

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 96 • 01/2007 • ΤΙΜΗ 6€
www.n-c.gr

Ανασκόπηση
ναυλαγοράς του έτους

Αγοραπωλησίες
Ελλήνων εφοπλιστών

Διεθνής
Σύμβαση
ναυτικής εργασίας

Λιμένες
και κρατικός
παρεμβatismός

Η Ευρώπη
χωρίς
τη **Λογίο-
λα**
ντε **Παλάθιο**

Αρθρογραφούν:

- Ρόδη Κράτσα
- Κωστής Χατζηδάκης
- Φώτης Καραμήτσος
- Χρήστος Παπουτσής
- Ιωάννης Τζωάννος

2006
Οι πρωταγωνιστές



DYNAMIC BALANCING MACHINE SCHENCK - CAB 803



**AUTHORIZED
SERVICE STATION FOR:**



MITSUBISHI -
HEAVY INDUSTRIES, LTD.

MET
TURBOCHARGERS

SIEMENS
Industrial Turbomachinery Limited

- NAPIER Turbochargers

KBB

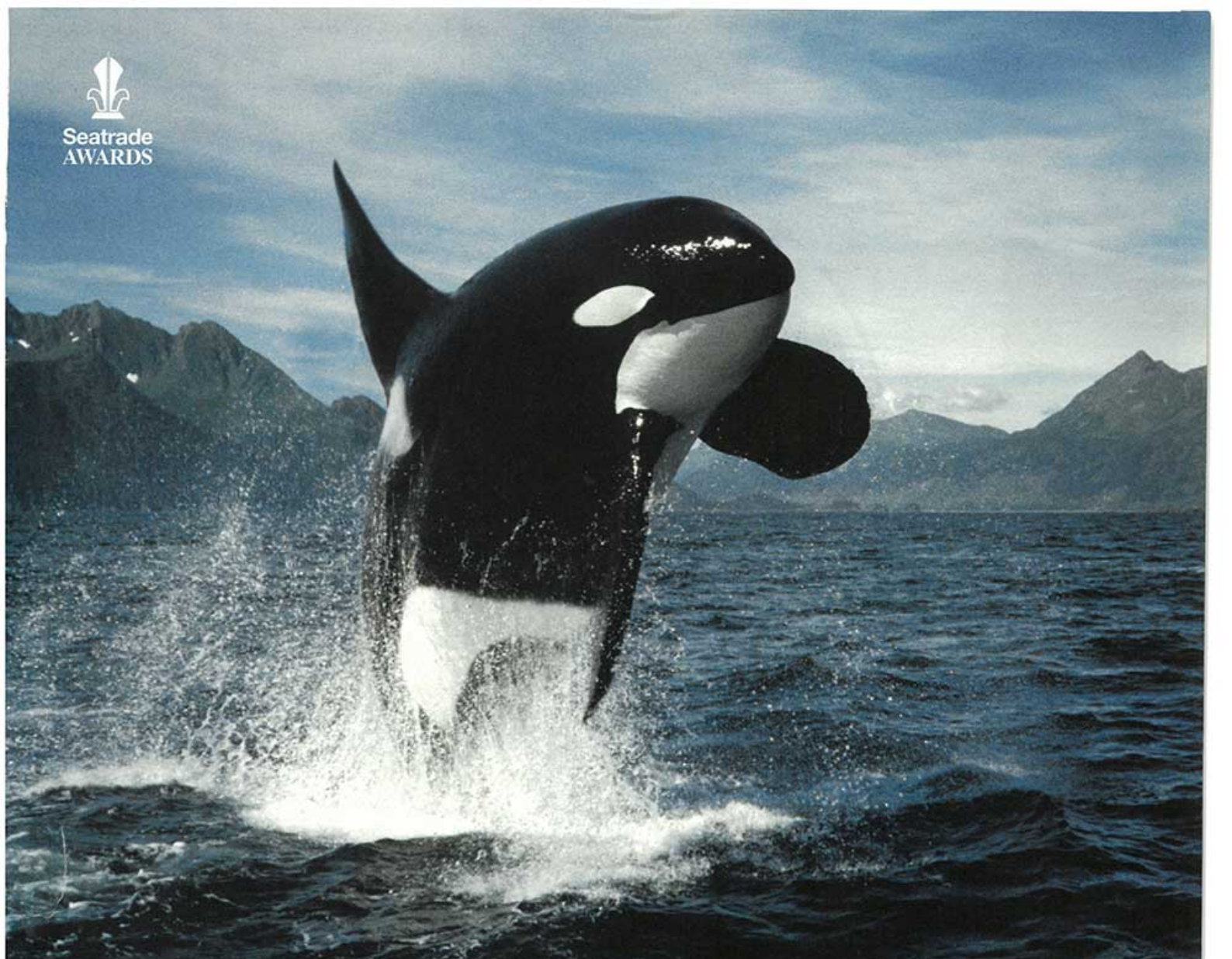
ALL TYPE TURBOCHARGERS REPAIR CENTER

TURBOMED
TOTAL TURBINE SERVICES

YIANNIS PARASKEVOPOULOS ABEE

VI.PAS (Industrial Park of Schisto) Str. 1 & 2, Block 2, 18863 Perama, Greece
Tel.: +30 210 4000111, Fax: +30 210 4000225, +30 693210060, +30 6947008960
e-mail: turbomed@otenet.gr

www.turbomed.gr



Slippery when wet

Intersleek® 700

Revolutionary, patented fouling control technology. Ultra smooth slippery surface. Does not use biocides to control fouling. Proven 60 months capable - even in severe fouling environments. Control of fuel efficiency and speed. Unique 717 Linkcoat allows direct application over SPC antifoulings. Assured environmental compliance.

www.intersleek700.com

X CONSTANT REVOLUTION

X, International and Intersleek are trademarks of or are licensed to Akzo Nobel

© Akzo Nobel, 2004

X International
Marine Coatings

International Paint (Hellas) S.A.
41, Akti Miaouli, Piraeus 185 35, Greece
Tel: +30 210 4295140 (8 lines) Fax: +30 210 4295149
E-mail: ip.hellas@internationalpaint.com
www.international-marine.com


AKZO NOBEL



100 YEARS

**SHIPMANAGEMENT
EXPERIENCE**

45, VAS. SOFIAS AVE.

ATHENS 106 76, GREECE

TEL.: 210 7267000, FAX: 210 7267043

Email: pa@p-a-shipmanagers.gr



GENERAL TURBOS MACHINERY AND SPARES LTD



TURBOCHARGERS - SPARE PARTS - INSPECTIONS - SERVICE - REPAIRS



Overhauling - servicing all types of turbochargers

Excellent range and quality of new or used well-tested engine spare parts.

Our sales department can supply almost any part for any turbocharger.

We provide worldwide support **24/7, 365** days per year.

The experience and knowledge of our specialists make us the **RIGHT PARTNER FOR YOU.**

TRUST THE SPECIALISTS - TRUST GENERAL TURBOS MACHINERY AND SPARES LTD



MICHAEL CHRYSOPOULOS
GENERAL MANAGER

HEAD OFFICE: 121, Dimokratias Ave.
Keratsini 18755 Piraeus, Hellas
Tel.: (+30) 210 4002724, 210 4002725
Fax: (+30) 210 4005709

WAREHOUSE-WORKSHOP: 235, Irinis Ave.
Perama, 18863, Piraeus, Hellas
Tel.: (+30) 210 4417249, 210 4319165

request@generalturbos.com
generalturbos@ath.forthnet.gr

www.generalturbos.com

Editorial ΣΕΛ. [6]

**Οι πρωταγωνιστές του 2006
ΣΕΛ. [10]**

Ευρωπαϊκή Ναυτιλιακή Πολιτική

Διεθνής Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας:
Ένα νέο παγκόσμιο εργαλείο για
την προστασία των ναυτικών μας και
την ανταγωνιστικότητα του στόλου μας
της Ρόδης Κράτσα ΣΕΛ. [18]



Ανασκόπηση της ναυτιλιακής πολιτικής της
Ε.Ε. για το 2006

του Κωστή Χατζηδάκη ΣΕΛ. [22]

Τα κύρια θέματα ναυτιλιακής πολιτικής
στο πρόγραμμα δράσης της Ε.Ε.
για τα προσεχή έτη

του Φώτη Καραμήτσου ΣΕΛ. [24]

Άποψη

Οι αταλάντευτοι πυλώνες της Ναυτιλίας
του Χρήστου Παπουτσή ΣΕΛ. [28]

Πράσινη Βίβλος

του καθηγητή Ιωάννη Τζωάννου ΣΕΛ. [30]



Άποψη

Η Ευρώπη χωρίς τη Λογίολλα ντε Παλάθιο
του Ηλία Μπίσια ΣΕΛ. [38]

Ναυπηγικές παραγγελίες

Οι ελληνικές ναυπηγικές παραγγελίες
για το 2006

του Γ. Μπάνου ΣΕΛ. [40]

Αγοραπωλησίες

Αγοραπωλησίες Ελλήνων εφοπλιστών:
Ανασκόπηση του 2006

του Τάκη Ευστρατίου ΣΕΛ. [44]

Ανασκόπηση αγοράς

Ανασκόπηση αγοράς ξηρού φορτίου
για το 2006

της Μαριέττας Γιαννιτσιώτη ΣΕΛ. [54]

Ανασκόπηση διαλύσεων πλοίων
του Πλ. Βάρβαρου ΣΕΛ. [56]

LPG Shipping markets in 2006,
and the outlooks for 2007

By Christian Krohn-Hansen ΣΕΛ. [62]

Απόψεις 2006 ΣΕΛ. [64]

Λιμενική Πολιτική

Το λιμενικό πρόβλημα
του Θάνου Πάλλη ΣΕΛ. [74]

Έρευνα

Ελληνική ναυτιλία: Απασχόληση και
ανταγωνιστικότητα

Μελέτη του Πανεπιστημίου Αιγαίου ΣΕΛ. [80]

Στοιχεία επιθεωρήσεων πλοίων σε ελληνικούς
και ευρωπαϊκούς λιμένες ΣΕΛ. [86]

Ναυτικό Δίκαιο

Ναυτικό Δίκαιο: Το συντελεσθέν νομοθετικό
έργο του ΥΕΝ κατά το έτος 2006 και
σχετικές εκδοθείσες συνάδουσες εθνικές
και διεθνείς διατάξεις

Του Μιχαήλ Μαλέρμπα ΣΕΛ. [88]

Χριστούγεννα του Άλκη Κορρέ ΣΕΛ. [94]

Ναυτιλιακά Νέα ΣΕΛ. [95]



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ / ΜΕΤΑΛΛΙΟ ΠΟΛΗΣ ΑΘΗΝΩΝ / ΤΙΜΗΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΜΠΟΤΣΗ

Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωττάκης / Έτος Ιδρύσεως: 1931

Ιδιοκτησία: Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.

Εκδότρια & Διευθύντρια: Ιωάννα Μπίσια

Σύμβουλος Έκδοσης: Ηλίας Μπίσιας

Διευθύντρια Σύνταξης: Λίζα Μαρέλου

Creative Director: Γιώργος Παρασκευάς

Ειδικοί Συνεργάτες: Απ. Δόμβρος,

Άλκης Κορρές, Γιώργος Μπάνος,

Γιώργος Μακρής, Β. Τσελέντης,

Χαρ. Ψαραύτης

Διεύθυνση Διαφήμισης: Χρ. Καπάνταης

Υπεύθυνη Διαφήμισης: Δήμητρα Τσάκου

Φωτογραφία: Γιώργος Γιαννακής

Πρακτορείο Διανομής Τύπου: ΑΡΓΟΣ Α.Ε.

Συνδρομές (10 τεύχη):

Ιδιώτες: 55 €

Ναυτικοί & φοιτητές: 47 €

Εταιρείες - Οργανισμοί: 65 €

Χώρες Ε.Ε.: 100 €

Χώρες εκτός Ε.Ε.: 120 €

Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.

Εκδοτικές Επιχειρήσεις

Λεωφ. Συγγρού 132, 176 71 Αθήνα

Τηλ. 210 - 92.22.501, 210-92.48.006

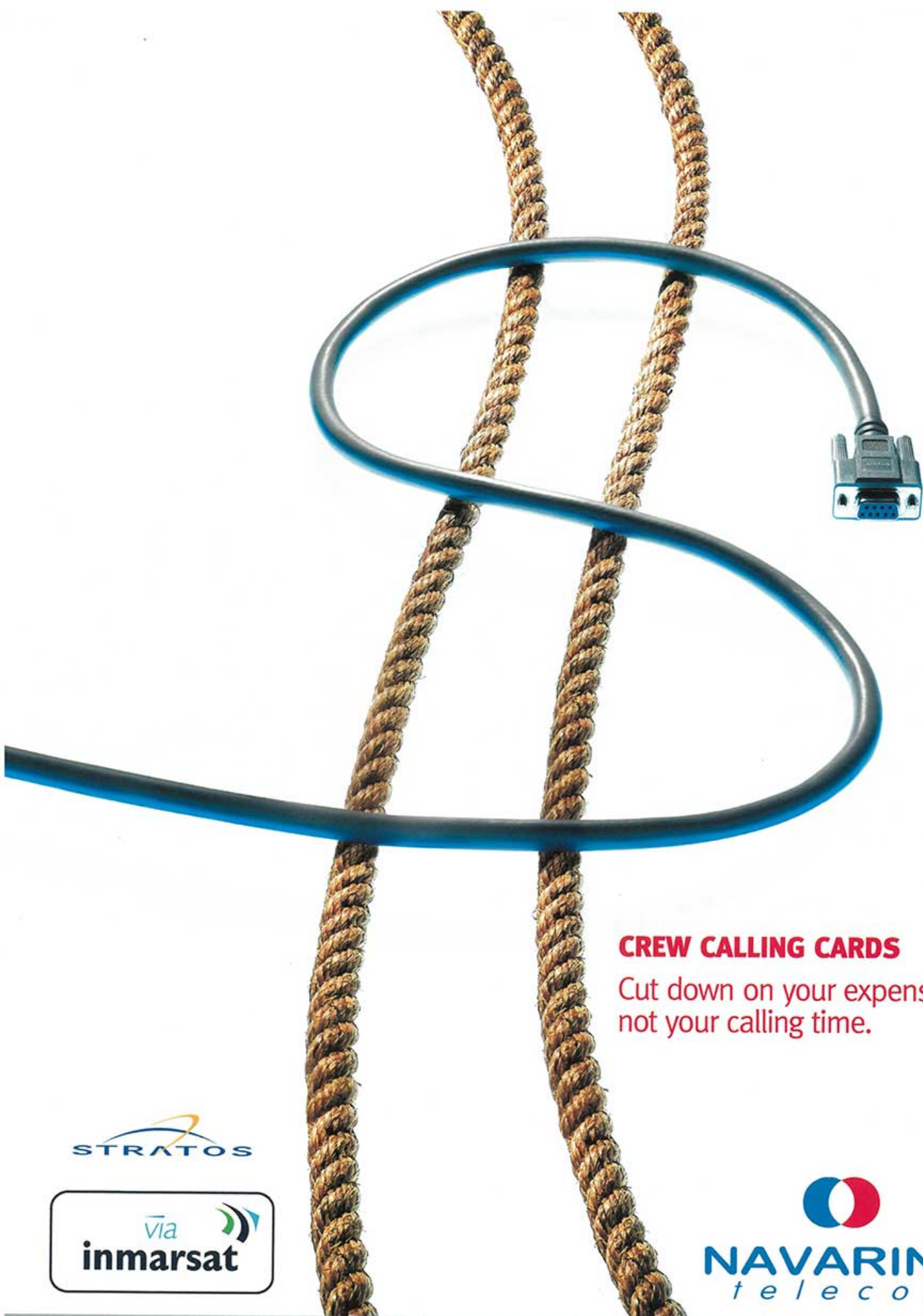
fax: 210 - 92.22.640

e-mail: editors@naftikachronika.gr

www.naftikachronika.gr

Web strategy development by IT BOX

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



CREW CALLING CARDS

Cut down on your expenses
not your calling time.

 STRATOS




NAVARINO
telecom

Personal calls during "crew hours" cost less than 1 US dollar per minute.

Global Rate, No Zones • No Connection Costs, No Start up Fees • No Extra or Hidden Costs
No charge for ringing time, holding time or time spent for unsuccessful calls

3 Akti Miaouli, Piraeus 185 35 Greece
T: +30210 411 1311 F: +30210 411 1417
info@navarinotelecom.com
www.navarinotelecom.com

» Ο Jacques Barrot στην Αθήνα

Στις 30 Μαρτίου ο Γάλλος επίτροπος εορτάζει -αλλά και (συν)στοχάζεται- μαζί μας

Ο εορτασμός της Ημέρας της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας (HEEN) ήταν αναμφισβήτητα μία από τις πιο σημαντικές κινήσεις της ναυτικής οικογένειάς μας, τη χρονιά που πέρασε.

Η σπουδαιότητα της συγκεκριμένης πρωτοβουλίας έγκειται στην ουσιαστική αλλαγή στάσης και προσανατολισμού της ναυτιλίας μας, που αφορά το τρίπτυχο: διαφάνεια (του κλάδου), εξωστρέφεια (των πρωταγωνιστών της) και επιμόρφωση (του ευρύτερου κοινού).

Η HEEN, που ξεκίνησε, σαν σκέψη, από 2-3 «ανήσυχους» ανθρώπους, υλοποιήθηκε με γρήγορους ρυθμούς και δεν... βραχυκυκλώθηκε σε υποσχέσεις και αναβλητικότητες, που εμφανίζονται έντονες πλέον στην καθημερινότητά μας.



Η μόνη ανησυχία αρκετών παρατηρητών της συγκεκριμένης Ημέρας ήταν η συνέχιση του εορτασμού και η μόνιμη καθιέρωσή της, ως ένα σταθερό, διαχρονικό χρονικό σημείο αναφοράς και στοχασμού σχετικά με τα θέματα που απασχολούν το ναυτιλιακό κλάδο. Και όμως, οι εμπνευστές δεν εφησύχασαν από τις δάφνες του 2006: Με ενθουσιασμό αναζήτησαν νέες ιδέες και πρωτοβουλίες που θα συνδυαστούν με τις εορταστικές εκδηλώσεις.

Η κυριότερη πρωτοβουλία (ανάμεσα σε πολλές ακόμη) είναι η πρόσκληση του Αντιπροέδρου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, Jacques Barrot, να παρακολουθήσει (αλ-

λά και να εορτάσει) μαζί μας τη συγκεκριμένη Ημέρα, στο Ίδρυμα Ευγενίδου την Παρασκευή 30 Μαρτίου 2007. Η πρόσκληση, όπως και η αποδοχή της από το Γάλλο Επίτροπο, έχουν εξαιρετική σημαντικότητα και οφείλουν να προβληματίσουν όσους ενδιαφέρονται για τα τεκταινόμενα στις ευρωπαϊκές (πολιτικές)... θάλασσες.

Η πρόσκληση του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (NEE) είναι εξαιρετικά επίκαιρη, αφού η Πράσινη Βίβλος απασχολεί σήμερα έντονα τα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα. Επιπροσθέτως, τόσο η γερμανική προεδρία όσο και η Ευρωπαϊκή επιθυμούν να διαδραματίσουν και να χαράξουν φέτος μια σαφή και ξεκάθαρη κατεύθυνση

Η ΘΑΛΑΣΣΑ ΑΝΑΔΕΙΚΝΥΕΙ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ

Ταξίδεψε και συ μαζί μας

**ως αξιωματικός γέφυρας ή μηχανής
σε σύγχρονα ελληνικά bulk carriers**

ARGO ADVERTISING



ANANGEL MARITIME SERVICES INC.

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 354 - ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ 176 74

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

e-mail: mail@anangelmar.com

στη ναυτιλιακή πολιτική τους. Παράλληλα, εκτός από το Μαλτέζο Επίτροπο Joe Borg, Επίτροποι στις Βρυξέλλες με συγκεκριμένες αρμοδιότητες (όπως ο Σταύρος Δήμας για το Περιβάλλον, η Αυστριακή Benita Ferrero-Waldner στην Εξωτερική Πολιτική, η Nelie Kroes στον Ανταγωνισμό κ.ά.) επιθυμούν να ασχοληθούν λεπτομερώς με πολιτικά και νομοθετικά θέματα που αφορούν τη θάλασσα και τη ναυτιλία της.

Η πρόσκληση, λοιπόν, του Γάλλου Αντιπροέδρου είναι άκρως ενδιαφέρουσα, αφού το NEE στέλνει ένα σαφές μήνυμα προς όλους: Ότι κατανοεί τη σπουδαιότητα των ευρωπαϊκών φορέων και δεν στέκεται αμέτοχος παρατηρητής στις εξελίξεις των Βρυξελλών. Η πρόσκληση αφορά μάλιστα το σύνολο της ναυτικής οικογένειας, καθώς το NEE δεν εκφράζει τις επιθυμίες ή σκέψεις ενός μόνον κλάδου της ναυτιλίας αλλά πολλών παράπλευρων πτυχών της. Και ως προς αυτό το επίπεδο, την ημέρα του εορτασμού πρέπει (ή, μάλλον, οφείλουμε) να είμαστε όλοι όχι μόνον περήφανοι αλλά και ενωμένοι στις επιδιώξεις μας και παρόντες στο Ίδρυμα Ευγενίδου.

Εντούτοις, η συμμετοχή του κ. Barrot δεν έχει έναν απλό κοινωνικο-εθιμοτυπικό χαρακτήρα. Ο Ευρωπαίος πολιτικός καλείται, με σεβασμό από το Δ.Σ. του NEE ως προς το ρόλο που διαδραματίζει, όχι μόνο για να εορτάσει μαζί μας τη σπουδαιότητα της ναυτιλίας μας, αλλά και για να προβληματιστεί από τις σκέψεις και ανησυχίες που μας απασχολούν. Και είναι προς τιμήν του που αποδέχτηκε τη συγκεκριμένη πρόσκληση χωρίς καμία αναβολή ή καθυστέρηση σε μια δύσκολη περίοδο για τις σχέσεις των δύο πλευρών.



Η πρόσκληση προς τον κ. Barrot έχει επίσης μία ακόμα συνιστώσα, που μας προκαλεί αισιοδοξία: Είναι η πρώτη φορά που ένας ελληνικός φορέας επιθυμεί σε ένα εορταστικό πλαίσιο - χωρίς «κλειστές πόρτες», χωρίς «ψιθύρους» - τη δημόσια συνομιλία με τον πιο σημαντικό Ευρωπαϊό Επίτροπο, σε θέματα ναυτιλίας. Είναι επίσης ενθαρρυντικό που ο εορτασμός ξεπερνά τα σύνορά μας και, στο πλαίσιο της εξωστρέφειας των πρωταγωνιστών της, επικοινωνεί με παράγοντες που κάποτε θεωρούνταν αμελώς «εχθρικοί».

Οι Βρυξέλλες δεν είναι ο άσπονδος, προκλητικός και αμείλικτος εχθρός μας. Είναι απλά μια πρωτεύουσα, ένα πολιτικό κέντρο εξελίξεων και αποφάσεων... Αυτή είναι η πραγματικότητα. Το να ονομάζουμε κάποιον ή κάποιους «εχθρούς» είναι μάλλον μια εύκολη, δική μας «προβολή», που αποκλείει την οποιαδήποτε προσωπική αυτοκριτική. Όσο εμείς, στην Ελλάδα, φλυαρούμε μεταξύ μας για τα θέματα που μας απασχολούν και αδυνατούμε να αντιληφθούμε την πραγματικότητα που μας περιστοιχίζει και «συνωμοτούμε» μεταξύ μας με απαξία και καχυποψία προς το οτιδήποτε «νέο» ή «αλλοδαπό» θα βλέπουμε μόνιμα «εχθρούς» και «αντιπάλους». Ο διάλογος, η εξωστρέφεια, η επαφή είναι η μοναδική προοπτική του κλάδου. Ένα μεγάλο εύγε στο NEE για την πρωτοβουλία του και, κυρίως, για τη συνέπεια και σταθερότητά του στις νέες του επιδιώξεις. Η ναυτική οικογένεια χρειάζεται τέτοιες πρωτοβουλίες και προτάσεις.

Ηλίας Μπίσιας



Έχουμε εκατό χρόνια
πίσω μας
κι όλες τις θάλασσες
μπροστά μας!



TOMASOS BROTHERS INC.

ΙΑΣΟΝΟΣ 2, 185 37 ΠΕΙΡΑΙΑΣ, ΤΗΛ.: 210 4284107-112

Οι πρωταγωνιστές του 2006



ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ
ΒΟΡΔΩΝΗΣ

Εμπνευστής της ιδέας του όρκου του Ποσειδώνα ή της πρόκλησης του Ποσειδώνα, ο πρόεδρος του Ελληνικού Forum της Intertanko κ. Εμμ. Βορδώνης. Η πρωτοβουλία του κ. Βορδώνης αγκαλιάστηκε από το προεδρείο της Intertanko και ο θεός της θάλασσας άρχισε να ταξιδεύει σε όλες τις διεθνείς θάλασσες, ζητώντας από κάθε μία ένωση-κοινότητα να προτείνει συγκεκριμένες σκέψεις που θα σταθούν ικανές να υποστηρίξουν το ναυτικό επάγγελμα και τη βελτίωση της καθημερινότητάς του.



ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ
ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ

Ο πρόεδρος του Committee συνεχίζει και το 2006 να εκπροσωπεί επιτυχώς στα διεθνή fora την ελληνική και διεθνή ναυτιλία. Στον πρόεδρο του Greek Shipping Co-Operation Committee απονεμήθηκε το βραβείο Seatrade «Personality 2006» για την προσφορά του στην ελληνική κοινότητα της αγγλικής πρωτεύουσας και τη στάση του στην υπεράσπιση των θέσεων της ναυτιλίας στους διεθνείς οργανισμούς στο φλέγον θέμα της σχεδίασης και κατασκευής εύρωστων πλοίων.



ΒΑΣΙΛΗΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

Ο καπετάν Βασίλης Κωνσταντακόπουλος ανακηρύχτηκε Greek Shipping Personality of the Year στην τρίτη απονομή των ναυτιλιακών βραβείων της Lloyds List.

«Φοβάμαι ότι θα είναι δύσκολο να συνεχίσουμε αυτό που ξεκίνησαν οι πρόγονοί μας. Τα παιδιά μας δεν πηγαίνουν πλέον στη θάλασσα. Οι Κινέζοι είναι κοντά, είναι πανέξυπνοι, έχουν τα φορτία και όσο πλήρωμα θέλουν, τα παιδιά τους θέλουν να πάνε στη θάλασσα, οι τράπεζες τους δίνουν λεφτά. Τουλάχιστον ας βαστήξουμε για όσα χρόνια μπορούμε» δήλωσε στο πλαίσιο της εκδήλωσης η προσωπικότητα της ελληνικής ναυτιλίας για το 2006.

Με την ευγενή χορηγία της

ERNST & YOUNG
Quality In Everything We Do



ΠΑΝΟΣ
ΛΑΣΚΑΡΙΔΗΣ

Η συμμετοχή του με ποσοστό περί το 20% στην Hellenic Sea Ways προκαλεί έντονες συζητήσεις στην ελληνική ακτοπλοϊκή κοινότητα. Με την επενδυτική αυτή κίνηση ο κ. Λασκαρίδης επιζητεί να διαμορφώσει ένα ελκυστικότερο κλίμα για νέες, επιτυχείς επενδύσεις στον κλάδο της ακτοπλοΐας.



ΝΙΚΟΛΑΟΣ
ΠΑΠΠΑΔΑΚΗΣ

Το 2006 ψηφίζεται νέος πρόεδρος της HELMEPA. Ο κ. Παππαδάκης παράλληλα δεν ξεχνάει ποτέ τον τόπο καταγωγής του, την Κάσο, την οποία τιμά και ευεργετεί σε κάθε ευκαιρία. Επιπλέον συνεχίζει τις δραστηριότητές του ως πρόεδρος της Intercargo και του Hellenic Committee του RINA.



ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΡΑΤΣΟΣ
ΓΙΑΝΝΗΣ ΠΛΑΤΣΙΔΑΚΗΣ
ΓΙΑΝΝΗΣ ΤΣΕΝΕΜΠΗΣ

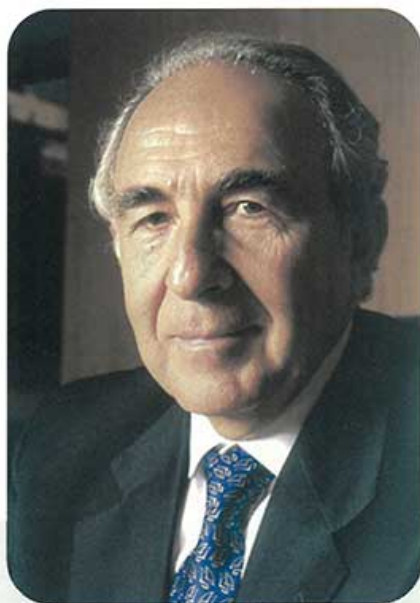
Η τριανδρία του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, υπό την προεδρία του Γεωργίου Γράτσου, καθιερώνει τον εορτασμό της Ημέρας του Εμπορικού Ναυτικού.

Μια πρωτοβουλία με στόχο τη βελτίωση της εικόνας της ναυτιλίας στην κοινή γνώμη με σκοπό την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα.



ΠΡΟΕΔΡΕΙΟ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΩΝΑΣΗ

Το διοικητικό συμβούλιο του Κοινοφελούς Ιδρύματος Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης συνεχίζει το σοβαρό έργο του, υποστηρίζοντας με ουσιαστικές κινήσεις τη σύγχρονη ελληνική κοινωνία. Η οικονομική υποστήριξη προς την «Ελπίδα» και το νέο Νοσοκομείο Παιδών αξίζει ιδιαίτερης μνείας.



ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ

Τα επόμενα χρόνια θα δείτε ότι όλοι οι πρόεδροι των μεγάλων ενώσεων θα είναι Έλληνες, είχε επισημάνει ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, Νίκος Ευθυμίου. Και ο αντιπρόεδρος του Committee επαλήθευσε την πρόβλεψη με την εκλογή του στη θέση του προέδρου του Διεθνούς Ναυτικού Επιμελητηρίου (ICS) και της Διεθνούς Ναυτικής Ομοσπονδίας (ISF). Μεγάλη τιμή για τον ίδιο αλλά και για την ελληνική ναυτιλία, η παράλληλη ανάληψη αυτών των δύο σημαντικών προεδρειών.



ΓΙΩΡΓΟΣ ΠΡΟΚΟΠΙΟΥ

Η εταιρεία του κ. Προκοπίου, Dynacom Tankers Management, εισβάλλει δυναμικά το 2006 στις παραγγελίες νεοτεύκτων ανανεώνοντας ριζικά το στόλο της. Δεκαέξι συνολικά είναι τα πλοία που έχει παραγγείλει σε ναυπηγεία της Κίνας και της Σιγκαπούρης, από τα οποία τα 6 είναι tankers των 75.000 dwt το καθένα, 4 επίσης tankers 73.000 dwt έκαστο, 4 suezmax και 2 VLCC.

*“Έχουμε γη και πατρίδα
όταν έχουμε πλοία και θάλασσα ,,*

Ηρόδοτος



AVIN INTERNATIONAL S.A.

AVIN INTERNATIONAL S.A. Ηρώδου Αττικού 12Α, 151 24 Μαρούσι τηλ.: +30 210 809 3100
E-mail: avin@avin.gr, URL: www.avin.gr



ΝΙΚΟΣ
ΤΣΑΚΟΣ

Ο κ. Τσάκος έκλεισε δεκατρία χρόνια επιτυχούς πορείας στο πηδάλιο της Tsakos Energy Navigation ως πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος. Η εισηγμένη στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης ναυτιλιακή εταιρεία του Ομίλου Τσάκου διαχειρίζεται σήμερα ένα στόλο από 38 πλοία ενώ το ναυπηγικό της πρόγραμμα περιλαμβάνει επιπλέον 15 πλοία.



ΣΤΕΛΙΟΣ
ΧΑΤΖΗΓΕΩΡΓΙΔΗ

Ο νέος Ιππότης της βρετανικής αυλής δίνει έναν τόνο αισιοδοξίας στην ελληνική ναυπηγική βιομηχανία και στο θαλάσσιο τουρισμό. Παραγγελίες σε Νεώριο Σύρου και Ελευσίνα και δρομολόγηση κρουαζιερόπλοιου στο Αιγαίο σηματοδοτούν, μεταξύ άλλων, την πορεία του στην ελληνική οικονομία.

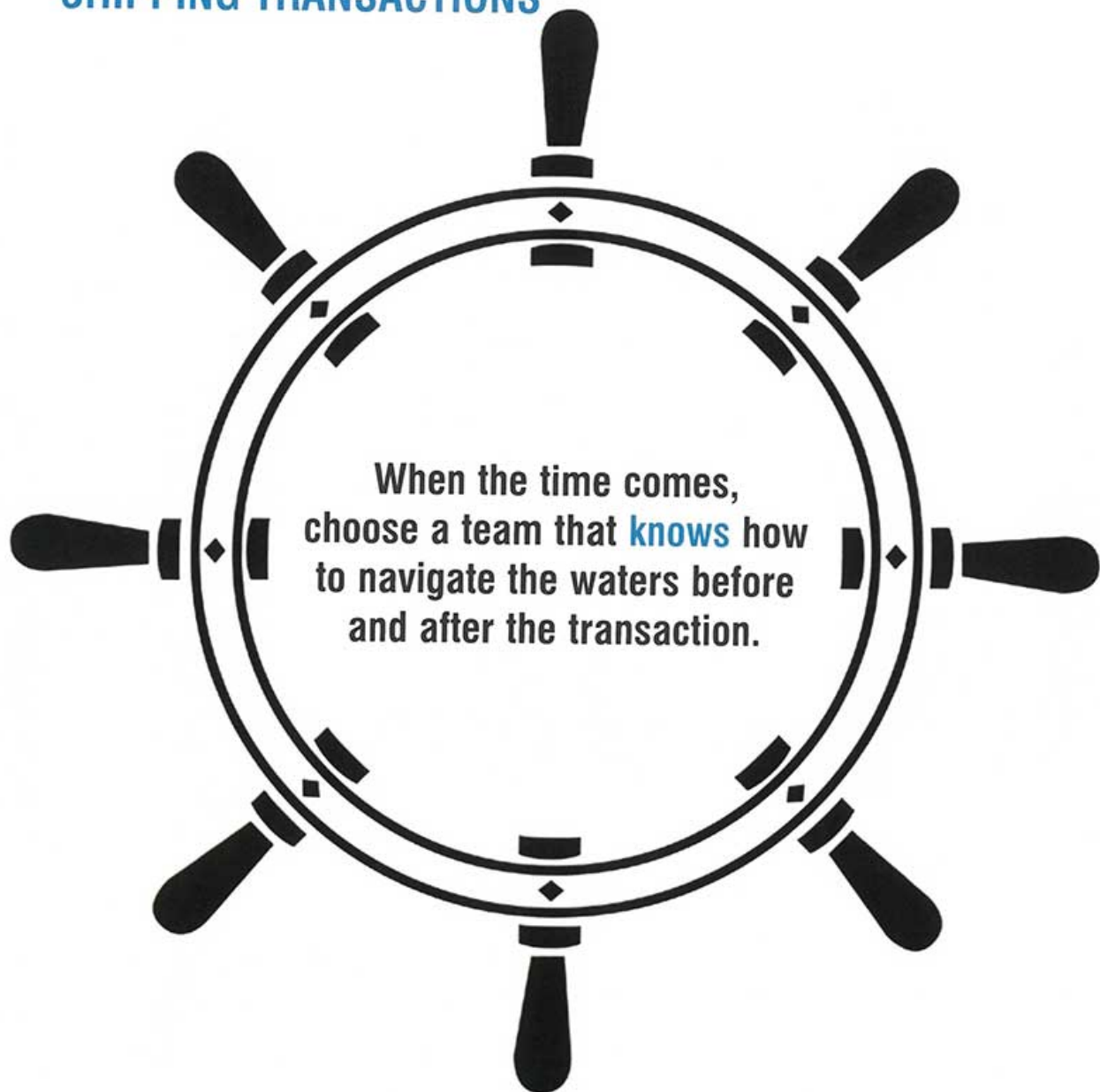


ΡΟΔΗ
ΚΡΑΤΣΑ

Η ευρωβουλευτής της Νέας Δημοκρατίας Ρόδη Κράτσα-Τσαγκαροπούλου είναι η πρώτη Ελληνίδα ευρωβουλευτής που καταλαμβάνει το αξίωμα του αντιπροέδρου του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

Η συντριπτική πλειοψηφία των ευρωβουλευτών του ΕΛΚ - Ε.Δ., της μεγαλύτερης πολιτικής ομάδας του Ευρωκοινοβουλίου, στήριξε την υποψηφιότητα της Ελληνίδας ευρωβουλευτού, η οποία στη σχετική ψηφοφορία τερμάτισε πρώτη.

SHIPPING TRANSACTIONS



We've been in these waters before.

By drawing on our collective knowledge and experience, we provide an understanding of the issues every step of the way. All hands on deck.

Contact Ioannis Christodoulides on +30 210 2886 197 or ioannis.christodoulides@gr.ey.com
Dimitris Constantinou on +30 210 2886 212 or dimitris.constantinou@gr.ey.com

www.ey.com/eyse

 **ERNST & YOUNG**
Quality In Everything We Do



32, ASKLIPIOU STR., GR-184 45 PIRAEUS - GREECE
TEL: +30 2104220581 (6 Lines) • FAX: +30 2104172142
E-mail: levederi@otenet.gr • Web site: www.leventeris.gr

N. LEVENTERIS S.A.

shipping ropes



*mooring ropes
and wire ropes for the*

21st
century

Διεθνής Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας :

ένα νέο παγκόσμιο εργαλείο για την προστασία των ναυτικών μας και την ανταγωνιστικότητα του στόλου μας



Ι Της Ρόδης Κράτσα | Αντιπροέδρου του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου

Η ναυτιλία είναι βασικός τομέας της πολιτικής μεταφορών της Ε.Ε. για την ανταγωνιστικότητα της οικονομίας, τη λειτουργία της ενιαίας αγοράς, για την επίτευξη της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής. Σήμερα οι ενδοκοινοτικές θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν το 39% του συνόλου. Το δε 90% του όγκου εξωτερικού εμπορίου της Ε.Ε. διακινείται μέσω της θαλάσσιας οδού.

Την περίοδο αυτή, που γίνεται η ενδιάμεση αναθεώρηση της στρατηγικής μας για την περίοδο 2000-2010, οδηγούμεθα στο συμπέρασμα ότι η

ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών (διεθνών και εσωτερικών) είναι αντιμέτωπη με πολλές προκλήσεις. Στην πολιτική μας για τη μεγιστοποίηση των πλεονεκτημάτων μας και την αντιμετώπιση των προβλημάτων, πρέπει να λάβουμε υπ' όψιν ότι ναυτιλία χωρίς ναυτικούς δεν υπάρχει. Είναι πλέον επιτακτική η ανάγκη να καταστεί το επάγγελμα του ναυτικού πιο ελκυστικό καθώς τα τελευταία έτη παρατηρείται έλλειψη ναυτικού προσωπικού (έλλειψη 17.000 κοινοτικών ναυτικών). Πρέπει όλες οι αρχές του κοινοτικού και διεθνούς κεκτημένου για την προστασία της ζωής και της



COMMITTED TO QUALITY

In today's fast-changing world, moving oil products safely and efficiently demands impeccable quality and professionalism. That's why our large, modern tanker fleet is fitted with state-of-the-art equipment that sets the industry standard. The result is an environmentally secure transportation service that is ahead of its rivals, and right on time.

To discover how our advanced transportation services can take your business further, call us today.



Eletson Corporation

Piraeus: Tel: +30 210 428 2300, Fax: +30 210 428 2320

London: Tel: +44 20 7353 0555, Fax: +44 20 7353 2520

Stamford, CT: Tel: +1 203 327 4134, Fax: +1 203 967 8685

www.eletson.com



εργασίας των ναυτικών να μελετηθούν και να εφαρμοστούν.

Επιπλέον, η Ε.Ε. συνειδητοποιεί ότι για την ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας μας και την αποφυγή περιβαλλοντικών ατυχημάτων απαιτείται ένα καλά ειδικευμένο και καταρτισμένο ναυτικό προσωπικό. Υπολογίζεται ότι σε ποσοστό 80%, περίπου, τα θαλάσσια ατυχήματα οφείλονται σε ανθρώπινο λάθος.

Η χρονιά που πέρασε ήταν πολύ σημαντική προς αυτή την κατεύθυνση αφού υπεγράφη η Διεθνής Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας. Η σημασία της είναι εξαιρετικά σημαντική με δεδομένο ότι ενοποιεί περίπου 65 διεθνή πρότυπα ναυτικής εργασίας που έχουν εγκριθεί από την ίδρυση του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας, δηλαδή από το 1919 έως σήμερα, προωθώντας αξιοπρεπείς όρους διαβίωσης και εργασίας για τους ναυτικούς, οι οποίοι υπολογίζονται σε 1,2 εκατ. εργαζομένους.

Οι διατάξεις της σύμβασης καλύπτουν θέματα αιχμής όπως οι όροι απασχόλησης και εργασίας, υγεία, εκπαίδευση, ασφάλεια, ελάχιστη ηλικία, ναυτολόγηση, πρόσληψη, ωράριο εργασίας, προστασία μισθών, δικαίωμα άδειας, επαναπατριsmός, ενδιαιτήση επί του σκάφους, κοινωνική προστασία.

Παράλληλα, με τη νέα αυτή Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, που ενοποιεί επιμέρους συμβάσεις, αντιμετωπίζεται και το χαμηλό ποσοστό επικύρωσης μεγάλου αριθμού συμβάσεων στον τομέα της ναυτικής εργασίας, αφού τα διάφορα κράτη έχουν επικυρώσει έως σήμερα μόνο μέρος αυτών των διεθνών προτύπων ναυτικής εργασίας ανάλογα με τα συμφέροντά τους. Η νέα διεθνής σύμβαση θα τεθεί σε ισχύ από τη στιγμή της επικύ-

ρωσής της από 30 τουλάχιστον κράτη, που θα πρέπει να αντιπροσωπεύουν συνολικά τουλάχιστον το 33% της συνολικής χωρητικότητας του παγκόσμιου εμπορικού στόλου. Άρα θα πρέπει να ενθαρρύνουμε και να υποστηρίξουμε όσο το δυνατόν περισσότερα κράτη να την επικυρώσουν και να την εφαρμόσουν.

Ως εισηγήτρια της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού για το εν λόγω θέμα, έχω τονίσει τη σημασία που έχει η σύμβαση αυτή και για τον υγιή ανταγωνισμό στη ναυτιλία, αφού θα εφαρμοσθεί και από χώρες εκτός Ε.Ε., όπου τα επίπεδα προστασίας των εργαζομένων είναι χαμηλά, με χαμηλές αποδοχές και με χαμηλό κόστος εργασίας.

Το κείμενο της σύμβασης καλύπτει ένα μεγάλο πεδίο θεμάτων και πολιτικών, που βάσει της κοινοτικής δικαιοκτικής τάξης είτε υπάγονται στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Κοινότητας είτε στο πλαίσιο των συντρεχουσών αρμοδιοτήτων μεταξύ Κοινότητας και κρατών-μελών, όπως είναι η πλειοψηφία των διατάξεων της σύμβασης (π.χ. συνθήκες εργασίας, ισότητα και μη εισαγωγή διακρίσεων, προστασία υγείας, υγειονομική περίθαλψη κ.ά.). Για τις συντρέχουσες αρμοδιότητες τα κράτη-μέλη δεν χρειάζονται εξουσιοδότηση για να επικυρώσουν τις σχετικές διατάξεις της σύμβασης αλλά για τις αποκλειστικές αρμοδιότητες της Κοινότητας, πρέπει να λάβουν την εξουσιοδότηση του Συμβουλίου. Με σχετική τροπολογία μου που υπερψηφίστηκε, ξεκαθαρίζεται αυτό το θέμα για την αποφυγή νομικών ασαφειών και προβλημάτων και έτσι όλες οι διατάξεις πρόκειται να επικυρωθούν με τον ένα ή τον άλλο τρόπο.

Όσον αφορά δε το ζήτημα της εφαρμογής της

σύμβασης, έχω προτείνει να δοθεί ο απαραίτητος χρόνος μιας ολοκληρωμένης διαδικασίας επικύρωσης ζητώντας η έναρξη των επικυρώσεων από τα κράτη-μέλη να αρχίσει να λαμβάνει χώρα το αργότερο έως την 31η Δεκεμβρίου 2010 αντί του 2008, που πρότεινε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Η διαδικασία επικύρωσης κι εφαρμογής μιας τέτοιας σύμβασης με την πολλαπλότητα, την ποικιλία των θεμάτων και των εμπλεκόμενων φορέων (κοινωνικοί εταίροι, φορείς, εθνικά κοινοβούλια), ο μεγάλος αριθμός των συμβαλλόμενων μερών και οι διαφορετικές πρακτικές των κρατών-μελών απαιτούν κατάλληλα χρονικά περιθώρια. Παράλληλα, οι αρμόδιες υπηρεσίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για τις σχέσεις με τα εθνικά κοινοβούλια εκτιμούν πως μία διαδικασία επικύρωσης για να ολοκληρωθεί θα πρέπει να διαρκέσει το ελάχιστο 2,5 χρόνια.

