικά προϊόντα, γεύσεις και νοστιμιές, θρύλους και μύθους, εκπληκτικά τοπία, υπέροχους ανθρώπους, εκδηλώσεις Τέχνης και Πολιτισμού, άπειρες ευκαιρίες για διασκέδαση, παραλίες και σπηλιές, μνημεία και κάστρα, απομόνωση αλλά και δυνατότητες για δράση, σημεία όπου η Ιστορία ζωντανεύει, περίεργα της φύσης, σπάνια ζώα και πτηνά.

Θα εκπλαγείτε όταν ανακαλύψετε πόσες «άγνωστες» ομορφιές κρύβει η Ελλάδα αλλά και η Ιταλία.

Οι «καλές πληροφορίες» κάνουν τη διαφορά

Το πρόγραμμα για την ανάδειξη των Λιμανιών του Οδυσσέα έχει φροντίσει ώστε να εφοδιάσει κάθε ταξιδιώτη με όλες τις απαραίτητες πληροφορίες, ευθύς εξαρχής.

Αρχίστε αμέσως τώρα να σχεδιάζετε το ταξίδι σας. «Τα Λιμάνια του Οδυσσέα» αποκαλύπτουν όλα

τα μυστικά τους στο www.ulysses-ports.com. Έντυπα, CD-ROM, ταξιδιωτικοί οδηγοί και οδηγοί τσέπης, ένα CD με τραγούδια από «Τα Λιμάνια του Οδυσσέα», ακόμα και infokiosks σε κάθε λιμάνι, όλα είναι στη διάθεσή σας για να κάνουν το ταξίδι σας ακόμα πιο εύκολο κι ενδιαφέρον.

**Τολμήστε το.
«Τα Λιμάνια του Οδυσσέα»
είναι μια υπέροχη,
απολαυστική περιπέτεια.**



↑ **Roccella Jonica.** Το μεσαιωνικό κάστρο της, χτισμένο πάνω στο βράχο, δεσπόζει πάνω από το λιμάνι και τις όμορφες παραλίες που το περιβάλλουν.

↓ **Maratea.** Ένας τόπος με υπέροχη θάλασσα, τοπικό χρώμα και μεγάλη ιστορική διαδρομή.



↓ **Trani.** Ένας αξιόλογος ταξιδιωτικός προορισμός, με φυσικό λιμάνι και μεγάλο καλλιτεχνικό και ιστορικό ενδιαφέρον.



← **Crotone.** Το χαρακτηριστικό του φυσικά προστατευμένου λιμάνι είναι γνωστό από την αρχαιότητα μέχρι και τις μέρες μας.



↑ **Portofino.** Το λιμάνι του με τα καταπράσινα κανάλια αποτελεί από μόνο του ένα σπουδαίο αξιοθέατο και ένα προικισμένο σκηνικό.



Αυτό το σήμα είναι σημείο αναγνώρισης, τόσο για τους λάτρεις της περιπέτειας, όσο και για τους ανθρώπους που ξέρουν τον τρόπο να απολαμβάνουν όλη τη γοητεία των τόπων που επισκέπτονται.



Το πρόγραμμα είναι συγχρηματοδοτούμενο από την Ε.Ε.
Questo programma è stato cofinanziato dalla Comunità Europea
This programme has been co-financed by the European Union

ARCHI-MED:
CENTRAL AND EASTERN MEDITERRANEAN SPACE - TRANSNATIONAL COOPERATION IN THE FIELD OF SPATIAL PLANNING UNDER ART. 10 ERDF
ΣΥΝΤΟΝΙΣΤΙΚΗ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΡΓΟΥ, ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΑΓΑΙΟΥ - ΕΤΑΙΡΟΙ: ΕΛΛΑΔΑ: ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΑΓΑΙΟΥ, ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΠΕΚΑΝΕΟΥ Α.Ε., ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΚΥΚΛΑΔΩΝ Α.Ε., ΙΤΑΛΙΑ: ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΑΛΑΒΡΙΑΣ (Ιταλίο - Συντονιστής Έργου), ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΒΑΣΙΛΙΚΑΤΑΣ, ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΠΟΥΛΙΑΣ, ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΣΙΚΕΛΙΑΣ



Ποιο είναι
το σημερινό
επίπεδο
του Έλληνα
ναυτικού

του Γιάννη Χαλά
Γενικού γραμματέα της ΠΝΟ



στ' αρχήν, εκτιμώ ότι το ερώτημά σας είναι ρητορικό και με αυτήν τη βεβαιότητα μπορώ ευθέως να

απαντήσω ότι το επίπεδο του Έλληνα ναυτεργάτη, από όποια πλευρά και αν αυτό προσεγγισθεί, συγκαταλέγεται μεταξύ των αρίστων σε ολόκληρο τον κόσμο.

Θα ήθελα αντί άλλης εισαγωγής να σημειώσω ότι ναυτοσύνη και Έλληνας ναυτικός είναι έννοιες συνώνυμες και έχουν δοκιμασθεί κατά το παρελθόν σε ηλιόστες όσες περιπτώσεις. Τόσο από πλευράς εκπαίδευσης όσο και επαγγελματικής επάρκειας, ο Έλληνας ναυτεργάτης συνέβαλε στη δημιουργία της άλλοτε μεγάλης ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας των 4.000 πλοίων υπό τη γαλανόλευκη, τα οποία υπήρξαν οι πρεσβευτές της χώρας μας σε όλη την υδρόγειο. Σήμερα, δυστυχώς, ο αριθμός των υπό ελληνική σημαία πλοίων έχει δραματικά συρρικνωθεί, με αποτέλεσμα οι συνάδεσφοί μας να αναζητούν εργασία σε ελληνόκτητα υπό σημαίες ευκαιρίας πλοία αλλιά και σε ξένες ναυτιλίες, γεγονός που επιβεβαιώνει την ποιότητα και το επίπεδο του Έλληνα ναυτεργάτη.

Τα παραπάνω δεν θα πρέπει σε καμία περίπτωση να εκληφθούν ότι δεν υπάρχουν άλλα περιθώρια βελτίωσης και αναβάθμισης του επιπέδου των γνώσεων των ναυτεργατών. Εμείς είμαστε εκείνοι οι οποίοι έχουμε κατ' επανάληψιν τονίσει ότι στο ιδιαίτερα ανταγωνιστικό διεθνές περιβάλλον, στο οποίο δραστηριοποιείται η ναυτιλία μας, αποτελεί αδήριτη ανάγκη η αναβάθμιση του υφιστάμενου πλοιαίου ναυτικής εκπαίδευσης ώστε να ανταποκρίνεται στις ανάγκες της σύγχρονης ναυτιλίας. Είμεθα

εμείς εκείνοι που αναδείξαμε το κυρίαρχο αίτημα ολόκληρου του ναυτεργατικού κόσμου της χώρας μας για τη δημιουργία σχολών για κάθε κλάδο, που θα εξασφαλίζουν τις απαραίτητες γνώσεις, που θα υπόκεινται σε συνεχή αναβάθμιση και εκσυγχρονισμό του περιεχομένου τους, με απώτερο στόχο την κορυφαία εκπαίδευση του ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού. Προς την κατεύθυνση αυτή προτείναμε την άμεση αναβάθμιση του Κέντρου Επιδόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ), με έμφαση στην πρακτική εκπαίδευση των σπουδαστών, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα διεθνώς και ειδικότερα τις απαιτήσεις του ΙΜΟ.

Με την ίδια πρότασή μας επισημαίναμε ότι η ναυτική εκπαίδευση θα πρέπει να παρέχεται από αυτοδιοικούμενο ανωτάτου επιπέδου ίδρυμα στα πρότυπα των ΑΕΙ, η δε παρεχόμενη εκπαίδευση θα πρέπει να είναι ενιαία κατά κλάδο και να λαμβάνει υπ' όψιν τα επαγγελματικά δικαιώματα και τις ακαδημαϊκές ελευθερίες των σπουδαστών και, τέλος, να καθιερώνει κίνητρα για την προσέλευση και παραμονή των νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Η προσέλευση νέων πρέπει να αποτελέσει για την Πολιτεία κορυφαία προτεραιότητα των σχεδιασμών της, ώστε να μην επαναληφθούν τα απογοητευτικά αποτελέσματα που είχε η ανταπόκριση της νεολαίας στο κάλεσμα της Πολιτείας πρόσφατα.

Το επίπεδο του Έλληνα ναυτεργάτη θα μπορούσε να είναι ακόμη υψηλότερο εάν δεν συνέτρεχαν ορισμένοι λόγοι που αναχαιτίζουν τη δυναμική που θέλει και επιθυμεί να αναπτύξει ο ίδιος ο ναυτεργάτης. Αναφέρομαι κυρίως στους ανασταλτικούς παράγοντες που ευθύνονται γι' αυτήν την αναχαίτηση και κυρίως στα εξοντωτικά ωράρια εργασίας που είναι αναγκασμένοι να εργάζονται οι ναυτεργάτες ιδιαίτερα της επιβατηγού ναυτιλίας, πρωτίστως κατά τους θερινούς μήνες. Είναι γνωστό ότι οι ναυτικοί μας εξαντλούνται κυριολεκτικά, όντας υποχρεωμένοι να εργάζονται μέχρι και 17 ώρες ημερησίως με αποτέλεσμα να προκαλείται κόπωση και άγχος, παράγοντες που οδηγούν στην εντατικοποίηση της εργασίας τους και αποδεδειγμένα ευθύνονται για την πρόκληση ναυτικών ατυχημάτων.

Παρά το γεγονός ότι η ΠΝΟ και οι πρωτοβάθμιες οργανώσεις της δύναμής της με

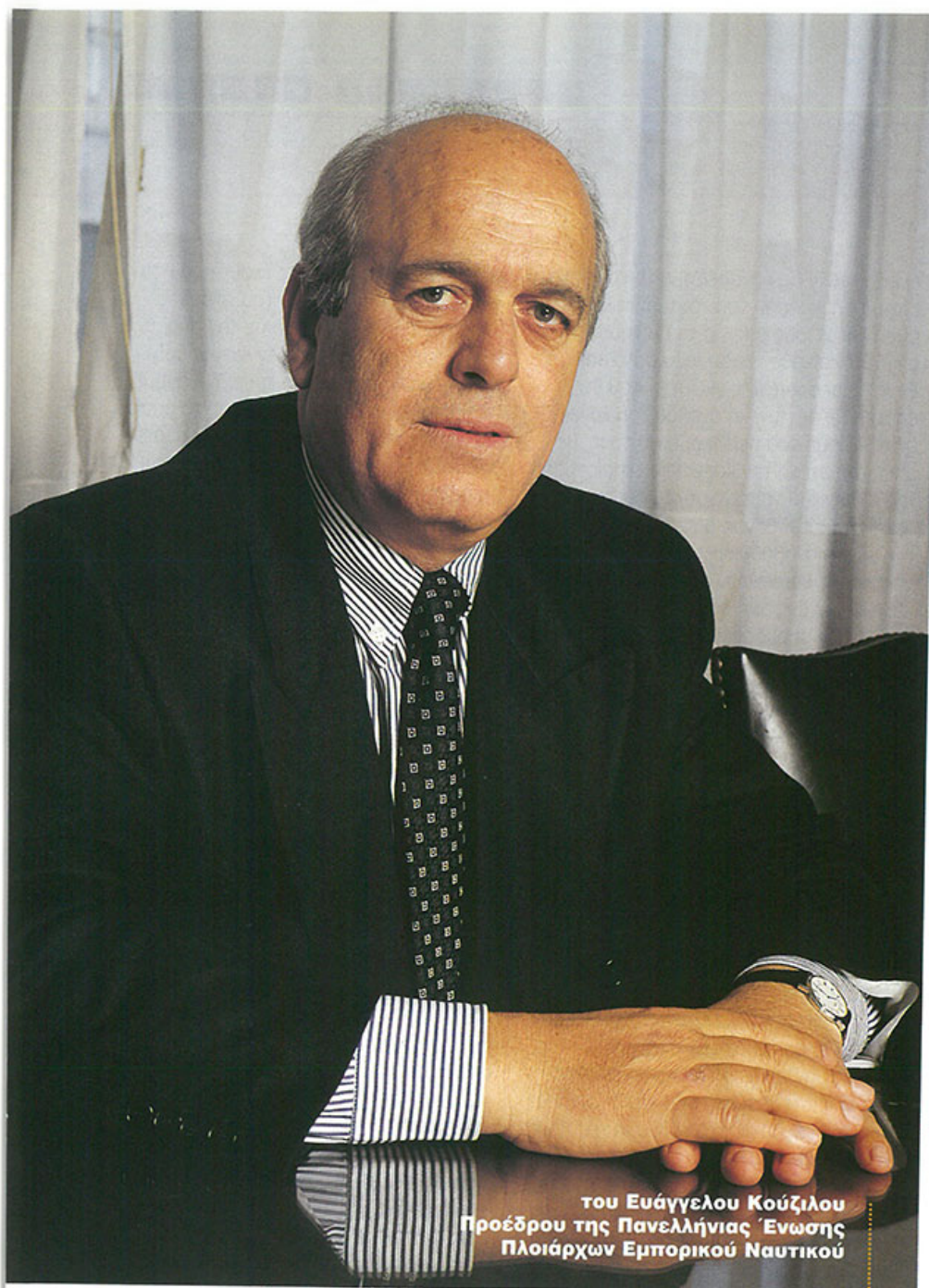
κάθε είδους παρεμβάσεις έχουν προ πολλού κρούσει τον κώδωνα του κινδύνου προς την Πολιτεία σχετικά με την απαράδεκτη αυτή κατάσταση, δεν έχει υπάρξει μέχρι στιγμής ουσιαστική και ριζική αντιμετώπιση του προβλήματος αυτού, το οποίο βρίσκεται στην πρώτη γραμμή των προτεραιοτήτων της ομοσπονδίας, η οποία και θα συνεχίσει τον αγώνα της μέχρις ότου αντιμετωπισθεί αυτό μια για πάντα.

Εξάλλου, μια άλλη παράμετρος -ουσιαστική κατά την άποψή μας- που συναρτάται με το ερώτημά σας, αφορά το γενικότερο ζήτημα του ρόλου του ανθρώπινου παράγοντα στην πρόκληση των ναυτικών ατυχημάτων. Το ελληνικό ναυτεργατικό κίνημα ανέκαθεν υπεστήριζε -και οφείλω να ομολογήσω ότι το πράττει με ιδιαίτερη έμφαση τα τελευταία χρόνια- ότι είναι επιτέλους ανάγκη να δοθεί προσοχή στο ρόλο του ανθρώπινου παράγοντα, γνωστού όντος ότι το 80% των ναυτικών ατυχημάτων οφείλονται σε αυτόν.

Η παρουσία ολοένα και μεγαλύτερου αριθμού πολυεθνικών πηρωμάτων -ιδιαίτερα στα επιβατηγά πλοία- με αμφισβητούμενα τις περισσότερες φορές ναυτικά προσόντα και η εντατικοποίηση της εργασίας, όπως προαναφέραμε, οδηγούν συχνά στη διαμόρφωση προϋποθέσεων για ναυτικά ατυχήματα. Παρ' όλης τις παραπάνω αρνητικές προϋποθέσεις, οι Έλληνες ναυτεργάτες χάρις στη ναυτοσύνη τους και την άριστη εκπαίδευσή τους αλλιά και την ετοιμότητά τους έχουν συμβάλει τα μέγιστα σε καταστάσεις εκτάκτου ανάγκης. Και τούτο οφείλεται κυρίως στο υψηλό επίπεδο των Ελλήνων ναυτεργατών.

Θα μπορούσα να επεκτείνω τις σκέψεις μου ακόμα πιο πολύ, πλην όμως, για την οικονομία του χώρου δεν το πράττω. Αρκούμαι να επαναλάβω ότι η δημιουργία της άλλοτε μεγάλης ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας υπήρξε κυρίως αποτέλεσμα του σκληρού μόχθου του Έλληνα ναυτικού, ο οποίος όπως εν καιρώ πολέμου έχει βρεθεί στην πρώτη γραμμή των μαχών, έτσι και εν καιρώ ειρήνης έχει μεγαλοουργήσει και θα μεγαλοουργεί, αρκεί όλοι και πρωτίστως η Πολιτεία, να προσέξουν περισσότερο τους εν ενεργεία αλλιά και τους απομάχους του κύματος, αποδίδοντάς τους τα όσα δικαιωματικά αξίζουν.

Καλή Χρονιά, με υγεία και κάθε επιτυχία στη ναυτιλία μας.



του Ευάγγελου Κούζιλου
Προέδρου της Πανελληνίας Ένωσης
Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού

Πώς θα προσελκύσουμε νέους στο ναυτικό επάγγελμα



ο πρόβλημα της έλλειψης αξιωματικών καταστρώματος έχει πάρει τον τελευταίο καιρό ανησυχητικές

διαστάσεις και πρέπει σύντομα, τώρα, να μας απασχολήσει όλους, αν πράγματι θέλουμε να διατηρήσουμε την ελληνική ναυτιλία στη θέση που της πρέπει, η οποία δεν είναι άλλη από τη θέση της κορυφής. «Το φυλάξει τ' αγαθά χαλεπώτερον του κτήσασθαι εστί», είπαν με σοφία οι αρχαίοι Έλληνες και αν δεν το εννοήσουμε απόλυτα, τότε ηυπάμαι, η κατάσταση θα ξεφύγει· θα τα χάσουμε όλα.

Ερευνώντας όμως τις αιτίες που μας οδήγησαν σ' αυτήν την πραγματικά επικίνδυνη κατάσταση και αναλύοντας τα ευρήματα, μπορούμε αβίαστα να συμπεράνουμε ότι τα λάθη που οδήγησαν σ' αυτή την κατάσταση είναι πολλαπλά, ξέχωρα από τις όποιες συγκυρίες. Και τα λάθη τα έκαναν όλοι. Κυρίως όμως η Πολιτεία, η οποία ποτέ δεν μέτρησε τους πλοιάρχους, τους ναυτικούς και την προσφορά της ναυτιλίας στο πραγματικό τους μέγεθος και αξία.

Είναι γεγονός αναμφισβήτητο ότι τις τελευταίες δεκαετίες οι συνθήκες εργασίας στην Ελλάδα διαφοροποιήθηκαν σημαντικά. Νέες ευκαιρίες για δουλειά, για μόρφωση και ανάπτυξη οδήγησαν χιλιάδες νέους προς άλλες κατευθύνσεις. Η Ελλάδα έπαψε να είναι μια χώρα που εξήγε χιλιάδες ικανά χέρια στην αλλοδαπή προς εξεύρεση εργασίας. Αντίθετα, εξετάζοντας και τα τελευταία απογραφικά στοιχεία, έχουμε μεγάλο αριθμό εργατών που εργάζονται στη χώρα μας (μήπως ξέρει κανένας πόσους;). Αυτά όμως, εν τάχει, είναι συγκυρίες, αλλοιές και μεταβολές, που συνετέλεσαν με την πάροδο του χρόνου.

Αυτό όμως που είναι καταλυτικό και απαράδεκτο είναι τα λάθη όλων των εμπλεκόμενων που συνετέλεσαν στη δραματική έλλειψη αξιωματικών καταστρώματος.

Ένα θολό τοπίο, ομιχλώδες, με αμφίβολη προοπτική, με πράξεις που απα-

Ξίωσαν τον κλάδο, όταν όλη η παγκόσμια κοινότητα τους χειροκροτεί, με μέτρα από τη μεριά της Πολιτείας που, αντί να βελτιώνουν ή τουλάχιστον να ακολουθούν τους άλλους κλάδους, είναι μαζί με πολλή άληθα, αυτά που συνετέλεσαν στο να απομακρυνθεί ο Έλληνας από το χώρο και να δημιουργηθεί αυτό το κενό. Πρόσκαιρα «κέρδη» με αμφισβητούμενη αξία που σε σύντομο χρόνο φάνηκε μηδενική και οδήγησε σε μίαν αλόγιστη χρησιμοποίηση πόρων πλοιοάρχων και αξιωματικών, επιδείνωσε το κακό και τώρα «τρέχουμε» όλοι για να αναστρέψουμε αυτή την κατάσταση.

Ο αγώνας όμως είναι σκληρός, η προσπάθεια πρέπει να είναι μεγάλη και απ' όλους ανεξαιρέτως.

Αν αναλογισθούμε δε ότι η έλλειψη αυτή είναι και παγκόσμια και οι μελέτες δείχνουν ότι έχει και ουξητικές τάσεις, τότε όλοι αντιλαμβανόμαστε το μέγεθος της προσπάθειας που θα πρέπει να καταβάλουμε, για να μπορέσουμε να βελτιώσουμε τα πράγματα.

Η μεγαλύτερη προσπάθεια, όμως, που πρέπει να γίνει είναι η αληθινή νοοτροπία απ' όλους. Κακά μοντέλα, που δεν επιτρέπουν να ξεφύγουμε από την πεπατημένη, συντεχνιακές νοοτροπίες, απ' όπου και αν προέρχονται, η λογική του «δος ημίν σήμερα» χωρίς να βλέπουμε πιο μακριά, με κανένα τρόπο δεν εξασφαλίζουν ότι τα όποια κίνητρα που θα θεσπιστούν, θα φέρουν και το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα.

Όταν λοιπόν απομακρυνθούμε από τα ανωτέρω, τότε θα πρέπει όλοι μαζί να καθήσουμε στο τραπέζι, να βάλει ο καθένας τις προτάσεις του, να τις αναπτύξει, με επιχειρήματα όμως, και τότε να είστε σίγουροι ότι θα βγει η σωστή «πρόταση» προς τους νέους που θα είναι και πειστική και θα έχει ελπίδες επιτυχίας.

Σ' αυτές τις προτάσεις κυρίαρχη θέση θα έχουν η αλήθεια, η πραγματικότητα και ο ρεαλισμός. Δεν πειθεται ο νέος σήμερα με διαφημιστικά «τρικ» του παρελθόντος, τα οποία εκτός των άλλων ήταν «κακόγουστα», πρόχειρα, σε λάθος χρόνο, σε λάθος τόπο και από λάθος ανθρώπους. Η «πρόταση» που θα παρουσιαστεί στον νέο, πρέπει να είναι σαφής, έστω και αν

σε κάποια σημεία, κάποτε, παρουσιάζει και δυσκολίες. Να τους εξασφαλίζει πρώτα απ' όλα αξιοπρέπεια, που τόσο αβασάνιστα τσακίσαμε τελευταία, αναβαθμισμένη εκπαίδευση, προστατευόμενη από διάφορους «υιούς» που τελευταία την ταλανίζουν, διασφάλιση εργασίας, προοπτική που να λέει ότι, στα «δύσκολα» καθ' όσον θα έλθουν και αυτά, θα έχει βοήθεια για να τα ξεπεράσει και όχι αγανακτισμένος θα ρίξει «μαύρη πέτρα» και θα μονολογεί «γιατί»;

Σκηνές με χειροπέδες για να ικανοποιηθούν κάποιοι, πρωτοσέλιδα εφημερίδων που παρουσιάζουν το χώρο σαν σε τριτοκοσμική χώρα, αναλήψεις ειδικών και όχι μόνον, έκαναν μεγάλο κακό και ο νέος είναι «μουδιασμένος».

Χρειάζεται μεγάλη προσπάθεια και να τα ξεπεράσει όλα αυτά.

Στα κίνητρα, τέλος, πρέπει να εξετασθούν και να υιοθετηθούν εκτός των ανωτέρω και μερικά που πραγματικά θα βοηθήσουν, όπως η μείωση της θητείας και, γιατί όχι, η κατάργησή της, ο εκσυγχρονισμός των παρεχομένων γνώσεων ώστε να ανταποκρίνονται στην εποχή μας, η αναβάθμιση του τίτλου σπουδών και του καταληκτικού διπλώματος. Αλήθεια, σε τι βαθμίδα ανήκει η ΑΕΝ; Με ρωτάνε και δεν ξέρω να απαντήσω. Ρωτώ κι εγώ και μου τα μασάνε. Μπορεί να λειτούργησει έτσι; Μπορεί να φέρει νέους; Κίνητρο επίσης που θα προσελκύσει τον νέο είναι «επιτέλους» η αναπροσαρμογή των συντάξεων στο 80% και των εφάπαξ παροχών σε επίπεδο ανάλογο των άλλων

**Κακά μοντέλα που
δεν επιτρέπουν
να ξεφύγουμε από την
πεπατημένη, συντεχνιακές
νοοτροπίες, απ' όπου και αν
προέρχονται, η λογική του
«δος ημίν σήμερα»
χωρίς να βλέπουμε πιο μακριά,
με κανένα τρόπο
δεν εξασφαλίζουν ότι
τα όποια κίνητρα που θα
θεσπιστούν, θα φέρουν και το
επιδιωκόμενο αποτέλεσμα**

εργαζομένων. Πώς να τραβήξεις τον νέο όταν ο πατέρας του, ο συγγενής, ο γείτονας έτυχε τέτοιας μεταχείρισης στην απομαχία του; Αφού λοιπόν συμφωνήσουμε και αναμορφώσουμε και την επικοινωνιακή πολιτική μας, τότε να προσεγγίσουμε τον νέο στο χώρο του, έγκαιρα, με απλότητα και ειλικρίνεια, να του εκθέσουμε όχι μόνο τα καλά, αλλά την πραγματικότητα, που εγώ προσωπικά πιστεύω ότι είναι ευοίωνη και με προοπτική και θα δώσει λύσεις και διέξοδο στην αγωγή και την απειλισία που έχει συσσωρεύσει η μεγάλη

ανεργία που μαστίζει τους νέους μας. Να μπορέσουμε ειλικρινά και υπεύθυνα να απαντήσουμε στις ερωτήσεις και στους προβληματισμούς τους· να τους δώσουμε χρόνο να σκεφτούν. Τέλος, κίνητρα στη δημιουργία της πρότασης που θα κάνουμε προς τους νέους, είναι να καθήσουμε και εμείς να ερευνήσουμε και να αναλύσουμε το λάθος μας, τα λάθη μας θα έλεγα, να βρούμε το route cause και αφού καταλήξουμε, να δεσμευτούμε ότι οι πρακτικές και οι μέθοδοι που μας οδήγησαν σ' αυτό το σημείο δεν θα ξανακοιμηθούν (Lesson to be learned to avoid reoccurrence) σύμφωνα με τις επιταγές των ISM Code και ISO Standards.

