

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 100 • 05/2007

www.n-c.gr

6€

- **Sea Diamond**

Ο απόηχος ενός ναυαγίου

- **Θαλάσσια ασφάλεια**

Τα όρια της ανοχής
και η πορεία στα τυφλά

- **Νέα πλοία**

στην ελληνική σημαία

- **Ελληνική οικονομία
και τουρισμός**

Η αξιοπιστία των νέων πλοίων

Συνέντευξη του
Αντώνη Αντωνίου

Φάκελος **BULK CARRIERS**



- **Τρίτο πακέτο**

Προτεραιότητα
η ασφάλεια στη θάλασσα



DYNAMIC BALANCING MACHINE SCHENCK - CAB 803



**AUTHORIZED
SERVICE STATION FOR:**



MITSUBISHI -
HEAVY INDUSTRIES, LTD.

MET
TURBOCHARGERS

SIEMENS - NAPIER Turbochargers
Industrial Turbomachinery Limited



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

Star performer in Ship Management

Managing a fleet of modern tankers and bulk carriers



* Safety * Security * Quality * Environmental Protection

METROSTAR MANAGEMENT CORP.

35 Panepistimiou str. (El. Venizelou), GR 105 64 Athens-Greece
Tel.: +30 210 3210210, Fax: +30 210 3212687
Tlx: 215324 MEMA GR, E-mail: star@metrostar.gr, <http://www.metrostar.gr>



1977-2007
30 YEARS OF EXCELLENCE!

WHAT DOES GRIFFIN BRING TO THE UNPREDICTABLE WORLD OF CREW TRAVEL?

PEACE OF MIND.



Crew travel can be difficult and unpredictable. Lack of seat availability, missed connections, visa and security issues, weather disruption, political unrest – the obstacles are endless. Griffin's knowledge and expertise deliver the solutions that you need and the peace of mind that you're seeking. As a dedicated specialist with highly trained people around the globe, we handle extraordinary challenges on a day-to-day basis, as if they were routine. For us – they are.



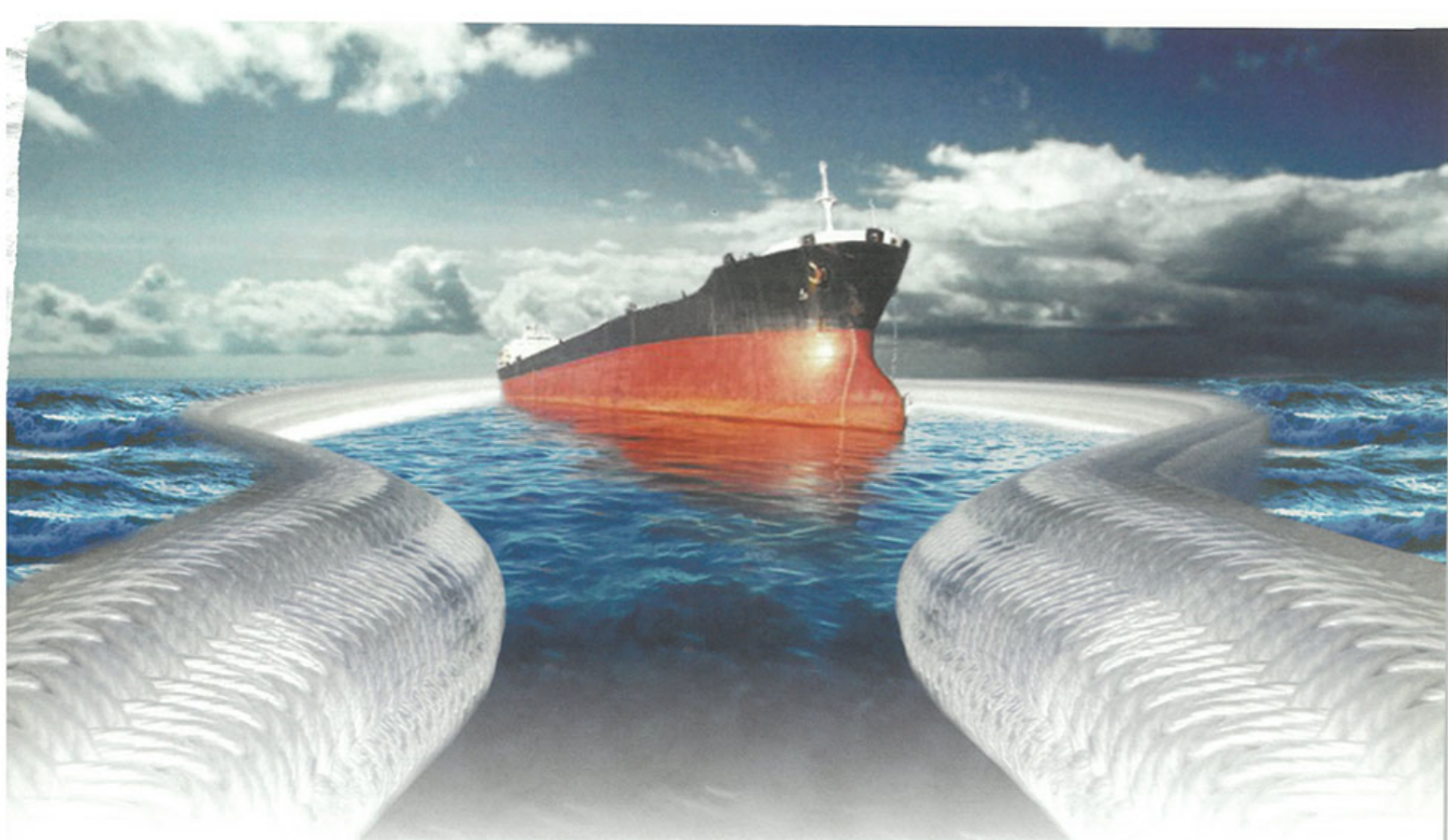
Getting People in Place. On Time. Worldwide.



amadeus
Your technology partner

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

ON TIME ...ANY TIME!



M/V Canarian Reefer, 270,000 cbft



M/V 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.



M/V 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.



GENERAL TURBOS MACHINERY AND SPARES LTD



TURBOCHARGERS - SPARE PARTS - INSPECTIONS - SERVICE - REPAIRS



Overhauling - servicing all types of turbochargers

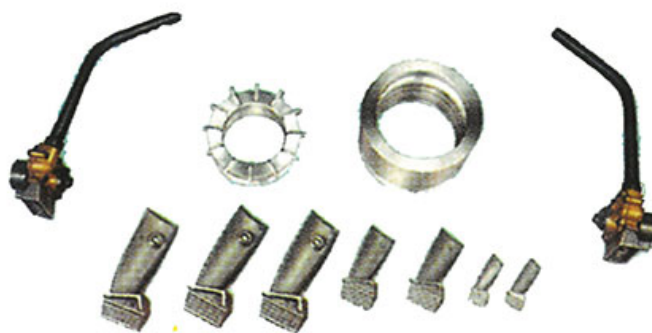
Excellent range and quality of new or used well-tested engine spare parts.

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. [08]

Υπάρχω, παρατηρώ, σχολιάζω
ΣΕΛ. [12]

Αγοραπωλησίες
Του Γ. Γρηγοριάδη ΣΕΛ. [16]

Ναυτιλιακά Νέα ΣΕΛ. [22]

Άποψη
Έτοιμοι για να κόψουμε;
Του Άλκη Κορρέ ΣΕΛ. [46]

Διεθνή
Η ασφάλεια στη θάλασσα, κορυφαία
προτεραιότητα για το Στρασβούργο
(και τις Βρυξέλλες) ΣΕΛ. [48]

Η επόμενη μέρα της Πράσινης Βίβλου
ΣΕΛ. [50]

Σύνοδος των υπουργών Ευρωπαϊκών
Υποθέσεων της Ε.Ε. ΣΕΛ. [52]



Συνέντευξη
Το μέλλον θα μας
δείξει εάν τα νέα
πλοία
είναι άξια
εμπιστοσύνης
Συνέντευξη του Αντώνη
Αντωνίου, Managing
Director Olympic Gulf Tankers ΣΕΛ. [62]

Έρευνα: «Sea Diamond»



Το χρονικό ενός παράδοξου ναυαγίου
Του Γιάννη Αγγελάκη ΣΕΛ. [66]
Οι συμπληγάδες πέτρες της δημοσιογραφίας
και της αντιπολίτευσης
Του Ηλία Μπίσια ΣΕΛ. [68]
Γλάστρες-μαϊντανό και λαλίστατοι ξερόλες ή,
αλλιώς, «The traveling players»
Του Ευάγγελου Κούζλου ΣΕΛ. [70]
Η κατάληξη θα ήταν διαφορετική αν υπήρχαν
σε κοντινή απόσταση ρυμουλκά
Της ναυτιλιακής εταιρείας Louis Hellenic Cruises
ΣΕΛ. [71]
Η αντιμετώπιση μιας πετρελαιοκηλίδας
και ο (χαμένος) χρόνος
Του Νίκου Χαραλαμπίδη ΣΕΛ. [72]
Τηλεδίκες στο όνομα της τηλεθέσης
Του Δ.Σ. ΠΕΑΚΠΕΙΘΣ ΣΕΛ. [73]
Όχι στη διέλευση των τάνκερ ανάμεσα
από τα νησιά
Του πρώην βουλευτή Κυκλάδων Νίκου Λεβογιάννη
ΣΕΛ. [74]

Bulkcarriers
Ανασκόπηση αγοράς ξηρού φορτίου
Της Μαριέττας Γιαννιτσιώτη ΣΕΛ. [76]

Θαλάσσια ασφάλεια: τα όρια της ανοχής
και η πορεία στα τυφλά
Του Χαρίλαου Ν. Ψαραύτη ΣΕΛ. [80]

Όταν αρχίζει και χάνεται ο «έξω» κόσμος
Συνομιλία με τον Θεόδωρο Κωβαίο,
σπουδαστή ΑΕΝ Ασπροπύργου ΣΕΛ. [84]



Το bulk εσωκλείει όλη τη ναυτική τέχνη
Συνομιλία με τον Αλέξανδρο Ρήγα,
σπουδαστή ΑΕΝ Ασπροπύργου ΣΕΛ. [86]

Έρευνα
Seabus-Hydaer: Wing Assisted
Hydrofoil (WHA)
Του Γιάννη Λιναρδάκη ΣΕΛ. [90]

Συνέντευξη
AIGAION Ασφαλιστική: η θεματική
επικράτηση της στην ασφαλιστική αγορά
Συνέντευξη του Παναγιώτη Κούνουπα
ΣΕΛ. [94]

Ελληνική Οικονομία και
Τουρισμός ΣΕΛ. [96]

Παραναυτιλιακά ΣΕΛ. [102]



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**
Ειδικό Συνεργάτες: **Απ. Δόμβρος,**
Άλκη Κορρές, Γιώργος Μπάνος,
Γιώργος Μακρής, Β. Τσελέντης,
Χαρ. Ψαραύτης
Διεύθυνση Διαφήμισης: **Χρ. Καπάνταης**
Υπεύθυνη Διαφήμισης: **Δήμητρα Τσάκου**
Φωτογραφία: **Γιώργος Γιαννακίς**
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.



- **BRIDGE INSTRUMENTATION**
- **ENGINE & GEN SET CONTROLS**
- **SWITCHBOARD INSTRUMENTATION**
- **SYNCHRONISATION**
- **MONITORING & FAULT FINDING**
- **...AND MANY MORE PRODUCTS**

**AUTOMATION &
POWER CONTROL LTD**

Mavromichali 17
187 56 Ag. Giorgos, Amfiali
Tel +30 210 4321953
Fax +30 210 4321875
e-mail: info@apc.com.gr



power in control



«Δεν ζητάμε τίποτα από την Ε.Ε.»

Μια αναχρονιστική διάθεση
ενδέχεται να φέρει την ελληνική ναυτιλία στην απομόνωση της Ευρώπης

Η πρόσφατη επίσκεψη του προεδρείου της ΕΕΕ στις Βρυξέλλες συνέπεσε χρονικά με ορισμένες εξαιρετικά ενδιαφέρουσες εξελίξεις, τόσο εντός των κοινοτικών θεσμικών οργάνων όσο και στο ευρύτερο ευρωπαϊκό πολιτικό και νομοθετικό σκηνικό της Ευρώπης. Στη σκιά λοιπόν της εκπόνησης της Πράσινης Βίβλου, της συζήτησης του τρίτου «πακέτου Erika» στην Ευρωβουλή, αλλά και της δίκης των υπευθύνων της εταιρείας Total, η επίσκεψη στις Βρυξέλλες ήταν εξαιρετικά επίκαιρη και σημαντική.

Με αφορμή τις επισημάνσεις των επικεφαλής της ΕΕΕ, καθώς και αρκετών ναυτιλιακών κύκλων, οφείλουμε δημοσιογραφικά να σταθούμε σε μια πρόταση-στάση που συχνά πυκνά αναφέρουν αρκετοί παράγοντες της ναυτιλίας μας: **«Η ναυτιλία (και ειδικά η ελληνική) δεν ζητάει τίποτα από την Ε.Ε.»**

Η συγκεκριμένη πρόταση-στάση οφείλουμε να επισημάνουμε πως, στη σημερινή πολιτική και νομοθετική πραγματικότητα, όχι απλά δεν ανταποκρίνεται στις προκλήσεις των καιρών, αλλά πολύ περισσότερο διαφοροποιεί την ευρωπαϊκή (και την ελληνική) ναυτιλιακή οικογένεια από το κοινωνικό σύνολο που εξυπηρετεί. Είναι οξύμωρο να δηλώνεται δημοσίως ότι η ναυτιλία δεν ζητάει τίποτα από την Ε.Ε. αφού η ίδια η ναυτιλία αποτελεί τον κύριο συνδετικό της κρίκο με τον υπόλοιπο εμπορικό κόσμο. Για πολλούς, μάλιστα, η πρόταση «δεν ζητάει τίποτα» ισούται με το «αφήστε μας εκτός των περιφερειακών ρυθμίσεών σας». Αυτό όμως, προφανώς, δεν είναι εφικτό τελικά: Η ναυτιλία, ως ένα κομμάτι της ευρωπαϊκής οικονομίας ή/και βιομηχανίας, δεν είναι απομονωμένη ή αποκομμένη από το (ευρωπαϊκό) οικονομικό σύνολο αλλά, αντιθέτως, βρίσκεται στο επίκεντρο των επιδιώξεων των Βρυξελλών, για τον οικονομικό και εμπορικό επεκτατισμό της Ε.Ε. Ίσως είναι επίσης ανατρεπτικό να δηλώνεται αυτή η πρόταση στη σκιά των επιση-

μάνσεων του συνόλου των αιρετών της Ευρώπης, που, ακόμα και αν δεν γνωρίζουν τις πτυχές της ναυτιλιακής οικονομίας, εντούτοις αντιλαμβάνονται τη σπουδαιότητα του εμπορικού στόλου των κρατών-μελών της. Επιθυμούν μάλιστα μια νομοθεσία που θα συγκεντρώνει αρμοδιότητες στις Βρυξέλλες και θα προφυλάσσει τόσο το «υγιές» ελεύθερο εμπόριο όσο και την προστασία των θαλασσών της. (Σε αυτό το σημείο, πάντως, αξίζει ο ενημερωμένος αναγνώστης να σταθεί στις επισημάνσεις των ευρωβουλευτών στη συζήτηση της Ολομέλειας του Ε.Κ. του τρίτου πακέτου στις επόμενες σελίδες του περιοδικού.)