Ολοκληρώνοντας θα ήθελα να τονίσω ότι η διαδικασία αυτή προσφέρεται για συνεργασία στη χώρα μας μεταξύ της πλοιοκτησίας, της ναυτεργασίας και της κυβέρνησης, για να καταγραφεί η πραγματική κατάσταση της απασχόλησης στο ναυτικό τομέα, να μελετηθούν οι πραγματικές προκλήσεις και να καταστεί το ναυτικό επάγγελμα ποιοτικό και ασφαλές.

Παράλληλα θα πρέπει να συνεργαστούμε στενά, οι πολιτικοί παράγοντες και οι παράγοντες του ναυτικού κόσμου, σε εθνικό κι ευρωπαϊκό επίπεδο. Έχουμε ανάγκη από αλληλοενημέρωση και συμπληρωματική δράση για ν' ανταποκριθούμε ο καθένας στις απαιτήσεις των ρόλων μας και όλοι μαζί να ενισχύσουμε τις προοπτικές της ναυτιλίας και των ναυτικών μας. ●

we never lose direction



THE
sky is
the limit!

TOP Tankers Inc. serves the world in the Transportation of Crude and Oil Products - safely - reliably - and cost effectively. We at TOP Tankers Inc. pride ourselves on continually striving to provide our clients with quality vessels maintained to the highest of International standards which safeguard the valuable cargoes we carry and protect the priceless Environment we all share. Your 'World' is our 'World' and our 'Future' reward is your 'Future' satisfaction. Wherever you are - All points of the compass lead to TOP Tankers Inc.

NASDAQ
LISTED

1, VASSILISSIS SOFIAS STR. & MEGALOU ALEXANDROU STR., 151 24 MAROUSSI, GREECE
TEL.: +30210-81.28.000, FAX: +30210-61.41.203, E-MAIL: ops@toptankers.com



TOP TANKERS INC.

www.toptankers.com



» Ανασκόπηση της ναυτιλιακής πολιτικής της Ε.Ε. για το 2006

| Του Κωστή Χατζηδάκη | Ευρωβουλευτή της Νέας Δημοκρατίας



Δεν πλήξαμε το 2006 στην Ευρωπαϊκή Ένωση όσοι ενδιαφερόμαστε για θέματα ναυτιλίας. Μετά μια σειρά πρώτων έκτακτων μέτρων που συνόδευσαν τα τραγικά ναυάγια των πλοίων «Erika» και «Prestige», τα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα συνέχισαν τη θέσπιση πρόσθετων νομοθετικών προτάσεων που, θεωρητικά τουλάχιστον, έχουν στόχο να εξασφαλίζουν ασφάλεια και περιβαλλοντική προστασία στη θάλασσα.

Στο επίκεντρο των συζητήσεων το 2006 βρέθηκε η Τρίτη Νομοθετική Δέσμη Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας, γνωστή και ως Erika III. Το πακέτο αυτό περιλαμβάνει ουσιαστικά επτά νομοθετικές προτάσεις, οι πέντε εκ των οποίων είναι μάλλον τεχνικού χαρακτήρα, ενώ οι άλλες δύο αφορούν κυρίως θέματα ευθύνης των πλοιοκτητών σε περίπτωση θαλάσσιων ατυχημάτων. Τα κύρια σημεία των πέντε πρώτων νομοθετικών πρωτοβουλιών είναι η βελτίωση υπάρχουσας νομοθεσίας σε σχέση με τη χρήση κοινοτικών λιμανιών και τη διέλευση υψηλού κινδύνου πλοίων από ύδατα των κρατών-μελών, η περαιτέρω ενίσχυση της διαθεσιμότητας λιμένων καταφυγής, αλλά και η χρήση μηχανισμού αυτόματου εντοπισμού και για αλιευτικά σκάφη. Επίσης, η θέσπιση κοινοτικών αρχών για να διεξάγονται ευκολότερα οι έρευνες που σχετίζονται με θαλάσσια ατυχήματα και η απλοποίηση και διαφάνεια των διαδικασιών που έχουν θεσπίσει οι ευρωπαϊκοί νηογνώμονες για τη χορήγηση πιστοποιητικών.

Στα παραπάνω θέματα υπήρξε γενική αποδοχή από τα ενδιαφερόμενα μέρη, αφού όλες οι πλευρές εί-



δαν το όφελος αυτών των μέτρων, που ουσιαστικά εναρμόνιζαν την ευρωπαϊκή νομοθεσία με τη νομοθεσία του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO). Ωστόσο, το πακέτο Erika III θα συνεχίσει να συζητείται και το 2007, καθώς οι διεργασίες για τις δύο υπολειπόμενες προτάσεις του πακέτου, αυτές που αφορούν τα θέματα ευθύνης των πλοιοκτητών, δεν έχουν ακόμα ολοκληρωθεί. Σύμφωνα με αυτές, οι πλοιοκτήτες οφείλουν να έχουν υποχρεωτική χρηματική εγγύηση για τα πλοία που προσεγγίζουν ευρωπαϊκά λιμάνια, ενώ ταυτόχρονα προεκτείνεται η αστική ευθύνη των πλοιοκτητών και σε άλλες κατηγορίες πλοίων, περιλαμβανομένων και των επιβατηγών, πέρα δηλαδή από τις διεθνείς συμβάσεις του IMO. Αυτό με τη σειρά του μπορεί να δημιουργήσει μια σειρά νομικών και πρακτικών προβλημάτων, καθώς το καθεστώς που θα ισχύει στην Ευρώπη θα διαφέρει σημαντικά από αυτό που ισχύει αλλού, το οποίο και καθορίζεται από τον IMO.

Είναι σημαντικό, σε κάθε νομοθετική πρότασή της, η Ευρωπαϊκή Ένωση να βρίσκει τη «χρυσή τομή». Στην προκειμένη περίπτωση η «χρυσή τομή» είναι ο συγκερασμός της ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος και των ναυτικών με τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας της ευρω-

παϊκής ναυτιλίας. Είναι σημαντικό, μέσα από διάλογο, να βρεθούν εναλλακτικές λύσεις που θα αντιμετωπίζουν ενδεχόμενα κενά του σημερινού συστήματος (αντικειμενική ευθύνη μέχρι ενός ποσού). Θα πρέπει όμως οι λύσεις αυτές να μπορούν παράλληλα να εφαρμοστούν χωρίς διάφορες περιπλοκές και καθυστερήσεις -πράγμα δύσκολο με την αρχική πρόταση της Κομισιόν- και να μην εξοντώνουν την ευρωπαϊκή ναυτιλία. Ο λαϊκισμός και η επιδερμική εξέταση των προβλημάτων δεν είναι οι καλύτεροι σύμβουλοι.

Τέλος, σημαντική εξέλιξη για το 2006, και μια πρόγευση για τις πολιτικές που πρέπει να αναμένουμε για το 2007, αποτελεί η παρουσίαση της Πράσινης Βίβλου για τη μελλοντική ναυτιλιακή πολιτική της Ε.Ε. Το κείμενο αυτό αποτελεί -επιτέλους- μια αναγνώριση του σημαντικού ρόλου της ναυτιλίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, καθώς συνδέει τη ναυτιλία με τους στόχους της στρατηγικής της Λισσαβόνας. Δεν πρέπει να ξεχνάμε, εξάλλου, ότι το 90% του εξωτερικού εμπορίου της Ε.Ε. και το 40% του εσωτερικού της εμπορίου διακινείται μέσω θαλάσσης. Η ναυτιλία αποτελεί ένα από τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της Ε.Ε., πόσω μάλλον της Ελλάδας. Και μια ορθολογική πολιτική μπορεί

να αποτελέσει καταλύτη για την αύξηση των θέσεων απασχόλησης στη ναυτιλία, συμπεριλαμβανομένων και των λιμανιών, την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας περιφερειών που εξαρτώνται ιδιαίτερα από τη θάλασσα, αλλά και την καλύτερη προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Και ας έχουμε πάντα κάτι υπόψη μας: Για τη ναυτιλιακή πολιτική της Ε.Ε., είναι σημαντικό η Ελλάδα, ως η κύρια ναυτική δύναμη στην Ε.Ε., να έχει πάντοτε πρωταγωνιστικό ρόλο στα όργανα που διαμορφώνουν τις αποφάσεις, αφού προηγουμένως έχουν δημιουργηθεί οι κατάλληλες συμμαχίες. Συμμαχίες που μπορεί να μη συνδέονται μόνο με το χώρο της ναυτιλίας, που ενδιαφέρει εμάς, αλλά να εντάσσονται σε ευρύτερα διαπραγματευτικά πακέτα που να αφορούν σε διαφορετικές πολιτικές ιδιαίτερα κρίσιμες για άλλες χώρες. Και σ' αυτή την προσπάθεια οφείλουμε πάντοτε να υπενθυμίζουμε πως η ναυτιλία έχει μια *de facto* παγκόσμια διάσταση και σε αρκετές περιπτώσεις η νομοθέτηση σε ευρωπαϊκό επίπεδο οφείλει να συμβαδίζει ακριβώς με αυτή τη διάσταση για να μη θίγεται η ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας. Είναι προτιμότερο σε παγκόσμια προβλήματα να δίνονται παγκόσμιες λύσεις. ☉

Τα κύρια θέματα ναυτιλιακής πολιτικής στο πρόγραμμα δράσης της Ε.Ε. για τα προσεχή έτη



Ι Του Φώτη Καραμήτσου Ι Διευθυντή της διεύθυνσης «Logistics, καινοτομία, συν-τροπικότητα & θαλάσσιες μεταφορές», Γενική Διεύθυνση Ενέργειας και Μεταφορών (DG TREN) της Ευρωπαϊκής Επιτροπής

Είναι αναμφισβήτητο το γεγονός ότι, με την πάροδο του χρόνου, η πολιτική για τις θαλάσσιες μεταφορές έχει αναδειχθεί σε θέμα υψηλής πολιτικής προτεραιότητας στο πρόγραμμα δράσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Δύο κύριοι λόγοι εξηγούν το γεγονός αυτό. Πρώτον, η επίγνωση της σημασίας του κλάδου αυτού της οικονομίας για το εσωτερικό και εξωτερικό εμπόριο της Ένωσης, η οποία μας επιβάλλει να διαφυλάξουμε την ανταγωνιστική θέση της ευρωπαϊκής ναυτιλίας αλλά και τις θέσεις απασχόλησης που

δημιουργεί. Δεύτερον, η ανάγκη διαμόρφωσης κατάλληλης ορθολογικής βάσης όσον αφορά το περιβάλλον και την ασφάλεια που έχει σχέση με τη δραστηριότητα αυτή, προκειμένου να διαφυλαχθούν οι θάλασσες και οι παράκτιες περιοχές μας. Θα μπορούσε να πει κανείς ότι, κατά τα πρόσφατα έτη, η θαλάσσια ασφάλεια μονοπώλησε κατά κάποιον τρόπο τη νομοθετική δραστηριότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με τη θέσπιση μέτρων για τη πρόληψη των ανθρωπίνων και οικολογικών καταστροφών που συνέβησαν στα ύδατά μας. Για πα-



ράδειγμα, η πλέον πρόσφατη δέσμη μέτρων, η αποκαλούμενη τρίτη δέσμη μέτρων για τη θαλάσσια ασφάλεια, υποβλήθηκε από την Επιτροπή το 2005 και τελεί σήμερα υπό διαπραγμάτευση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο. Με την έκδοση της δέσμης αυτής, η Ε.Ε. θα καταστεί η πλέον ευαίσθητη περιοχή στον κόσμο σε θέματα θαλάσσιας ασφάλειας, λόγω ιδίως των ισχυρών δυνατοτήτων που διαθέτει για τον έλεγχο εφαρμογής της νομοθεσίας. Αναμφίβολα, η στενή παρακολούθηση της εφαρμογής των κανόνων θαλάσσιας ασφάλειας από τα κράτη-μέλη αποτελεί και θα συνεχίσει να αποτελεί βασική προτεραιότητα για την Επιτροπή κατά τα προσεχή έτη. Στο πλαίσιο της προσπάθειας αυτής, ιδιαίτερη σημασία έχει η τεχνική βοήθεια εκ μέρους του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, ο οποίος δημιουργήθηκε το 2002.

Τον Ιούνιο του 2006, η Επιτροπή εξέδωσε δύο σημαντικές ανακοινώσεις, οι οποίες περιλαμβάνουν διάφορες ιδέες, που είναι πιθανό να αποτελέσουν σημαντικούς στόχους πολιτικής στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών κατά τα προσεχή έτη: α) Η Πράσινη Βίβλος για τη μελλοντική θαλάσσια πολιτική της Ε.Ε., με σκοπό την έναρξη ευρείας συζήτησης για όλες τις πολιτικές σχετικά με τη θάλασσα και για την προοπτική σφαιρικής προσέγγισης τους, β) η ανακοίνωση σχετικά με την κινητικότητα, δηλαδή η ενδιάμεση επανεξέταση της Λευκής Βίβλου για τις μεταφορές, που εκδόθηκε πριν από πέντε έτη, στην οποία είχαν καθοριστεί προτεραιότητες πολιτικής έως το έτος 2010.

Με βάση τα δύο αυτά συμπληρωματικά έγγραφα, θα μπορούσα να παραθέσω ορισμένες ενδείξεις για τα πιθανά σχέδια και προτεραιότητες της Επι-

τροπής όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές για τα προσεχή έτη.

Σήμερα, η ανάπτυξη των μεταφορών ακολουθεί παράλληλη πορεία με την οικονομική ανάπτυξη. Έως το 2020, πιστεύουμε ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση μπορεί να αναμένει ανάπτυξη των εμπορευματικών μεταφορών κατά 50%. Οι οδικές μεταφορές, οι οποίες εξακολουθούν να κυριαρχούν στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δεν θα μπορέσουν να αξιοποιήσουν πλήρως την ανάπτυξη αυτή χωρίς σοβαρότερες επιπτώσεις στο περιβάλλον, στην ασφάλεια των μεταφορών, στην ευημερία των πολιτών της Ε.Ε. καθώς και στα δημόσια οικονομικά. Οι θαλάσσιες μεταφορές, μοναδικός πραγματικός αντίπαλός τους, προσφέρουν ακόμη ευρείες δυνατότητες, οι οποίες μπορούν να αναπτυχθούν με εύλογο κόστος. Στο αναπτυξιακό αυτό σενάριο, είναι σαφές η σημασία των θαλάσσιων αρτηριών. Σκοπός των εν λόγω ναυτιλιακών υπηρεσιών είναι η αποσυμφόρηση των χερσαίων αυτοκινητόδρομων στους κύριους οδικούς άξονες και η ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής στην Ευρώπη.

Οι θαλάσσιες αρτηρίες δεν θα υλοποιηθούν χωρίς την ενεργό συμμετοχή του ναυτιλιακού κλάδου, των φορτωτών, των πρακτόρων εμπορευματικών αποστολών και των μεταφορικών επιχειρήσεων. Με την αύξηση των εμπορευματικών μεταφορών, η οργάνωση της κινητικότητας επιβάλλει θεμελιώδεις αλλαγές. Το σενάριο αυτό προβλέπει τρεις κύριες θαλάσσιες αρτηρίες, εκ των οποίων οι δύο βρίσκονται στον Ατλαντικό και οι δύο στη Μεσόγειο. Η Ευρωπαϊκή Ένωση μπορεί να υποστηρίξει την κατασκευή υποδομών σε λιμένες και τη σύνδεσή τους με την ενδοχώρα, ή τη δρομολό-

γηση νέων υπηρεσιών μέσω διαφόρων κοινοτικών προγραμμάτων. Εναπόκειται τόσο στο δημόσιο όσο και στον ιδιωτικό τομέα να αξιοποιήσουν τις ευκαιρίες αυτές και να θεσπίσουν διαρθρωτικές αλλαγές, οι οποίες θα διασυνδέσουν τις θαλάσσιες μεταφορές με τις υποδομές των άλλων τρόπων μεταφοράς κατά βιώσιμο τρόπο.

Αμφότερες οι ανακοινώσεις της Επιτροπής του περασμένου Ιουνίου αναφέρονται στην ιδέα ενός Κοινού Ευρωπαϊκού Θαλάσσιου Χώρου. Η πολυτομεακή αυτή ιδέα αποβλέπει στην εξάλειψη των εμποδίων στο θαλάσσιο εσωτερικό εμπόριο της Ε.Ε. και λαμβάνει υπόψη τα υψηλά κοινωνικά και περιβαλλοντικά πρότυπα καθώς και τα πρότυπα ασφάλειας που ισχύουν στην Ευρώπη.

Οι κανόνες της κοινής αγοράς θα πρέπει να είναι το ίδιο απλοί για τις θαλάσσιες μεταφορές όπως είναι στις χερσαίες μεταφορές. Η αποτελεσματική εφαρμογή τους προϋποθέτει την ανάπτυξη, αφενός, των δυνατοτήτων επιτήρησης για την παρακολούθηση των θαλάσσιων ταξιδιών, όχι μόνο εντός αλλά και εκτός των χωρικών υδάτων των κρατών-μελών της Ε.Ε., και, αφετέρου, νέων τεχνολογικών λύσεων παράλληλα με την ανάπτυξη συστημάτων ηλεκτρονικής ναυτιλίας (e-Maritime). Οι προηγμένες δυνατότητες που προσφέρει το πρόγραμμα GALILEO και μια αποφασιστική πολιτική στον τομέα της καινοτομίας θα συμβάλουν στην τεχνολογική αυτή προοπτική. Η καινοτομία στον τομέα των μεταφορών βρίσκεται στο επίκεντρο της νέας πολιτικής για τις μεταφορές, παρέχοντας ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στην Ευρώπη.

Η υφιστάμενη νομοθεσία για τη θαλάσσια ασφάλεια, οι τρέχουσες πρωτοβουλίες για την ανάπτυ-

ξη θαλάσσιων αρτηριών και τα σχέδια "Marco Polo" αποδεικνύουν ότι η Κοινότητα έχει ήδη δημιουργήσει τις βάσεις για την ανάπτυξη ενός Κοινού Ευρωπαϊκού Θαλάσσιου Χώρου.

Είναι επίσης σημαντικό να επισημανθεί πως, επί του παρόντος, πραγματοποιούνται ευρείες διαβουλεύσεις μεταξύ της Επιτροπής και όλων των αρμοδίων παραγόντων της Ε.Ε. για τη μελλοντική πολιτική σχετικά με τους λιμένες μας. Αναμένεται ότι, μετά το πέρας των διαβουλεύσεων αυτών, η Επιτροπή θα προχωρήσει στην κατάρτιση νέων πρωτοβουλιών στον εν λόγω τομέα.

Άλλα ζητήματα τα οποία θίγονται στην Πράσινη Βίβλο, όπως η ιδέα μιας υπηρεσίας ακτοφυλακής της Ε.Ε. ή της δημιουργίας ενός προαιρετικού νηολογίου της Ε.Ε., χρήζουν προσεκτικής εξέτασης και συμβολής όλων των αρμοδίων παραγόντων. Όσον αφορά το θέμα της υπηρεσίας ακτοφυλακής, επί του παρόντος η Επιτροπή κατάρτιζει μελέτη σκοπιμότητας, κατόπιν αιτήματος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, και αναμένεται να υποβάλει έκθεση στις αρχές του 2007. Όσον αφορά το προαιρετικό νηολόγιο της Ε.Ε., πρόκειται για ένα νηολόγιο το οποίο θα καταστήσει την ευρωπαϊκή ναυτιλία πιο ανταγωνιστική, θα προωθήσει την επιστροφή σκαφών σε ευρωπαϊκά νηολόγια και την επανεγκατάσταση των ναυτιλιακών εταιρειών στην Ευρώπη, προωθώντας με τον τρόπο αυτό την ποιότητα της ναυτιλίας. Οι αρχικές μελέτες και διαβουλεύσεις δεν έχουν ακόμη συμπληρωθεί σχετικά με την πρωτοβουλία αυτή.

Στις προτεραιότητες για τα προσεχή έτη θα περιλαμβάνεται επίσης το στοιχείο της εξωτερικής πολιτικής μας σχετικά με τη ναυτιλία, το οποίο θα λά-



βει τη μορφή της συνέχισης των σημερινών προσπαθειών μας για τη διασφάλιση του θεμιτού ανταγωνισμού και την πρόσβαση της ευρωπαϊκής ναυτιλίας στη διεθνή αγορά, αλλά και για την ενίσχυση της θέσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης στους διεθνείς οργανισμούς του ναυτιλιακού τομέα (συμπεριλαμβανομένου ιδίως του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού - IMO).

Δεν θα μπορούσα να παραλείψω από τις προτεραιότητες της Επιτροπής το ανθρωπινό στοιχείο και την κοινωνική πλευρά των θαλάσσιων μεταφορών.

Η αυξανόμενη έλλειψη Ευρωπαίων ναυτικών (κυρίως αξιωματικών) από τη δεκαετία του '80 και έπειτα καθώς και η μείωση της ναυτιλιακής τεχνογνωσίας συνιστούν πραγματική απειλή, όχι μόνο για το ναυτιλιακό κλάδο και τα ναυτικά επαγγέλματα, αλλά και για τις συναφείς χερσαίες ναυτιλιακές δραστηριότητες. Η Επιτροπή έχει αναπτύξει και εφαρμόζει ειδική δράση για να επανακτήσει και να διατηρήσει ένα ευρωπαϊκό ναυτιλιακό εργατικό δυναμικό και να παρακινήσει όλους τους αρμόδιους παράγοντες να λάβουν τα αναγκαία μέτρα για την επίτευξη του στόχου αυτού.

Παρά την ανησυχητική μείωση του αριθμού των

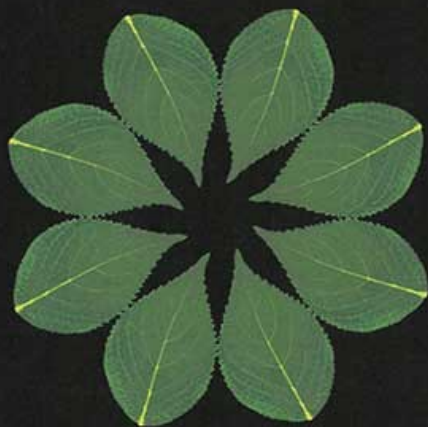
Ευρωπαίων ναυτικών, θα πρέπει επίσης να δοθεί έμφαση στην «ποιότητα». Ικανοί ναυτικοί με μεγάλο βαθμό ειδίκευσης είναι δυνατό να «δημιουργηθούν» μόνο με κατάλληλη και ειδική κατάρτιση. Αποδίδουμε επίσης ιδιαίτερη σημασία στη διασφάλιση των κοινωνικών δικαιωμάτων και αξιοπρεπών συνθηκών εργασίας και διαβίωσης για τους ναυτικούς. Η πρόσφατη έκδοση της ενοποιημένης σύμβασης της ΔΟΕ για τα πρότυπα ναυτικής εργασίας αποτελεί σημαντικό βήμα προς την κατεύθυνση αυτή και η Επιτροπή θεωρεί προτεραιότητα την ενσωμάτωση της εν λόγω σύμβασης στο κοινοτικό δίκαιο, πιθανόν μέσω συμφωνίας των κοινωνικών εταίρων.

Ο προσεκτικός αναγνώστης έχει ίσως ήδη επισημάνει τη σχέση των ανωτέρω προσανατολισμών πολιτικής με τους γενικότερους στόχους της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο πλαίσιο της στρατηγικής της Λισσαβόνας για την αειφόρο ανάπτυξη και την απασχόληση. Θα μπορούσα να συνοψίσω λοιπόν τις προτεραιότητες της μελλοντικής θαλάσσιας πολιτικής της Ε.Ε. στα εξής τρία θέματα: ανταγωνιστικότητα, προστασία του περιβάλλοντος και απασχόληση. ☉

Έχουμε αδυναμίες

...εσάς και το περιβάλλον

Η Aegean είναι η εταιρία που σκέφτεται τον Έλληνα καταναλωτή.
Φροντίζει την ποιότητα και τις τιμές των καυσίμων της,
βάζοντας πάνω από όλα εσάς και το περιβάλλον!
Σε συνεργασία με τον πρατηριούχο και με επιθετική τιμολογιακή πολιτική,
κατακτά κάθε μέρα την εμπιστοσύνη περισσότερων καταναλωτών.
Όπως και να το δεις, είναι σημαντικό να αναγνωρίζεις τις αδυναμίες σου!



ΑΕΓΕΑΝ

επίσημος χορηγός της φύσης





Η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας, οι σύγχρονες εξελίξεις στην τεχνολογία που επηρεάζουν σημαντικά τις μεταφορές και ιδιαίτερα την παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά επιβάλλουν ένα νέο πνεύμα στην ελληνική εμπορική ναυτιλία.

Η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας, η μεγιστοποίηση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος αποτελούν τους αταλάντευτους πυλώνες πάνω στους οποίους πρέπει να στηρίζεται η πολιτική των κυβερνήσεων της Ελλάδας για τη ναυτιλία.

Ισχυρή εμπορική ναυτιλία σημαίνει ισχυρή Ελλάδα.
Είναι το πεδίο όπου η χώρα μας είναι παγκόσμια υπερδύναμη.

► Οι αταλάντευτοι πυλώνες της Ναυτιλίας

Ι Του Χρήστου Παπουτσή Ι Βουλευτή,
υπεύθυνου Ανάπτυξης, Τουρισμού και Εμπορικής Ναυτιλίας του ΠΑΣΟΚ



Είναι ο τομέας που επηρεάζει καθοριστικά την πορεία της ελληνικής οικονομίας και τα ζωτικά συμφέροντα κάθε πολίτη σε ολόκληρη τη νησιωτική και παράκτια Ελλάδα.

Το 2006, η χρονιά που πέρασε, έφερε ανοδικές τάσεις στους ναύλους, που προσέδωσαν με τη σειρά τους σημαντική δυναμική στους Έλληνες εφοπλιστές. Αυτή η κρίσιμη χρονιά σηματοδεύτηκε από την αποτυχία της κυβέρνησης της Ν.Δ. να αρθρώσει μια πολιτική με όραμα και στρατηγική, ενισχύοντας την ανταγωνιστικότητα της εμπορικής ναυτιλίας και την ισχυροποίηση του ρόλου της Ελλάδας στο παγκόσμιο γίγνεσθαι. Ακόμη και οι προεκλογικές δεσμεύσεις της Ν.Δ. για μείωση της φορολογίας παρέμειναν υποσχέσεις.

Το μόνο που επιχείρησε η κυβέρνηση, ήταν να ενθαρρύνει επενδύσεις από τους Έλληνες πλοιοκτήτες. Κι αυτό ανεπιτυχώς, καθώς οι προσπάθειες στερούνταν σχεδίου και στρατηγικής.

Δυστυχώς και σ' αυτόν τον τομέα εφαρμόζεται ο κανόνας του «βλέποντας και κάνοντας», που αποτελεί την πυξίδα της νεοδημοκρατικής κυβερνητικής πρακτικής.

Τα αποτελέσματα αυτής της πολιτικής είναι περισσότερο εμφανή στην ακτοπλοΐα. Η παντελής έλλειψη σχεδιασμού με την ανυπαρξία πολιτικής υγιούς ανταγωνισμού έχει διαμορφώσει πρωτόγνωρες καταστάσεις. Μεγάλα προβλήματα στις συνδέσεις των νησιωτικών περιοχών, σοβαρές επιπτώσεις στον τουρισμό, εναρμονισμένες πρακτικές που έφεραν μεγάλες αυξήσεις στις τιμές των

εισιτηρίων στις θαλάσσιες συγκοινωνίες, χαριστικές συμβάσεις σε ημετέρους για την «αξιοποίηση» των επιδοτήσεων στις άγονες γραμμές.

Η πολιτική της Νέας Δημοκρατίας στο χώρο της ακτοπλοΐας λειτουργεί εις βάρος του δημόσιου συμφέροντος, της ποιότητας των υπηρεσιών και των ζωτικής σημασίας ενδιαφερόντων των νησιωτών.

Η κυβερνητική πολιτική στα λιμάνια της χώρας είναι ίσως ενδεικτική του πώς αντιμετωπίζει τα θέματα του εκσυγχρονισμού των υποδομών της χώρας. Παρέλαβε μια Γενική Γραμματεία Λιμένων με ισχυρές αναπτυξιακές αρμοδιότητες, δέκα Ανώνυμες Εταιρείες στα μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας με τεράστιες δυνατότητες ανάπτυξης και ευελιξίας, τις δύο μεγαλύτερες εταιρείες μετοχοποιημένες και, αντί να τις στελεχώσει με προσωπικό ικανό και με γνώσεις, κατέφυγε στη γνωστή τακτική του βολέματος των ημετέρων. Η αναπτυξιακή πολιτική των λιμανιών έχει παγώσει και οι Α.Ε. έχουν γίνει χώρος ικανοποίησης τοπικών πιέσεων για τακτοποίηση των κομματικών φίλων της Νέας Δημοκρατίας.

Η αναπτυξιακή προοπτική και η προσέλκυση επενδύσεων για τις δύο μεγάλες και εισηγμένες στο Χρηματιστήριο επιχειρήσεις των λιμένων Πειραιώς και Θεσσαλονίκης έπεσαν θύμα της κυβερνητικής προχειρότητας και ανευθυνότητας. Ανακοίνωσαν επενδυτική συμφωνία χωρίς να παρουσιάσουν στους ενδιαφερόμενους φορείς τον αναπτυξιακό σχεδιασμό και τις απαραίτητες μελέτες, προκάλεσαν έντονες αντιδράσεις και αντιμετωπι-

σαν τα αποτελέσματα των αδιεξόδων που δημιούργησαν.

Το 2006, όπως και τα προηγούμενα χρόνια νεοδημοκρατικής διακυβέρνησης, έφερε τα λιμάνια της χώρας σε δυσχερέστερη θέση στον ανταγωνισμό που αντιμετωπίζουν στην ευρύτερη περιοχή της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και της Μεσογείου.

Σε ακόμη δυσχερέστερη θέση περιήλθαν οι ναυτικοί μας, καθώς όλες οι προεκλογικές εξαγγελίες της Ν.Δ. απεδείχθησαν κενές περιεχομένου.

Η Ελλάδα χρειάζεται τους ναυτικούς της, καθώς είναι άδηλο το μέλλον της ναυτιλίας χωρίς τους Έλληνες ναυτικούς. Η προστασία του ναυτικού επαγγέλματος, ο σεβασμός των δικαιωμάτων των εργαζομένων και των συνταξιούχων, η συνεχής προσπάθεια για προσέλκυση νέων, η αναβάθμιση της εκπαίδευσης και των υπηρεσιών ασφάλισης και περίθαλψης των ναυτικών και η αύξηση των συντάξεων αποτελούν βασικές παραμέτρους της πολιτικής του ΠΑΣΟΚ.

Παραμέτρους, που αναδεικνύουν, ταυτόχρονα, την αφερεγγυότητα των λόγων και την ανυπαρξία των έργων της Ν.Δ.

Σε κάθε περίπτωση, ο χώρος της ναυτιλίας δεν προσφέρεται για άγονες κομματικές αντιπαραθέσεις. Το αντίθετο, μάλιστα, προσφέρεται για ρεαλιστική και δημιουργική πολιτική ενίσχυσης των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της Ελλάδας σε όλα τα επίπεδα, έτσι ώστε η χώρα μας να παραμείνει παγκόσμια υπερδύναμη στο παρόν και στο μέλλον. ☉

| Του Καθηγητή Ιωάννη Τζωάννου |

Γενικού γραμματέα υπουργείου

Εμπορικής Ναυτιλίας



» ΠΡΑΣΙΝΗ ΒΙΒΛΟΣ



Η δημιουργία μιας ολοκληρωμένης ναυτιλιακής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης υποστηρίζεται από τη χώρα μας και θα πρέπει να αναλυθεί όσο το δυνατό περισσότερο, λαμβάνοντας υπόψη περιφερειακές, εθνικές ή τοπικές ιδιαιτερότητες που αντανakλούν πρακτικές δυσκολίες, ιδιαίτερα κρατών-μελών με εκτεταμένες ακτογραμμές και μεγάλο αριθμό νησιών. Επιπροσθέτως, γεωγραφικές και κοινωνικοοικονομικές ανομοιότητες μεταξύ των κρατών-μελών θα πρέπει επίσης να ληφθούν υπόψη, ούτως ώστε να διασφαλισθεί η βιωσιμότητα και η ομοιόμορφη εφαρμογή της πολιτικής που θα συμφωνηθεί.

Τα ιδιαίτερα μοντέλα διακυβέρνησης του κάθε κράτους-μέλους θα πρέπει επίσης να αναδειχθούν. Η ενίσχυση της συνοχής και η βελτίωση της πρόσβασης σε απομακρυσμένες και νησιωτικές περιοχές έχουν μεγάλη προστιθέμενη αξία για την Ευρωπαϊκή Ένωση ως σύνολο. Ως εκ τούτου, θα πρέπει ρητά να δίδεται ιδιαίτερη έμφαση στη βελτίωση της πρόσβασης σε απομακρυσμένες και νησιωτικές περιοχές, στο πλαίσιο της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής και της συνολικής προσέγγισης την οποία προτείνουν οι υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στην Πράσινη Βίβλο.

Η Ελλάδα έχει την άποψη πως, σήμερα, τα κράτη-μέλη βρίσκονται σε μια ώριμη φάση ώστε να ξεκινήσουν να ασχολούνται με το μοντέλο προσέγγισης για το πώς θα καταλήξουν σε μια ολοκληρωμένη πολιτική. Αποφασίζοντας για τη διαδικασία που θα ακολουθηθεί, προτεραιότητα θα πρέπει να δοθεί στην περαιτέρω αξιολόγηση των πληροφοριών που έχουν συγκεντρωθεί, ως ακολούθως:

Πιο συγκεκριμένα, όλα τα στοιχεία τα οποία περιλαμβάνονται στην Πράσινη Βίβλο θα πρέπει στην

πραγματικότητα να ενσωματωθούν στο πλαίσιο της συνολικής προσέγγισης. Αυτά τα στοιχεία περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων:

- (α) Τη διάσταση της αυξημένης ανταγωνιστικότητας.
- (β) Τη διάσταση της ναυτικής εκπαίδευσης και της διατήρησης των ναυτικών δεξιοτήτων.
- (γ) Τη διάσταση της απασχόλησης και των ανθρωπίνων πόρων.
- (δ) Την οικονομική διάσταση - συμβατότητα με τις αρχές της Στρατηγικής της Λισσαβόνας.
- (ε) Τη διάσταση της εφαρμοσιμότητας των εθνικών κανόνων και
- (στ) Τη διάσταση της ασφάλειας/αντιμετώπισης της λαθρομετανάστευσης.

Όλα αυτά τα στοιχεία θα συνεισφέρουν σημαντικά στο μεσοπρόθεσμο αλλά και μακροπρόθεσμο όραμα μιας ισχυρής ναυτιλιακής βιομηχανίας απαραίτητης για την Ευρώπη, για στρατηγικούς λόγους. Χωρίς μια ισχυρή ναυτιλιακή βιομηχανία, το μέλλον για την ευημερία της Ευρώπης δεν μπορεί να θεωρείται εγγυημένο.

Οικονομία / ανταγωνιστικότητα

Ο στόχος για την επίτευξη μιας ισορροπημένης μελλοντικής ναυτιλιακής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα πρέπει να είναι συμβατός με τις αρχές της αναθεωρημένης στρατηγικής της Λισσαβόνας, οι οποίες εστιάζονται στο πώς θα καταστεί η Ε.Ε. η πλέον οικονομικά ανταγωνιστική περιοχή παγκοσμίως. Συνεπώς, η ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής βιομηχανίας θα πρέπει να αποτελεί υψηλή προτεραιότητα. Στο πλαίσιο αυτό και προκειμένου να επιτευχθεί μια συνολική προσέγγιση, πιστεύουμε πως όλοι οι παράγοντες οι οποίοι επηρεάζουν και σχετίζονται με την ανάπτυξη των ευρωπαϊκών θαλασσίων μεταφορών (πλοία, ναυτικοί, λιμένες και παρεχόμενες υπηρεσίες) θα πρέπει να προσδιορισθούν λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι τα πλοία δραστηριοποιούνται σε ένα καθεστώς διεθνούς ανταγωνισμού. Ένα σημαντικό στοιχείο της διάστασης αυτής πρέπει να είναι η διατήρηση και συνεχής βελτίωση των ποιοτικών ναυτιλιακών υπηρεσιών που παρέχονται από τα υπό κοινοτικής σημαίας πλοία.



Εκπαίδευση ναυτικών / προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα / ο ανθρώπινος παράγοντας

Αναμφισβήτητο το ανθρώπινο δυναμικό το οποίο απασχολείται στα πλοία και στις ναυτιλιακές δραστηριότητες της ξηράς αποτελεί τον πλέον ζωτικό παράγοντα, ένα κεφάλαιο ανυπολόγιστης αξίας. Κανένας δεν θα μπορούσε να φανταστεί την ύπαρξη της ναυτικής βιομηχανίας χωρίς το πολύτιμο ανθρώπινο δυναμικό της, τους ναυτικούς. Συνεπώς, έμφαση θα πρέπει να δοθεί στις επαγγελματικές ευκαιρίες που προσφέρονται στους ναυτικούς και ιδιαίτερως στη σπουδαιότητα προσέλκυσης νέων ανθρώπων στο ναυτικό επάγγελμα. Το στοιχείο «κλειδί» για την προσέλκυση των νέων γενεών στο ναυτικό επάγγελμα είναι η βελτίωση της εικόνας της ναυτιλίας με τη λήψη ευνοϊκών μέτρων σε εθνικό, ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο, και ως εκ τούτου ήρθε η ώρα που επιπρόσθετα πρακτικά μέτρα θα πρέπει να ληφθούν σε ευρωπαϊκό επίπεδο κάνοντας χρήση των σχετικών κοινοτικών ταμείων.

Όσον αφορά τη ναυτική εκπαίδευση, η Διεθνής Σύμβαση STCW 78 (όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει) καθορίζει τα σχετικά ελάχιστα διεθνή πρότυπα, τα οποία και θα πρέπει να ακολουθηθούν και σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Εντούτοις ολοκληρωμένες προσεγγίσεις για τη ναυτική εκπαίδευση θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τους τις εθνικές τάσεις, το πλαίσιο της εκπαίδευσης και τις ιδιαιτερότητες των ενδιαφερόμενων ναυτικών.

Παρόλο που είναι ευρέως αποδεκτό πως ο άνθρωπος παράγοντας είναι καθοριστικός για την

ποιοτική ναυτιλία και ότι είναι απαραίτητο να διατηρηθεί και επιπλέον να αναπτυχθεί το υψηλό επίπεδο της ναυτικής και ναυτιλιακής τεχνογνωσίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, ο μικρός αριθμός των προσοντούχων ναυτικών, ιδιαίτερα των αξιωματικών γέφυρας και μηχανής, συνεχίζει να δημιουργεί έντονες ανησυχίες σε όλους τους εμπλεκόμενους φορείς στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών, παρά τις προσπάθειες που ήδη έχουν καταβληθεί από τα κράτη-μέλη. Είναι προφανές ότι η ύπαρξη σπουδαστών στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού είναι επίσης προαπαιτούμενη για τη βιωσιμότητα των συστημάτων ναυτικής εκπαίδευσης στην Ευρώπη.

Πιστεύουμε ότι η Πράσινη Βίβλος θα πρέπει να εξετάσει το θέμα της προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα, από το οποίο η ευρωπαϊκή ναυτιλιακή τεχνογνωσία είναι εξαρτώμενη. Στην κατεύθυνση αυτή, η Πράσινη Βίβλος θα μπορούσε να προσδιορίσει πιθανούς τρόπους κοινοτικής χρηματοδότησης για την προσέλκυση νέων και την εκπαίδευση των σπουδαστών των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού εν πλω, καθώς επίσης και τη διά βίου εκπαίδευση των κοινοτικών ναυτικών.

Διάσταση της εφαρμοσιμότητας των διεθνών κανόνων / αντιπροσώπευση στο Διεθνές Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO)

Πιστεύουμε ακρόαδαντα ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση, αντιπροσωπεύοντας το μεγαλύτερο εμπορικό μπλοκ, θα πρέπει να ακολουθήσει την ίδια «συνολική» προσέγγιση, και για το λόγο αυτόν υποστη-

ρίζουμε την ανάπτυξη μιας πολυσυλλεκτικής ναυτιλιακής πολιτικής. Επίσης αναμένουμε αυτή να υλοποιηθεί στο πλαίσιο του διεθνούς δικαίου και πιο συγκεκριμένα της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982 (UNCLOS 1982) και τις διάφορες ναυτιλιακές διεθνείς συμβάσεις οι οποίες έχουν υιοθετηθεί υπό την αιγίδα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), ούτως ώστε να καλυφθούν οι ανάγκες σε παγκόσμιο επίπεδο για την ασφάλεια ναυσιπλοΐας (safety), την προστασία θαλάσσιου περιβάλλοντος και τη ναυτική ασφάλεια (security).

Αναγνώριση του ρόλου του IMO

Ο IMO, ως ένας εξειδικευμένος οργανισμός των Ηνωμένων Εθνών, σκοπός του οποίου, σύμφωνα με το άρθρο 1 της Συνθήκης της Γενεύης, είναι «να παρέχει έναν κατάλληλο μηχανισμό για τη συνεργασία μεταξύ των κυβερνήσεων στο πεδίο των κυβερνητικών κανονισμών και πρακτικών που σχετίζονται με τεχνικά ζητήματα όλων των κατηγοριών που αφορούν τη ναυτιλία, η οποία σχετίζεται με το διεθνές εμπόριο, να ενθαρρύνει και να διευκολύνει τη γενική υιοθέτηση των υψηλότερων πρακτικών προτύπων σε ζητήματα όπως η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και η διαχείριση περιστατικών ρύπανσης από πλοία», θα πρέπει με συνέπεια να αναγνωρίζεται από την Ε.Ε. ως ο κατ' εξοχήν αρμόδιος οργανισμός που καθορίζεται από τη UNCLOS για να ασχολείται με τα παγκόσμια θέματα της ναυτιλίας.

Όπως έχει ήδη ειπωθεί, η ναυτιλία είναι μια βιομηχανία, η οποία έχει την ανάγκη ενός παγκό-

ON TIME ...ANY TIME!



MV Canarian Reefer, 270,000 cbft



MV Frio London, 200,000 cbft

Lavinia Corp. are not merely the world's leading High Seas transshipment operators, simultaneously supplying fishing fleets with bunker 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 75 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 29 years.



MV Frio Hellenic, 500,000 cbft

Head Office:
Laskaridis Shipping Co. Ltd, Athens:
Tel : +30-210-6284200,
Fax : +30-210-8089710/11/12
e-mail: athens@laskaridis.gr

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



LAVINIAcorp.
OPERATORS & MANAGERS OF REEFER VESSELS

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



ομιου κανονιστικού καθεστώτος, το οποίο υιοθετείται μέσω των κατάλληλων διπλωματικών διαύλων που παρέχει ο ΙΜΟ αλλά και ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας (ILO), όπου απαιτείται στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του.

Η αποτελεσματική ανάπτυξη και διαμόρφωση νομοθετικού πλαισίου της ναυτιλίας από τον ΙΜΟ, που ταυτόχρονα εγγυάται την ανταγωνιστική θέση του κοινοτικού στόλου, μπορεί να διευκολυνθεί από την πολύτιμη εξειδίκευση και τεχνογνωσία των κρατών-μελών του Οργανισμού και ειδικότερα των κρατών-μελών της Ε.Ε.

Η Ελλάδα υποστηρίζει ότι η εισδοχή της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον ΙΜΟ καθώς και η κοινή εκπροσώπηση των κρατών-μελών της Ε.Ε. στον εν λόγω Οργανισμό δεν πρόκειται να συμβάλουν στην αποτελεσματική λειτουργία του, η οποία μπορεί να προαχθεί πραγματικά μόνο μέσω τεκμηριωμένων προτάσεων οι οποίες, αφού συζητηθούν και αποφασισθούν σε κοινοτικό επίπεδο, μπορούν στη συνέχεια να υποβληθούν και υποστηριχθούν από όλα τα κράτη-μέλη της Ε.Ε. στα αρμόδια όργανα του ΙΜΟ.

Η διεκδίκηση μέρους της ρυθμιστικής εξουσίας του ΙΜΟ, μέσω του κατακερματισμού των κανόνων και διαδικασιών του Οργανισμού, θα μπορούσε να έχει σοβαρές συνέπειες τόσο στην αποτελεσματικότητά του όσο και στην ανταγωνιστικότητα του κοινοτικού στόλου που δραστηριοποιείται διεθνώς. Επιπροσθέτως, πάγια θέση της Ελλάδας είναι η υποστήριξη της ενσωμάτωσης του διεθνούς νομοθετικού πλαισίου που παράγεται από τον ΙΜΟ και του ILO στο κοινοτικό κελυφόμενο, προκειμένου

η Ε.Ε. να συμβάλει στην παγκόσμια αποδοχή και αυστηρή εφαρμογή των διεθνών συμβάσεων.