Τέλος, επιτρέψατέ μου, τώρα που μηκάμε και στην εποχή του ευρώ, το δολλάριο πάντα θα έχει την αξία του και τη δύναμή του. Και δολλάρια, χωρίς κόστος μάλιστα, θα φέρνει η ναυτιλία. Ας μην το ξεχνάμε αυτό.



ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ 2001

ΑΓΟΡΑ ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

του Τάκη Ευστρατίου
Αντιπροέδρου της
George Moundreas and Company S.A.

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ



Πρωτοχρονιά του 2001 βρήκε τη ναυτιλία να πλέει σε «πελάγη ευτυχίας» έχοντας απολαύσει την καλύτερη της περίοδο εδώ και περίπου 30 χρόνια. Η παγκόσμια οικονομία ήταν σε σταθερή ανάκαμψη σύμφωνα με τις ανακοινώσεις της Παγκόσμιας Τράπεζας και του ΔΝΤ.

Κάποιοι φόβοι για επιβράδυνση της αμερικανικής οικονομίας, εάν υπάρξει νέα πετρελαιοκή κρίση, δεν μετέβαλαν το χαρούμενο σκηνικό, με τους ναύλους -ειδικά στα πετρελαιοφόρα- να γνωρίζουν πρωτοφανή ύψη. Το ερώτημα τότε ήταν πόσο θα κρατήσει ακόμη. Από τότε η κατάσταση μετεβλήθη ριζικά.

Η αποκαλούμενη «φούσκα» της παγκόσμιας οικονομίας τελικά έσπασε, με συνέπεια οι οικονομικοί δείκτες, όπως οι δείκτες καταναλωτή, βιομηχανικής παραγωγής, χρηματαγορές, να οδηγηθούν παγκοσμίως σε κάθετη πτώση. Το ανησυχητικό είναι ότι αυτή τη στιγμή υπάρχει κάποιος «συγχρονισμός» των ισχυρών οικονομικά κρατών στην καθοδική τους πορεία. Κάτι που δεν είχε συμβεί τη δεκαετία του 1990, όταν η αμερικανική οικονομία και οι οικονομίες της Ασίας έμπαιναν σε ύφεση σε διαφορετικές χρονικές περιόδους. Και όλα αυτά πριν ακόμα συμβεί το τραγικό γεγονός της 11ης Σεπτεμβρίου, οι ακριβείς συνέπειες του οποίου δεν μπορούν ακόμη να υπολογισθούν. Ενδεικτικό της κατάστασης είναι η αιφνίδια(;) αίτηση χρεοκοπίας του αμερικανικού συγκροτήματος ENRON, που λόγω της πολυσχιδούς του δραστηριότητας αντικατοπτρίζει τα σοβαρά προβλήματα πολλών κλάδων επιχειρηματικής δραστηριότητας με επίκεντρο την ενέργεια, το εμπόριο, τις μεταφορές και άλλες υπηρεσίες. Σύμφωνα με Αμερικανούς αναλυτές πάντως, επειδή οι κύκλοι της αμερικανικής οικονομίας έχουν μέση διάρκεια έντεκα μηνών, η ανάκαμψη της αμερικανικής οικονομίας αναμένεται να αρχίσει από τον Απρίλιο και οπωσδήποτε όχι αργότερα από τον Ιούνιο του 2002. Η Ευρώπη ακολούθησε και αυτή την ίδια πτωτική πορεία. Το θετικό είναι ότι η πτώση δεν ήταν τόσο απότομη όσο σε ΗΠΑ και Ιαπωνία και πιθανόν να έχει

μικρότερη επίδραση στους οικονομικούς δείκτες απ' ό,τι οι Ιαπωνία και ΗΠΑ.

Η ιαπωνική οικονομία συνεχίζει την από μακρού καθοδική της πορεία χωρίς να διαφαίνεται κάποια εξυγίανση του τραπεζικού της συστήματος και γενικότερα της οικονομίας, ώστε να μπορεί να αρχίσει η ανάκαμψη. Στην Ασία, η Κίνα και η Ινδία μόνο συνεχίζουν την ανοδική πορεία τους. Η πορεία της οικονομίας των Κορέας, Ταϊβάν και Μαλαισίας συνεχίζεται πτωτικά.

Τα μόνα θετικά σημεία στην παρούσα ύφεση -σε σχέση με άλλες ίδιες περιόδους- είναι:

α) Η χαμηλή τιμή του πετρελαίου στην οποία η παγκόσμια οικονομία έχει ανέλπιστο σύμμαχο τη Ρωσία, που αρνείται να συναλλάσσει σε σοβαρή μείωση της παραγωγής. Εκτιμάται ότι τα συναλλαγματικά αποθέματα της Ρωσίας της επιτρέπουν να αντεχειριστεί τιμή μέχρι και 14,5 δολάρια το βαρέλι, που θα βοηθήσει την παγκόσμια ανάκαμψη.
β) Τα χαμηλά επιτόκια, τόσο στην Ευρώπη όσο και στις ΗΠΑ, που επιτρέπουν αναπτυξιακό δανεισμό ως αντίβαρο στη γενική χρηματιστηριακή πτώση.

γ) Η υγιής δημοσιονομική κατάσταση στις χώρες της Ευρώπης. Όπως ήταν αναμενόμενο, όλοι οι τομείς της ναυλαγοράς υπέστησαν σταδιακή καθίζηση, χωρίς όμως να εμφανίζουν όλοι τις ίδιες συνέπειες της πτώσης. Η αγορά των bulk carriers έπεσε σε πολύ απογοητευτικά -μερικές φορές σε απαγορευτικά για τη λειτουργία του πλοίου- επίπεδα, ενώ η αγορά των tankers, παρά το ότι ποσοστιαία έπεσε πολύ περισσότερο από την αγορά των bulkers, εντούτοις παρέμεινε σε επίπεδα που πριν από τρία χρόνια θα χαρακτηρίζονταν εξόχως κερδοφόρα και ενθαρρυντικά. Πιο αναλυτικά θα δούμε τα εξής.

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΙΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΕΣ

BULKERS: Η αγορά του χύδην ξηρού φορτίου πιθανότατα έφθασε στο κατώτατο σημείο του κύκλου της. Σε ό,τι αφορά το Panamax και το Cape, ο υψηλός αριθμός των νεότευκτων πλοίων (υψηλότερος από κάθε άλλη φορά) επιβάρυνε σημα-



BULK CARRIERS

Τύπος πλοίου	Μέση Τιμή Ναύλων SPOT σε U.S.\$			Μέση Τιμή ενός χρόνου T/C σε U.S.\$		
	Νοέμβριος 2000	Νοέμβριος 2001	μεταβολή %	Νοέμβριος 2000	Νοέμβριος 2001	μεταβολή %
Capesize (150.000 tdw)	24.200	7.500	-69%	18.300	9.500	-48%
Panamax (74.000 tdw)	9.850	5.100	-48%	9.750	5.250	-46%
Handymax (45.000 tdw)	9.300	6.600	-29%	9.150	6.500	-29%
Handysize (30.000 tdw)	7.600	5.800	-23,6%	7.500	6.000	-20%

TANKERS

Τύπος πλοίου	Μέση Τιμή Ναύλων SPOT σε U.S.\$			Μέση Τιμή ενός χρόνου T/C σε U.S.\$		
	Νοέμβριος 2000	Νοέμβριος 2001	μεταβολή %	Νοέμβριος 2000	Νοέμβριος 2001	μεταβολή %
V.L.C.C. Modern	91.100	19.200	-79%	51.000	27.000	-47%
V.L.C.C. 70ty	75.000	12.000	-84%	33.000	16.000	-52%
Suezmax	56.700	20.000	-65%	40.000	19.999	-50%
Aframax	47.600	19.200	-60%	28.000	18.500	-34%
Products (Dirty)	37.000	12.100	-67%	15.300	13.800	-10%
Products (Clean)	26.600	12.050	-55%	15.300	13.800	-10%

CONTAINER

Τύπος πλοίου	Μέση Τιμή ενός χρόνου T/C σε U.S.\$		
	Νοέμβριος 2000	Νοέμβριος 2001	μεταβολή %
Feedermax 725 TEU Geared	6.900	5.900	-14%
Handy 1.000 TEU Geared	9.000	6.900	-23%
Handy 1.700 TEU Geared	12.500	7.500	-40%
Sub Panamax 2.000 TEU Gearless	14.750	7.500	-49%
Sub Panamax 2.750 TEU Gearless	23.000	9.750	-58%
Panamax 3.500 TEU Gearless	26.500	12.000	-55%
MPP (Liner) 17.000 TDW	9.000	6.800	-24%
MPP (Tramp) 16.000 TDW	4.650	4.000	-14%

ντικά την ήδη κακή κατάσταση της ναυλαγοράς. Το θετικό σημείο είναι το πολύ μειωμένο order book, που θα επιτρέψει μια σχετικά γρήγορη ανάκαμψη όταν οι οικονομικές συνθήκες συνηγορήσουν.

TANKERS: Η αγορά των Tankers παρότι είναι σε πολύ καλύτερη κατάσταση από εκείνη των Bulk Carriers, δεν βρίσκεται στα καλύτερα δυνατά της επίπεδα και οπωσδήποτε δεν συζητείται κανείς πλέον για booming της αγοράς για τα επόμενα 2 - 3 χρόνια. Η άρνηση της Ρωσίας να ακολουθήσει τον OPEC σε σοβαρή μείωση της παραγωγής, έχει θετική επίδραση όχι μόνο στην τιμή του πε-

τρελαίου που παραμένει χαμηλή, αλλά και γιατί διατηρεί σημαντικό όγκο φορτίων στην αγορά, που διαφορετικά δεν θα υπήρχαν λόγω της ύφεσης. Οπωσδήποτε αναμένεται περαιτέρω πτώση των ναύλων για το επόμενο εξάμηνο.

CONTAINERS: Ο τομέας του Container έχει ακολουθήσει πτωτική πορεία, παρόμοια με εκείνη των Bulk Carriers. Με αύξηση του στόλου των Containers κατά 12 % εφέτος και 11% για τον επόμενο χρόνο, ο τομέας παραμένει εξαιρετικά ευάλωτος στα αποτελέσματα της παγκόσμιας ύφεσης. Από πλευράς ναύλων είναι πολύ πιθανόν να θυμηθούμε το 1986.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΑΠΟ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑ

Η ελληνική παρουσία ανέκαθεν έδινε τον τόνο της αγοράς. Με τη ναυτιλία να γλιστρά συνεχώς και τις οικονομίες να μπαίνουν σε ύφεση, οι Έλληνες, με ελάχιστες εξαιρέσεις, διατήρησαν πολύ χαμηλή προφίλ, ενώ τους τρεις τελευταίους μήνες σχεδόν απουσίασαν παντελώς. Το αποτέλεσμα ήταν η αγορά να είναι εν πολλοίς υποτονική.

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

Ιανουάριος 2001: Τα πρώτα σημεία της επερχόμενης πτώσης άρχισαν να κάνουν εμφανή την παρουσία τους υπό μορφή σκολίων για μειωμένη ζήτηση τονάζ το 2001, τα 132 Panamax και 120 Handymax που αναμένονταν να παραδοθούν από τα ναυπηγεία, οδηγούσαν σε σοβαρές σκέψεις για «διόρθωση» της συγκεκριμένης αγοράς -ήδη παρατηρείται μικρή διόρθωση στις αξίες τους-, ενώ στα Capes παρατηρήθηκε μείωση των ναυλίων σχεδόν στο 30%, από το ανώτατο σημείο τους που ήταν τον Οκτώβριο/Νοέμβριο του 2000. Τα Tankers δεν έμειναν εκτός του κλίματος ανησυχίας, παρά το ότι σε ορισμένους αυτό φαινόταν υπερβολικό. Οι υποψίες για αναπόφευκτη αναγκαστική προσέγγιση της αμερικανικής οικονομίας, περιορισμό της παραγωγής από τις χώρες του OPEC και η σκέψη ότι οι κύκλοι της ανόδου δεν διαρκούν για πάνω από ένα-ενάμιση χρόνο, ήταν καθοριστικές για τη δημιουργία του κλίματος. Το μήνα αυτόν οι Έλληνες κινήθηκαν αρκετά συντηρητικά, ενώ στα Tankers πελάτες της Minerva Marine πλήρωσαν περί-

που 42.500.000 δολ. για την αγορά του Suezmax Built 1993 Polysymphony.

Φεβρουάριος 2001: Οι αξίες των Bulkers άρχισαν να υφίστανται σοβαρή πίεση προς τα κάτω, λόγω του ότι το προβλεπτό μέλλον της παγκόσμιας οικονομίας ήταν αρκετά ομιχλώδες, ο μεγάλος αριθμός των Panamax και Handymax που αναμένονταν να παραδοθούν από τα ναυπηγεία, δεν δημιουργούσε αισιοδοξία για απορρόφηση τους από τη ναυτιλία. Αντίθετα, στα Tankers η πτώση της ναυτιλαγίας που παρατηρήθηκε τον προηγούμενο μήνα ανέκολλη και προς το τέλος του μηνός παρατηρήθηκε κάποια ανάκαμψη. Υπήρξε αρκετή κινητικότητα από τους Έλληνες εφοπλιστές. Ο μήνας σημαδεύτηκε από τις μαζικές αγορές που πραγματοποιήσαν πελάτες της Stelmar (10 Product carriers της Osprey Maritime, συνολικής αξίας 212.500.000 δολ.), το πρώην Maersk Neptune vlcc 255.312 tdw built 1989 single skin, αγοράστηκε αντί του ποσού των 31.000.000 δολαρίων από πελάτες της Greenwich Ship Management. Επίσης, πελάτες της Aeolos Shipping (Εμπειρικός) αγόρασαν το Isuzugawa Maru, vlcc 247.000 tdw, built 1987 single skin, αντί του ποσού των 28.500.000 δολαρίων. Στον τομέα των Bulkers υπάρχει πολύ μειωμένη δραστηριότητα -μάλλον παρακολουθούν την αγορά- με αγορές πλοίων μικρής αξίας.

Μάρτιος 2001: Ο Μάρτιος έδειξε μεγαλύτερη δραστηριότητα στα Bulkers. Η πίεση της ναυτιλαγίας στα παλαιότερα πλοία έγινε πιο αισθητή ενώ τα ναύλα στα νεότερα Panamax και Handy - Handymax ήταν κάπως σταθεροποιημένα. Με τον Biffex στις 1.600 μονάδες, το αγοραστικό ενδιαφέρον συγκεντρώθηκε περισσότερο στα νεότερα πλοία. Χαρακτηριστική είναι η αγορά του Panamax Transworld 71.716 tdw, built 1993, αντί του ποσού των 13.400.000 δολαρίων, από πελάτες της Mykonos Shipping. (Το πλοίο ναυλώθηκε λίγο αργότερα για ένα χρόνο στα 11.000 δολάρια την ημέρα.) Στα νεότερα Tankers υπήρξε μια αισιοδοξία αναμονή εν όψει των αποτελεσμάτων της συνεδρίασης του IMO στα τέλη του Απριλίου και του αποκλεισμού από επτά ιταλικά λιμάνια των single hull πλοίων. Η επίδραση στις αξίες των single hulls και double hulls αναμένεται να είναι προς αντίθετες κατευθύνσεις. Οι Έλληνες κράτησαν επιφυλακτική στάση και, σε αντίθεση με τον προηγούμενο μήνα, προχώρησαν σε αγορές παιδιών πλοίων μικρού κεφαλαίου. Πλέον σημαντική -σύμφωνα με τις καταγεγραμμένες πωλήσεις- η πώληση του Aframax Silver Iris, 90.000 tdw built 1980, σε πελάτες της Marmaras Navigation αντί του ποσού των 8.400.000 δολαρίων. Στον τομέα των Containers πελάτες της Technomar Shipping Inc. αγόρασαν 4 Containers της Evergreen, τα Ever Lyric, Ever Living, Ever Level, Ever Laurel, built 1980 - 1.800 TEU - αντί του ποσού των 30.000.000 δολαρίων.

Απρίλιος 2001: Τα αποτελέσματα της 46ης συνόδου των IMO/MPEC για την απόσυρση των single hull tankers ξεκαθάρισαν το τοπίο. Το μέλλον των double hull πλοίων έγινε περισσότερο αισιοδοξο. Η αγορά δύο ταχυτήτων (παλαιά και καινούργια πλοία) έγινε πιο εμφανής. Σε ό,τι αφορά τους Έλληνες, οι αγορές ήταν περιορισμένες με πλέον χαρακτηριστικές αυτές που πραγματοποιήσαν πελάτες της Stealth Maritime, οι οποίοι αγόρασαν το Nord



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

Africa, 35.000 tdw, product carrier built 2001, αντί του ποσού των 30.500.000 δολλαρίων, ενώ πελάτες της Dynacom πλήρωσαν 31.500.000 δολλάρια για το *Maersk Navarin*, 255.312 tdw, built 1989.

Σε ό,τι αφορά τα Bulk Carriers, το ήδη βεβαρημένο κλίμα επιβαρύνει η σχεδόν πλήρης απουσία long term charter, γεγονός που υπογραμμίζει την έλλειψη εμπιστοσύνης στην αγορά. Γενικώς πια είναι η πεποίθηση πτωτικής αγοράς για τους επόμενους μήνες. Η ελληνική παρουσία στον τομέα των αγοραπωλησιών εκδηλώνεται με μικρό αριθμό αγορών μικρότερων πλοίων όπως το *Dominator*, 22.174 tdw built 1991, που αγοράστηκε από πελάτες της Evalend Shipping αντί του ποσού των 6.750.000 δολλαρίων, το *Solin*, 23.240 tdw built 1985, που αγοράστηκε από πελάτες της Primera Maritime (Hellas) αντί του ποσού των 3.100.000 δολλαρίων.



αγόρασαν το *British Steel*, Cape 173.028 tdw built 1984, αντί του ποσού των 11.800.000 δολλ., ενώ το *Pacific Resource*, 141.475 tdw built 1991, πηλώθηκε 7.500.000 από πελάτες της Marmaras Navigation, οι οποίοι αγόρασαν επίσης το *Royal Excelsior*, 151.053 tdw built 1995, αντί του ποσού των 23.500.000 δολλαρίων. Πελάτες της Evalent Shipping αγόρασαν το *Ocean Orchid*, 26.390 tdw handy bulk built 1991, αντί του ποσού των 7.350.000 δολλαρίων.

Στα Tankers, η αγορά δύο ταχυτήτων ισχυροποιείται με τα παλαιά πλοία – τα steam turbine vlcc δυσκολεύονται να καλύψουν τα έξοδά τους. Φυσικά, οι τιμές των μοντέρνων double/double έχουν ανέβει πολύ υψηλά. Ενώ η δραστηριότητα διεθνώς μειώνεται, οι Έλληνες προχωρούν αρκετά συντηρητικά με πελάτες της Kristen Navigation να πηλώνουν 27.000.000 δολλάρια για το vlcc *T. Y. Draco*, 240.041

tdw built 1988, ενώ πελάτες της Troodos αγόρασαν το *World Prime*, vlcc 276.210 tdw built 1989, αντί του ποσού των 28.500.000 δολλαρίων. Το *Amber Lady*, 46.787 tdw product built 1985, αγοράστηκε από πελάτες της Varnima για 12.000.000 δολλάρια.

Μάιος 2001: Στα Bulkers, αρχίζει να εμφανίζεται κάποιου είδους εμπιστοσύνη στην αγορά αφού: η πτωτική πορεία των ναύλων στα Capes έχει ανακοπεί, ενώ τα Panamax και Handymax δείχνει να έχουν απορροφήσει τα νεότευκτα που παραδόθηκαν όλη αυτή την περίοδο. Υπάρχουν τάσεις ανόδου, με ελπίδες αυτές να εκδηλωθούν πιο δυναμικά το φθινόπωρο. Αυτό το κλίμα απεικονίζεται στον τομέα των αγοραπωλησιών με περισσότερες επιθεωρήσεις γενικά αλλά ειδικά σε Panamax. Οι τιμές –που από τις αρχές του χρόνου έχουν κάπως συμπίπτει– δεν έχουν υποστεί μεταβολή. Χαρακτηριστική είναι η αγορά που πραγματοποιήσαν πελάτες της Marmaras Navigation, το *Cape La Sierra*, 165.140 tdw built 1993, αντί του ποσού των 21.000.000 δολλαρίων. Επίσης πελάτες της Alpha Tankers and Freighters αγόρασαν τα *Anangel Millennium* και *Anangel Century*, Capes 170.415 built 2000, αντί του ποσού των 48.750.000· πελάτες της Ocean Bulk αγόρασαν αντί 13.000.000 δολλαρίων το *Cape Big Bang*, 171.306 tdw built 1985.

Σε ό,τι αφορά τα Tankers, η απόφαση του Συμβουλίου Ασφαλείας του ΟΗΕ για μηνιαία παράταση της παροχής του ιρακινού πετρελαίου με βάση το πρόγραμμα «πετρέλαιο αντί τρόφιμα», δεν βρίσκει σύμφωνο το Ιράκ που απειλεί να διακόψει την ελάχιστη αυτή παροχή πετρελαίου. Αυτό θα επηρεάσει κυρίως τους ναύλους της Ανατολικής Μεσογείου. Ενώ στην παγκόσμια αγορά κυριαρχούν αγορές υψηλής αξίας μοντέρνων Tankers, οι Έλληνες αγοράζουν κυρίως πλοία δεκαεπταετίας. Πελάτες της Drytank αγοράζουν δύο Panamax της Minerva Marine, τα *Andromeda* και *Minerva*, 62.000 tdw built 1984, αντί του ποσού των 13.000.000 δολλαρίων, ενώ η δεύτερη πούλησε το *Seacrown*, 39.000 tdw product built 1985, σε πελάτες της Ancora.

Ιούνιος 2001: Ενώ οι ναύλοι στα Bulkers παραμένουν χωρίς εμφανή τάση προς τα επάνω ή προς τα κάτω, οι Έλληνες έδωσαν τον τόνο στην αγορά, πραγματοποιώντας σοβαρές αγορές νέων και υψηλής αξίας πλοίων. Χαρακτηριστικά, πελάτες της Transmed

Ιούλιος 2001: Η ναυλαγορά στα Bulkers εμφανίζει σοβαρή κάμψη, όχι μόνον λόγω του καλοκαιριού. Ο μέσος όρος των τρεσσάρων δεικτών χρονοναύλωσης που υπολογίζεται, το Baltic Panamax Index, έπεσε στο τέλος του μηνός στα 6.445 δολλάρια την ημέρα από 10.000 δολλάρια που ήταν στις αρχές. Οι Έλληνες –με εξαίρεση πελάτες της Ocean Bulk, που πλήρωσαν 36.300.000 δολλάρια για δύο Capes, τα *Nord Energy* και *Nord Power*, 150.108 tdw built 1991– κρατήθηκαν μακριά από σοβαρές επενδύσεις. Στα Tankers, ο ΟΠΕΚ ανακοίνωσε τη μείωση παραγωγής κατά 1,0 εκατ. βαρέλια την ημέρα. Οι Έλληνες και σε αυτόν τον τομέα κρατήθηκαν μακριά από επενδύσεις με εξαίρεση πελάτες της Stelmar που έκλεισαν ένα re-sale της D'Amico, 35.700 tdw product, με παράδοση από την Daedong s/y το Φεβρουάριο του 2002 αντί του ποσού των 30.750.000 δολλαρίων. Αντιθέτως, πελάτες της Dynacom πούλησαν το *Suezmax Fantasy*, 135.000 tdw built 1976, σε αλλοδαπούς πλοιοκτήτες αντί του ποσού των 6.500.000 δολλαρίων. Όπως και πελάτες της Drytank πούλησαν το *Panormos*, 136.000 tdw built 1977, σε πελάτες της Σιγκαπούρης. Σύμφωνα με τις υπάρχουσες πληροφορίες και τα δύο πλοία θα μετασκευαστούν σε FPSO.

Αύγουστος 2001: Η αγορά του ξηρού φορτίου επιδεινώθηκε, οι προοπτικές της παγκόσμιας οικονομίας για το άμεσο και προσεχές μέλλον ήταν απογοητευτικές, με λιγότερα φορτία στην αγορά. Το γενικό κλίμα ήταν κακό και αναμενόταν να χειροτερέψει. Η πίεση επί των τιμών των πλοίων συνεχίστηκε, αλλά οι Έλληνες πραγματοποίησαν αρκετές αγορές. Χαρακτηριστικά, πελάτες της Anangel αγόρασαν το *Stellar Era*, 149.320 tdw built 1994, αντί 19.000.000 δολλαρίων.

Η αγορά των Tankers, πέραν της συνήθους εποχικής πτώσης, παρουσίασε έντονη αστάθεια. Χαρακτηριστικά το route MEG/Κορέα την πρώτη εβδομάδα έπεσε από τα 23.000 δολλάρια στα 15.000

οργανισμός λιμένος πειραιώς α.ε.



**Ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς α.ε.
μπαίνει δυναμικά στο διεθνή ανταγωνισμό**

**Ο Πειραιάς, κατέχει την πρώτη θέση μεταξύ των λιμανιών
της Ανατολικής Μεσογείου στον εμπορικό τομέα
και την τρίτη στην επιβατική κίνηση παγκόσμια**

**Η γεωγραφική του θέση, τα ανταγωνιστικά τιμολόγια,
η υπεσύγχρονη υλικοτεχνική υποδομή
καθώς και το άρτια εξειδικευμένο προσωπικό
καθιστούν το λιμάνι του Πειραιά
ένα από τα σπουδαιότερα διαμετακομιστικά κέντρα
του διεθνούς εμπορίου στην περιοχή**



**Ο.Λ.Π. α.ε.
Ακτή Μιαουλη 10
18538 Πειραιας
www.olp.gr**

e-mail: olpdsx@otenet.gr



δολάρια την ημέρα, για να φθάσει στο τέλος του μηνός στα 30.000 δολάρια την ημέρα. Οι περισσότεροι αγοραστές και σχεδόν όλοι οι Έλληνες απείχαν από την αγορά.