Το ότι η ελληνική ναυτιλία δεν ζητάει τίποτα από την Ε.Ε. αντανακλά σκέψεις και επιθυμίες περασμένων δεκαετιών, που σαφώς έβρισκαν απήχηση σε εθνικό επίπεδο και σε μικροκομματικές συζητήσεις στη Γρηγορίου Λαμπράκη. Αντανακλά το «Free and fair competition with no subsidies», ένα δόγμα βρετανικής αντίληψης, που σήμερα όμως αφήνει πολλά ερωτήματα στους Ευρωπαίους νομοθέτες οι οποίοι θεωρούν τα οικονομικά κίνητρα

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





απαραίτητο εργαλείο και τα «subsidies» απαραίτητη προϋπόθεση τόσο για την άσκηση πιέσεων στους ευρωπαϊκούς οικονομικούς lobbyists όσο και για την ανάπτυξη των περιφερειών της.

Στην Ευρώπη των «27», που εξελίσσεται σε πύργο της Βαβέλ, η πρόταση «δεν ζητάμε τίποτα από την Ε.Ε.» όχι μόνο στέκεται αντίθετη στην ευρωπαϊκή ιστορία της ενοποίησης, αλλά πολύ περισσότερο αντιτίθεται στο μέλλον του εύθραυστου πλέον εγχειρήματος. Οι νομοθέτες των Βρυξελλών όχι απλά δεν θα δεχθούν «αποσχιστές» από οικονομικούς παράγοντες των ευρωπαϊκών λαών αλλά, πολύ περισσότερο, δεν θα επιτρέψουν ρωγμές στην προσπάθειά τους για εξομάλυνση και ευθυγράμμιση των νομοθεσιών της Ευρώπης, που επιθυμεί διαφάνεια, συνδιαλλαγή, συνεργασία και ομογενοποίηση των οικονομικών - επιχειρηματικών ομάδων της.

Σήμερα, οι Βρυξέλλες νομοθετούν για την ασφάλεια, την προστασία του περιβάλλοντος, τη ναυτική εργασία. Οι συγκεκριμένες νομοθεσίες είναι μεν σημαντικές αλλά όχι τόσο βλαπτικές για την καθημερινότητα μιας ναυτικής επιχείρησης στην Ακτή Μιαούλη. Απλά, δυσκολεύουν οι διαδι-

κασίες. Επιχειρείται, δηλαδή, να ελαχιστοποιηθεί, τουλάχιστον στην ευρωπαϊκή ακτογραμμή, η ελευθεριότητα της παγκόσμιας ναυτιλίας, ως προς τους συγκεκριμένους τομείς.

Σήμερα οι Βρυξέλλες συζητούν για γενικό-τητες, αύριο όμως θα επιχειρήσουν μια ουσιαστική ενοποίηση των επιδιώξεών τους. Το επόμενο (άμεσο) βήμα είναι σίγουρα ο ενιαίος χώρος. Οι θάλασσες της Ευρώπης θα γίνουν μία. Οι σημαίες -και τα νηολόγια- της Ευρώπης δεν θα είναι απλά εθνικά σύμβολα, αλλά κατεχοχόν κύριοι παίκτες σε ένα οικονομικό σκηνικό εξαιρετικής σπουδαιότητας. Από το Μπουργγκά στη Μασσαλία και από τη Λεμεσό στη Χάβρη, τα δρομολόγια θα είναι όχι μόνο de jure αλλά και de facto εσωτερικά, οπότε η Ε.Ε. θα είναι ο απόλυτος ρυθμιστής: Θα μπορεί να θέσει τους κανόνες για το τι θεωρεί «unfair» και να ρυθμίσει ποιους «υγιείς» παίκτες επιθυμεί να «προωθήσει».

Ο πρόεδρος της Ε.Ε. Jose Manuel Barroso υπήρξε εξαρχής ειλικρινής: Τον ενδιαφέρει άμεσα η ναυτιλιακή οικονομία και πολιτική και γι' αυτόν το σκοπό ανέθεσε στον επίτροπο Borg (και όχι στον κ. Barot) την εκπόνηση της Πράσινης Βίβλου. Επέλεξε δηλαδή έναν «θαλασσινό» από μια μικρή περιφερειακή, ναυτική χώρα να συλλάβει το όλο εγχείρημα, αλλά και να το υλοποιήσει χωρίς καθυστερήσεις.

Η Αθήνα ίσως δεν αντιλαμβάνεται τη σπουδαιότητα όλου αυτού του εγχειρήματος: την Πράσινη Βίβλο θα ακολουθήσει μια «Λευκή» Βίβλος και ένα σύνολο νομοθεσιών που θα διαφυλάσσουν την ευρωπαϊκή ναυτιλιακή οικονομία όπως περιφρου-

ρούνται σήμερα οι οδικές και εναέριες μεταφορές. Οι ευρωβουλευτές θέλουν μάλιστα να υπάρξει θαλάσσια πολιτική αντίστοιχη με την εναέρια πολιτική της Ευρώπης, ούτως ώστε να ασκούνται «οικονομικές» πιέσεις στα κράτη της Ανατολής αλλά και της Δύσης...

Το συνολικό ευρωπαϊκό εγχείρημα βρίσκεται σήμερα σε μια εξαιρετικά δύσκολη, ιστορική φάση: Οι λαοί της Ευρώπης επιθυμούν μια απλούστευση των διαδικασιών και των συστημάτων στις Βρυξέλλες και μια ελαχιστοποίηση στις προκλητικές και άναρχες ανισορροπίες ανάμεσα στις οικονομικές ομάδες και τις περιφέρειες που την απαρτίζουν. Τόσο το Ευρωκοινοβούλιο όσο και η Επιτροπή είναι αποφασισμένα να συνεχίσουν μια πορεία που θα επιτρέψει την ομαλοποίηση και τη διαφάνεια όλων των συστημάτων της Ευρώπης. Εκεί η ναυτιλία θα ζητάει πλέον (δυστυχώς) «χατίρια», που θα αφορούν πληθώρα ζητημάτων όπως είναι τα πληρώματα, οι ακτοφυλακές, οι λιμένες... Οτιδήποτε ομιχλώδες θα πρέπει να ξεκαθαρίσει. Τίποτα δεν θα μπορεί να σταθεί εμπόδιο στην ευρωπαϊκή ολοκλήρωση.

Η ρότα της ναυτιλίας μας αλλάζει και οι νεότεροι συνεχιστές της οφείλουν να φανούν προνοητικοί και προετοιμασμένοι. Οπότε, καλό είναι να αναζητήσουμε πλέον τρόπους συνεργασίας και συνδιαλλαγής (και όχι απομόνωσης ή αντιπαράθεσης) με την Ε.Ε.

Ηλίας Μπίσιας



- Ένας από τους πιο σύγχρονους στόλους παγκοσμίως
- Δεξαμενόπλοια αποκλειστικά διπλού κελύφους
- Σεβασμός στο περιβάλλον
- Ελληνική σημαία με Έλληνες ναυτικούς
- Κίνητρα για επαγγελματική εξέλιξη Ελλήνων Αξιωματικών
- Ποιότητα υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές

Με προσήλωση
στην ασφάλεια



A Member of

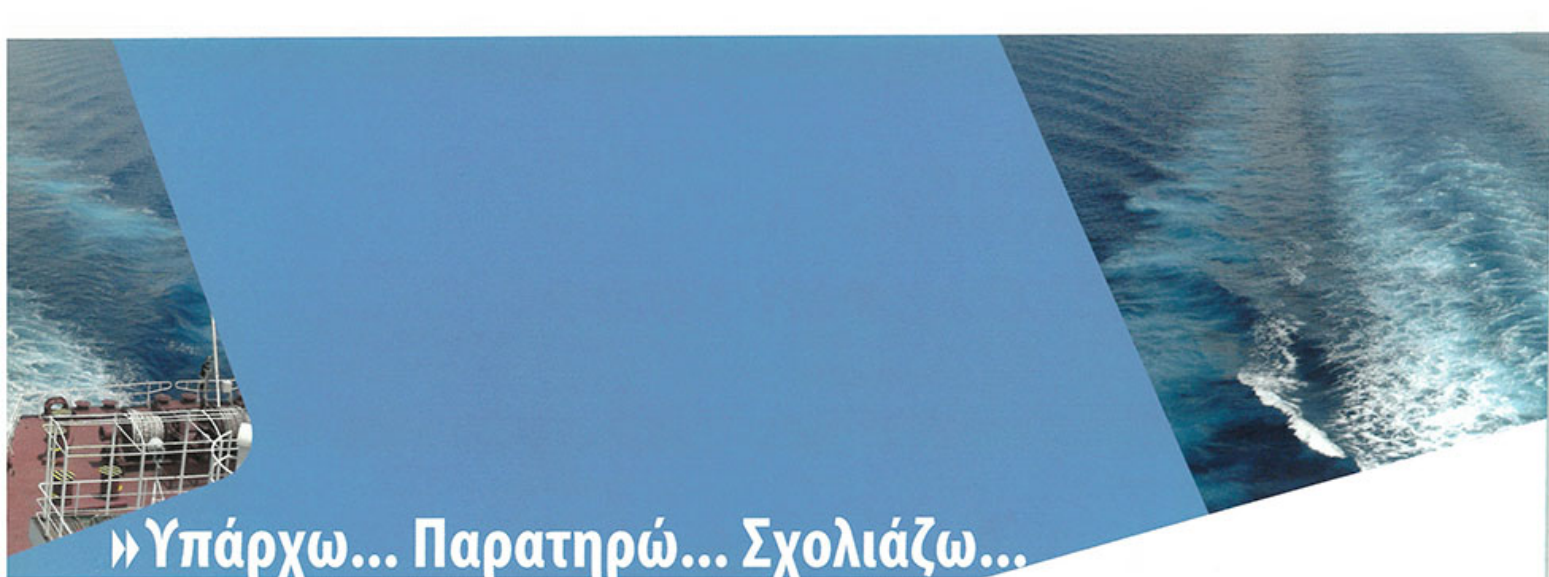


A Member of



Δραγατσάνιου 8 • 105 59 Αθήνα • τηλ. 210 3748000 • fax 210 3254677 • www.arcadiasm.gr





Υπάρχω... Παρατηρώ... Σχολιάζω...

Έχουν περάσει μερικές εβδομάδες από το ατύχημα του κρουαζιερόπλοιου «Sea Diamond». Εκατοντάδες, ίσως χιλιάδες ώρες, αφιέρωσαν οι ραδιοφωνικοί και, κυρίως, οι τηλεοπτικοί σταθμοί συζητώντας και αναλύοντας (...) το συμβάν με τη συμμετοχή και βοήθεια (...) δεκάδων εμπειρογνομόνων (...) που καθένας τους κουβαλούσε κάποιο βαρύγδουπο (...) τίτλο.

Συνηθισμένο σκηνικό θα μου πείτε, και θα συμφωνήσω μαζί σας. Αυτό όμως που μου προκαλεί τη μέγιστη των εντυπώσεων είναι ότι ακόμα και σήμερα, ρωτώντας γνωστούς μου, διαπιστώνω ότι κανείς δεν έχει σαφή εικόνα του τι έγινε, πώς έγινε, και γιατί.



Τόσες ώρες αναλώθηκαν στο γιατί και ποιος έλυσε τον κόμπο από το ρυμουλκό (με την ανεπαρκέστατη ιπποδύ-

ναμη για να φανεί χρήσιμο), σαν να μη βυθιζόταν το πλοίο αν είχε δεμένο έναν κόμπο αλλά, και κυρίως, ποιος έδωσε εντολή να μετακινηθεί το πλοίο από το σημείο Α στο σημείο Β όπου και βούλιαξε. Σαν να μη βούλιαζε αν έμενε στο σημείο Α και βούλιαζε επειδή πήγε στο σημείο Β... Κρίμα, γιατί για επαναλαμβανόμενη φορά τα ΜΜΕ αποδεικνύονται ανίκανα να ενημερώσουν το κοινό τους.

Περνάει ο χρόνος, Μάιος πια, και η ενημέρωση των νέων μας από το κράτος (ΥΕΝ, υπουργείο Παιδείας) ότι υπάρχει και η επιλογή σταδιοδρομίας στις θέσεις αξιωματικών του Εμπορικού Ναυτικού μας δεν έχει φανεί. Αν υπάρχει πρόθεση να γίνει κάτι, ας γίνει σύντομα.



Πριν από λίγες ημέρες ταξίδεψα με πλοίο σε ένα νησί. Εβλεπα τους συνεπιβάτες μου κατά τον κατάπλου του πλοίου στο λιμάνι να είναι κατά δεκάδες στοιβαγμένοι, άλλοι όρθιοι στην απότομη σκάλα που οδηγεί στην έξοδο και άλλοι μέσα στο γκαράζ, ανάμεσα στα στριμωγμένα σε απόσταση λίγων εκατοστών μεταξύ τους αυτοκίνητα. Άλλωστε, κάμποση ώρα πριν είχε γίνει ανακοίνωση/πρόσκληση από τα μεγάφωνα στους οδηγούς να προσέλθουν στα αυτοκίνητά τους έγκαιρα...

Διερωτήθηκα, αν γίνει κακός υπολογισμός ή μηχανική βλάβη και το πλοίο προσκρούσει με ελάχιστη ταχύτητα στην προβλήτα, οι μεν επιβάτες στη σκάλα θα πέσουν ο ένας πάνω στον άλλο, με σίγουρη ασφυξία των από κάτω (η διαφορά ύψους μεταξύ πάνω και κάτω σκαλοπατιών ήταν πάνω από 5 μέτρα) -θυμηθείτε το Στάδιο Καραϊσκάκη

πριν από χρόνια-, ενώ τα αυτοκίνητα θα μετακινούνταν με συνέπεια το σίγουρο τραυματισμό ή θάνατο επιβατών στο γκαράζ.

Ούτε το ΥΕΝ ούτε οι διαδικασίες ασφαλούς διαχείρισης των εταιρειών προβλέπουν κάτι για να μη θρηνήσουμε θύματα και επικαλεσθούμε, πάλι, την κακιά ώρα; Τέτοιο ατύχημα σίγουρα θα συμβεί -μόνο το πότε δεν ξέρω.



Το καλοκαίρι έρχεται και φαίνεται ότι και φέτος οι κάδοι απορριμμάτων στα καταστρώματα των επιβατικών πλοίων θα είναι χωρίς καπάκια και ο άνεμος θα παρασύρει μέσα από τους κάδους τα απορρίμματα στη θάλασσα.

Το είπαμε και πέρυσι, αλλά δεν εισακουστήκαμε από το ΥΕΝ. Λέτε να ακουστούμε φέτος;



Διαβάσαμε, με ιδιαίτερη ικανοποίηση, ότι το ΥΕΝ προχωρεί την ηλεκτρονική ενημέρωση (λιμάνια και internet) για αναχωρήσεις/αφίξεις επιβατικών πλοίων από/σε λιμάνια. Δεν ζητάμε την πατρότητα της ιδέας (τεύχος Οκτωβρίου 2006) αλλά περιμένουμε να συγχαρούμε το ΥΕΝ μόνο αν δούμε το έργο ολοκληρωμένο. Εγκαίνια βλέπουμε πολλά στην Ελλάδα, ολοκληρώσεις έργων βλέπουμε σπάνια.