Θέση της ναυτιλιακής βιομηχανίας

Σύμφωνα με τα μέχρι στιγμής αποτελέσματα της υπό εξέλιξη διαβούλευσης με τους αρμόδιους φορείς, η ναυτιλιακή βιομηχανία συμφωνεί ότι οι υποθέσεις και δραστηριότητες που αφορούν «τις θάλασσες και τους ωκεανούς» συνδέονται μεταξύ τους και, επομένως, υποστηρίζει την ανάπτυξη μιας ολοκληρωμένης ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής.

Διάφοροι ναυτιλιακοί φορείς αναγνωρίζουν ότι η συγκεκριμένη ευρωπαϊκή πρωτοβουλία είναι σε συμφωνία με αντίστοιχες που έχουν ήδη αναληφθεί από έναν αριθμό σημαντικών κρατών σε παγκόσμιο επίπεδο. Ωστόσο, η ουσιαστική διαφορά έγκειται στο γεγονός ότι για πρώτη φορά αναπτύσσεται μια συνολική πολιτική σε μια περιοχή η οποία διαθέτει το σημαντικότερο σύστημα ναυτιλιακών και παραναυτιλιακών δραστηριοτήτων στον κόσμο.

Η ηγετική θέση της Ευρώπης στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών είναι αναμφισβήτητη, αφού πάνω από το 40% του παγκόσμιου στόλου είναι ευρωπαϊκών συμφερόντων και εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης εκτελούνται οι πιο σημαντικές ναυτιλιακές και παραναυτιλιακές δραστηριότητες (maritime clusters), στις οποίες απασχολούνται άμεσα περισσότεροι από 1,5 εκατ. άνθρωποι με προστιθέμενη αξία 160 δισ. ευρώ. Είναι επίσης ευρέως γνωστό ότι το 90% του εξωτερικού εμπορίου της Ε.Ε. και πάνω από το 40% του εσωτερικού

κού της πραγματοποιείται διά θαλάσσης.

Δεδομένης αυτής της συνεισφοράς του ναυτιλιακού κλάδου, οι ναυτιλιακοί φορείς έχουν υπογραμμίσει την αναγκαιότητα εξέτασης πέντε θεματικών εννοτήτων / στόχων, που αφορούν σε:

- Διασφάλιση της δυναμικής ανάπτυξης της Ευρώπης μέσω προσφοράς επαρκούς μεταφορικής ικανότητας.

Η Στρατηγική της Λισσαβόνας, στοχεύοντας στο να επιτύχει η Ευ. Ένωση να γίνει η πλέον ανταγωνιστική οικονομία, θα πρέπει να περιλαμβάνει την περαιτέρω ανάπτυξη ενός αποτελεσματικού δικτύου μεταφορών.

- Διατήρηση σταθερού και ανταγωνιστικού περιβάλλοντος για την ευρωπαϊκή ναυτιλιακή βιομηχανία.

Το νομοθετικό πλαίσιο ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας (κατευθυντήριες γραμμές), όπως ισχύει σήμερα, θα πρέπει να παραμείνει σταθερό, προσφέροντας ένα ελκυστικό περιβάλλον δραστηριοποίησης της ναυτιλίας στην Ευ. Ένωση.

- Διατήρηση του διεθνούς χαρακτήρα του νομοθετικού πλαισίου που διέπει τη ναυτιλία.

Είναι κοινά αποδεκτό ότι για την ανάπτυξη ενός οικονομικού κλάδου που δραστηριοποιείται στην παγκόσμια αγορά, όπως αυτός των ναυτιλιακών μεταφορών, η λήψη περιφερειακών μέτρων, τόσο μεμονωμένα από τα κράτη-μέλη της Ε.Ε. όσο και σε επίπεδο Ε.Ε., θα πρέπει να αποφεύγεται.

- Υποστήριξη της ανάπτυξης του ναυτιλιακού

- General Ships' Repairs
- Fabrications
- Reconditioning
- Stock House

SERVING
GREEK SHIPPING
SINCE 1970

10 Dervenakion Str, 185 45 Piraeus
Tel: (+30210) 463 0126 - 463 0823
Fax: (+30210) 461 9583
E-mail: liakos@otenet.gr





κλάδου στην Ευ. Ένωση.

Η ανάπτυξη του ευρωπαϊκού ναυτιλιακού κλάδου θα μπορούσε να υποστηριχθεί από δέσμη δράσεων όπως η διασφάλιση της επάρκειας των λιμενικών υποδομών, η καλή διασύνδεση των λιμένων με την ενδοχώρα και η βελτίωση της αποτελεσματικότητας των προσφερόμενων λιμενικών υπηρεσιών.

- Περιβαλλοντική προσέγγιση με διεθνή προοπτική.

Η ναυτιλιακή κοινότητα έχει δραστηριοποιηθεί ενεργά για την προώθηση διεθνώς αποδεκτών μέτρων για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Πιθανές αντικρουόμενες πολιτικές που δεν αφορούν άμεσα τις ναυτιλιακές και παραναυτιλιακές δραστηριότητες

Θέματα που μπορεί να εγείρουν προβληματισμό σε σχέση με θεματικές πολιτικές που δεν υπάγονται στο ναυτιλιακό σύμπλεγμα, κυρίως αυτές που αφορούν τον τομέα του περιβάλλοντος. Σε αυτό το συγκεκριμένο πλαίσιο και αναφορικά με την ανάληψη νομοθετικών πρωτοβουλιών, έμφαση θα πρέπει να δοθεί στον παγκόσμιο χαρακτήρα της ναυτιλιακής δραστηριότητας.

Κατά την ανάλυση της Πράσινης Βίβλου, τα ακόλουθα στοιχεία θα πρέπει να αναγνωρισθούν ως σημεία που θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε αντικρουόμενες πολιτικές:

- A) Η εφαρμογή διεθνώς αποδεκτών μέτρων στις ναυτιλιακές μεταφορές σε αντίθεση με ανά-

ληψη περιφερειακών μέτρων.

- B) Οι βασικές αρχές της Στρατηγικής της Λισσαβόνας που επιδιώκουν την αύξηση της απασχόλησης και τη διατήρηση της τεχνογνωσίας σε αντίθεση με την εφαρμογή μέτρων που οδηγούν σε ποινικοποίηση του ναυτικού επαγγέλματος.
- Γ) Η αύξηση της ανταγωνιστικότητας του ναυτιλιακού κλάδου και η χρήση του διεθνούς πλαισίου ως πεδίου θεσμοθέτησής της σε αντίθεση με τα περιφερειακά νομοθετικά μέτρα και την αόριστη ιδέα για «κοινό ευρωπαϊκό ναυτιλιακό χώρο».
- Δ) Τα μερικώς αντικρουόμενα συμφέροντα του κράτους σημαίας και του παράκτιου κράτους, όταν αυτά εξετάζονται εκτός του πλαισίου της Δ.Σ. UNCLOS.
- Ε) Η υποστήριξη που παρέχεται στην υιοθέτηση διεθνούς νομοθεσίας από όργανα του ΟΗΕ, όπως ο ΙΜΟ, σε αντιπαράθεση με την αυξανόμενη τάση για μονομερείς νομοθετικές προσεγγίσεις.
- ΣΤ) Οι αντιρρήσεις που προκύπτουν από την πρόταση για επανεξέταση του Ευρ. Νηολογίου (EUROS).

Συμπεράσματα

Η απόλυτη επιτυχία της Πράσινης Βίβλου θα είναι η επίτευξη της σωστής ισορροπίας μεταξύ της ανάπτυξης της ναυτιλίας και της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος, καθώς και του δικαιώματος ελεύθερης διέλευσης των θαλασσών και των δικαιωμάτων των παράκτιων κρατών.

Η επιτυχία της Πράσινης Βίβλου, εν ολίγοις, θα μπορούσε να συμπεριληφθεί σε μία φράση: Βιώσιμη ανάπτυξη. Βιώσιμη ανάπτυξη μιας ποιοτικής και ανταγωνιστικής ευρωπαϊκής ναυτιλιακής βιομηχανίας και τεχνογνωσίας, βιώσιμη ανάπτυξη του θαλασσίου περιβάλλοντος και των φυσικών πόρων του, προς όφελος της Ευρώπης και των μελλοντικών γενεών.

Η Ελλάδα πιστεύει ότι ο καλύτερος τρόπος για τη διασφάλιση βιώσιμης ανάπτυξης είναι η εφαρμογή του ισχύοντος διεθνούς νομοθετικού καθεστώτος όπως έχει υιοθετηθεί από τη UNCLOS και άλλες διεθνείς συμβάσεις που αφορούν την ασφάλεια ναυσιπλοΐας, την προστασία του περιβάλλοντος, την ασφάλεια και τα πρότυπα ναυτικής εργασίας. Ο ρόλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών-μελών της είναι σημαντικός, καθώς θα πρέπει να υποβάλουν εμπεριστατωμένες προτάσεις και να συμβάλουν στην εφαρμογή της σχετικής νομοθεσίας, λαμβάνοντας υπόψη την αναγκαιότητα διατήρησης της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής βιομηχανίας σε σχέση με τους ανταγωνιστές της.

Συγκεκριμένες αναφορές στο ρόλο των λιμένων στη ναυτιλιακή μεταφορική αλυσίδα και των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών κρίνονται σκόπιμες για την περιφερειακή και κοινωνική συνοχή των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ιδίως αν συνοδεύονται από συγκεκριμένες δράσεις για την αποφυγή της συμφόρησης των λιμένων και την παροχή τακτικών και ποιοτικών υπηρεσιών στα νησιά, ιδιαίτερα στα μικρότερα από αυτά, όπου δεν υφίστανται εμπορικά συμφέροντα. ●



Targeting Quality



TARGET MARINE S.A.

24, Kanigos Street. • GR - 185 34 Piraeus - Greece

Tel: 210 4220227-38 (12 lines), Telex: 211718 - 211720 - 212228 TCMT GR., Fax: 210 4222541 - 210 4222542
[http: www.targetmarine.gr](http://www.targetmarine.gr) • e-mail: contact@targetmarine.gr



| Του Ηλία Μπίσια |

Η Ευρώπη χωρίς τη Λογιόλα ντε Παλάθιο

Η τ. αντιπρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, Λογιόλα ντε Παλάθιο, απεβίωσε λίγες ημέρες πριν από το νέο έτος. Ο θάνατός της συγκλόνισε την ευρωπαϊκή πολιτική οικογένεια, αφού στα χρόνια της αντιπροεδρίας της στις Βρυξέλλες οι πολιτικές και νομοθετικές της πρωτοβουλίες στους τομείς των μεταφορών και της ενέργειας ανέτρεψαν τις έως τότε προκαταλήψεις και στασιμότητες.

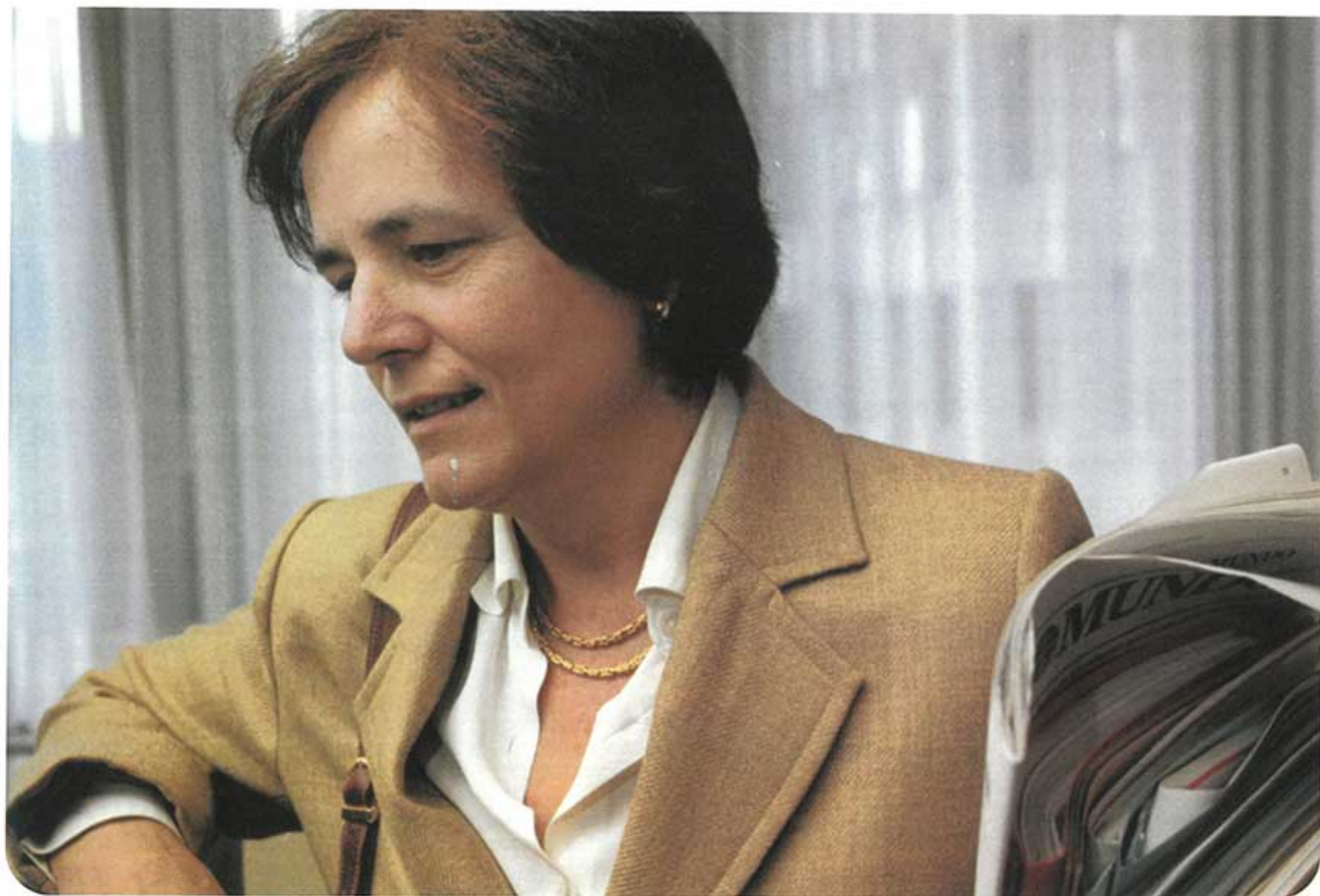
Η Λογιόλα ντε Παλάθιο δεν ήταν ιδιαίτερα δημοφιλής στον ελληνικό εφοπλισμό, εντούτοις υπήρξε εξαιρετικά δραστήρια στο χώρο της ευρωπαϊκής πολιτικής και ανέτρεψε ένα κλίμα που η ναυτική οικογένεια διατηρούσε σταθερό, εδώ και δεκαετίες. Η ίδια επιθυμούσε τα κοινοτικά όργανα να μη στέκονται αμέτοχα στις παγκόσμιες εξελίξεις, αλλά, αντιθέτως, να πρωτοστατούν στις διεθνείς νομοθετικές πρωτοβουλίες. Πολλοί την κατηγορούσαν για βιασύνη, ισχυρογνωμοσύνη και αυστηρότητα. Η ίδια υποστήριζε πως οι Βρυξέλλες πρέπει να έχουν μια σταθερή και ενιαία φωνή σε θέματα που απασχολούν τους λαούς της. Η ναυτιλία ήταν, εξάλλου, από τους κλάδους της οικονομίας που η Ευρώπη μέχρι τότε αδυνατούσε να «ελέγξει» και να «παρακολουθήσει». Η αλήθεια είναι ότι η Ισπανίδα πολιτικός ανέτρεψε ένα κατεστημένο που πιθανώς να εξυπηρετούσε ορισμένους κύκλους και συγκεκριμένες ομάδες. Θεωρούσε απαραίτητη την υιοθέτηση περιφερειακών πολιτικών ως αντίποδα στις προκλητικές κινήσεις -πολιτικές και οικονομικές- άλλων λαών. Υποστήριζε την πολιτική της ενωμένης Ευρώπης, συνθέτοντας ένα προφίλ που τάραζε τα λιμνάζο-

να ύδατα. Επιθυμούσε διαφάνεια και εξωστρέφεια από όλες τις οικονομικές ομάδες που υπηρετούσαν την Ευρώπη και τη συνέδεαν με τις υπόλοιπες αγορές.

Η Λογιόλα ντε Παλάθιο είχε πάντα εποικοδομητικές σχέσεις τόσο με το Συμβούλιο Υπουργών όσο

και με την Ευρωβουλή. Η πολιτική της μετά το «Prestige» και βέβαια το θέμα της ποινικοποίησης του ναυτικού επαγγέλματος που θεωρήθηκε ιδιαίτερα τραχύ ως νομοθετική πρωτοβουλία, προκάλεσαν ανοιχτή ρήξη με το διεθνή εφοπλισμό και ειδικά με το Committee του Λονδίνου, αλλά η ουσία είναι ότι η ίδια «αντικατόπτριζε» τη





γνώμη όλων (σχεδόν) των λαών της Ευρώπης. Ειδικά για την απόσυρση των δεξαμενοπλοίων μονού τοιχώματος δεν είχε λάβει απλά το «πράσινο φως» αλλά μία σαφέστατη εντολή από το Συμβούλιο των υπουργών Μεταφορών καθώς και ευρωβουλευτών. Τα νομοθετικά μέτρα που πρότεινε, πάντως, υπήρξαν ανατρεπτικά και εφαρμόστηκαν με εξαιρετικά γρήγορες ταχύτητες, κάτι που η ναυτιλία δεν είχε στο παρελθόν ποτέ αντιμετωπίσει και στα οποία έπρεπε ταχύτατα να προσαρμοστεί. Ο εφοπλισμός είχε μέχρι τότε συνηθίσει στη μετέωρη στάση των διεθνών (και περιφερειακών) οργάνων, που νομοθετούσαν με χαρακτηριστικά αργούς ρυθμούς. Αυτή τη ραθυμία ήρθε να ανατρέψει η Ισπανίδα πολιτικός, με γρήγορες για την εποχή κινήσεις. Το επιτελείο της μάλιστα θεωρούσε τον Ι-MO ως έναν τίγρη χωρίς δόντια, αν και σίγουρα δεν επιθυμούσε την απαξίωση αλλά την εγρήγορσή του.

Η αλήθεια είναι πως η επιτροπος εφάρμοσε την πολιτική της σε μια περίοδο που η ναυλαγορά ήταν στα ύψη, κάτι που γνώριζε καλά και γι' αυτό δεν στεκόταν στην επιθετική διάθεση αρκετών πλοιο-

κτητών. Θεωρούσε ότι ήταν η πλέον κατάλληλη χρονική στιγμή για να γίνουν οι απαραίτητες ανατροπές. Σε άρθρο της μάλιστα στα «Ναυτικά Χρονικά», τον Ιανουάριο του 2004, η ίδια εξέφραζε το θαυμασμό της για τους ρυθμούς ανάπτυξης της εφοπλιστικής οικογένειας και θεωρούσε ότι θα μπορούσε εύκολα να ανταποκριθεί στα καλέσματα του 21ου αιώνα.

Ακόμα και σήμερα, μερικά χρόνια μετά την πρώτη εφαρμογή των μέτρων, οι Βρυξέλλες υποστηρίζουν ότι οι αναταράξεις δεν έφεραν κανένα πλήγμα στην ευρωπαϊκή ναυτιλία αλλά αντιθέτως την ενίσχυσαν και τη βελτίωσαν. Στο ίδιο πλαίσιο, οι ίδιοι κύκλοι επαιούν τη Μάλτα και την Κύπρο για τις αξιοσημείωτες προσπάθειες που εφάρμοσαν στο πλαίσιο της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής και βελτίωσαν την εικόνα των νηολογίων τους σε όφελος των διεθνών θαλασσών. Η ίδια η Ντε Παλάθιο γνώριζε μάλιστα την κατάσταση όσον αφορούσε τις επιθεωρήσεις στα νέα κράτη-μέλη και ήθελε να διασφαλίσει την αξιοπιστία τους ως προς το ευρωπαϊκό τους μέλλον.

Η πολιτική της Λοιόλα ντε Παλάθιο θα κριθεί από τους ερευνητές, μετά από αρκετά χρόνια. Ακόμα είναι νωρίς για να αναλυθεί το μακροπρόθεσμο έργο της. Το γεγονός είναι ότι ως Ευρωπαία πολιτικός, οι αντιδράσεις και η ταχύτητά της διδάσκονται στα πανεπιστήμια της Ευρώπης και σίγουρα «έβαλαν» σε άλλες ταχύτητες και τη ναυτική οικογένεια, που μέχρι τότε είχε εφησυχάσει σε άλλους ρυθμούς.

Ως επίλογο στο έργο της παραθέτουμε τα όσα είχε προφητικά και ενθαρρυντικά δηλώσει στις σελίδες του περιοδικού μας, το Μάρτιο του 2003:

«Εισερχόμαστε μαζί σε μια νέα εποχή που νέες φόρμες Logistics και νέα πρότυπα διεθνούς εμπορίου θα αλλάξουν ριζικά την εργασία όπως την ξέραμε μέχρι σήμερα. Υπάρχουν μεγάλες προκλήσεις μπροστά μας. Θα πρέπει να είμαστε έτοιμοι να τις αντιμετωπίσουμε, και θα τις αντιμετωπίσουμε μαζί. Είμαι πεπεισμένη ότι η Ελλάδα, με όπλα τη μακρά της ναυτική παράδοση, το ειδικό βάρος του εμπορικού της στόλου στην Ε.Ε. και στον κόσμο, αλλά και τη ναυτοσύνη των Ελλήνων, θα πρωταγωνιστήσει σε αυτή την κοινή μας προσπάθεια». ☉

Καθώς αρχίζω να γράφω αυτές τις γραμμές, έχω εμπρός μου τον πίνακα των ελληνικών ναυπηγικών παραγγελιών του 2006 του τμήματος Ναυπηγήσεων της «George Moundreas & Company, S.A.».

Ο πίνακας αποκαλύπτει συνολικό αριθμό 322 πλοίων που παραγγέλθηκαν μέσα στο 2006 από τον ελληνικό εφοπλισμό, συνολικού νεκρού βάρους (deadweight) 27.510.500 τόνων, αριθμό που δεν περιλαμβάνει containers και LPG, αφού αυτοί οι δύο τύποι μετριοούνται με τον αριθμό εμπορευματοκιβωτίων και κυβικά μέτρα, αντιστοίχως. Συνολική επένδυση \$ 16,65 δισ.!



Του Γ. Μπάνου | Shipbuilding Consultant George Moundreas Company S.A.

Οι ελληνικές ναυπηγικές παραγγελίες για το 2006

Για την ιστορία, οι εν λόγω παραγγελίες αναφέρονται σε 221 δεξαμενόπλοια διάφορων μεγεθών και τύπων συνολικού deadweight 21.093.100 τόνων (17 VLCC, 33 suezmax, 48 aframax, 18 panamax, 69 MR και 36 products ή μεταφοράς χημικών και φυτικών ελαίων). Ο πίνακας συνεχίζεται με 74 bulkcarriers (13 capesize, 25 post-panamax, 8 panamax, 25 supramax και 3 μικρότερων μεγεθών) και συμπληρώνεται με 12 LPG και 15 containers.

Από την επεξεργασία του πίνακα συνολικών εκκρεμύσεων παραγγελιών κατά τις 31 Δεκεμβρίου 2006 προκύπτει ότι ο συνολικός αριθμός των μονάδων ήταν 542, συνολικού deadweight 39.455.948 τόνων, επιμεριζομένων σε 342 tankers 27.330.403 τόνων, 141 bulkcarriers 12.086.745 τόνων, 21 containerships, 32 LPG/LNG και 6 διαφόρων τύπων (4 τσιμεντάδικα και 2 ψυγεία, αν υποθεθεί ότι ακόμη υπάρχουν!). Έχω στα χέρια μου επίσης το συγκεντρωτικό πίνακα ελληνικών ναυπηγικών παραγγελιών από το

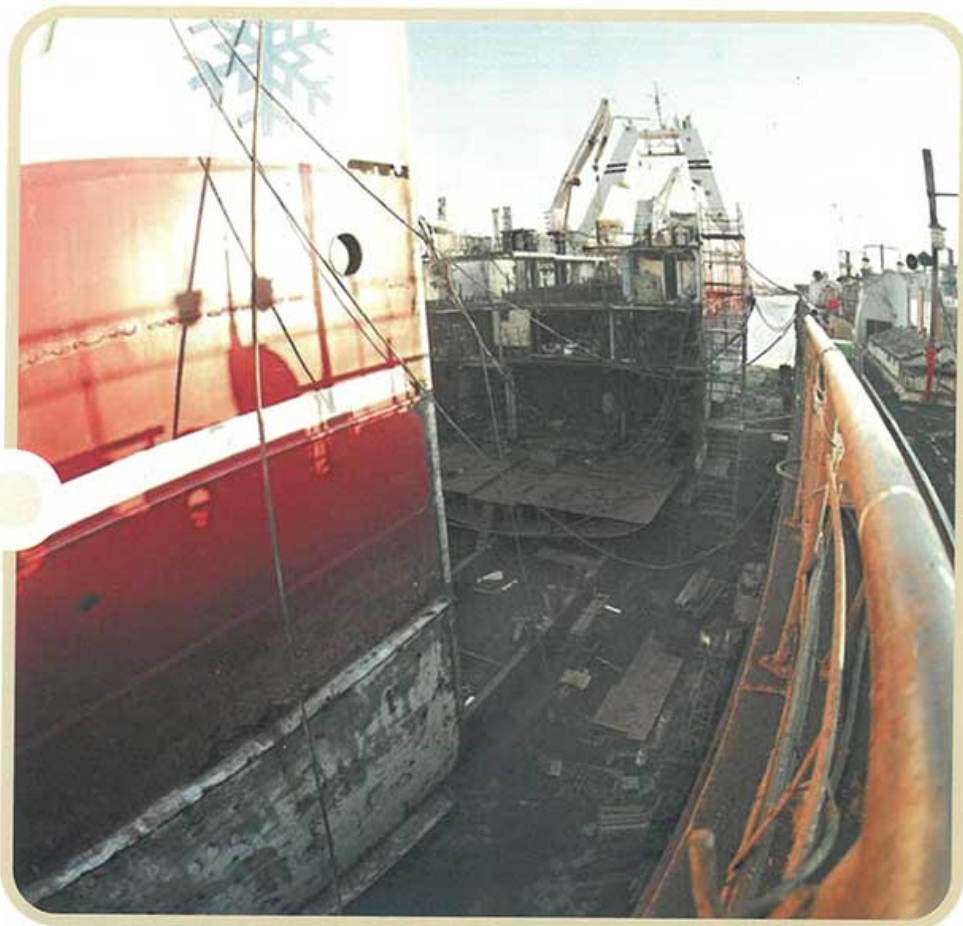
1998, χρονιά που άρχισε η κατάρτιση του πίνακα με την τρέχουσα μορφή, συμπληρωμένο για το 2006. Αν και ο εν λόγω πίνακας έχει δημοσιευθεί αρκετές φορές και σε αρκετά ναυτιλιακά έντυπα (για τα μέχρι και το 2005 δεδομένα), προσαρτάται στο παρόν προς ευκολία του αναγνώστη και για να κάνει τις δικές του αξιολογήσεις / συγκρίσεις.

Και μια μόνο πρώτη ματιά αρκεί για να διαπιστώσει κανείς ότι κάτι σπουδαίο πράγματι συνέβη μέσα στη χρονιά που μας εγκαταλείπει. Δεν απαιτείται και πολύς κόπος ή και χρόνος προκειμένου να διαπιστωθεί ότι το 2006 σπάει όλα τα ρεκόρ -και μάλιστα εντυπωσιακά-, με μόνη χρονιά που να χωρεί «κάποια» σύγκριση το 2003!

Η ανάπτυξη των λόγων στους οποίους οφείλεται μια τέτοια «ευφορία» μοιραία περνάει μέσα από υποκειμενικές κρίσεις, οπωσδήποτε όμως, για ένα γνώστη της αγοράς που αντλεί πληροφορίες από τις καθημερινές του εμπειρίες και έχει συνηθίσει να τις αναλύει και αξιολογεί, κάποιες παράμετροι είναι αρκετά προφανείς και αρκούν για τους σκο-

πούς του παρόντος.

Ας θυμηθούμε ότι το 2003 ήταν η πρώτη χρονιά της «έκρηξης» της ναυλαγοράς, που έστειλε ναύλους και μισθώματα σε απροσδόκητα ύψη. Οι ναυπηγικές τιμές παραμένουν σχετικά χαμηλές, η πλοιοκτησία καταλαμβάνει μια αγκυρία, ότι, δηλαδή, ο διαθέσιμος στόλος δεν επαρκεί για να αντληθούν τα μέγιστα δυνατά εκ της αγοράς κέρδη. Οι τιμές των second hand, ετοιμοπαράδοτων σχετικά, πλοίων παίρνουν την ανηφόρα και έξαφνα αποκαλύπτεται ότι μόνον η ναυπηγική παραγγελία μπορεί να εγγυηθεί καλό πλοίο, εύλογο τίμημα και, αν το θελήσει η καλή τύχη, ευκαιρία για επαναπώληση («resale») με σημαντικό κέρδος. Έχουμε έτσι την έξοδο προς τα ναυπηγεία, το αποτέλεσμα της οποίας καθρεφτίζεται στο σχετικό πίνακα. Όμως, οι τιμές, κάτω από διάφορες αιτίες ή και προσχήματα, όπως η άνοδος της τιμής του ναυπηγικού χάλυβος, των κυρίων μηχανών και του εξαρτισμού, οι συναλλαγματικές ισοτιμίες και, ίσως, η αίσθηση της δυνάμεως που αποκτούν οι



ναυπηγοί, αρχίζουν να ανεβαίνουν. Η «ανάμνηση» των χθεσινών επιπέδων δεν ξεχνιέται εύκολα και είναι ψυχολογικά δύσκολο να πεισθεί κάποιος ότι αυτό που μέχρι χθες πλήρωνε 35 έχει τώρα 40, αμέσως μετά 48 και ύστερα από λίγο 58 ή και 60! Αναφέρομαι, προφανώς, στη διακύμανση της τιμής ενός capesize bulk-carrier. Αυτοί ακριβώς οι διαταγμοί ζωγραφίζουν, κατά τη γνώμη του γράφοντος, την εικόνα που μας δείχνουν τα πινακίδια του 2004 και 2005.

Έρχεται, όμως, το 2006, οπότε καθίσταται πλέον φανερό ότι η υψηλή ναυλαγορά δεν αποτελεί παροδικό φαινόμενο, ότι η εμφάνιση της Κίνας στην παγκόσμια κοινότητα (και της Ινδίας στο υπόβαθρο) πιθανόν προμηνύει παρατεταμένη, ή και επαυξημένη, ζήτηση. Ότι τίποτε από ό,τι μπορεί να σταθμιστεί δεν είναι αρκετό να οδηγήσει σε ύφεση, τουλάχιστον για τα επόμενα 3 ή 4 χρόνια. Και όλα αυτά, παρά την πρακτικά παντελή απουσία των διαλύσεων στην αγορά. Αυτή τη νέα πραγματικότητα απεικονίζουν, επαρκώς και πιστώς, πιστεύω, τα παραπάνω μνημονεύμενα στοιχεία που, εμπλουτισμένα με τα στοιχεία του 2006, αποτελούν το πινακίδιο του 2006 στο διαχρονικό πίνακα.

Η συσσώρευση κεφαλαίων που προκάλεσαν υψηλοί ναύλοι και μισθώματα έφεραν ταμειακή άνεση και ενίσχυση της θέσης του εφοπλιστή απέναντι στο τραπεζικό σύστημα, που έχει πια σημαντικά χαμηλότερη φωνή στον έλεγχο σκοπιμότητας κάθε νέου project.

Ας μην ξεχνούμε επίσης τη διεύρυνση της συμμετοχής του διεθνούς χρηματιστηριακού κεφαλαίου μέσω των εισηγμένων ναυτιλιακών συγκροτημάτων, πηγή επι-



Adams Ship Repairs

ENTIRE RANGE OF FACILITIES TO CATER TO YOUR REQUIREMENTS

- Major Steel fabrication onboard all types of vessels
- Specialized in repairs of LPG carriers
- Major fabrication workshop services
- Major mechanical works onboard
- Mechanical workshop services
- Turbo chargers
- Piping
- Automation
- Hydraulic Services
- Generators
- / Motor Rewinding
- Crude Oil Wash
- / Butterworth
- Testing Tank Facility
- Diesel Engine repairs and engine performance analysis
- Riding Crew Teams
- Spare Parts



AL JADAF SHIP DOCKING YARD, SHED NO. 147, P.O. BOX 6849 DUBAI - UNITED ARAB EMIRATES
TEL: 00 9714 3241762 / FAX: 00 9714 3241567
E-MAIL: adamship@emirates.net.ae / WEBSITE: www.adamshiprepairs.com

Vessel Type	1998		1999		2000		2001		2002		2003		2004		2005		2006	
Bulkcarriers	19	1.358.350	99	7.259.660	117	8.300.380	58	4.173.400	57	6.621.550	45	3.580.700	54	4.668.400	87	8.781.434	141	12.086.745
Tankers	54	5.675.490	65	8.585.300	106	16.733.177	118	14.939.000	131	14.988.000	173	17.825.658	203	17.341.100	203	11.882.480	342	27.330.403
Containers	11	439.975	20	1.186.400	14	804	12	506,4	10	554,75	31	1.680.140	7	500	10	27.544	21	
Pax & Ferries	16		33		30		19		2				1					
Others	16		17		16		16		11	33	8		12		23	1.373.000	38	
Total Orders	116	7.473.815	234	17.031.360	283	25.837.557	223	19.618.800	211	22.197.300	282	25.488.435	277	22.509.500	323	20.663.914	542	39.417.148

Rema rks: 1. Volume LNG/LPG in m3, Containers in TEU
2. Total DWT does not include LNG/LPG and Containers

Source : George Moundreas & Co., S.A., Piraeus / Newbuilding Department Files

πρόσθετου equity, που, εκτός της αυτονόητης άνεσης χειρισμών, αντιμετωπίζει με αξιοσημείωτη ευλυγισία τις σχετικά υψηλές τιμές, αφού προτεραιότητα συχνά δίδεται στην εξασφάλιση «όγκου» συναλλαγών, πάγια απαίτηση των διεθνών επενδυτών. Επιτυγχάνεται έτσι υψηλό βαθμό ανταγωνιστικότητα, που διευκολύνει την επιτυχή έκβαση της επιχειρηματικής πράξης.

Αξιοσημείωτη είναι και η επιβλητική παρουσία του δεξαμενοπλοίου στη λίστα των παραγγελιών 2006, αφού η παρουσία του αποτελεί το 68% περίπου του συνόλου των παραγγελιών με όρους αριθμού πλοίων και το 77% του νεκρού βάρους (εξαιρουμένων LPG και των containers). Μήπως αυτό ποσοστιαία συνάδει με τις προβλέψεις της ναυλαγοράς; Μάλλον όχι. Η, τουλάχιστον, όχι στο ποσοστό που εμφανίζεται. Πίσω από αυτά σαφώς κρύβεται και η ισχυρή προτίμηση των ναυπηγών προς το δεξαμενόπλοιο σε αντιπαράθεση με το bulkcarrier, με το πρώτο παρέχον, σύμφωνα με τη ναυπηγική πείρα, καλύτερες ευκαιρίες ανάπτυξης της παραγωγικότητας και σαφώς υψηλότερα ποσοστά προστιθέμενης αξίας.

Η κατά τα 3 τελευταία έτη εκάστοτε τρέχουσα ναυλαγορά παρουσίαζε -είναι γεγονός- περισσότερες διακυμάνσεις στον τομέα των δεξαμενοπλοίων παρά σε εκείνον των bulkcarriers, χωρίς όμως τούτο να ληφθεί σοβαρά υπ' όψιν αφού, σε μεσο-μακροπρόθεσμη προοπτική και οι δύο δίνουν μηνύματα μιας μακράς περιόδου «παχίων αγελάδων» και υψηλών αποδόσεων, το τελευταίο, κατά τη γνώμη του γράφοντος, στο βαθμό που οι εκ της εκμεταλλεύσεως του πλοίου πρόσδοδο ανα-

φέρονται σε προ του 2003 προσκτήσεις πλοίων. Ένας (υπο)τομέας που συμβάλλει στην αύξηση του αριθμού μάλλον και, πολύ λιγότερο, στον όγκο των παραγγελιών εξακολουθεί να είναι εκείνος των σχετικά μικρών (5-17.000 DWT) δεξαμενοπλοίων μεταφοράς παραγώγων πετρελαίου, χημικών προϊόντων και φυτικών ελαίων, που, αυτή τη χρονιά (2006) συμμετείχε στις νέες παραγγελίες με 32 μονάδες συνολικού deadweight 303.200 τόνων. Οι προοπτικές παραπέρα ανάπτυξης διαφαίνονται καλές άπαξ και η «βίαιη» απομάκρυνση από την αγορά σεβαστού μέρους των παλαιάς γενεάς μονάδων είναι ζήτημα ελαχίστου χρόνου και η ανάπτυξη του κλάδου σχεδόν δεδομένη. Αληθές τυγχάνει ότι η τρέχουσα συσσώρευση νεοτεύκτων στην αγορά, σε συνδυασμό με την πλήρη σχεδόν απουσία διαλυτικής δραστηριότητας,

δεν μπορεί παρά να οδηγήσει κάποτε σε ανατροπή της ισορροπίας προσφοράς και ζήτησης και, συνεπώς, σε αδιέξοδο, με το χρόνο εκδήλωσης του οποίου παραμένοντα μοναδικό(;) άγνωστο. Είναι προφανές πως ένα τέτοιο ενδεχόμενο εξομοιώνεται με «κρίση», που κατ' αρχήν θα προσβάλει τα παλαιά πλοία με πιθανή παροδική εξάπλωσή της σε ολόκληρο το φάσμα του παγκόσμιου εμπορικού στόλου. Με το δεύτερο όμως σκέλος της σχετικής «εξίσωσης» να περιλαμβάνει ακόμη έναν «άγνωστο» (το ποσοτικό και χρονικό όριο της παραπέρα ανάπτυξης των «Ανατολικών Τίγρεων»), η «λύση» της φεύγει από την αρμοδιότητα της μαθηματικής επιστήμης περιερχόμενη στη δικαιοδοσία της μαντικής ικανότητας του, «ούτω λεγομένου», δαιμονίου...☉





Read between the lines

In CROSSWORLD, we believe in the highest form of professionalism.
This is why our promises is what we deliver.

Manila : 7th Floor, Sage House, 110 V.A. Rufino Street
Legaspi Village, Makati City 1229, Philippines
tel : (+632) 750.52.68 / (+632) 892.78.39 - fax : (+632) 892.72.42
e-mail: optns@cwmsi.com


CROSSWORLD
MARINE SERVICES INC.
Crew Manning & Management Company
Shaping future through people

Athens : 71, Possidonos Ave & A.G. Papandreou Str.
166 74 Glyfada, Athens, Greece
tel : (+30) 210 89.83.587, (+30) 210 89.83.474, (+30) 210 89.83.465
fax : (+30) 210 89.83.276
email : info@cwmsi.com

Ελλήνων

Αγοραπωλησίες εφοπλιστών



Του Τ. Ευστρατίου
Αντιπροέδρου George Moundreas and Co. S.A.

Οικονομικό περιβάλλον

Παρά το ράλι των τιμών του πετρελαίου από τα μέσα του 2005 η έναρξη του 2006 έγινε σε πολλά υποσχόμενο οικονομικό περιβάλλον, του οποίου οι δείκτες ώθησαν τον OECD να προβλέπει αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου το 2006 κατά 9% έναντι 7% του 2005. Στην Ιαπωνία η έξοδος από την ύφεση σταθεροποιείτο από το γ' τρίμηνο του 2005 με κινητήρια δύναμη την εσωτερική κατανάλωση. Στην Ε.Ε. η ατμομηχανή της γερμανικής οικονομίας έδειχνε να επιταχύνεται, με τους δείκτες επενδυτικής και επιχειρηματικής εμπιστοσύνης σε άνοδο. Στις εξασθενημένες ΗΠΑ, ο Δεκέμβριος έδειχνε γενική άνοδο, π.χ. καταναλωτική εμπιστοσύνη, βιομηχανική παραγωγή, μείωση εβδομαδιαίων επιδομάτων ανεργίας κ.λπ. Η Κίνα ερχόταν με αυξημένο ρυθμό ανάπτυξης άνω του 9,5%, η Ινδία έπιασε για πρώτη φορά 8% από το γ' τρίμηνο του 2005 και ο υπόλοιπος αναπτυσσόμενος κόσμος συνέχιζε με τον ίδιο τα τελευταία χρόνια ανοδικό ρυθμό άνω του 6%.

Η πορεία όμως αυτή συνέχισε να υπονομεύεται τόσο στον οικονομικό όσο και απ' ευθείας στο μεταφορικό ναυτιλιακό τομέα από:

- 1) Την υποβόσκουσα ιρανική κρίση.
- 2) Τον καλπασμό των τιμών του πετρελαίου.
- 3) Την παρατεταμένη πεισματική παράταση των διαπραγματεύσεων Κίνας - μεταλλευτικών εταιρειών για τις τιμές του σιδηρομεταλλεύματος.



Όμως, παρ' όλη την υπονόμευση κατά το α' τρίμηνο, οι νομισματικές και θεσμικές μεταβολές και οι συγχωνεύσεις διατήρησαν το δυναμισμό σε όλα τα ανεπτυγμένα οικονομικά κέντρα, ώστε μαζί με την ορμή των αναπτυσσόμενων ώθησαν ανοδικά το παγκόσμιο εμπόριο και έτσι αυξήθηκε το επίπεδο διακύμανσης του δείκτη BDI της ναυλαγοράς από 2.000 μονάδες στην αρχή του χρόνου σε 2.500-2.700. Παρ' όλη όμως την άνθηση των οικονομικών δεικτών κυρίως στις ΗΠΑ, αλλά και σε Ε.Ε. και Ιαπωνία, άρχισαν να φαίνονται στις ΗΠΑ τα πρώτα δείγματα της διάβρωσης της οικονομίας από τις τιμές του πετρελαίου, με τις επιπτώσεις στην οικοδομική δραστηριότητα και τις τιμές των ακινήτων, που όμως δεν εμπόδισαν μια αλματώδη ανάπτυξη 5,5% το α' τρίμηνο.

Στην Ε.Ε. μόνο η απειλή απώλειας της εργασιακής ειρήνης που προέκυψε στη Γαλλία στο β' τρίμηνο μπορούσε, προστιθέμενη στους άλλους αρνητικούς παράγοντες, να πλήξει σοβαρά τις θετικές οικονομικές εξελίξεις αλλά ευτυχώς αυτό απέτράπη. Κατά το β' τρίμηνο επίσης φάνηκαν τα άνω όρια των τιμών του πετρελαίου στα \$75 περίπου και η εξαιρετική αντοχή του συστήματος στις πιέσεις από την άνοδο της τιμής του. Έτσι η επιβράδυνση σε όλες τις ανεπτυγμένες χώρες από τα μέσα Μαΐου ήταν προφανής αλλά μέτρια, παρά την προσθήκη και της γρίπης των πτηνών και της επιδείνωσης του Ιρανικού στην επιβάρυνση του κλίμα-

τος. Οι οικονομικοί δείκτες ήταν μεικτοί σε ΗΠΑ, Ε.Ε. και Ιαπωνία σε αναλογία θετικών και αρνητικών 50/50 μέχρι το τέλος Ιουνίου. Η επίδρασή τους μαζί με την παρατεινόμενη μείωση των εισαγωγών σιδηρομεταλλεύματος της Κίνας λόγω της διαπραγμάτευσης με τις μεταλλευτικές εταιρείες για την τιμή του σιδηρομεταλλεύματος μέχρι τον Ιούνιο, κράτησε το επίπεδο της ναυλαγοράς σε διακύμανση γύρω από τις 2.500 μονάδες του δείκτη BDI κλείνοντας χρόνο στα επίπεδα κάτω των 3.000 μονάδων, πιέζοντας και τις τιμές τονάζ χύδην φορτίου. Όλα έδειχναν ότι από οικονομικής πλευράς η κατάσταση θα επιδεινωνόταν το γ' τρίμηνο στις ανεπτυγμένες χώρες, μέχρι να αποδώσουν μέτρα όπως η επιβράδυνση των αυξήσεων επιτοκίων στις ΗΠΑ και στην Ε.Ε., η ένταση των συγχωνεύσεων και άλλων αναδιαρθρώσεων και η ομαλοποίηση του ενεργειακού, που είχε δείξει τα όριά του. Ως προς τη ναυλαγορά, η λήξη της αποχής της Κίνας από τις εισαγωγές σιδηρομεταλλεύματος, η διαφαινόμενη σταθεροποίηση της ινδικής ανάπτυξης άνω του 8% και η επιτάχυνση όλων των αναδυόμενων οικονομικών χάρη στις υψηλές τιμές πετρελαίου και α' υλών δημιουργούσαν τις προοπτικές ότι, όχι μόνο θα αντισταθμισθούν οι συνέπειες της επιβράδυνσης των ανεπτυγμένων στη ναυλαγορά κατά το γ' τρίμηνο, αλλά και θα τις υπερκεράσουν.