Σεπτέμβριος 2001: Τα πασίγνωστα τραγικά γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου και οι αναμενόμενες στρατιωτικές επιχειρήσεις του ΝΑΤΟ δημιούργησαν αμφίδρομα φαινόμενα στους Έλληνες πλοιοκτήτες. Μια αρκετά μεγάλη μερίδα είδε με μεγαλύτερη αισιοδοξία το μέλλον της αγοράς, ελπίζοντας σε ταχύτερη ανάκαμψη, ενώ μια άλλη, επίσης μεγάλη μερίδα, είδε το μέλλον πλέον αμφίβολο απ' ό,τι προηγουμένως. Οι επιθεωρήσεις αυξήθηκαν. Μερικές αγορές είναι οι εξής: Πελάτες της Vita Management αγόρασαν το *East Fortune*, Panamax 69.153 tdw built 1993, αντί 10.500.000 δολαρίων· πελάτες της Marmaras Navigation αγόρασαν το *Iron Bridge*, 173.000 tdw built 1987, αντί 10.600.000 δολαρίων. Στα Tankers επικράτησε μεγαλύτερη επιφυλακτικότητα. Άλλωστε, οι αξίες ήταν ήδη ψηλά και οι προοπτικές δεν ήταν και οι πλέον αισιόδοξες. Η πλέον υψηλή αγορά ήταν εκείνη που πραγματοποιήσαν πελάτες της Styga Compania Naviera, το *Edoardo D'Alesio*, 97.069 tdw, αντί του ποσού των 8.500.000 δολαρίων.

Οκτώβριος 2001: Το βεβαιωμένο πλεόν «κάθισμα» της παγκόσμιας οικονομίας ερμηνεύεται από πολλούς ως αποτέλεσμα της επίθεσης εναντίων των ΗΠΑ (κατά συνέπεια προσωρινό, αφού δεν επλήγησαν καίρια οικονομικά ή βιομηχανικά – ενεργειακά κέντρα), ενώ από άλλους το τρομοκρατικό χτύπημα ερμηνεύεται ως η πλέον κακή συγκυρία σε μια ήδη επιβαρυνόμενη διεθνή κατάσταση. Οι Έλληνες πραγματοποίησαν επιθετικές αγορές στα Bulkers. Χαρακτηριστικά, πελάτες της Transmed αγόρασαν το *Sea Lion III*, cape 151.852 tdw built 1987, το *Venture VI*, 72.861 tdw built 1997, το *Universal Spirit*, 150.966 tdw built 1994. Στα Tankers, πελάτες της Stealth Maritime αγόρασαν το *Cosmo Jupiter*, vlcc 248.000 tdw built 1986, αντί 18.650.000 δολαρίων. Η πώληση περιλαμβάνει 3 χρόνια bareboat charter στην HMM στα 12.500 δολάρια την ημέρα. Ενώ πελάτες της Minerva Marine αγόρασαν 2 Aframax re-sales, το *Stromnessz* και το *Wrabness*, 105.000 tdw με παράδοση από τα ναυπηγεία της Daewoo Δεκέμβριο 2001 και Απρίλιο 2002 αντίστοιχα, αντί 40.000.000 δολαρίων έκαστο.

Νοέμβριος 2001: Η ύφεση στην παγκόσμια οικονομία, ο μεγάλος αριθμός των capers και ο μικρός αριθμός των traders, στους οποίους απευθύνεται αυτό το μέγεθος, οδήγησαν τις πλοιοκτήτριες εταιρείες που έχουν μεγάλο αριθμό αυτών των πλοίων να συγκροτήσουν κοινοπραξία (pool), με την ελπίδα να μπορέσουν να αντιμετωπίσουν καλύτερα τους ναυλωτές. Χαρακτηριστικό της ανάγκης για τη δημιουργία κοινοπραξίας είναι ότι πήγε για scrap cape του 1981. Ίσως εδώ πρέπει να σημειώσουμε ότι σε μία αγορά που είναι κοντά σε ισορροπία, τα pools πράγματι μπορούν να σπρώξουν τους ναυλωτές προς τα επάνω. Αλλά σε μια αγορά με πλήρη ανισορροπία προσφοράς – ζήτησης, η επίδραση μάλλον θα είναι μειωμένη. Ίσως, η μόνη επιλογή είναι η έξοδος από την αγορά ικανού αριθμού πλοίων μέσω του παροπλισμού ή των διαλύσεων. Δεν παρατηρούνται σημαντικές κινήσεις στην αγορά, διότι οι πωλητές δεν δέχονται τις τιμές των αγοραστών ενώ οι αγοραστές δεν μπορούν να πληρώσουν τις τιμές των πωλητών. Εξάιρεση αποτελεί η πώληση του Panamax της Metrofin Cortys, 71.504 tdw built 1993, σε πελάτες της Southern Steamship, συμφερόντων Νομικού, αντί του ποσού των 10.750.000 δολαρίων. Στα Tankers, η πώση της αγοράς εκτιμάται ότι οφείλεται μάλλον σε «μικροοικονομικούς» παρά σε «μακροοικονομικούς» παράγοντες. Οι πλοιοκτήτες των παλαιών πλοίων υποφέρουν λιγότερο από τη χαμηλή ναυλωγιά, λόγω μικρού επενδεδυμένου κεφαλαίου, αλλά όταν τα πλοία φθάνουν στο special survey ή στο intermediate survey με 3 – 4 χρόνια ζωής μετά (σύμφωνα με τον IMO), τότε οι επιλογές πραγματικά περιορίζονται σε μία, δηλαδή το διαλυτήριο. Από πλευράς των Ελλήνων, η πλέον σημαντική ενέργεια ήταν αυτή των πελατών της Sun Enterprises, οι οποίοι αγόρασαν 5 Product Carriers και 1 Aframax, όλα κατασκευής 1982 – 1988, αντί 53.000.000 δολαρίων. Επίσης αίσθηση δημιούργησε η πώληση του *Sea Joy* της Eastern Mediterranean, 47.172 tdw built 1996, αντί 29.500.000 δολαρίων. Θεωρείται ότι η υψηλή τιμή δικαιολογείται από την άμεση παράδοση του πλοίου, δεδομένου ότι οι αγοραστές χρειάζονταν αμέσως το πλοίο για να προβούν σε μετασκευή.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

BULK CARRIERS			TANKERS		
Διαλύθηκαν 106	Handy size	Παραδόθηκαν 57	Διαλύθηκαν 20	V.L.C.C.	Παραδόθηκαν 23
Διαλύθηκαν 11	Handymax	Παραδόθηκαν 85	Διαλύθηκαν 12	Suezmax	Παραδόθηκαν 14
Διαλύθηκαν 24	Panamax	Παραδόθηκαν 100	Διαλύθηκαν 11	Aframax	Παραδόθηκαν 11
Διαλύθηκαν 7	Capes	Παραδόθηκαν 30	Διαλύθηκαν 26	Handy	Παραδόθηκαν 8

Η συμμετοχή των ελληνικών πλοίων ειδικά στα Aframax, Suezmax και Panamax Bulkers ήταν υψηλή.

Δεκέμβριος 2001: Η στασιμότητα που παρατηρήθηκε το τελευταίο διάστημα συνεχίζεται και λόγω των επερχόμενων διακοπών των Χριστουγέννων. Η αγορά των Bulkers δεν παρουσιάζει καμία ουσιαστική διαφορά, με εξαίρεση στα Panamax το route North Pacific/Japan όπου λόγω έλλειψης τανάζ στην περιοχή υπήρξε έντονη ζήτηση.

Η εικόνα της αγοράς των Tankers είναι αρκετά θολή. Με την κρουαυαία αβεβαιότητα σχετικά με το ύψος των εξαγωγών από τις χώρες του OPEC αλλά και εκτός OPEC, οι ναύλοι συνεχίζουν να συμπιέζονται. Χαρακτηριστικά vlcc built post 90ty, τη στιγμή που γράφονται αυτές οι γραμμές, «δουλεύεται» στα 12.000/12.500 δολάρια την ημέρα. Επίσης, η Δ. Αφρική (Suezmax), ενώ στην αρχή του μηνός παρουσίασε κάποια ζήτηση τανάζ, σύντομα αδράνησε πάλι.

Μέχρι τη στιγμή που γράφονται αυτές οι γραμμές, δεν υπάρχει κάποια αξιόλογη κίνηση από πλεωράς Ελλήνων -πιθανόν και ξένων- πλοιοκτητών.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Από τους βασικούς συντελεστές εξισορρόπησης της αγοράς. Νομίζω ότι αξιόλογα συμπεράσματα για την πορεία της αγοράς στο άμεσο και προσεχές μέλλον μπορούν να βγουν από τον αριθμό των πλοίων που οδηγήθηκαν στα διαλυτήρια και τον αριθμό των πλοίων που παραδόθηκαν από τα ναυπηγεία την ίδια περίοδο (Ιανουάριος - Νοέμβριος 2001).

Οι τιμές που επικράτησαν κατά την ανωτέρω περίοδο κυμάνθηκαν για τα vlcc από 190 έως 200 δολάρια ανά τόνο βάρους -Ιανουάριος, Φεβρουάριος-, διατηρήθηκαν σε υψηλά σχετικά επίπεδα μέχρι τον Ιούνιο, για να πέσουν σταδιακά μέχρι το Νοέμβριο στα 130 δολάρια. Τα Suezmax είχαν παρόμοια διακύμανση και ίδιο εύρος τιμών όπως τα vlcc. Τα Aframax ξεκίνησαν από 195 δολάρια -Ιανουάριο, Φεβρουάριο-, έφθασαν στο υψηλότερο σημείο τον Απρίλιο με 201 δολάρια, για να καταλήξουν σταδιακά στα 137 δολάρια ανά τόνο βάρους. Τα Handy tankers ακολούθησαν πρακτικά την ίδια πορεία με τα Aframax.

Τα Bulkers ξεκίνησαν με κάποιες διαφορές μεταξύ τους ανά τόνο βάρους κατά κατηγορία μεγέθους, αλλά όλα τα μεγέθη στο τέλος του χρόνου κατέληξαν στα αυτά επίπεδα τιμής. Τα Capers ξεκίνησαν από τα 177 δολάρια, τον Ιανουάριο, για να καταλήξουν το Νοέμβριο στα 125 δολάρια. Τα Panamax ξεκίνησαν από τα 150 δολάρια ανά τόνο βάρους, ενώ το Νοέμβριο ήταν στα 125 δολάρια.

Τα Handymax/handy size ξεκίνησαν από τα 180 δολάρια, για να καταλήξουν και αυτά στα 127 δολάρια.

Η περίοδος του 2001 άρχισε με τις μεγαλύτερες προσδοκίες και κατέληξε σε μια αρκετά οδυνηρή προσγείωση. Οι εκπλήξεις στη ναυτιλία δεν είναι η εξαίρεση, αλλά ο κανόνας. Αλλά αυτό ίσως είναι που την κάνει και ελκυστική.

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



ΑΜΕΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΩΝ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ



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 35 ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΗΛ.: 41.71.754, 41.34.722, FAX: 41.34.722

ΑΜΕΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗ

ΑΓΟΡΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΠΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ ΚΑΤΑ ΤΟ 2001

του Γ. Μπάνου

Το παρόν άρθρο εντάσσεται στο πλαίσιο της υπό των «Ναυτικών Χρονικών» ετήσιας παρουσίασης της δραστηριότητας του ελληνικού εφοπλισμού κατά τη διάρκεια του έτους που πρόσφατα αποχαιρέτησαμε. Όπως συνήθως, ο γράφων στηρίζεται λιγότερο στα στατιστικά δεδομένα και περισσότερο στις προσωπικές εντυπώσεις που απέκόμισε από την καθημερινή τριβή, την αυστηρώς επαγγελματική ενασχόληση στον τομέα των ναυπηγήσεων πλοίων.

Πιστεύει ότι έτσι προσφέρει στον αναγνώστη εκείνο που όντως χρειάζεται, την «αίσθηση» δηλαδή των γεγονότων, των εξελίξεων και των προοπτικών, αντί της παράθεσης ξηρών αριθμών που, αφ' ενός, είναι δυνατόν να ανεύρει κανείς σε πλήθος (μερικές φορές διαφωνουσών) πηγών και που, αφ' ετέρου, δύσκολα μετουσιώνονται σε συμπεράσματα και πράξη χωρίς την αναγκαία επεξεργασία.



ποιοδήποτε όμως απέχθεια και αν τρέφει κανείς για τους αριθμούς, δεν μπορεί παρά από αυτούς να ξεκινήσει. Ας ρίξουμε μια ματιά στα «πεπραγμένα» της χρονιάς. Λοιπόν, οι ελληνικές παραγγελίες μέσα στο 2001 διαμορφώνονται ως εξής:

A. Πλοία χύδην φορτίου	7	576,000
B. Δεξαμενόπλοια (αργού)	34	4,500,000
Γ. Πλοία μεταφοράς παραγώγων	23	1,500,000
Δ. Εμπορευματοκιβωτίων	5	137,500
Σύνολον	69 μονάδες	6,713,000 dwt

(Επί πλέον 4 μονάδες άλλων τύπων μη περιγραφόμενων με dwt)

Μια σύγκριση μεταξύ του α' και του β' εξαμήνου, όμως, παρέχει μια γλαφυρή εικόνα της μέσα στο έτος επεληθούσης μεταβολής:

Τύπος πλοίου	α' εξάμηνο (dwt)	β' εξάμηνο (dwt)
A. Πλοία χύδην φορτίου	4 των 260,000	3 των 316,000
B. Δεξ/πλοια (αργού)	23 των 2.987,000	11 των 1.540,000
Γ. Πλοία παραγώγων	21 των 1.390,000	2 των 140,000
Δ. Εμπορευματοκιβωτίων	5 των 137,500	-
Σύνολον	53 των 4.719,500 dwt	16 των 1.986,000 dwt

Αξίζει επίσης τον κόπο μια σύγκριση με τους αντίστοιχους αριθμούς του 2000:

A. Πλοία χύδην φορτίου	39 των	2.919,370
B. Δεξαμενόπλοια (αργού)	57 των	9.232,000
Γ. Πλοία παραγώγων	13 των	677,000
Δ. Εμπορευματοκιβωτίων	14 των	818,000
Σύνολον	123 των	13,646,370 dwt

(Επί πλέον 10 μονάδες άλλων τύπων μη περιγραφόμενων με dwt)

Για την καλή τάξη, ίσως πρέπει εδώ ο αναγνώστης να λάβει υπ' όψιν του ότι, για λόγους πρακτικούς, οι αριθμοί έχουν ελαφρώς στρογγυλοποιηθεί και επίσης, δεδομένου ότι τα ανωτέρω στοιχεία συνήχθησαν εντός του Δεκεμβρίου 2001, είναι φυσικό να υπόκεινται σε κάποια αναθεώρηση και διόρθωση που ευτυχώς δεν αλλοιώνουν τα συμπεράσματα.

Αξιοσημείωτο επίσης είναι ότι τέσσερα (4) από τα πλοία παραγώγων που αναφέρονται στο α' εξάμηνο φέρονται ως ήδη προσφάτως ακυρωθέντα.

Οι αριθμοί είναι τόσο εύγλωττοι που δεν θα ήταν υπερβολή να ισχυρισθεί κάποιος ότι τα σχόλια περιττεύουν. Ο γράφων δεν θα συμφωνήσει με αυτήν την άποψη. Αντιθέτως, με την κατάλληλη επεξεργασία, εξ αυτών εξαγονται πολύ χρήσιμα συμπεράσματα. Όσον αφορά τα πλοία ξηρού φορτίου (bulk carriers), η καθοδική πορεία της ναυλαγοράς σαν παρεπόμενο των φαινομένων οικονομικής ύφεσης στις βασικές χώρες-αγορές, σε συνδυασμό με την αίσθηση της μελλοντικής υπερπροσφοράς χωρητικότητας, ιδίως στα μεγέθη panamax και handymax, άρχισε από νωρίς μέσα στο χρόνο να υποσκάπτει τα θεμέλια της δομής της. Τα γεγονότα του Σεπτεμβρίου 2001 απετέλεσαν το «πρόσχημα» μάλιστα, θα έλεγε κανείς, παρά την αιτία της περαιτέρω πτώσεως.

Σε μια αυστηρή θεώρηση των αριθμών, είναι δύσκολο να ανιχνεύσουμε αντιστοιχίες στη ναυλαγορά των πετρελαιοφόρων. Εδώ, πρέπει μάλιστα να μιλήσουμε για «σχετική» πτώση σε σύγκριση με τα πολύ υψηλά επίπεδα του 2000 και των αρχών του 2001. Όσο όμως και αν τα πράγματα διαφοροποιούνται, οι εν γένει προοπτικές, ο ενθουσιασμός της προηγουμένης περιόδου εξέληπε. Ωστόσο, θα ήταν εκτός πραγματικότητας να μιλήσουμε για βαθιά κρίση. Οι τιμές, άλλωστε, του προϊόντος παρέμειναν χαμηλές, προφανές προϊόν πολιτικών πιέσεων προς ορισμένες χώρες-παραγωγούς.

Τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (κάποια μέρα πρέπει να ανακαλύψουμε μια άλλη ελληνική συντομότερη λέξη για το containership) υπέστησαν την εκ ψυχολογικών μάλιστα λόγων πτώση της ζήτησης και βυθίστηκαν σε βαθιά πράγματι κρίση, από την οποία θα αργήσουν να εξέλθουν. Και εδώ αρμόζει ίσως μια αναφορά στα πλοία-ψυγεία, τα εξ' υπαρχαγής θύματα του container, που παρεσύρθησαν ακόμη βαθύτερα.

Το παραπάνω περιγραφέν «σκηικό» παρέχει, νομίζω, ικανή εξήγηση των εξελίξεων και οδηγεί σε μάλιστα ασφαλή συμπεράσματα. Ελλείψει νέων παραγγελιών, ο αριθμός των panamax bulk carriers που ευρίσκεται υπό παραγγελία μειώνεται ραγδαίως. Συγχρόνως, όμως, μειώνεται και ο αριθμός των καλών ναυπηγείων που είναι πρόθυμα να δεχθούν παραγγελίες του εν λόγω τύπου. Δεν είναι



δυνατόν να ληφθεί το ίδιο προκειμένου περί των handymax που, ειδικά στα newbuildings, ακόμη αποτελούν είδος «εν επαρκεία» και πιθανόν χρειάζονται μερικούς μήνες χωρίς νέες παραγγελίες για να ισορροπήσουν. Για τα containers, με δεδομένη την ιδιορρυθμία της περίπτωσης τους, απαιτείται ίσως μια διετία. Πολλός λόγος έχει πρόσφατα γίνει περί ενδεχόμενης δραστηκτικής πτώσης των ναυπηγικών τιμών. Γεγονός είναι ότι αριθμός ναυπηγείων, όχι εκ των ολίγων γνωστών, αντιμετώπισε αιφνίδια μείωση του αριθμού των παραγγελιών, ιδίως στην κατηγορία των containers, με αποτέλεσμα τη δημιουργία απροσδόκητων ανοιγμάτων ήδη από το 2003. Και όπου μεν ο αριθμός των μεταβιβάσεων options ήταν σχετικά μικρός, μια αναδιάρθρωση του χρόνου εκτέ-

λεσης του υφισταμένου αριθμού παραγγελιών έληξε κάπως το πρόβλημα. Εκεί όμως που τα ανοίγματα ήταν πολλή και δύσκολο να γεφυρωθούν, η προσφυγή σε μια ήδη απρόθυμη αγορά υπογορεύει την αποδοχή τιμών κόστους. Δεν θα συμμεριτώ όμως την «αισιοδοξία» υποψηφίων τινων πελατών που προσδοκούν τιμές rock bottom. Εκ των καθημερινών μου επαφών είμαι σε θέση να γνωρίζω ότι η πλειονότητα των ναυπηγείων έχει στοιχειώδη κάλυψη μέχρι και το μέσα του 2004. Και ακόμη νομίζω ότι με την κάλυψη των άμεσων (2003) κενών, η αγορά θα επανέλθει, αρχικά μεν σε κάποια μορφή ανάπαυλα, την οποία θα διαδεχθεί νέο καθεστώς τιμών, τουλάχιστον στο ύψος των σημερινών. Δεν επικαλούμαι προφητικές ικανότητες, απλώς μεταφέρω εδώ άμεσες και τρέχουσες εμπειρίες μου, γράφοντας ότι ήδη αριθμός δυναμικών πλοιοκτητών σκέπτεται σοβαρά την εν ευθέτω (αλλά όχι απωτέρω) χρόνω τοποθέτηση παραγγελιών για bulk carriers! Το αυτό μπορεί να ληφθεί και περί δεξαμενοπλοίων, αν και εδώ το πράγμα δεν έχει τόσο παράδοξο, αφού η συναφής αγορά δεν βρίσκεται σε γνήσια κρίση. Μια γενική παρατήρηση, με την οποία και κλείνω το άρθρο μου. Φαίνεται ότι η πολιτική ανανέωσης του στόλου μέσω ναυπηγικών παραγγελιών μάλλον παρά αγοράς πλοίου «από δεύτερο χέρι», καθίσταται ευρέως εφαρμόζομενη πρακτική μεταξύ των Ελλήνων εφοπλιστών κάποιοι επιπέδου.

TWO COMPANIES, ONE AIM: QUALITY

QMS provides:

- Maritime Training
- Consultancy on management systems



Christou Associates provides:

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



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



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



“ΑΠΟΛΥΤΗ” ΔΙΑΦΗΜΙΣΕΙΣ - ΑΠΟΛΛΟΥΣ τηλ.: 4225713

MEGA: Great
Big
Vast

TECHNICA: Technology
Art
Expertise

Scope: Repairs
Conversions
Constructions

Service: High Technology
Quality Techniques
Quick Delivery
Excellent Co-operation
Reliable Result

Limitations: From tiny work to ...

PLEASE FILL IN
YOUR SPECIFICATION

and send it to us at our address below or to info@megatechnica.gr



ΜΕΓΑΤΕΧΝΙΚΑ Ε.Π.Ε

ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ & ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ
ΛΕΩΦ. ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ 78 - 188 63 ΠΕΡΑΜΑ
ΤΗΛ.: (01) 44.10.311 - FAX: (01) 44.15.842

Please, visit us at our premises at Perama, or at our web site at

<http://www.megatechnica.gr>

ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ



MEGATECHNICA LTD.

SLIPWAY

GENERAL SHIPS & INDUSTRIAL WORKS
78, DIMOKRATIAS AVE. - 188 63 PERAMA, GREECE
TEL.: +30 (1) 44.10.311 - FAX: +30 (1) 44.15.842

Member of Marine Services S.A.
(Cluster of Companies)

Δυσμενείς προοπτικές

Δέκα μόλις ημέρες πριν από το τέλος της, και η φετινή χρονιά αφήνει τους περισσότερους τουλάχιστον ανήσυχους όσον αφορά το μέλλον του χώρου. Με μια γενικότερα κακή πορεία της αγοράς και με συμβάντα που μετέβαλαν απότομα τη ροή των γεγονότων επηρεάζοντας όλους τους τύπους πλοίων, η ναυτιλία έρχεται να αποδείξει ότι οι επονομαζόμενες «κρίσεις» έχουν μικρότερη συχνότητα από αυτές του παρελθόντος. Ελπίζουμε απλώς ότι σύντομη θα είναι, επίσης, και η διάρκεια της.

Το 2001 ξεκίνησε με την περιορισμένη πτωτική διόρθωση που είχε παρατηρηθεί κατά τις τελευταίες εβδομάδες του 2000, αλλά μέσα σ' ένα γενικότερο κλίμα ευφορίας που είχε δημιουργήσει η καλή πορεία της περυσινής χρονιάς. Η εξέλιξη της ναυλαγοράς κατά το πρώτο εξάμηνο του έτους, όμως, ήταν ικανή για να παγώσει τα χαμόγελα των περισσότερων στο χώρο. Κατά τα τέλη του καλοκαιριού η αγορά χαρακτηριζόταν έως «μέτρια» και δυστυχώς η συνέχεια αποδείχτηκε χειρότερη. Το τρομοκρατικό χτύπημα της 11ης Σεπτεμβρίου κατά των ΗΠΑ ήρθε να προβάλει την εναισθησία της παγκόσμιας οικονομίας και με την ένταση και την αβεβαιότητα που δημιούργησε, ήρθε να επιβαρύνει το ήδη βεβαρημένο κλίμα της ναυτιλίας. Μέχρι και την προτελευταία εβδομάδα του Δεκεμβρίου, που συντάσσουμε αυτή την ανασκόπηση, η πτώση της αγοράς συνεχίζεται δημιουργώντας ένα κλίμα απαισιοδοξίας και δυσφορίας. Πιο συγκεκριμένα, στο χώρο των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου οι απώλειες από τις αρχές του έτους είναι της τάξεως του 43% για τον BDI και 23%, 48%, 50% για τους BHI, BPI και BCI αντίστοιχα. Πτώση παρατηρείται και στα δεξαμενόπλοια, τα οποία αν και είχαν μια πολύ καλύτερη χρονιά σε σχέση με τα φορτηγά, παρουσιάζουν το Δεκέμβριο μείωση των εσόδων σε σχέση με τον περυσινό μέσον όρο κατά 29% τα VLCCs, 34% τα Suezmaxes και 11% τα Aframax. Κακή πορεία είχαν και τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τα οποία τις τελευταίες αυτές μέρες του έτους δημιουργούν ιδιαίτερες ανησυχίες για τη μελλοντική πορεία του κλάδου λόγω, αφ' ενός, των χαμηλών εσόδων και, αφ' έτερου, της υπερπροσφοράς τονάζ, με τα αναμενόμενα νεότευκτα να αποτελούν το 27,5% του στόλου.