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



TOMASOS BROTHERS INC.

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



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

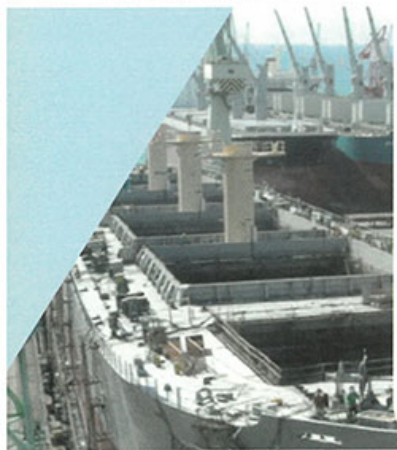
N. LEVENTERIS S.A.

shipping ropes



mooring ropes and wire ropes for the

21st century



Πολλές και αμφιλεγόμενες διορθωτικές κινήσεις θα εξαγγελθούν στα μεγάλα οικονομικά κέντρα το επόμενο διάστημα, ώστε να διατηρηθούν οι ισορροπίες. Αν και οι πολιτικές αυτές δεν είναι πάντα οι πιο ενδεδειγμένες, καθώς, πλην Ιαπωνίας, δεν βασίζονται πολλές φορές σε καθαρά οικονομικά κριτήρια, δεν αναμένεται να διαταράξουν συνολικά το ευνοϊκό κλίμα στο περιβάλλον της ναυτιλίας.

Το οικονομικό περιβάλλον της Ναυτιλίας

Του Γ. Γρηγοριάδη
Finance & Research George
Moundreas Company S.A.

Φαίνεται ότι ήρθε η ώρα να αμφισβητηθεί και στις ΗΠΑ η προτεραιότητα που δίνει η Fed, διά δηλώσεων Bernanke, στον έλεγχο των τιμών μέσω αυξήσεων επιτοκίων. Goldman Sachs, Merrill Lynch και UBS υποστηρίζουν ότι η μεγάλη πτώση της αγοράς ακινήτων (8,4% το Μάρτιο) απειλεί με ύφεση και η Fed, αντίθετα με τις πεποιθήσεις Bernanke, θα χρειασθεί να μειώσει εφέτος τρεις φορές τα επιτόκια στο 4,5%.

Αυτό πράγματι φαίνεται αναγκαίο μετά την πτώση της ανάπτυξης α' τριμήνου στο 1,3% έναντι 2,5% το τελευταίο τρίμηνο 2006 και 3,5% για ολόκληρο το προηγούμενο έτος.

Το παιχνίδι της ανάκαμψης, όμως, είναι περίπλοκο για τις ΗΠΑ, εξ αιτίας του παράδοξου της μεγάλης επιβράδυνσης υπό συνθήκες χαμηλής ανεργίας και πληθωρισμού άνω του 2,4%, που δυσκολεύουν

την αναγκαία μείωση επιτοκίων για να αποφευχθεί η ύφεση.

Η ανάλυση αυτή επισημαίνει όμως και τις αναλαμβάνουσες ορισμένων δεικτών όπως π.χ. η διατήρηση της αύξησης της ιδιωτικής κατανάλωσης στα μέσα επίπεδα δεκαετίας 3,8%, η αύξηση πωλήσεων νεόδμητων κατοικιών Μαρτίου κατά 2,6%, η αύξηση των επενδύσεων παγίων α' τριμήνου, κατά 2%, και η πέραν του αναμενομένου αύξηση των βιομηχανικών παραγγελιών Μαρτίου κατά 3,1%.

Έτσι, είναι πολύ πιθανό ότι τελικά θα αποφευχθεί η ύφεση, ώστε η απλή επιβράδυνση θα αφαιρέσει μόνο 0,5% περίπου από την παγκόσμια ανάπτυξη, που δεν θα γίνει ιδιαίτερα αισθητό γιατί θα απορροφηθεί από την επιτάχυνση των νέων υπερδυνάμεων.

Η δήλωση του Ιάπωνα υπουργού Οικονομίας πως η αμερικανική επιβράδυνση δεν θα επηρεάσει την

ιαπωνική οικονομία χάρη στην εσωτερική κατανάλωση και τις εξαγωγές στην Κίνα, συνηγορεί με την παραπάνω εκτίμηση. Του λόγου το αληθές επιβεβαιώνει η αύξηση του εμπορικού πλεονάσματος Μαρτίου κατά 74%. Το ίδιο περίπου φαίνεται να ισχύει με την οικονομική επέκταση της Ε.Ε. Με βάση τα τελευταία στοιχεία, ο πέραν του αναμενομένου δυναμισμός της γερμανικής οικονομίας, που ώθησε ανοδικά καταναλωτική και επιχειρηματική εμπιστοσύνη, βιομηχανικές επενδύσεις, παραγωγές εξαγωγών και την ανεργία σε χαμηλό εξαστίας, οδηγεί σε νέα αναθεώρηση της πρόβλεψης για ανάπτυξη της Ε.Ε. πέραν του 2,4%, οπότε πλησιάζουμε τα επίπεδα του 2006, δηλαδή σχεδόν χωρίς καμία επιβράδυνση από την πίεση των ΗΠΑ.

Τα συμπεράσματα που βγαίνουν από τη μέχρι τώρα πορεία της Κίνας είναι σαφή ώστε τα νέα μέτρα



TOP TANKERS INC.

www.toptankers.com



**CONNECTING
THE WORLD
CAN BE EASY**

**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

που λαμβάνει πάλι η κυβέρνηση για αποθήκευση της ανάπτυξης, όπως έκανε πάντα μετά κάθε νέα... κατάρριψη ρεκόρ ανάπτυξης, να μην προκαλούν ανησυχία για μείωση των όγκων του κινεζικού εμπορίου. Στόχος πάλι των μέτρων είναι η αποθάρρυνση των βιομηχανικών επενδύσεων, που αυξήθηκαν το α' τρίμηνο κατά 18%. Πρέπει να γίνει αντιληπτό ότι παρά τα δραστικά μέτρα αποθήκευσης που θα μπορούσαν να είναι και καλύτερα εάν απελευθέρωναν και το νόμισμα, η συνεχής και επιταχυνόμενη οικονομική επέκταση δεν σημαίνει ότι πηγαίνουν χαμένα τα μέτρα αυτά ή αποτυγχάνουν και έτσι συσσωρεύονται επικίνδυνα οι ανισορροπίες. Τα μέτρα αυτά έχουν αποτέλεσμα τον περιορισμό της επέκτασης σε ρυθμούς που αντέχουν οι υποδομές και προδιαγραφές της χώρας, ενώ χωρίς αυτά η επιτάχυνση θα ήταν μεγαλύτερη και πιο επικίνδυνη.

Από τις άλλες ανερχόμενες οικονομίες, αξίζει πάλι να σταθούμε στη Βραζιλία. Η ραγδαία ανάπτυξη του νομίσματος έναντι του δολαρίου κατά 75% από το 2003, όταν ανέλαβε την εξουσία ο Λούλα, μειώνει κάθετα τον εισαγόμενο πληθωρισμό και επιτρέπει την εξίσου ραγδαία μείωση των επιτοκίων από τα διψήφια νούμερα. Έτσι, εξηλασμένη και πάντα εξαγωγική και πλούσια σε ύλες, φθάνει η χώρα με συνεχείς βραζιλιάνικες... τρίπλες στη γραμμή εκκίνησης για αναπτυξιακή

απογείωση σε όλους τους τομείς από τη μέχρι τώρα μέτρια επίδοση του 4%, βαδίζοντας στα αχνάρια των άλλων νέων οικονομικών υπερδυνάμεων, και συμπληρώνοντας το περίφημο BRIC του... μέλλοντός μας.

Το... τετράημερο, όπως επισημάνθηκε από πολλούς, της Πρωτομαγιάς, μαζί με το θάρος που πήραν οι πωλητές από τη ναυλαγορά και σκληραίνουν επάνω στη διαπραγμάτευση τις απαιτήσεις τους σε τιμές, περιορίσαν τον όγκο των συναλλαγών.

Η τιμή των \$50 εκατ. που πουλήθηκε το DELZOUKRE 53.550 dwt (2006, Deyang) από τη Meadway σε άγνωστους, δεν είναι αντιπροσωπευτική, προφανώς λόγω της ύπαρξης TC μέχρι 11/2007-2/2008 προς \$21.000/ημέρα. Η «τιμωρία» του πλοίου φαίνεται στη σύγκριση με την πώληση του «μικρού» και δύο χρόνια παλαιότερου GLOBAL TREASURE 48.821 dwt (2004, IHI) σε Βιετναμέζους προς \$50 εκατ. επίσης.

Τέλος, το GLYKOFILOUSSA 41.712 dwt (1996, Split) πουλήθηκε από τη Thenamaris σε Έλληνες προς \$33 εκατ.

Στα μικρότερα μεγέθη κυριάρχησε όπως πάντα το παλαιό τوناζ σε τιμές... yacht. Το PONTONIKIS 39.695 dwt (1984, Imabari) πουλήθηκε από την Ocean Freighters σε άγνωστους προς \$17 εκατ., που κρίνεται αυξημένο από τα πρόσφατα last done επίπεδα.

Το συνομήλικο FORTUNE QUEEN 38.248 dwt (1984, Kawasaki) πουλήθηκε στην «τιμωρημένη» τιμή των \$14 εκατ. επειδή φέρει TC προς \$16.550/ημέρα για δύο χρόνια. Το CAPE B' 37.991 dwt (1980, Bulgaria) βρήκε αγοραστή προς \$8 εκατ. και το TAIKOON 35.063 dwt (1982, Spain) βρήκε άγνωστους αγοραστές προς \$7 εκατ.

Στην κατηγορία των Handies, το VIENTO 23.960 dwt (1980, Imai) πουλήθηκε στη Maritime Services προς \$5,5 εκατ. και το IKAN SELAR 22.669 dwt (1978, IHI) βρήκε γενναίους αγοραστές προς άγνωστη τιμή.

Άλλο ένα από τα δημοφιλή VLCC singles 15ετίας, το SUNRISE V, 264.164 dwt (1991, Mitsubishi) της Nippon Oil, πουλήθηκε στη Sanko προς τα σταθερά επίπεδα των 40 εκατ. Το βιετναμικό συναλλακτικό κύμα που δεν αφήνει πλέον εβδομάδα χωρίς κάποια αγοραπωλησία, συνεχίστηκε με την αγορά του Aframax NORDASIA 105.994 dwt (1998, Hyundai) προς \$59-60 εκατ. Η IMC Shipping πούλησε 3x76.000 dwt LR1 Products στην BW Shipping προς \$54 εκατ. το καθένα με παράδοση 2009 από τα ναυπηγεία Dalian. Το περυσινό πακέτο των 8 όμοιων πλοίων μεταξύ των ίδιων εταιρειών έγινε με μέση τιμή \$56 εκατ. το καθένα, αλλά περιελάμβανε και παραδόσεις μέσα στο 2006.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Το «άγγιγμα» του περασμένου επταημέρου στο όριο των \$500/ldt έφθασε πλέον στην υπέρβαση, με την πώληση του M/T MARIVIC 81.283 dwt (1981, Mitsubishi) στο άνευ συναγωνισμού Bangladesh προς \$506/ldt. ☉



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

50 ΧΡΟΝΙΑ.

Συνέπεια και Αξιοπιστία ...στην Εξυπηρέτηση της Ναυτιλίας



Si Direct

ΓΙΟΞΑΣ Α.Ε.Ε.

Εξοπλισμός Δικτύων Σωληνώσεων

Πέτρου Ρόλην 42, Αιγιάλεια, Τ.Κ. 122 41, Τηλ.: 210 3475370, Φαξ: 210 3475372
ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΠΕΙΡΑΙΑ: Κ. Μουρομικόλη 7, Πειραιάς
e-mail: sales@gioxas.gr - purchases@gioxas.gr
www.gioxas.gr

Μηνιαία Ανασκόπηση Ναυπηγήσεων Πλοίων

Ι Από την George Moundreas Company S.A.

Το «άγριο» κυνηγητό για ελεύθερες ναυπηγικές κλίνες συνεχίστηκε αδιάπτωτο κατά τη διάρκεια του Απριλίου ενώ οι ναυπηγικές τιμές ακολουθούν σαφώς ανοδική πορεία. Για μία ακόμη φορά ευκόλως διαπιστώνεται η σαφής στροφή του ενδιαφέροντος προς τα bulkcarriers, διαπίστωση επαληθευόμενη και από τα επενδυθέντα ποσά (\$ 608 m για τα tankers, \$ 1.899 m για τα bulkcarriers και \$ 696 m τα containers).



Μαζικές παραγγελίες (όσες ανακοινώνονται και όσες κινούνται στη σκιά) υποδηλώνουν μια μάλλον μακροπρόθεσμη εμπιστοσύνη στη ναυλαγορά με προσήλωση στο supramax bulk (55/58.000 dwt) και στο capesize (170/180.000 dwt), με κάποια «ανοίγματα» προς το «post-panamax» (80/90.000dwt) ενώ χαρακτηριστική είναι η αποχή (ναυπηγών και πλοιοκτητών) από το panamax size.

Παράλληλα, το containership δείχνει σαφή δείγματα περαιτέρω ανάπτυξης με τεράστια σημασία στην προσπάθεια πρόγνωσης των τάσεων του παγκόσμιου εμπορίου.

Owner	Builder	Ship Type	DWT	No	Delivery	Price	Total Invest.
Tankers							
Ionia	SLS	Chem	40.000	2+2	2009/10	\$44 m	\$88 m
NGM	Dae Sun	Chem	25.000	4	2010	\$35.5 m	\$142 m
Benelux	STX	Chem	13.000	2	2008/9	\$23 m	\$46 m
Prime Marine	HHI	LPG	35.000 m ³	4	2009	\$61 m	\$244 m
Prime Marine	Jiangnan	LPG	22.500 m ³	2	2009/10	\$44 m	\$88 m
Bulkcarriers							
Transmed	HHIC-Philip	Cape b/c	175.000	4	2010	\$81 m	\$324 m
Transmed	Bohai	Cape b/c	174.000	6	2009/10	\$70 m	\$420 m
Gulf Marine	Daewoo	Cape b/c	180.000	2	2009/10	\$83 m	\$166 m
Quintana	STX	Cape b/c	181.000	2	2010/11	\$80 m	\$160 m
Modion	Jinling	Post Px bc	92.500	2	2010/11	\$47 m	\$94 m
Anemi	Dayang	supramax	58.000	21	2010/12	\$35 m	\$735 m
Containers							
Danaos	Hanjin	C/V	3.400 TEU	5	2009/10	\$58 m	\$290 m
Dioryx	HHI	C/V	4.300 TEU	2	2009	\$67 m	\$134 m
Cynergy	Samsung	C/V	4.250 TEU	4	2009/10	\$68 m	\$272 m

Το συνολικά επενδυθέν ποσό φαίνεται να υπερβαίνει τα \$ 3.2 δισ. (έναντι \$ 3 δισ. του Μαρτίου!).
(Υπενθυμίζουμε ότι οι αναφερόμενες τιμές αποτελούν εκτίμηση αξιών και όχι τιμές των συγκεκριμένων συμβολαίων.)