Δεν ήταν δυνατόν όμως να μην υπάρξουν έστω και βραχυχρόνιες συνέπειες στην





οικονομία τουλάχιστον σε βάθος τριμήνου από τις μέσες τιμές πετρελαίου α' εξαμήνου \$67,5 αντί προβλεπόμενων \$55, από τη συνεχιζόμενη απειλή της ιρανικής κρίσης, καθώς προ-στέθηκε και το ξέσπασμα του πολέμου στο Λίβανο. Ο

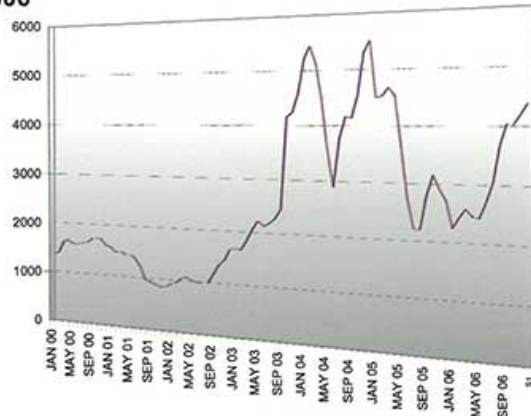
ένας μετά τον άλλον έπεφταν από τον Ιούλιο οι δείκτες Κατανάλωσης, Βιομηχανικής Παραγωγής, Επενδύσεων, Υπηρεσιών κ.λπ. στις ανεπτυγ-

μένες χώρες, ενώ η ισχυρή δυναμική των αναπτυσσόμενων, που έχουν ένα μεγάλο βαθμό αυτονομίας, όχι μόνο συγκράτησε ενδεχόμενες πιέσεις στη ναυλαγορά αλλά άρχισε να την ωθεί και ανοδικά από τις αρχές Ιουλίου μετά 15 μήνες σχετικής στασιμότητας κάτω από τις 3.000 μονάδες του δείκτη BDI. Το ωστικό κύμα της επανόληψης των κινεζικών εισαγωγών σιδηρομεταλλεύματος ήταν ο κύριος συντελεστής. Η δημοσιευμένη εκείνη την εποχή εκτίμησή μας, πως η αυξημένη σχέση συμμετοχής αναπτυσσόμενων / ανεπτυγμένων χωρών στην παγκόσμια ανάπτυξη σε αναλογία 49/51 και μάλιστα με βάση το δευτερογενή τομέα που διακινεί πρώτες ύλες αυξάνει το παγκόσμιο εμπόριο και τις μεταφορές ανεξάρτητα από τις ανοδικές ή καθοδικές επιδόσεις των ανεπτυγμένων, δικαιώθηκε από το αποτέλεσμα. Η ναυλαγορά συνέχισε την αργή αλλά σταθερά ανοδική πορεία της παρά το ότι αποδείχθηκε από τους δείκτες ότι η αμερικανική επιβράδυνση το β' τρίμηνο ήταν χειρότερη του αναμενομένου, και η επέκταση της πτώσης των ακινήτων σε παλαιές και νέες οικοδομές έδειχνε ότι η επιβράδυνση στο γ' τρίμηνο θα ήταν μεγαλύτερη.

Κατά το τέλος όμως του γ' τριμήνου υπήρξαν εξελίξεις που δημιουργούσαν ελπίδες ότι τα χειρότερα στην οικονομική πορεία των ανεπτυγμένων χωρών είχαν περάσει και ότι η παγκόσμια οικονομία και το εμπόριο σύντομα θα επωφεληθούν από μετριασμό της αμερικανικής κυρίως επιβράδυνσης.

Ο πόλεμος στο Λίβανο τελείωσε, η ιρανική κρίση φάνηκε ότι τουλάχιστον δεν θα φέρει άμεση ρήξη, η βορειοκορεατική κρίση εκτονώθηκε όπως ακριβώς αναμε-

BDI 2006



νόταν από τους αναλυτές μας, με κινεζική παρέμβαση.

Έτσι δημιουργήθηκαν οι προϋποθέσεις ώστε η πτωτική πορεία των ανεπτυγμένων, που έριξε την αμερικανική ανάπτυξη στο 2,2% και την ιαπωνική στο 0,8-1,1%, να ανακοινηθεί στο δ' τρίμηνο και να αναστραφεί με την είσοδο του 2007. Οι δείκτες που ανακοινώθηκαν τον Οκτώβριο για το Σεπτέμβριο έδωσαν μια ένδειξη αρχής μιας τέτοιας τάσης. Ενισχυτικά ήρθαν οι ενδείξεις ότι ο OPEC δεν θα προχωρήσει σε δραστηριότητες μειώσεων της παραγωγής, ώστε η τιμή των \$60 να είναι αφομοιώσιμη από την παγκόσμια οικονομία.

Ο παραπάνω συνδυασμός της μέτριας επιβράδυνσης των ανεπτυγμένων με τη συνεχιζόμενη ορμή επέκτασης των αναπτυσσόμενων με κύριο συντελεστή αυτή τη φορά την άνοδο και σταθεροποίηση της ινδικής ανάπτυξης σε ρυθμούς άνω του 9% εξηγεί τη συνέχιση της μεγάλης αύξησης του παγκόσμιου εμπορίου και της ανόδου της ναυλαγοράς, ώστε να αρχίζει το δ' τρίμηνο με διακύμανση του δείκτη ναυλαγοράς BDI άνω των 4.000 μονάδων.

Τα τρέχοντα κατά το τέλος του 2006 στοιχεία από τα διάφορα οικονομικά μέτωπα αυξάνουν την αισιοδοξία.

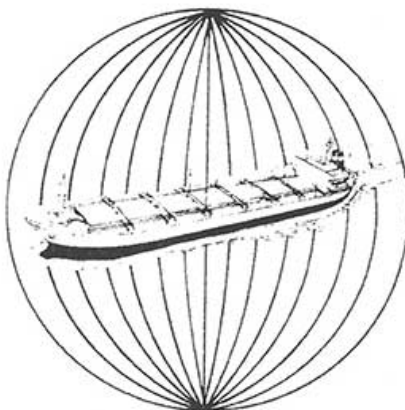
Το εμπορικό πλεόνασμα της Κίνας τον Οκτώβριο και το Νοέμβριο «χτύπησε» νέο ρεκόρ, οι δε Αρχές κινούνται προς την κατεύθυνση του αναπροσανατολισμού της οικονομίας προς την εσωτερική κατανάλωση, που σημαίνει συνθήκες διατήρησης της αλματώδους ανάπτυξης κατά τα προσεχή χρόνια. Οι δείκτες Tankan προοπτικής 3-6 μηνών ήταν ενθαρρυντικοί για την ιαπωνική οικονομία, παρά τα δείγματα εξασθένησης επιμέρους δεικτών.

Στην Ε.Ε. το αποτέλεσμα των ραγδαίων εταιρικών εξελίξεων με 47% των παγκόσμιων εφετινών συγχωνεύσεων και εξαγορών οδήγησε τους περισσότερους δείκτες, κυρίως της Γερμανίας, σε άνοδο το δ' τρίμηνο παρά τη λάθος πολιτική αύξησης των επιτοκίων και την άνοδο του ευρώ. Στις ΗΠΑ αποδείχθηκε ότι η αναπτυξιακή επιβράδυνση γ' τριμήνου στο 2,2% δεν ήταν τόσο τραγική όσο νομιζόταν. Έτσι, η παλινδρόμηση δεικτών κατά τον Οκτώβριο και Νοέμβριο αποδείχθηκε ότι δεν έδειχναν διάχυση της πτώσης των ακινήτων στην οικονομία. Έτσι η ικανοποιητική πορεία της κατανάλωσης το Δεκέμβριο και τα σταθερά επιτόκια, αλλά και κάποια βελτίωση στις άδειες νέων κατοικιών, αυξάνουν την αισιοδοξία για συμβολή και της πρώτης οικονομίας του πλανήτη στο θετικό κλίμα του περι-



MARINE MANAGEMENT SERVICES M.C.

Ships Managers - Operators

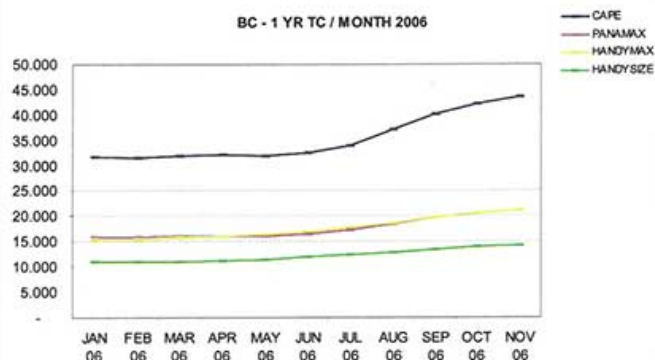
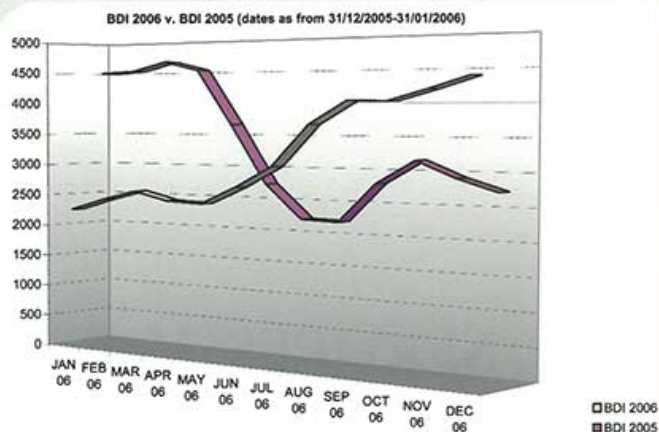


Quick and Safe Operations Worldwide

2 Skouze Str. & Akti Miaouli, 185 36 PIRAEUS, GREECE
Phone: +30 210 4586900, Fax: +30 210 4294150
E-mail: mms@mms.gr

EUROPEAN AGENTS:
TRADE AND TRANSPORT (UK) LIMITED.
16 OLD BOND STR. LONDON W1S 4PS
Phone: +44 (207) 4917014
Fax: +44 (207) 6296914
E-mail: tatuk@tatuk.com

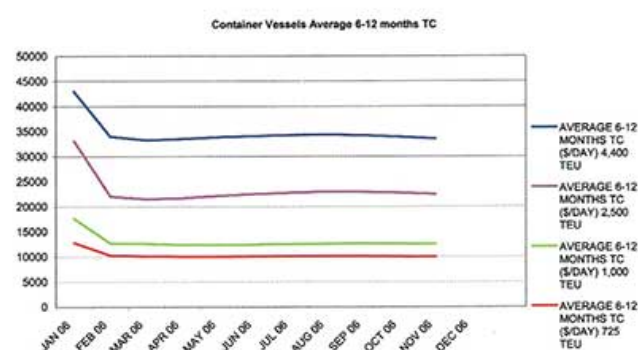
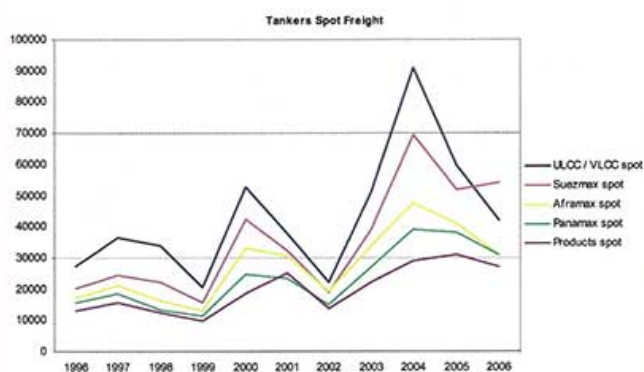
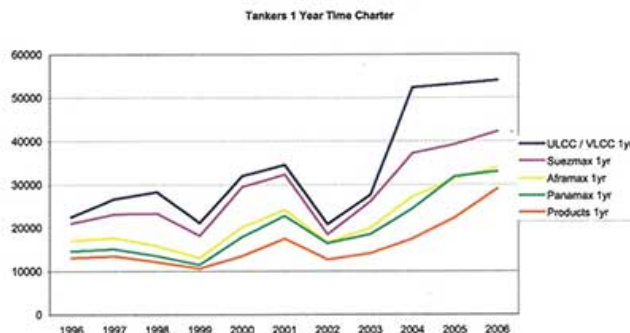
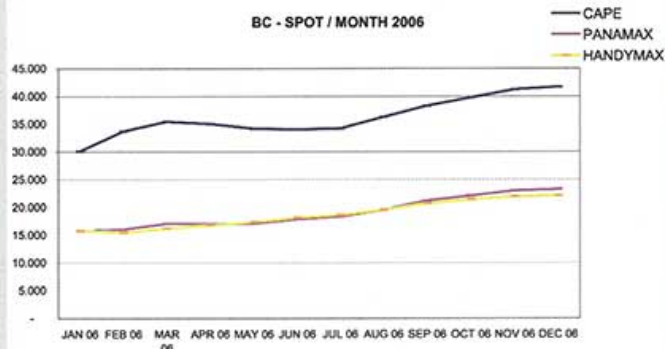
UNITED STATES AGENTS:
Brokerage and Management Corp.
90 Broad Str. New York N.Y. 10.004
Phone: +1 (212) 4253730
Fax: +1 (212) 3634843
E-mail: mail@bamny.com



βάλλοντος της ναυτιλίας κατά το επόμενο έτος.

Εάν συνυπολογισθούν ως νέα στοιχεία οι επιπτώσεις του άλματος του ΑΕΠ της Ρωσίας στο \$1 τρισ. και η αύξηση της βιομηχανικής παραγωγής της Ινδίας κατά μέσον όρο 10-11% που θα τη φέρει σε 3 χρόνια στη θέση που ήταν η Κίνα το 2003, προβλήματα στη ζήτηση τονάζ δεν φαίνεται δυνατόν να εμφανισθούν όχι

μόνο το 2007 αλλά και μετέπειτα. Εάν μάλιστα ληφθεί υπ' όψιν ότι οι ετήσιες διαλύσεις τονάζ τα τελευταία 3 χρόνια είναι το 1/4 σε σχέση με το παρελθόν και έτσι το υπερηλίκιο τονάζ είναι πλέον μια τεράστια ασφαλιστική δικλίδα σε περίπτωση υπερπροσφοράς από τις ναυπηγήσεις, ούτε από πλευράς προσφοράς τονάζ είναι δυνατόν να διαταραχθεί η ισορροπία της αγοράς επί μακρόν.



ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

ΦΩΤΙΣΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΝΤΙΕΚΡΗΚΤΙΚΑ ΥΛΙΚΑ

ΚΑΛΩΔΙΑ

ΠΡΟΒΟΛΕΙΣ



TSOUKATOS

ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ - ΦΩΤΙΣΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ
ΑΝΤΙΕΚΡΗΚΤΙΚΑ ΥΛΙΚΑ - ΚΑΛΩΔΙΑ - ΠΡΟΒΟΛΕΙΣ

50 χρόνια επιτυχημένες συνεργασίες

Με εμπειρία πέντε δεκαετιών, πελατοκεντρική φιλοσοφία, τεχνογνωσία και εξειδίκευση, η εταιρία **ΤΣΟΥΚΑΤΟΣ** έχει κερδίσει την απόλυτη εμπιστοσύνη της ναυτιλίας και της βιομηχανίας.

Η **ΤΣΟΥΚΑΤΟΣ** διαθέτει φωτιστικά σώματα, ηλεκτρολογικό εξοπλισμό και αντιαεκρηκτικό υλικό μεγάλων και διεθνώς αναγνωρισμένων παραγωγών.

Σήμερα, αναλαμβάνοντας και τη διάθεση των προϊόντων άλλων δύο μεγάλων κατασκευαστών, της **GENERAL ELECTRIC** και της **PALAZZOLI**, η **ΤΣΟΥΚΑΤΟΣ** εμπλουτίζει τις προτάσεις της προς την αγορά και ενισχύει τις βάσεις μιας αμοιβαία αποδοτικής συνεργασίας.



GE imagination at work



Palazzoli

Νέες συνεργασίες - Νέες επιτυχίες

ABB

ASP

CABLEL

Crabtree

HI

KAWASHIMA

KSS

RITTAL

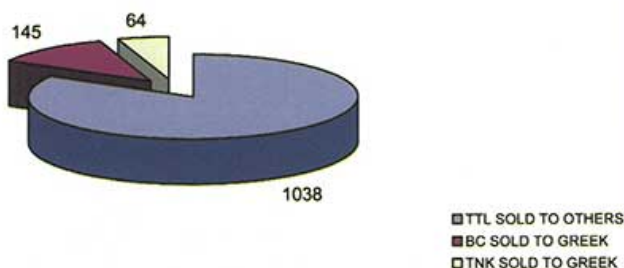
SYLVANIA



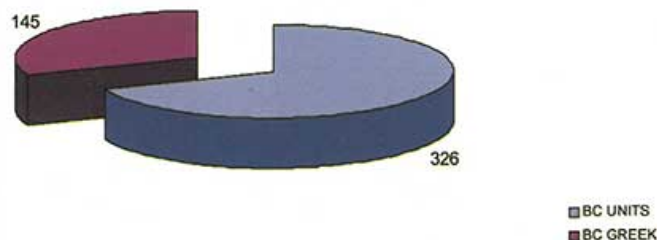
TSOUKATOS
ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ - ΦΩΤΙΣΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ
ΑΝΤΙΕΚΡΗΚΤΙΚΑ ΥΛΙΚΑ - ΚΑΛΩΔΙΑ - ΠΡΟΒΟΛΕΙΣ

Σφακτηρίας 5, 185 45 Πειραιάς, Τηλ.: 210 4137 362, 210 4124 660-1, Fax: 210 4125 061
<http://www.tsoukatos.com>, e-mail: tsoukatos@tsoukatos.com

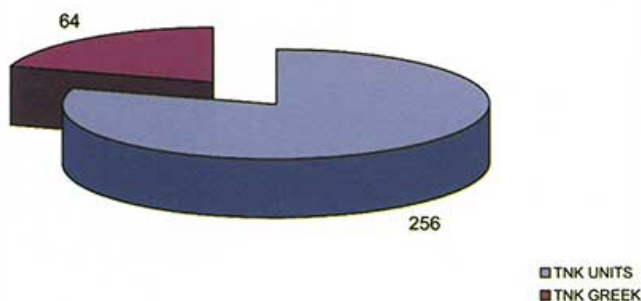
Total Units Sold 2006



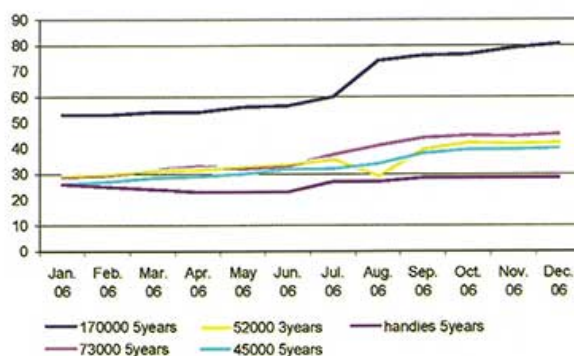
Units of Bulkiers Sold to Greeks v. foreigners 2006



Units of Tankers Sold to Greeks v. foreigners 2006



MODERN BULK CARRIERS PRICES UPTO 5 YEARS OLD



Συνοπτική αναφορά στις ναυλαγορές

Στην περυσινή ανασκόπηση είχαμε προβλέψει την οικονομική επιτάχυνση του 2006 και τη συνεπακόλουθη αύξηση του διεθνούς εμπορίου, άρα την άνοδο της ναυτιλίας. Αυτό μπορεί να μην επαληθεύτηκε για τις ΗΠΑ, αλλά επειδή η επιτάχυνση Ευρώπης, Ιαπωνίας και προπαντός των αναδυόμενων οικονομιών, που αντιπροσωπεύουν πλέον το 49% της παγκόσμιας ανάπτυξης, υπεραντιστάθμισε την επιβράδυνση των ΗΠΑ, με την ανάλογη θετική επίπτωση στο παγκόσμιο εμπόριο, έδωσε τη γνωστή ώθηση στις ναυλαγορές. Η πορεία του δείκτη του Baltic Dry Index είναι χαρακτηριστική.

Η ναυλαγορά των Tankers παρουσιάζει μεικτή εικόνα. Η άνοδος της τιμής του πετρελαίου μαζί με τον ήπιο χειμώνα και τα μεγάλα στρατηγικά αποθέματα διατήρησαν τη spot αγορά του Crude σε σχετικά χαμηλά επίπεδα σε σχέση με το 2005, ενώ οι χρονοναυλώσεις παρέμειναν ανοδικές. Γεγονός που υπογραμμίζει την εμπιστοσύνη της αγοράς στο trade.

Σε ό,τι αφορά τα Containers η αγορά, παρά τις νέες παραδόσεις από τα ναυπη-

γεία το 2006 (περίπου 385 μονάδες με συνολική χωρητικότητα 2.357.257 TEU) και την παντελή έλλειψη demolition, διατήρησε τα rate τους, γεγονός που υπογραμμίζει τη ζωτικότητα της αγοράς και τη δυνατότητά της να απορροφά το προσφερόμενο τονάζ. Η αγορά για το 2007 αναμένεται να είναι ανοδική, αφού τα νέα πλοία που θα παραδοθούν θα είναι μεν περισσότερα, αλλά η χωρητικότητά τους αισθητά μειωμένη (περίπου 434 μονάδες με 1.363.910 TEU), με παρόμοιες παραδόσεις και για το 2008.

Συνοπτική αναφορά της αγοράς μεταχειρισμένων

Για μία ακόμα χρονιά οι παραγγελίες νεοτεύκτων πήραν τη μερίδα του λέοντος από την αγορά, αφού εξακολουθεί το opportunity cost να βαρύνει στη ζυγαριά. Σε ό,τι αφορά τα μεταχειρισμένα, συνολικά πουλήθηκαν περίπου 1.274 πλοία όλων των τύπων, εκ των οποίων περίπου 471 Bulkiers και περίπου 320 tankers. Από αυτά περίπου 145 bulkiers και 64 tankers αγοράστηκαν από Έλληνες.

Οι τιμές των Bulkiers ακολούθησαν για άλλη μία φορά την πορεία του BDI, με τα

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

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

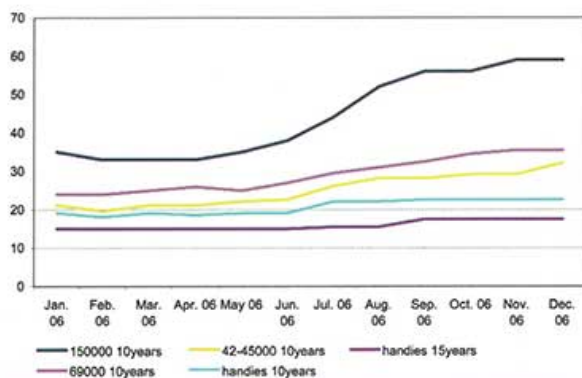


KRISTEN NAVIGATION INC.

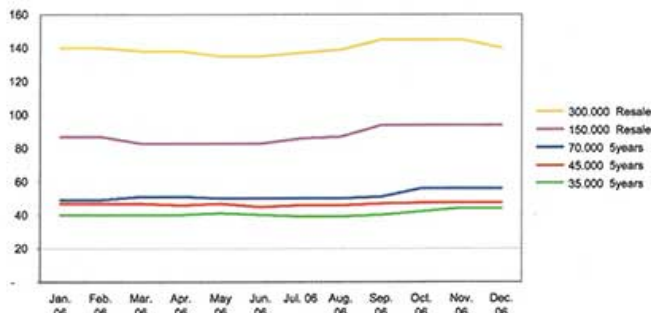
ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 354 - ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ 176 74

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

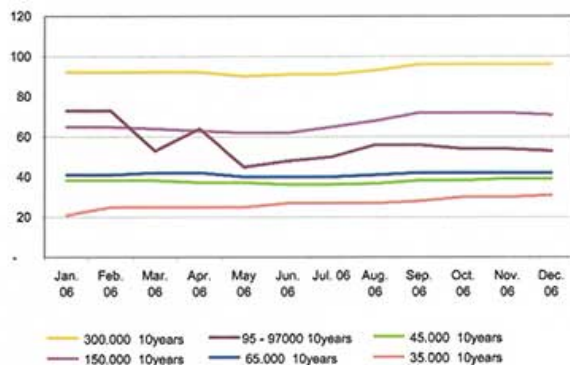
BULK CARRIERS PRICES 10 YEARS OLD



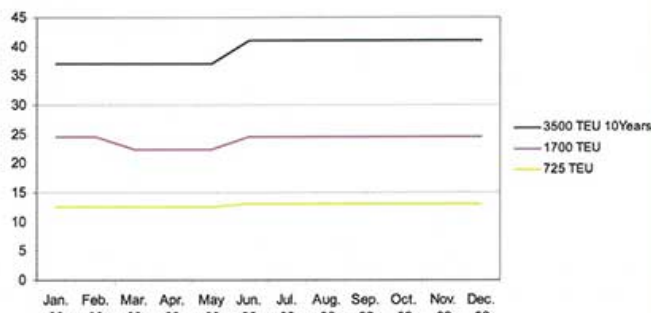
MODERN TANKER PRICES



TANKER PRICES 10 YEARS OLD



Container Vessel Prices 2006



carpers να διατηρούν τη μεγαλύτερη διακύμανση όπως πάντα. Κατά τα λοιπά, όσο μικρότερα είναι τα μεγέθη των πλοίων, τόσο μικρότερη είναι και η διακύμανση. Γεγονός είναι ότι συνεχώς μειώνεται ο αριθμός αυτών που πιστεύουν πως η αγορά μπορεί να καταρρεύσει από τα επίπεδα που βρίσκεται τώρα.

Τα tankers -με μικρές διακυμάνσεις- διατήρησαν τις υψηλές τιμές παρά τη σημαντική διακύμανση προς τα κάτω του spot rate, διότι τα rate των χρονοναυλώσεων συνέχισαν ανοδική πορεία, γεγονός που υπογραμμίζει την εμπιστοσύνη της αγοράς προς το trade.

Τα containers μετά την άνοδο Μαΐου - Ιουνίου διατήρησαν σταθερά τις αξίες τους, επιβεβαιώνοντας την εμπιστοσύνη της αγοράς σε αυτά.

Αντί επιλόγου

Κινδυνεύοντας να γίνουμε μονότονοι, αφού επαναλαμβάνουμε περίπου τα ίδια για τρίτη χρονιά, πρέπει να επαναλάβουμε ότι σε πείσμα όσων (ομολογουμένως κάθε φορά και λιγότεροι) πιστεύουν πως η αγορά θα πέσει στα επίπεδα του 2000 - 2002, Η ΑΓΟΡΑ ΔΕΝ ΘΑ ΠΕΣΕΙ ούτε το 2007.

Εφόσον δεν είναι δυνατόν να επανέλθουμε στο παρελθόν και να... εξαφανιστεί η Κίνα και να σταματήσει η επέλαση της Ινδίας και της Ρωσίας, δεν μπορούμε να πιστεύουμε ότι το διεθνές εμπόριο θα επανέλθει εις τα προ του 2002 επίπεδα. Ακόμα και τα επικίνδυνα γεωπολιτικά γεγονότα απομακρύνονται μετά τις τελευταίες αμερικανικές εκλογές. Ως εκ τούτου, θα συνεχίσουμε και το 2007 να απολαμβάνουμε την ίδια καλή αγορά όπως και τα προηγούμενα χρόνια, ασχέτως των πιθανών διακυμάνσεων.

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

Material costs

Scheduling

Productivity

Innovation

Support

Technical solutions

**Communication
matters**

Availability

Market knowledge

Impartiality

Trust

Rule clarity



Life, like information, is better when it's shared. Our classification and training services can help give you control over the costs of designing safer ships and building them more efficiently – and our market knowledge can help shape your business planning. Get in touch, because we know that communication **matters**.

— LIFE MATTERS

www.lr.org

**Lloyd's
Register**

Services are provided by members of the Lloyd's Register Group. Lloyd's Register is an exempt charity under the UK Charities Act 1993.

Ανασκόπηση αγοράς ξηρού φορτίου για το 2006



Της **Μαριέττας Γιαννιτσιώτη** |
N. Cotzias Shipping Group (Sale and Purchase dept.)



Το 2006 τελείωσε, και ο τομέας ξηρού φορτίου συνέχισε να «δαμάζει τα κύματα» για τέταρτο διαδοχικό έτος. Η κίνηση κρατήθηκε υψηλή παρά μια ελαφρά μείωση στα κέρδη από το 2005. Η αίσθηση ανόδου της αγοράς κρατήθηκε σε ένα πολύ υψηλό επίπεδο καθώς οι μήνες πέρασαν, ειδικά κατά τη διάρκεια των θερινών μηνών, όπου πολλοί είχαν προβλέψει ότι η αγορά θα είχε πτωτική τάση και ως φυσικό επακόλουθο οι αγοραπωλησίες θα παρουσίαζαν κάμψη.

Αντίθετα, εν τούτοις, αυτό το συναίσθημα είχε θετικές επιπτώσεις στην αγορά και οι τιμές στο «second hand market» συνέχισαν την ανοδική πορεία. Οι πωλήσεις τονάζ ξηρού φορτίου (συμπεριλαμβανομένων από second-hand και των μεταπωλήσεων) έφθασαν περίπου τις 1.060 συμφωνίες, μια αρκετά μεγάλη αύξηση από τον αριθμό του περασμένου χρόνου (περίπου 847), δηλαδή περίπου 25%.

Μεγάλο μέρος της αύξησης των πωλήσεων μεταχειρισμένου τονάζ οφειλόταν στο γεγονός ότι οι ιδιοκτήτες ήθελαν τα πλοία με άμεση παράδοση. Συνεπώς, δεν υπήρχε μεγάλη προσφορά για scrap. Στην αγορά «demolition» ο τομέας ξηρού φορτίου κατέγραψε για το 2006 συνολικά 125 διαλύσεις - 4 από τα 125 πλοία ήταν container vessels και 55 ήταν φορτηγά.

Οι ετήσιοι μέσοι όροι των Baltic Indices παρουσίασαν μια μικρή πτώση συγκριτικά με αυτούς του 2005. Παρ' όλα αυτά, η μείωση δεν ήταν πολύ σημαντική. Πιο συγκεκριμένα, ο μέσος όρος του Baltic Dry Index ανήλθε

Γράφημα διακύμανσης δείκτη Baltic Dry Index
από Ιανουάριο 2002 έως Δεκέμβριο 2006



Γράφημα διακύμανσης δείκτη Baltic Panamax Index
από Ιανουάριο 2002 έως Δεκέμβριο 2006



Γράφημα διακύμανσης δείκτη Baltic Cape Index
από Ιανουάριο 2002 έως Δεκέμβριο 2006



Γράφημα διακύμανσης δείκτη Baltic Supramax Index
από Ιανουάριο 2006 έως Δεκέμβριο 2006



Πίνακας 1: Ετήσιος μέσος όρος δεικτών Baltic

Year	BDI	BCI	BPI	BSI
2005	3.371	4.603	3.128	1.869*
2006	3.180	4.289	3.021	2.248
change	-191	-314	-107	n/a
% change	-5,66%	-6,82%	-3,43%	n/a

* BSI begins on July 2005, hence average figure is based on data from 07/2005-12/2005

στις 3.180 μονάδες για το 2006, σημειώνοντας πτώση κατά 5,7% από το 2005, όταν ο μέσος όρος του δείκτη βρισκόταν στις 3.371 μονάδες.

Τι μας επιφυλάσσει λοιπόν το 2007; Ίσως να υπάρξει μια τάση για πτωτική πορεία στους ναύλους για τους εξής παρακάτω λόγους: Υψηλή εγχώρια ζήτηση από την Κίνα για άνθρακα και ως επακόλουθο την πιθανή μείωση των εξαγωγών της. Πιθανή μείωση σε εξαγόμενα προϊόντα σιδήρου από την Κίνα, καθώς και πιθανή μείωση στις εξαγωγές σιτηρών από την Αυστραλία λόγω μειωμένης παραγωγής. Εντούτοις, οι εισαγωγές της Κίνας σε μεταλλεύματα σιδήρου προβλέπεται να αυξηθούν, όπως και οι εισαγωγές μεταλλεύματος σιδήρου σε άλλες ασιατικές χώρες και στην Ευρώπη λόγω αυξανόμενης ζήτησης για χάλυβα. Επίσης, το εμπόριο του άνθρακα προβλέπεται να αυξηθεί, καθώς η ζήτηση αυξάνεται από την Ινδία αλλά και συγχρόνως από μερικές ευρωπαϊκές χώρες.

Αναμένουμε πολλές παραδόσεις νεότευκτων πλοίων στο ερχόμενο έτος. Οι παραγγελίες, όχι μόνο έχουν παράδοση το 2011, αλλά έχουμε δει και τις πρώτες παραγγελίες που θα έχουν παράδοση το 2012(!) και συγκεκριμένα από την Korea Line για 2 πλοία τύπου Capesize (200.000 DWT και 205.000 DWT) στα ναυπηγεία της Universal.

Έχοντας λοιπόν στα χέρια μας αυτούς του καλούς αιωνούς, δεν μπορούμε να περιμένουμε τίποτα λιγότερο από τη διατήρηση των κεκτημένων της περασμένης χρονιάς, και γιατί όχι, και ακόμα περισσότερα.

Σας ευχόμαστε μια Καλή Ναυτιλιακή Χρονιά για το 2007.

DEMOLITION MARKET 2006

| Του Πλ. Βάρβαρου | Broker, Allied Shipbroking Inc.

Καθώς το 2006 πλησιάζει στο τέλος του, είναι μια καλή ευκαιρία για να κάνουμε έναν απολογισμό της αγοράς διάλυσης πλοίων και να καταλήξουμε σε ορισμένα χρήσιμα συμπεράσματα.

Πρωτίστως, πρέπει να παραθέσουμε κάποιους αριθμούς, οι οποίοι αν και δεν λένε πάντοτε την αλήθεια, παρ' όλα αυτά αποτελούν ένα καλό μέτρο σύγκρισης, στην προκειμένη περίπτωση με τους αριθμούς της περσινής χρονιάς. Για το 2006 λοιπόν, 285 πλοία οδηγήθηκαν προς τις παραλίες του κόσμου στις οποίες λαμβάνουν χώρα οι διαλύσεις, με αποτέλεσμα την αφαίρεση 6.812.059 dwt από το συνολικό dwt του παγκόσμιου στόλου. Αναλύοντας περισσότερο αυτούς τους αριθμούς, βλέπουμε ότι 116 πλοία (2.985.475 dwt) από τα 285 μετέφεραν ξηρό φορτίο ενώ 103 (3.258.481 dwt) υγρό φορτίο.



Την περσινή χρονιά, η εικόνα ήταν η εξής: Συνολικά, 187 πλοία (5.665.584 dwt) οδηγήθηκαν προς διάλυση, 40 (1.212.054 dwt) ξηρού φορτίου και 102 (4.326.034 dwt) υγρού. Ένα πρώτο συμπέρασμα, λοιπόν, είναι ότι περίπου τριπλάσιος είναι ο αριθμός των πλοίων ξηρού φορτίου που οδηγήθηκαν προς διάλυση φέτος σε σχέση με πέρυσι. Επιπρόσθετα, παρατηρούμε την απουσία μεγάλων πλοίων υγρού φορτίου (π.χ. suezmaxes, VLCCs) από την αγορά διάλυσης πλοίων. Αυτό το γεγονός αποδεικνύει τη διαφορά σε dwt υγρού φορτίου που υπάρχει ανάμεσα στο 2006 και το 2005, ενώ ο αριθμός των πλοίων είναι περίπου ο ίδιος (βλ. Tables 1, 2).

Ας εξετάσουμε πιο προσεκτικά την αγορά διάλυσης για το 2006: Το Μπανγκλαντές και η Ινδία αποτέλεσαν για ακόμη μια φορά τους πρωταθλητές στην αγορά, αγοράζοντας το 83% των πλοίων που οδηγήθηκαν για διάλυση φέτος - 73% για το 2005 (βλ. chart 1).

Table 1 - Current Demolition Activity per Sector/ Size

Sector	Size	2005		2006	
		No Of Vessels	DWT	No Of Vessels	DWT
A. Dry Sector					
	1. Minibulk (up to 9.999 dwt)	8	41.008	34	130.737
	2. Handy (10.000 - 39.999 dwt)	25	627.144	63	1.385.758
	3. Handymax (40.000 - 59.999 dwt)	2	96.072	3	153.352
	4. Panamax (60.000 - 79.999 dwt)	3	200.538	13	903.450
	5. Capesize (80.000+ dwt)	2	247.292	3	412.178
A. Dry Sector Total		40	1.212.054	116	2.985.475
B. Tanker Sector					
	1. Minitank (up to 9.999 dwt)	30	137.240	30	132.128
	2. Product (10.000 - 59.999 dwt)	42	1.391.835	56	1.716.986
	3. Panamax (60.000 - 79.999 dwt)	8	522.572	6	393.249
	4. Aframax (80.000 - 119.999 dwt)	18	1.601.727	11	1.016.118
	5. Suezmax (120.000 - 199.999 dwt)	3	410.438	0	0
	6. VLCC (200.000 - 299.999 dwt)	1	262.222	0	0
	7. ULCC (300.000+ dwt)	0	0	0	0
B. Tanker Sector Total		102	4.326.034	103	3.258.481
C. Container Sector Total		0	0	12	283.388
D. Reefer Sector Total		9	44.674	12	98.090
E. RoRo Cargo/ Ferry/ Passenger Sector Total		15	43.521	28	90.919
F. Miscellaneous Sector Total		21	39.301	14	95.706
Grand Total		187	5.665.584	285	6.812.059

Table 2 - Demolition Activity by Country

Country	2005		2006	
	No Of Vessels	DWT	No Of Vessels	DWT
BANGLADESH	70	3.607.749	159	4.762.162
CHINA, PEOPLE'S REPUBLIC OF	13	356.797	8	263.594
INDIA	69	998.945	79	1.161.539
INDONESIA	1	75.720	0	0
NORWAY	1	32.477	0	0
PAKISTAN	6	78.393	14	265.533
TURKEY	7	57.933	7	40.635
UNITED STATES OF AMERICA	0	0	3	59.055
UNKNOWN	20	457.570	15	259.541
Grand Total	187	5.665.584	285	6.812.059

Chart 1 - Demolition Market - Percentage share per country for 2006

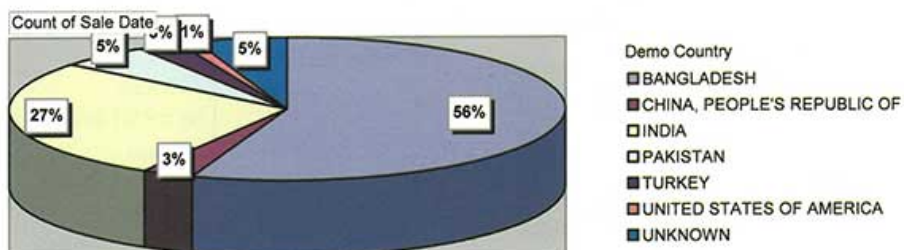


Chart 2 - Demolition Dry Market - Percentage Share per Country for 2006

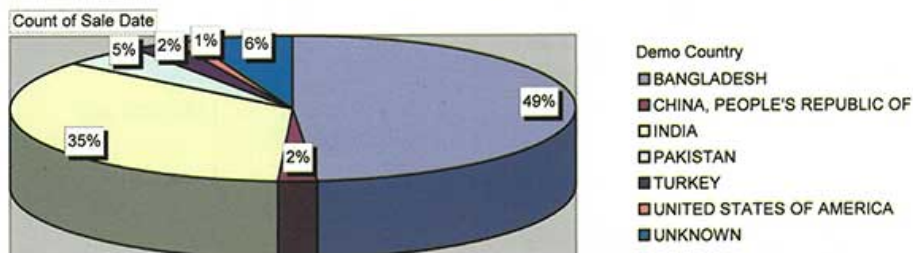
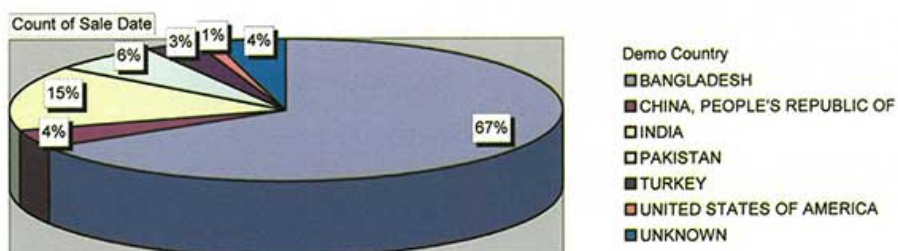


Chart 3 - Demolition Wet Market - Percentage Share per Country for 2006





transit worldwide agencies S.A.

EVERYTHING ABOUT SHIPPING

AGENCY & SHIPCHANDLING IN:

1. ALGERIA / 2. ARGENTINA / 3. AZORES ISLAND / 4. BANGLADESH / 5. BENIN / 6. BRAZIL / 7. BULGARIA / 8. CANADA / 9. CAMEROON / 10. CANARY ISLANDS / 11. CHILE / 12. CHINA / 13. CROATIA / 14. CUBA / 15. DOMINICAN REPUBLIC / 16. EGYPT / 17. FRANCE / 18. JAMAICA / 19. GIBRALTAR / 20. GHANA / 21. GUATEMALA / 22. HONDURAS / 23. HONG KONG / 24. INDIA / 25. ITALY / 26. IVORY COAST / 27. KENYA / 28. KOREA SOUTH / 29. LIBYA / 30. MALAYSIA / 31. MALTA / 32. MAURITIUS / 33. MEXICO / 34. MOROCCO / 35. NAMIBIA / 36. NIGERIA / 37. NETHERLAND ANTILLES / 38. OMAN / 39. PAKISTAN / 40. PANAMA / 41. PHILIPPINES / 42. PORTUGAL / 43. PERU / 44. ROMANIA / 45. SENEGAL / 46. SINGAPORE / 47. SLOVENIA / 48. SOUTH AFRICA / 49. SPAIN / 50. SUDAN / 51. SURINAM / 52. TAIWAN / 53. THAILAND / 54. TONGO / 55. TURKEY / 56. UKRAINE / 57. UNITED ARAB EMIRATES / 58. UNITED KINGDOM / 59. U.S.A. / 60. URUGUAY / 61. VENEZUELA / 62. VIETNAM / 63. WEST INDIES / 64. YEMEN

Transit Worldwide Agencies S.A.