Σε γενικές γραμμές, οι αγοραπωλησίες είχαν μια μέτρια χρονιά καθώς αντιμετώπισαν περιόδους περιορισμένης δραστηριότητας. Μέχρι τα μέσα του έτους τα υψηλά ναύλα που απολάμβαναν τα δεξαμενόπλοια οδήγησαν σε ιδιαίτερα περιορισμένη προσφορά τονάζ σε τιμές, συχνά, απαγορευτικές. Από την άλλη, η αβεβαιότητα που δημιουργήθηκε στο χώρο των πλοίων

μεταφοράς ξηρού φορτίου, κατά κύριο λόγο εξαιτίας της πορείας της ναυλαγοράς, οδήγησε πολλούς υποψήφιους αγοραστές να τηρήσουν στάση αναμονής. Παρ' όλα αυτά όμως, εάν και οι τιμές των πλοίων καθυστερούν να προσαρμοστούν και να ακολουθήσουν τη ναυλαγορά στην πτώση της, οι φθορές που υπέστησαν σε όλη τη διάρκεια του έτους είναι πλέον παραπάνω από εμφανείς. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι αξίες των μεταχειρισμένων πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου έχουν επιστρέψει, σε γενικές γραμμές, στα ίδια επίπεδα επίπεδα με αυτά του 1998, πριν από την ανάκαμψη δηλαδή του 1999-2000. Μία από τις τελευταίες και πιο ενδιαφέρουσες εξελίξεις αποτελεί η πώληση του φορτηγού Sky Hope (42838 dwt, κατασκευής '85 στην Ιαπωνία) στα περίπου 4,65 εκατ. δολάρια. Αντίστοιχες πωλήσεις φέτος είχαμε τον Ιανουάριο του Western Team (43,296 dwt, κατασκευής '84 στην Ιαπωνία) σε επίπεδα λίγο χαμηλότερα από 7 εκατ. δολάρια και τον Απρίλιο του Pacific Source (43,497 dwt, κατασκευής '85 στην Ιαπωνία) γύρω στα 6,5 εκατ. δολάρια.

Με τη σειρά του, ο χώρος των ναυπηγήσεων δεν θα μπορούσε να παρουσιάζει διαφορετική εικόνα. Οι τιμές των νεότευκτων εμφανίζονται πτωτικές και αναμένεται να μειωθούν περισσότερο λόγω έλλειψης αγοραστικού ενδιαφέροντος. Τέλος, μεγάλο ενδιαφέρον παρουσίασαν οι διαλύσεις. Αν και οι τιμές ακολούθησαν πτωτική πορεία και παράγοντες όπως το «καρτέλ» που επιβλήθηκε στο Μπανγκλαντές δυσχεραίνουν τις συνθήκες, η προσφορά τονάζ συνεχίσει ανοδικά κατά τη διάρκεια της χρονιάς. Με 83% (από πλευράς dwt) αύξηση στην προσφορά φορτηγών σε σχέση με πέρυσι και περίπου 7% για τα δεξαμενόπλοια ο χώρος των διαλύσεων είχε την τιμητική του. Τα επίπεδα των τιμών, αν και ξεπέρασαν κατά τη διάρκεια του έτους τα \$190 για δεξαμενόπλοια και \$180 για φορτηγά, έπεσαν προς τα τέλη της χρονιάς περίπου στα \$140 για τα πρώτα και \$135 για τα δεύτερα.

Με τη γενικότερα κακή πορεία της παγκόσμιας οικονομίας, με τους δείκτες του παγκόσμιου εμπορίου να παραμένουν στάσιμοι, εάν όχι πτωτικοί, και με τον εμπορικό στόλο να διογκώνεται για άλλη μια χρονιά με αύξηση της παγκόσμιας μεταφορικής ικανότητας κατά 1,4% σε σχέση με πέρυσι, οι προβλέψεις για το εγγύς μέλλον δεν μπορούν να είναι ευοιόνες. Πόσο μάλλον εάν συνδυαστούν με τις αναμενόμενες παραδόσεις νεότευκτων για το 2002, οι οποίες ανέρχονται στα 25,8 εκατ. τόνους dwt για τα δεξαμενόπλοια και 13,6 εκατ. τόνους dwt για τα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου.

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
MARATHA MEMORY	72,873	1997 - CHINA	-	RGN 13,300,000	TRANSOCEAN
PANAGIOTIS A	71,550	1995 - JAPAN	GEARLESS	13,400,000	ANGELIKOUSIS
GORTYS	71,504	1993 - JAPAN	GEARLESS	RGN 10,750,000	SOUTHER STEAMSHIPS
WAIMEA	61,751	1984 - JAPAN	CRANES 6 X 15	RGN 5,800,000	CHINESE
SKY HOPE	42,838	1985 - JAPAN	CRANES 4 X 25	4,650,000	GREEK
SEALANE III	34,855	1974 - JAPAN	CRANES 4 X 22	RGN 1,200,000	CHINESE
GRANT MARINER	34,800	1985 - U.K	CRANES 4 X 25	SLIGHTLY XS 4 ,000,000	S.E ASIAN
JADE PASIFIC	34,537	1977-JAPAN	CRANES 4 X 15	1,500,000	CHINESE
GRANT CARRIER	30,850	1984 - U.K	TEU 542	3,085,000	HARBOR SHIPPING
			CRANES 5 X 16		AND TRADING
PAUL X	28,902	2977 - JAPAN	CRANES 5 X 22	1,350,000	SYRIAN
PAN TRADER	28,716	1996 - JAPAN	CRANES 4 X 31	22,000,000 ENBLOC	LAURITZEN
HUDSON TRADER	28,500	1997 - JAPAN	CRANES 4 X 31	>>	>>
IOANNIS N. PATERAS	27,367	1986 - JAPAN	CRANES 4 X 10	4,000,000	NINGPO MARINE OF CHINA
PHOENIX M	26,874	1976 - JAPAN	CRANES 1 X 25	900,000 ON	SINGAPOREAN
			CRANES 4 X 15	"ASIS" BASIS	
ELLINA III	26,311	1977 - JAPAN	CRANES 5 X 22	1,000,000	GREEKS
EVPO AGNIC	25,907	1977 - JAPAN	DERRICKS 5 X 25	RGN 1,200,000 - 1,300,000	FAREASTERN
MIRA	24,784	1985 - JAPAN	TEU 800	SOLD TOGETHER ON	FAREASTERN
			DERRICKS 2 X 35	A FINANCIAL	
			DERRICKS 3 X 25	SCHEME BSS	
NARA	24,779	1985 - JAPAN	TEU 800	>>	>>
			DERRICKS 2 X 35		
			DERRICKS 3 X 25		
STAR GEMINI	18,427	1981 - JAPAN	DERRICKS 4 X 25	2,310,000	GREEKS
YAYASAN DUA	8,036	1980 - JAPAN	DERRICKS 4 X 15	UNISCLOSED	UNDISCLOSED
RIKUYO	7,136	1991 - KOREA	DERRICKS 4 X 20	2,850,000	TAIWANESE
SINAR SUHING	7,054	1989 - JAPAN	CRANES 4 X 25	2,850,000	VIETNAMESE

TANKERS

NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
LYRIA	277,734	1977 - FRANCE	TANKER	RGN 10,000,000 - 12,000,000	S.B.M.
				(FOR CONVERSION)	
STENA CONDUCTOR	273,409	1974 - JAPAN	TANKER	UNDISCLOSED	S.B.M.
				(FOR CONVERSION)	
ORAPIN OCEAN	83,780	1976 - JAPAN	TANKER	3,000,000	UNDISCLOSED
WAPLO	81,283	1982 - JAPAN	TANKER	ENBLOC SALE ON P+C	LIQUIMAR
				TERMS INCL T/C	
				BACK TO EXXONMOBIL	
WANETA	81,282	1982 - JAPAN	TANKER	>>	>>
WINAMAC	80,650	1982 - BRAZIL	TANKER	>>	>>
SEA NIMROD	64,900	1978 - JAPAN	TANKER	2,600,000 IN A BBHP DEAL	UNDISCLOSED
SEA NAVIGATOR	64,000	1978 - DENMARK	TANKER	RGN 2,400,000 - 2,500,000	POLEMIS
DILMUN FULMAR	9,148	1980 - JAPAN	TANKER	2,000,000	CHINESE BUYERS
YASHIO MARU NO.5	2,150	1993 - JAPAN	TANKER	1,200,000	JAPANESE
SEALADY	31,000	1981 - KOREA	PRODUCT CARRIER	PRIVATE TERMS	ANCORA
CAPO HORN	12,733	1986 - ITALY	PRODUCT CARRIER	4,200,000	VENEZUELAN
CROMA	7,293	1975 - NORWAY	BITUMEN CARRIER	RGN 1,000,000	EAST AFRICAN BASED

TWEEDECKERS/MPPs/CONTAINERS

NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	GEAR	PRICE US\$	BUYERS
ZEROMSKI	TWEEN	16,078	1982 - CHINA	TEU 320 CRANES 2 X 25 CRANES 4 X 13	450,000 AT AUCTION	UNDISCLOSED
LARGO	TWEEN	6,868	1990 - JAPAN	TEU 196 DERRICKS 4 X 25	2,600,000	VIETNAMESE
ARKTIS ATLANTIC	TWEEN	4,111	1992 - DENMARK	TEU 247 CRANES 2 X 50	3,500,000	UNDISCLOSED
GLORY SELATAN VI	TWEEN	2,864	1984 - JAPAN	-	635,000	INDONESIAN
HERMAN C. BOYE	TWEEN	1,525	1980 - DENMARK	TEU 48 DERRICKS 1 X 18 DERRICKS 1 X 13	600,000	UNDISCLOSED
KUO FU	CONTAINER	18,595	1995 - CHINA	TEU 1471	9,300,000 WITH 2 YEARS T/C BACK AT USD 7000 PER DAY	GREEK
TEPOZTECO II	CAR CARRIER	16,178	1985 - JAPAN	CAR CAP: 4981	SOLD FOR USD 11.5 MILL. INCLUDING 2 YRS T/C BACK TO HYUNDAI MERCHANT MARINE AT USD 11,500 PD WITH AN OPTION FOR A THIRD YEAR.	UNDISCLOSED

DEMOLITION

NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	LTD	PRICE US\$/LTD	BUYERS
LOCUST	BULKER	162,813	1969 - JAPAN	27,218	117	CHINA
BULKALLIANCE	BULKER	145,736	1981 - JAPAN	18,252	Initially sold region US\$ 2.7mill to "Chartworld" on subjects but failed after inspection. Finally sold for US\$ 123	CHINA
ORIENT TRUST	BULKER	117,961	1978 - JAPAN	21,573	128	CHINA
BRAZILIA	BULKER	81,796	1977 - ITALY	16,498	127	INDIA
FENG YAO	BULKER	62,537	1977 - JAPAN	12,793	115	CHINA
PANAMAX LEADER	BULKER	61,800	1976 - JAPAN	11,511	127	INDIA
SKY GEMINI	BULKER	52,700	1975 - RUSSIA	12,356	127	CHINA
SEARIDER	BULKER	50,250	1977 - GERMANY	11,221	129	INDIA
GOSPIC	BULKER	37,835	1977 - JAPAN	7,472	130	BANGLADESH
LAMDA	BULKER	34,345	1976 - JAPAN	7,403	132	INDIA
KENT EXCELLENT	BULKER	34,289	1973 - JAPAN	-	120	CHINA
EVANGELOS CH	BULKER	28,638	1977 - TAIWAN	7,285	136 (INCLUDING 300 TS BUNKERS ROBI)	INDIA
BRAZIL	BULKER	27,405	1976 - JAPAN	6,552	126.5	INDIA
GEORGIOS M	BULKER	17,567	1974 - JAPAN	4,789	131.5	INDIA
MITSA	CAR CARRIER	20,815	1973 - JAPAN	5,162	130	INDIA
YAYA	CHEMICAL	83,680	1977 - BULGARIA	15,526	133 "ASI IS" BSS SINGAPORE	BANGLADESH
SALINA	CHEMICAL	21,723	1969 - NORWAY	-	130	UNDISCLOSED
CHEMICAL EXPORTER	CHEMICAL	6,493	1975 - NETHERLAND	4,688	-	INDIA
CHRISTOS M	LOGGER	26,539	1973 - JAPAN	7,230	-	INDIA
VAKIS T	OBO	130,370	1979 - SWEDEN	22,356	125	CHINA
KAHRAMAN MARAS	ORE CARRIER	30,792	1973 - JAPAN	7,028	126	INDIA
GUADALUPE	PRODUCT	30,369	1945 - U.S.A	-	150	INDIA
JACK JUNIOR	SINGLE	4,230	1967 - RUM	2,264	123 WITH DELY DJIBOUTI	INDIA
SEA SPLENDOR	TANKER	409,400	1978 - SWEDEN	49,975	124	PAKISTAN
EASTERN POWER	TANKER	275,551	1976 - JAPAN	37,382	128	PAKISTAN
MILLENNIA JEWEL	TANKER	267,911	1977 - JAPAN	37,216	136	BANGLADESH
ALASKAN JEWEL	TANKER	266,590	1977 - U.S.A.	42,821	136	BANGLADESH
JADE	TANKER	173,847	1976 - JAPAN	26,924	134	PAKISTAN
LOFOTEN	TANKER	139,527	1977 - JAPAN	23,132	-	BANGLADESH
JEROM	TANKER	136,100	1975 - SWEDEN	19,975	-	BANGLADESH
SEADANCER	TANKER	130,529	1977 - JAPAN	21,772	136	CHINA
BAUR	TANKER	116,620	1976 - BRAZIL	19,366	P+C TERMS	INDIA
ENALIOS TRITON	TANKER	96,547	1977 - SINGAPORE	17,000	132	CHINA
DARING	TANKER	87,366	1976 - JAPAN	17,391	138	BANGLADESH
SABINE PHILADELPHIA	TANKER	75,650	1970 - U.S.A.	14,460	145	INDIA
GOREME	TANKER	22,600	1973 - JAPAN	-	139.5	BANGLADESH
STENWIL	TWEEN	20,760	1977 - JAPAN	9,428	135	INDIA
STATE OF MANIPUR	TWEEN	20,628	1978 - JAPAN	6,781	-	INDIA
VESTA 1	TWEEN	20,520	1976 - JAPAN	-	133	UNDISCLOSED
ORIENTAL PRINCESS	TWEEN	15,954	1982 - RUSSIA	6,921	123 IN DAMAGED CONDITION	INDIA
ELEIN K	TWEEN	15,926	1978 - SPAIN	6,966	147.5	INDIA

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις πριν από 1 χρόνο - Δεκέμβριος 2000

1. BULKCARRIERS NAME	D.W.T.	BUILT	GEAR	PRICE US\$	BUYERS
ZETLAND	145,905	1985-KOREA	-	RGN 12,5 - 13,000,000	UNDISCLOSED BUYERS
PRIME CONDITION	68,600	1988-JAPAN	-	RGN 10,000,000	GREEK BUYERS
WESTERN RAMS	45,575	1983-JAPAN	CRANES 6X25	RGN 6,300,000	CHINESE BUYERS
SEABEE	38,230	1987-PORTUGAL	CRANES 4X25	RGN 7,100,000	GREEK BUYERS
SUN PHOENIX	27,367	1986-JAPAN	CRANES 4X10	RGN 5,750,000	PACIFIC & ATLANTIC
CORRIN	24,326	1979-JAPAN	CRANES 2X15	RGN 2,000,000	GREEK BUYERS
TROPIC CONFIDENCE	17,832	1986-JAPAN	CRANES 4X25	4,900,000	PACIFIC & ATLANTIC
RANGER I	10,182	1975-JAPAN	DERRICKS 4X20	RGN 800,000	LIBANESE BUYERS
2. TANKERS NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
DOCEFJORD	310,698	1986-BRAZIL	ORE/OILER	RGN 32,000,000	BERGESEN
NAVIX SEIBU	238,500	1989-JAPAN	TANKER	34,500,000	ANGELICOUSIS
AGIP LIGURIA	113,957	1984-ITALY	TANKER	RGN 12,200,000	STEALTH MARITIME
TROMAAS	96,920	1988-JAPAN	TANKER	21,000,000	THENAMARIS
MAERSK MARLIN	69,999	1990-JAPAN	TANKER	RGN 19,300,000	TANKER PACIFIC
TEAM TELLUS	33,730	1983-KOREA	CHEMICAL TANKER	RGN 8,500,000	NORWEGIAN BUYERS
ROBELA	6,902	1978-JAPAN	CHEMICAL TANKER	RGN 1,050,000	GREEK BUYERS
3. DEMOLITION NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	PRICE US\$/LDT	BUYERS
SYN PULKU	BULKER	31,910	1974-POLAND	RGN 178	INDIA
HARWICH STAR	TWEEN	23,618	1976-KOREA	169	INDIA
KOCAELI 1	FORTUNE	22,249	1973-JAPAN	RGN 161	INDIA
PRESIDENT JEFFERSON	CONTAINER	20,718	1973-USA	RGN 83.5 "AS IS"	UNDISCLOSED BREAKERS
CIELO DI SALERNO	TANKER	29,910	1974-ITALY	RGN 190	BANGLADESH
JAG PRAKASH	TANKER	25,482	1974-UK	RGN 166	INDIA
TRONO	RO/RO	14,870	1976-JAPAN	RGN 65 "AS IS"	UNDISCLOSED BUYERS

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις πριν από 10 χρόνια - Δεκέμβριος 1991

1. BULKCARRIERS NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
SHINEI MARU	132,057	1981-JAPAN	-	30,000,000 INCL 5 YRS T/C TO SHINWA AT \$20,000 PD	T.C.C / HONG KONG
REGAL CARRIER	63,158	1975-BELGIUM	-	10,450,000	PIRAEUS BASED INTERESTS
AFRICAN EXPRESS	45,877	1985-JAPAN	CRANES 4X25	18,000,000	NORWEGIAN BUYERS
CHERNOVTSY	37,410	1983-BRAZIL	CRANES 4X25	13,900,000	UNDISCLOSED BUYERS
ALEXANDER'S POWER	27,250	1977-JAPAN	CRANES 4X25	7,100,000	TURKISH BUYERS
EDEN	22,218	1979-JAPAN	DERRICKS 1X25 CRANES 2X25	6,900,000-7,100,000	CHINESE BUYERS
CLIPPER ALLIANCE	17,387	1977-JAPAN	DERRICKS 2X25 DERRICKS 4X25	3,900,000 INCL 2 YRS T/C BACK AT ARND \$5,100 PD	PIRAEUS BASED INTERESTS
2. TANKERS NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
TOKACHI	234,292	1976-JAPAN	TANKER	BELOW 14,000,000	SEATRADE
OLIVA	134,999	1975-SWEDEN	TANKER	14,800,000	UNDISCLOSED BUYERS
CENTURY DAWN	102,603	1975-JAPAN	TANKER	11,500,000 AT AUCTION	ALANDIA TANKERS
GOLDEN SUNRAY	88,249	1974-JAPAN	TANKER	10,750,000	SHAPHA MARINE
METAXATA	69,125	1980-JAPAN	TANKER	EXCESS 22,000,000	NORDIC AMERICA
CAURIGA	24,699	1982-NETHERLANDS	HEMICAL TANKER	RGN 14,000,000	P.D.V. / VENEZUELA
ORKANGER	21,718	1970-NORWAY	CHEMICAL TANKER	12,000,000 INCL 6 YRS T/C BACK AT \$12,500 PD	NORWEGIAN BUYERS
GRANITA	21,217	1974-KOREA	CHEMICAL TANKER	4,800,000	UNDISCLOSED BUYERS
3. DEMOLITION NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	PRICE US\$/LDT	BUYERS
VILLAR	BULKER	26,643	1973	130 "AS IS" SINGAPORE IN DAMAGED CONDITION	INDIA
TIGER	TANKER	137,235	1968	RGN 161.5	INDIA
SYNETOS	TANKER	132,700	1967	160	CHINA
AGATE	TANKER	77,232	1966	171	BANGLADESH
COUGAR I	TANKER	74,480	1966	161	INDIA

INDICATIVE DEMO PRICES: BANGLADESH REGION: USD 145 - 175 / LDT
CHINA REGION: USD 150 - 165 / LDT
INDIA REGION: USD 155 - 185 / LDT
PAKISTAN REGION: USD 145 - 175 / LDT

Οι επόμενες ημέρες θα παραμείνουν δυσοίωνες(;-)



Οι εξελίξεις στη χρονιά που πέρασε και ο αντίκτυπός τους στο διεθνές αεροπορικό

Η 11η Σεπτεμβρίου ήταν μια μέρα-ορόσημο για την πορεία των περισσότερων αερομεταφορέων, αφού αποκάλυψε με ραγδαίο ρυθμό τις χρόνιες και πολύπληρες αδυναμίες του κλάδου. Η κρίση στο διεθνές ταξιδιωτικό αεροπορικό φανέρωσε τις αδυναμίες του χώρου καθώς οι περισσότερες εταιρείες έτσι κι αλλιώς ήταν στα πρόθυρα της χρεοκοπίας. Κολλασσοί στο χώρο αυτόν με μακροχρόνια πορεία και διεθνές βεληνεκές, όπως η Sabena, η Air New Zealand και η ελληνική Axon Airlines, κατέρρευσαν ενώ άλλοι, όπως η Swissair, η Continental και η δική μας Ολυμπιακή, είναι στο χείλος της καταστροφής. Οι περισσότεροι διεθνείς αερομεταφορείς (μεταξύ των οποίων οι British Airways, Air France, KLM, American Airlines, Japan Airlines κ.ά.) έχουν να αντιμετωπίσουν αυξανόμενα -ίσως και αξεπέραστα προβλήματα- με αποτέλεσμα να ακυρώνουν τις παραγγελίες τους για νέα αεροσκάφη, να περιορίζουν τις πτήσεις τους, να περικόπτουν προορισμούς και σαφώς να απολύουν σημαντικό αριθμό υπαλλήλων τους. Με πρόσφατη δήλωσή του ο καθηγητής Πήγας Δογάνης, τ. πρόεδρος της Ολυμπιακής Αεροπορίας, τόνισε ότι το μέλλον των αερομεταφορέων προ-

Το 2001 υπήρξε έτος σημαντικότερων εξελίξεων στο χώρο των αερομεταφορών. Παγκόσμια κρίση στο χώρο του τουρισμού, ένταση στις διεθνείς σχέσεις, αδυναμία διαλλακτικότητας από τους διεθνείς φορείς και οργανισμούς υπήρξαν μερικά από τα κύρια στοιχεία που χαρακτήρισαν το περασμένο έτος ως το πιο δύσκολο στην ιστορία των αερομεταφορών.

μηνύεται εξαιρετικά δυσοίωνο, αφού σ' αυτό το έτος οι οικονομικές απώλειές τους θα προσεγγίσουν το αντίστοιχο ποσό που συσώρευσαν σε διάρκεια τριών ετών, κατά την κρίση του Κόλπου. Η απειληστική κατάσταση του κλάδου απασχόλησε ιδιαίτερα την αμερικανική κυβέρνηση με αποτέλεσμα να δοθεί πράσινο φως στην επιχορήγηση όλων των αερομεταφορέων. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, από την άλλη πλευρά, δεν αντιμετώπισε την όλη κατάσταση με την ίδια ωριμότητα. Σύμφωνα με δηλώσεις της επιτρόπου Μεταφορών, Ισπανίδας Loyola de Palacio, οι ευρωπαϊκοί αερομεταφορείς είναι πλέον πολυάριθμοι και οικονομικά προβληματικοί με συνέπεια τη γενικότερη δυσλειτουργία του κλάδου. Σύμφωνα με την επιτροπή, δύο ή τρεις κολλοσσιαίοι αερομεταφορείς... αρκούν για την ενωμένη Ευρώπη, ίσως όμως και να «επιτραπεί» η βιωσιμότητα σε μερικές περιφερειακές εταιρείες, καθαρά για λόγους επικοινωνίας των ακριτικών περιοχών με τις ευρωπαϊκές μητροπόλεις. Η άποψη της κ. De Palacio είναι θεωρητικά σωστή, αφού τα κράτη-μέλη της Ένωσης δεν αντέχουν πλέον να συντηρούν τους προβληματικούς εθνικούς τους αερομεταφορείς. Ας αναλογιστούμε ότι πριν από ακριβώς ένα έτος, τέσσερις εταιρείες ανταγωνίζονταν στο δρομολόγιο Αθήνας-Παρισιών, Αθήνας-Φρανκφούρτης και Αθήνας-Μιλάνου, πέντε στα δρομολόγια Αθήνας-Ρώμης και Αθήνας-Λονδίνου, ενώ και σε πολλά εσωτερικά δρομολόγια (Αθήνα-Κέρκυρα, Θεσσαλονίκη, Χανιά, Ρόδο, Καβάλα, Αλεξανδρούπολη κ.ά.) ο ανταγωνισμός δεν αντιστοιχούσε στην πραγματική -μικρή- ζήτηση.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, όμως, θα πρέπει να είναι διατεθειμένη να τηρήσει μια νηφάλια, ορθολογιστική και αντικειμενική στρατηγική με σκοπό να φροντίσει τα δικαιώματα των εργαζομένων, όχι μόνο των κρατικών αλλά και των ιδιωτικών αερομεταφορέων. Είναι γνωστό ότι το πολιτικό κόστος για τις κυβερνήσεις είναι τεράστιο σε περίπτωση που «επιτρέψουν» να εξελιχθεί η κατάρρευση των εθνικών τους αερομεταφορέων. Είναι όμως τουλάχιστον άδικο να

αντιμετωπίζουν πολλή κράτη τις ιδιωτικές εταιρείες σαν «παιδιά ενός κατώτερου θεού».

Είναι σαφές ότι η Tap (Πορτογαλία), η Aer Lingus (Ιρλανδία), η LuxAir (Λουξεμβούργο), η Finnair (Φινλανδία) πιθανόν να ακολουθήσουν το άσχημο τέλος της Sabena, αυτό όμως δεν σημαίνει ότι για τον μη υγιή ανταγωνισμό που προκαλούν οι παραπάνω στον κλάδο, πρέπει να οδηγηθούν σε κατάρρευση και άλλοι πιο ευέλικτοι αερομεταφορείς. Είναι μάλιστα ενδεικτικό ότι εταιρείες με σωστά σχεδιασμένο στρατηγικό πλάνο ανάπτυξης μπόρεσαν να αντεπεξέλθουν στις δύσκολες στιγμές αυτής της περιόδου. Ενδεικτικά αναφέρουμε την Easyjet του επιχειρηματία Στέλιου Χατζηιωάννου, που λόγω του μικρού κόστους διαχείρισής της κατόρθωσε να είναι πιο ευέλικτη στην αντιμετώπιση της μειωμένης τουριστικής κίνησης.

Ελληνικές αερομεταφορές: Νέα αεροδρόμια, νέα προβλήματα...