Έχουμε αδυναμίες

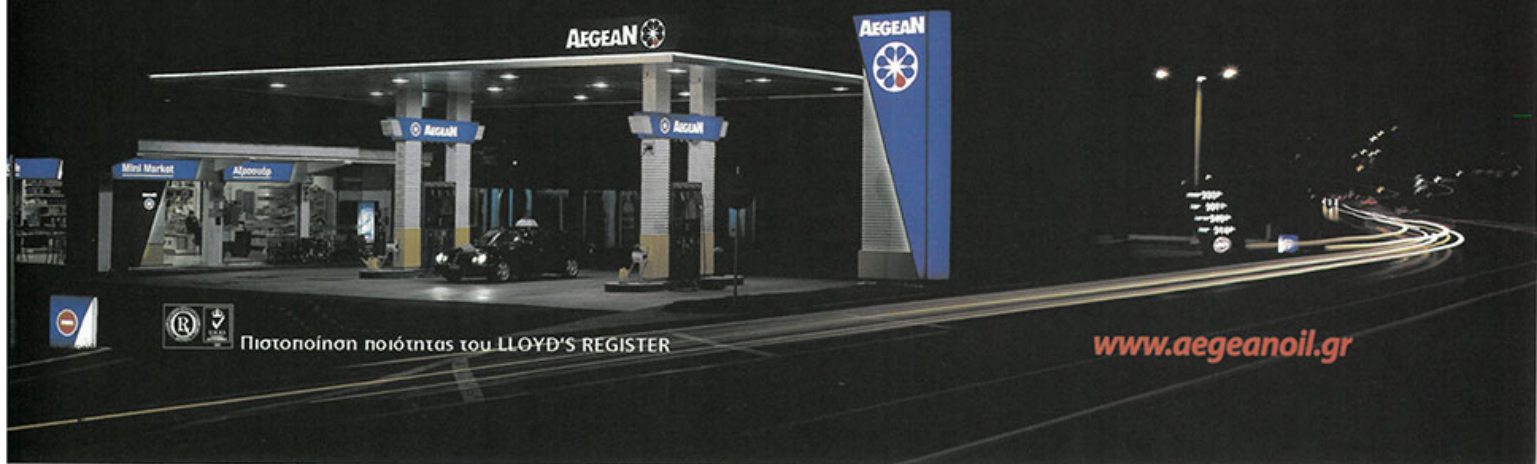
...εσάς και το περιβάλλον

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



Πιστοποίηση ποιότητας του LLOYD'S REGISTER

www.aegeanoil.gr

Στρατηγική ανανέωσης



Στην αγορά ενός panamax προχώρησε η ναυτιλιακή εταιρεία, εισηγμένη στην αγορά Nasdaq, Dry Ships. Το πλοίο, που θα μετονομαστεί σε «Majorca» και είναι χωρητικότητας 74.477 dwt, αγοράστηκε αντί του ποσού των 53,5 εκατ. δολαρίων και θα παραληφθεί από την εταιρεία στο δεύτερο τρίμηνο του 2007. Παράλληλα η Dry Ships ανακοίνωσε την πώλη-

ση ενός supramax φορτηγού πλοίου αντί του ποσού των 50,5 εκατ. δολαρίων. Το πλοίο που ονομάζεται «Hille Oldendorff» είναι χωρητικότητας 55.566 dwt και ναυπηγήθηκε το 1995.

Σε αυτό το πλαίσιο της στρατηγικής ανανέωσης η ναυτιλιακή εταιρεία προχώρησε επιπλέον στις παρακάτω αγορές: Ενός panamax bulk carrier, που ναυπηγήθηκε το 2001, χωρητικότητας 74.000 dwt, αντί του ποσού των 49 εκατ. δολαρίων, με την ονομασία «M/V Heinrich Oldendorff». Το πλοίο είναι ναυλωμένο για χρονική περίοδο 11-13 μήνες με ημερήσιο ναύλο 28.000 δολ.

Ενός panamax bulk carrier, που ναυπηγήθηκε το 2001, χωρητικότητας 74.832 dwt, αντί του ποσού των 49 εκατ. δολαρίων, θα μετονομαστεί «M/V Capitola» και θα παραδοθεί στην εταιρεία το δεύτερο τρίμηνο του 2007.

Ενός panamax bulk carrier, που ναυπηγήθηκε το 2002, χωρητικότητας 74.816 dwt, αντί του ποσού των 49 εκατ. δολ. Το πλοίο που θα μετονομαστεί «M/V Barga», θα παραδοθεί και αυτό το δεύτερο τρίμηνο του 2007.

Τέλος, η DryShips προχώρησε στην πώληση του panamax bulkcarrier «M/V Mostoles» στην τιμή των 13,3 εκατ. δολ. Το πλοίο θα παραδοθεί στους νέους ιδιοκτήτες το δεύτερο τρίμηνο του 2007. Το πλοίο είχε ναυπηγηθεί το 1981 και η εταιρεία προϋπολογίζει κεφαλαιακά κέρδη από την πώληση ύψους 10,3 εκατ. δολαρίων.

Η Dry Ships διαχειρίζεται ένα στόλο αποτελούμενο από 36 πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου ο οποίος απαρτίζεται από πέντε capesize, 28 panamax, 1 handysize και δύο νεότευκτα panamax, συνολικής χωρητικότητας 3,04 εκατ. dwt. ☺



Ναύλωση πλοίου

Τη ναύλωση του πλοίου «Ismanaki» για χρονικό διάστημα 2 ετών με ημερήσιο ναύλο 32.000 δολάρια ανακοίνωσε η ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία, εισηγμένη στο NYSE, Excel Maritime.

Το πλοίο είναι τύπου panamax μεταφοράς ξηρού φορτίου, χωρητικότητας 74.577 dwt, ναυπηγήθηκε στην Ιαπωνία το 1988 και αγοράστηκε από την Excel Maritime το 1995.

Με τη ναύλωση του «Ismanaki» η ναυτιλιακή εταιρεία έχει εξασφαλίσει για το δεύτερο τρίμηνο του 2007 το 70% των ημερών λειτουργίας του στόλου της και το 56% του συνόλου της χρονιάς.

Ειδικότερα, η Excel Maritime ελέγχει και διαχειρίζεται ένα στόλο από 17 πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου συνολικής χωρητικότητας 1.004.930 dwt. ☺

Πέντε νέα container ships

Πέντε νέα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων πρόκειται να αποκτήσει η ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία, εισηγμένη στο NYSE, Danaos Corporation.

Η νέα παραγγελία που είναι συνολικής αξίας 300 εκατ. δολαρίων, ανατέθηκε στα ναυπηγεία Hanjin Heavy Industries & Contractions Co. Τα πλοία θα έχουν χωρητικότητα 3.400 teu το κάθε ένα και θα παραληφθούν από τη ναυτιλιακή εταιρεία μεταξύ 2009 και 2010.

Μετά την παραλαβή των πέντε νέων πλοίων ο υπό κατασκευήν στόλος της Danaos θα ανέρχεται σε 28 containerships συνολικής χωρητικότητας 147.524 teu.

Επισημαίνεται ότι η ναυτιλιακή εταιρεία ελέγχει ένα στόλο από 31 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων συνολικής χωρητικότητας 138.931 teu. ☺



It's the people who make a good classification society.



The B.V. Piraeus team. Always available and close to you.



**BUREAU
VERITAS**

For the benefit of business and people

Hellenic Central Office: 23, Etolikon str, 18545 Piraeus. Tel.: +30 (210) 4063000, Fax: +30 (210) 4063063. E-mail: grc_lpr@gr.bureauveritas.com
www.bureauveritas.com

www.bureauveritas.gr

Συμφωνία νεοτεύκτου υπέγραψε η Diana Shipping



Περί τα τέλη Νοεμβρίου του 2007 η ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία, εισηγμένη στο NYSE-DSX, **Diana Shipping** αναμένεται να παραλάβει ένα επιπλέον νεότευκτο. Πρόκειται για πλοίο τύπου capsize dry bulkcarrier, συνολικής χωρητικότητας 177.000 dwt. Το πλοίο θα αρχίσει να χτίζεται στα ναυπηγεία Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding Co., θα κοστίσει 110 εκατομμύρια δολάρια και θα παραληφθεί το Νοέμβριο του 2007. Επιπλέον, η ναυτιλιακή εταιρεία, συμφερόντων του πλοιοκτήτη Συμεών Παληού, ανακοίνωσε πρόσφατα την παραλαβή ενός capsize dry bulkcarrier 180.235 dwt. Το πλοίο που μετονομάστηκε «Aliki», κατασκευάστηκε το 2005 στα ναυπηγεία Imabari Shipbuilding Co., Saijo Shipyard, και χρονοναυλώθηκε από την Cargill International S.A. για διάστημα 46-49 μηνών με ημερήσιο ναύλο 48.500 δολ. Μετά και τη νέα παραλαβή ο στόλος της Diana Shipping αποτελείται από 16 πλοία, από τα οποία 13 είναι τύπου panamax και 3 capsize. ☉

Η Euroseas παρέλαβε το «Manolis P»

Η ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία **Euroseas Ltd**, εισηγμένη στο Nasdaq ESEA, ανακοίνωσε την παραλαβή του handysize containership «M/V Manolis P» (πρώην M/V Bitre Ritscher). Το πλοίο είναι χωρητικότητας 1.452 teu και ναυπηγήθηκε στη Γερμανία το 1995. Η αγορά του πλοίου έφτασε τα 19,5 εκατ. δολάρια και είναι ναυλωμένο για ένα χρόνο προσφέροντας ημερήσιο ναύλο στην εταιρεία περί τα 13.450 δολάρια.

Η Euroseas, μετά τη νέα αγορά, ελέγχει ένα στόλο δέκα πλοίων από τα οποία τα τέσσερα είναι ξηρού φορτίου, τα πέντε μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων και ένα multi-purpose sectors. ☉

Νέα χρονοναυλοσύμφωνα για τη Navios



Η ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία, εισηγμένη στο NYSE, **Navios Maritime** ναύλωσε το πλοίο «Navios Herakles», χωρητικότητας 52.601 dwt για διάστημα δύο χρόνων, με καθαρό ημερήσιο ναύλο 26.000 δολάρια.

Παράλληλα το πλοίο «Navios Arc», χωρητικότητας 53.524 dwt, ναυλώθηκε για δύο χρόνια προσφέροντας ημερήσιο ναύλο στην εταιρεία 27.600 δολ.

Τέλος, το «Navios Titan», χωρητικότητας 82.936 dwt, ναυλώθηκε για τρία χρόνια με μέσο καθαρό ναύλο 27.100 δολάρια την ημέρα.

Σύμφωνα με ανακοίνωση της ναυτιλιακής εταιρείας, με τις νέες χρονοναυλώσεις έχει εξασφαλιστεί το 91,7% του στόλου της για το τρέχον έτος, το 62,6% για το 2008 και το 19,9% για το 2009. ☉



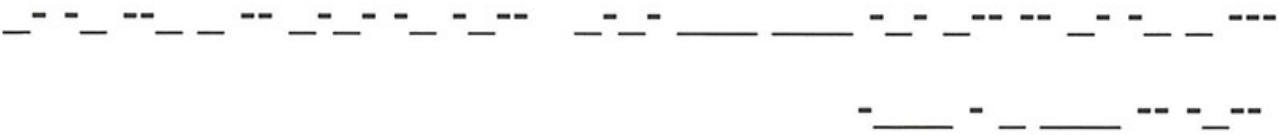
Στην αγορά των LNG εισέρχεται η TEN

Στην αγορά μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου εισήλθε και επίσημα η **Tsakos Energy Navigation (TEN)** μετά τη ναύλωση του νεότευκτου πλοίου «Neo Energy», χωρητικότητας 150.000 κ.μ.

Ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της TEN, κ. Νίκος Τσάκος, δήλωσε ότι η ναύλωση αυτή κατέστη δυνατή λόγω της άριστης ποιότητας του πλοίου, της σημαντικής παρουσίας της ναυτιλιακής εταιρείας στον τομέα μεταφοράς πετρελαίου και στη δέσμευσή της να γίνουν σημαντικοί «παίκτες» και στην αγορά LNG.

Υπενθυμίζεται ότι η TEN ελέγχει ένα στόλο από 40 δεξαμενόπλοια και ένα μεταφορές υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG).

Μετά την ολοκλήρωση του επενδυτικού της προγράμματος ο στόλος της TEN θα ανέλθει στα 53 πλοία. ☉



(Nautical Coordinates lead the way to Jet Oil)

For over 35 years, nautical coordinates have led a majority of ships sailing the Greek Seas to JET OIL in the country's largest ports. Because for over 35 years, JET OIL has been providing the most reliable service and products of the highest quality, and as a consequence has attained a place among the best. Today, from this position of strength, it continues to offer its customers full support, supplying them with all types of fuels available, with consistency, safety and environmental awareness.



PHYSICAL SUPPLIER AT PIRAEUS

MAMIDOIL - JETOIL S.A.
PIRAEUS: tel. +30210 4283201, +30210 4283368
e-mail: jetbunkers@jetoil.gr

«Aegean Power»: η νέα δύναμη της Arcadia

Στα ναυπηγεία της Samsung Heavy Industries της Νοτίου Κορέας έγινε η παράδοση στους πλοιοκτήτες ενός νεότευκτου δεξαμενοπλοίου, του «Aegean Power», τύπου aframax, 115.000 dwt.

Στην τελετή της ονοματοδοσίας παρέστησαν ο πρόεδρος των ναυπηγείων κ. J.W. Kim, αντιπρό-

εδρος του νορβηγικού νηογνώμονα Det Norske Veritas, κ. Henrik O. Madsen, και άλλοι παράγοντες της ναυτιλιακής κοινότητας.

Το όνομα δόθηκε από την ανάδοχο κα Birgitte Madsen, σύζυγο του προέδρου του νορβηγικού νηογνώμονα, ακολούθησαν ο καθγιασμός του πλοίου από τον ορθόδοξο ιερέα της Εκκλησίας του Pusan και η έπαρση της ελληνικής σημαίας.

Το «Aegean Power» είναι το δεύτερο δεξαμενόπλοιο του νέου επενδυτικού προγράμματος της ναυτιλιακής εταιρείας, που περιλαμβάνει τη ναυπήγηση επτά σύγχρονων δεξαμενοπλοίων. Το πρώτο, το «Aegean Myth», έχει ήδη παραληφθεί, τα δε υπόλοιπα πέντε, δύο suezmax 159.000 dwt από τα ναυπηγεία της Hyundai Heavy Industries και τρία aframax δεξαμενόπλοια των 115.000 dwt από τη Samsung Heavy Industries της Νοτίου Κορέας, θα παραληφθούν σταδιακά τους προσεχείς μήνες και μέχρι το τέλος του 2007.