108 Kolokotroni str. - 5th floor, 185 35 Piraeus Greece

Tel.: +30210 - 4101290, 95 Fax: +30210 - 4115332 E-mail: tw@twa.gr

Chart 4 - Demolition in Bangladesh in terms of dwt and No of vessels

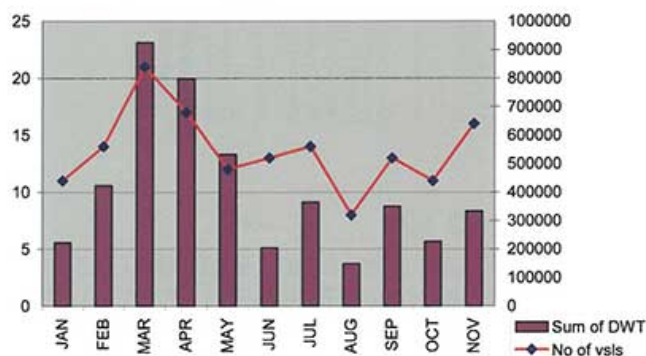


Chart 5 - Demolition in India in terms of dwt and No of vessels

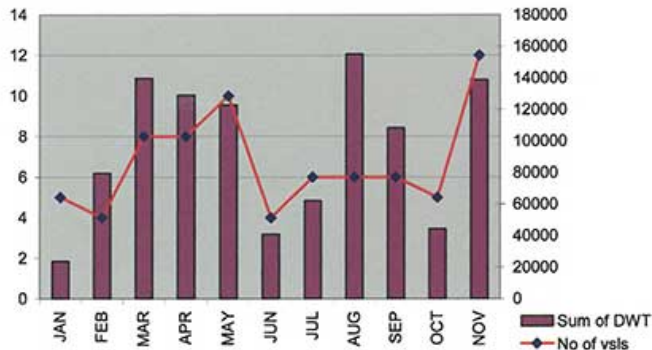


Chart 6 - Demolition Overall Market in terms of dwt and No of vessels

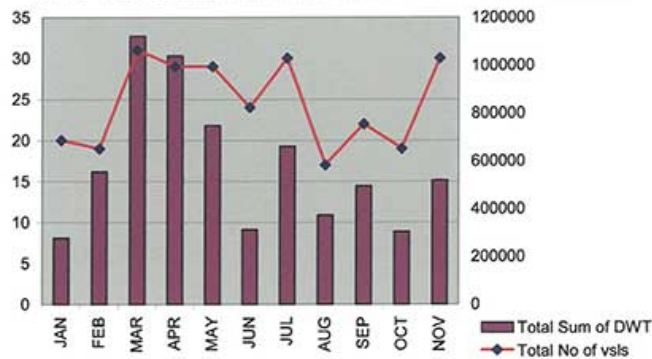


Chart 7 - Demolition Prices at Destination during 2006 - Bangladesh

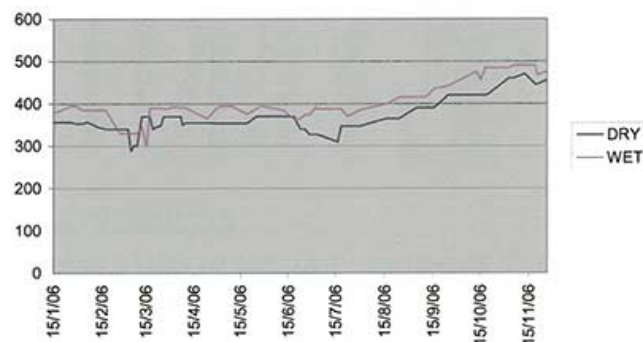
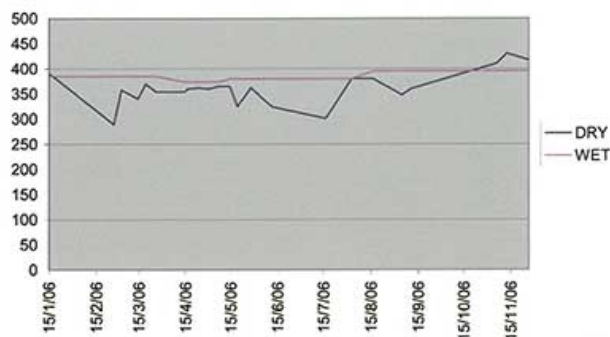


Chart 8 - Demolition Prices at Destination during 2006 - India



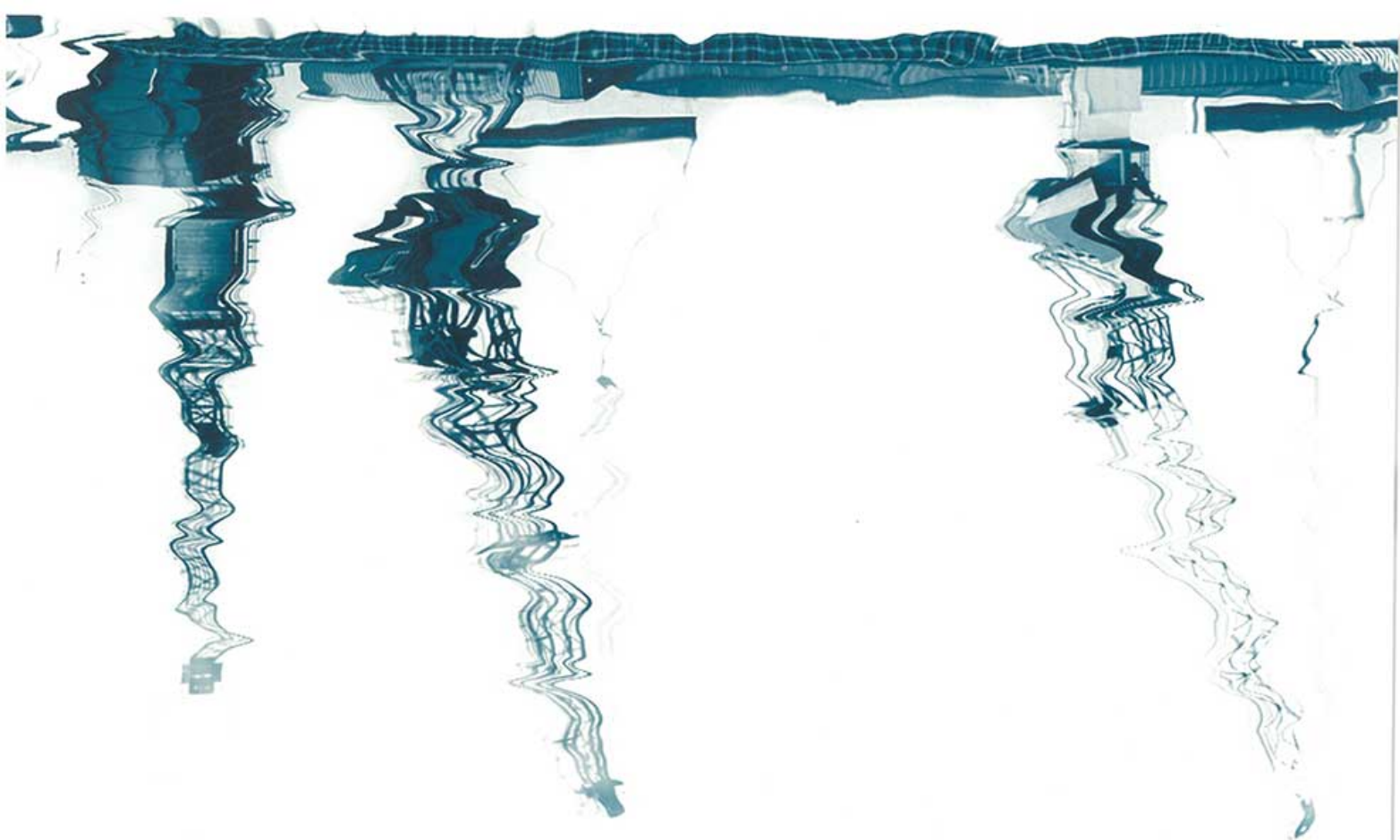
Αναλύοντας περισσότερο αυτά τα νούμερα, συμπεραίνουμε ότι στην αγορά ξηρού φορτίου, 49% των πλοίων οδηγήθηκαν στο Μπανγκλαντές και το 35% στην Ινδία, ενώ στην αγορά υγρού φορτίου, η αντιστοιχία ήταν 67% και 15%. Στον τομέα των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων, το Μπανγκλαντές κατέχει τη μερίδα του λέοντος, με ποσοστό 55% του συνολικού αριθμού πλοίων τέτοιου είδους να πηγαίνουν στις παραλίες του, και την Ινδία με την Κίνα να μοιράζονται τη δεύτερη

θέση με 18% η καθεμία. Στους υπόλοιπους τομείς, το Μπανγκλαντές και η Ινδία κυριάρχησαν με 46% και 38 % αντίστοιχα (βλ. Charts 2, 3, 4, 5 και 6).

ΠΩΛΗΣΕΙΣ

Μιλώντας για τιμές, φέτος παρατηρήθηκε η υψηλότερη τιμή που πληρώθηκε ποτέ για πλοίο! Πιο συγκεκριμένα, η Ινδία πλήρωσε \$880/ LDT για το νορβηγικό τάνκερ «Castor», το οποίο περιείχε 624 τόνους

υψηλής ποιότητας ανοξείδωτου ατσάλιου. Για πλοία με απλά χαρακτηριστικά, το Μπανγκλαντές αγόρασε το panamax τάνκερ «Ratna Abha» για \$490/ LDT ενώ στον τομέα του ξηρού φορτίου, η ίδια χώρα αγόρασε το «Iran Gheyamat» για \$460/ LDT (βλ. Chart 7 και 8, για τιμές διάλυσης στις οποίες δεν συμπεριλαμβάνονται πλοία με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, εφόδια και πετρέλαια καθώς και «as is» πωλήσεις). ☉



ALONGSIDE SINCE 1998

Thomas Miller (Hellas) Limited
5th Floor
93 Akti Miaouli
Piraeus 18538
Tel +30 210 429 1200



UK P&I CLUB



» LPG Shipping markets in 2006, and the outlooks for 2007

We have been through what we could characterize as quite a strong year in the LPG Shipping markets. Although slightly volatile the year 2006 goes into the history books with the highest ever rates both on spot and period business for the larger sized vessels, the VLGC's. For the medium and small sized vessels the markets have been fairly strong, although not reaching any all times highs.

| By Christian Krohn-Hansen | Chartering Manager, Stealth Maritime Corporation S.A.

The quantity of LPG transported by sea is continuously increasing, and this year has been no exception. The quantity is expected to grow further from approx 54 mill tons in 2006 to 59 mill tons in 2007.

For the larger LPG carriers the returns this year overall have been very good, although towards the end of the year however, we have seen a sharp decline in spot rates, and also period rates have come off significantly from the top reached towards the end of the summer for the VLGC's. The decline from the top to the bottom happened faster than most market participants had foreseen, and created significant employment problems for owners towards the end of the year.

For the medium range vessels the year has been more stable than for the larger sizes, without the market reaching the extreme highs and lows. 55% of the mid size fleet carries Ammonia, thus the Ammonia market is of major importance to this

vessel segment. Due to the relative stability of the Ammonia markets the high volatility of the VLGC's has been avoided for the medium sized vessels this year.

On the smaller sized vessel the year has been mixed when it comes to freight and hire rates. In 2005 the semi-ref and pressurized segments saw higher rates than ever, and this carried on into the beginning of 2006. Then rates started a slow decent towards the end of the summer, before we saw a stabilization. The last 3-4 months of the year spot rates have increased significantly, and also for period business owners have been fetching firmer rates. Main reason for the period rates softening has been the expectations of a surplus of pressurized tonnage in the market, as a result of the orderbook. However seeing how easily the new buildings are being absorbed into the market so far, the expectations seem to have changed both amongst owners and charterers.

Going in to the year 2007, expectations are somewhat different for the various LPG shipping segments. Looking at the largest sizes expectations are somewhat soft as there are several new build-ings coming out and the projects in the Middle East where many of these vessels will be employed in the future are not yet up and running. This results in an anticipated tonnage surplus for 2007, but even more extensively for 2008 and probably 1st half of 2009. Therefore at the moment it is highly unlikely that we will see the kind of rates we've seen in the larger segments for at least a couple of years.

The outlook for the medium range vessels in 2007 is somewhat better than for the larger sizes. The size of the order book is significantly smaller, and

there is less dependence on the large Middle East project to be ready on time in order to secure employment for these vessels. The Ammonia exports on a world wide basis are expected to increase from 16.5 million tons in 2006 to 17.5 million tons in 2007, which should further strengthen the outlook for this segment.

Looking at the smaller sized segment, the outlook is rather positive. The order book contains far less n/b deliveries than in the larger vessel segments. On pressurized tonnage it seems that both charterers and owners have somewhat changed their view on the market outlook, as time charter rates have been increasing both in Europe and the Far East since the bottom was reached late summer of 2006. Looking at the various market factors

and indicators there is anticipation that 2007 will continue the trend of the 2nd half of 2006, with rates firming up. For the semi refrigerated tonnage the rates have been holding up quite strong through the year, and the tight tonnage situation also enhances the positive market outlook for 2007.

Seaborne gases are playing an increasingly dynamic role in the energy mix and also in the shipping world. When we are now leaving 2006 behind us and looking forward into 2007 and further, there is no doubt that the demand for LPG carriers is growing, and it's going to be very interesting to see what turns the market takes in the years to come. ☉



TRANSMAR SHIPPING Co S.A.

MANAGERS - OPERATORS

QUALITY - SAFETY - ACCURACY

FOCUSING IN THE FUTURE

TRANSMAR

G. KAVOUKAS - MARGARITA KAVOUKA

SHIPPING AGENCY

SERVICE ABOVE ALL



3, 2nd Merarchias str., 185 35 Piraeus-Greece
Tel.: +30210 4224824, Fax: +30210 4223756, Tlx.: 212681 TRAN GR,
Website: <http://www.transmar.gr>, e-mail: transmar@transmar.gr



απόψεις 2006

Στο παρόν τεύχος σας παραθέτουμε τις σημαντικότερες από αυτές, οι οποίες στοιχειοθετούν, συνοπτικά, τις προτεραιότητες και τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει η διεθνής ναυτιλιακή οικογένεια.

Οι απόψεις που αναδημοσιεύουμε, είχαν ως βάση το διάλογο ανάμεσα στους νομοθέτες και τους φορείς της πλοιοκτησίας, τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο.

Στοιχειοθετούν, επίσης, σαφείς θέσεις και προτάσεις στα προβλήματα της ελληνικής ναυτιλίας και το ρόλο που καλείται να διαδραματίσει στα ευρωπαϊκά και διεθνή φόρα το 2006.



**K. C. LYRINTZIS
GROUP**

Με την ευγενή χορηγία της
K.C. LYRINTZIS Group of Companies

ΓΕΩΡΓΙΟΣ

ΓΡΑΤΣΟΣ / Πρόεδρος Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (NEE)

Η Ελλάδα είναι μια χώρα προικισμένη. Είναι σε καίριο σημείο στο παγκόσμιο δίκτυο μεταφορών, έχει θαυμάσια φύση και παραλίες, έχει δε και δύο συναφείς, σημαντικές δραστηριότητες, τη ναυτιλία και τον τουρισμό. Αξιοποιώντας αυτές θα μπορούσε να γίνει το ναυτιλιακό, επιχειρηματικό και τουριστικό κέντρο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης. Αντ' αυτών μαραζώνει λόγω παρωχημένων νοοτροπιών και ελλείμματος οράματος.

Για να αναπτυχθεί περαιτέρω η ναυτιλία και οι συναφείς με αυτήν υπηρεσίες να προσφέρουν περισσότερα στην εθνική οικονομία, να δημιουργήσουν δε πολλαπλάσιες θέσεις εργασίας, πρέπει η Ελλάδα να συνειδητοποιήσει την ανάγκη να γίνει ανταγωνιστική σε όλους τους τομείς. Πρέπει να αλλάξουν νοοτροπίες. Να πάμε επιτέλους μπροστά. Ε-

δώ και προς το σκοπό αυτό, τα ΜΜΕ έχουν πολύ μεγάλο ρόλο να παίξουν. Πρέπει να φανούν αντάξια του καλέσμάτος τους ως διαμορφωτών της κοινής γνώμης (opinion leaders).

ΝΙΚΟΣ

ΕΥΘΥΜΙΟΥ / Πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ)

Οι πρόεδροι των INTERTANKO και INTERCARGO μιλούν συχνά για διαφάνεια και εξωστρέφεια στη ναυτική οικογένεια. Παρακινούν μάλιστα και την ελληνική εφοπλιστική οικογένεια να ασπαστεί αυτούς τους όρους. Ποια είναι η άποψή σας;

Επιτρέψτε μου να τους διαχωρίσω, όπως εξάλλου τους έχουν διαχωρίσει και οι δύο πρόεδροι των διεθνών ενώσεων.

Άλλο εξωστρέφεια και άλλο διαφάνεια.

Δεν μπορεί να βρεθεί κάποιος που να γνωρίζει την εμπορική ναυτιλία και να μην ισχυρίζεται ότι η ναυτιλία είναι συνυφασμένη με την εξωστρέφεια. Είναι ο πλέον εξωστρεφής κλάδος διεθνώς, διότι πολύ απλά ασχολείται με το διεθνές εμπόριο. Άρα δεν μπορεί να διακρίνεται από εσωστρέφεια. Πάντα στρεφόμαστε προς την εξωστρέφεια προκειμένου να γνωρίζουμε τα διεθνή γεγονότα και τις προοπτικές που μας ανοίγονται.

Σχετικά με τη διαφάνεια, οφείλουμε να ξεκαθαρίσουμε τι σημαίνει ο όρος. Η διαφάνεια είναι πλέον αντιληπτή με μια περιέργη ερμηνεία. Δεν νομίζω ότι ο πολύς κόσμος ενδιαφέρεται για το πόσα χρήματα χάνουμε οικονομικά αλλά για το πόσα κερδίζουμε. Αυτό άραγε πρέπει να το δημοσιοποιούμε; Αυτό είναι η διαφάνεια; Σε κανέναν κλάδο δεν συμβαίνει κάτι αντίστοιχο.

Εάν μιλάμε για διαφάνεια ως προς την αντιμετώπιση μιας κρίσης ειδικά μετά ένα ναυτικό ατύχημα, τότε αλλάζει το θέμα. Θεωρώ ότι αυτό είναι ένα μεγάλο ζήτημα. Οι εποχές έχουν αλλάξει και ο κόσμος δικαιούται ύστερα από ένα σοβαρό γεγο-



νός να πληροφορείται από υπεύθυνους ανθρώπους για τα γεγονότα που τον αφορούν. Και όταν λέω υπεύθυνος, δεν εννοώ αποκλειστικά και μόνον τον πλοιοκτήτη, αλλά και το manager της ναυτιλιακής εταιρείας, στην περίπτωση που αυτός είναι ο υπεύθυνος σύμφωνα με τους διεθνείς κώδικες. Δεν υπάρχει πλέον ο «κακός» πλοιοκτήτης που κρύβεται και αναγκάζει και όλους τους υπεύθυνους να κρυφτούν. Ο ISM δεν το επιτρέπει πλέον αυτό.

ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ /

Cooperation Committee

Πρόεδρος Greek Shipping



Είναι πραγματικά απογοητευτικό, που η Ευ. Επιτροπή επέμεινε και υιοθετήθηκε η ατυχής θέση να επιδιώξει να καταργήσει το δικαίωμα του πλοιοκτήτη να περιορίζει την ευθύνη του για περιστατικά εξ αμελείας και να την καταστήσει απεριόριστη, αγνοώντας τις δυσμενείς συνέπειες για τη ναυτιλία και την οικονομία γενικότερα. Παράβλεφθηκαν, δηλαδή, ολοσχερώς οι αιτιολογημένες επισημάνσεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας, αλλά και των ναυτιλιακών κρατών-μελών περί του αντιθέτου.

Το δικαίωμα αυτό του πλοιοκτήτη αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο ανάπτυξης σοβαρών, σωστών και με συνέπεια ναυτιλιακών επιχειρήσεων, που εξασφαλίζουν επαρκείς, ασφαλείς και ποιοτικές μεταφορές.

Προς τούτο προστατεύεται και έχει συμπεριληφθεί σε όλες τις διεθνείς συμβάσεις που ρυθμίζουν την ευθύνη του ναυτικού μεταφορέως, διότι επιχειρεί με τεράστιες επενδύσεις και ευθύνες σε ένα τελείως απρόβλεπτο, αχανές και επικίνδυνο περιβάλλον.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΒΟΡΔΩΝΗΣ /

Πρόεδρος του Ελληνικού Forum της Intertanko



Αισθάνομαι πως τα καινούργια μας πλοία, η οργάνωση, η επάρκεια των ναυτικών μας εταιρειών, η μοναδική μας θέση στη διεθνή αγορά και η συνεχώς αυξανόμενη περιβαλλοντική και κοινωνική υπευθυνότητα της διεθνούς ναυτιλίας των tankers, όλα αυτά σηματοδοτούν το τέλος μιας περιόδου που μας οδηγούσε στη συνεχή αυτοκριτική, την εσωστρέφεια και την αμυντική επιθετικότητα.

Η σημαντικότητα των υπηρεσιών που προσφέρουμε στις κοινωνίες του κόσμου, η αναμφισβήτητη πια ανταπόκρισή μας στις κοινωνικές και περιβαλλοντικές απαιτήσεις και οι συσσωρευμένες μας εμπειρίες δημιουργούν πια το επαρκές υπόβαθρο μιας στέρεα κτισμένης εμπιστοσύνης και αυτοπεποίθησης, που πλέον μας οδηγεί στην εξωστρέφεια και την πρωτοπορία θετικών πρωτοβουλιών.

Στην κατεύθυνση αυτή και το Poseidon Challenge, η υπόσχεση στον Ποσειδώνα, που γεννήθηκε στην Ελλάδα και έχει πια πάρει το διεθνή δρόμο της σαν ναυαρχίδα θετικών πρωτοβουλιών της INTERTANKO.

ΓΙΩΡΓΟΣ ΚΑΣΣΙΩΤΗΣ /

Πρόεδρος και Chief Executive Officer
& Director της Omega Navigation

Θεωρείτε ότι το παραδοσιακό προφίλ αλλάζει; Πάνω σε ποιες κατευθύνσεις βλέπετε να στηρίζετε το μέλλον της ναυτιλιακής οικογένειας;

Η ναυτιλία αλλάζει και προσαρμόζεται στα δεδομένα της παγκοσμιοποίησης. Σε διαφορετικές συνθήκες οι προηγούμενες γενιές επένδυσαν στο τότε ναυτιλιακό περιβάλλον, άλλες είναι οι συνθήκες σήμερα που πρέπει εμείς να επενδύσουμε και να ανταγωνιστούμε τους εταιρούς μας.

Στη ναυτιλία σήμερα απαιτούνται επενδύσεις υψηλών κεφαλαίων, οι ανάγκες των εταιρειών είναι διαφορετικές και, το σημαντικότερο, υπάρχει ισχυρός ανταγωνισμός, που αναγκάζει τον προσανατολισμό των εταιρειών μας σε καινούργια πολύ μοντέρνα πλοία υψηλών τεχνικών προδιαγραφών. Εξ ου και η στρόφι της νέας γενιάς σε μορφές χρηματοδότησης πέραν των παραδοσιακών για την άντληση επενδυτικών κεφαλαίων. Αυτή είναι η εξέλιξη.

Κανείς βέβαια δεν δικαιούται να υποτιμήσει την προσφορά των παλαιότερων στην ελληνική ναυτιλία, καθώς το δικό τους παραδοσιακό μοντέλο έφτασε την ελληνική ναυτιλία εδώ που είναι σήμερα. Εμείς, η νέα γενιά επιδεικνύουμε προσαρμοστικότητα στα νέα δεδομένα.

Οι νέοι άνθρωποι κατά τεκμήριο έχουν δυνατότητα καλύτερης μόρφωσης και δρουν μέσα στην κοινωνία των πληροφοριών. Παράλληλα έχουν διδαχθεί ένα διαφορετικό τρόπο σκέψης και το σημαντικότερο όλων: οι νέοι άνθρωποι είναι προετοιμασμένοι να κάνουν δουλειές από κοινού.





PROTECT your vessel SAVE on costs

HEMPEL fouling control technology is the ultimate solution for exceptional protection and superior performance for all vessel types, ensuring at the same time great reductions on operation and maintenance costs.



GLOBIC NCT

A high-performance antifouling that is both self-polishing and self-smoothing, based on the groundbreaking use of nanocapsule acrylate technology. Offers fouling protection up to 60 months under all service conditions. May be specified with 15 % lower DFT.



HEMPASIL

A non-stick, silicone-based, copper and biocide free fouling release system, with a NEXUS component that ensures firm adherence of the product to the anticorrosive layers. It offers significant cost advantages and 60 months' service time.



OCEANIC

A cost-effective, TBT-free, self-polishing and self-smoothing antifouling with high volume solids, which can be specified for up to 36 months on the vertical sides and flat bottoms. OCEANIC is available in two different polishing rates.



OLYMPIC

An economical, TBT-free, self-polishing antifouling, which can be specified for up to 36 months. The self-polishing properties provide a smooth surface when the vessel is in operation.

HEMPEL

HEMPEL (HELLAS) S.A. Phone: +30 210 4143400 www.hempel.com

ΠΑΝΟΣ ΛΑΣΚΑΡΙΔΗΣ /

Διευθύνων σύμβουλος Ομίλου
Λασκαρίδη, β' αντιπρόεδρος της
Hellenic Seaways



*Τελευταία, ο υπουργός Ε.Ν.
Μ. Κεφαλογιάννης
ανήγγειλε την
απελευθέρωση των τιμών
για την οικονομική θέση.
Πώς το σχολιάζετε;*

Η αναγγελία του υπουργού είναι μια πολύ σοβαρή απόφαση. Προφανώς είναι σωστή. Αν οι τιμές αυξηθούν υπερβολικά, τότε απλούστατα η κίνηση θα μειωθεί, όπως το έχουμε δει πολλές φορές να συμβαίνει στο παρελθόν σε οποιοδήποτε μαζικό προϊόν.

Στις αερομεταφορές, θυμάμαι, το όνειρό μας ήταν να αυξήσουμε τις τιμές των εισιτηρίων. Μόλις το δοκιμάσαμε, αμέσως έκοβε η κίνηση. Σας θυμίζω ότι στις αερομεταφορές στην Ελλάδα τα τελευταία τέσσερα χρόνια υπάρχει ελάχιστη άνοδος των ναύλων και οποιαδήποτε βελτίωση των οικονομικών αποτελεσμάτων των αεροπορικών εταιρειών προκύπτει μόνον από τον εξορθολογισμό του δικτύου των χωρητικότητας και όχι από αύξηση των τιμών. Λοιπόν, το ίδιο θα συμβεί και στην ακτοπλοΐα.

Θα υπάρξει μια μικρή λελογισμένη αύξηση της τάξεως του 5-6% και αυτό λόγω της αύξησης του πετρελαίου. Οι ακτοπλοίοι δεν ζητούν παραπάνω διότι θα χάσουν το σταθερό όγκο της πελατείας τους. Άλλωστε, είναι παρατηρημένο ότι οπουδήποτε μειώθηκαν οι τιμές, η αγορά αυτόματα δυνάμωσε, άρα το ιδανικό θα ήταν οικονομικά μέσα μεταφοράς με καλύτερους ναύλους για να αυξηθεί η αγορά.

Και η συνταγή της οικονομικής επιτυχίας είναι ο συνδυασμός καλού πλοίου και οικονομικού ναύλου. Έτσι, μια εταιρεία θα αυξήσει την αγορά της, το μερίδιό της και τον τζίρο της.

ΑΝΤΩΝΗΣ ΜΑΝΙΑΔΑΚΗΣ /

Διευθύνων σύμβουλος Μινωικών Γραμμών



Αν όντως αντιλαμβανόμαστε την ελληνική ναυτιλία ως εθνικό κεφάλαιο πρώτιστου μεγέθους, οφείλουμε επίσης να αντιμετωπίσουμε προβλήματα που έχουν να κάνουν με την απαξίωση του ναυτικού επαγγέλματος από τους νέους αλλά και τα προβλήματα της ελλιπούς λιμενικής υποδομής.

Συγκεκριμένα, τα τελευταία χρόνια, πέρα από τις σημαντικές επενδύσεις για τον εκσυγχρονισμό της λειτουργίας των λιμένων της χώρας μας, έχουν γίνει και σημαντικά βήματα σε σχέση με το θεσμικό και οργανωτικό σύστημά τους. Παρ' όλη αυτά, η τεχνολογία των νεότευκτων πλοίων τρέχει με πιο γρήγορους ρυθμούς από την ανάπτυξη των υποδομών στις λιμενικές εγκαταστάσεις, με αποτέλεσμα, σε αρκετές περιπτώσεις, να δυσχεραίνεται το έργο των ακτοπλοϊκών εταιρειών.

ΣΤΑΜΑΤΗΣ ΜΟΛΑΡΗΣ /

Πρόεδρος & CEO Quintana Maritime Limited

Σας ενδιαφέρουν χρηματιστηριακές αγορές πέραν αυτής της Νέας Υόρκης; Ποια είναι η άποψή σας για την ελληνική αγορά και το Χ.Α.; Θα μπορούσε το Χρηματιστήριο Αθηνών να αποτελέσει εταιρικό στόχο για την άντληση κεφαλαίων;



Νομίζω ότι η αμερικανική αγορά εξασφαλίζει τις καλύτερες αποτιμήσεις ναυτιλιακών εταιρειών σε σχέση με κάθε άλλο χρηματιστήριο στον κόσμο. Πιστεύω ότι το Χ.Α. έχασε σημαντική ευκαιρία πριν από μερικά χρόνια να προσελκύσει την υγιή ναυτιλία στους κόλπους του. Υπήρχαν ηχηρά ονόματα που είχαν εκδηλώσει το ενδιαφέρον τους για εισαγωγή. Η γραφειοκρατία έκανε, όμως, το θαύμα της με συνέπεια να οβήσει το ενδιαφέρον ή να στραφεί σε άλλες αγορές. Νομίζω πετάξαμε την ευκαιρία να κεφαλαιοποιήσουμε την αδιαφιλονίκητη υπεροχή μας στη ναυτιλία σε παγκόσμιο επίπεδο και με δούρειο ίππο τη ναυτιλία να κάνουμε τη Σοφοκλέους ένα παγκόσμιο ναυτιλιακό κέντρο.

ΣΥΜΕΩΝ ΠΑΛΗΟΣ /

Chairman of the Board of Directors and Chief Executive Officer Diana Shipping Inc.

Ποια διάσταση δίνετε στη λέξη «διαφάνεια»;



Η διαφάνεια δεν είναι μια νέα έννοια. Η ναυτιλία κινείται γενικά σε πλαίσιο διαφάνειας. Οι ναύλοι, το κόστος κατασκευής ενός πλοίου αλλά και η νέα διεθνής νομοθεσία, όπως και οι απαιτήσεις των ναυλωτών, απαιτούν διαφάνεια. Δεν τη φοβόμαστε ως έννοια, δεν μας ανησυχεί, θα έλεγα ότι την επιζητούμε. Αυτή είναι η σύγχρονη υγιής εικόνα της ναυτιλίας. Βασίζεται σε καινούργια, αδελφά πλοία, με λίγους δανεισμούς και καθαρή λειτουργία.

Είναι, πάντως, διαφορετικές οι έννοιες της διαφάνειας και της δημοσιότητας. Εμείς ως εισηγμένη κινούμαστε και στους δύο χώρους. Οι παραδοσιακοί ανησυχούν με τη δημοσιότητα. Θα έχουν τους λόγους τους, εμείς δεν «μουδιάζουμε» με αυτήν.

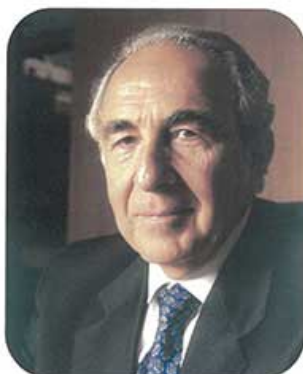
ΝΙΚΟΣ

ΠΑΤΕΡΑΣ /

Εφοπλιστής

Είστε ικανοποιημένος από τη μέχρι σήμερα ακολουθούμενη κυβερνητική πολιτική στην ποντοπόρο ναυτιλία; Υπάρχει εποικοδομητικός διάλογος συνομιλίας μεταξύ της κυβέρνησης και της ναυτιλιακής οικογένειας;

Πάνω σε αυτό το θέμα έχουμε πλέον καταντήσει γραφικοί, το πρόβλημα είναι άλυτο, σοβαρότατο και χρόνιο. Κατηγορηματικά και επιγραμματικά θέλω να τονίσω ότι το ελληνικό πλοίο έχει στερηθεί από το ίδιο του το κράτος τη μεταχείριση που έχουν ναυτιλίες άλλων κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Δεν αναφέρομαι σε επιμέρους θέματα αλλά απλά και ξεκάθαρα στην «ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του εθνικού νηολογίου», η οποία είναι πλέον εθνική ανάγκη και έτσι πρέπει να αντιμετωπιστεί από τις εκάστοτε κυβερνήσεις και τα κόμματα. Διάλογοι επικοινωνίας υπάρχουν αλλά δεν αξιοποιούνται, το ελληνικό νηολόγιο μειώνεται συνεχώς, οι καιροί δεν περιμένουν.



ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ /

Αντιπρόεδρος Greek Shipping Co-operation Committee, πρόεδρος ICS, ISF

Η ναυτιλιακή βιομηχανία επιθυμεί σαφήνεια, για να μπορεί να προγραμματίζει τις μέλλουσες επενδύσεις της αλλά και τη συνέχισή της στην ευρωπαϊκή πραγματικότητα.

Θα παραμείνει η ευρωπαϊκή ναυτιλία στην Ευρώπη στο μέλλον; Αυτή η ερώτηση πρέπει να προβληματίσει την Επιτροπή και να απασχολήσει όσους συσκέπτονται στις Βρυξέλλες. Η ναυτιλία είναι μια διεθνής βιομηχανία και οι περιφερειακές νομοθεσίες οδηγούν την ευρωπαϊκή ναυτιλία σε δυσχερή θέση εξαιτίας της μειωμένης ανταγωνιστικότητάς της. Φαίνεται ότι τα μηνύματα που παίρνουμε σχετικά με την Πράσινη Βίβλο δεν συμβαδίζουν με τις ευρωπαϊκές νομοθεσίες και τις πολιτικές που έχουμε δει μέχρι σήμερα. Το μήνυμα πρέπει να είναι πιο σαφές: Υπάρχει πράγματι μια στάση προς μια νέα προσέγγιση, που θα είναι πιο συγκαταβατική, πιο δεκτική και πιο σαφής, ενώ θα συμπεριλαμβάνει όλες τις ναυτιλιακές ενώσεις ως προς τη χάραξη μιας ρεαλιστικής και εποικοδομητικής αλυσίδας λύσεων για τη ναυτιλιακή βιομηχανία;

ΣΠΥΡΟΣ ΡΑΝΗΣ /

Managing
Director, Ranger Marine S.A.



Η γενική τύρβη περί ανωτατοποιήσεων, αξακτινώσεων, δήθεν εκουγχρονισμού κοκ. έχει υποβιβάσει τη Ναυτική Εκπαίδευση σε σύστημα εξυπηρέτησης συμφερόντων - μειονοτήτων, ισχυρών, δεδομένου ότι συνηθίζουν να κατεβάζουν στο δρόμο τους σπουδαστές, παραλύοντας την κυκλοφορία και... το ΥΕΝ.

NAT και Ναυτική Εκπαίδευση είναι οι τομείς όπου το κράτος ασκεί την ασφυκτική κυριαρχία του - έχουν αμφότεροι χρεοκοπήσει-, και καλά που υπάρχει το καταφύγιο των ξένων νηολογίων, αλλιώς μην το αποκλείσετε να είχε η ναυτιλία μας την τύχη της Ολυμπιακής...



ΓΙΩΡΓΟΣ ΣΑΡΡΗΣ /

Διευθύνων σύμβουλος Enterprises
Shipping & Trading S.A

Ο δικός μας φόρτος εργασίας, η δική μας προσπάθεια, οι δικές μας ατέλειωτες ώρες δεν υπάρχουν στα επαγγέλματα της στεριάς. Εμείς λειτουργούμε με τους συνεργάτες μας, που είναι διάσπαρτοι σε ολόκληρο τον κόσμο. Αντιλαμβάνεστε τη συνεχή κι επίμονη προσπάθεια που καταβάλλουμε για να μπορέσει να περάσει αυτή η κουλτούρα και η νοοτροπία στον κόσμο, και μετά να ελεγχθεί ότι έχει περάσει σωστά. Ακολουθώντας πάντοτε τους δρόμους της ποιότητας και της καινοτομίας, καταφέραμε να κάνουμε βίωμα την ποιότητα και την κουλτούρα στους συνεργάτες μας, τόσο στα γραφεία μας όσο και στα πλοία. Καταφέραμε να περάσουμε τη φιλοσοφία της εταιρείας, τους στόχους και την κουλτούρα σε έξι διαφορετικές εθνικότητες, σε όλα τα μήκη και τα πλάτη του κόσμου. Η ναυτιλία είναι ένας πολύ ξεχωριστός κλάδος και κατά τη γνώμη μου, παρόλο



που παράγει και προσφέρει πολύτιμο έργο, είναι ο πλέον αδικημένος κλάδος σε σύγκριση με τις υπηρεσίες που προσφέρει.

Είναι πλέον καιρός να δείξουμε τι αξίζει και τι προσφέρει στην ανθρωπότητα ο κλάδος αυτός και να βοηθήσουμε όλοι να πάρει επιτέλους τη θέση που του ανήκει.

ΧΡΗΣΤΟΣ Γ. ΣΠΑΝΟΣ /

Διευθύνων σύμβουλος Dodekanisos Seaways

Υπάρχει σωστή ενημέρωση και απορρόφηση των κοινοτικών κονδυλίων σε σχέση με την ανάπτυξη της περιφέρειας; Θεωρείτε ότι μια ακτοπολική εταιρεία είναι σε θέση να επιβιώσει από επιδοτούμενες γραμμές ή όχι;

Νομίζω ότι θέτετε δύο καίριες σημασίες ερωτήματα: της περιφερειακής ανάπτυξης και των επιδοτήσεων σε σχέση με τις ακτοπολικές εταιρείες. Ως προς το πρώτο σάς απαντώ ευθέως ότι δεν υπάρχει ολοκληρωμένη πολιτική περιφερειακής ανάπτυξης. Δεν υπάρχει, περισσότερο, νησιωτική αναπτυξιακή πολιτική και ως γίνεται πολύς λόγος για τις ειδικές νησιωτικές πολιτικές, κατοχυρωμένες από το Σύνταγμα και, άρα, δεσμευτικές για τους εκάστοτε κυβερνώντες.

Ως προς το δεύτερο, πιστεύω ότι μια ακτοπολική εταιρεία που επενδύει σε σύγχρονα πλοία δεν μπορεί να επιβιώσει μόνο με τις επιδοτήσεις. Δεν είναι

συμπτωματικό πως όλες σχεδόν τις επιδοτήσεις των άγονων γραμμών «χτυπούν» εταιρείες με υπερηλικά πλοία που, εκ των πραγμάτων, δεν βρίσκουν θέση στον ανταγωνισμό. Εδώ μπαίνει και το ζήτημα της αναβάθμισης των παρεχόμενων υπηρεσιών στις άγονες γραμμές. Αν το κράτος επιδιώκει πράγματι την αναβάθμιση σ' αυτό το κομμάτι της ακτοπλοΐας, θα πρέπει να θέσει αυστηρά ποιοτικά κριτήρια ως προς τα πλοία, αυξάνοντας παράλληλα το προσφερόμενο τίμημα για κάθε γραμμή. Σε κάθε περίπτωση, πάντως, θα έλεγα ότι θα είναι μέγα λάθος μια ακτοπολική εταιρεία να προσβλέπει στις επιδοτήσεις για την επιβίωσή της.



The Cuban Cigar Megastore

Madrid, Spain

Tel. +34-91-1817520

Fax. +34-91-1414220

sales@cubancigarmegastore.com

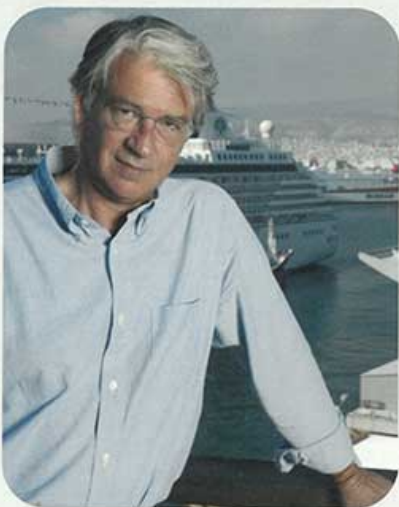
www.cubancigarmegastore.com

Habanos
DENOMINACIÓN DE ORIGEN PROTEGIDA

ΜΙΧΑΛΗΣ ΣΑΡΛΗΣ

Σενarioλογία

Θέλω να πιστεύω ότι αυτά που γράφονται και λέγονται σε μεγάλο βαθμό προέρχονται από επιχειρηματικά συμφέροντα που προσδοκούν σε οφέλη από τη διαφαινόμενη αλλαγή στους ΟΛΠ/ΟΛΘ, ενώ για μήνες τώρα, το καθ' ύλην αρμόδιο υπουργείο καλλιεργεί την ασαφή εικόνα και δεν εκφράζει συγκεκριμένο ολοκληρωμένο σχέδιο. Δεν πιστεύω όμως ότι ελληνική κυβέρνηση θα αποφασίσει ποτέ να μετατρέψει δημόσιο μονοπώλιο σε ιδιωτικό και να ανοίξει τον ασκό του Αϊόλου με δικαιολογημένη πλέον διατάραξη της εργασιακής ειρήνης. Ούτε ότι θα παραχωρήσει λιμενικές υπηρεσίες σε έναν μόνο πάροχο και



δη σε εταιρεία που κύρια ασχολία της είναι οι θαλάσσιες μεταφορές.

Επίσης, δεν πιστεύω ότι η παραχώρηση αποκλειστικού δικαιώματος εκμετάλλευσης λιμενικών σταθμών σε εταιρεία που λειτουργεί ανταγωνιστικά για τη μεταφόρτωση προς τον Πειραιά και τη Θεσσαλονίκη, θα αποτελούσε έξυπνη επιλογή, ούτε τα σενάρια για συμπράξεις με ιδιώτες και η ενοποίηση των δύο εταιρειών μπορούν να έχουν λογική βάση.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. ΤΣΑΚΟΣ / Πρόεδρος Tsakos Group



*Έγινε η πρώτη προσπάθεια φέτος με την Ημέρα του Εμπορικού Ναυτικού.
Πώς κρίνετε αυτήν την πρωτοβουλία;*

Αξέπαινη και μπράβο τους. Αλλά επειδή ορίσαμε μια μέρα το χρόνο δεν σημαίνει ότι λύσαμε και το πρόβλημα. Η φθορά μας είναι πολύ μεγάλη. Πρέπει το άλμα να ξεπερνάει αυτή τη φθορά και εμείς δεν κάνουμε άλματα, πάμε σημειωτόν.

Η παρουσία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, της κυβέρνησης, των σωματείων, της αντιπολίτευσης πρέπει να είναι συνεχής.

Η ελληνική ναυτιλία θα αφελληνιστεί. Εμείς εδώ στην εταιρεία έχουμε έναν άγραφο νόμο. Όλα τα νεότευκτα να υψώνουν την ελληνική σημαία. Από τα 9 νεότευκτα τα έξι φύγανε σε ξένη σημαία και παλεύουμε τα άλλα τρία, γιατί όπως σας είπα έχουμε στελέχη μόνο για δύο. Και η απάντηση σε όλα αυτά είναι απεργίες υπέρ των ανέργων ναυτικών.

Σκάβουμε το λάκκο μας διότι δεν προσελκύουμε αλλά απωθούμε. Εγκληματούμε κατά της κοινωνίας και κατά της ναυτιλίας. Εγώ δεν ξέρω αν υπάρχουν άνεργοι ναυτικοί στην ακτοπλοΐα ή στα κρουαζιερόπλοια. Λυπάμαι πάρα πολύ, αλλά δεν το γνωρίζω. Κι ας έχω κατά καιρούς βοηθήσει και απορροφήσει στα δικά μου βαπόρια πολλούς από αυτούς βρίσκοντας και τον μπελά μου. Αλλά δεν μπορεί η ποντοπόρος ναυτιλία να λύνει τα προβλήματα της ακτοπλοΐας.



K. C. LYRINTZIS GROUP

V I S I O N

At K. C. LYRINTZIS GROUP we envision a conglomerate Group of Companies upon which we build our cornerstone of success by inspiring our clients, business partners and stakeholders with our ideal of excellence and quality to enable value added synergies.

M I S S I O N

To achieve our vision, we will develop subsidiary holding companies which provide exceptional business services and are committed to serving the long run interests of industry and clients, where every day: values are lived, partnerships are built, clients are confident in our knowledge, skills & delivery.

By leveraging our key values: QUALITY - INTEGRITY - EXCELLENCE - GROWTH - ACTION, we aim to meet and exceed our client's demands in the areas of :

Maritime Technical & Marine Engineering Solutions
Management Systems Consultancy
Statutory & Higher Education Maritime Training

www.kclgroup.gr

139 Doiranis & Skra str.
 176 73 Kallithea - Greece
 T: ++30 210 9530680
 F: ++30 210 9531120-1
 E: info@kclgroup.gr





► Το λιμενικό πρόβλημα

Η πρόκληση της προσαρμογής

Οι δημόσιες πολιτικές για τους λιμένες στηρίχθηκαν σε ορισμένες παραδοχές. Το λιμάνι αποτελούσε «θύρα» εισόδου και εξόδου φορτίων στην Ελλάδα και πόλο οικονομικής ανάπτυξης της πόλης και της ευρύτερης περιοχής. Ακολουθώντας μίαν ευρύτερη, παγκόσμια κλίμακα, μέθοδο οργάνωσης των λιμένων, η προσπάθεια επικεντρώθηκε στη «μαζικότερη» και απρόσκοπτη λειτουργία των λιμένων, ώστε να εξυπηρετηθεί το κοινωνικό σύνολο μέσω της τυποποιημένης προσφοράς υπηρεσιών. Η πα-



Η αναστολή των κινητοποιήσεων των εργαζομένων στους ΟΛΘ και ΟΛΠ και η έναρξη ενός νέου κύκλου διαλόγου για τον καλύτερο τρόπο ανάπτυξης των μεγάλων λιμένων της χώρας απαιτεί την έγκαιρη και λεπτομερή οριοθέτηση του λιμενικού προβλήματος. Η έντονη αντιπαράθεση σχηματοποιήθηκε ως μια μάχη «υπέρ ή κατά της ιδιωτικοποίησης». Τι ισχύει όμως στην πραγματικότητα;

Ι Του Θάνου Πάλλη | Λέκτορα του τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου και επιστημονικού υπεύθυνου Προγράμματος Jean Monnet στην Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική

ροχή του συνόλου των υπηρεσιών αποτελούσε κεντρικά ελεγχόμενη (YEN) μονοπωλιακή αρμοδιότητα των Οργανισμών Πειραιά και Θεσσαλονίκης. Σήμερα, οι παραδοχές αυτές δεν ισχύουν. Αφενός, υπήρξε αλλαγή στην παγκόσμια παραγωγική δραστηριότητα, με την άνοδο της παραγωγής ενδιάμεσων προϊόντων και της επεξεργασίας τους σε κέντρα διανομής που δημιουργούνται κοντά στους μεταφορικούς κόμβους.

Αφετέρου, υπήρξε η «επίδραση της Κίνας»: Αυξανόμενη θαλάσσια μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων (Ε/Κ) και κατασκευή ολοένα μεγαλύτερων πλοίων. Η μεταφόρτωση είναι σήμερα σημαντικότερη λιμενική δραστηριότητα. Στους ΣΕΜΠΟ εξυπηρετούνται φορτία που δεν συνδέονται με την ενδοχώρα του λιμένα. Οι απαιτήσεις των φορτίων αυτών είναι διαφορετικές. Χρειάζονται σύνθετες διαδικασίες, εξειδικευμένων υπηρεσιών, και ανάπτυξη δραστηριοτήτων logistics. Ορισμένες φορές

το λιμάνι είναι απλώς ενδιάμεσος κρίκος για την εξυπηρέτηση τρίτων περιοχών.