Το έτος που πέρασε υπήρξε σημαντικό για τις ελληνικές αερομεταφορές, αφού εγκαινιάσθηκε το νέο αεροδρόμιο της Αθήνας και άρχισε να υλοποιείται το σχέδιο ανάπτυξης και βελτίωσης του αεροδρομίου «Μακεδονία» στη Θεσ/κη. Τα σχέδια ανάπτυξης, όμως, που έχει εκπονήσει το υπουργείο Μεταφορών δείχνουν για μία ακόμα φορά την προχειρότητα, εάν όχι την αδιαφορία, των υπευθύνων για τα χρόνια προβλήματα του κλάδου. Είναι ενδεικτικό ότι στο νέο αεροδρόμιο Αθηνών δεν έχει αναπτυχθεί κάποιος νέος αερομεταφορέας, ενώ όλες οι προσπάθειες για σύνδεση της Αθήνας με νέους προορισμούς (όπως και προσέλκυση νέων αερομεταφορέων, κυρίως από την Ασία) αποδείχθηκαν μάταιες. Το νέο αεροδρόμιο είναι και θα παραμείνει ένα ακριβό αεροδρόμιο και άρα μη ανταγωνιστικό. Παρά τις κάποιες σπασμαδικές προσπάθειες για μείωση των τελών στάθμευσης και προσγείωσης των αεροσκαφών, οι ειδικοί θεωρούν ότι το όλο εγχείρημα σύντομα θα... καταρρεύσει λόγω τόσο της αλθαζονικής «κατασκευής» του όσο και της έλλειψης σωστού και αποτελεσματικού σχεδιασμού. Η κατασκευή του αεροδρομίου «Μακεδονία», δε, ως δεύτερου εθνικού κόμβου διεθνών αερομεταφορών, είναι οικονομικά και επιχειρηματικά λανθασμένη αφού ποτέ καμία χώρα με την οικονομική αλληλία και τη γεωφυσική επιφάνεια της Ελλάδας δεν κατόρθωσε να αναπτύξει επιτυχώς τέτοιο εγχείρημα. Είναι μάλιστα τουλάχιστον οξύμωρο, η κυβέρνηση να αναζητά νέα οικονομικά κίνητρα για την ενίσχυση ενός ήδη προβληματικού αεροπορικού κόμβου όπως το «Ελ. Βενιζέλος» και παράλληλα να δηλώνει πανηγυρικά την ανακαίνιση και επέκταση ενός νέου διεθνούς αεροσταθμού.

Η ισχύς εν τη ενώσει

Το 2001 στιγματίστηκε από την πορεία των ιδιωτικών ελληνικών αερομεταφορέων. Οι δύο πιο σημαντικές αεροπορικές εταιρείες, Cronus και Aegean Airlines, ένωσαν τις δυνάμεις τους για να δημιουργήσουν έναν ενιαίο φορέα, που θα εξυπηρετεί αποδοτικότερα και με μεγαλύτερη κερδοφορία την προβληματική ατμόσφαιρα που επικρατούσε εδώ και χρόνια. Ο νέος αερομεταφορέας εξυπηρετεί πλέον 11 πόλεις στην Ελλάδα και 7 στο εξωτερικό, με ένα στόλο 9 αεροσκαφών. Η νέα εταιρεία Aegean Cronus Airlines αποτελεί τον μόνο αερομεταφορέα σήμερα που θα μπορεί να αποτε-

λέσει ουσιαστικό αντίπαλο στο δημόσιο μεγαθήριο που ονομάζεται Ολυμπιακή. Από την άλλη πλευρά, η Axon Airlines, η οποία αποτέλεισε -περιέργως- και τον ουσιαστικό διεκδικητή της πολυπαθούς O.A., «έσβησε» στην κυριολεξία όσο γρήγορα ή μάλλον βιαστικά στήθηκε πριν από λίγα χρόνια. Οι υπόλοιποι ελληνικοί ιδιωτικοί αερομεταφορείς κυμαίνονται σε πενιχρά οικονομικά επίπεδα και οι προοπτικές τους για το μέλλον είναι μάλλον δυσοίωνες.

Το 2002, έτος-ορόσημο για την επιβίωση του κλάδου

Οι περισσότεροι αναλυτές συμφωνούν ότι το μέλλον για τους αερομεταφορείς είναι δυσόιο. Ειδικά για την ελληνική αεροπορική αγορά, όπου οι κρατικοί φορείς ενουσιείδα πλέον αγνοούν τα προβλήματα του κλάδου, οι προοπτικές ανέλιξης θα είναι δύσκολες. Η Ολυμπιακή Αεροπορία όπως και οι θυγατρικές της, εάν δεν ιδιωτικοποιηθούν άμεσα -προϊον και αυτές της δυσλειτουργίας των κρατικών υπηρεσιών- θα οδηγήσουν τάχιστα όλην τον κλάδο σε κατάρρευση. Επίσης, τα άσχημα οικονομικά στοιχεία του διεθνούς κλάδου θα οδηγήσουν πιθανώς σε οικονομικό σπαραγμό και όλους τους φορείς ή/και τις υπηρεσίες που εξυπηρετούν τις αεροπορικές εταιρείες (π.χ. αεροδρόμια). Ας ελπίσουμε επιτέλους ότι η κρίση θα ξεπεραστεί και ότι νέες στρατηγικές θα αναπτυχθούν άμεσα, έτσι ώστε να μην οδηγηθεί ο κλάδος αυτός σε μερικό αφανισμό.

World wide

NO 1 in Maritime equipment

- Lifeboats - totally enclosed / partially enclosed / open
- Freefall Lifeboats
- Tenders • Mob.-Boats
- Marine Evacuation System
- Work Boats • Pilotboats
- Rescue / Fast Rescue Boats
- Davits - ships and rig davits / single arm / liferaft davits
- Liferails • Lifejackets
- Lifejacket containers
- Immersion Suits
- Deck Cranes • Offshore Cranes
- A-frames • Helicopter Decks
- Winches diesel/hydr./electric/air
- Windlasses • Capstans
- Hydraulic Power Packs
- Anchors • Chains
- General Deckfittings
- Reverse Osmosis Plants
- Sewage Treatment Plants
- Generator Sets • Air compressors
- Azimuthing and tunnel thrusters
- Accommodation Modules
- Firefighting systems
- Pumps • Purifiers
- Heaters • Grabs • Fenders
- Gangways • Ladders
- Various Maritime / Offshore Equipment
- Rental of equipment

ISO 9001 approved company

Norwegian Maritime Equipment AS sells, buys and negotiates new and second-hand maritime/offshore equipment.



NORWEGIAN MARITIME EQUIPMENT

Agent in Greece:
MARINE CONSULT INTERNATIONAL LTD.
Tel.: 01 42 85960/61 Fax.: 01 42 85962 Hatzikyriakou Av. 15-17, Piraeus 185 35
E-mail: maricons@comlink.gr



Εντυπωσιακά αποτελέσματα για τη ΝΕΛ

Εντυπωσιακά είναι τα οικονομικά αποτελέσματα που παρουσίασε η Ναυτιλιακή Εταιρεία Λέσβου στο εννιάμηνο του 2001. Τη στιγμή που άλλες ναυτιλιακές εταιρείες προσπαθούν να επιβιώσουν, η ΝΕΛ πέτυχε τη μεγάλη ανατροπή παρουσιάζοντας κέρδη ύψους 139,8 εκατ. δρχ., το εννιάμηνο του 2001. Πέρυσι, στο αντίστοιχο χρονικό διάστημα είχε παρουσιάσει ζημιές ύψους 575,7 εκατ. δρχ. Είναι προφανές ότι η ένταξη των τριών υπερταχύ-πλοίων (τύπου monohull) στο στόλο της βοήθησε σημαντικά την εταιρεία να πετύχει τους στόχους της. Τα μικτά αποτελέσματα εκμετάλλευσης έφθασαν τα 2,31 δισ. δρχ. έναντι 1,58 δισ. δρχ. το εννιάμηνο του 2000.

Αύξηση κερδών 26,4% για τις Γραμμές Στρίντζη

Το Δ.Σ. των Γραμμών Στρίντζη ανακοίνωσε ότι τα κέρδη προ φόρων αυξήθηκαν κατά 26,4% στο εννιάμηνο του 2001 συγκριτικά με την αντίστοιχη περίοδο του προηγούμενου έτους. Τα καθαρά κέρδη προ φόρων ανήλθαν σε 656 εκατ. δρχ., έναντι 518,9 εκατ. δρχ. το εννιάμηνο του 2000.

Στοιχεία κίνησης

Στο χρονικό διάστημα Ιανουαρίου - Σεπτεμβρίου 2001, οι Μινωικές Γραμμές στο σύνολο των αγορών όπου δραστηριοποιούνται, διακίνησαν 24% περισσότερους επιβάτες, ενώ η αύξηση σε Ι.Χ. και φορτηγά αυτοκίνητα ήταν 3% και 9% αντίστοιχα, σε σχέση με πέρυσι. Στη γραμμή Ηρακλείου-Πειραιά, μετά τη δρομολόγηση των δύο υπερσύγχρονων πλοίων «Κνωσός Παλάς» και «Φαιστός Παλάς», η αύξηση που σημειώθηκε σε όλες τις κατηγορίες ήταν εντυπωσιακή. Πιο συγκεκριμένα, σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο της προηγούμενης χρονιάς οι επιβάτες αυξήθηκαν κατά 66%, τα Ι.Χ. αυτοκίνητα κατά 49%, ενώ τα φορτηγά κατά 34%.

Στην ανακοίνωσή τους οι Μινωικές Γραμμές αναφέρουν ότι:

«Στις γραμμές της Αδριατικής η κίνηση ήταν ελαφρώς μειωμένη κατά τους πρώτους μήνες του χρόνου, γεγονός που οφείλεται, αφενός, στη μειωμένη διακίνηση φορτηγών λόγω της κρίσης στην αγορά των προϊόντων κρέατος και, αφετέρου, στη μειωμένη τουριστική κίνηση προς τη χώρα μας. Σημαντική επίσης επίπτωση στην κίνηση της Αδριατικής είχε η δρομολόγηση πολλών νέων πλοίων στο λιμάνι της Ανκόνας. Εικόνα η οποία αναμένεται να αναστραφεί πλήρως τους επόμενους μήνες με τη δρομολόγηση των ταχυτάτων υπερσύγχρονων νέων πλοίων της εταιρείας «Ολύμπια Παλλάς» και «Ευρώπη Παλλάς» και παράλληλη αποδρομολόγηση των παλαιότερων πλοίων».

Τις επόμενες ημέρες οι Μινωικές παραλαμβάνουν το τρίτο στη σειρά πλοίο «Ολύμπια Παλλάς» από τα ναυπηγεία Fincantieri της Ιταλίας.

Επίσης, κατά το εννιάμηνο του 2001 ο ενοποιημένος κύκλος εργασιών του ομίλου αυξήθηκε κατά 13% σε σύγκριση με το αντίστοιχο διάστημα του προηγούμενου έτους. Ο κύκλος εργασιών ανήλθε στα 30,2 δισ. δρχ. έναντι 26,7 δισ. το εννιάμηνο του 2000. Η αύξηση του κύκλου εργασιών και των καθαρών κερδών οφείλεται κατά κύριο λόγο στην εξαιρετικά επιτυχημένη δρομολόγηση των νεότευκτων πλοίων του ομίλου, των Blue Star 1, Blue Star 2 και Blue Star Ithaki, για πρώτη φορά από την αρχή του έτους.

Κατά το εννιάμηνο του 2001 ο στόλος μετέφερε 2.227.220 επιβάτες (αύξηση 7% σε σύγκριση με την αντίστοιχη περίοδο του 2000), 325.566 Ι.Χ. οχήματα (αύξηση 1,5%) και 107.575 φορτηγά οχήματα (μείωση 7,9%). Σύμφωνα με τα στοιχεία των λιμενικών αρχών Πατρών και Ηγουμενίτσας, η εταιρεία μετέφερε το 16,5% της συνολικής κίνησης επιβατών της γραμμής Ελλάδας - Ιταλίας, το 17,1% της κίνησης των φορτηγών οχημάτων και το 17,4% της συνολικής κίνησης των Ι.Χ. οχημάτων, παρουσιάζοντας αύξηση των μεριδίων αγοράς σε σύγκριση με την αντίστοιχη περίοδο του 2000.

Πρέπει να σημειωθεί ότι συνεχίζεται η ναυπήγηση δύο νεότευκτων πλοίων, των Blue Star Paros και Blue Star Naxos, στα ναυπηγεία Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering Co. Ltd της Νοτίου Κορέας, τα οποία θα δρομολογηθούν στις ελληνικές ακτοπολικές γραμμές εντός του α' εξαμήνου του 2002.



Στα εγκαίνια του Olympia Palace «στήριξη» ζητούσε ο Κληρονόμος, «καλή θέληση» απαντούσε ο Ανωμερίτης...

Από τις 21 Δεκεμβρίου ξεκίνησε τα δρομολόγια του στη γραμμή Πάτρας-Αγκόνα το νέο απόκτημα των Μινωικών Γραμμών, Olympia Palace. Μία ημέρα νωρίτερα έγιναν τα εγκαίνια του πλοίου στο λιμάνι του Πειραιά, παρουσία της πολιτικής και στρατιωτικής ηγεσίας του ΥΕΝ, βουλευτών, εφοπλιστών, εκπροσώπων ακτοπολικών εταιρειών και της ΠΝΟ κ.ά. Ο πρόεδρος των Μινωικών Γραμμών, Κ. Κληρονόμος, ζήτησε τη στήριξη της Πολιτείας για να σταθούν στα πόδια τους οι ακτοπολικές εταιρείες. Μεταξύ άλλων ο κ. Κληρονόμος είπε:

«Οι τεράστιες εκσυγχρονιστικές προσπάθειες που καταβάλλονται από τις σοβαρές ελληνικές ακτοπολικές επιχειρήσεις έχουν ανάγκη τη συμπαράσταση και βοήθεια της Πολιτείας. Πρέπει να ενθαρρύνονται οι σοβαρές επιχειρηματικές κινήσεις που μας πάνε μπροστά - το έχει ανάγκη ο τόπος μας, τα νησιά μας - και να αποθαρρύνονται οι ευκαιριακές κινήσεις εντυπωσιασμού που υπονομεύουν αυτήν την προσπάθεια και μας πάνε πολλά χρόνια πίσω.

Τα προβλήματα της ελληνικής ακτοπλοΐας είναι πολλά, σοβαρά και

σύνθετα, έχουν δε τεθεί υπ' όψιν σας από την Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας.

Μέσα σε εξαιρετικά δύσκολες και περίπλοκες συνθήκες οι ακτοπολικές εταιρείες ενστερνίζονται την ανάγκη ανανέωσης και εκσυγχρονισμού του στόλου τους. Οι Μινωικές Γραμμές πρωτοστατούν σε αυτήν την προσπάθεια, υλοποιώντας, χωρίς παρεκκλίσεις, το τεράστιο επενδυτικό πρόγραμμα που είχαν εξαγγείλει, για τη ναυπήγηση επτά συνολικά υπερσύγχρονων πλοίων, το οποίο και θα ολοκληρωθεί τον ερχόμενο χρόνο. Το μέγεθος της προσπάθειας αυτής θα πρέπει να συνειδητοποιηθεί απόλυτα και να στηριχθεί από την Πολιτεία.

Κύριε υπουργέ, δεν θα πρέπει να θεωρείται αρκετός ο θεσμικός εκσυγχρονισμός της ακτοπλοΐας, ακόμη και αν δεχθούμε ότι κινείται προς τη σωστή κατεύθυνση. Όταν αγνοείται, όπως συμβαίνει δυστυχώς μέχρι σήμερα, ο παράγων "οικονομική βιωσιμότητα" της ακτοπολικής επιχείρησης, ο οποίος "εκσυγχρονισμός" του θεσμικού πλαισίου κινδυνεύει να καταστεί άνευ αντικειμένου. Δεν εισακουστήκαμε στο πρόσφατο παρελθόν, σήμερα κρούουμε και πάλι τον κώδωνα του κινδύνου.

Σε καμία περίπτωση δεν θα επιθυμούσαμε να γίνουμε "μάντεις κακών", όμως, η σημερινή οικονομική πραγματικότητα των ακτοπολικών επιχειρήσεων δεν επιδέχεται άλλες καθυστερήσεις ή αναστολές». Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γ. Ανωμερίτης υποστήριξε ότι «με καλή θέληση και συνεννόηση θα λυθούν τα προβλήματα της ακτοπλοΐας».

VOTED BY THE INDEPENDENT AS ONE OF THE 50 BEST HOTELS OF THE WORLD FOR YEAR 2001 IN THE CATEGORY BEST SPECTACULAR SETTINGS



THE LUXURY COLLECTION
Spectacular Resorts & Resorts

"In the south, where the island flattens out into rolling vineyards and black-sand beaches, lies the Villa Vedema, a chic resort of 40 pastel bungalows."

TRAVEL & LEISURE, FEBRUARY 2001

"With its pastel 'houses', its exotic arches, its rough stone walls, walkways and courtyards, Vedema feels like some fantasy fortress that Bertolucci might use as a film location"

TRAVEL & LEISURE

"I love this hotel because you can stay on the property for an entire week and still eat beautifully, be coddled by the staff and always be acutely aware of being on Santorini - and feel blessed that you are"

TOWN & COUNTRY, JUNE 1999

Megalohori 847 00 Santorini Greece
Tel: +30 2860 81796, Fax: +30 2860 81798

Athens Office: 102-104 Vas. Pavlou str.
Voula Center, 166 73 Athens, Greece.
Tel: +30 10 8998790, Fax: +30 10 8998793

E-mail: vedema@hol.gr
Website: www.vedema.gr



Διπλή τελετή

Έγινε η καθέλκυση του επιβατηγού-οχηματογώου πλοίου Superfast XII στα ναυπηγεία Flender Werft AG, στο Lübeck της Γερμανίας. Το Superfast XII που αναμένεται να παραδοθεί μέσα στο δεύτερο τρίμηνο του 2002, είναι το δεύτερο από τα δύο πλοία που ναυπηγούνται στα ναυπηγεία Flender Werft AG.

Το αδελφό του, Superfast XI, το οποίο καθελκύστηκε τον Αύγουστο του 2001, αναμένεται να παραδοθεί στον Όμιλο Επιχειρήσεων Αττικής εντός του πρώτου τριμήνου του 2002. Της καθέλκυσης του Superfast XII προηγήθηκε η τελετή ονοματοδοσίας του Superfast XI

από την κ. Κατερίνα Παναγοπούλου, Πρέσβειρα της Ελλάδος για τον Αθλητισμό, την Άνοχη και το Ευ Αγωνίζεσθαι στο Συμβούλιο της Ευρώπης. Στη συνέχεια, το Superfast XII βάπτισε πριν από την καθέλκυσή του η κα Ειρήνη Παναγοπούλου εκ μέρους της κας Julie McLeish, συζύγου του τέως πρωθυπουργού της Σκωτίας κ. Henry McLeish, η οποία δε μπόρεσε να παρευρεθεί.

Τα δύο πολυτελέστατα Superfast XI και Superfast XII είναι χωρητικότητας 1.550 επιβατών, 130 φορτηγών αυτοκινήτων διεθνών μεταφορών και 100 Ι.Χ. αυτοκινήτων. Τα Superfast XI και Superfast XII έχουν ολικό μήκος 199,9 μέτρα, πλάτος 25 μέτρα, βύθισμα 6,4 μέτρα και μέγιστο ύψος στο δέκατο κατάστρωμα 28,8 μέτρα.

Πριν από την παράδοση των Superfast XI και Superfast XII θα παραδοθούν τα Superfast IX και Superfast X, τον Ιανουάριο και Φεβρουάριο 2002, από τα ναυπηγεία Howaldtswerke Deutsche Werft AG του Κιέλου της Γερμανίας που θα δρομολογηθούν μαζί με τα Superfast VII και Superfast VIII στις γραμμές της Βαλτικής θάλασσας, προσφέροντας καθημερινές αναχωρήσεις μεταξύ Γερμανίας-Φινλανδίας και Γερμανίας-Σουηδίας. Τα δρομολόγια των Superfast στη Βαλτική θάλασσα ξεκίνησαν στις 17 Μαΐου, 2001 με τη δρομολόγηση του Superfast VII, που το ακολούθησε το Superfast VIII στις 16 Ιουλίου 2001 στη γραμμή Γερμανίας-Φινλανδίας.

OLYMPIC Fornecedores de Navios Ltd. Since 1973

Santos - S. Sebastião - Vitoria - Brazil
Cpt. George Perivolaris

The first and sole ship supplier in Brazil to become
ISO 9002/ 94 Certified

Head Office Santos

Rua. José Ricardo, no 29
 Centro-Santos/ SP - Cep. 11010-190
 Tel.: (013) 3219-7646-3219-5787.
 Fax.: (013) 3219-6553
 Telex.: 1340490LFNBR
 E-mail: olympicship@uol.com.br
 MIC. cpt. G. Perivolaris
 Aoh.: Tel (013) 3237-9412, Fax.: (013) 3251-3880, Mobil.: (013) 9713-0732

Branch office S. Ssebastião

R. Nossa Senhora da Paz, no 64 A
 Centro: S. Sebastião Cep. 11600-000
 Tel/ Fax. (012) 452-1159.
 Telex. 124753
 MIC. José Raimundo
 Mobil: 0055 (12) 9714-7947

Branch Office Vitoria

Praca Getulio Vargas No. 35 - Sala 321
 Edificio Jusmar - Centro
 VITORIA/ES -CEP: 29018-900 - BRAZIL
 Tel: (27) 223.2081,
 Fax: (27) 322.0241
 P.I.C.: Mr. Christos Souliotis
 A.O.H. (27) 323.3646
 Mobile: (27) 9995.2507

Piraeus Office:

Tel: 010 4286 953

E-mail: tsagari@otenet.gr

Fax: 010 4286 344



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





CHRIS MARINE SA

(Est. in 1986)

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

Shipbrokers

Sale + Purchase,

New buildings,

Repairs + Conversions

青島北海船塢修船分厂

QINGDAO BEIHAI
SHIPYARD

上海立新船厂

GAO QIAO SHIPYARD
SHANGHAI LIXIN S/Y

菠萝庙船厂

GUANGZHOU
BOLUOMIAO SHIPYARD



HITACHI ZOSEN
JAPAN



HITACHI ZOSEN
SINGAPORE



COLOMBO DOCKYARD
SRI LANKA



DORBYL MARINE
DURBAN



EAST LONDON S/Y
SOUTH AFRICA



DORBYL MARINE
CAPE TOWN



NAVITEC MARINE
SERVICES LTD,
ANTWERP



D. VAN DE WETERING
ROTTERDAM



BARTHEL & LUEDERS
BLOHM + VOSS
HAMBURG



TRIDENT B.V.
HOLLAND



ILYICHEVSK
SHIPYARD UKRAINE



MHI SHIPREPAIR
AND SERVICES,
NORFOLK



IRVING SHIPBUILDING
CANADA



HALIFAX SHIPYARD
CANADA



CARIBBEAN
DRYDOCK LIMITED
TRINIDAD

ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ ΝΕΑ

Επαφές προς εξεύρεση επενδυτών

Συνεχείς επαφές για την εξεύρεση επενδυτών έχει η ΝΕΛ προκειμένου να ολοκληρώσει την έκδοση του ομολογιακού της δανείου. Η προσπάθεια είναι δύσκολη λόγω της γενικότερης οικονομικής κατάστασης που υπάρχει. Είναι χαρακτηριστικό ότι έως σήμερα έχουν καλυφθεί από τους παλαιούς μετόχους μόλις 200 εκατομμύρια, ενώ στόχος της εταιρείας είναι τα έξι δισεκατομμύρια δραχμές.

Η επισήμανση αυτή έγινε σε εκδήλωση της ακτοπλοϊκής εταιρείας για τη σχέση ακτοπλοΐας - τραπεζών, παρουσία του συμβούλου της Εγγνατίας Τράπεζας Γιάννη Αρβανίτη και του διευθύνοντος συμβούλου της ΝΕΛ Απόστολου Αθναίου.

Η ολοκλήρωση της έκδοσης του μετατρέψιμου ομολογιακού δανείου από τη ΝΕΛ, διάρκειας επτά ετών, παρατάθηκε έως τις 28 Ιανουαρίου 2002. Η έκδοσή του έγινε στις 30 Οκτωβρίου και επρόκειτο να ολοκληρωθεί στις 30 Νοεμβρίου. Σύμβουλος έκδοσης είναι η Εγγνατία Τράπεζα.

Θα εκδοθούν 8.021.456 ανώνυμες ομολογίες με δικαίωμα μετατροπής, με σταθερή τιμή διάθεσης 750 δρχ., ήτοι 2,2 ευρώ κάθε μία, και απόδοση το ετήσιο επιτόκιο *eunibor* συν 2%.

«Οι παλαιοί μέτοχοι κάλυψαν τα 200 εκατ. δρχ. και προχωρούμε σε ιδιωτική τοποθέτηση», επισήμανε ο κ. Ιωάννης Αρβανίτης, «η τιμή διάθεσης, που είναι 750 δρχ., είναι ελκυστική. Οι συνθήκες στο ΧΑΑ βέβαια δεν είναι καλές. Ελπίζουμε όμως με το ευρώ να καλύτερψουν. Τέτοιο μακροπρόθεσμο δάνειο δεν έχει γίνει στην αγορά και είναι το μοναδικό που δίνει το δικαίωμα μετατροπής».

Στο πρώτο στάδιο συμμετείχαν αποκλειστικά παλαιοί μέτοχοι και τώρα η εταιρεία αναζητεί νέους θεσμικούς επενδυτές ή επιλεγμένους ιδιώτες επενδυτές. Όσον αφορά τα οικονομικά αποτελέσματα της εταιρείας, το 9μηνο του 2001, τα κέρδη έφθασαν τα 139,8 εκατομμύρια δραχμές έναντι ζημιών 575,7 εκατ. δρχ. πέρυσι.

Ο διευθύνων σύμβουλος της ΝΕΛ, Απόστολος Αθναίος, αναφερόμενος στην εταιρεία, τόνισε: «Η μετοχή μας ενδοκλαδικά αντέχει. Η χρηματιστηριακή της αξία είναι βαρύντα υποτιμημένη και αποτελεί ευκαιρία για τους επενδυτές. Μία μετοχή κοστίζει λιγότερο από έναν καφέ ή μία σοκολάτα.

— Ο κόσμος πρέπει να καταλάβει ότι το αποταμίευμά του πρέπει να το επενδύσει σε περιφερειακές μετοχές μικρής κεφαλαιοποίησης.

— Η ΝΕΛ αυτή την εποχή αντέχει.

— Μέσος στόχος είναι να αναπτυχθούμε στις αγορές Σύρο-Τήνο-Μύκονο, Σάμο-Ικαρία και Παροναξία».