Με την παραλαβή αυτών των πλοίων ολοκληρώνεται το ναυπηγικό πρόγραμμα της Arcadia, το οποίο σήμερα θεωρείται το μεγαλύτερο παγκοσμίως σε αριθμό πλοίων άνω των 100.000 dwt για τη μετα-

φορά αργού πετρελαίου, με παράδοση το 2007.

Σε όλα τα νέα πλοία υψώνεται η ελληνική σημαία και με την ολοκλήρωση του προγράμματος εντός του 2007 η Arcadia θα διαχειρίζεται έναν από τους νεότερους στόλους παγκοσμίως, αποτελούμενο από 15 δεξαμενόπλοια, όλα διπλού κελύφους, συνολικής μεταφορικής ικανότητας 1.800.000 dwt και μέσης ηλικίας μικρότερης των 3 ετών. ☉



Αναμνηστική φωτογραφία αμέσως μετά την ονοματοδοσία του πλοίου.

σποί των πλοιοκτητών, ο Έλληνας πρέσβης στην Ν. Κορέα Κωνσταντίνος Δρακάκης, ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της Arcadia Shipmanagement Νικόλαος Μανιάς, ο πρό-

Εξέλιξη μεγέθους ναυτιλιακού συναλλάγματος

Σύμφωνα με προσωρινά στοιχεία της Τραπέζης Ελλάδος, το ναυτιλιακό συναλλάγμα που εισέρρεψε στη χώρα μας κατά το δίμηνο Ιανουαρίου-Φεβρουαρίου 2007, ανήλθε σε 2.351,3 εκατομμύρια ευρώ έναντι 2.272,1 εκατομμυρίων ευρώ του αντίστοιχου διμήνου 2006, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 79,2 εκατομμύρια ευρώ.

Η διεθνής ισχυροποίηση της Quintana Maritime

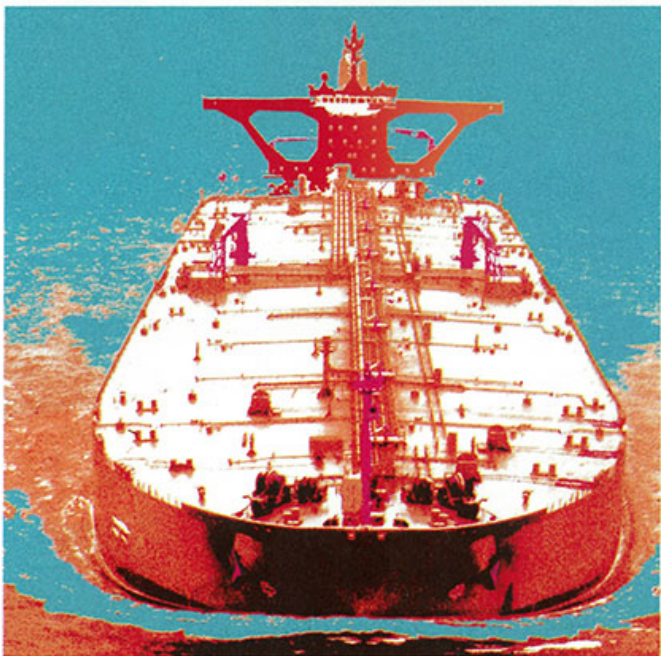
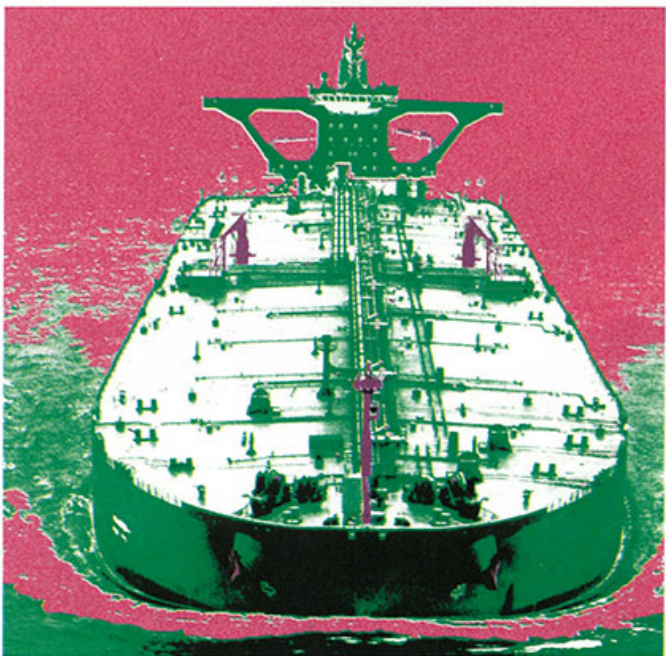
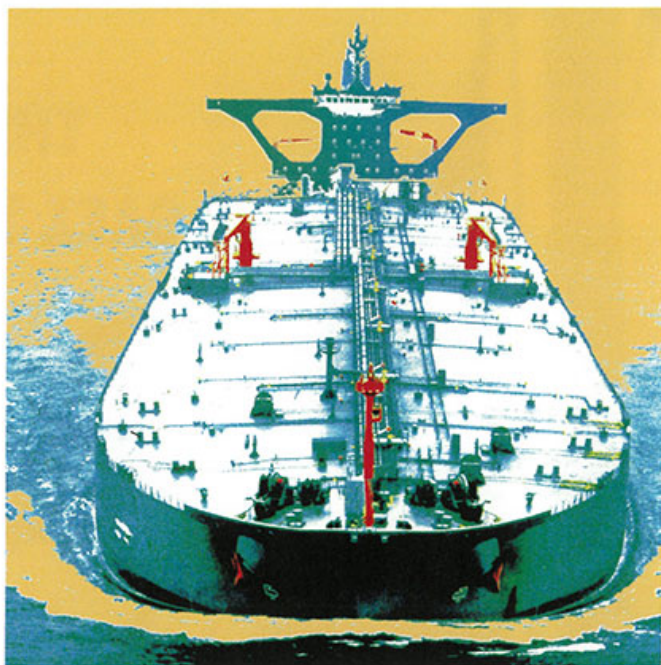


Με την παράδοση του «Iron Manolis» ολοκληρώθηκε η εξαγορά των πλοίων από τη Metrobulk, συμφερόντων Θ. Αγγελόπουλου, προς την ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία Quintana Maritime. Πρόσφατα στο στόλο της ναυτιλιακής εταιρείας προστέθηκε και το νεότευκτο «Lowlands Beilun», τύπου capesize, ενώ παράλληλα ανακοινώθηκε η αγορά τεσσάρων πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου χωρητικότητας 180.000 dwt το καθένα.

Τα τέσσερα πλοία είναι υπό κατασκευήν στα ναυπηγεία Korea Shipyard, και θα παραληφθούν το

διάστημα μεταξύ Μαρτίου και Αυγούστου του 2010. Το κόστος για τα τέσσερα πλοία ανέρχεται στα 310,8 εκατ. δολάρια.

Με τις νέες παραλαβές η Quintana Maritime Limited ελέγχει στόλο 37 πλοίων ξηρού φορτίου. Ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της Quintana Maritime, κ. Σταμάτης Μόλαρης, δήλωσε ότι ο αξιολογισμός θετικός απολογισμός της Quintana στο πλαίσιο της παγκόσμιας ναυτιλίας αποδεικνύει στην πράξη πως ο δείκτης Nasdaq ακολουθεί την ανιούσα όταν οι εταιρείες δημιουργούν τις εξελίξεις. ☉



First Class tankers: a new perspective



Tankers are like a work of art – the more quality they offer, the more valuable they are. Welcome to GL, your First Class partner in improving the operational safety and profitability of your tankers!

Area Office Mediterranean/South Africa
Germanischer Lloyd Hellas Survey E.P.E.
Akti Miaouli 85 · 18538 Piraeus/Greece
Phone +30 210 4290373 · Fax +30 210 4290355
gl-piraeus@gl-group.com · www.gl-group.com



Germanischer Lloyd
OPERATING 24/7

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

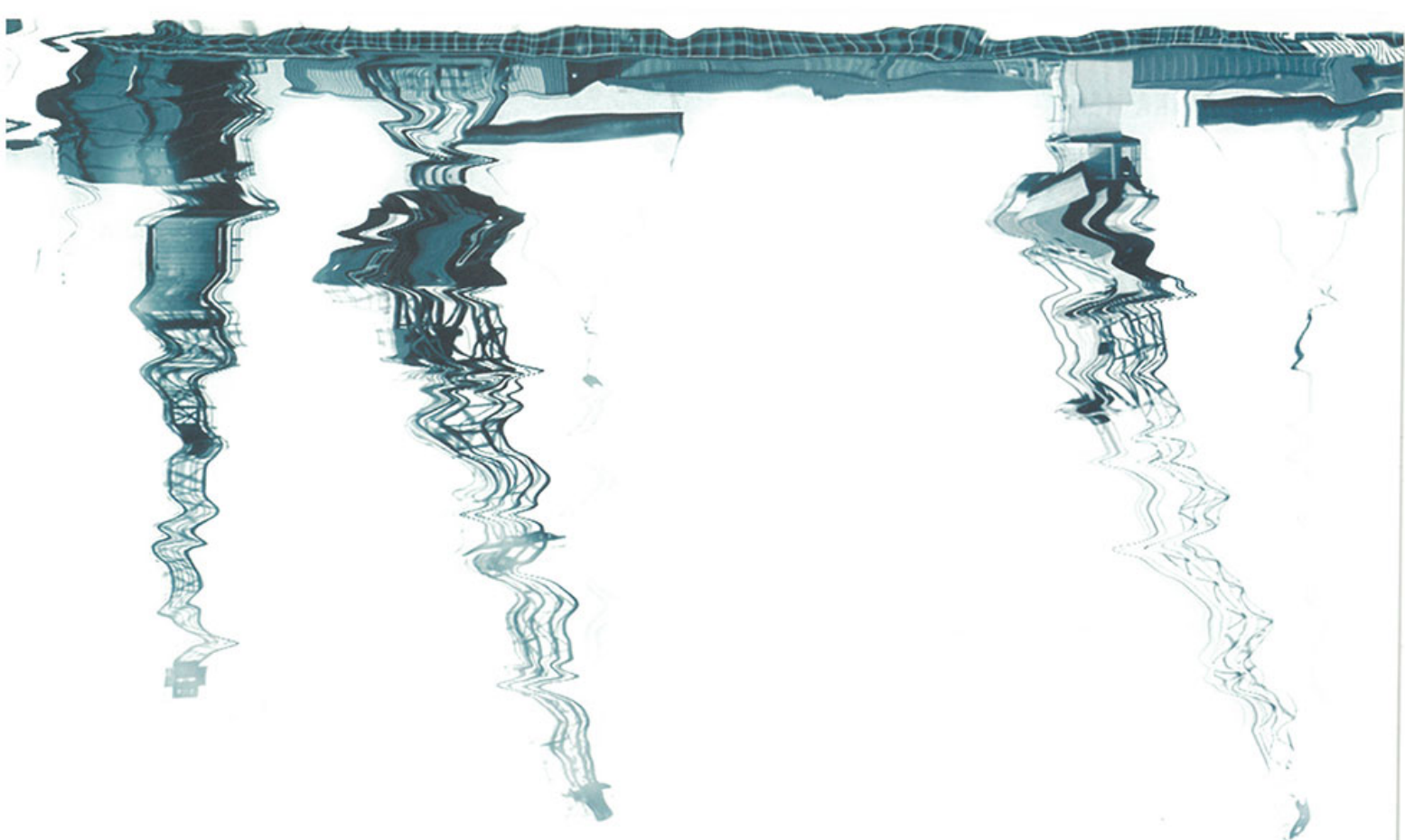
**ως σπουδαστής
και αξιωματικός
γέφυρας ή μηχανής
σε σύγχρονα
δεξαμενόπλοια**



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



ALONGSIDE SINCE 1998

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



UK P&I CLUB

Στις Βρυξέλλες αντιπροσωπεία της ΕΕΕ



Τη δυναμική της Ελλάδας στο ναυτιλιακό επίπεδο καθώς και τη στρατηγική, οικονομική και κοινωνική σημασία της ναυτιλίας της για την Ευρώπη συζήτησε στη διάρκεια διήμερης επίσκεψης στις Βρυξέλλες η αντιπροσωπεία της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ).

Υπό την προεδρία του προέδρου κ. Νίκου Ευθυμίου η εφοπλιστική αντιπροσωπεία συναντήθηκε με τους επιτρόπους Μεταφορών κ. Barrot, Περιβάλλοντος κ. Δήμα, Αλιείας και Ναυτιλιακών Υποθέσεων κ. Borg, Υγείας κ. Κυπριανού και με αξιω-

ματούχους της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που χειρίζονται εκκρεμή θέματα ναυτιλιακής πολιτικής. Επίσης, οι Έλληνες εφοπλιστές αντάλλαξαν απόψεις με τον πρόεδρο της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής κ. Δημ. Δημητριάδη, την αντιπρόεδρο του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου κ. Ρόδη Κράτσα-Τσαγκαροπούλου και με μέλη του Ευρωκοινοβουλίου.

Η αντιπροσωπεία της ΕΕΕ τεκμηρίωσε, επίσης, τις θέσεις του ελληνικού εφοπλισμού στα καίρια θέματα της κοινοτικής ναυτιλιακής πολιτικής, επισημαίνοντας ότι η πρόσφατη Πράσινη Βίβλος για τη μελλοντική θαλάσσια πολιτική της Ε.Ε. δείχνει μεταστροφή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής υπέρ των θαλασσιών μεταφορών και είναι ιδιαίτερα ευπρόσδεκτη. Σημείωσαν, δε, ότι η Πράσινη Βίβλος αποτελεί ενθαρρυντική εξέλιξη για την ευρωπαϊκή ναυτιλία. «Την καλωσορίζουμε διότι επαναποθετεί την ευρωπαϊκή ναυτιλία στο χάρτη των άμεσων προτεραιοτήτων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Η αναβάθμιση της εικόνας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας στο ευρύτερο ευρωπαϊκό κοινό αποτελεί αδήριτη ανάγκη και πρέπει να καταβληθούν προσπάθειες από τους Ευρωπαίους πολιτικούς ηγέτες για να εμπεδωθεί στην κοινή γνώμη».

1.300 οι εισακτέοι στις ΑΕΝ

Αποδέχθηκε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας τη σχετική εισήγηση του Συμβουλίου Ναυτικής Εκπαίδευσης και υπέγραψε σχέδιο κοινής υπουργικής απόφασης (ΚΥΑ) ΥΕΝ-ΥΠΕΘΠ περί «κυρώσεως κανονισμού εισαγωγής σπουδαστών» στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ).

Σύμφωνα με το σχέδιο ΚΥΑ, που αφορά το ακαδημαϊκό έτος 2007/2008, ο αριθμός των εισαγομένων σπουδαστών-σπουδαστριών στις ΑΕΝ πλοιάρχων και μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού θα ανέλθει στις 1.300 θέσεις. Οι νέες θέσεις σπουδαστών θα καλυ-

φθούν κατά κατηγορίες από τους αποφοίτους Γενικών Λυκείων, εσπερινών Γενικών Λυκείων, Τεχνικών Επαγγελματικών Εκπαιδευτηρίων (ΤΕΕ) και εσπερινών ΤΕΕ.