Η απάντηση των περισσότερων λιμένων στις νέες συνθήκες είναι η παραχώρηση εκτάσεων και αδειών παροχής υπηρεσιών σε ιδιώτες. Πρόκειται για αναζήτηση της συμπληρωματικότητας δημόσιου και ιδιωτικού τομέα με στόχο την ύπαρξη πολλών «παικτών» σε ένα λιμάνι (ενδολιμενικός ανταγωνισμός) και την πολυμορφία των παρεχόμενων υπηρεσιών. Στους περισσότερους λιμένες οι χρήστες έχουν δυνατότητα επιλογής συνθηκών εξυπηρέτησης (Γένοβα 3 τερματικοί σταθμοί, Μασσαλία 3, Βαλένθια 4, Αμβέρσα 3). Σε ορισμένες περιπτώσεις (Ρότερνταμ) δημόσιες λιμενικές αρχές και εργαζόμενοι συμμετέχουν σε εταιρικά σχήματα παροχής υπηρεσιών, με τους εργαζομένους να εμφανίζονται ιδιαίτερως ικανοποιημένοι τόσο από τις νέες αμοιβές όσο και με τις συνθήκες εργασίας. Τα μοντέλα αυτά ρυθμίζονται από αυτόνομες λιμε-

νικές οντότητες.

Την ίδια στιγμή, τα προβλήματα στους ελληνικούς λιμένες παραμένουν. Οι θεσμικές και οργανωτικές αλλαγές ήταν περιορισμένες. Η Ελλάδα αποτελεί μια από τις τελευταίες περιπτώσεις κρατικών μονοπωλιακών καταστάσεων στον ευρωπαϊκό χώρο.

Η αναποτελεσματικότητα του κρατικού λιμενικού μονοπωλίου

«Δυστυχώς», όπως υποστηρίζουν ορισμένοι, ή «απλά αναπόφευκτα», όπως υποστηρίζουν άλλοι, είναι αμφίβολο αν τα ελληνικά λιμάνια, στη σημερινή τους μορφή, εξυπηρετούν ικανοποιητικά το κοινωνικό σύνολο.

Η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών δεν βελτιώθηκε. Η καινοτομική οργάνωση και διοίκηση απουσιάζουν. Ο Πειραιάς και η Θεσσαλονίκη διαθέτουν σημαντικά πλεονεκτήματα (επαρκές βάθος, μικρή παράκαμψη από τη διαδρομή Suez Canal-



Andriaki Shipping Co. Ltd



Andriaki Shipping Co. Ltd, Fragoklissias 9, 151 25 Maroussi, Greece
Tel.: +30210 - 6152300, Fax: +30210 - 6152301, Tlx: 21404, E-mail: email@andriaki.gr

ρα προσέφυγαν στην Επιτροπή Ανταγωνισμού για «κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης» από τον ΟΛΠ Α.Ε. και «εναρμονισμένη πρακτική» με τη MSC, υποστηρίζοντας ότι οι υφιστάμενες πρακτικές οδηγούν τους μικρότερους χρήστες εκτός αγοράς. Η Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού έχει εκφράσει τη μη δεσμευτική άποψη πως παραβιάζεται η αρχή της ίσης εξυπηρέτησης των ναυτιλιακών εταιρειών (παραβολή πλοίων, διάθεση μέσων και προσωπικού φορτοεκφόρτωσης, χώρου αποθήκευσης κ.λπ.) και υπάρχει δυσανάλογα χαμηλή τιμολόγηση υπηρεσιών σε σχέση με τους άλλους χρήστες. Ανεξάρτητα με την τελική έκβαση της υπόθεσης, οι εισαγωγείς και εξαγωγείς προϊόντων που χρησιμοποιούν τον Πειραιά διαθέτουν σήμερα περιορισμένες επιλογές για να μετακινήσουν τα προϊόντα τους. Είναι επίσης αρκετά πιθανό, η τιμολογιακή πολιτική να συνεπάγεται σημαντικό υπερβάλλον κόστος για συγκεκριμένους χρήστες. Το πρόσθετο κόστος (εμπόρου ή ναυτιλιακής εταιρείας) μετακυλιέται στο τελικό αγαθό και κατ' επέκταση στο μέσο πολίτη.

Η λειτουργία του λιμένα δεν εξασφαλίζει, έστω και «μη ανταγωνιστικά», το δημόσιο αγαθό, δηλαδή την οικονομική και απρόσκοπτη ροή εμπορευμάτων. Κάτι πρέπει να αλλάξει. Άμεσα.

Οι αρνητικές συνέπειες της (διαφαινόμενης) πρότασης του YEN

Η πρόταση του YEN επιθυμεί να ανατρέψει το σκηνικό. Αφού περιπλανήθηκε με την ιδέα της διακρατικής συμφωνίας με τους Κινέζους (που δεν θα μπορούσε να προχωρήσει λόγω ασυμβατότητας με την αντίληψη που επικρατεί στην Ε.Ε. για ανοιχτούς διαγωνισμούς, ώστε να δημιουργούνται προϋποθέσεις ανταγωνισμού), το YEN επιθυμεί να παραχωρήσει σε μία εταιρεία το σύνολο των εμπορικών δραστηριοτήτων ε/κ για 30 χρόνια, με κριτήριο το ύψος των επενδύσεων και την εμπειρία του αναδόχου.

Πρόκειται για αρνητική εξέλιξη, τόσο ως προς τη σύλληψη όσο και ως προς τις διαδικασίες υλοποι-

ησής της - ενώ υπάρχουν ερωτήματα για το βαθμό που η διαδικασία αυτή προσκρούει στη Σύμβαση Παραχώρησης ΟΛΠ και ΟΛΘ Α.Ε. με το Ελληνικό Δημόσιο.

Η παραχώρηση όλου του λιμένα για 25 ή 30 χρόνια θα οδηγήσει στην αντικατάσταση του κρατικού μονοπωλίου από ένα ιδιωτικό, με αρνητικές τιμολογιακές συνέπειες και επιβαρύνσεις για τις εμπορικές συναλλαγές της χώρας.

Έχει γραφτεί κατά κόρον ότι η COSCO έχει ήδη «προκριθεί» ως η επικρατέστερη για να αναλάβει τη συγκεκριμένη δραστηριότητα. Πόσο αποτελεσματικά θα λειτουργήσει ένα λιμάνι που απευθύνεται σε όλους τους χρήστες όταν ο μονοπωλητής υπηρεσιών θα έχει de facto προτεραιότητα την εξυπηρέτηση των πλοίων της; Πώς θα αντιδράσουν οι ανταγωνιστές σε περίπτωση δυσαρέσκειας από τις εφαρμοζόμενες πρακτικές; Οι υπόλοιπες ναυτιλιακές εταιρείες, αλλά και οι έμποροι, βιομήχανοι και εξαγωγείς είναι πολύ πιθανόν να αντιμετωπίσουν πρόσθετα προβλήματα και να δημιουργηθεί ένα ολιγοψώνιο, που θα αυξήσει το κόστος των εισαγωγών και εξαγωγών της χώρας.

Με την πρόταση θα παραχωρηθεί ο υφιστάμενος τερματικός σταθμός (Προβλήτα II), ο υπό κατασκευήν (Προβλήτα I) και έκταση για τη δημιουργία ενός τρίτου τερματικού σταθμού (Προβλήτα III). Όμως, η Προβλήτα II είναι ήδη σε λειτουργία και ο ιδιώτης θα επενδύσει μόνο σε εξοπλισμό. Οι σχετικές παραχωρήσεις, σύμφωνα με τη συζήτηση στην Ε.Ε., δεν πρέπει να υπερβαίνουν τα 15 χρόνια, για να αποφευχθούν οι μονοπωλιακές καταστάσεις. Η Προβλήτα I κατασκευάζεται ήδη με τη συμμετοχή του Δημοσίου. Ως τώρα και ο YEN προσυπέγραφε την ιδέα ότι πρόκειται για επένδυση σε «υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος» και κοινοποιήθηκαν σημαντικοί δημόσιοι πόροι. Τώρα το όφελος χρήσης θα παραχωρηθεί σε ιδιώτη για 30 χρόνια, μαζί με την Προβλήτα III; Απουσιάζει οποιαδήποτε μελέτη για το σχεδιασμό της υπό παραχώρησης έκτασης αλλά και το σχεδιασμό της δραστηριότητας που προβλέπεται ότι θα



Gibraltar) αλλά, παρά την έκρηξη του εμπορίου, οι νέοι χρήστες (ναυτιλιακές εταιρείες και/ή εταιρείες παροχής υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας) δεν εμφανίστηκαν. Το διάστημα 2000-05, ο κύκλος εργασιών των ΟΛΘ και ΟΛΠ μειώθηκε.

Στον Πειραιά, η υπογραφή (2002) νέας δεκαετούς συμφωνίας με τη MSC εξασφάλισε τη διαμετακόμιση μεγάλου όγκου transit φορτίου, αναγκαίου για την οικονομική ανάπτυξη του ΣΕΜΠΟ, αλλά είχε και αρκετές παρενέργειες. Χρήστες που διακινούσαν κυρίως φορτία από και προς την ενδοχω-



Είναι στο χέρι μας...

να διατηρήσουμε καθαρές τις θάλασσες μας

**Παραλάβες πετρ/δων καταλοίπων από πλοία
σε όλα τα λιμάνια της Ελλάδας*
από Αλεξανδρούπολη έως την Κρήτη**

Διαθέτουμε:

Τον Πλωτό Διαχωριστήρα ECOMASTER χωρητικότητας 100.000 τόννων τον μεγαλύτερο στην Ευρώπη με τον πλέον σύγχρονο ηλεκτρονικό εξοπλισμό, με Σταθμό πρόληψης & καταπολέμησης ρυπάνσεων, που περιλαμβάνει:

- Αντλητικά συγκροτήματα
- Πλωτά φράγματα εγκεκριμένου τύπου
- Απορροφητικά και προσκολλητικά υλικά σε διάφορες μορφές
- Συστήματα skimming (εξαφρισμού)
- Χ.Δ.Ο. και συστήματα ψεκασμού εγκεκριμένα από το W.S.L. και Υ.Ε.Ν.
- Παράλληλα προσφέρονται υπηρεσίες καθαρισμού δεξαμενών πλοίων κάθε τύπου με παροχή ζεστού νερού ή και ατμού

*Πειραιάς, Πάτρα, Ελευσίνα, Ραφήνα, Λαύριο, Κέρκυρα, Ηγουμενίτσα, Λευκάδα, Πρέβεζα, Ρίο, Αίγιο, Κόρινθος, Κατάκωλο, Κυλλήνη, Καθαμάτα, Αλεξανδρούπολη, Καβάλα, Θάσος, Σούδα, Δωδεκάνησα, Ναυπηγεία Σκαμαγκά, Ναυπηγεία, Ελευσίνας, Ναύσταθμος Σαλαμίνας, Ναύσταθμος Κρήτης, Νέοραιο Σύρου

Λεωφ. Χατζηκυριάκου 42
185 38, Πειραιάς
Τηλ: +30 210 429 0280 - 5
Fax: +30 210 429 0286
Email: info@hec.gr

www.hec.gr



HELLENIC ENVIRONMENTAL CENTER S.A.

ΣΕ ΚΑΘΕ ΠΑΡΑΛΑΒΗ
ΧΟΡΗΓΕΙΤΑΙ
ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ
ΝΟΜΙΜΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

αποτελέσματα για ευρύτερο οικονομικό σύνολο από την ύπαρξη ανταγωνιστικών λιμένων και την ανάπτυξη των logistics.

Απουσιάζει επίσης η πρόβλεψη για τις αλλαγές στο εργασιακό καθεστώς. Υπάρχουν πτυχές του σημερινού καθεστώτος που δημιουργούν παρενέργειες. Όπως υπάρχουν και, υπό προϋποθέσεις, ωφέλειες από τις παραχωρήσεις τερματικών λιμενικών σταθμών (βλέπε τα θετικά αποτελέσματα σε Αμβέρσα, Βαρκελώνη). Στην ελληνική περίπτωση γίνεται λόγος για αύξηση των θέσεων εργασίας χωρίς μέριμνα για την πιστοποίηση και μετεκπαίδευση του ανθρώπινου δυναμικού που απασχολείται ήδη στους λιμένες, ώστε να είναι δυνατή η μελλοντική απασχόλησή τους. Επιπλέον, η προοπτική παραχώρησης όλου του εμπορικού λιμένα σε μία ναυτιλιακή εταιρεία δημιουργεί εύλογα ανησυχίες για τη διατήρηση των θέσεων εργασίας. Η ναυτιλιακή εταιρεία μπορεί να θεωρήσει σκόπιμο να εφαρμόσει την πρακτική «αυτοεξυπηρέτησης». Όχι μόνο δεν θα υπάρξουν σημαντικές νέες θέσεις εργασίας, αλλά θα κινδυνεύσουν και πολλές από τις υπάρχουσες.

Τέλος, δεν υπάρχει καμία πρόβλεψη για την αξιοποίηση της διεθνούς εμπειρίας ώστε να επαναπροσδιορισθεί ο κρίσιμος ρόλος της λιμενικής αρχής ως παρόχου υπηρεσιών και ως ρυθμιστή της διασφάλισης του δημόσιου συμφέροντος και πρόωθησης του κοινού συμφέροντος, όταν εμπλέκονται στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών και ιδιώτες.

Για μια εναλλακτική πρόταση

Οι εξελίξεις στη λιμενική πρακτική και ζήτηση έχουν από καιρό καταστήσει αναγκαία την υπέρβαση του διλημματικού χαρακτήρα δημόσιο/ιδιωτικό στην παραγωγή λιμενικών υπηρεσιών. Η χρησιμότητα του ενδολιμενικού ανταγωνισμού είναι καθολικά αναγνωρισμένη. Η προοπτική μιας νέας σχετικής κοινοτικής πρωτοβουλίας ανταγωνισμού εντός του 2007 είναι πιθανή. Παράλληλα, οι εφαρμογές της ιδιωτικοποίησης παραμένουν περιορισμένες. Ακόμα και στη Μ. Βρετανία, το φαινόμενο

αντιμετωπίζεται με σκεπτικισμό, εκτός των άλλων, λόγω των δυσκολιών ρύθμισης θεμάτων ασφαλείας και περιβαλλοντικών επιπτώσεων της λειτουργίας και της επέκτασης των λιμένων.

Ο κοινός τόπος που διαμορφώνεται πρέπει να συνυπολογισθεί στη διαμόρφωση της ελληνικής λιμενικής πολιτικής. Ιδιαίτερα, τη στιγμή που το γενικευμένο ενδιαφέρον εταιρειών παροχής λιμενικών υπηρεσιών για επενδύσεις στην αγορά της Νοτιοανατολικής Μεσογείου είναι δεδομένο.

Θα πρέπει μια νέα πρόταση να εξασφαλίσει ταυτόχρονα όρους εισόδου νέων παικτών, τον ενδολιμενικό ανταγωνισμό, αλλά και την αποτελεσματική εξυπηρέτηση του κοινωνικού συνόλου. Λογικές φωνές έχουν ήδη εκφραστεί προς την κατεύθυνση αυτή. Ενδεικτικά, θα μπορούσαν, στην περίπτωση του Πειραιά, να λειτουργήσουν τρεις τερματικοί σταθμοί με διαφορετικό καθεστώς (συμπεριλαμβανομένων των βραχυπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων παραχωρήσεων), επιτρέποντας τόσο την ανάπτυξη υπηρεσιών από το δημόσιο τομέα (γιατί άραγε θα πρέπει να αποκλεισθεί a priori από την παροχή υπηρεσιών;) όσο και από πληθυντικό αριθμό ιδιωτικών ή μεικτών επιχειρηματικών σχημάτων (όπου δραστηριοποιούνται τόσο εταιρείες χειρισμού φορτίων όσο και ναυτιλιακές). Σε κάθε περίπτωση πρέπει να δημιουργηθούν συνθήκες παροχής υπηρεσιών ώστε το λιμάνι να είναι διαθέσιμο σε όλους τους χρήστες επί ίσους όρους.

Τα παραδείγματα από τη διεθνή εμπειρία είναι πολλαπλά και χρήσιμα. Υπάρχουν παραχωρήσεις που συνυπάρχουν με αυστηρούς περιβαλλοντικούς και τιμολογιακούς όρους συμμετοχής του ιδιωτικού τομέα στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών ώστε να εξασφαλισθεί το δημόσιο συμφέρον. Σε κάθε περίπτωση, είναι σκόπιμο ο δημόσιος τομέας να συνεχίσει να παρέχει τις υπηρεσίες δημοσίου συμφέροντος εξασφαλίζοντας την απρόσκοπτη ροή φορτίων, όταν άλλες επιχειρήσεις αναπτύσσουν εξειδικευμένες υπηρεσίες με στόχο να εξυπηρετήσουν ορισμένες ή όλες τις ναυτιλιακές εταιρείες. ●



αναπτυχθεί. Το λιμάνι για να προσφέρει πρόσθετες υπηρεσίες πρέπει να αναπτυχθεί στο χώρο (π.χ. ανάπτυξη logistics). Χρειάζονται περιβαλλοντική πρόβλεψη, μελέτη βιωσιμότητας κ.ά. Όμως, αντίθετα με τη διεθνή πρακτική, δεν υπάρχει ή, τουλάχιστον, δεν είδε το φως της δημοσιότητας πρόβλεψη για το «πού», «πώς» και πότε θα αναπτυχθεί το λιμάνι, τη σχέση λιμένων - πόλης και τη βιώσιμη ανάπτυξη των λιμένων με σεβασμό στο περιβάλλον. Απουσιάζουν επίσης οι πολιτικές που θα αξιοποιήσουν τη δυναμική και τα πολλαπλασιαστικά

HALKITIS URANIA BOATYARD S.A.



- ABSOLUTE SAFETY IN SHIP HOISTING OF ALL TYPES AND SIZES, UP TO 46m IN LENGTH.
- SERVICE WITHOUT TIME CONSTRAINTS.
- PUNCTUAL AND HIGH QUALITY REPARATION SERVICES.
- EXPERIENCED AND SPECIALIZED TECHNICAL SUPPORT.

ISO 9001
ISO 14001
OHSAS 18001
Certified by



DIMOCRATIAS AVENUE 104 - 106
188 63 PERAMA PIRAEUS

TEL: 210 4410 182 / 4020 256, FAX: 210 4020 262
e-mail: halura@hol.gr

Στην τελευταία συνέντευξη Τύπου του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας προς τους ναυτιλιακούς συντάκτες ανακοινώθηκε δέσμη μέτρων για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας, με κύριο στόχο την προσέλκυση πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο. Μεταξύ αυτών είναι η επιδότηση των ασφαλιστικών εισφορών των Ελλήνων ναυτικών παράλληλα με την καθιέρωση των «ελαστικών συνθέσεων» και στην ποντοπόρο ναυτιλία. Σύμφωνα με την εξαγγελία του υπουργού, στόχος της κυβέρνησης είναι η μείωση του κόστους εργασίας, η οποία και θα δώσει κίνητρα στους Έλληνες πλοιοκτήτες να επιστρέψουν στην ελληνική σημαία με απώτερο αποτέλεσμα την απορρόφηση των άνεργων ναυτικών.

Ποια είναι όμως η θέση της Ελλάδας στα θέματα της οργανικής σύνθεσης, των φορολογικών ελαφρύνσεων και της ναυτικής εκπαίδευσης σε σύγκριση με τις χώρες της Ε.Ε.; Η μελέτη του Πανεπιστημίου Αιγαίου, η οποία εκπονήθηκε για λογαριασμό της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας (ΠΝΟ), είναι διαφωτιστική.

ΔΑΝΙΑ

Οργανική σύνθεση

Επιπλέον μέτρο προστασίας του ναυτικού εργατικού δυναμικού της χώρας και ιδιαίτερα των αξιωματικών αποτελεί η υποχρέωση, ο πλοίαρχος των πλοίων που είναι εγγεγραμμένα στο νηολόγιο της χώρας να έχει δανική υπηκοότητα, χωρίς να υπάρχουν εξαιρέσεις και να αναγνωρίζονται μόνο ειδικές περιπτώσεις.

Για το σύνολο του υπόλοιπου πληρώματος δεν υπάρχουν περιορισμοί εθνικότητας.

Φορολογικές ελαφρύνσεις

Το σημαντικότερο ίσως μέτρο ενδυνάμωσης του ναυτικού επαγγέλματος στη Δανία αποτελούν οι φορολογικές ελαφρύνσεις των πληρωμάτων. Αυτές ισχύουν στην περίπτωση του DIS και του παραδοσιακού νηολογίου και αφορούν στην εξαίρεση των ναυτικών από ένα μέρος της φορολογίας εισοδήματος, αν και στην περίπτωση του DIS αυτές είναι μεγαλύτερες. Σε συνδυασμό μάλιστα με τις κοινωνικές παροχές που τους προσφέρονται, διαμορφώνεται ένα ιδιαίτερα ελκυστικό επάγγελμα για τους νέους της χώρας.

Επιδότηση εκπαίδευσης

Το 2003, η κυβέρνηση της χώρας εισήγαγε ένα νέο κανονισμό, ώστε να καταστήσει την πρόσληψη

| Μελέτη του Πανεπιστημίου Αιγαίου |

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ

και εκπαίδευση αξιωματικών και κατώτερων πληρωμάτων περισσότερο ελκυστική στους πλοιοκτήτες. Η εκπαίδευση νέων ναυτικών επί του πλοίου επιχορηγείται πλέον από το κράτος, γεγονός που συμβάλλει στη μείωση του κόστους λειτουργίας του πλοίου.

ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Οργανική σύνθεση

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να σημειωθεί ότι αναφορικά με την εθνικότητα των πληρωμάτων που το γερμανικό νηολόγιο επιβάλλει, ο μοναδικός περιορισμός αφορά στον πλοίαρχο, ο οποίος και πρέπει να φέρει γερμανική υπηκοότητα.

Φορολογικές ελαφρύνσεις

Η εξέλιξη του νηολογίου προκαλεί επιπλέον ανησυχίες, καθώς η δέσμη μέτρων που τέθηκαν σε εφαρμογή την 1η Ιανουαρίου 1999 και είχαν στόχο την ενδυνάμωση της ανταγωνιστικότητάς του και την αναζωογόνησή του, δεν επέφερε τα επιθυμητά αποτελέσματα.

Τα συγκεκριμένα μέτρα επικεντρώνονταν στη μείωση της φορολογίας των πλοιοκτητών και οι αρχικές εκτιμήσεις έκαναν λόγο για συνολικές απαλλαγές 170 εκατομμυρίων ευρώ ετησίως.

Στα πρότυπα της Ολλανδίας, η κυβέρνηση της χώρας έδωσε τη δυνατότητα επιλογής στους πλοιοκτήτες του τρόπου φορολογίας τους ανάμεσα στο «παραδοσιακό» μοντέλο φορολογίας εισοδήματος

και σε αυτό της χωρητικότητας.

ΙΤΑΛΙΑ

Οργανική σύνθεση

Παρόλο το φιλελεύθερο χαρακτήρα του διεθνούς νηολογίου, μέσω της υποχρέωσης των πλοίων που συμμετέχουν σε αυτό να απασχολούν τουλάχιστον 6 Ευρωπαίους ναυτικούς, προστατεύεται και ενισχύεται η ναυτική απασχόληση.

Ουσιαστικός περιορισμός νηολόγησης είναι η περιοχή δραστηριότητας των πλοίων, καθώς προβλέπεται μόνο για τα πλοία που δραστηριοποιούνται σε διεθνείς πλόες και όχι στις ενδομεταφορές.

Φορολογικό σύστημα

Ένα σημείο τριβής μεταξύ πλοιοκτητών και κυβέρνησης υπήρξε και το φορολογικό σύστημα. Η πλευρά των πλοιοκτητών ζητούσε φορολόγηση με βάση τη χωρητικότητα. Το Δεκέμβριο του 2003 εφαρμόστηκε αλλά μόνο σε διεθνείς πλόες. Επίσης από το 2005, κάθε πλοίο το οποίο φορολογείται με βάση τη χωρητικότητα θα πρέπει να απασχολεί έναν εκπαιδευόμενο ναυτικό και ο πλοιοκτήτης να συνεισφέρει στο Ταμείο Ναυτικής Εκπαίδευσης.

Ναυτική εκπαίδευση

Μέχρι το 2005 στην Ιταλία δεν υπήρχαν ειδικοί και εξειδικευμένοι φορείς ναυτικής εκπαίδευσης. Από το Νοέμβριο του 2005 ξεκίνησε στη Γένοβα η λειτουργία Ναυτικής Ακαδημίας. Η αποστολή της Ακαδημίας είναι να παρέχει αρχική και συνεχιζόμε-

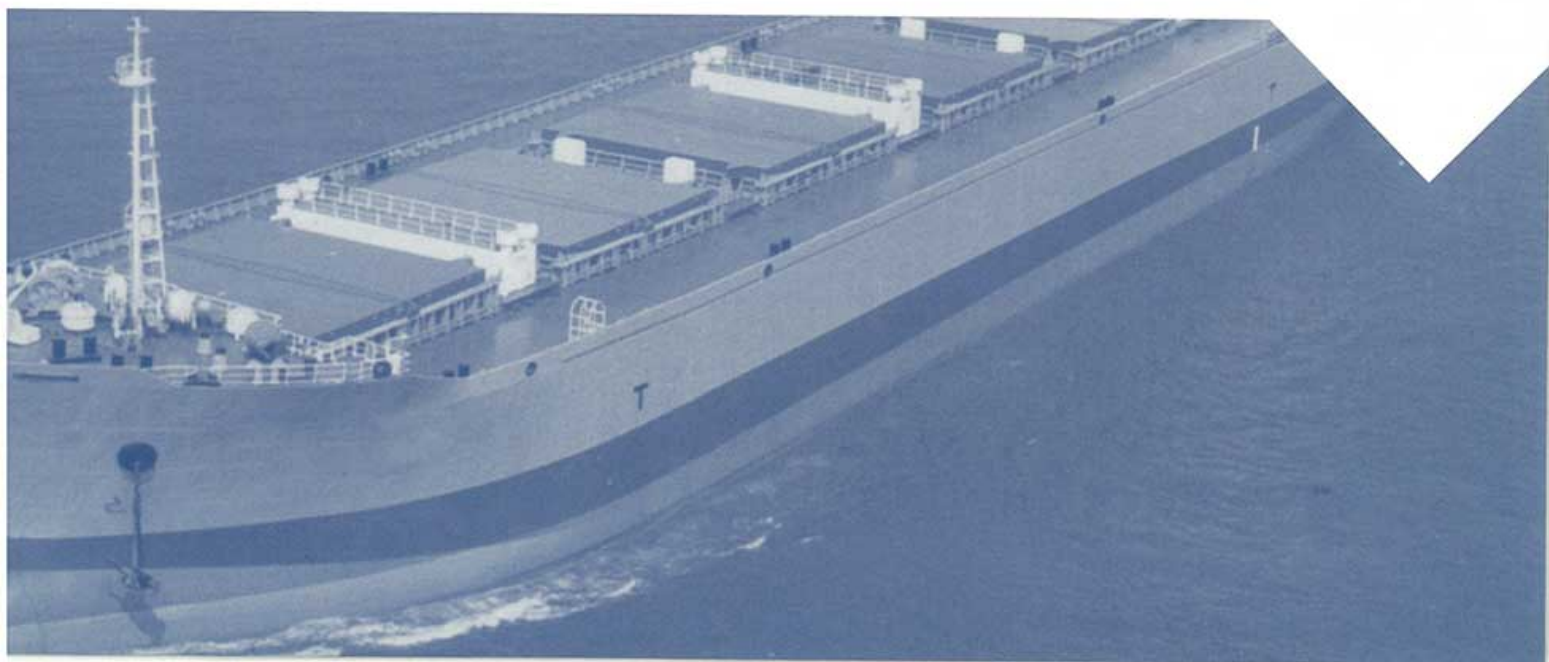
νη εκπαίδευση για τους αξιωματικούς του Εμπορικού Ναυτικού (γέφυρας, μηχανής και οικονομικούς). Η ίδρυση της Ακαδημίας υπήρξε αποτέλεσμα πρωτοβουλίας ενός πολύ μεγάλου φάσματος φορέων (Λιμάνι Γένοβας, Τοπική Αυτοδιοίκηση, λιμενικές αρχές, πλοιοκτήτες και ναυτεργατικές οργανώσεις, ναυπηγεία και άλλοι κλάδοι του ναυτιλιακού πλέγματος).

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Οργανική σύνθεση

Το 1996 δημιουργήθηκε ο ευέλικτος νόμος επάνδρωσης, ο οποίος ενσωμάτωσε τις απαιτήσεις της SCTW 1995.

Οι απαιτήσεις πιστοποίησης για τα ολλανδικά πλοία απλουστεύτηκαν σε μεγάλο βαθμό, ενώ το κράτος προχώρησε στην υπογραφή μιας σειράς διμερών συμβάσεων αναγνώρισης πιστοποιητικών με χώρες προσφοράς ναυτικού εργατικού δυναμικού. Έτσι, η απασχόληση ναυτικών από τις χώρες αυτές διευκολυνόταν σε μεγάλο βαθμό, ενώ παράλληλα για τα κατώτερα πληρώματα δεν υπήρχε η ανάγκη τέτοιων διμερών συμβάσεων και οι πλοιοκτήτες μπορούσαν να απασχολήσουν ναυτικούς προερχόμενους από άλλες χώρες. Για την εθνικότητα των πληρωμάτων δεν υπάρχουν περιορισμοί πέραν του ότι ο πλοίαρχος θα πρέπει να προέρχεται από χώρα της Ε.Ε., συμπεριλαμβανομένων της Νορβηγίας, της Ισλανδίας και της Ελβετίας.



Ναυτική εκπαίδευση

Το ναυτικό εκπαιδευτικό σύστημα χαρακτηρίζεται από τον επαγγελματικό του χαρακτήρα και από το «διπλό» πιστοποιητικό αξιωματικών μηχανής και γέφυρας. Για την περίοδο 1998-2004, ο αριθμός των εισακτέων στο ναυτιλιακό εκπαιδευτικό σύστημα κυμαινόταν από 502 έως 671 ενώ υπολογίζεται ότι το 73% των αποφοιτησάντων απασχολείται στη θάλασσα.

ΒΕΛΓΙΟ

Οργανική σύνθεση

Για το σύνολο των πλοίων που είναι εγγεγραμμένα στο βελγικό νηολόγιο, το ναυτικό δυναμικό που απασχολείται και προέρχεται από χώρες της Ε.Ε. θα πρέπει να είναι εγγεγραμμένο στο Merchant Navy Pool και να απολαμβάνουν μισθούς και συνθήκες εργασίας που οι νόμοι του κράτους ορίζουν. Επιπλέον ο πλοίαρχος θα πρέπει να διαθέτει βελγική υπηκοότητα, ενώ εξαιρέσεις υπάρχουν όταν συ-

ντρέχουν σημαντικοί λόγοι ασφαλείας.

Επιπροσθέτως, σύμφωνα με τη συλλογική σύμβαση απασχόλησης που υπογράφηκε το 1997, οι Βέλγοι πλοιοκτήτες υποχρεώνονται στην πρόσληψη κάθε χρόνου κατ' ελάχιστο 435 αξιωματικών και 102 κατωτέρων πληρωμάτων στα πλοία τους, που προέρχονται από το Belgian Pool of Mariners.

Φορολογικό σύστημα

Στο πλαίσιο της νέας ναυτιλιακής πολιτικής από το 2005 εντάσσεται και η εισαγωγή νέου φορολογικού συστήματος για τις ναυτιλιακές εταιρείες. Οι εταιρείες, τα πλοία των οποίων είναι εγγεγραμμένα στο νηολόγιο της χώρας, έχουν τη δυνατότητα να φορολογούνται στη βάση του μοντέλου χωρητικότητας, αντίθετα με το μέχρι τότε εφαρμοζόμενο «παραδοσιακό» μοντέλο εταιρικής φορολόγησης.

Ναυτική εκπαίδευση

Η εκπαίδευση των ναυτικών χωρίζεται σε δύο κύριες κατευθύνσεις. Η μία αφορά αξιωματικούς γέφυρας και διαρκεί 3+1 έτη και η δεύτερη μηχανικούς και διαρκεί 3 έτη. Η αποφοίτηση από τις συγκεκριμένες σχολές παρέχει στους εκπαιδευόμενους τα απαραίτητα πιστοποιητικά ικανότητας που ορίζει η STCW, ώστε να απασχοληθούν επί πλοίου και ισοδυναμούν και αναγνωρίζονται ως πτυχία πανεπιστημιακού επιπέδου.

Το σύνολο των μέτρων που λήφθηκαν με στόχο την αύξηση του ναυτικού εργατικού δυναμικού της χώρας απέφεραν ικανοποιητικά αποτελέσματα. Ωστόσο, αυτό οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην αύξηση του ενδιαφέροντος για αξιωματικούς γέφυρας, καθώς στον κλάδο των μηχανικών εξακολουθεί να υπάρχει πρόβλημα έλλειψης.

ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ

Οργανική σύνθεση

Στα πλοία υπό σημαία Ην. Βασιλείου δεν υπάρχουν περιορισμοί εθνικότητας των πληρωμάτων. Μοναδική εξαίρεση αποτελεί ο πλοίαρχος «στρατηγικών» πλοίων, ο οποίος θα πρέπει να είναι υπήκοος του Ην. Βασιλείου ή χώρας-μέλους του NATO ή κράτους με το οποίο υφίσταται διμερής σχετική συμφωνία. Ως στρατηγικά πλοία θεωρούνται τα αλιευτικά μήκους άνω των 24 μέτρων, επιβατηγά

Σε ό,τι αφορά τα δημοσιονομικά μέτρα που έχουν ληφθεί για την ελάφρυνση του εργατικού κόστους παρτίθενται παρακάτω σχετικοί πίνακες:

ΚΡΑΤΟΣ ΜΕΛΟΣ

ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ (ΜΕΙΩΣΗ Ή ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ)

ΒΕΛΓΙΟ	- Ολική απαλλαγή των εργοδοτών από την υποχρέωση καταβολής των εργοδοτικών εισφορών. - Μερική απαλλαγή των ναυτικών από την υποχρέωση καταβολής των εργατικών εισφορών.
ΔΑΝΙΑ (DIS)	- Ολική απαλλαγή των ναυτικών από την υποχρέωση καταβολής των εργατικών εισφορών. - Ολική απαλλαγή των ναυτικών από το φόρο εισοδήματος.
ΓΕΡΜΑΝΙΑ (ISR)	- Μερική απαλλαγή των εργοδοτών από την υποχρέωση καταβολής των εργοδοτικών εισφορών (επιπλέον από το 1999 μερική απαλλαγή των ναυτικών από το φόρο εισοδήματος)
ΙΣΠΑΝΙΑ (CANARIES)	- Μερική απαλλαγή των εργοδοτών από την υποχρέωση καταβολής των εργοδοτικών εισφορών. - Μερική απαλλαγή των ναυτικών από την υποχρέωση καταβολής των εργατικών εισφορών. - Μερική απαλλαγή των ναυτικών από το φόρο εισοδήματος.
ΓΑΛΛΙΑ	- Ολική απαλλαγή των εργοδοτών από την υποχρέωση καταβολής των εργοδοτικών εισφορών (υπό εξέταση από την CION). - Μερική απαλλαγή των ναυτικών από την υποχρέωση καταβολής των εργατικών εισφορών.
ΙΡΛΑΝΔΙΑ	- Μερική απαλλαγή των ναυτικών από το φόρο εισοδήματος.
ΙΤΑΛΙΑ (IIR)	- Ολική απαλλαγή των εργοδοτών από την υποχρέωση καταβολής των εργοδοτικών εισφορών. - Ολική απαλλαγή των ναυτικών από την υποχρέωση καταβολής των εργατικών εισφορών. - Μερική απαλλαγή των ναυτικών από το φόρο εισοδήματος.
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ	- Ολική απαλλαγή των εργοδοτών από την υποχρέωση καταβολής των εργοδοτικών εισφορών.
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	- Ολική απαλλαγή των ναυτικών από την υποχρέωση καταβολής των εργατικών εισφορών. - Ολική απαλλαγή των ναυτικών από το φόρο εισοδήματος.
ΑΥΣΤΡΙΑ	-
ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ (MADEIRA)	- Ολική απαλλαγή των εργοδοτών από την υποχρέωση καταβολής των εργοδοτικών εισφορών. - Ολική απαλλαγή των ναυτικών από την υποχρέωση καταβολής των εργατικών εισφορών. - Ολική απαλλαγή των ναυτικών από το φόρο εισοδήματος.
ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ (FLIS)	- Μερική απαλλαγή των ναυτικών από την υποχρέωση καταβολής των εργατικών εισφορών. - Μερική απαλλαγή των ναυτικών από το φόρο εισοδήματος.
ΣΟΥΗΔΙΑ	- Ολική απαλλαγή των ναυτικών από το φόρο εισοδήματος. - Μερική απαλλαγή των εργοδοτών από την υποχρέωση καταβολής των εργοδοτικών εισφορών.
ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ	- Δεν γεννάται υποχρέωση καταβολής φόρου εισοδήματος εφόσον η θάλασσα υπηρεσία υπερβαίνει τις 165 ημέρες κατά έτος.
ΝΟΡΒΗΓΙΑ (NIS)	- Ολική απαλλαγή των εργοδοτών από την υποχρέωση καταβολής των εργοδοτικών εισφορών. - Ολική απαλλαγή των ναυτικών από την υποχρέωση καταβολής των εργατικών εισφορών. - Ολική απαλλαγή των ναυτικών από το φόρο εισοδήματος.



ΠΕΙΡΑΪΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ PIRAEUS MARITIME TRAINING CENTRE S. RANIS

Accredited By:

- ◆ Republic of Cyprus
- ◆ Republic of Panama
- ◆ The Bahamas Maritime Authority
- ◆ Republic of Marshal Islands
- ◆ Saint Vincent & Grenadines
- ◆ Republic of Bermuda



TRAINING FOR:

**PROTECTION - QUALITY - SAFETY - STATUS
& PROFIT**

COURSES:

1. GMDSS
2. ARPA
3. BASIC SAFETY TRAINING
4. TANKER SAFETY - COW
5. ADVANCE FIRE FIGHTING
6. RO-RO PASSENGER SHIP
7. PROFICIENCY IN SURVIVAL CRAFT AND FAST RESCUE BOATS
8. PROFICIENCY IN MEDICAL FIRST AID
9. CROWD MANAGEMENT

STCW/95

For

Onboard Officers & Crew

- Company Security Officers
- Ship Security Officers
- Port Facility Officers
- ISM Internal Auditors
- ISPS Internal Auditors

Also:

- Risk Assessment - Risk Management
- Accident investigation and Analysis
- Media Response Course
- Refreshing Training for Retired Deck / Engine Greek Officers. (Panama or Cyprus Certificate)
- ISO 9001: 2000 Implementation and internal auditing

BRM - BTM Course

- POLARIS - NORCONTROL FULL MISSION BRIDGE MANOEUVRING SIMULATOR A TOTAL CONCEPT FOR TRAINING AND EVALUATION
- CAPABLE OF SIMULATING A TOTAL SHIPBOARD BRIDGE OPERATION INCLUDING THE CAPABILITY FOR ADVANCE MANOEUVRING
- 5 DAYS BRM - BTM COURSES BRIDGE TEAM MANAGEMENT INCLUDING 3 DAYS SIMULATION



40, Leosthenous str. 185 36 Piraeus Tel. 210-4525301, 210-4525304 Fax 210-4181704

e-mail: pmtc@hol.gr

pmtc@rangermarine.gr

ΣΥΝΘΕΣΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΣΕ ΧΩΡΕΣ ΤΗΣ Ε.Ε.

	Α' Νηολόγιο Εθνικότητα πληρώματος	Β' Νηολόγιο Εθνικότητα πληρώματος	OFF - SHORE Νηολόγιο Εθνικότητα πληρώματος
ΑΥΣΤΡΙΑ	Καμία απαίτηση.		
ΒΕΛΓΙΟ	Μόνο ο πλοίαρχος Α' πρέπει να είναι Βέλγος υπήκοος.		
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	Μόνο ο πλοίαρχος Α' πρέπει να είναι Γερμανός υπήκοος. Το υπόλοιπο πλήρωμα πρέπει να αποτελείται από υπηκόους της Ε.Ε./Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου.	Επιτρέπονται εξαιρέσεις.	
ΔΑΝΙΑ	Μόνο ο πλοίαρχος Α' πρέπει να είναι Δανός υπήκοος.	Μόνο ο πλοίαρχος Α' πρέπει να είναι Δανός υπήκοος.	
ΙΣΠΑΝΙΑ	Ο πλοίαρχος Α' και ο πλοίαρχος Β' πρέπει να είναι Ισπανοί υπήκοοι. Το υπόλοιπο πλήρωμα πρέπει να αποτελείται από υπηκόους της Ε.Ε./Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου.	Ο πλοίαρχος Α' και ο πλοίαρχος Β' πρέπει να είναι Ισπανοί υπήκοοι. 50% του πληρώματος από χώρες της Ε.Ε./Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου, καμία απαίτηση για το υπόλοιπο πλήρωμα.	
ΓΑΛΛΙΑ	Ο πλοίαρχος Α' και ο πλοίαρχος Β' πρέπει να είναι Γάλλοι υπήκοοι. Το υπόλοιπο πλήρωμα πρέπει να αποτελείται από υπηκόους της Ε.Ε./Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου.		Ο πλοίαρχος Α', τρεις αξιωματικοί και το 35% του πληρώματος πρέπει να είναι Γάλλοι υπήκοοι. Καμία απαίτηση υπηκοότητας από το υπόλοιπο πλήρωμα.
ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ	Μόνο ο πλοίαρχος Α' πρέπει να είναι Φινλανδός υπήκοος. Το λοιπό πλήρωμα μπορεί να είναι οποιασδήποτε εθνικότητας, αλλά το φινλανδικό δίκαιο και οι φινλανδικές εργατικές συμφωνίες εφαρμόζονται σε όλο το πλήρωμα.	Ίδιες απαιτήσεις. Η εφαρμογή των φινλανδικών εργατικών συμφωνιών δεν είναι απαραίτητη, αλλά εφαρμόζονται λόγω πιέσεων από τα συνδικάτα.	
Μ. ΒΡΕΤΑΝΙΑ	Ο πλοίαρχος Α' ορισμένων κατηγοριών πλοίων πρέπει να είναι υπήκοος της Ε.Ε./Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου/NATO.	Βερμούδες, Νησιά Κέϊμάν και Μαν: Ο Πλοίαρχος Α' συγκεκριμένων κατηγοριών πλοίων πρέπει να είναι υπήκοος της Ε.Ε./Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου/NATO/Βρετανικής Κοινοπολιτείας, αλλά εξαιρέσεις είναι δυνατές. Καμία απαίτηση για το λοιπό πλήρωμα. Γιβραλτάρ: Καμία απαίτηση.	
ΙΤΑΛΙΑ	Όλο το πλήρωμα πρέπει να αποτελείται από υπηκόους της Ε.Ε.	Όλο το πλήρωμα πρέπει να αποτελείται από υπηκόους της Ε.Ε. Ξένα πλοία ναυλωμένα σε Ιταλούς χειριστές (BARE BOAT IN) και ιταλικά πλοία μισθωμένα σε ξένους χειριστές (BARE BOAT OUT): Μόνο ο πλοίαρχος Α' και 5 Αξιωματικοί πρέπει να είναι υπήκοοι της Ε.Ε., το λοιπό πλήρωμα μπορεί να έχει οποιαδήποτε υπηκοότητα.	

πλοία άνω των 500 τόνων με μεταφορική ικανότητα άνω των 300 επιβατών, Ro-Ro και δεξαμενόπλοια.

Φορολογικό σύστημα

Στο πλαίσιο της πολιτικής αύξησης της ανταγωνιστικότητας του νηολογίου της και ακολουθώντας τις διεθνείς εξελίξεις, η χώρα από τον Ιούλιο του 2000 προσφέρει στους πλοιοκτήτες τη δυνατότη-

τα επιλογής φορολόγησης με βάση το μοντέλο χωρητικότητας.

Ναυτική εκπαίδευση

Η αύξηση του αριθμού των ναυτικών, η προσέλευση του ενδιαφέροντος των νέων και η βελτίωση της εικόνας της ναυτιλίας γενικότερα ήταν ένας από τους στόχους δημιουργίας της εθνικής καμπάνιας «Sea Vision». Αυτή εφαρμόζεται από το

2003, αποτελεί πρωτοβουλία του UK Chamber of Shipping και συγκεντρώνει πάνω από 100 οργανισμούς και ενώσεις του ναυτιλιακού πλέγματος. Δύο ήταν οι κύριοι άξονες δημιουργίας, με τον πρώτο να έχει ήδη αναφερθεί. Ο δεύτερος ήταν η ανάπτυξη της επικοινωνίας και της συνεργασίας των διαφόρων κλάδων του πλέγματος. ●

SOUTHERN SHIPPING & FINANCE CO. LTD

SOUTHERN SHIPPING (CHARTERING) LTD



HALKIDON SHIPPING CORPORATION



ILION LINES S.A.