Μιλώντας για τη γενικότερη κατάσταση στην ακτοπλοΐα, ο κ. Αθναίος επισήμανε: «Η νέα τεχνολογία στην ακτοπλοΐα υποφέρει από στελέχη.

— Οι ελληνικές Αρχές έχουν πάθει γραφειοκρατική υστερία. Πριν από ένα χρόνο ήθελες τρεις ώρες για ένα πιστοποιητικό και τώρα θέλεις τέσσερις ημέρες.

— Η Πολιτεία λειτουργεί σαν ιδιοκτήτης των πλοίων με την πρόφαση του δημοσίου συμφέροντος. Αυτό πρέπει να σταματήσει. Τα πλοία ανήκουν σε εταιρείες, οι οποίες πρέπει να εμφανίζουν στους μετόχους τους κέρδη. Δεν ανήκουν στο Δημόσιο».

Αναφερόμενος σε συνεργασίες μεταξύ ελληνικών ακτοπλοϊκών εταιρειών, ο κ. Αθναίος δήλωσε: «Υπάρχει ευρύ περιθώριο συνεργασιών.

Εκκρεμεί το θέμα της εισαγωγής της HFD στο ΧΑΑ. Δεν έχει τελειώσει το θέμα αυτό».



AGIOS NIKOLAOS SHIPPING SERVICES PTE. LTD.

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

Nick Argyropoulos *Managing Director*

**AGENCIES - CREW MANNING
(ROMANIAN-MYANMAR CREW)**

CHARTERING (PETROLEUM-BULK-DRY CARGOES)



SVT/Versey - 010 4617665

HEAD OFFICE

● **SINGAPORE PORT**

BRANCHES

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

● ROMANIA (CONSTANZA)

→ AGENCIES ACTIVITIES

→ **CREW MANNING**

NEXT YEAR'S EXPANSIONS

- INDONESIA ALL PORTS ● CHINA ● SUEZ CANAL ● NOVOROSSISK

AGIOS NIKOLAOS SHIPPING SERVICES PTE. LTD.

66-B Tras street, Singapore 079005

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

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

Πριν από 72 χρόνια

Νοέμβριος 1929

Κατά την τρίτη τριμήνιά του έτους νηολογήθηκαν 18 φορτηγά πλοία μέσης χωρητικότητας 4-5 χιλιάδων κοχ, των οποίων η ηλικία κυμαίνεται μεταξύ 10 και 30 ετών. Όλα αγοράστηκαν στο εξωτερικό σε τιμές που κυμαίνονται από 13 έως 43 χιλιάδες λίρες Αγγλίας. Το μεγαλύτερο εξ αυτών είναι το «Ευγενία Χανδρή», 5.108 κοχ, 3.238 κχ, ναυπηγήσεως του 1922 που αγοράστηκε αντί 43.500 Λ.Α. Εξάλλου, στο ίδιο διάστημα διαγράφηκαν 7 φορτηγά πλοία, από τα οποία τα 5 πουλήθηκαν σε αλλοδαπούς και τα 2 ναυάγησαν.

— Δημοσιεύτηκε σε χωριστό τεύχος

η μελέτη του δικηγόρου, τέως

επιλιμενάρχου Δ. Γ. Πα-

παμχαλοπούλου «Περί

κρατικής ναυτιλια-

κής πολιτικής». Η

μελέτη αυτή απο-

τέλεσε την εισή-

γησή του στη με-

γάλη επί της ναυ-

τιλίας επιτροπή

που συγκροτήθηκε

υπό την προεδρία

του αντιπροέδρου της

κυβερνήσεως Α. Μιχα-

λακοπούλου.

— Η υπό του Board of Trade

συσταθείσα επιτροπή για την τελετή

των κανόνων γραμμής φορτώσεως των πλοίων

υπέβαλε τον περασμένο μήνα τα πορίσματά της, τα οποία θα αποτελέσουν το θέμα συζήτησης της διεθνούς συνδιασκέψεως που θα συνέλθει κατά το προσεχές έτος στο Λονδίνο.

— Κυρώθηκαν με νόμο οι συμβάσεις εμπορίου και ναυτιλίας τις οποίες συνήψε η χώρα μας με τη Δανία και με την Ένωση Σοβιετικών Σοσιαλιστικών Δημοκρατιών.

— Με εγκύκλιο του προς τις λιμενικές αρχές, ο υπουργός των Ναυτικών Δ. Νότης Μπότσαρης εφιστά την προσοχή τους για τη σωστή εφαρμογή των πειθαρχικών διατάξεων του Ποινικού και Πειθαρχικού Κώδικος Εμπορικού Ναυτικού.

— Το μήνα αυτόν πραγματοποιήθηκαν οι ακόλουθες αγορές πλοίων:

Το α/π «Bissau», χωρ. ολικής 1.823, καθαρ. 1.127, φορτίου περίπου 2.400 τόνων, βυθίσματος 1 9' 3", έτους ναυπηγήσεως

1884 (επιθ. αριθ. 3/1926) αγοράστηκε από τον κ. Αλέξανδρο Γ. Γουλανδρή.

Το α/π «Claudia», χωρ. ολικ. 1.709, καθαράς 1.068, φορτίου περίπου 2.600 τόνων, έτους ναυπηγήσεως 1888 (επιθ. αρ. 3/1925) αγοράστηκε από Έλληνες εφοπλιστές αντί περίπου Λ.Α. 6.000.

Το α/π «Elswith Tower», χωρ. ολικ. 3.920, καθαράς 2.556, φορτίου περίπου 6.450 τόνων, βυθίσματος 2 4' 5", έτους ναυπηγήσεως 1901 (επιθ. 2Α, αριθ. 3/1926) αγοράστηκε από τον κ. Ε. Ν. Βαλμάδη εκ Σύρου, αντί περίπου Λ.Α. 13.500.

Το α/π «Douro», χωρ. ολικ. 2.455,

καθαράς 1.530, φορτίου περί-

που 3.750 τόνων, έτους

ναυπηγήσεως 1889

(επιθ. αριθ. Ι/1911)

αγοράστηκε από

Έλληνες εφοπλιστές

αντί περίπου Λ.Α.

7.400.

Το α/π «Edison»,

χωρ. ολικ. 11.103, κα-

θαράς 6.806, έτους

ναυπηγήσεως 1899, αγο-

ράστηκε κατά Ιούνιον ε.ε.

από την Εθνική Ατμοπλοία της

Ελλάδος αντί Λ.Α. 45.000.

Το α/π «Putney», χωρ. ολικ. 3.569, καθα-

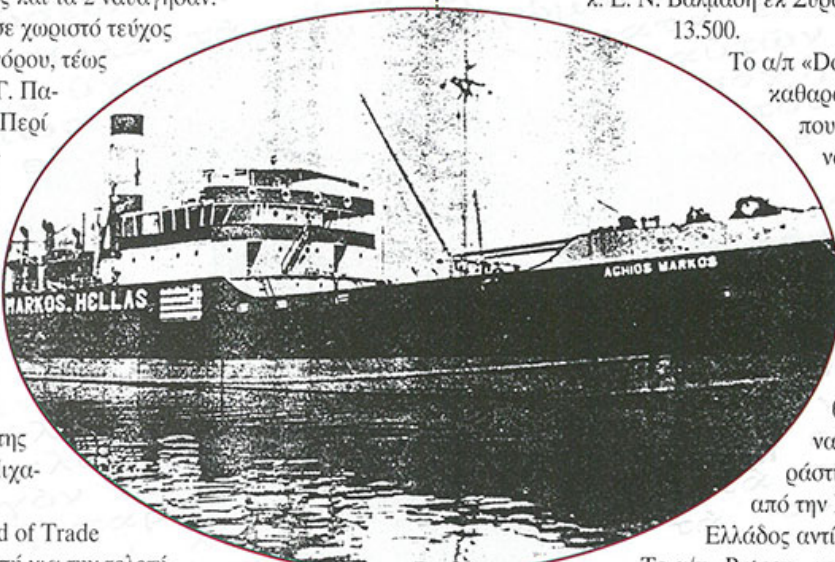
ράς 2.300, φορτίου περίπου 5.980 τόνων, έτους ναυ-

πηγήσεως 1901 (επιθ. 2Α αριθμ. 3/1927) αγοράστηκε από Έλληνες εφοπλιστές αντί Λ.Α. 15.000.

Το α/π «Redgate», χωρ. ολικ. 3.860, φορτίου περίπου 6.720 τόνων, βυθίσματος 2 3' 2", έτους ναυπηγήσεως 1908 (επιθ. αριθ. 2/1929) αγοράστηκε από Έλληνες εφοπλιστές αντί Λ.Α. 21.000.

— Εγνώσθησαν οι ακόλουθες ναυλώσεις ελληνικών φορτηγών: «Θεοφανώ», 6.000 τ., από Χάμπτον Ροντς για Μοντεβιδέο, γαιάνθρακες προς δολ. 3,75 τον τόνο, «Ευγενία Χανδρή», 7.000 τ., από Μπαχία Μπλάνκα για Μασσαλία-Γένοβα, βαριά σιτηρά προς 15/- τον τόνο, «Άγιος Μάρκος», 6.000 τ., από Βομβάη για Dunkirk, μέταλλευμα προς 17/- τον τόνο.

Για την αντιγραφή
Ξενοφών Α. Αντωνιάδης



ΕΦΕΤΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΝΑΥΤΙΚΟ ΤΜΗΜΑ

Αρ. απόφασης 1103/2000

Πρόεδρος: ο κ. Ιωάν. Κωστόπουλος

Εισηγητής: ο εφέτης κ. Πλαστήρας Αναστασάκης

Δικηγόροι: οι κ. Ιωάννης Βράλλος, Νίκος Αναγνωστόπουλος



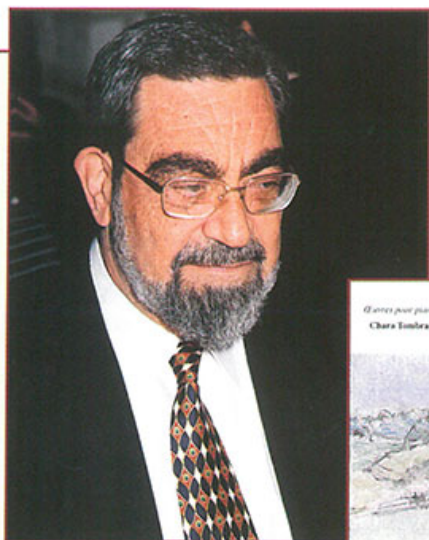
πό το συνδυασμό των διατάξεων των άρθρων 933, 934 παρ. 1, 992, 1012 Κ.Πολ.Δ., προκύπτει ότι, κατ' αρχήν, η αναγκαστική κατάσχεση και ο πλειστηριασμός πλοίων γίνεται κατά τις διατάξεις αναγκαστικής κατάσχεσης και πλειστηριασμού ακινήτων (Ι. Μηρίνια Αναγκ. Εκτέλεση τ.Δ', Β' εκδ. άρθρο 1012 παρ. 629 ΙΙ, Γνωμ. Γ. Μητροπούλου στη Δ 9 831, ΕΠ 1182/1981 ΕΝΔ 10.153, ΕΠ

132/1981 ΕΝΔ 9.326 κ.ά.). Εξάλλου, κατά το άρθρο 934 Κ.Πολ.Δ. η ανακοπή που προβλέπεται στο άρθρο 933 του ίδιου Κώδικα, είναι παραδεκτή 1) αν αφορά την εγκυρότητα του τίτλου ή την προδικασία της αναγκαστικής εκτέλεσης, μέσα σε δεκαπέντε ημέρες αφοπύ γίνε η πρώτη μετά την επιταγή πράξη της εκτέλεσης, 2) αν αφορά την εγκυρότητα των πράξεων της εκτέλεσης που έγιναν από την πρώτη μετά την επιταγή πράξη εκτέλεσης και πέρα ή την αποποίηση, έως την έναρξη της τελευταίας πράξης εκτέλεσης, 3) αν αφορά την εγκυρότητα της τελευταίας πράξης εκτέλεσης, μέσα σε έξι μήνες αφοπύ η πράξη αυτή ενεργηθεί, και αν πρόκειται για εκτέλεση χρηματικών απαιτήσεων, μέσα σε τριάντα ημέρες από την ημέρα του πλειστηριασμού ή αναπλειστηριασμού αν πρόκειται για κινητά, και ενενήντα ημέρες αφοπύ μεταγραφεί η περιήληψη κατακυρωτικής έκθεσης, αν πρόκειται για ακίνητα. Αν πρόκειται για εκτέλεση για την ικανοποίηση χρηματικών απαιτήσεων, πρώτη μετά την επιταγή πράξη εκτέλεσης είναι η σύνταξη έκθεσης για την κατάσχεση και τελευταία η σύνταξη έκθεσης πλειστηριασμού και κατακύρωσης αν πρόκειται για ακίνητα. Από τις διατάξεις αυτές προκύπτει ότι καθιερώνεται η κατά στάδια προσβολή της αναγκαστικής εκτέλεσης. Οι προβλεπόμενες δε στις διατάξεις αυτές προθεσμίες είναι δικονομικές, εξετάζονται αυτεπαγγέλτως από το δικαστήριο και η παρέλευσή τους συνεπάγεται την έκπτωση από το δικαίωμα προσβολής, κατά περίπτωση, των πράξεων εκτελέσεως, τυχόν ακυρότητα των οποίων έτσι καθιερώνεται (ΑΠ 1037/1996 ΕΛΔνη 39.1299, ΑΠ 212/2000 ΕΛΔνη 41.712 κ.ά.). Επίσης από τις πιο πάνω διατάξεις προκύπτει ότι ο νόμος επιβάλλει την άσκηση ανακοπής εντός της τασσόμενης προθεσμίας με κριτήριο το αίτημα, το οποίο αναφέρεται στην ακύρωση ορισμένης πράξεως. Οι μεταγενέστερες πράξεις οι οποίες στηρίζονται στην προσβαλλόμενη με την ανακοπή πράξη, εφόσον ο λόγος ακυρότητας δεν πλήττει, και αυτές δεν είναι δυνατόν να προσβληθούν συγχρόνως, καθόσον μόνον η ακυρωτική απόφαση της προσβαλλόμενης πράξεως που θα εκδοθεί, έχει ως συνέπεια την αναδρομική ακύρωση, οπότε είναι δυνατόν να προσβληθούν και οι επί της πράξεως που ακυρώθηκε στηριζόμενες μεταγενέστερες πράξεις, εφόσον βεβαίως υφίσταται η προς τούτο προθεσμία, διαφορετικά, οι μεταγενέστερες πράξεις παραμένουν απρόσβλητες. Στην περίπτωση όμως που προχωρήσει η διαδικασία της αναγκαστικής εκτέλεσης (και δεν ανασταθεί, κατά τη διάταξη του άρθρου 938 Κ.Πολ.Δ.), επιβάλλεται η άσκηση νέας ανακοπής κατά των μεταγενεστέρων πράξεων υπό την αίρεση της ακυρώσεως διά της πρώτης ανακοπής της προγενέστερης, σύμφωνα και με τη διάταξη του άρθρου 6.9 περ. δ' Κ.Πολ.Δ. (Ι. Μηρίνια Αναγκαστική Εκτέλεση Β' εκδ. τ. Α' παρ. 165).

Στην προκειμένη περίπτωση, η ανακοπή με την πρώτη ανακοπή της ζητούσε την ακύρωση της επιταγής προς πληρωμή της έκθεσης αναγκαστικής κατάσχεσης και της περιήληψης κατασχετήριας έκθεσης που αφορούσε το πλοίο πλοιοκτησίας της ανακοπούμενης. Με τη δεύτερη ανακοπή της, η ίδια

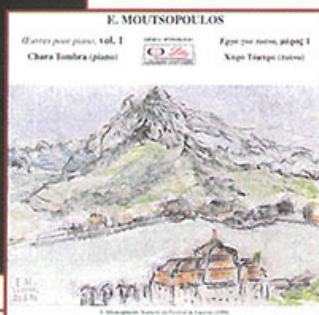
ανακοπή ζητούσε να ακυρωθεί η έκθεση αναγκαστικού πλειστηριασμού και η περιήληψη κατακυρωτικής έκθεσης που αφορούσε το πιο πάνω πλοίο. Η ανακοπή ζητούσε την ακύρωση των πράξεων εκτέλεσης επικαλούμενη τους αυτούς λόγους και ειδικότερα ότι η καταγγελία της ένδικης συμβάσεως δανείου ήταν άκυρη, διότι: 1) ήταν εικονική, 2) ήταν αόριστη, 3) η μη εκπλήρωση των υποχρεώσεων προς την καθής Τράπεζα οφειλόμενα σε υπαπόσταση της τελευταίας και 4) η καταγγελία της σύμβαςσης είναι άκυρη ως καταχρηστική, καθώς και η σ' αυτή στηριζόμενη επιταγή προς πληρωμή και η γενόμενη αναγκαστική κατάσχεση. Με το περιεχόμενο αυτό και αίτημα η δεύτερη ανακοπή που ασκήθηκε μετά τη σύνταξη έκθεσης πλειστηριασμού και κατακυρώσεως, αναφέρεται στο κύρος και την ύπαρξη της απαιτήσεως και όχι στην εγκυρότητα της τελευταίας πράξεως εκτελέσεως, ασκήθηκε, σύμφωνα με τη σκέψη που προαναπτύχθηκε, μετά την παρέλευση της προθεσμίας που προβλέπεται από τη διάταξη του άρθρου 934 παρ. 1β Κ.Πολ.Δ., δηλαδή εκπροθέσμως. Η ανακοπή, όμως, είχε ασκήσει εμπροθέσμως την πρώτη από 19-12-1997 ανακοπή με το ίδιο περιεχόμενο, αλλά με αίτημα την ακύρωση προγενεστέρων πράξεων εκτελέσεως (ακύρωση επιταγής προς πληρωμή και εκθέσεως κατασχεσεως). Συνεπώς, αυτή είχε τη δυνατότητα, όπως ήδη αναφέρθηκε, εφόσον συνεχίστηκε η διαδικασία της αναγκαστικής εκτέλεσης πριν εκδοθεί απόφαση που να κάνει δεκτή την πρώτη ανακοπή της (αίτηση για αναστολή εκτελέσεως κατά το άρθρο 938 Κ.Πολ.Δ. απορρίφθηκε με απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς λόγω μη πιθανολόγησης ευδοκίμησης της ανακοπής), να ζητήσει την ακύρωση της τελευταίας πράξεως εκτελέσεως εντός της προβλεπόμενης από το νόμο προθεσμίας (άρθ. 934 παρ. 1γ) για το λόγο ότι η πράξη αυτή ως στηριζόμενη επί άκυρου προγενέστερης πράξεως ήταν και αυτή άκυρος. Η ανακοπή αυτή όμως είναι δυνατό να ασκηθεί μόνο με την αίρεση ευδοκίμησης της πρώτης. Στην προκειμένη περίπτωση όμως η δεύτερη ανακοπή είχε ταυτόσημο περιεχόμενο με την πρώτη (είχε δηλαδή τους ίδιους λόγους ανακοπής), χωρίς να περιέχεται σ' αυτήν, ως λόγος ανακοπής, ότι η έκθεση αναγκαστικού πλειστηριασμού και η κατακυρωτική έκθεση αυτού ήταν άκυρες λόγω της ακυρότητας των προγενεστέρων πράξεων της εκτελέσεως (η ακύρωση των οποίων είχε ζητηθεί με την πρώτη ανακοπή), ούτε ότι η άσκηση της δεύτερης ανακοπής έγινε με την αίρεση της ευδοκίμησης της πρώτης και της ακυρώσεως των προγενεστέρων πράξεων. Άλλωστε και με την εκδοχή ότι η δεύτερη αυτή ανακοπή είχε το πιο πάνω περιεχόμενο και ότι αυτή ασκήθηκε με την αίρεση ασκήσεως της πρώτης, μετά την απόρριψη της πρώτης ανακοπής, η δεύτερη ανακοπή ήταν απορριπτέα αφού αίρεση υπό την οποία αυτή έπρεπε να ασκηθεί (ευδοκίμηση της πρώτης) δεν πληρώθηκε.

Το Πρωτοβάθμιο Δικαστήριο επομένως, το οποίο σε σχέση με την πρώτη ανακοπή απέρριψε τους ισχυρισμούς (λόγους ανακοπής) περί εικονικότητας, αοριστίας, αντισυμβατικής συμπεριφοράς της εφεσβλητικής και καταχρηστικής ασκήσεως του δικαιώματος αυτής, σε σχέση με τη δεύτερη ανακοπή, απέρριψε αυτήν ως εκπρόθεσμη, δεν έσφαλε και όσα αντίθετα υποστηρίζει η εκκαλούσα στους αντίστοιχους τέσσερις πρώτους λόγους εφέσεως (ως προς την πρώτη ανακοπή) και τον πέμπτο (ως προς τη δεύτερη ανακοπή) είναι αβάσιμα και πρέπει να απορριφθούν. Συνεπώς, μετά την απόρριψη όλων των λόγων εφέσεως πρέπει αυτή να απορριφθεί κατ' ουσίαν.



Νέος δίσκος cd με μουσική του ακαδημαϊκού Ε. Μουτσόπουλου

Ένας δίσκος με Lieder του ακαδημαϊκού Ε. Μουτσόπουλου, φιλοσόφου με παγκόσμια φήμη, είχε εκδοθεί το 1994. Εφέτος εξεδόθη ο πρώτος δίσκος με έργα του για πιάνο και σύντομα θα ακολουθήσει και ο επόμενος, καθώς και άλλοι με έργα για πιάνο, μουσική δωματίου και ορχήστρα. Ο νέος αυτός δίσκος έχει στο εξώφυλλό του παράσταση ζωγραφικού έργου του συνθέτη. Ο καθηγητής Ε. Μουτσόπουλος εκφράστηκε σε κάθε μουσικό ύφος, για να καταλήξει τελικά στο ύφος της δυτικής ρομαντικής περιόδου όπου όμως συνυφαίνονται και στοιχεία της βυζαντινής παράδοσης.



Η σύνθεση ενός μεγάλου μέρους των έργων αυτών τοποθετείται στα μέσα του εικοστού αιώνα, τα υπόλοιπα όμως είναι μεταγενέστερα. Όλα αποκαλύπτουν ένα μουσικό πνεύμα στοχαστικό και αναδεικνύουν μια προωθημένη τεχνική, όπου αρμονικές τολμηρότητες και αντιστικτική αυστηρότητα συμπλέκονται.



Αύξηση μεγεθών της Βερνίκος Κόττερα

Συνεχίζεται η εντυπωσιακή αύξηση μεγεθών της Βερνίκος Κόττερα Ναυτιλιακή και Συμμετοχών Α.Ε. και το πρώτο εννεάμηνο του 2001.

Συγκεκριμένα:

Α. Για τον ενοποιημένο ισολογισμό:

1) Ο κύκλος εργασιών διαμορφώθηκε σε 4.674.107.187 δρχ. έναντι 1.621.312.331 δρχ. το αντίστοιχο εννεάμηνο του 2000, παρουσιάζοντας αύξηση 188%.

2) Τα καθαρά αποτελέσματα μετά από φόρους διαμορφώθηκαν σε 939.669.562 δρχ. έναντι 649.722.671 δρχ. το αντίστοιχο εννεάμηνο του 2000, παρουσιάζοντας αύξηση 44%.

Β. Για τον ισολογισμό της εταιρείας:

1) Τα έσοδα από ναυλώσεις διαμορφώθηκαν σε 970.241.572 δρχ. έναντι 743.920.594 δρχ. την αντίστοιχη περίοδο 2000, παρουσιάζοντας αύξηση 30%.

2) Τα κέρδη διαμορφώθηκαν σε 665.570.336 δρχ. έναντι 575.265.671 το αντίστοιχο διάστημα του προηγούμενου έτους, παρουσιάζοντας αύξηση 15%.

Νέα υπηρεσία από την Telestet

Η Telestet λανσάρει την Υπηρεσία Ειδοποίησης Κλήσεων, δίνοντας δωρεάν τη δυνατότητα σε όλους τους συνδρομητές της να λαμβάνουν ειδοποίηση για τα νούμερα των εισερχομένων κλήσεων ενώ η συσκευή τους ήταν απενεργοποιημένη ή τυχόν βρισκόταν εκτός δικτύου.

Συγκεκριμένα, με την Υπηρεσία Ειδοποίησης Κλήσεων, κάθε συνδρομητής ή χρήστης προπληρωμένης κινητής τηλεφωνίας μπορεί να δέχεται, με τη μορφή ενός σύντομου γραπτού μηνύματος, ειδοποίηση για τα νούμερα των τελευταίων 4 έως και 6 εισερχομένων κλήσεων ενώ η συσκευή του ήταν απενεργοποιημένη ή εκτός δικτύου. Επί πλέον, δίνεται η δυνατότητα ενημέρωσης για το συνολικό αριθμό προσπαθειών κλήσης προς το νούμερο του συνδρομητή Telestet καθώς και για την ημερομηνία και ώρα της τελευταίας κλήσης.

Οι χρήστες προπληρωμένης κινητής τηλεφωνίας B Free ή Free2Go, προκειμένου να εγγραφούν στην Υπηρεσία Ειδοποίησης Κλήσεων, θα πρέπει να στείλουν την εντολή ΝΑΙ στον αριθμό 1265 από το κινητό τους. Όσο για τους συνδρομητές με συμβόλαιο, η υπηρεσία είναι αυτόματα ενεργοποιημένη από σήμερα, ενώ εάν κάποιος συνδρομητής ή χρήστης B Free ή Free2Go επιθυμεί να την απενεργοποιήσει θα πρέπει να αποστείλει την εντολή ΟΧΙ στον αριθμό 1265. Σημειώνεται, επίσης, ότι ο καλών προς συνδρομητή Telestet που έχει ενεργοποιήσει την Υπηρεσία Ειδοποίησης Κλήσεων, θα ενημερώνεται με αντίστοιχο ηχητικό μήνυμα ότι ο συνδρομητής που κάλεσε θα ειδοποιηθεί για τις τελευταίες κλήσεις του μόλις ανοίξει το τηλέφωνό του ή μόλις βρεθεί εντός δικτύου.