Στην ανακοίνωση του ΥΕΝ επισημαίνεται ότι «παράλληλα με τη συνεχή προσπάθεια αναβάθμισης και αναδιάρθρωσης της ναυτικής εκπαίδευσης και κατάρτισης σε μια κατεξοχήν ναυτική χώρα όπως η Ελλάδα, το ΥΕΝ πιστεύει ότι η κάλυψη των νέων θέσεων σπουδαστών θα βοηθήσει στη διαφύλαξη της ελληνικής ναυτιλιακής τεχνογνωσίας, παρέχοντας

Μέτρα για την προστασία ανέργων ναυτικών

Έπεται από πρόταση του Διοικητικού Συμβουλίου του Οίκου Ναύτου προς τον υπουργό Ε.Ν. Μανώλη Κεφαλογιάννη υπεγράφη σχέδιο προεδρικού διατάγματος, που αφορά την επιμήκυνση του χρόνου παροχής υγειονομικής προστασίας στους ανέργους ναυτικούς.

Οι διατάξεις του σχετικού προεδρικού διατάγματος, το οποίο προωθείται για συνυπογραφή από τον αρμόδιο υπουργό Οικονομίας και Οικονομικών, προβλέπει:

- Παράταση της υγειονομικής προστασίας, από 6 σε 12 μήνες, των ανέργων ναυτικών και των οικογενειών τους.
- Εξ ολοκλήρου κάλυψη της επιπλέον δαπάνης που θα απαιτηθεί από τον προϋπολογισμό του Οίκου Ναύτου.

Στόχος των διατάξεων αυτών είναι η κάλυψη της ανάγκης προστασίας των ανέργων ναυτικών και των οικογενειών τους καθόσον το χρονικό διάστημα των έξι μηνών υγειονομικής προστασίας, που προβλέπεται από τις διατάξεις του Π.Δ. 228/98 (ΦΕΚ 176 Α'), κρίθηκε από το ΥΕΝ και τον Οίκο Ναύτου ως ανεπαρκές για την κάλυψη της ανάγκης αυτής. Τα σχετικά μέτρα αφορούν τους ανέργους ναυτικούς που είναι γραμμένοι στους καταλόγους του Γραφείου Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας.

στους σπουδαστές όλα τα επαγγελματικά εφόδια για να εργαστούν με απόλυτη επιτυχία σε ποιοτικά ελληνικά πλοία και στις μεγαλύτερες ναυτιλιακές επιχειρήσεις στην ξηρά».

Υπενθυμίζεται ότι με τον πρόσφατο νόμο 3450/2006 έχει προβλεφθεί η ισοτιμία του διπλώματος του Εμπορικού Ναυτικού Α' τάξης με το πτυχίο των ΤΕΙ, ενώ παράλληλα δόθηκε η δυνατότητα στις ΑΕΝ να διοργανώνουν από κοινού με τα πανεπιστήμια προγράμματα μεταπτυχιακών σπουδών σε τομείς ενδιαφέροντος της εμπορικής ναυτιλίας.

Δεκαεπτά νέοι αξιωματικοί Λ.Σ.



Σε τελετή που έγινε παρουσία του γενικού γραμματέα ΥΕΝ καθηγητή Ιωάννη Τζωάννου και του αρχηγού Λιμενικού Σώματος απονεμήθηκαν τα ξίφη σε δεκαεπτά νέους αξιωματικούς-τεχνικούς του Λ.Σ. Στο χαιρετισμό που απηύθυνε ο αρχηγός Λ.Σ. Ηλίας Σιωνίδης τόνισε μετα-

δές σας. Το επιστημονικό σας υπόβαθρο παρέχει τα εχέγγυα ώστε να συμβάλετε, από την πλευρά σας, ουσιαστικά στην ικανοποίηση των σύγχρονων απαιτήσεων για ένα Λιμενικό Σώμα σύγχρονο, αξιόπιστο, ταχικίνητο και αποτελεσματικό».

ξύ άλλων:

«Η ειδικότητά σας σας καθιστά ικανούς να ανταποκριθείτε επάξια στους τεχνικά προσανατολισμένους τομείς που θα αναλάβετε να υπηρετήσετε, αξιοποιώντας τις εξειδικευμένες γνώσεις και την επιστημονική κατάρτιση που αποκομίσατε από τις σπου-

Πανελλήνιος διαγωνισμός

Το Διοικητικό Συμβούλιο του International Propeller Club of the United States, Port of Piraeus, με την ευκαιρία του εορτασμού της Ημέρας της Εμπορικής Ναυτιλίας, αποφάσισε την προκήρυξη πανελληνίου διαγωνισμού με θέμα «Η θάλασσα ως σημαντική πηγή πλούτου, ευημερίας και ανάπτυξης πολιτισμού για τους Έλληνες».

Στο διαγωνισμό που θα προκηρυχθεί από το υπουργείο Παιδείας, μπορούν να συμμετάσχουν οι μαθητές της Γ' Γυμνασίου όλης της χώρας.

Επίσης, αποφασίστηκε για τον πρώτο χρηματικό βραβείο 1.500 ευρώ στη μνήμη του Αντωνίου Χανδρή, για το δεύτερο 1.000 ευρώ και για τον τρίτο 500 ευρώ. ☉

OLYMPIC GULF TANKERS Co Ltd



*"Excellence through
quality commitment"*

14 LONTOY STR. 16675 GLYFADA, HELLAS
Tel: +30 210 9602901-2 Fax: +30 210 9645982
email: ogt@olympicgroup.gr
website: www.ogt.gr



Ο διεθνής ρόλος της ελληνικής ναυτιλίας



Το δεύτερο ανά διετία συμπόσιο με θέμα «Κε-
φαλαιαγορές, επενδύσεις, ενέργεια και ναυτι-
λία» διοργανώθηκε από τον καθηγητή Κώστα
Γραμμένο, αντιπρύτανη του Πανεπιστημίου City
του Λονδίνου, και από το Cass Business School
(του πανεπιστημίου City), παρουσία του πρωθυ-
πουργού Κωνσταντίνου Καραμανλή.
Το συνέδριο πραγματοποιήθηκε στο Ίδρυμα Ευγε-
νίδου με συμμετοχή Ελλήνων πλοιοκτητών, επικε-
φαλής επενδυτικών τραπεζών και εκπροσώπων
κυβερνητικών και μη οργανισμών.

Στην ομιλία του, ο πρωθυπουργός κ. Καραμανλής
χαρακτήρισε την ελληνική ναυτιλία ως τον κατεξο-
χήν εξωστρεφή κλάδο της ελληνικής οικονομίας, ο
οποίος αποτελεί ένα σπουδαίο εθνικό κεφάλαιο.
Συγκεκριμένα, ο κ. Καραμανλής αναφέρθηκε
στους στρατηγικούς στόχους που έχει θέσει η κυ-
βέρνηση, η οποία και εφαρμόζει σειρά μέτρων για
τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας, την ενδυνά-
μωση του ελληνικού νηολογίου και την προώθηση
των συμφερόντων της ελληνικής ναυτιλίας.

Στη συνέχεια, ο πρωθυπουργός τόνισε στο πολυ-
πληθές ακροατήριο το πρόγραμμα για την ανα-
βάθμιση του λιμενικού συστήματος της χώρας, το
οποίο επικεντρώνεται, εκτός των άλλων, στην πε-
ραιτέρω ανάπτυξη του Πειραιά ως διεθνούς ναυτι-
λιακού και χρηματοοικονομικού κέντρου.

Ο καθηγητής Κώστας Θ. Γραμμένος, αντιπρύτανης

στο Πανεπιστήμιο του City του Λονδίνου και ιδρυ-
τής του Διεθνούς Κέντρου Ναυτιλίας, Εμπορίου
και Χρηματοδότησης στο Cass Business School,
παρουσίασε την έρευνα του Κέντρου στα διεθνή
ναυτιλιακά clusters.

Ο κ. Γραμμένος, έχοντας κάνει συγκριτικές μελέ-
τες μεταξύ μεγάλου αριθμού ναυτιλιακών clusters
διεθνώς, συμπεριλαμβανομένων των Λονδίνου,
Πειραιά και Όσλο, υπογράμμισε τη σημασία της
καινοτομίας στη διασφάλιση οποιουδήποτε μα-
κροπρόθεσμου συγκριτικού πλεονεκτήματος.

Η τιμητική διάκριση

Στη διάρκεια της ημερίδας ανακοινώθηκε η μετο-
νομασία του κέντρου σε «Κώστας Γραμμένος Διε-
θνές Κέντρο Ναυτιλίας, Εμπορίου και Χρηματοδό-
τησης» προς τιμήν των επιτευγμάτων του καθη-
γητή Κώστα Γραμμένου. Η ανακοίνωση έγινε από
τον αντιπρύτανη του Πανεπιστημίου του City, στο
Λονδίνο, καθηγητή David Rhind, ενώ ο δήμαρχος
του Λονδίνου, λόρδος John Stuttard, δήλωσε για
τον κ. Γραμμένο: «Είναι θαυμάσιο να μπορείς να
αναγνωρίζεις τα επιτεύγματα που ο Κώστας υλο-
ποίησε μέσω του Κέντρου με την πρώτη παρουσί-
αση αυτής της εκστρατείας επιχορήγησης. Το Κέ-
ντρο έχει παγκόσμια φήμη και οι απόφοιτοί μας
κατέχουν υψηλόβαθμες θέσεις ανά την υφήλιο.
Ελπίζουμε ότι περισσότερος κόσμος θα αποφασί-

σει να προσφέρει γενναιόδωρα στο Κέντρο, ευερ-
γετώντας έτσι μελλοντικές γενιές σπουδαστών».

Στο συνέδριο μίλησαν επίσης παράγοντες της
ναυτιλιακής κοινότητας, του χρηματοοικονομικού
τομέα και του εμπορίου, μεταξύ άλλων οι κ. Dr
Supachai Panitchrakdi, γενικός γραμματέας του
UNCTAD, Eric Nielsen, επικεφαλής για την Ευρώ-
πη στην Goldman Sachs International, Φίλιππος
Κωστέλετος, μέτοχος και συν-επικεφαλής του ο-
μίλου Texas Pacific Group, Dr Daniel Jessel, πρόε-
δρος της Maritime Strategies International Ltd,
στο Λονδίνο, Thomas Intrator, πρόεδρος της
Cargill's Ocean Transportation Business, Μιχάλης
Ταμβάκης, καθηγητής, Στέλιος Χατζηγιάννου,
Νίκος Τσάκος πρόεδρος και διευθύνων σύμβου-
λος της Tsakos Energy Navigation, και Γιώργος
Προκοπίου, πρόεδρος της Dunacorn.

••• Ειδικότερα, το Διεθνές Κέντρο Ναυτιλίας,
Εμπορίου και Χρηματοδότησης ιδρύθηκε από τον
κ. Κώστα Γραμμένο το 1983, στο Cass Business
School, του Πανεπιστημίου City του Λονδίνου, με
σκοπό την ανάπτυξη μεταπτυχιακών σπουδών
στη ναυτιλία, το εμπόριο και τη χρηματοδότηση,
προσφέροντας τον πρώτο εξειδικευμένο μετα-
πτυχιακό τίτλο στο συγκεκριμένο κλάδο.

Το Κέντρο διεξάγει πρωτοποριακό ερευνητικό έρ-
γο στη ναυτιλιακή χρηματοδότηση, ναυτιλιακή
διαχείριση κινδύνων, εμπόριο προϊόντων, χρημα-
τοδότηση γενικότερα και στον τομέα των μετα-
φορών. Επίσης έχει καθιερώσει μια πλατφόρμα
για διεθνή διάλογο μεταξύ ακαδημαϊκών, επιχει-
ρηματιών και πολιτικών.

Από ενόρξεως, το Κέντρο έχει έως τώρα πάνω
από 2.000 αποφοίτους, σε περισσότερες από 90
χώρες. Πολλοί από αυτούς κατέχουν ηγετικές θέ-
σεις στο διεθνή τραπεζικό χώρο, τη ναυτιλία, το
εμπόριο και τον κλάδο των κατασκευαστικών. Το
Κέντρο έχει εφοδιάσει την αγορά με διεθνή διά-
λογο μεταξύ επαγγελματιών, κυβέρνησης και α-
καδημαϊκών και επίσης διεξάγει έρευνα με το
προσωπικό που απασχολεί, τους μεταπτυχιακούς
και διδακτορικούς σπουδαστές. ☉

Seafarers **across** the world



Our **aim** your **targets**.

Our **mission** your **effectiveness**.

Our **orientation** the meeting point of **your needs**.

CROSSWORLD is not only «crewing agents».

Providing «Full Crew Management» we actually act as an extension of our clients crewing department. With a versatile and cost effect service, we are able to satisfy the need for highly trained and motivated officers and crew. Working with established training instructors and centres and using the latest computer based software we provide our crew with constant training. In coordination with our clients we can also design specific training requirements.

Experienced with different reputable shipping companies around the world, with a diverse fleet, we are able to supply highly trained and qualified crew to all types of vessels such as LPG, TANKERS, BULKERS, PCC, CONTAINERS and PASSENGER FERRIES just to name a few.



CROSSWORLD
MARINE SERVICES INC.