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

85 Akti Miaouli & 2 Flessa Str.
185 38 Piraeus

Στοιχεία επιθεωρήσεων πλοίων σε ελληνικούς και ευρωπαϊκούς λιμένες

Πηγή: Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, κλάδος Ελέγχου Επιθεωρήσεων Πλοίων
τμήμα συντονισμού-ελέγχου ΤΚΕΠ & κλιμάκιο έκτακτων επιθεωρήσεων



Οι επιθεωρήσεις πλοίων τόσο στους ελληνικούς όσο και στους διεθνείς λιμένες απαιτεί πλέον ένα κεφάλαιο που απασχολεί έντονα τη ναυτική οικογένεια. Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας συνέλεξε όπως κάθε χρόνο τα στοιχεία που αφορούν τόσο τις επιθεωρήσεις σε πλοία ελληνικού νηολογίου στο εξωτερικό όσο και αλλοδαπών νηολογίων στα ελληνικά λιμάνια, και μας τα δημοσιοποίησε.

Τα στοιχεία αναφορικά με την ελληνική σημαία είναι άκρως ενδιαφέροντα και παρουσιάζονται παρακάτω στο σχετικό πίνακα. Ενδιαφέρον παρουσιάζουν και τα στοιχεία του ΥΕΝ σχετικά με τις επιθεωρήσεις πλοίων στα ελληνικά λιμάνια. Τις ελληνικές αρχές φαίνεται να απασχολήσαν έντονα τα νηολόγια Παναμά (115 επιθεωρήσεις), Τουρκίας (67), Μάλτας (58), Αγ. Βικέντιου (43), Νήσων Κομορών (35), Γεωργίας (30), Λιβερίας (26). Αναλυτικότερα:

Α. Στοιχεία επιθεωρήσεων πλοίων υπό ξένη σημαία σε ελληνικούς λιμένες

Αριθμός επιθεωρήσεων: 646.

Αριθμός επιθεωρήσεων με παρατηρήσεις: 333.

Αριθμός επιθεωρήσεων με παρατηρήσεις που οδήγησαν σε κράτηση: 37.

Τομείς κυριότερων παρατηρήσεων που οδήγησαν σε κράτηση: Πυρασφάλεια 20%, σωστικά 17%, ασφάλεια ναυσιπλοΐας 12%.

Αριθμός

επιθεωρήσεων πλοίων ανά σημαία:

Αλβανία: 14	Καναδάς: 1	Ισραήλ: 1	Πολωνία: 2
Αντίγκουα	Κομόρες: 35	Ιταλία: 13	Πορτογαλία: 7
και Μπαρμπούντα: 6	Κύπρος: 21	Τζαμάικα: 1	Ρουμανία: 1
Αντίλλες: 4	Δανία: 1	Ιαπωνία: 1	Ρωσία: 36
Αζερμπαϊτζάν: 1	Δομίνικα: 3	Κορέα: 20	Σιέρα Λεόνε: 3
Μπαχάμες: 18	Δομινικανή	Λίβανος: 3	Σιγκαπούρη: 2
Μπαρμπάντος: 3	Δημοκρατία: 3	Λιβερία: 26	Σλοβακία: 6
Μπελίζ: 5	Φινλανδία: 1	Μάλτα: 58	Αγ. Βικέντιος: 43
Βερμούδες: 1	Γαλλία: 3	Νήσοι Μάρσαλ: 17	Σαντ Κιτς και Νέβις: 2
Βολιβία: 1	Γεωργία: 30	Μογγολία: 1	Συρία: 10
Βουλγαρία: 3	Γερμανία: 1	Μαρόκο: 1	Ταϊλάνδη: 2
Καμπότζη: 12	Γιβραλτάρ: 2	Ολλανδία: 8	Τόνγκα: 1
	Ονδούρες: 2	Νορβηγία: 5	Τουρκία: 67
	Κίνα: 3	Παναμάς: 115	Ουκρανία: 14
	Ιρλανδία: 1	Φιλιππίνες: 1	Ηνωμένο Βασίλειο: 3

Β. Στοιχεία επιθεωρήσεων πλοίων υπό ελληνική σημαία σε ευρωπαϊκούς λιμένες

Αριθμός επιθεωρήσεων: 478.

Αριθμός επιθεωρήσεων

με παρατηρήσεις: 165.

Αριθμός επιθεωρήσεων με παρατηρήσεις που οδήγησαν σε κράτηση: 9.

Τομείς κυριότερων παρατηρήσεων που οδήγησαν σε κράτηση:

Πυρασφάλεια 18%, σωστικά 18%, ασφάλεια ναυσιπλοΐας 12%.

Υποσημειώσεις

- Τα στοιχεία αφορούν το χρονικό διάστημα 01-01-2006 μέχρι 28-12-2006.
- Τα στοιχεία αφορούν επιθεωρήσεις Port State Control σύμφωνα με το Μνημόνιο των Παρισιών (Paris Mou) σε όλους τους τύπους των πλοίων.
- Ως ευρωπαϊκοί λιμένες νοούνται λιμένες ευρωπαϊκών κρατών και του Καναδά που αποτελούν τα μέλη του Μνημονίου των Παρισιών (Paris Mou).

Υποσημειώσεις

- Τα στοιχεία αφορούν το χρονικό διάστημα 01-01-2006 μέχρι 28-12-2006.
- Τα στοιχεία αφορούν επιθεωρήσεις Port State Control σύμφωνα με το Μνημόνιο των Παρισιών (Paris Mou) σε όλους τους τύπους των πλοίων και επιθεωρήσεις Port State Control, σύμφωνα με την οδηγία 99/35 ΕΚ σε Ε/Τ-Ο/Τ δρομολογημένα πλοία.

**Long established Greek Operator in modern Tankers and Bulk Carriers
is seeking for an experienced Assistant in the Manning Department.**

Senior Candidates must be up to 50 years old, be fluent in English
and preferably hold a Captain Diploma.

Please e-mail CV'S to tbimanning@hotmail.com

THE MARSHALL ISLANDS REGISTRY

SERVICE AND QUALITY ARE WITHIN YOUR REACH



INTERNATIONAL REGISTRIES, INC.

THE MARSHALL ISLANDS MARITIME AND CORPORATE ADMINISTRATOR

PIRAEUS

Tel: +30-210-4293-223/227 Fax: +30-210-4293-228

E-mail: piraeus@register-iri.com



NASDAQ



The Republic of the Marshall Islands currently has a significant and growing number of companies publicly trading on the exchanges seen above.

CONTACT ANY ONE OF IRI'S WORLDWIDE LOCATIONS

Dalian • Ft. Lauderdale • Hong Kong • London • New York • Piraeus • Shanghai • Singapore • Tokyo • Washington, DC/Reston • Zurich

► Ναυτικό Δίκαιο

Το συντελεσθέν νομοθετικό έργο του ΥΕΝ κατά το έτος 2006 και σχετικές εκδοθείσες συνάδουσες εθνικές και διεθνείς διατάξεις

Του Μιχαήλ Μαλέρμπα | Υποναύαρχου Λ.Σ. (ε.α.), μέλους Δ.Σ. Ελληνικής Ενώσεως Ναυτικού Δικαίου

Πρόλογος

Κατά το διαρρέυσαντα χρόνο 2006 εξεδόθησαν υπό του ΥΕΝ οι κατωτέρω παρατιθέμενοι, κατά τομείς, νόμοι και κανονιστικές πράξεις (Π.Δ. - Υ.Α.) καθώς και οι συναφείς κανονισμοί - οδηγίες IMO και Ε.Ε. Σημειώνω ότι οι οδηγίες των IMO και Ε.Ε. κυρώνονται υποχρεωτικά κατά τα κεκανονισμένα με νόμο ή κανονιστική πράξη (Π.Δ. - Υ.Α.) και ούτω εισέρχονται στην εθνική νομοθεσία. Τουναντίον, οι κανονισμοί της Ε.Ε. έχουν άμεση εφαρμογή. Δεν περιλαμβάνονται θέματα που αφορούν το υπηρετούν στο ΥΕΝ προσωπικό (στρατιωτικό - πολιτικό) και αυτά που δεν είναι αρκούντως σοβαρά ή δεν έχουν άμεση σχέση με τη ναυτιλία. Τα δε εντός παρενθέσεως διαλαμβανόμενα αποτελούν επισημάνσεις - σημειώσεις του επιμελητού.

Α. Ασφάλεια ναυσιπλοΐας και επιθεώρηση πλοίων

Α' Διεθνείς διατάξεις

1. Απόφαση υπ' αριθμ. 167/2006/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Ιανουαρίου 2006, περί των δραστηριοτήτων ορισμένων τρίτων χωρών στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών (κωδικοποιημένη έκδοση) (Ε.Ε. L33 της 4.2.2006).
2. Κανονισμός (ΕΚ) υπ' αριθμ. 336/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Φεβρουαρίου 2006, για την εφαρμογή του διεθνούς κώδικα διαχείρισης της ασφάλειας εντός της Κοινότητας και την κατάργηση

του κανονισμού (ΕΚ) υπ' αριθμ. 3051/95 του Συμβουλίου (Ε.Ε. L64 της 4.3.2006).

3. 32006. Η 0339 σύσταση της Επιτροπής, της 8ης Μαΐου 2006, για την προώθηση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά πλοίων ελλιμενισμένων σε λιμένες της Κοινότητας (Ε.Ε. L125 της 12.5.2006).

Α' Εθνικές διατάξεις

1. Νόμοι

α. Νόμος 3490/06 (Α' 206)

«Σύσταση ινστιτούτου ναυτικής κατάρτισης με την επωνυμία "ΠΟΣΕΙΔΩΝ Ινστιτούτο Ναυτικής Κατάρτισης Α.Ε." και άλλες διατάξεις»

[Με το άρθρο 8 του εν λόγω νόμου προστίθεται πργ. 3 στο άρθρο 39 του ΚΔΝΔ με την οποία επιβάλλεται στους Οργανισμούς (Νηογνώμονες), με απόφαση του ΚΕΕΠ, χρηματικό πρόστιμο σύμφωνα με την πργ. 1 του άρθρου 45 (ήτοι 500.000 ευρώ κατά περίπτωση) για πλημμελή εκτέλεση του έργου αυτών αναφορικά με την επιθεώρηση και πιστοποίηση της τεχνικής καταλληλότητας των υπό ελληνική σημαία πλοίων.)

2. Τροποποιήσεις Δ.Σ. SOLAS 74

α. Π.Δ. 71/06 (Α' 73)

Κύρωση τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS), 1974 όπως αυτές υιοθετήθηκαν με τις αποφάσεις 134 (76) 12 - 12 - 2002 και 151





(78)/20-5-2004 της Επιτροπής Ναυτιλιακής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO).

Τροποποιούνται διατάξεις κανονισμών:

Κεφαλαίου II-1	Κατασκευή - Δομή κ.λπ. Μέρος Α-1, Μέρος Β και Γ
Κεφαλαίου II 2	Κατασκευή - πυροπροστασία
Κεφαλαίου III	Σωστικά μέσα
Κεφαλαίου XII	Μεταφορά χύμα φορτίων

3. Προεδρικά διατάγματα

α. Π.Δ. 159/06 (Α' 168)

«*Ίδρυση Σχολής Επιθεωρητών Ασφαλείας Πλοίων*» (Με το εν λόγω Π.Δ. ιδρύεται σχολή εξειδικευμένης εκπαίδευσης και επιμόρφωσης του προσωπικού Λ.Σ. σε θέματα επιθεώρησης και ελέγχου ασφαλείας των εμπορικών πλοίων.)

β. Π.Δ. 164/06 (Α' 173)

«*Επιθεώρηση των τελικών ελικοφόρων αξόνων και των περιοδικών ελέγχων αεροφυλακίων των εμπορικών πλοίων*»

4. Υπουργικές αποφάσεις

α. Απόφαση ΥΕΝ υπ' αριθμ. 4113.222 /01/13-7-06 (Β' 1171)

«*Τροποποίηση της υπ' αριθμ. 1218.86/4-1-1996 υπουργικής απόφασης "Τύπος του ημερολογίου ραδιοεπικοινωνιών για χρήση των πλοίων που φέρουν σταθμό ραδιοεπικοινωνιών GMDSS, στοιχεία που καταχωρίζονται σ' αυτό και τρόπος τήρησης αυτού"*» (Β 19/96)

β. Απόφαση ΥΕΝ υπ' αριθμ. 4113.214 /01/13-7-06 (Β' 1171)

«*Αποδοχή τροποποιήσεων του Διεθνούς Κώδικα για τα Ταχύπλοα Σκάφη 2000, ο οποίος έγινε αποδεκτός με την υπ' αριθμ. 4113.179/1/29-1-2004 (Β' 341), όπως οι τροποποιήσεις αυτές υιοθετήθηκαν από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO), σύμφωνα με την υπ' αριθμ. MSC 175 (79)/10-12-04 Απόφαση*»

γ. Απόφαση ΥΕΝ υπ' αριθμ. 4113.215 /01/13-7-06 (Β' 1171)

«*Αποδοχή τροποποιήσεων του Διεθνούς Κώδικα για τα Ταχύπλοα Σκάφη 1994, ο οποίος έγινε αποδεκτός με την υπ' αριθμ. 1218.112/1/1998 υπουργική απόφαση (Β' 726) και τροποποιήθηκε με την υπ' αριθμ. 4113.184/01/2004 Υ.Α. (Β' 1330), όπως οι τροποποιήσεις αυτές υιοθετήθηκαν με την υπ' αριθμ. MSC 174(79)10-12-2004 απόφαση Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO)*»

δ. Απόφαση ΥΕΝ υπ' αριθμ. 3714.1/15/2-3-2006 (Β' 419)

«*Εθελοντική εφαρμογή διεθνούς κώδικα ασφαλούς διαχείρισης (ΔΚΑΔ) και διεθνούς κώδικα ασφαλείας πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων (ΔΙΚΑΠΛΕ)*»
(Με την εν λόγω Υ.Α. γίνεται επέκταση εφαρμογής σε εθελοντική βάση: α) Του ΔΚΑΔ σε μη υπόχρεα πλοία και στις εταιρείες διαχείρισης των πλοίων αυτών και β) του Κώδικα ISPS σε μη υπόχρεα πλοία και μη υπόχρεες λιμενικές εγκαταστάσεις της χώρας.)

Β. Προστασία θαλασσιού περιβάλλοντος

Α Εθνικές διατάξεις

1. Νόμοι

α. Νόμος 3482/06 (Α' 163)

«*Κύρωση του πρωτοκόλλου του 2003 της Διεθνούς Σύμβασης του 1992 για την Ίδρυση Διεθνούς Κεφαλαίου αποζημίωσης ζημιών ρύπανσης από πετρέλαιο και άλλες διατάξεις*»

[Η κύρωση του ως άνω νέου πρωτοκόλλου εκρίθη σκόπιμη καθώς εξασφαλίζει την πλήρη αποζημίωση των θυμάτων ζημιών συνεπεία πετρελαϊκής ρύπανσης έναντι απωλειών ή ζημιών, όταν υφίσταται κίνδυνος το ποσό αποζημίωσης που είναι διαθέσιμο από τη Δ.Σ. του 1992 για την Αστική Ευθύνη (CLC 92) και τη Δ.Σ. του 1992 για το Κεφάλαιο (FUND92) να μην επαρκεί για την πληρωμή στο ακέραιο τεκμηριωμένων αξιώσεων που έχουν εγερθεί. Στους παραβάτες των διατάξεων του κυρωμένου πρωτοκόλλου επιβάλλεται χρηματικό πρόστιμο σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο τέταρτο «Κυρώσεις» του ως άνω κυρωτ. νόμου.]

β. Νόμος 3497/06 (Α' 219)

«*Κύρωση του πρωτοκόλλου περί συνεργασίας για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία και, σε περίπτωση επείγουσας ανάγκης, στην καταπολέμηση της ρύπανσης της Μεσογείου Θαλάσσης*»
(Η κύρωση του ως άνω πρωτοκόλλου κρίθηκε αναγκαία προκειμένου να εφαρμόζονται ομοιόμορφα από όλες τις μεσογειακές χώρες αντίστοιχες

διατάξεις για την ετοιμότητα, συνεργασία και αντιμετώπιση της ρύπανσης της θάλασσας.)

2. Π.Δ.

- Τροποποιήσεις Δ.Σ. MARPOL 73/78

Αναθεωρημένα παραρτήματα Ι-ΙΙ-ΙV

α. Π.Δ. 114/06 (Α' 112)

«Αποδοχή τροποποιήσεων στο παράρτημα του πρωτοκόλλου του 1978 αναφορικά με τη Διεθνή Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από πλοία, 1973 (αναθεωρημένο παράρτημα ΙV της Δ.Σ. MARPOL 73/78)»

[Σύμφωνα με την πργ. 3 της απόφασης ΜΕΡC 115 (51) της ΕΠΘΠ του ΙΜΟ, το αναθεωρημένο παράρτημα ΙV τέθηκε σε ισχύ την 1/8/2003. Από την ημερομηνία αυτή υπόχρεα πλοία με ελληνική σημαία ήδη συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις εξοπλισμού και έχουν εφοδιασθεί με τα προβλεπόμενα πιστοποιητικά. Με τη θέση σε ισχύ του αναθεωρημένου παραρτήματος, τα υπόχρεα πλοία θα πρέπει να συμμορφώνονται, μεταξύ των άλλων, με τις προβλεπόμενες απαιτήσεις εγκατεστημένου εξοπλισμού και συστημάτων πρόληψης ρύπανσης της θάλασσας από λύματα, εγκεκριμένου τύπου, καθώς και εφοδιασμού τους με τον προβλεπόμενο τύπο διεθνούς πιστοποιητικού για την αποφυγή ρύπανσης της θάλασσας από λύματα, που περιγράφεται στο παράρτημα της σχετικής απόφασης ΜΕΡC 115 (51).]

β. Σχέδιο Π.Δ. (στο στάδιο διοικητικών διαδικασιών δημοσιεύσεως)

«Αποδοχή τροποποιήσεων στα παραρτήματα του πρωτοκόλλου του 1978 αναφορικά με τη Διεθνή Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από πλοία, 1973 (αναθεωρημένα παραρτήματα Ι και ΙΙ της Δ.Σ. MARPOL 73/78)»

[Με το εν λόγω Π.Δ. γίνεται αποδεκτό το κείμενο που αφορά τις αποφάσεις υπ' αριθμ. 117 (52) και 118 (52) της ΕΠΘΠ του ΙΜΟ. Με τις αποφάσεις αυτές αναθεωρούνται τα παραρτήματα Ι και ΙΙ της Δ.Σ. MARPOL 73/78, με ισχύ από 1/1/2007. Σε ό,τι αφορά το αναθεωρημένο παράρτημα Ι οι τροποποιήσεις που εισήχθησαν είναι συντακτικής φύσεως ή ερμηνευτικού χαρακτήρα με στόχο την ενιαία και ομοιόμορφη εφαρμογή των σχετικών απαιτήσεων του παραρτήματος Ι. Οι τροποποιήσεις που εισήχθησαν στο αναθεωρημένο παράρτημα ΙΙ, πέραν αυτών που είναι συντακτικής φύσεως ή ερμηνευτικού χαρακτήρα με στόχο την ενιαία και ομοιόμορφη εφαρμογή των σχετικών απαιτήσεων του παραρτήματος ΙΙ, αφορούν και τροποποιήσεις ουσιαστικού περιεχομένου.]

Γ. Ακτοπλοΐα

1. Νόμοι

α. Νόμος 3450/06 (Α' 64)

«Αναβάθμιση και αναδιάρθρωση της ναυτικής εκπαίδευσης και άλλες διατάξεις»

[Με το άρθρο 25 του εν λόγω νόμου αντικαθίσταται (για πολλοστή φορά) διατάξεις του νόμου 2932/01 (Α' 145) «Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές κ.λπ.» και βασικά αντικαθίσταται το άρθρο πέμπτο «Μεταβολή πλοιοκτήτη». Οι λόγοι που επέβαλαν την εν λόγω αντικατάσταση διαλαμβάνονται στην εισηγητική έκθεση.]

β. Νόμος 3482/06 (Α' 163)

«Κύρωση του πρωτοκόλλου του 2003 της Διεθνούς Σύμβασης του 1992 για την ίδρυση διεθνούς κεφαλαίου αποζημίωσης ζημιών ρύπανσης από πετρέλαιο και άλλες διατάξεις»

[Με το άρθρο έκτο του Κυρ. Νόμου αντικαθίσταται εκ νέου η πργ. 5 του άρθρου ογδόου του Ν. 2932/01 (Α' 145). Το θέμα εστιάζεται στην προ-

κήρυξη μειοδοτικού διαγωνισμού για τη σύναψη σύμβασης ή συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας διάρκειας 12 ετών για την εκτέλεση από Ε/Γ πλοία ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.]

2. Υπ. αποφάσεις

α. Κ.Υ. Απόφαση υπ' αριθμ. 3332.2/01/06/17-1-06 (Β' 76)

«Καθορισμός του τύπου και των στοιχείων της δήλωσης δρομολόγησης πλοίου, του περιεχομένου αυτής και των εγγράφων που συνοποβάλλονται με αυτήν»

β. Κοινές υπουργικές αποφάσεις

Υπ' αριθμ. 3323.1/01/06/3-5-06 (Β' 556), 3323.1/01/06/3-5-06 (Β' 657) και 3323.1/04/06/30-6-06 (Β' 913), 3323.1/06/06/11-8-06 (Β' 1332) [Με τις ως άνω ΚΥΑ τροποποιούνται διατάξεις της βασικής αρχικής ΚΥΑ υπ' αριθμ. 3323.1/01/05/26-5-05 (Β' 718) «Ανώτατες επιτρεπόμενες τιμές καθαρών ναύλων οικονομικής ή ενιαίας θέσης επιβατών, οχημάτων και εμπορευμάτων, πλην ταχυδρομικών αποστολών, πλοίων ακτοπλοΐας κατά σύνδεση και κατά κατηγορία πλοίου».]

Δ. Ναυτική εργασία

1. Υπ. αποφάσεις οργανικών συνθέσεων πλοίων

α. Υ.Α. υπ' αριθμ. 3511.1/12/06/13-7-06 (Β' 1162)

«Οργανική σύνθεση πληρώματος δρομολογημένων επιβατηγών - οχηματαγωγών (Ε/Γ - Ο/Γ) πλοίων για την εκτέλεση εκτάκτων πλόων προς μεταφορά φορτίων ή κενών φορτίου και επιβατών»

β. Υ.Α. υπ' αριθμ. 3511.1/15/06/24-8-06 (Β' 1407)

«Οργανική σύνθεση πληρώματος Ε/Γ - Π/Κ πλοίων έως 25 κοχ που εκτελούν ημερινούς πλόες συνολικής απόστασης κάτω των 10 ναυτικών μιλίων από λιμένες ή όρμους της Ζακύνθου μέχρι την τουριστική περιοχή «όρμος Ναυαγίου Ζακύνθου» εφόσον δεν απομακρύνονται πέραν των 6 ναυτικών μιλίων από τις ακτές».

2. Υπ. αποφάσεις κυρώσεως ΣΣΕ

Με αντίστοιχες αποφάσεις ΥΕΝ κυρώθηκαν το



TOW MAR

KLAIPEDA LITHUANIA



Towage & Marine Assistance UAB

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 OFFSHORE STRUCTURES

CREW CHANGE ON ANCHORAGE

SHIP SUPPLY SERVICE ON ANCHORAGE

FRESHWATER SUPPLY

UNDERWATER REPAIRS



**Represented in Greece
by NAVIGATOR S.A.**

Towage & Marine Assistance

S.Daukanto 3, 92123 Klaipeda, Lithuania

Tel.: +370 46 303427, Fax: +370 46 303428

info@towage.lt

www.towage.lt





έτος 2006 οι κατωτέρω Συλλογικές Συμβάσεις Ναυτικής Εργασίας:

α. Πληρωμάτων Ρ/Κ βιομηχανικών επιχειρήσεων (Β' 1598/06).

β. Πληρωμάτων μεσογειακών Φ/Γ πλοίων από 501 έως 3.000 κοχ ή 801 - 4.500 TDW (Β' 1428/06).

γ. Πληρωμάτων πορθμείων εσωτερικού (Β' 1428).

δ. Πληρωμάτων των ακτοπλοϊκών φορτηγών πλοίων Μ/Σ - Π/Κ - Ι/Φ μέχρι 500 κοχ έτους 2006 (Β' 1428).

ε. Πλοιάρχων μεσογειακών φορτηγών πλοίων από 501 έως 3.000 κοχ ή 801 - 4.500 TDW (Β' 1429).

στ. Πληρωμάτων ρυμουλκών (Β' 1429).

ζ. Πληρωμάτων ναυαγοσωστικών (Β' 1429).

η. Πλοιάρχων μεσογειακών και τουριστικών πλοίων (Β' 1429).

θ. Πλοιάρχων φορτηγών πλοίων από 4.500 TDW και άνω (Β' 1239).

ι. Πληρωμάτων μεσογειακών - τουριστικών επιβατηγών πλοίων έτους 2006 (Β' 1234).

ια. Πληρωμάτων φορτηγών ποντοπόρων πλοίων από 4.500 TDW και άνω (Β' 1224).

ιβ. Πληρωμάτων ακτοπλοϊκών Ε/Γ πλοίων (Β' 981).

ιγ. Πληρωμάτων Ε/Γ τουριστικών σκαφών του ν. 2743/1999, ετών 2004, 2005 και 2006 (Β' 981).

3. Υπ. αποφάσεις πολιτικής επιστράτευσης πληρωμάτων Ε/Γ πλοίων

α. Απόφαση υπ' αριθμ. Υ.180/21-2-06 (Β' 230/06)

«Πολιτική κινητοποίηση των πληρωμάτων των δρομολογημένων επιβατηγών, επιβατηγών - οχη-

ματαγωγών και φορτηγών οχηματαγωγών πλοίων του Εμπορικού Ναυτικού»

β. Απόφαση υπ' αριθμ. Υ.181/21-2-06 (Β' 230/06)

«Έγκριση για πολιτική επιστράτευση των πληρωμάτων των δρομολογημένων επιβατηγών, επιβατηγών οχηματαγωγών και φορτηγών οχηματαγωγών πλοίου Εμπορικού Ναυτικού»

γ. Απόφαση ΥΕΝ υπ' αριθμ. 39/21-2-06 (Β' 230/06)

«Γενική πολιτική επιστράτευση των πληρωμάτων των δρομολογημένων επιβατηγών, επιβατηγών οχηματαγωγών και φορτηγών οχηματαγωγών πλοίων του Εμπορικού Ναυτικού»

Ε. Ναυτική εκπαίδευση

1. Νόμοι

α. Νόμος 3450/06 (Α' 64)

«Αναβάθμιση και αναδιάρθρωση της ναυτικής εκπαίδευσης και άλλες διατάξεις»

(Άρθρα 1 έως 19 και 31 -32 αναφερόμενα στις ΑΕΝ και στην ιδιωτική Ν.Ε. Οι λόγοι που επέβαλαν την ψήφιση των εν λόγω άρθρων διαλαμβάνονται στην εισηγητική έκθεση του νόμου. Τα λοιπά άρθρα 20 έως 34 του νόμου ρυθμίζουν διάφορα άλλα θέματα αρμοδιότητας ΥΕΝ.)

β. Νόμος 3490/06 (Α' 206)

«Σύσταση ινστιτούτου ναυτικής κατάρτισης με την επωνυμία "ΠΟΣΕΙΔΩΝ Ινστιτούτο Ναυτικής Κατάρτισης Α.Ε." και άλλες διατάξεις»

(Άρθρα 1 έως 7 αναφερόμενα στο ΙΝΚ. Οι λόγοι που επέβαλαν την ψήφιση των εν λόγω άρθρων

διαλαμβάνονται στην εισηγητική έκθεση του νόμου. Τα λοιπά άρθρα 8 έως 13 του νόμου ρυθμίζουν διάφορα άλλα θέματα αρμοδιότητας ΥΕΝ.)

2. Π.Δ.

α. Π.Δ. 241/06 (Α' 252)

«Αποδοχή τροποποιήσεων της Διεθνούς Συμβάσεως "Για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών, 1978", η οποία κυρώθηκε με τον ν. 1314/1983 (Α' 2), όπως αυτή τροποποιήθηκε»

ΣΤ. Λιμενική Αστυνομία

1. Υπ. αποφάσεις για καταδυτικές υπηρεσίες αναψυχής

Κατ' εξουσιοδότηση του Ν. 3409/05 (Α' 273) «Καταδύσεις αναψυχής» δημοσιεύθηκαν στο ΦΕΚ Β' 449 τρεις αποφάσεις ΥΕΝ που ρυθμίζουν τους όρους και τις προϋποθέσεις υλοποίησης των διατάξεων των εν λόγω νόμου.

2. Κ.Υ. Αποφάσεις για αεροδρόμια επί υδάτινης επιφάνειας

Κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου 23 του Ν. 3333/05 (Α' 91) «Περί ίδρυσης και λειτουργίας Εμπορευματικών Κέντρων και άλλες διατάξεις» δημοσιεύθηκαν στα ΦΕΚ Β' 1445/06 και Β' 274/06 ΚΥΑ, διά των οποίων εγκρίνεται προσωρινή άδεια λειτουργίας αεροδρομίου επί υδάτινης επιφάνειας στη θαλάσσια περιοχή νήσων Λευκάδος και Ιθάκης καθώς και στο λιμένα Πατρών.

3. Υπ. αποφάσεις εγκρίσεως γενικών



και ειδικών κανονισμών λιμένων

α. Με αντίστοιχες αποφάσεις ΥΕΝ δημοσιεύθηκαν το 2006 οι ΓΚΛ υπ' αριθμ. 44 (Β' 1687), 43 (Β' 916), 42 (Β' 537), 41 (Β' 510).

β. Με αντίστοιχες αποφάσεις ΥΕΝ δημοσιεύθηκαν το 2006 οι εξής ειδικοί κανονισμοί λιμένων: Κ.Λ. Βόλου 37 (Β' 1598), Κ.Λ. Χίου 42 (Β' 1473), Κ.Λ. Ναυπλίου 26 (Β' 1388), Κ.Λ. Θήρας 41 (Β' 1388), Κ.Λ. Μεσολογγίου 17 (Β' 687).

2. Ναυτιλιακή οικονομία και πολιτική

1. Νόμοι

α. **Νόμος 3427/05 (Α' 312)** (δημοσιεύτηκε 2-1-06) «ΦΠΑ στις νέες οικοδομικές, μεταβολές στη φορολογία κεφαλαίου και άλλες διατάξεις» [Το ΥΕΝ και τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις ενδιαφέρουν τα άρθρα 34 και 37. Ειδικότερα:

α) Άρθρο 34 (άνευ τίτλου)

Διά του άρθρου αυτού διευκρινίζεται ότι οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις θα διέπονται πλέον αποκλειστικά από τις διατάξεις του άρθρου 25 του Ν. 27/1975 (Α' 77) και του Α.Ν. 378/1968 (Α' 82), όπως ισχύουν, καθώς και από τις, κατ' εξουσιοδότηση των νόμων αυτών, εκδοθείσες κανονιστικές αποφάσεις, χωρίς να ισχύουν οι αναφορές τους στον Α.Ν. 89/1967.

β) Άρθρο 37 Προσαύξηση ποσών φόρου και εισφοράς πλοίων

Με τις διατάξεις του εν λόγω άρθρου αναπροσαρμόζονται αυξανόμενοι οι συντελεστές φόρου και εισφοράς των πλοίων που υπάγονται στις διατάξεις

των νόμων 27/1975 (Α' 77) και 29/1975 (Α' 75).]

2. Υπ. Αποφάσεις

α. **Απόφαση ΥΕΝ υπ' αριθμ. 3100.1/09/05 /27-12-05 (Β' 60/06)**

«Ανασυγκρότηση Συμβουλίου Εθνικής Ναυτιλιακής Πολιτικής»

β. Δημοσιεύθηκαν με Υ.Α, κατά το 2006 πληθώρα εγκριτικών πράξεων διά των οποίων εγκρίνονται οι όροι από τους οποίους θα διέπεται η νηολόγηση ελληνικών πλοίων σύμφωνα με το Ν.Δ. 2687/53.

Η. Λιμενική πολιτική

1. Νόμοι

α. **Νόμος 3450/06 (Α' 64)**

«Αναβάθμιση και αναδιάρθρωση της ναυτικής εκπαίδευσης και άλλες διατάξεις»

Άρθρο 21 Κατάταξη λιμένων

[Με το εν λόγω άρθρο χορηγείται η εξουσιοδότηση εκδόσεως ΚΥΑ καθορισμού των λιμένων της χώρας σε: Λιμένες διεθνούς ενδιαφέροντος, εθνικής σημασίας, μείζονος ενδιαφέροντος (διανομαρχιακού επιπέδου) και τοπικής σημασίας (νομαρχιακού επιπέδου).]

β. **Νόμος 3490/06 (Α' 206)**

«Σύσταση Ινστιτούτου Ναυτικής Κατάρτισης με την Επωνυμία "Ποσειδών ΙΝΚ Α.Ε." και άλλες διατάξεις»

(Με το άρθρο 9 του εν λόγω νόμου ρυθμίζονται θέματα, Οργανισμών Λιμένα Α.Ε. και ιδίως όσον α-

φορά το προσωπικό αυτών.)

2. Υπ. Απόφασεις

α. **Απόφαση ΥΕΝ υπ' αριθμ.**

8216/10/2006/16-1-06 (Β' 48)

«Ανασυγκρότηση Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων»

β. **ΚΥΑ υπ' αριθμ. 8122.1/14/06/2-3-06 (Β' 330)**

«Αναπροσδιορισμός δικαιωμάτων Λιμενικών Ταμείων και Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων»

Θ. Οργανωτικά θέματα ΥΕΝ και ΝΠΔΔ

1. Νόμοι

α. **Ν.3450/06 (Α' 64)**

«Αναβάθμιση και αναδιάρθρωση της ναυτικής εκπαίδευσης και άλλες διατάξεις»

(Με τα άρθρα 26, 27 και 28 του εν λόγω νόμου ρυθμίζονται θέματα του ΝΑΤ που αναφέρονται στην είσπραξη των πόρων αυτού, των συντάξεων που χορηγεί και του προσωπικού του. Με το άρθρο 30 ρυθμίζονται θέματα του ΝΕΕ.)

2. Π.Δ.

α. **Π.Δ. 27/06 (Α' 23)**

«Τροποποίηση του Π.Δ. 242/99 "Οργανισμός υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας" (Α' 201)»

3. Υπ. Αποφάσεις

Με την ΚΥΑ υπ' αριθμ. 1141.1/08/06/29-3-06 (Β' 428) μεταφέρθηκε η έδρα του ν. ακολούθου από τη Γένοβα στην Τεργέστη Ιταλίας. ☉



Του Άλκη Κορρέ



* Χριστούγεννα

Κάνει κρύο και έξω φυσάει βοριάς, κάνοντας τις λεύκες να λυγίζουν. Στο μπαλκόνι αναβοσβήνουν τα χριστουγεννιάτικα λαμπάκια. Τικ, τικ, παύση, τικ, τικ, τικ, παύση ξανά. Μετά από λίγο πάλι το ίδιο και παύση ξανά. Αν το καλώδιο πάνω στο οποίο στηρίζονται τα λαμπάκια είναι ο χρόνος, τα αναβοσβήσιμα είναι οι ανθρώπινες ζωές. Ο χρόνος είναι εκεί, βρέξει χιονίσει, στο αιώνιο διηνεκές του, και εμείς πάνω σ' αυτό ζούμε τις ελάχιστες ζωές μας σαν αναλαμπές, που αν και διαρκούν πολύ λίγο, είναι αρκετές για να φωτίσουν, έστω στιγμιαία, το πέρασμα του χρόνου.



Δεν ξέρω γιατί, αλλά πολλοί άνθρωποι λένε ότι τα Χριστούγεννα έχουν μια δικιά τους μελαγχολία, η οποία επηρεάζει τους ανθρώπους. Αν μάλιστα έχουν μεσολαβήσει γεγονότα, η μελαγχολική διάθεση επιτείνεται, μεγαλώνει και διαχέεται και στους άλλους. Ίσως γι' αυτό τελικά να γίνονται τα πάρτι στα Χριστούγεννα. Για να μας βγάλουν από αυτή τη διαδικασία και να μας θυμίσουν ότι γιορτάζουμε τη γέννηση του Χριστού. Χριστούγεννα και μου 'ρχονται στο μυαλό ιστορίες από τα βαπόρια πριν από τριάντα χρόνια. Τότε που η κάθε φόρτωση και η κάθε εκφόρτωση ήταν ευκαιρία για γιορτή για τον κόσμο χωρίς υπηρεσία. Το βαπόρι μέρες ολόκληρες σταματημένο και οι ναυτικοί έξω ζωντάνευαν τα ξένα λιμάνια και διατράνευαν την ελληνική λεβεντιά. Ομορφιά στα λιμάνια, συχνά μαζί με κακομοιριά, έρωτες μαζί με λύπηση, κοπέλες, καλαμπούρια και μεθύσια, όλα αυτά που έκαναν τη ζωή του ναυτικού διαφορετική από τις άλλες, αυτές που ζούμε εμείς οι άλλοι στη στεριά. Μας έλεγε ότι ήταν τόσο η φτώχεια σε κάποια από αυτά που μπορούσες να έχεις όποια κοπέλα ήθελες για δυο πλάκες μοσχολάππου. Μας διηγούνταν την κατάντια ορισμένων Ελλήνων ναυτικών που ερωτεύτηκαν κάποιες από αυτές και κατέληξαν νταβατζήδες της αγαπημένης τους. Δεν έβλεπε τον κόσμο σαν μέσα σε γυάλα. Τον έβλεπε με κριτικό μάτι, αλλά χωρίς ψυχρότητα, με τη συγκίνηση και τη συμπόνια του ανθρώπου που ζει μαζί με τους άλλους και συμμετέχει.

Ο Νίκος που πήγαινε συχνά, νέος τότε, στη Νότιο Αμερική με βαπόρια του Ευγενίδη, πρόλαβε και τη γεύτηκε. Μέσα από τις διηγήσεις του πηγαίναμε και εμείς εκεί διψασμένοι για περιπέτεια. Στα βαπόρια αυτά τότε μπάρκαραν Σιφνιοί, όχι μόνο μάγειροι, αλλά ναυτικοί από όλες τις ειδικότητες, γνωστοί μεταξύ τους και με τους άλλους. Το πλήρωμα γινόταν μια παρέα και το ταξίδι διασκέδαση. Τον θυμάμαι να γυρίζει μαυρισμένος με τα μπράτσα δυναμωμένα από τις δουλειές στο κατάστρωμα, στητός και ορεξάτος, φορτωμένος από εντυπώσεις και έτοιμος για τα πάντα. Αυτός μου έμαθε τον νταιμάνη και τον ταλιμάνη. Αυτός μου εξήγησε τι κάνει ο βασιμάνης, και όταν δεν έβρισκα στην εργασία για το Ελληνικό Ναυτεργατικό Δυναμικό ποια είναι η δουλειά του δεσπεντζέρη, εκείνος έψαξε και βρήκε ότι είναι μια ειδικότητα στα πασεντζερικά μεταξύ κουζίνας και τραπεζαρίας.

Έξυπνος και διαβασμένος, με κοφτερό μυαλό και τη γνωστή ελληνική ευρηματικότητα, ήταν ο άνθρωπος που άμεσα έδινε την απάντηση στο πώς έγινε η ελληνική ναυτιλία αυτό που είναι σήμερα. Η απόσταση μεταξύ του αξιωματικού και του πλοιοκτήτη ελαχιστοποιημένη από την καλλιέργεια και τη δύναμη της προσωπικότητας. Ήταν ζήτημα χρόνου να προσδεύσει και να ανεβεί στην κορυφή της ιεραρχίας. Μετρημένος, δουλευτής, στη συνέχεια οικογενειάρχης καλός, πάντα προσπαθώντας να βοηθήσει τον αδύνατο, τον άτυχο, τον άπειρο, αλλά πρώτα απ' όλα το βαπόρι.

Ο αγαπημένος παιδικός μου φίλος και συμμαθητής ο καπτα Νίκος ο Κορκολής ήταν πολύ άρρωστος φέτος τα Χριστούγεννα και δεν μπόρεσε να δει το Νέον Έτος. Ας συνεχίσει να οδηγεί ο Θεός τη ρότα του. ☺

Σύμπραξη εταιρειών

Το 33% των μετοχών της εισηγμένης στο Nasdaq ελληνικής ναυτιλιακής εταιρείας Freeseas απέκτησε εταιρεία του Ομίλου Ρέστη. Ως εξαιρετικά θετική εξέλιξη χαρακτηρίσε το γεγονός ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της Freeseas κ. Ίων Βαρουχάκης, ο οποίος σημείωσε ότι η εμπειρία του Ομίλου Ρέστη στη ναυτιλία είναι γνωστή ενώ η συμμετοχή του στο κεφάλαιο της εισηγμένης στο Nasdaq ναυτιλιακής εταιρείας θα προσδώσει στην περαιτέρω δυναμική ανάπτυξη της προς όφελος της εταιρείας και των μετοχών της. Υπενθυμίζεται ότι η Freeseas διαθέτει τρία πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου και ιδρύθηκε τον Απρίλιο του 2004. Αρχικοί μέτοχοι της ήταν οι κ. Ίων Βαρουχάκης, Γιώργος και Στάθης Γουρδομιχάλης.

Η ναυτιλιακή εταιρεία εισήγαγε τις μετοχές της στο Nasdaq στα τέλη του 2005 ενώ το Δεκέμβριο του 2006 ο κ. Ίων Βαρουχάκης εξαγόρασε το μερίδιο των άλλων δυο, το οποίο ήταν περίπου 2,8 εκατ. μετοχές αντί 3,26 δολ. ανά μετοχή (9,2 εκατ. δολ. περίπου).

Πρόσφατα στη ναυτιλιακή εταιρεία εξελέγη νέο πενταμελές διοικητικό συμβούλιο με πρόεδρο και διευθύνοντα σύμβουλο τον κ. Βαρουχάκη ενώ διορίστηκαν δύο νέα μέλη οι κ. Κώστας Κουτσουμπής, οικονομικός διευθυντής του Ομίλου Ρέστη, και Δημήτρης Παναγιωτόπουλος, επικεφαλής του ναυτιλιακού τμήματος και του Corporate Banking της Proton Bank. Τα υπόλοιπα μέλη του Δ.Σ. είναι οι κ. Focko Nauta και Matthew McCleery. ☉



Παραμένουμε σταθεροί στη στρατηγική επέκτασης της Euroseas

Την πώληση του πλοίου «Ariel» ανακοίνωσε η εισηγμένη στο αμερικανικό χρηματιστήριο (OTCBB) ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακή εταιρεία Euroseas του κ. Αριστείδη Πίττα. Πρόκειται για ένα handysize πλοίο μεταφοράς ξηρού φορτίου χωρητικότητας 33.712 dwt, κτισμένο το 1977. Η πώληση του «Ariel», που θα παραδοθεί στον ιδιοκτήτη το Φεβρουάριο του

2007, θα προσκομίσει κέρδη κεφαλαίου ύψους 3,4 εκατ. δολ. στην Euroseas.

Ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της ναυτιλιακής εταιρείας κ. Αρ. Πίττας δήλωσε ότι με την πώληση του «Ariel», το οποίο ήταν το μεγαλύτερο σε ηλικία πλοίο της εταιρείας, μειώνεται σημαντικά ο μέσος όρος ηλικίας του στόλου και φτάνει περίπου τα 17 χρόνια. ☉

Στον Όμιλο Ρέστη το 51% της FFBank

Στον έλεγχο του Ομίλου Ρέστη πέρασε η First Business Bank, ο οποίος απέκτησε συνολικά το 51% του μετοχικού κεφαλαίου της τράπεζας, αγοράζοντας τα ποσοστά μικρομετόχων πολλοί από τους οποίους είναι εφοπλιστές. Με την κίνηση αυτή είναι ο μοναδικός ιδιώτης που θα έχει μετοχές της τράπεζας, αφού το υπόλοιπο 49% θα ελέγχουν η Αγροτική Τράπεζα και η Bank of Nova Scotia (BNS).

Η FBB ιδρύθηκε το 2001 εξαγοράζοντας το χαρτοφυλάκιο της Bank of Nova Scotia στην Ελλάδα. Δραστηριοποιείται κυρίως στη ναυτιλιακή τραπεζική και στην τραπεζική επιχείρηση με έμφαση στις μικρομεσαίες επιχειρήσεις. Τον τελευταίο χρόνο έχει επεκταθεί και στη λιανική τραπεζική με τη δημιουργία προϊόντων και υπηρεσιών για ιδιώτες, ενώ το δίκτυό της αποτελείται σήμερα από 15 καταστήματα. Η τράπεζα ξεκίνησε με χαρτοφυλάκιο στη ναυτιλία να αγγίζει το 42% της δραστηριότητάς της, ήτοι 250 εκατομμύρια δολάρια. ☉

Η Quintana Maritime συνεχίζει τις παραλαβές νεοτεύκτων

Την αγορά ενός νεότευκτου πλοίου ανακοίνωσε η ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακή εταιρεία Quintana Maritime Limited.