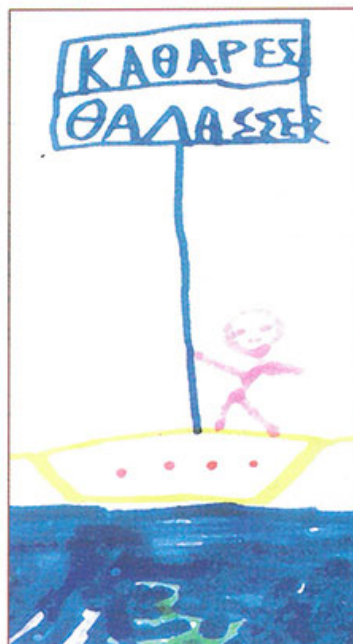
Ημέρα καριέρας

Η Telestet, στο πλαίσιο μιας ακόμη κοινωνικής προσφοράς και στην προσπάθεια δημιουργίας καινούργιων επαγγελματικών οριζώντων στους νέους ανθρώπους, διοργάνωσε Ημέρα Καριέρας με θέμα «Προοπτικές απασχόλησης και επαγγελματικής σταδιοδρομίας». Στην ημερίδα, υψηλόβαθμα στελέχη της εταιρείας εξέθεσαν τις απόψεις τους για τις προοπτικές απασχόλησης στο χώρο της κινητής τηλεφωνίας σε πρυτάνεις, καθηγητές και φοιτητές από τις σχολές του Πανεπιστημίου Αθηνών, του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, της ΑΣΟΕΕ, των ΤΕΙ και άλλων ιδιωτικών κολεγίων. Η ημερίδα περιελάμβανε επίσης μια σειρά συνεντεύξεων από στελέχη του τμήματος Ανθρώπινου Δυναμικού προς τους ενδιαφερόμενους φοιτητές-υποψήφιους εργαζομένους της Telestet. «Η Telestet λειτουργεί σε μια αγορά τεχνολογικά εξελιγμένη και συνεχώς αναπτυσσόμενη. Οι επιχειρηματικές προκλήσεις είναι συνεχείς και η εταιρεία είναι σε θέση να προσφέρει σε νέους ανθρώπους σημαντικές ευκαιρίες επαγγελματικής σταδιοδρομίας», δήλωσε ο γενικός γραμματέας και διευθυντής Ανθρώπινου Δυναμικού της Telestet κ. Donato Stasi.

Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να δηλώσουν συμμετοχή ή καλώντας στο τηλέφωνο 67.27.710 ή αποστέλλοντας e-mail στο downtown@hol.gr

Οι μικροί Έλληνες και η προστασία της θάλασσας

Συνεδρίασε το συμβούλιο αντιπροσώπων των μαθητών-μελών του εθελοντικού περιβαλλοντικού προγράμματος Παιδική Ηεμερα. Το συμβούλιο αποτελείται από οκτώ παιδιά, 6-13 ετών, που εκπροσωπούν 3.066 μαθητές-μέλη του Προγράμματος που λειτουργεί σε διάφορες περιοχές της Ελλάδας στη σχολική χρονιά 2000-2001.



Η Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος-Ηεμερα προσφέρει από το 1993, με την εθελοντική βοήθεια εκπαιδευτικών, το Πρόγραμμα αυτό στους μικρούς μαθητές για να δραστηριοποιηθούν στον τομέα της πρόληψης της ρύπανσης. Μαθαίνοντας από μικρή ηλικία την αξία της θάλασσας για τη ζωή όλων στη Γη, οι αυριανοί Έλληνες πολίτες δεν θα επαναλάβουν τα λάθη μας, τα οποία δυστυχώς από άγνοια συνεχίζουμε.

Τα μέλη του συμβουλίου της Παιδικής Ηεμερα προέρχονται από τα νη-

σιά Κάλυμνο, Χίο, Σαλαμίνα, Ζάκυνθο και από τις περιοχές θράκης, Χαλκιδικής, Βόλου και Κορίνθου. Θα συνεδριάσουν όπως ένα διοικητικό συμβούλιο και με τη βοήθεια στελεχών της Ηεμερα θα ανταλλάξουν εμπειρίες και θα προτείνουν ιδέες για τη βελτίωση του Προγράμματος. Την ίδια ώρα, υπεύθυνοι της ένωσης θα ενημερώνουν τους εθελοντές-εκπαιδευτικούς που έχουν προσκληθεί και θα συζητήσουν μαζί τους το μέλλον της πρωτοβουλίας.

Η Παιδική Ηεμερα έχει μέχρι σήμερα κινητοποιήσει πάνω από 23.000 παιδιά και 977 εκπαιδευτικούς σε 500 σχολεία και στις 12 γεωγραφικές περιοχές της Ελλάδας. Το έργο αυτό των παιδιών είναι σημαντικό γιατί με την ευθύτητα που τα διακρίνει, ενημερώνουν τις τοπικές κοινωνίες πάνω στα περιβαλλοντικά προβλήματα που εντοπίζουν, εκτελώντας δραστηριότητες του Προγράμματος.



EXCLUSIVE AGENTS: FRANMAN LIMITED

TEL.: +3-010-9532 350
FAX: +3-010-9532 354-5
e-mail: eastman@franman.gr

**GENUINE
YANMAR
PARTS
SUPPLIERS**



YANMAR ENGINEERING CO., LTD.



1. Από αριστερά διακρίνονται ο πρόεδρος της ΠΕΠΕΜ κ. Ευ. Κούζιλος, ο διευθ. σύμβουλος της Thenamaris κ. Εμμ. Βορδώνης, ο κ. Η. Μπίσιος και η κ. Ρ. Χατζή



2. Ο πρόεδρος του ΝΕΕ κ. Σπ. Αλεξανδράτος, με τον διευθυντή Σπουδών της QMS, αντιναύαρχο ε.α. Στ. Κεχρή



3. Ο διευθύνων σύμβουλος της Anagel κ. Ιω. Πλατισδόκης κατά τη διάρκεια της ομιλίας του στην QMS

QMS: Ανάλυση και διαχείριση κινδύνων στην παγκόσμια ναυτιλία

«Το στοιχείο του κινδύνου είναι έμφυτο σε κάθε επιχειρηματική προσπάθεια και πρωτοβουλία. Χωρίς την ανάληψη ρίσκου δεν υπάρχει πρόοδος, δεν επιτυγχάνονται οι στόχοι και σε τελική ανάλυση δεν υπάρχει κέρδος».

Τα παραπάνω τόνισε, μεταξύ άλλων, ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος Σπυρίδων Αλεξανδράτος, κατά τη διάρκεια του χαιρετισμού που απύθυνε σε εκδήλωση της QMS-Quality Maritime Services με θέμα «Risk Assessment & Risk Management in Shipping», την Πέμπτη 13 Δεκεμβρίου 2001.

Στο πάνελ των ομιλητών συμμετείχαν βαθείς γνώστες του παγκόσμιου ναυτιλιακού γίγνεσθαι και πιο συγκεκριμένα ο διευθύνων σύμβουλος της Anagel κ. Γιάννης Πλατισδόκης, ο οποίος εστίασε στο ψυχρό κλίμα που διέπει σήμερα την παγκόσμια ναυτιλία, ενώ υπογράμμισε ότι πρέπει «να επεκτείνουμε τις ποιοτικές απαιτήσεις μας στα όρια του δυνατού και εφικτού, να προσπαθούμε να προλάβουμε και να προβλέψουμε αντί να ενεργούμε μετά το ατυχές γεγονός, να υποθέτουμε μία πιθανή δυσάρεστη εξέλιξη και να βλέπουμε τι θα έπρεπε να έχουμε κάνει για να την αποφύγουμε».

Από την πλευρά του, ο διευθύνων σύμβουλος της Thenamaris κ. Εμμανουήλ Βορδώνης επισήμανε ότι όσο μεγαλύτερη είναι η ναυτιλία,

τόσο μεγαλύτερο είναι και το ρίσκο και ότι η ναυτιλία λειτουργεί σε μια κυκλικότητα η οποία μπορεί να ενισχύσει τον εφοπλιστή ή και να τον καταστρέψει.

Επίσης το πάνελ των ομιλητών συμπλήρωσαν ο Δρ Α. Αλεξόπουλος του Πανεπιστημίου Αιγαίου και ο διευθυντής Σπουδών της QMS, αντιναύαρχος ε.α. Σταύρος Κεχρή, με ιδιαίτερα ενδιαφέρουσες ομιλίες οι οποίες προκάλεσαν τα θετικά σχόλια του κοινού.

Στις ομιλίες αναλύθηκαν οι σημαντικότεροι λόγοι που καθιστούν αναγκαία την ανάληψη ρίσκου στη θάλασσα, ενώ εξετάστηκαν απ' όλες τις πλευρές τα προβλήματα και οι πιθανές λύσεις που μπορούν να προκύψουν από αυτό.

Μετά τις εύστοχες τοποθετήσεις των εισηγητών, πραγματοποιήθηκε συζήτηση μεταξύ των παρευρισκομένων την οποία συντόνισε η διευθύνουσα σύμβουλος της QMS κα Καλλιόπη Λυριτζή, και προέκυψαν χρήσιμα συμπεράσματα για τη γενικότερη κατάσταση που επικρατεί σήμερα στην παγκόσμια ναυτιλία.

Μετά τις ομιλίες και την παρουσίαση, πραγματοποιήθηκε δεξίωση στην οποία έδωσαν το παρών πολλοί εφοπλιστές και παράγοντες της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας.

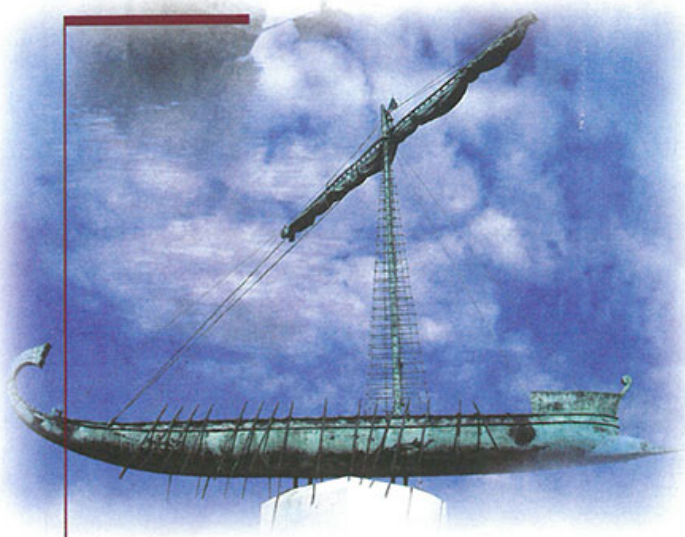


Αναβίωση της Βιβλιοθήκης Αλεξάνδρειας

Την πρώτη παρουσίαση του μεγαλειώδους έργου της αναβίωσης της Βιβλιοθήκης της Αλεξάνδρειας έκανε στους Έλληνες δημοσιογράφους ο διευθυντής της, δόκτωρ Ισμαήλ Σαραγκελντίν.

Η πρέσβειρα της Αιγύπτου στην Ελλάδα κα Μάγκντα Σαχίν αναφέρθηκε εκτενώς στην εξελικτική πορεία του τεράστιου σχεδίου της ίδρυσης της Βιβλιοθήκης της Αλεξάνδρειας, από τη σύλληψη μέχρι και την ολοκλήρωσή του.

Ο κ. Σαραγκελντίν επισήμανε ότι στόχος των δημιουργών της Βιβλιοθήκης της Αλεξάνδρειας είναι αυτή να αποτελέσει τη βιβλιοθήκη της ψηφιακής εποχής και να λειτουργήσει ως κέντρο διαλόγου και προβληματισμού μεταξύ των λαών της Μεσογείου, αλλά και μεταξύ Ανατολής και Δύσης. Επίσης ο κ. Σαραγκελντίν «ξενάγησε» τους παρευρισκομένους, με ήχο και εικόνα, στο κτιριακό συγκρότημα της Βιβλιοθήκης της Αλεξάνδρειας, που εκτός από την κύρια Βιβλιοθήκη, περιλαμβάνει και Βιβλιοθήκη των Νέων, Βιβλιοθήκη των Τυφλών, Πλανητάριο, Μουσείο Επιστημών, Μουσείο Καλλιγραφίας, Αρχαιολογικό Μουσείο, Διεθνή Σχολή Πληροφορικής, εργαστήριο συντήρησης και αποκατάστασης, συνεδριακό κέντρο, εκθεσιακό κέντρο και χώρους πολλαπλών χρήσεων, ενώ έχει προβλεφθεί και η προσθήκη άλλων, ανάλογα με τις ανάγκες που θα προκύψουν.



Πρόγραμμα πειραματικής αρχαιολογίας

Μια σύγχρονη «Αργοναυτική Εκστρατεία» ετοιμάζεται στο Βόλο. Αυτή τη φορά, το «χρυσόμαλλο δέρας», το κίνητρο της αρχαίας εκστρατείας, είναι διαφορετικό. Η σύγχρονη προσπάθεια θα «αναζητήσει» το ίδιο πλοίο του Ιάσονα, μέσα από την Ιστορία. Πιο συγκεκριμένα, ύστερα από 3.500 χρόνια, το πλοίο του Ιάσονα θα πέσει ξανά στα νερά του αρχιπελάγους και θα χαράξει πορεία για τα μέρη όπου πριν από 35 και πλέον αιώνες ο «πρόγονός» του, η Αργώ, ταξίδεψε και άφησε τα σημάδια του.

Η φιλόδοξη αυτή προσπάθεια θα υλοποιηθεί με συνεργασία της Δημοτικής Τουριστικής Επιχείρησης Βόλου και της Επιστημονικής Ερευνητικής Ομάδας που θα μελετήσει και θα ανακατασκευάσει μια αυθεντική πεντηκόντορο, στη μορφή που μπορεί αυτή να είχε γύρω στο 1550 π.Χ.

Στην ανακοίνωση προέβησαν ο πρόεδρος της Δημοτικής Τουριστικής Επιχείρησης Βόλου κ. Νίκος Πατσιαντάς και ο επικεφαλής της ερευνητικής ομάδας, πλοίαρχος Α.Σ. Απόστολος Κούρτης, κατά τη διάρκεια ειδικής εκδήλωσης που δόθηκε στο κτίριο «Σπίρερ» του Βόλου.

Είναι η τρίτη φορά που επιχειρείται σε διεθνές επίπεδο ένα τέτοιο πρόγραμμα. Το όλο εγχείρημα είναι δύσκολο, καθώς στόχος του προγράμματος δεν θα είναι η κατασκευή ενός απλού ομοιώματος αρχαίου πλοίου αλλά η τεκμηριωμένη ανακατασκευή του αυθεντικού πλοίου, με εργαλεία και τεχνικές της εποχής του. Το ανακατασκευασμένο πλοίο θα πραγματοποιήσει πειραματικό ταξίδι σε διαδρομή που ακολουθούσε το αυθεντικό πρωτότυπό του. Ο πρόεδρος της Δημοτικής Τουριστικής Επιχείρησης Βόλου κ. Νίκος Πατσιαντάς τόνισε τη βαρύτητα που έχει η πρωτοβουλία αυτή, αφού έτσι θα αποκτηθεί ένα μοναδικό και αυθεντικό έκθεμα που στο μέλλον θα αποβεί πολύτιμο τόσο για την πόλη του Βόλου όσο και για ολόκληρη τη Μαγνησία.

Ο διευθυντής του προγράμματος κ. Απόστολος Κούρτης ανέλυσε την καινοτόμο μέθοδο με την οποία θα διεξαχθεί η έρευνα. Όπως είπε, η νέα αυτή «μεθοδολογία εμπειρογνομονικής προσέγγισης» είναι ένα τεχνολογικό πεδίο επεξεργασίας στοιχείων που έπεται της αρχαιολογικής έρευνας. Η μεθοδολογία αυτή στηρίζεται σε πρωτογενή ευρήματα, σε φιλολογικές πηγές, στην εικονογραφία, σε προγενέστερες έρευνες της ομάδας και, τέλος, στη θεωρητική ανάλυση και επεξεργασία των στοιχείων αυτών, βάσει των αμετάβλητων φυσικών αρχών του κόσμου μας αλλά και των κανόνων των σχετικών θετικών επιστημών.

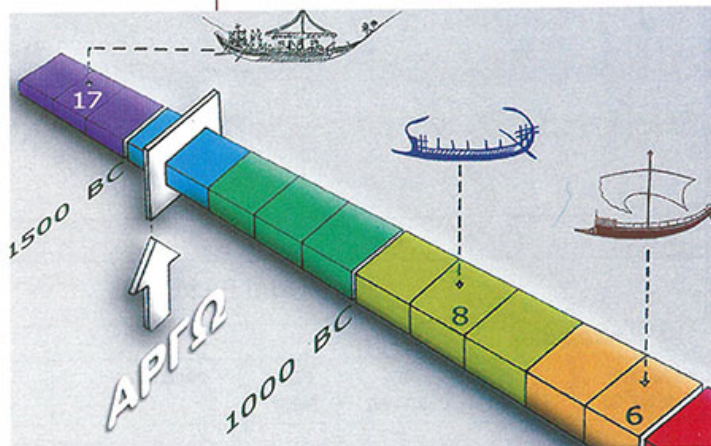
Όπως εξήγησε ο κ. Κούρτης, στην υλοποίηση του προγράμματος, που θα απαιτήσει προσπάθεια τουλάχιστον τριετήμια χρόνων, θα χρησιμοποιηθεί αυθεντική τεχνολογία της εποχής του πρωτοτύπου αρχαίου πλοίου σε όλες τις παραμέτρους. Αυτές αφορούν τα χρησιμοποιούμενα υλικά και εργαλεία, τη μέθοδο και τις διαδικασίες ναυπήγησης και, τέλος, τους τρόπους χρήσης του πλοίου, όπως θα τεκμηριωθούν στο τελικό πειραματικό ταξίδι του.

Η επιστημονική ερευνητική ομάδα αποτελείται από τους κάτωθι:

Διευθυντής προγράμματος: Πλοίαρχος Απόστολος Κούρτης - Α.Σ. καθηγητής/αξιωματικός στην έδρα Ναυτικής Ιστορίας της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων, ερευνητής αρχαίας ναυπηγικής.

Υποδιευθυντής προγράμματος: Γιάννης Παντζόπουλος, γενικός γραμματέας του Ινστιτούτου Προστασίας Ναυτικής Παράδοσης, ερευνητής αρχαίας ναυτικής τεχνολογίας.

Επιστημονική υποστήριξη: Στέλλα Κοκκίνη, καθηγήτρια Βοτανικής και Φυτογεωγραφίας Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης,



θανάσης Αναγνωστόπουλος, καθηγητής Ελληνικής Φιλολογίας Παν. Βοστώνης, διευθυντής Ιδρύματος «Θησαυρός Ελλ. Γλώσσας», Γιάννης Λουκάς, καθηγητής της έδρας Ναυτικής Ιστορίας Σχολής Ναυτικών Δοκίμων, καθ. της Ναυτικής Σχολής Πολέμου και ΣΕΘΑ. Τεχνική υποστήριξη: Γιάννης Καστανάκης, ειδικός ψηφιακής τεχνολογίας (3D/ mod), Γιάννης Γαβρίλης, μοντελιστής, ειδικός εφαρμογών ηλεκτρονικών υπολογιστών, Νίκος Ορφανουδάκης, μοντελιστής, ερευνητής αρχαίας τεχνολογίας.

Σύμβουλος επικοινωνίας: Φωφώ Καστανάκη, δημοσιογράφος.

Μείωση δύναμης του ελληνικού νηολογίου

Η παρατεταμένη άνοιξη του ελληνικού νηολογίου σταμάτησε κατά τον περασμένο Νοέμβριο. Σύμφωνα με επίσημα στοιχεία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, το Νοέμβριο ύψωσαν την ελληνική σημαία 9 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 235.916 κόρων και την υπέστειλαν επίσης 9 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 283.825 κόρων. Έτσι, ενώ υπήρχε ως προς τις εγγραφές-διαγραφές «ισοπαλία», η δύναμη του στόλου μειώθηκε κατά 47.909 κόρους.

Είναι η πρώτη φορά ύστερα από περίπου 20 μήνες που οι εγγραφές πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο δεν είναι περισσότερες από τις διαγραφές.

Μεταξύ των πλοίων που ενεγράφησαν στο νηολόγιο αναφέρονται και τα νεότευκτα φορτηγά-χύδην «Μαρία Α. Αγγελικούση», «Ρόδον Αμάραντον», «Αλταίρ» και «Δημήτρης Α».

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΦΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΚΟΧ ΜΗΝΟΣ ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 2001

ΕΓΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ				ΑΡΘΡΟΥ 13			
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.
Θ/Γ-Α/Ψ	ΡΑΓΚΑΤΣΑ	Ν.Π. 7797	1971	Φ/Γ-Χύδην	ΜΑΡΙΑ Α. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	Ν. Π. 10939	2001
Φ/Γ	ΣΗ Ι	Ν.Π. 10941	1967	Φ/Γ-Χύδην	ΡΟΔΟΝ ΑΜΑΡΑΝΤΟΝ	Ν. Ανδρου 586	2001
Ρ/Κ	ΝΕΑΡΧΟΣ	Ν. Θεσ/νίκης 836	2001	Φ/Γ-Χύδην	ΑΛΤΑΙΡ	Ν.Π. 10943	2001
Ε/Γ-Τ/Ρ	ΚΑΤΙΑ	Ν.Π. 7800	2001	Φ/Γ-Χύδην	ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	Ν. Π. 10964	2001
				Δ/Ξ-Χημικών	ΛΟΥΔΟΒΙΚΑ	Ν. Χίου 400	1998
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 4 - ΚΟΧ: 1.739				ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 5 - ΚΟΧ: 234.177			
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 16 ΕΤΗ				ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 1 ΕΤΟΣ			

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ					ΑΡΘΡΟΥ 13				
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ
Ε/Γ-Τ/Ρ	ΖΕΥΣ ΙΙ	Ν. Π. 8834	1947	ΒΥΘΕΣΗ	Φ/Γ	ΤΡΕΖΟΥΡ ΑΛΛΑΝΤ	Ν. Π. 5258	1974	Π.Α. (BRITISH VIRGIN ISL.)
					Δ/Ξ	ΙΝΚΑ	Ν. Π. 10840	2001	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)
					Φ/Γ-Χύδην	ΜΟΡΙΑΣ	Ν.Π. 8489	1977	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)
					Δ/Ξ	ΜΑΡΙΑ	Ν.Π. 10828	2000	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)
					Δ/Ξ	ΚΑΛΑΜΟΣ	Ν.Π. 9750	1974	Π.Α. (BRITISH VIRGIN ISL.)
					Φ/Γ	ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Ν.Π. 9847	1972	ΔΙΑΛΥΣΗ
					Ο/Γ	ΜΑΡΙΑΝΝΑ	Ν.Π. 10503	1977	Α.Σ. (ΝΙΒΕΡΙΑΣ)
					Φ/Γ-Ε	ΠΑΡΙΣ	Ν.Π. 10602	1973	Π.Α. (BRITISH VIRGIN ISL.)
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 1 - ΚΟΧ: 299					ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 8 - ΚΟΧ: 283.526				
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 54 ΕΤΗ					ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 21 ΕΤΗ				

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Τα πιο πάνω στοιχεία δίδονται σύμφωνα με τις μέχρι 31.11.2001 αναφορές των λιμενικών Αρχών που τ' προΐν νηολόγιο.