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

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, e-mail: info@cwmsi.com

Νέα πλοία στην ελληνική σημαία



Αυξήθηκε κατά 8% η χωρητικότητα του υπό ελληνική σημαία στόλου από την ημέρα εξαγγελίας των νέων μέτρων για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας. Πιο συγκεκριμένα και σύμφωνα με τα στοιχεία που τηρούνται από την αρμόδια υπηρεσία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας/Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης, έχουν ενταχθεί στην ελληνική σημαία τα παρακάτω ποντοπόρα πλοία:

Υπαχθέντα πλοία	Αριθμός πλοίων	κοχ GT	Μέσος όρος ηλικίας
	46	2.581.088	6,6

Από τα οποία

Νέες ναυπηγήσεις	Αριθμός πλοίων	κοχ GT	Μέσος όρος ηλικίας
	21	1.567.734	0,3

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΜΕ ΤΑ ΝΕΑ ΜΕΤΡΑ

A/A	ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ	ΕΙΔΟΣ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΛ.ΧΩΡ.	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ
1	MINERVA MARINE INC.	Δ/Ξ	ΜΙΝΕΡΒΑ ΣΥΜΦΟΝΙ	83.772	80001 και άνω
2	MARMARAS NAVIGATION LTD	Φ/Γ	ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ	49.973	30001-80000
3	CARRAS (HELLAS) S.A. (CORONIS STEAMSHIP CO.)	Φ/Γ	ΑΥΡΑ	40.622	30001-80000
4	CARRAS (HELLAS) S.A. (CORONIS STEAMSHIP CO.)	Φ/Γ	ΕΛΠΙΣ	40.622	30001-80000
5	EURONAV SHIP MANAGEMENT (HELLAS) LTD	Δ/Ξ	ΚΑΠ ΒΙΚΤΩΡ	81.324	80001 και άνω
6	TSAKOS ENERGY NAVIGATION (exMIF LTD)	Δ/Ξ	ΑΡΚΤΙΚ	85.421	80001 και άνω
7	ANANGEL MARITIME SERVICES INC.	Φ/Γ	ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΕΪΛΟΡ	87.050	30001-80000
8	METROSTAR MANAGEMENT CORP.	Φ/Γ	ΦΕΡΡΟ ΓΚΟΑ	90.106	80001 και άνω
9	ARCADIA SHIPMANAGEMENT CO.LTD	Δ/Ξ	ΕΤΖΙΑΝ ΠΑΟΥΡ	61.473	30001-80000
10	ADELFA SHIPPING ENTERPRISES S.A.	Φ/Γ	ANNA	39.709	30001-80000
11	METROSTAR MANAGEMENT CORP.	Φ/Γ	ΦΕΡΡΟ ΦΟΣ	88.675	80001 και άνω
12	ENESEL S.A.	Δ/Ξ	ΣΠΥΡΟΣ	161.175	80001 και άνω
13	EURONAV SHIP MANAGEMENT (HELLAS) LTD	Δ/Ξ	ΚΑΠ ΛΑΡΑ	81.324	80001 και άνω
14	METROSTAR MANAGEMENT CORP.	Δ/Ξ	ΚΡΟΥΝΤΣΑΝ	157.844	80001 και άνω
15	ANANGEL MARITIME SERVICES INC.	Φ/Γ	ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΖΙΟΝ	87.485	30001-80000
16	ΝΙΟΥ ΛΑΙΝΣ V ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	Φ/Γ	ΤΖΟΑΝΝΑ VII	3.407	3000-30000
17	CARDIFF MARINE INC.	Δ/Ξ	ΖΟΥΜΑ	58.418	30001-80000
18	CARDIFF MARINE INC.	Δ/Ξ	ΛΟΒΙΝΑ	58.418	30001-80000
19	ORDER SHIPPING COMPANY LIMITED	Φ/Γ	ΕΛΠΙΔΑ Σ	29.357	3000-30000
20	MARMARAS NAVIGATION LTD	Φ/Γ	ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	49.973	30001-80000
21	AVIN INTER'L S.A.	Δ/Ξ	ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ	78.710	30001-80000
22	TSAKOS ENERGY NAVIGATION (exMIF LTD)	Δ/Ξ	ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ	23.325	3000-30000
23	SEASTAR CHARTERING LTD.	Φ/Γ	ΑΠΟΛΛΩΝ	17.997	3000-30000
24	CARDIFF MARINE INC.	Δ/Ξ	ΜΟΝΤΕΓΚΟ	57.711	30001-80000



Όπως τονίζεται στην ανακοίνωση του ΥΕΝ η συνολική χωρητικότητα του ελληνικού στόλου από 31.595.941 κόρους ολικής χωρητικότητας στις 31/01/2006 ανήλθε σε 33.980.782 στις 20/04/2007, σημειώνοντας αύξηση κατά 2.384.841 κόρους ή κατά οκτώ ποσοστιαίες μονάδες (8%).

Στην ανακοίνωση υπογραμμίζεται επίσης ότι αντιστρέφεται η σταθερά φθίνουσα πορεία η οποία χαρακτήριζε το ελληνικό νηολόγιο και την ελληνική ναυτεργασία τα προηγούμενα χρόνια.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του ΥΕΝ, αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι το ήμισυ, περίπου, των νέων νηολογήσεων αφορά νεότευκτα πλοία ενώ η συντριπτική πλειοψηφία των υπό ναυπήγηση ελληνόκτητων πλοίων αναμένεται να ολοκληρωθεί και να εισέλθει στην ελληνική σημαία μέσα στην επόμενη διετία, εκσυγχρονίζοντας πλήρως το εθνικό νηολόγιο με νέα υπερσύγχρονα πλοία.

Η ελληνική σημαία οδεύει προς πλήρη ανανέωση του στόλου της καθώς οι νηολογήσεις των νέων πλοίων έφτασαν τις 46 από την αρχή του χρόνου με μέσον όρο ηλικίας τα 6 έτη. ☉

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΜΕ ΤΑ ΝΕΑ ΜΕΤΡΑ

A/A	ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ	ΕΙΔΟΣ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΛ.ΧΩΡ.	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ
25	CARDIFF MARINE INC.	Δ/Ε	ΜΠΟΝΙΤΑ	57.711	30001-80000
26	TSAKOS ENERGY NAVIGATION (exMIF LTD)	Δ/Ε	ΙΖΟΥΜΟ ΠΡΙΝΣΕΣ	55.909	30001-80000
27	CARDIFF MARINE INC.	Δ/Ε	ΚΑΡΜΕΛ	58.418	30001-80000
28	STYGA COMPANIA NAVIERA S.A.	Δ/Ε-ΧΗΜ	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Μ	7.973	3000-30000
29	MARMARAS NAVIGATION LTD	Φ/Γ	ΛΩΞΑΝΔΡΑ	49.973	30001-80000
30	ΣΘΕΝΩ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	Φ/Γ	ΣΘΕΝΩ	3.720	3000-30000
31	GOLDEN UNION SHIPPING CO.S.A.	Φ/Γ	ΕΣ ΝΤΙ ΒΙΚΤΟΡΥ	36.551	30001-80000
32	AVIN INTER'L S.A.	Δ/Ε	ΚΑΣΤΟΜ	4.269	3000-30000
33	ARCADIA SHIPMANAGEMENT CO.LTD	Δ/Ε	ΕΤΖΙΑΝ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	81.000	30001-80000
34	ARCADIA SHIPMANAGEMENT CO.LTD	Δ/Ε	ΕΤΖΙΑΝ ΑΡΜΟΝΥ	62.900	30001-80000
35	MARMARAS NAVIGATION LTD	Φ/Γ	ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ	49.973	30001-80000
36	MARMARAS NAVIGATION LTD	Φ/Γ	ΑΡΗΣ Τ	49.973	30001-80000
37	GOLDEN UNION SHIPPING CO.S.A.	Φ/Γ	ΣΙΣ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ	39.994	30001-80000
38	GOLDEN UNION SHIPPING CO.S.A.	Φ/Γ	ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	36.828	30001-80000
39	GOLDEN UNION SHIPPING CO.S.A.	Φ/Γ	ΕΣ ΝΤΙ ΠΡΟΓΡΕΣ	36.438	30001-80000
40	GOLDEN UNION SHIPPING CO.S.A.	Φ/Γ	ΙΑΣΕ	36.768	30001-80000
41	CARDIFF MARINE INC.	Δ/Ε	ΙΠΑΝΕΜΑ	39.175	30001-80000
42	TSAKOS ENERGY NAVIGATION (exMIF LTD)	Δ/Ε	ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ	85.421	80001 και άνω
43	TSAKOS ENERGY NAVIGATION (exMIF LTD)	Δ/Ε	ΑΙΓΕΑΣ	23.325	3000-30000
44	MARAN GAS MARITIME INC.	ΔΞ-LNG	ΑΛ ΤΖΑΣΑΣΙΙΑ	97.496	30001-80000
45	PEGASUS MARITIME ENTERPRISES INC.	Φ/Γ	ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ 1	25.388	3000-30000
46	TARGET MARINE S.A.	Φ/Γ	ΜΣΚ ΚΟΡΣΙΚΑ	27.994	3000-30000
				2.581.088	

Επαναπροσδιορίζεται ο χάρτης των ΜΜΕ: είσοδος του Ομίλου Ρέστη και του Νίκου Πατέρα σε Imako Media και Εκδόσεις Λυμπέρη

Την είσοδο του Ομίλου Ρέστη στο μετοχικό κεφάλαιο της Imako Media ανακοίνωσε ο διευθύνων σύμβουλος της κ. Πέτρος Κωστόπουλος. Με τη συμμετοχή του Ομίλου Ρέστη θα μειωθεί το ποσοστό συμμετοχής του κ. Κωστόπουλου σε 50,30% από 60,32% που κατείχε. Αναλυτικότερα το ποσοστό του κ. Κωστόπουλου θα ανέρχεται στο 50,30 από το 60,3 που διέθετε ενώ το ποσοστό του Ομίλου Ρέστη είναι 33,45%.



Ο κ. Κωστόπουλος δήλωσε ότι είναι ιδιαίτερα σημαντικό για την Imako Media S.A. να αποκτήσει η τελευταία αυξημένη ρευστότητα, τόσο για την ενίσχυση αναγκών κεφα-

λαίου κίνησης όσο και για την αξιοποίηση επενδυτικών ευκαιριών που παρουσιάζονται στο χώρο των

μέσων μαζικής ενημέρωσης, εκδόσεων και ψυχαγωγίας, με την είσοδο στο μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας ενός στρατηγικού εταίρου μεγάλης οικονομικής επιφάνειας και γνωστής επιχειρηματικής ικανότητας, όπως η οικογένεια Ρέστη. Εκπρόσωπος της οικογένειας Ρέστη δήλωσε ότι η τελευταία είναι ευτυχής για τη συμμετοχή της στο μετοχικό κεφάλαιο της Imako Media S.A. και εξέφρασε την εμπιστοσύνη της οικογένειας Ρέστη στο πρόσωπο του κ. Πέτρου Κωστόπουλου, δημιουργού της Imako Media S.A.

Ειδικότερα ο Όμιλος Ρέστη διαθέτει ένα στόλο που αποτελείται από 90 πλοία, ενώ πρόσφατα πραγματοποίησε την είσοδό του στην αμερικανική χρηματιστηριακή αγορά μέσω της αγοράς του 33% των μετοχών της Freeseas.

Παράλληλα, πραγματοποιεί επενδύσεις σε ακίνητα τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό. Επίσης,

διαθέτει το 10,05% των μετοχών της Π.Γ. Νίκας ΑΒΒΕ, ενώ έχει επενδύσει και στην ενέργεια μέσω της F.G. Europe. Πρόσφατα πούλησε το 51% των μετοχών που είχε στη First Business Bank στην Aspis Bank, με το τίμημα να εκτιμάται στα 140 εκατ. ευρώ.

Ο κ. Νίκος Πατέρας



Μέτοχος με ποσοστό μεγαλύτερο του 5% ήταν ο κ. Νικόλαος Δ. Πατέρας, στις εταιρείες Εκδόσεις Λυμπέρη και Imako Media S.A. Όμως στις 24 Απριλίου ενημέρωσε με

επιστολή του την Imako ότι πουλά όλες τις μετοχές του και μένει εκτός μετοχικού κεφαλαίου.

Στις Εκδόσεις Λυμπέρη ο κ. Πατέρας αύξησε το μερίδιό του από 2,18% σε 5,01%. ☉

Ανακοινώθηκαν τα έργα για το λιμάνι της Ηγουμενίτσας

Έργα της δεύτερης φάσεως, συνολικού προϋπολογισμού 78 εκατομμυρίων ευρώ, για το λιμάνι της Ηγουμενίτσας ανακοίνωσε ο γενικός γραμματέας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής ΥΕΝ, Γεώργιος Βλάχος.

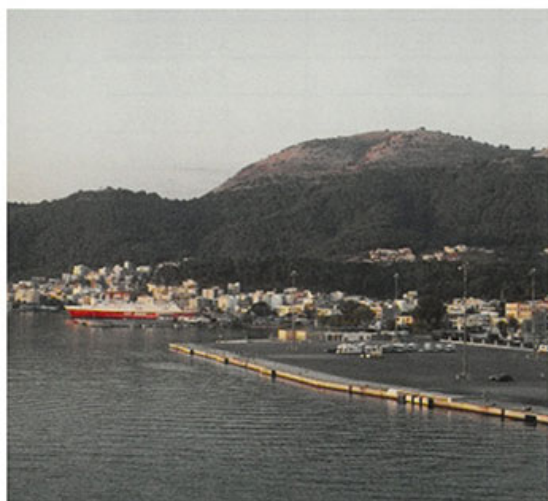
Τα έργα τα οποία θα συγχρηματοδοτηθούν από το Ταμείο Συνοχής, μεταξύ άλλων, περιλαμβάνουν:

- Τη διαμόρφωση της λιμενικής υποδομής στην περιοχή μελλοντικής κατασκευής του τερματικού σιδηροδρομικού πορθμείου του ΟΣΕ.
- Την κατασκευή προβλητών και συνδετήριου κρηπιδώματος, το οποίο βρίσκεται σε διαδικασία δημοπρατήσεως.
- Τη διαπλάτυνση και εκβάθυνση του διαύλου

προσεγγίσεως του λιμένα στην είσοδο του όρμου Ηγουμενίτσας.

- Έργα οδοποιίας, επιστρώσεων και διαμορφώσεως των χώρων σταθμεύσεως και του περιβάλλοντος χώρου, καθώς και έργα απορροής ομβρίων.

Στην τρίτη φάση θα κατασκευαστούν δύο προβλήτες, ενώ θα υπογραφεί σύμβαση για τη μελέτη της επεκτάσεως του λιμένα προς το νότο. Σχεδιάζεται, επίσης, η κατασκευή εμπορευματοκέντρου εκφορτώσεως, μεταφορτώσεως και αποθηκεύσεως ασυνόδευτων εμπορευματοκιβωτίων κατά μήκος της Εγνατίας, με τον κεντρικό σταθμό του να βρίσκεται εντός του λιμένα. ☉





Throughout Ship's Life

**DESIGN &
CONSTRUCTION**



**SHIP
MANAGEMENT**



**CREW & PORT
INTERFACE**



ENVIRONMENT



RINA

TOGETHER FOR EXCELLENCE

From initial design and construction to ship management and crew and port interface, our activities ensure the highest standards of safety and quality.

www.rina.org

REGISTRO ITALIANO NAVALE (HELLAS) LTD 47-49, Akti Miaouli str, 185 36 Piraeus - Greece,
Tel: +30 210 4292144, Fax: +30 210 4292950, E-mail: Piraeus.Office@rina.org

Ποσειδώνια 2008



Σημαντική είναι η ανταπόκριση εταιρειών από την Ελλάδα και το εξωτερικό για τη συμμετοχή τους στη ναυτιλιακή έκθεση «Ποσειδώνια 2008». Η έκθεση θα πραγματοποιηθεί στις 2-6 Ιουνίου 2008 στο Εκθεσιακό Κέντρο Ελληνικού, μιας και ο υπό μελέτη χώρος στο Παλατάκι του Πειραιά δεν προβλέπεται να είναι έτοιμος σε ένα χρόνο.

Οι διοργανωτές της διεθνούς έκθεσης έχουν εξασφαλίσει 27.500 τ.μ. χώρο στο Εκθεσιακό Κέντρο Ελληνικού και αναμένουν να φιλοξενήσουν περισσότερες από 1.600 ναυτιλιακές εταιρείες από 81 χώρες.

Σύμφωνα με ανακοίνωση της διοργανώτριας εταιρείας, ενισχυμένη προβλέπεται να είναι η παρουσία εκθετών από χώρες της Άπω Ανατολής, κυρίως από Κίνα, Νότια Κορέα και Ιαπωνία, ενώ οι πρώτες ενδείξεις κάνουν λόγο και για ιδιαίτερα αυξημένο ενδιαφέρον από την Ινδία και την περιοχή του Περσικού Κόλπου και χώρες όπως τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, το Κουβέιτ, το Κατάρ κ.ά.

Τα «Ποσειδώνια 2008» τελούν υπό την αιγίδα του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, του υπουργείου Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, του δήμου Πειραιώς, του δήμου Ελληνικού, του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος, της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών, της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου, της Ενώσεως Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων, της Ενώσεως Επιχειρήσεων Ακτοπλοΐας και του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας. ☉

Επικύρωση της Διεθνούς Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας

Την άμεση ικανοποίηση του παγίου αιτήματος των ναυτικών για την κατοχύρωση της ναυτικής εργασίας αποφάσισε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Μανώλης Κεφαλογιάννης.