Πρόκειται για το φορτηγό πλοίο Capesize της βελγικής εταιρείας Bocimar, χωρητικότητας 177.000 dwt, το οποίο θα φέρει το όνομα «Iron Miner». Το φορτηγό πλοίο, που κατασκευάζεται στο ναυπηγείο Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding, αναμένεται να παραδοθεί στην ελληνική εταιρεία, εισηγμένη στο δείκτη Nasdaq, το Μάρτιο του 2007.

Η τιμή αγοράς του πλοίου κυμαίνεται στα 92,5 εκατομμύρια δολάρια. Από αυτό το ποσό η Quintana έχει ήδη προκαταβάλει το ποσό των 9,25 εκατ. δολ., ή το 10% του συνολικού ποσού αγοράς του πλοίου, ενώ το υπόλοιπο οφειλόμενο ποσό θα δοθεί μετά την παράδοση του πλοίου. Παράλληλα η Quintana Maritime θα χρηματοδοτήσει κατά ένα μέρος την αγορά αυτή με την άσκηση των δικαιωμάτων που της παρέχονται από warrants των 3,2 εκατ. δολ.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η Quintana Maritime έχει εξασφαλίσει την απασχόληση του πλοίου με σύμφω-



νο χρονοναύλωσης διάρκειας πέντε ετών και με μέσο ημερήσιο ναύλο τα 40.000 δολ. στην Transfield. Συμπεριλαμβανομένου του πλοίου «Iron Miner», η εταιρεία έχει διασφαλίσει το 90% των ημερών λειτουργίας του 2007, που αντιπροσωπεύουν σχεδόν 191 εκατ. δολ. καθαρών κερδών.

Ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της Quintana Maritime, κ. Σταμάτης Μόλαρης, επισήμανε στις δηλώσεις του ότι «το τελευταίο απόκτημα ακολουθεί τη στρατηγική διεύρυνσης της παρουσία μας στα Capesize, ενώ ταυτοχρόνως διασφαλίζει επικερδείς

και μακροχρόνιες ευκαιρίες εργασίας». «Παραμένουμε πιστοί» πρόσθεσε ο κ. Μόλαρης «στην ανάπτυξη της Quintana και παράλληλα ενισχύουμε τη σταθερότητα στην πρόβλεψη των εσόδων μας».

Επίσης η ναυτιλιακή εταιρεία παρέλαβε το Kamsarmax bulk carrier «Pascha», που είναι το δωδέκατο από τα δεκαεπτά πλοία που έχει αγοράσει από την εταιρεία Metrobulk. Το «Pascha» έχει χτιστεί στο ναυπηγείο Tsuneshi της Ιαπωνίας, έχει χωρητικότητα 82.300 dwt και είναι το δέκατο από τα δεκατέσσερα Kamsarmax που θα παραλάβει η Quintana από τη Metrobulk.

Όπως και τα υπόλοιπα πλοία της εταιρείας, το «Pascha» χρονοναυλώθηκε για το 2007 με ημερήσιο ναύλο 20.000 δολ. στην εταιρεία Bunge S.A. (NYSE:BG).

Με την ολοκλήρωση της εξαγοράς του πλοίου «Iron Miner» καθώς και των πλοίων από τη Metrobulk, ο στόλος της Quintana Maritime θα είναι ένας από τους πιο σύγχρονους της ναυτιλίας με μέσον όρο ηλικίας τα 3,3 χρόνια. ☉

Διεθνής επιτυχία για τον Όμιλο K.C. Lyrintzis

Το πρόγραμμα της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τίτλο «Maritime Training: Azerbaijan, Georgia, Kazakhstan, Ukraine» και με αναφορά δημοσίευσης Eurpad/120541/C/Sv/Multi κατοχυρώθηκε στον Όμιλο K.C. Lyrintzis Group of Companies.

Το πρόγραμμα που καλύπτει τον τομέα ναυτική / ναυτιλιακή εκπαίδευση στις παραπάνω χώρες έχει ως γενικό στόχο να συμβάλει στην ασφάλεια της ναυτιλίας, στην πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης, στην εγρήγορση για το περιβάλλον καθώς και στη δημιουργία δυναμικής ανάπτυξης ναυτιλιακών εκπαιδευτικών κέντρων στην ευρύτερη περιοχή Tracsa.

Αξίζει να αναφερθεί ότι το πρόγραμμα κατοχυρώθηκε στον Όμιλο K.C. Lyrintzis κατόπιν διαγωνισμού στην κοινοπραξία αποτελούμενη από τους

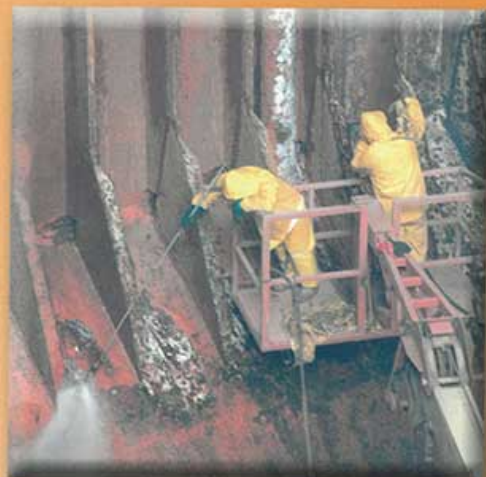
εξής συνεργάτες: HPTI Hamburg Port Training Institute GmbH, Hamburg, Germany, Scott Wilson Consultancy, Basingstoke, UK, Hypodomi Consulting S.A., Athens Greece, QMS Maritime Training Ltd, Athens, Greece, και TuTech Innovation GmbH, Hamburg, Germany.

Στο πλαίσιο του προγράμματος EU Tacis/ Tracsa θα εκτελεστεί αξιολόγηση των κέντρων αυτών, για να διαπιστωθούν οι δυνατότητες και αδυναμίες τους και να συζητηθούν τομείς ανάπτυξης εκπαιδευτικών προγραμμάτων προσαρμοσμένων στις ανάγκες της ναυτιλίας. Οι αξιολογήσεις, τα ευρήματα και οι προτάσεις θα βασισθούν στις διεθνείς συνθήκες και τις κατευθύνσεις του IMO και στα πρότυπα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Πέραν των ανωτέρω αξιολογήσεων προβλέπεται

και μια σειρά εκπαιδευτικών επισκέψεων (Study Tours) διευθυντικών στελεχών από εκπαιδευτικά κέντρα και διοικητικούς των χωρών αυτών στην Ελλάδα και στη Γερμανία.

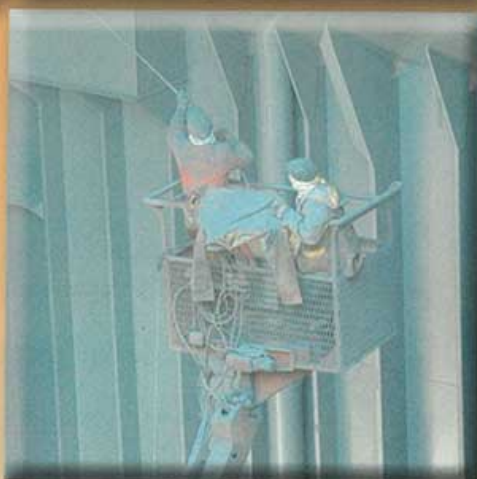
Η QMS Maritime Training Ltd ανέλαβε με επιτυχία την οργάνωση και εκτέλεση της πρώτης εκπαιδευτικής επίσκεψης, που έγινε στις εγκαταστάσεις της από 21 έως 27 Ιανουαρίου 2007 για 16 στελέχη. Κατά τη διάρκεια της επίσκεψης είχαν προγραμματισθεί επισκέψεις σε δημόσια εκπαιδευτικά ιδρύματα και οργανισμούς καθώς επίσης και παρουσιάσεις από την QMS Maritime Training Ltd των διαδικασιών και πρακτικών για τη σχεδίαση και εκτέλεση ναυτιλιακών εκπαιδευτικών προγραμμάτων με τη χρήση κατάλληλων εξομοιωτών καθώς και εργαστηριακά τμήματα «Εκπαίδευσης Εισηγητών». ☉



We offer
**COST-EFFECTIVE
SOLUTIONS**

for...

YOUR CORROSION PROBLEMS



- MAN LIFT CRANES UP TO 35m
- ULTRA HIGH PRESSURE WATER JETTING 3000 BAR (OPERATORS 10)
- HIGH PRESSURE WATER JETTING UP TO 1300 BAR (OPERATORS 40)
- SPIDER JET CLEANING 3000 BAR
- SANDBLASTING FLOATING WORKSHOP
- PAINTING
- STEEL CUTTING, by UHPWJ

Application in:

CARGO HOLDS

DECK

HATCH COMINGS

HULL

UPPER WING BALLAST TANK

D.B. WATER BALLAST TANKS

ACCOMODATION



14, SKOUZE STR. • 185 36 PIRAEUS, HELLAS
TEL.: 210 459 9650-6 • FAX: 210 459 9659
<http://www.coral-ltd.gr> • e-mail: info@coral-ltd.gr

CORAL LTD.
GENERAL MARINE REPAIRS

Η Aegean Marine Petroleum Network στη χρηματιστηριακή αγορά της Αμερικής



Στην αμερικανική χρηματιστηριακή αγορά (NYSE) εισήχθη η εταιρεία ναυτιλιακών καυσίμων του Ομίλου Μελισσανίδη Aegean Marine Petroleum Network.

Η Aegean διαπραγματεύτηκε την είσοδό της στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης με την ανώτατη τιμή, που ανήλθε στα 14 δολάρια ΗΠΑ ανά μετοχή. Από τις πρώτες μέρες της διαπραγμάτευσης η τιμή της μετοχής έφτασε τα 17 δολάρια, που αντιστοιχεί σε ποσοστό αύξησης 22,5% ενώ η αξία της εταιρείας ξεπέρασε τα 700 εκατ. δολ.

Τα κεφάλαια που εισέρρευσαν στα ταμεία της Aegean Marine Petroleum Network θα χρησιμοποιηθούν για την επέκταση και τον εκσυγχρονισμό του στόλου της, σε νέα επενδυτικά προγράμματα σε όλο τον κόσμο, καθώς και στη διεύρυνση του διεθνούς δικτύου σταθμών ανεφοδιασμού.

Να σημειωθεί ότι με την ολοκλήρωση των τελευταίων παραγγελιών, ο αριθμός των νέων ανεφοδιαστικών πλοίων της Aegean θα ξεπεράσει

τα πενήντα, όλα υπερσύγχρονα διπλού τοιχώματος τα οποία θα αποτελέσουν έναν από τους μεγαλύτερους στόλους του είδους στον κόσμο. Ειδικότερα η εταιρεία σήμερα έχει σε εκτέλεση ένα ναυπηγικό πρόγραμμα 16 πλοίων εφοδιασμού.

Στην εταιρεία μέτοχοι είναι ο κ. Δημήτρης Μελισσανίδης, ο οποίος μέσω της εταιρείας Leveret ελέγχει το 55,3% της Aegean Marine Petroleum, και η εταιρεία AMPNInvest, που ανήκει στους Π. Γεωργιόπουλο και Τζον Ταυλάριο, η οποία έχει το 13,8%. Τα έσοδα από τη διάθεση 12,5 εκατ. μετοχών υπολογίζονται στα 175 εκατ. δολ. Επίσης, υπάρχει η δυνατότητα διάθεσης ακόμη 1,875 εκατ. μετοχών, γεγονός που θα ανεβάσει τα συνολικά έσοδα στα 201,25 εκατ. δολαρίων. Η Aegean Marine Petroleum Network θεωρείται leader στον τομέα του εφοδιασμού των πλοίων με καύσιμα και είναι η πρώτη ελληνικών συμφερό-



ντων εταιρεία που εισήλθε στις χρηματιστηριακές αγορές της Αμερικής. Η Aegean δραστηριοποιείται παγκοσμίως και διατηρεί σταθμούς ναυτιλιακών καυσίμων στον Πειραιά, τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, το Γιβραλτάρ, τη Σιγκαπούρη και στα λιμάνια Kingston, Montego Bay και Ocho Rios της Καραϊβικής. ☉

TARGET MARINE S.A. seeks Port Captain for its tanker Department.

Prior experience in operations/vetting of at least three years in the field is considered necessary.

Pls forward your cvs to: fax no. 210 422541/2, e-mail: contact@targetmarine.gr



Οι στόχοι της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας για το 2007

Με την έγκριση του απολογισμού έργου της διοίκησης της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας (ΠΝΟ) για το 2006 και του προγραμματισμού δράσης της Ομοσπονδίας για το 2007 έληξαν οι εργασίες του ετήσιου τακτικού γενικού συμβουλίου της.

Εγκρίνοντας τον προγραμματισμό δράσης της διοίκησης της ΠΝΟ για το 2007, το γενικό συμβούλιο έθεσε ως πρωταρχικό μέλημα τη διασφάλιση των θέσεων εργασίας των Ελλήνων ναυτεργατών και τη διεύρυνσή τους στο μέλλον.

Συγχρόνως, υπογράμμισε ότι οι εξελίξεις που συμβαίνουν διεθνώς και σε κοινοτικό επίπεδο, αλλά και εντός της ελληνικής επικράτειας, για μια σειρά θεμάτων που σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με την απασχόληση των ναυτεργατών, απαιτούν εγρήγορση για την απόκρουση μεθοδεύσεων και

ενεργειών, οι οποίες δυναμιτίζουν τις θέσεις εργασίας των ναυτεργατών.

Παράλληλα το γενικό συμβούλιο εκτίμησε ως θετική τη μείωση του αναλογικού συντελεστή του φόρου στις αμοιβές των αξιωματικών και του κατώτερου πληρώματος στο πλαίσιο της κατάθεσης του φορολογικού νομοσχεδίου για τη φορολογία εισοδήματος 2007.

Η θεματολογία του απολογισμού έργου 2006 είχε κύριους άξονες τη διασφάλιση και διεύρυνση των θέσεων εργασίας των ναυτεργατών και την αναβάθμιση των κοινωνικοασφαλιστικών δικαιωμάτων τους.

Στις άμεσες προτεραιότητες της ΠΝΟ είναι επίσης η άμεση απορρόφηση όλων των ανέργων, όλων των ειδικοτήτων και για όλες τις κατηγορίες πλοίων, η αυστηρή εφαρμογή του ωραρίου εργασίας

σε όλα τα πλοία, ιδιαίτερα δε για τα επιβατηγά, η διασφάλιση της αυστηρής εφαρμογής της δεκάμηνης απασχόλησης στην ακτοπλοΐα και το εννεάμηνο στελέχωσης μεσογειακών - τουριστικών πλοίων, η ανάκληση των όρων όλων των εγκριτικών πράξεων νηολόγησης των πλοίων και ειδικότερα η ανάκληση της τροποποίησης του όρου 8, οι προωθούμενες από το ΥΕΝ μειώσεις των οργανικών συνθέσεων των πλοίων, η ίδρυση Ανεξάρτητου Ειδικού Ταμείου Ανεργίας, ο διπλασιασμός των εφάπαξ παροχών Ταμείων Προνοίας Αξιωματικών & Κατωτέρων Πληρωμάτων, η επέκταση των οικογενειακών επιδομάτων και για τις συζύγους των ναυτεργατών, η απαλλαγή από το φόρο εισοδήματος των ναυτεργατών, αξιωματικών και κατωτέρων πληρωμάτων - για τους εν ενεργεία και για τους συνταξιούχους. ☉

ALLOCEANS SHIPPING CO. LTD

*Η Alloceans
εύχεται στη ναυτική οικογένεια
Χρόνια Πολλά*

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

Ο Όμιλος Καλλιμανόπουλου προχωρεί σε νέες ναυπηγήσεις

Στη ναυπήγηση τριών Aframax πετρελαιοφόρων 114.000 tdw (έκαστο) και τριών Suezmax πετρελαιοφόρων 163.000 tdw (έκαστο) προχώρησε ο Όμιλος Καλλιμανόπουλου. Ειδικότερα, ο όμιλος υπέγραψε συμβόλαιο με τα ναυπηγεία New Times Shipbuilding Co. Ltd of Jingjiang City, Jiangsu, επαρχίας της Δημοκρατίας της Κίνας, για τα νεότευκτα τα οποία θα παραδοθούν μεταξύ δευτέρου εξαμήνου 2009 και πρώτου εξαμήνου 2010.

Τα πλοία ναυπηγούνται με τις υψηλότερες προδιαγραφές για να ανταποκρίνονται στα CSR (Common Structure Rules), γεγονός που υπογραμμίζει την πρόθεση του ομίλου να επανέλθει στη σημαντική θέση που κατείχε στα πετρελαιο-

φόρα. Η αξία αυτής της παραγγελίας εκτιμάται ότι θα ανέλθει στα 400 εκατ. δολάρια και ακολουθεί την προηγούμενη παραγγελία του ομίλου στα ίδια ναυπηγεία για την κατασκευή Panamax δεξαμενοπλοίων διπλού τοιχώματος (product coated), που παραδίδονται εντός του 2007.

Πρόκειται για τη σπουδαιότερη μεμονωμένη παραγγελία στα ναυπηγεία New Times Shipbuilding Co. Ltd, που θεωρούνται τα μεγαλύτερα ναυπηγεία στον ιδιωτικό τομέα της Κίνας.

Η ναυπήγηση των 9 πετρελαιοφόρων που ο Όμιλος Καλλιμανόπουλου παρήγγειλε στην Κίνα, πλέον της παραγγελίας των 9 πλοίων ανοικτής θαλάσσης (offshore) -4 από τα οποία έχουν ήδη παραληφθεί ενώ τα υπόλοιπα 5 θα παραδοθούν εντός των ετών 2006 και 2007- επιβεβαιώνει την εμπιστοσύνη του ομίλου στην ανθούσα ναυπηγική βιομηχανία της Κίνας. ☺



Γρηγόρης και Τατιάνα Καλλιμανοπούλου

Η Νομαρχία ζητεί την απόσυρση του νομοσχεδίου

Εκτακτη σύσκεψη συγκάλεσε ο νομάρχης Πειραιά, Γιάννης Μίχας, στη διάρκεια της οποίας συζητήθηκε το προτεινόμενο νομοσχέδιο για το Μητρώο Ναυπηγοεπισκευαστικών Επιχειρήσεων. Στη σύσκεψη, στην οποία συμμετείχαν βουλευτές, εκπρόσωποι της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, των Επιμελητηρίων, της ΓΣΕΕ, του ΕΚΠ σωματείων της Ζώνης και επιχειρηματίες του κλάδου, κοινή ήταν η διαπίστωση πως το νομοσχέδιο, αν εφαρμοστεί, θα οδηγήσει σε ναυάγιο τις προσπάθειες για την εξυγίανση της Ζώνης.

Παράλληλα, με πρόταση-ψήφισμα που πρότεινε ο νομάρχης Πειραιά και εγκρίθηκε από τη συντριπτική πλειοψηφία των παρευρισκομένων, ζητείται μεταξύ άλλων η άμεση απόσυρση του προτεινόμενου νομοσχεδίου, η άμεση χωροθέτηση της Ν/Ζώνης και ο εκσυγχρονισμός των υποδομών



της καθώς και η προστασία των συλλογικών συμβάσεων και των εργασιακών δικαιωμάτων.

Στην ομιλία του ο νομάρχης Πειραιά, Γιάννης Μίχας, τόνισε μεταξύ άλλων ότι «το υπουργείο Ανάπτυξης επέλεξε, επιδεικνύοντας ιδιαίτερη ευαισθησία σε εκείνους που έχουν λόγους να είναι δυσαρεστημένοι από την πρόοδο των διαδικασιών εφαρμογής του Μητρώου, την πλήρη ανατροπή της πορείας εξυγίανσης, την κατάργηση κάθε ελέγχου, την επαναφορά της ασυδοσίας των μεσαζόντων και των παρανοούντων, τη στρέβλωση του ανταγωνισμού, τη φαλκίδευση των εργασιακών δικαιωμάτων, την ακύρωση των προσπαθειών μας, την κατάργηση στο σύνολό τους των διατάξεων του Μητρώου των Ναυπηγοεπισκευαστών». ☺

Ανακοίνωση για το λογότυπο της εταιρείας «ΤΣΟΥΚΑΤΟΣ»

Η εταιρεία Κ. ΤΣΟΥΚΑΤΟΥ ΕΠΕ, η οποία φέρει το διακριτικό τίτλο ΤΣΟΥΚΑΤΟΣ και βρίσκεται κοντά σας για περισσότερο από 50 χρόνια, εύχεται σε όλους τους πελάτες της, τους φίλους και τους συνεργάτες της, «Υγεία, Χαρά, Αγάπη και Καλές Δουλειές, για το 2007». Όπως είναι γνωστό, η εταιρεία ΤΣΟΥΚΑΤΟΣ που γνωρίζετε, εμπιστεύεστε και συνεργάζεστε όλα αυτά τα χρόνια, δεν έχει καμία σχέση με οποιαδήποτε άλλη εταιρεία που ενδεχομένως παρουσιάζεται με το ίδιο όνομα.

Η ΤΣΟΥΚΑΤΟΣ είναι η μόνη εταιρεία που εδώ και 15 χρόνια διαθέτει κατ' αποκλειστικότητα τα ελληνικής προέλευσης καλώδια CABLEL, ενώ στη γκάμα της περιλαμβάνονται φωτιστικά σώματα, ηλεκτρολογικός εξοπλισμός και αντιεκρηκτικό υλικό πλοίων και εργοστασίων, διεθνώς αναγνωρισμένων κατασκευαστών.

Επίσης, από τις αρχές του 2007, η εταιρεία ανέλαβε τη διάθεση των προϊόντων δύο ακόμα μεγάλων εταιρειών, της GENERAL ELECTRIC και της PALAZZOLI, εμπλουτίζοντας τις προτάσεις της και ενισχύοντας τις βάσεις της σταθερής συνεργασίας μαζί σας.

ΤΣΟΥΚΑΤΟΣ: Σφακτηρίας 5, 18545, Πειραιάς
Τηλ.: 210 4137362, www.tsoukatos.com
e-mail: tsoukatos@tsoukatos.com

GREEK SHIPPING DIRECTORY



JUST
2007
EDITION
PUBLISHED!



Περιλαμβάνει:

- Τα Ελληνικών συμφερόντων εμπορικά πλοία σε αλφαβητική σειρά, με πλήρη στοιχεία (όνομα, σημαία, νηολόγιο, χωρητικότητες, διαστάσεις, μηχανές κ.λ.π.) και τα στοιχεία πλοιοκτησίας, εκπροσώπησης ή πρακτόρευσης.
- Τα Γραφεία Διαχείρισης, Εκπροσώπησης ή Πρακτόρευσης στην Ελλάδα και το εξωτερικό (Λονδίνο, Νέα Υόρκη και σε διάφορα άλλα λιμάνια) με διευθύνσεις, τηλέφωνα, telex, fax, ονόματα Διευθυντών, καθώς επίσης και τα πλοία που πρακτορεύουν, εκπροσωπούν ή διαχειρίζονται (στόλος), με τα πλήρη τους στοιχεία.
- Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις του εξωτερικού (με πλήρη στοιχεία) που συνδέονται με την Ελληνική Ναυτιλία.
- Τα Γραφεία Τροφοδοσίας σε όλα τα μέρη του κόσμου.
- Πλοία τα οποία μετονομάστηκαν ή πουλήθηκαν τα τελευταία δέκα χρόνια.
- CD-ROM (όλη η ύλη με περισσότερα στοιχεία για τα πλοία, δυνατότητα πολλαπλών εκτυπώσεων, κλπ.)
- 12 μήνες ΔΩΡΕΑΝ πρόσβαση στην βάση δεδομένων μας στο Internet.

Contents:

- Vessels of Greek interests in alphabetical order with full details, e.g., Name, Flag, Official No., Capacity (Length, Breadth, Depth, Draught), Engines, etc., Shipowning Companies, Managers, Agents in Piraeus, London, New York and Various other places.
- All Shipowning / Managing / Operating Offices in Piraeus, London, New York or elsewhere together with the vessels they represent in full detail.
- Offices and firms throughout the world connected with Greek shipping.
- Shipsuppliers all over the world.
- Vessels Renamed, Sunk or Sold, for the last 10 years.
- CD-ROM (provides all data with additional vessels' details, various printouts, etc.)
- 12 months FREE access to our Internet Online Database.

ORDER FORM

To: GREEK SHIPPING PUBLICATIONS CO. LTD.

14, Skouze Street, 185 36 Piraeus - Greece - Tel: +30 210 4521.839/59, Fax: +30 210 4180.340

E-mail: sales@greekshipping.gr - Web Site: www.greekshipping.gr

NAME OF FIRM:.....
ACTIVITIES:.....
DIRECTOR(S):.....
ADDRESS:.....
COUNTRY:.....
TEL:..... FAX:.....
E-MAIL:.....

Number of Copies	GREEK SHIPPING DIRECTORY 2007	Unit Price
		EURO € 200,00

NAME IN FULL:.....

SIGNATURE:.....

DATE:...../...../ 200..

Payment: By bank draft or transfer to: A/c 253-00-2002-003232 ALPHA BANK - Piraeus
A/c 011-702-48467105 NATIONAL BANK - Piraeus



Η Stealthgas αποκτά πλοία από τη Samos Steamship

Δύο νεότευκτα LPG αγόρασε η ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακή εταιρεία, εισηγμένη στο αμερικανικό χρηματιστήριο, Stealthgas από την επίσης ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακή εταιρεία Samos Steamship.

Αναλυτικότερα τα νεότευκτα είναι το «Happy Dream» χωρητικότητας 6.300 κυβικών μέτρων το οποίο θα παραδοθεί το Μάρτιο του 2007 από τα ναυπηγεία Higaki Zosen, και το «Sunny Dream», χωρητικότητας 7.000 κυβικών μέτρων, το οποίο θα παραδοθεί τον Οκτώβριο του ίδιου έτους από τα ναυπηγεία Kanrei Zosen.

Τα δύο πλοία είχε παραγγείλει το 2005 η Samos Steamship σε τιμή που δεν ανακοινώθηκε.

Ο κ. Χάρης Βαφειάς, επικεφαλής της Stealthgas, έχει αγοράσει και το 2005 το «Sweet Dream» ναυπηγήσεως 1997, χωρητικότητας 5.000 κυβικών μέτρων. Με την απόκτηση των δύο επιπλέον πλοίων ο στόλος της Stealthgas φθάνει τα 30 LPG carriers χωρητικότητας από 1.600 έως 7.000 κυβικά μέτρα. Η εταιρεία είναι σε παγκόσμιο επίπεδο πρώτη σε LPG χωρητικότητας από 3.000 έως 8.000 κυβικά μέτρα. ☉

Νέες χρονοναυλώσεις για την Diana Shipping

Δύο Η ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία, εισηγμένη στο NYSE: DSX, Diana Shipping Inc. ανακοίνωσε τις ημερήσιες χρονοναυλώσεις των παρακάτω πλοίων:



«Triton», panamax dry bulk carrier, στην εταιρεία Cargill International S.A. Η συγκεκριμένη χρονοναύλωση που θα

διαρκέσει περίοδο 33 - 36 μηνών θα αποφέρει στη ναυτιλιακή εταιρεία ημερήσια κέρδη 24.000 δολ. Η εκμίσθωση έχει επιπλέον option 11-13 μήνες.

«Coronis», επίσης panamax dry bulk carrier

74.381 dwt, στην εταιρεία Bottiglieri di Navigazione για χρονική περίοδο από 23 έως 25 μήνες με ημερήσιο ναύλο 27.000 δολ. Για τη διάρκεια των 23 μηνών η χρονοναύλωση θα αποφέρει κέρδη στην εταιρεία 18,5 εκατ. δολ. Ο chairman Chief Executive Officer της Diana Shipping, κ. Συμεών Παληός, δήλωσε ότι «τα νέα ναυλοσύμφωνα επιβεβαιώνουν την δυνατή σχέση της εταιρείας με ισχυρές εταιρείες ναυλομεσιτών όπως είναι η Cargill και η Bottiglieri di Navigazione. Η διάρκεια και το υψηλό επίπεδο των πρόσφατων ναυλοσυμφώνων είναι αποτέλεσμα της ευέλικτης πολιτικής που ακολουθεί η εταιρεία μας στις χρονοναυλώσεις πλοίων». ☉

Εξέλιξη ναυτιλιακού συναλλάγματος

Σύμφωνα με προσωρινά στοιχεία της Τραπέζης Ελλάδος, το ναυτιλιακό συναλλάγμα που εισέρρευσε στη χώρα μας κατά το δεκάμηνο Ιανουαρίου - Οκτωβρίου 2006 ανήλθε σε 11.911,9 εκατομμύρια ευρώ έναντι 11.522,0 εκατομμυρίων ευρώ του αντίστοιχου δεκαμήνου 2005, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 389,9 εκατομμύρια ευρώ.

Ειδικότερα, κατά το μήνα Οκτώβριο 2006, το εισρεύσαν ναυτιλιακό συναλλάγμα ανήλθε σε 1.232,4 εκατομμύρια ευρώ έναντι 982,9 εκατομμυρίων ευρώ του αντίστοιχου μηνός Οκτωβρίου 2005. ☉

TARGET MARINE S.A. seeks Supt. Engineer for its Tanker Department.

Prior sea going tanker experience of at least three years in the field as chief engineer is considered necessary.

Pls forward your cvs to: fax no. 210 422541/2, e-mail: contact@targetmarine.gr

Stop στη μεταφορά πετρελαίου από single hull tankers

Έγκρίθηκε από την Ολομέλεια του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στο Στρασβούργο η τροποποίηση του κανονισμού 417/2002, με την οποία η απαγόρευση μεταφοράς βαρέων κλασμάτων πετρελαίου επεκτείνεται στα single hull tankers κοινοτικής σημαίας που δραστηριοποιούνται εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η μεταφορά αργού πετρελαίου θα γίνεται μόνο από δεξαμενόπλοια double hull tankers για λόγους προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Εναντίον της συγκεκριμένης τροποποίησης τάχθηκε η ελληνική κυβέρνηση, ενώ σύμφωνα με έγγραφο του γενικού γραμματέα ΥΕΝ, καθηγητή Ιωάννη Τζωάννου, «η υιοθέτηση του νέου κανονισμού θα επιφέρει ως πιθανή επίπτωση τη διαγραφή από τα κοινοτικά νηολόγια περίπου 17 δεξαμενόπλοιων, με αντίστοιχη απώλεια θέσεων εργασίας για σημαντικό αριθμό κοινοτικών, εν προκειμένω Ελλήνων, ναυτικών, μολοντί αυτά έχουν κατασκευασθεί με προδιαγραφές που διασφαλίζουν την ασφαλή μεταφορά πετρελαιοειδών».

Από την πλευρά της αξιωματικής αντιπολίτευσης ο ευρωβουλευτής και μέλος της Επιτροπής Μεταφορών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου Νίκος Σηφουνάκης δήλωσε για την τροποποίηση ότι «με τη συγκεκριμένη ψηφοφορία στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, η Ευρώπη έκανε ένα ακόμα βήμα για την προστασία του παγκόσμιου θαλάσσιου περιβάλλοντος καταργώντας τις εξαιρέσεις που ίσχυαν μέχρι σήμερα, βάσει των οποίων τα single hull tankers με κοινοτική σημαία μπορούσαν να μεταφέρουν βαρέα κλάσματα πετρελαίου μεταξύ λιμένων τρίτων χωρών (εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης)». Η τροπολογία επέφερε και την αναμενόμενη αντιπαράθεση μεταξύ της ελληνικής κυβέρνησης και της αξιωματικής αντιπολίτευσης, κυρίως για το έγγραφο που απέστειλε ο γενικός γραμματέας του ΥΕΝ κ. Τζωάννος. Επ' αυτού ο ευρωβουλευτής κ. Σηφουνάκης σχολίασε πως ο κ. Τζωάννος προσπάθησε να ασκήσει πίεση προς τους Έλληνες ευρωβουλευτές προκειμένου να καταψηφίσουν μια νομοθετική πρόταση της Ε.Ε. που έχει στόχο την πρόληψη οικολογικών καταστροφών.

Όσον αφορά δε την απώλεια θέσεων εργασίας Ελλήνων ναυτικών, ο κ. Σηφουνάκης ζήτησε από το γενικό γραμματέα να δημοσιοποιηθεί τα ονόματα

των δεκαεπτά single hull tankers που δραστηριοποιούνται εκτός των λιμένων της Ε.Ε., δηλώνοντας ότι είναι προσβλητικό η Ελλάδα να είναι η μόνη χώρα στο Συμβούλιο Υπουργών της Ε.Ε. η οποία αντιτίθεται στην έγκριση ενός κανονισμού που προάγει την περιβαλλοντική προστασία. Ο Έλληνας ευρωβουλευτής τόνισε ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προχώρησε στην πρόταση τροποποίησης του κανονισμού 417/2002 εξαντλώντας πρώτα κάθε δυνατότητα διαπραγμάτευσης με την ελληνική κυβέρνηση, η οποία απέφυγε συστηματικά

να δώσει λεπτομερή στοιχεία γι' αυτά τα πλοία καθώς και τον πραγματικό αριθμό Ελλήνων ναυτικών που εργάζονται σε αυτά.

Ο κ. Σηφουνάκης σημείωσε, επίσης, ότι είναι πολύ σημαντικό να τονιστεί ότι με την τροποποίηση του κανονισμού οι Έλληνες πλοιοκτήτες δεν υποχρεούνται ούτε να παροπλίσουν τα πλοία τους ούτε να αφαιρέσουν την ελληνική σημαία. «Μπορούν να εξακολουθήσουν να πλέουν υπό ελληνική σημαία μεταφέροντας ελαφρά πετρελαιοειδή», δήλωσε χαρακτηριστικά.

Η θέση του γενικού γραμματέα ΥΕΝ



Σε επικοινωνία που είχαμε με το γενικό γραμματέα του ΥΕΝ, καθηγητή Ιωάννη Τζωάννου, μας διευκρίνισε επακριβώς τη θέση του υπουργείου και απάντησε στις ασάφειες και τις παρερμηνείες που δημιούργησε η ύπαρξη της επιστολής.

Ο γενικός γραμματέας μας επισήμανε ότι το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας «δεν επιχείρησε σε καμία περίπτωση να χειραγωγήσει τους Έλληνες ευρωβουλευτές για το θέμα των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος. Το έγγραφο που δημοσιεύτηκε δεν απευθυνόταν στους Έλληνες ευρωβουλευτές αλλά προς τις υπηρεσίες του υπουργείου Εξωτερικών, με το οποίο γνωστοποιούνται οι θέσεις της χώρας μας για το θέμα αυτό, προκειμένου να ενημερωθούν οι ευρωβουλευτές. Αυτή είναι μια πάγια τακτική και συνηθισμένη πρακτική για την ενημέρωσή τους. Το τι ψήφισαν είναι δικό τους θέμα και απόφαση».

Ο κ. Τζωάννος μάλιστα τόνισε ότι «για την Ελλάδα ήταν ζωτικής σημασίας η καταψήφισή της ρύθμισης αφού αφορά 17 πλοία με 200 ναυτικούς Έλληνες. Τα πλοία αυτά δραστηριοποιούνται σε χώρες εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης και κανένα στην Ελλάδα ή άλλη ευρωπαϊκή χώρα. Επί της ουσίας δεν μπορούμε να επιτύχουμε περαιτέρω προστασία του περιβάλλοντος, αφού τα πλοία αυτά θα πάνε σε σημαίες ευκαιρίας όπου οι έλεγχοι ασφάλειας και αξιοπλοΐας δεν είναι τόσο αυστηροί όπως στην ελληνική σημαία, η οποία είναι τα τελευταία χρόνια στη λευκή λίστα του Paris MOU. Άρα, ούτε τις τρίτες χώρες βοηθάμε και χάνουμε θέσεις εργασίας. Η εμπορική ναυτιλία αποτελεί εθνικό κεφάλαιο, γι' αυτό και πρέπει όλοι να τη στηρίζουμε στους διεθνείς οργανισμούς» κατέληξε ο κ. Τζωάννος.

Ο γενικός γραμματέας δήλωσε χαρακτηριστικά για την επιμονή του κ. Σηφουνάκη να δοθούν τα ονόματα των πλοίων στη δημοσιότητα ότι «κάτι τέτοιο μόνο προβληματισμό και ανησυχία θα προκαλούσε στο λιμάνι, καθώς θα έμπαιναν στο στόχαστρο των λιμενικών αρχών κάθε χώρας».

Χαρίλαος Ψαραύτης «Ελληνική Ακτοπλοία και Cabotage»

Εκδόσεις Ιδρύματος Ευγενίδου



Με τον τίτλο «Ελληνική Ακτοπλοία και Cabotage» κυκλοφορεί από τις εκδόσεις του Ιδρύματος Ευγενίδου το νέο βιβλίο του καθηγητή του Εθνικού Μετσοβίου Πολυτεχνείου Χαρίλαου Ψαραύτη. Το βιβλίο του καθηγητή Χ. Ψαραύτη έχει κύριο σκοπό τη διαχρονική ανάλυση των προβλημάτων του κλάδου της ακτοπλοΐας στο διάστημα από το 1992 μέχρι σήμερα και τη διατύπωση προτάσεων για την επίλυσή τους. Στο διάστημα αυτό, μεταξύ άλλων, υιοθετήθηκε ο κοινοτικός κανονισμός 3577 για το cabotage (1992), έγιναν τέσσερις εθνικές εκλογές (1993, 1996, 2000, 2004), ψηφίστηκε ο νόμος για το νέο θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοΐας (2001) και έγιναν δύο εναλλαγές στην εξουσία μεταξύ ΠΑΣΟΚ και Νέας Δημοκρατίας (1993, 2004), κομμάτων με ριζικά διαφορετικές απόψεις για την ακτοπλοΐα, τουλάχιστο φαινομενικά. Κύ-

λησε δηλαδή αρκετό νερό στο αυλάκι.

Τα «εργαλεία» του βιβλίου είναι βασικά δύο: Το πρώτο είναι ένα σύνολο δημοσιευμένων και μη κειμένων του συγγραφέα (περίπου 20 τον αριθμό) στο διάστημα 1992-2006, με αντικείμενο την ακτοπλοΐα στην Ελλάδα. Το δεύτερο εργαλείο είναι ο εκ των υστέρων σχολιασμός που παρατίθεται, υπό το πρίσμα αφ' ενός μεν των συνθηκών που εκάστοτε επικρατούσαν στην ακτοπλοΐα κατά τη διάρκεια των τελευταίων 15 ετών, αφ' ετέρου, δε των σημερινών συνθηκών και του τι προοιωνίζεται για το μέλλον. Η σχετική ανάλυση έχει κυρίως σκοπό να δει κανείς τι από όσα γράφτηκαν τότε ισχύουν (ή δεν ισχύουν) και σήμερα. Τι από όσα είχε προβλεφθεί τότε βγήκε σωστό, και τι λάθος. Τι άλλαξε και τι δεν άλλαξε. Τι λάθη έγιναν, αλλά και ποιες σωστές κινήσεις έλαβαν χώρα. Ποιες προοπτικές υπάρχουν για το μέλλον. Το δεύτερο αυτό εργαλείο «δένει» τις επιμέρους αναλύσεις του βιβλίου σε ένα ολοκληρωμένο σύνολο και βοηθάει τον αναγνώστη να αξιολογήσει καλύτερα το όλο θέμα.

«Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία» των Σ. Θεοδωρόπουλου, Μαρίας Λεκάκου και Θάνου Πάλλη, Εκδόσεις ΤΥΠΩΘΗΤΩ, Γιώργος Δαρδανός

Το βιβλίο «Ευρωπαϊκές πολιτικές για τη Ναυτιλία» των καθηγητών Σ. Θεοδωρόπουλου, Μαρίας Λεκάκου και Θάνου Πάλλη αποτελεί μια σφαιρική οικονομική και πολιτική ανάλυση των ευρωπαϊκών πολιτικών για τη ναυτιλία. Από τη δεκαετία του 1980 μέχρι σήμερα, μια σειρά κοινοτικών πρωτοβουλιών επιχειρούν να συμβάλουν στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας και την ανάπτυξη σύγχρονων συστημάτων θαλάσσιων μεταφορών, δύο κρίσιμων παραμέτρων για την αποτελεσματική λειτουργία της ενιαίας ευρωπαϊκής οικονομικής ολοκλήρωσης. Ερευνώντας την πρόοδο που έχει ση-

μειωθεί προς την κατεύθυνση αυτή, οι συγγραφείς εξετάζουν διεξοδικά τις υφιστάμενες πολιτικές για τη ρύθμιση των συνθηκών ανταγωνισμού και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ποντοπόρου ευρωπαϊκής ναυτιλίας, της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων και της ακτοπλοΐας, τη θαλάσσια ασφάλεια, τη ναυτική απασχόληση και τη βελτίωση των θαλάσσιων και λιμενικών υποδομών. Αναλύονται επίσης η συμβολή των ευρωπαϊκών οργανώσεων εκπροσώπησης ναυτιλιακών βιομηχανιών και οι διαδικασίες λήψης κοινοτικών αποφάσεων για τη ναυτιλία. Τέλος, λαμβάνοντας υπόψη τον κρίσιμο ρόλο και τη συμβολή της ευρωπαϊκής ναυτιλίας στην οικονομία και στο εμπόριο, εξετάζονται οι πρόσφατες εξελίξεις για τη διαμόρφωση μιας ολοκληρωμένης ναυτιλιακής στρατηγικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ενίσχυση των θαλάσσιων μεταφορών.

Του Μίνου Δ. Κομνηνού «Ο ΝΑΥΠΗΓΟΣ»



Μέσα από τα πενήντα οκτώ κεφάλαια του βιβλίου ο συγγραφέας καταγράφει τις σημαντικότερες εμπειρίες που αποκάλυψε στη διάρκεια μιας ενδιαφέρουσας σαραντάχρονης, σχεδόν, καριέρας σε αξιολογές ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες του εξωτερικού και της Ελλάδας. Η περιγραφή και αξιολόγηση των τεχνικών συμβάντων έγινε με κριτήρια ανάλογα με την περίπτωση, είτε δηλαδή με την ιδιότητα του ναυπηγού, του αρχιμηχανικού, του τεχνικού διευθυντή σε ναυτιλιακές εταιρείες, είτε του ανεξάρτητου πραγματογνώμονα για λογαριασμό αλληλσφαιριστικών οργανισμών (P&I Clubs) είτε, τέλος, του επιθεωρητή για λογαριασμό διαφόρων σημαιών, δεδομένου ότι εκτός του ότι ο συγγραφέας εργάστηκε ως αρχιμηχανικός απόκτησε και εμπειρία επί σειράν ετών σαν ανεξάρτητος πραγματογνώμονας. Στο βιβλίο γίνεται επίσης αναφορά στα σημαντικά επιτεύγματα της εμπορικής ναυτιλίας μας τα τελευταία χρόνια.

Ο κ. Κομνηνός γεννήθηκε στην Αλεξάνδρεια της Αιγύπτου και σπούδασε ναυπηγός-ναυτικός μηχανικός (Naval Architect and Marine Engineer) στο Πανεπιστήμιο του Newcastle-upon-Tyne της Μεγάλης Βρετανίας.

Διάθεση βιβλίου:

Μίνος Δ. Κομνηνός

Ουίλλιαμ Κινγκ 21, 112 53 Αθήνα, Ελλάδα

τηλ. 6937-230.484 - 210-86.21.934

e-mail: mkomninou@hotmail.com



THE SAFEST WAY TO SECURE YOUR TANKER

D. KORONAKIS innovative Ropes & Wire ropes. Designed to match all your marine & industrial demands



MANUFACTURERS OF:

- Wire Ropes, all constructions
 - Kapa Neema (Dyneema construction)
 - Kapa Ropes Multi-Strand
 - Mooring Tails
 - Kapa Strong
 - Kapa Flex
 - Kapa Float
 - Double braided Ropes for ships and offshore platforms
- Complying with OCIMF guidelines.
Recommended for TSH and GC'S

STOCKISTS OF:

- Anchors
- Anchor Chains (stud link)
- Chains
- Accessories
- Cargo Gear
- Rigging Gear
- Slings
- Pneumatic Fenders



Member of EUROCORD & EWRIS

www.koronakis.gr

At D. Koronakis S.A, we manufacture a wide range of ropes, from simple 3-strand to complex double-braided the revolutionary KAPA® Marine series, mixed ropes complying with the OCIMF guidelines and all designed to make your life safer and easier.

Years of experience, proven quality and international customer service, guarantee a lifecycle support to match your demands, through 20 key stock points around the world, and professional sales and service personnel.



D. KORONAKIS S.A.

56, Gravias Str., 18545 Piraeus-Greece **Tel:** +30 2104060600 **Fax:** +30 2104615211 **e-mail:** koronakis@koronakis.gr

Star performer in Ship Management

Managing a fleet of modern tankers and bulk carriers



METROSTAR MANAGEMENT CORP.

★ Safety ★ Security ★ Quality ★ Environmental Protection

35 Panepistimiou Ave. (E. Venizelou,) GR 105 64 Athens, Greece
Tel.: +30 210 3210210, Fax: +30 210 3212687, Tlx: 220325 MEMA GR, e-mail: star@metrostar.gr, www.metrostar.gr