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		
SY 2058	ΦΙΛΙΠΠΟΣ Κ Η	Φ/Γ	ΧΑΛΚΙΔΑ	33	ΜΕΚ(1)	1979	961	576	Ευρώ	ΕΜΕΛ Ν.Ε.
20/9/01	ΦΙΛΙΠΠΟΣ Κ Η	CARGO	ΧΑΛΚΙΔΑ		1.800 BHP				305.000	Φοβιέρου 14, Χαλκίδα
SYEM 22/10/01	ΚΡΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ CRUDE TRANSPORTER	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10935	ΜΕΚ(1) 13.364 KW	1989	77.870	43.735	USD \$31.000.000	NAFAS MARITIME CORP. (LIBERIA) Αντίκλ: ΚΛΕΟΝΑΚΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ τηλ.: 32.10.210
SX 9822	ΤΖΙΜΑΚΟ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10936	ΜΕΚ(1)	1974	1.317	722	Δολ. ΗΠΑ 1	ΜΕΣΧΟ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ
22/10/01	JIMACO	TANKER	PIRAEUS		1.617 KW				και άλλων παροχών	Αντίκλ: ΧΑΡΜΠΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ τηλ.: 42.96.541
SZJK 25/10/01	ΑΓΓΕΛΙΚ ΠΗΣ ANGELIK PEACE	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10937	ΜΕΚ(1) 12.229 BHP	2001	40.597	26.220	USD \$20.353.000	ANGELIKI ELIPS INVESTMENT CORP. (LIBERIA) Αντίκλ: ΜΠΑΛΑΜΠΑΝΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ τηλ.: 42.94.475
SYEC 30/10/01	ΑΝΑΝΓΕΛ ΝΤΩΝ ANANGEL DAWN	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10938	ΜΕΚ(1) 19.100 BHP	1994	75.871	48.666	USD \$19.000.000	OASIS CARRIERS INC. (LIBERIA) Αντίκλ: ANANGEL MARITIME τηλ.: 94.67.200
SZTD 11/10/01	ΘΕΑΝΩ THEANO	Δ/Ε TANKER	ΧΙΟΣ CHIOS	398	ΜΕΚ(1) 11.640 BHP	1997	28.400	12.385	USD \$34.300.000	GOLDEN SEAGULL MARITIME INC. (LIBERIA) Αντίκλ: ΚΕΦΑΛΟΝΙΤΗΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ τηλ.: 42.84.107
SWUW 25/10/01	ΣΕΙΡΙΟΣ Ι SIRIUS I	Δ/Ε TANKER	ΧΙΟΣ CHIOS	399	ΜΕΚ(1) 11.640 BHP	1996	28.341	13.418	USD \$30.129.059	EMERALD STAR SHIPPING INC. (LIBERIA) Αντίκλ: ΚΕΦΑΛΟΝΙΤΗΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ τηλ.: 42.84.107

ΠΡΟΣΩΡΙΝΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ

PROVISIONAL SHIPPING DOCUMENTS

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		
SY2072 16/10/01	ΚΑΡΑΠΙΠΕΡΗΣ 18 KARAPIPERIS 18	P/K TUG	Π.Ν.Ε. από το Γενικό Προξενείο Νεάπολης, Ιταλίας		ΜΕΚ (1) 2.760 Kw	1989	244	73	Ευρώ 850.000	ΚΑΡΑΠΙΠΕΡΗΣ 18, Ριμωφικά, Ναυαγοσωστικά Ναυτική Εταιρεία, Α. Δημοκρατίας 269 Πέρομα, τηλ.: 41.11.955

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΙΝΑΚΑ ΠΡΟΣΩΡΙΝΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΓΓΡΑΦΩΝ

DELETIONS FROM THE PROVISIONAL SHIPPING DOCUMENTS TABLE

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

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		
SZMW	ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Μ.Υ.	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	9636	ΜΕΚ(1)	1975	20.529	13.326	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
2/10/01	PARASKEVI M.Y.	CARGO	PIRAEUS		1.200 BHP				\$1.215.486	Sale to foreigners
SZWZ	ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10052	ΜΕΚ (1)	1976	17.125	11.209	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
4/10/01	POLIDEFKIS	CARGO	PIRAEUS		11.500 BHP				\$1.275.000	Sale to foreigners
SVTL	ΖΩΟΔΟΤΗΣ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10392	ΜΕΚ (1)	1983	36.828	20.638	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
12/10/01	ZOODOTIS	CARGO	PIRAEUS		13.050 BHP				\$5.500.000	Sale to foreigners
SYVK	ΑΡΜΑΤΑ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10386	ΜΕΚ (1)	1980	50.244	28.056	Δομ. ΗΠΑ	Πώληση σε αλλοδαπούς
15/10/01	ARMATA	TANKER	PIRAEUS		18.500 BHP				και άλλων αξιολογίων παροχών	Sale to foreigners
SYND	IONIAN SAN	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	9275	ΜΕΚ (4)	1969	7.311	2.784	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
16/10/01	IONIAN SUN	PASS. FERRY BOAT	PIRAEUS		11.400 BHP				\$712.000	Sale to foreigners
SXEX	ΠΑΝΔΑΙΣΙΑ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	9899	ΜΕΚ (1)	1981	34.395	20.149	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
17/10/01	PANDESIA	CARGO	PIRAEUS		9.636 KW				\$1.000.000	Sale to foreigners
SZXF	AZTEK	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10.851	ΜΕΚ (1)	2001	39.085	19.936	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
18/10/01	AZTEC	TANKER	PIRAEUS		13.600 BHP				\$41.680.000	Sale to foreigners
SYNN	ΛΟΝΔΟΝ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10600	ΜΕΚ (2)	1972	55.889	20.669	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
18/10/01	LONDON	CARGO	PIRAEUS		37.790 KW				\$3.356.415	Sale to foreigners
SYRT	ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	34	ΜΕΚ (2)	1968	1.805	646	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
8/10/01	AGIOS RAFAEL	PASS. FERRY BOAT	MITILINI		4.000 BHP				\$700.000	Sale to foreigners

ΑΝΑΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ REMEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS	ΚΟΧ	ΚΟΧ
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SZKI	ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΜΠΙΟΝ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	9107	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	26.874	13.840
18/10/01	KRITI CHAMPION	TANKER	PIRAEUS		Remeasurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	26.874	14.904
SVZW	ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	9219	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	26.874	13.854
18/10/01	KRITI COLOR	TANKER	PIRAEUS		Remeasurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	26.874	14.904
SWFO	ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	9049	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	26.874	13.845
18/10/01	KRITI PALM	TANKER	PIRAEUS		Remeasurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	26.874	14.904
SYQA	ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	9031	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	26.874	13.830
18/10/01	KRITI FILOXENIA	TANKER	PIRAEUS		Remeasurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	26.874	14.904

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	
KAMIA									

ΟΡΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

DEFINITE MEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS	ΚΟΧ	ΚΚΧ
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SZTH	IONIAN ΗΓΚΛ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10916	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	39.973	25.838
1/10/01	IONIAN EAGLE	CARGO	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	39.973	25.838
SX 9512	ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	Δ/Ξ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10902	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	989	586
3/10/01	TAXIARCHIS	TANKER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	1.321	771
SX 9511	ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ	Δ/Ξ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10901	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	999	591
3/10/01	AGIOS SIMEON	TANKER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	1.281	687
SVRK	ΠΑΙΝ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10879	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	16.807	7.860
4/10/01	PINE	CARGO	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	16.807	7.860
SXEG	ΕΤΖΙΑΝ ΣΤΑΡ	Φ/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10921	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	9.771	2.932
15/10/01	AECEAN STAR	CARGO FERRY BOAT	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	3.823	1.788
SWVR	ΕΤΖΙΑΝ ΠΕΡΛ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10924	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	14.444	4.391
15/10/01	AECEAN PEARL	CARGO	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	5.159	2.527
SX 9822	ΤΖΙΜΑΚΟ	Δ/Ξ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10936	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	1317	722
31/10/01	JIMACO	TANKER	PIRAEUS		Definite measurement figures tonnage ΣΕ/ΤΟ	995	547

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	
SXNO	ΑΠΛ ITALY	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10414	ΜΕΚ (1)	1996	37.518	20.448	Μετονομάστηκε σε «ΜΣΚ ΑΛΑΜΠΑΜΑ»
5/10/01	APL ITALY	CARGO	PIRAEUS		38.550 BHP				Renamed to «MSC ALABAMA»
SVKL	Π & Ο ΝΕΝΤΛΟΥΝΤ ΠΕΡΟΥ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	9953	ΜΕΚ (1)	1984	22.667	12.137	Μετονομάστηκε σε «ΕΜ ΕΣ ΣΙ ΡΕΣΙΦΕ»
11/10/01	P & O NEDLOVD PERU	CARGO	PIRAEUS		16.980 BHP				Renamed to «MSC RECIFE»
SV 7177	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	8317	ΜΕΚ (1)	1956	490	328	Μετονομάστηκε σε «ΤΙΝΑ»
15/10/01	PANAGIOTIS	CARGO	PIRAEUS		525 HP				Renamed to «TINA»
SW9705	ΝΕΛΛΗ	Δ/Ξ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10047	ΜΕΚ (1)	1974	1.319	737	Μετονομάστηκε σε «ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ»
25/10/01	NELLI	TANKER	PIRAEUS		2.000 BHP				Renamed to «ALEXANDRA»

ΠΛΕΙΣΤΗΡΙΑΣΜΟΙ

16/1/2002

Ε/Γ «ΣΑΜΠΑΛΑ» Ν.Π. 10276, 127,01 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΟΥΡΛΟΣ
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΑΡΙΑ ΠΟΥΛΑΤΣΑ-ΑΓΡΕΒΗ
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: Δολ. ΗΠΑ 1.000.000

Α/Κ «ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π.» Ν.Π. 4314, 92,29 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΣΤΥΛ. ΧΑΤΖΗΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΛΕΚΟΥ
(Βόλος)
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΩΝΣΟΥΛΑΣ (Βόλος)
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ ΒΟΛΟΥ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 15.000.000 δρχ.

23/1/2002

Ρ/Κ «ΚΑΠΠΑ ΓΚΑΡΝΤ» Ν.Π. 2946, 140,9 κοχ

ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΛΑΘΟΥΝΗΣ
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΕΛΠΟΜΕΝΗ ΜΠΑΡΛΑΜΑ
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 8.000 USD

Ρ/Κ «ΚΑΠΠΑ» Ν.Π. 3215, 249,79 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΛΑΘΟΥΝΗΣ
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΕΛΠΟΜΕΝΗ ΜΠΑΡΛΑΜΑ
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 6.000 USD

Ρ/Κ «ΑΣΠΡΟΓΙΑΛΙ» Ν.Π. 4247, 93,31 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΝΙΚΟΣ ΤΣΑΛΟΥΧΙΔΗΣ
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΑΡΙΑ ΧΡΥΣΟΧΟΙΔΟΥ
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 20.000.000 δρχ.

Ρ/Κ «ΦΩΤΗΣ ΠΟΡΤΟΛΟΣ» Ν.Π. 4757, 125,95 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΝΙΚΟΣ ΤΣΑΛΟΥΧΙΔΗΣ
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΑΡΙΑ ΧΡΥΣΟΧΟΙΔΟΥ
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 4.000.000 δρχ.

30/1/2002

Α/Κ «ΧΡΥΣΟΥΛΑ» Ν.Π. 9346, 516 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΛΑΘΟΥΝΗΣ
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΕΛΠΟΜΕΝΗ ΜΠΑΡΛΑΜΑ
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 500.000.000 δρχ.

Ρ/Κ «ΑΝΤΑΙΟΣ» Ν.Π. 3250, 161,60 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΛΑΘΟΥΝΗΣ
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΕΛΠΟΜΕΝΗ ΜΠΑΡΛΑΜΑ

ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 960.000 δρχ.

Ρ/Κ «ΓΙΑΝΝΗΣ ΑΙΒΑΖΟΓΛΟΥ» Ν.Π. 4439,
118,80 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΝΙΚΗ ΠΑΝΡΥΤΑΚΟΠΟΥΛΟΥ
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΑΡΙΑ ΧΡΥΣΟΧΟΙΔΟΥ
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 7.000.000 δρχ.

Ρ/Κ «ΦΩΤΗΣ ΠΟΡΤΟΛΟΣ» Ν.Π. 4757,
125,95 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΝΙΚΗ ΠΑΝΡΥΤΑΚΟΠΟΥΛΟΥ
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΑΡΙΑ ΧΡΥΣΟΧΟΙΔΟΥ
ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 4.000.000 δρχ.



the maritime scene NEWS

BIMCO APPROVES FIVE NEW CHARTER PARTIES

On Friday 16 November 2001, the Baltic and International Maritime Council's (BIMCO) Documentary Committee met in Copenhagen, Denmark, and approved the following five new charter parties:

"Barecon 2001" In the twelve years since "Barecon 89" was introduced it has become the standard form used in the bareboat chartering sector, enjoying widespread use throughout the industry. In recent years BIMCO felt that "Barecon 89" would benefit from an update to reflect changes in modern bareboat chartering practice. The Documentary Committee approved "Barecon 2001" Standard Bareboat Charter which is the result of two year's work by a specialised sub-committee. The amended form introduces a number of welcome new provisions covering areas such as termination and repossession. Many of the existing clauses have been revised to improve their clarity and to remove any potential ambiguity.

Particular attention has been paid to the detailed provisions relating to inspection, maintenance, operation, insurance and repairs. "Barecon 2001" will also be among the first BIMCO standard forms to incorporate a mediation provision. The new "Barecon" will be published in the early part of 2002.

"Baltimex 1939" The "Baltimex 1939" form is probably among BIMCO's best-known charter parties. Its provisions have undergone little change in recent years other than the introduction of a box layout in 1974. Earlier last year the Documentary Committee decided to carry out a minor technical update of the form to introduce the latest versions of standard clauses such as those relating to war risks and law and arbitration. Some of the more archaic terminology used in "Baltimex" has also been revised or removed.

"Demolishcon 2001" The Documentary Committee approved the revision of "Salescrap 87" code named "Demolishcon 2001" Standard Contract for the Sale of Vessels for Demolition. The revision has been politically expedient following the launch of the Industry Code of Practice on Recycling last this year as a means of providing self-regulation in an industry that is subject to increasing scrutiny by governments and environmentalists. The "Salescrap 87" has been substantially revised taking into account current business practices in the highly specialised demolition trade. It is expected that a final print of the "Demolishcon 2001" will be ready for use early this year.

BIMCO Standard Bunker Contract The Documentary Committee also approved the BIMCO Standard Bunker Contract, which is a revision of the earlier "Fuelcon" Standard Marine Fuels Purchasing Contract. The revision has been developed with the assistance of the International Bunker Industry Association (IBIA). The new contract which parts with the "Fuelcon" box layout undertakes a balanced approach to a number of key issues in respect of the purchasing of marine fuels such as sampling, claims and risk and title. A final print of the document is expected to be ready for use early this year.



ENGLISH SUPPLEMENT

FONASBA Standard Liner and General Agency Agreement

Another document passing approval was the FONASBA Standard Liner and General Agency Agreement. The revision, which is largely a technical update, amalgamates the 1993 editions of the General Agency Agreement (for Liner Services) and the Standard Liner Agency Agreement both adopted by BIMCO. The new Standard Liner and General Agency Agreement will be ready for use shortly.

Standard Mediation Clause
In response to the increasing use of mediation in the shipping industry, BIMCO has developed a standard mediation clause for use in charter parties and other agreements. The Standard Mediation Clause is designed to form a new final part of the BIMCO Standard Law and Arbitration Clause 1998. Its provisions are incorporated into the chosen arbitration procedure to ensure that its use, if unsuccessful, does not cause any delay. The Mediation Clause is worded to reflect the consensual nature of the mediation process while empowering the arbitrator to take the actions of a recalcitrant party into account when awarding costs, should the arbitrator feel that one party has acted unreasonably in declining to even attempt mediation. The London Maritime Arbitrators Association (LMAA), the Society of Maritime Arbitrators, New York (SMA) and the Chambre Arbitrale Maritime de Paris (CAMP) have endorsed the BIMCO Standard Mediation Clause for use.

SWEDISH CLUB DECISION ON P&I INCREASE

A general increase in P&I premium of 25 percent policy for the 2002/3 year has been announced by The Swedish Club. Claes Lindh, The Swedish Club's Director of Underwriting & Marketing, says: "For some years we have succeeded in combining best value and high service levels. Sound investment strategies produced income that contributed significantly to the Club's ability to meet rising claims costs and maintain financial strength. "Market conditions have changed dramatically over the past year. The P&I technical deficit - the product of low premium income and a steady rise in claims costs - can no longer be balanced by investment income. The bulk of The Swedish Club's portfolio is in safe bonds, thus yields are relatively low. "The situation, taken overall, is aggravated by the constant increase in the shipowner's exposure. Virtually all jurisdictions now impose higher liabilities on owners and this trend is also evident in contractual obligations. Cargo owners and insurers, for example, now accept less shortage. There is also concern about pollution, which is expressed in higher claims. Yet, at the same time, our members continue to demonstrate the effectiveness of their loss prevention programmes, as we see no parallel increase in the number of claims.



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

SECOND CITY OF LONDON BIENNIAL MEETING HELD AT THE INTERNATIONAL MARITIME HEADQUARTERS ON WEDNESDAY 12 AND THURSDAY 13 DECEMBER 2001.

Governor of the Bank of England Sir Edward George was the keynote speaker at the second City of London Biennial meeting convened by City University, London, to look into the challenges facing the City of London following the events of 11 September 2001.

The unique look into the competitive challenges facing the prime worldwide financial capital included views from Chairman of the London Stock Exchange, Don Cruickshank; Director General Designate of the World Trade Organization, Dr Supachai Panitchpakdi; easyJet and easyEverything entrepreneur Stelios Haji-Ioannou and TT Mboweni, Governor, South Africa Reserve Bank, South Africa.

Numerous other leaders of industry, banking, academia and politics exchanged ideas on the challenges and prospects for the City of London in the coming years.

Competition and Innovation Within a Global Context, the second in the City of London Biennial meeting series, focused on world economy, shipping, banking and finance, markets and international business.

The City of London Biennial Meetings were established with the objective of bringing together, under the same roof, world business leaders, policy-makers, and academics, to discuss and debate issues of challenge, competition, innovation, and their consequences: all within a global context. The Founder and Chairman of the Meetings is Professor Costas Th. Grammenos, OBE.

BUREAU VERITAS AND RINA SUSPEND ALLIANCE DISCUSSIONS

FRENCH classification society Bureau Veritas and RINA, of Italy, have acknowledged that discussions concerning an alliance between the two IACS members have been suspended. Bureau Veritas and RINA had almost reached agreement on the conditions of structuring such an alliance but, in the process of concluding the deal, late difficulties arose concerning corporate governance and certain guarantees requested by RINA, which made the deal unfeasible as initially agreed, and which could not be accepted by Bureau Veritas as they were. Bureau Veritas was prepared to discuss an alternative structuring of the agreement, but this did not meet the strategic objectives of RINA, which therefore decided not to continue negotiations at the present time. Nicola Squassafichi, CEO of RINA, said, "Relations between BV and RINA

have been strengthened, and the work done has shown the potential for greater co-operation between the two societies on joint projects."

LISCR WELCOMES LIBERIAN GOVERNMENT IMF MOVE



THE Liberian International Ship & Corporate Registry (LISCR) has welcomed action by the Government of Liberia to seek IMF auditing of funds from the Liberian registry. The Government of Liberia has approached the IMF because of its experience of working with government finances, and because its independence and

status will guarantee that the funds from the registry are seen to be spent in accordance with budgeted domestic policies. The Liberian Registry continues to grow, as shipowners, financiers and lawyers across the globe recognize its unique combination of a tried and tested legal framework, one of the best safety and quality records in the world, of any registry, and optimum levels of service and response to shipowners' needs.

THE EVERGREEN SEAFARER TRAINING CENTRE PLAYS A KEY ROLE IN ENABLING EVERGREEN OFFICERS TO GAIN THEIR UK CERTIFICATES

The Evergreen Seafarer Training Centre, which opened on 1 August 1999, is playing a key role in enabling experienced Evergreen officers to obtain their UK certificates and so crew new ships which are being placed on the UK Register. Already, eight officers are now at sea on board the 6332TEU container vessel Hatsu Eagle, the first Evergreen Group vessel to fly the UK flag. Further Taiwanese officers are now undergoing refresher training prior to sitting for their UK licences. The training centre was established with three specific goals in mind, namely

- * to polish the professional skills of Evergreen Group crew members;
- * to reduce the risk of accidents or environmental pollution at sea;
- * to conform to international regulations such as the STCW95 (Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers) Code, the ISM (International Safety Management) Code and standards governing port safety inspections.

The Evergreen Seafarer Training Centre is staffed by ship captains and chief engineers rich in experience and expertise. Each instructor brings a unique set of skills and experience to instruction. On top of a strong background of at-sea work experience, each instructor receives instructor training in his speciality including vendor and co-operative training school

instructor training and special curriculum training. Using the most advanced technological tools, these instructors turn out marine industry professionals of the highest character, skill and cultivation. When necessary, additional instructional staff are taken from the ranks of serving seafarers or, in special cases, hired from outside the Evergreen Group.

LEICA MARINE GPS TO SUPPLY AUTOMATIC IDENTIFICATION SYSTEMS FOR NEW BP TANKERS

Leica Marine GPS has received orders from Seacoast Electronics to supply automatic identification systems (AIS) for three new tankers under construction for British Petroleum at the National Steel and Shipbuilding Company (NASSCO) in San Diego, California. Each of the vessels will be fitted with an integrated DGPS/AIS system meeting the International Maritime Organization (IMO) carriage requirements for shipboard AIS. The AIS equipment will permit the ships to exchange vital identification and navigation data automatically with other AIS-equipped ships and coastal stations via VHF radio channels. Leica Marine GPS is a pioneer in marine AIS technology. In June 2001, the company unveiled the MX 420, the first fully integrated shipboard



GPS/DGPS/AIS system in anticipation of the mandatory IMO carriage requirements, which come into effect July 1, 2002. After that date, new passenger and cargo ships must be fitted with an approved AIS device. The AIS systems will be installed and commissioned by Seacoast

Electronics, Inc., Jacksonville, Florida, as part of a complete integrated bridge system. Seacoast is a high-seas dealer for Leica Marine GPS, providing nationwide sales and service support for the company's products. Based in Torrance, California, and Copenhagen, Denmark, Leica Marine GPS is a business unit of Leica Geosystems Inc. Leica Marine GPS designs, manufactures and markets professional GPS products and systems for commercial and high-end recreational marine markets worldwide.

LAWRENCE GRAHAM COMPLETES COMPLEX LATCO LOANS

LONDON law firm Lawrence Graham has advised the Latvian Shipping Company on a complex multi-bank loan scheme to finance its recently completed purchase of three 68,000 dwt product tankers. The US\$125 million deal, together with US\$90

ALLOCEANS SHIPPING CO. LTD

H Alloceans

εύχεται στη ναυτική οικογένεια

Χρόνια Πολλά

Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ 225-227, ΚΗΦΙΣΙΑ, 145 61 ΑΘΗΝΑ
ΤΗΛ.: 010 6142891, FAX: 010 6143056

million of associated acquisition finance, involved separate loan agreements with banks in Hamburg, Stockholm, Riga and Rotterdam. Latvian Shipping Company agreed to pay \$41.6 million for each of the sister vessels and Lawrence Graham advised them on three separate purchases and loan facilities of \$30 million each. The purchases and financings involved co-ordinating legal advice from many jurisdictions around the world, including Germany, Sweden, Latvia, Netherlands, Greece, Malta, Bermuda, Cyprus, Caymans, Liberia, with the vessels delivered in Japan and Brazil. The Lawrence Graham team consisted of shipping partner Mike Lax and finance partner Paul Walker, who were assisted by senior shipping assistant Duncan Bateson and finance junior Raj Bahia. Lawrence Graham is one of the leading law firms in London, with 80 partners and a total of more than 238 qualified staff. It offers a full range of law services to UK and overseas clients. Its shipping team is particularly active in the FSU, where it works for many of the major shipowners.

NOVOROSSIYSK COMMERCIAL SEA PORT ORDERS 26 KALMAR MACHINES

Russia's Novorossiysk Commercial Sea Port (NCSP) has ordered 26 Kalmar machines for use in its Tsemess Bay facility. These machines will work alongside the other 44 Kalmar machines already in use at the port. The order, which has already been partly fulfilled, comprises of a number of fork lift trucks (FLT) of varying capacities, terminal tractors and reachstackers. Operated by JSC "NCSP", the largest stevedoring company working in Novorossiysk, the seaport handles oil and oil products, steel products, non ferrous metals, paper & pulp, raw sugar, fertilisers and containers. The new machines will be used, primarily, to enhance the efficiency of NCSP's handling of metals and containers. Seven FLT's (10 tonne capacity models) will be used for rail shunting in NCSP's central dock raw sugar unloading operation. As one of the largest seaports in Russia, NCSP handles the majority of the Russian and transit cargo traffic moving through the region. In addition, its transport links

(rail and road) to the main industrial locations throughout Russia, Caucasus and the Middle East, make the port a popular choice with those wishing to ship goods via other intermodal methods. In the year 2000, cargo throughput at NCSP exceeded 52 million tonnes; throughput figures for 2001 are expected to be even greater.

OTAL WILL BENEFIT FROM USD 5 MILLION INVESTMENT IN NEW IT SYSTEM AIMED AT ENHANCING CUSTOMER SERVICES

The Bollore Maritime Division (BMD) is investing USD 5 million in a new software management system called iQ-Ship. As a group company OT Africa Line (OTAL) will benefit from this system, which is designed to enhance the quality of service provided to its customers worldwide. Qiva Inc, a leading producer of supply chain logistics and global transportation management systems, has developed the system. iQ-Ship will enable OTAL to simplify and automate several internal processes. This will reduce the time and costs required to execute OTAL's commercial, logistics and financial functions and allow staff more time meeting customers' needs. During 2002, OTAL plans to deploy the application in several phases beginning with line activities. This is scheduled to be complete by spring/early summer and will then be extended to cover the European agency network, the target completion date being the end of 2002. iQ-ship will then be implemented throughout OTAL's Asian and African networks during 2003. When fully deployed, approximately 1,200 BMD employees and agency users will be able to access the application.

CONFERENCE "NAVIGATOR 2002"

After the great success of the Conference "NAVIGATOR 2001" we are proud to announce the organisation of Conference "NAVIGATOR 2002" which will be held in Athens LEDRA MARRIOTT on 14th March 2002 with main topics: "TOWAGE IN USA IN THE NEW MILLENNIUM" & "SHIPS AGENCY IN MEDITERRANEAN PORTS".

COMAR TRADING L I M I T E D

Your Reliable Supplier Of Spare Parts And Ship Supplies

COMPETITIVE
PRICES

EFFICIENT
SERVICE

WIDE
RANGE

PROMPT
DELIVERY

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

TURBO TECNICA LTD

D. & Th.

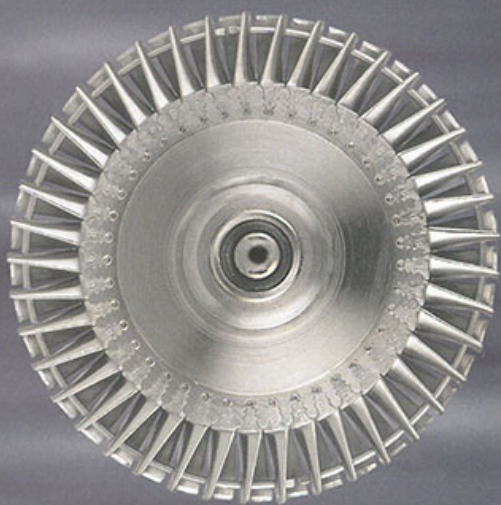
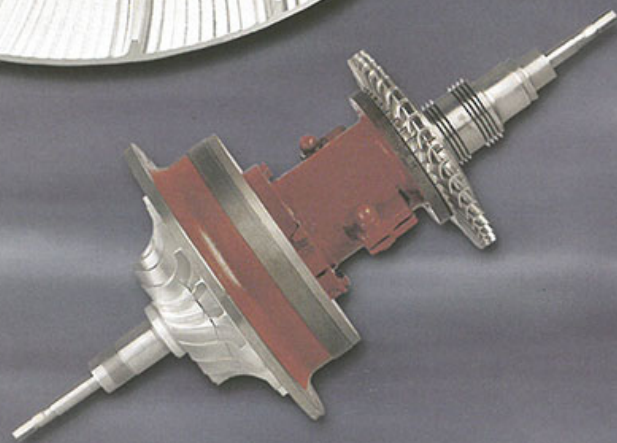


PISTOLIS



SERVICE
PRECISION
SPARE PARTS
TURBOCHARGERS

IN THE HEART OF THE SHIP



CREATIVE STUDIO M. GALLEGOS

123-DIMOKRATIAS Av.GR. 188 63 PERAMA Tel: [010] 4415-963 Fax:[010]4414-104 TLX: 240582 PTS GR. GREECE

web site: www.turbotecnica.gr e-mail: turbotecnica@hol.gr



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 10 4295 140 (8 lines), Fax: +30 10 4295 149
Tlx: 213234 IPCG GR
E-mail: ip.hellas@uk.akzonobel.com


AKZO NOBEL