Ο ΥΕΝ ενημέρωσε με σχετική επιστολή του το ελληνικό Κοινοβούλιο για την υιοθέτηση από τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας της Διεθνούς Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας 2006.

Η εν λόγω σύμβαση είναι η μεγαλύτερη σε έκταση και περιεχόμενο που υιοθετήθηκε ποτέ από τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας, αφού ενοποιεί 65 υφιστάμενα διεθνή ναυτιλιακά όργανα σχετικά με την εργασία των ναυτικών (συμβάσεις και συστάσεις).

Ταυτόχρονα, διαμορφώνει νέες συνθήκες στις διεθνείς διατάξεις που διέπουν τις θαλάσσιες μεταφορές, συμπληρώνοντας τις ήδη υφιστάμενες διεθνείς συμβάσεις SOLAS (ασφάλεια ναυσιπλοΐας και θωράκιση των θαλασσίων μεταφορών από έκνομες ενέργειες), MARPOL (προστασία του θα-

λάσσιου περιβάλλοντος) και STCW (εκπαίδευση και πιστοποίηση των ναυτικών).

Επιπροσθέτως, η σύμβαση αυτή αναβαθμίζει τα επίπεδα συνθηκών εργασίας των ναυτικών στα πλοία και διαμορφώνει ελάχιστα επίπεδα όρων και συνθηκών εργασίας ναυτικών, ενώ παράλληλα ρυθμίζει τα ακόλουθα θέματα:

Ελάχιστες απαιτήσεις για την εργασία ναυτικών σε πλοίο και ειδικότερα:

Ελάχιστη ηλικία, ιατρικό πιστοποιητικό, εκπαίδευση και προσόντα, ναυτολόγηση και εύρεση εργασίας.

Συνθήκες εργασίας

Συμβάσεις εργασίας ναυτικών, μισθοί, ώρες εργασίας και ανάπαυσης, δικαίωμα αδειάς, παλιννόστηση, αποζημίωση ναυτικού σε περίπτωση απώλειας ή βύθισης του πλοίου, επίπεδα στελέχωσης, σταδιοδρομία και ανάπτυξη προσόντων και ευκαιριών απασχόλησης ναυτικών.

Ενδιαίτηση - υπηρεσίες αναψυχής - διατροφή και τροφοδοσία

Ενδιαίτηση και υπηρεσίες αναψυχής, διατροφή και τροφοδοσία.

Προστασία της υγείας, ιατρική περίθαλψη, πρόνοια και προστασία κοινωνικής ασφάλισης

Ιατρική περίθαλψη επί του πλοίου και στην ξηρά, ευθύνες πλοιοκτητών, προστασία της υγείας και της ασφάλειας και πρόληψη ατυχημάτων, πρόσβαση σε χερσαίες εγκαταστάσεις πρόνοιας, κοινωνική ασφάλιση.

Εφαρμογή - έλεγχος

Υποχρεώσεις κράτους σημαίας, εξουσιοδότηση αναγνωρισμένων οργανισμών, πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας και δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας, επιθεώρηση και έλεγχος εφαρμογής, διαδικασίες επίλυσης διαφορών επί του πλοίου, ναυτικά ατυχήματα, υποχρεώσεις κράτους λιμένα, επιθεωρήσεις σε λιμένα, διαδικασίες διαχείρισης διαφορών στην ξηρά, υποχρεώσεις κρατών ναυτεργατικού δυναμικού. ☉



The Cuban Cigar Megastore

sales@cubancigarmegastore.com

www.cubancigarmegastore.com

Habanos
DENOMINACIÓN DE ORIGEN PROTEGIDA

ΠΕΠΕΝ: Αμελητέα τα ποσά που δόθηκαν για τα λιμάνια

Τι απαντά η Γ.Γ. Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής



Ανακοινώθηκε η ετήσια έκθεση της Πανελλήνιας Ένωσης Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού (ΠΕΠΕΝ) για τα λιμάνια της χώρας, στην οποία περιγράφεται η κατάστασή τους και επισημαίνονται οι παρεμβάσεις που πρέπει να γίνουν άμεσα, βραχυπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα.

Η Διοίκηση της ΠΕΠΕΝ σημειώνει ότι βλέπει τις αλλαγές, τις προσπάθειες και τις βελτιώσεις των τελευταίων χρόνων αλλά τα μεγάλα έργα υποδομής είναι στο σύνολό τους σχεδόν μη ανταποδοτικά και δεν προσφέρονται για ιδιωτική χρηματοδότηση. Επομένως, πρέπει να αναζητηθούν πόροι, είτε από κοινοτική χρηματοδότηση είτε από το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων. Υπογραμμίζει, επίσης, ότι «τα ποσά που έχουν διατεθεί προς αυτό το σκοπό, είναι αμελητέα, ψίχουλα στα ποσά για άλλα μεγάλα κοινωνικά έργα, όπως αεροδρόμια, μετρό, προαστιακός, τραμ, αυτοκινητόδρομοι και τόσα άλλα. Τα έργα αυτά τα απολαμβάνουμε ως πολίτες και χαιρόμαστε που συνεχίζονται με περισσότερη ένταση και έκταση. Δεν πρέπει όμως και κάποια ποσά να διατεθούν και για τη βελτίωση και, γιατί



όχι, δημιουργία νέων λιμένων με σύγχρονες εγκαταστάσεις και λιμενικές υποδομές».

Απαντώντας στην έκθεση της ΠΕΠΕΝ, ο γενικός γραμματέας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του ΥΕΝ, κ. Γεώργιος Βλάχος, σημειώνει ότι το ΥΕΝ καταβάλλει συνεχή προσπάθεια βελτίωσης - αναβάθμισης - εκσυγχρονισμού των λιμενικών υποδομών της χώρας αλλά το υπουργείο Ε.Ν. από την κείμενη νομοθεσία δεν έχει αρμοδιότητα εκτέλεσης δημοσίων έργων. Τα έργα αυτά εκτελούνται από το ΥΠΕΧΩΔΕ ή τις αποκεντρωμένες υπηρεσίες του (Περιφέρειες) είτε τις αρμόδιες υπηρεσίες νομαρχιακού επιπέδου, τους Οργανισμούς Λιμένος Α.Ε. ή τα Λιμενικά Ταμεία.

Ο κ. Βλάχος υποστηρίζει ότι η χρηματοδότηση των λιμενικών έργων επιτυγχάνεται μέσω:

- Συντονισμού της προσπάθειας για ένταξη και χρηματοδότηση λιμενικών παρεμβάσεων από τα κοινοτικά προγράμματα του Γ' ΚΠΣ 2000-2006.
- Ιδίων κεφαλαίων Οργανισμών Λιμένων Α.Ε. και Λιμενικών Ταμείων για έργα στην περιοχή αρμοδιότητάς τους.
- Προτάσεων για το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων της ΓΓΛΠ του ΥΕΝ για τη χρηματοδότηση νέων μελετών και έργων.
- Του πρωτοκόλλου για τη χρηματοδότηση των θαλάσσιων λιμένων στην Ελλάδα, που υπεγράφη μεταξύ του υπουργού Ε.Ν. και του αντιπροέδρου της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων.
- Οργάνωσης και εδραίωσης του θεσμού υλοποίησης υποδομών με συμμετοχή ιδιωτικών πόρων που δημιουργούν νέα δεδομένα για τη χώρα μας. Ήδη εγκρίθηκε η ένταξη στα ΣΔΙΤ των εγκαταστάσεων συστημάτων ασφάλειας

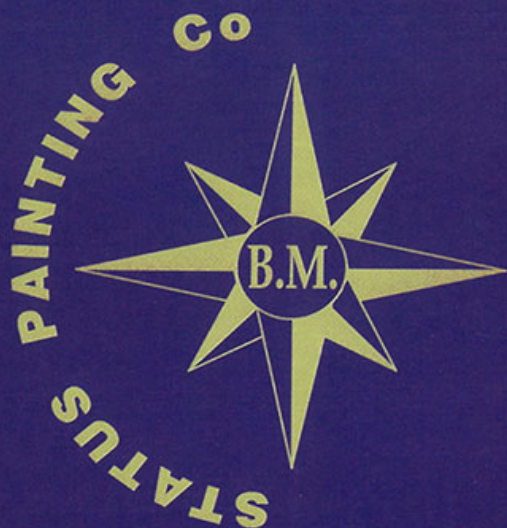
σε 12 ελληνικούς λιμένες για την κάλυψη των διεθνών και ευρωπαϊκών κανονισμών ασφαλείας, προϋπολογισμού 350.000.000,00 ευρώ.

- Προτάσεων για την σύνταξη του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Αναφοράς (ΕΣΠΑ) 2007-2013.

Επιπλέον συνεχώς προωθούνται ενέργειες με σκοπό την αξιοποίηση των ήδη διαθέσιμων στοιχείων από τα αποτελέσματα των εργασιών των δυο συμβάσεων για 28 λιμένες των Κυκλάδων. Παράλληλα, το ΥΕΝ βρίσκεται σε συνεχή συνεργασία, αφενός, με τις αρμόδιες υπηρεσίες του ΥΠΕΧΩΔΕ και, αφετέρου, με τους φορείς διοίκησης, χρήσης και εκμετάλλευσης (Οργανισμοί Λιμένων Α.Ε., Λιμενικά Ταμεία, Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία), καθώς και τους χρήστες (πλοίαρχοι, ακτοπολικές εταιρείες) των λιμένων.

Ο κ. Βλάχος ζητεί στην έγγραφη ανακοίνωση να συνεκτιμηθεί το γεγονός ότι ο εκσυγχρονισμός των λιμένων απαιτεί επίπονες και χρονοβόρες διαδικασίες πολλών ετών για την εκπόνηση των μελετών, τις εγκρίσεις, τις αδειοδοτήσεις και την εκτέλεση των έργων, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, με αποτέλεσμα όταν ολοκληρωθούν τα έργα να μην ανταποκρίνονται πλήρως στις ανάγκες που εν τω μεταξύ έχουν δημιουργηθεί για την εξυπηρέτηση πλοίων, των οποίων η τεχνολογία μεταβάλλεται με ταχύτατους ρυθμούς.

Παράλληλα, αρκετά από τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν πολλά λιμάνια οφείλονται πλήρως στα πλοία νέας τεχνολογίας, τα οποία εξαιτίας των μεγάλων δυνάμεων που αναπτύσσουν κατά τη φάση των ελιγμών προσέγγισης και απόπλου δημιουργούν στα κρηπιδώματα εκτεταμένες υποσκαφές και ζημιές. ☺



ΒΑΦΗ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

V. Tsagaris

6944518251

M. Galanos

6942985190

Λ. ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ 317 - ΠΕΡΑΜΑ ΤΗΛ. 210 4410098 FAX: 210 4419140

e-mail: statusco@otenet.gr

<http://users.otenet.gr/~statusco>



Compact, rugged and reliable Carmanah's solar-powered LED marine lanterns are the world's most advanced solution for marine navigation and channel/hazard marking applications.

With quick installation and proven performance in any climate, our marine navigation and marking lanterns are meeting the world's navigation needs.

Our lights offer:

- Visibility up to 4 nautical miles and over 250 different flash codes
- Completely integrated, self-contained and waterproof
- Meets IALA specifications for chromaticity of color output

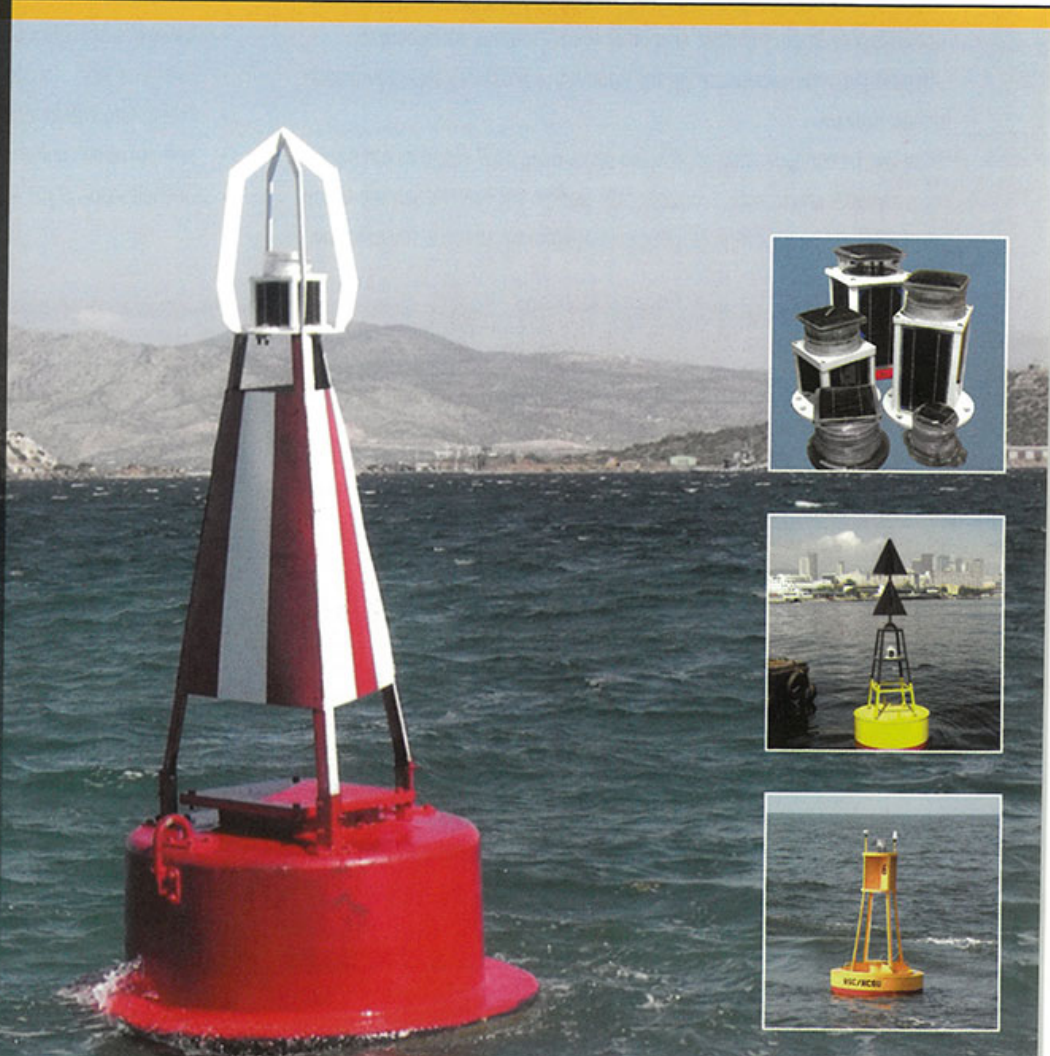
"Beluga" Minos Pagonis

8 Papachristou, 156 69 Papagou

Athens, Greece

Telephone/Fax: + (30210) 65 42 436

Email: beluga@otenet.gr



CHANGE THE WORLD WITH US™

Tsavliris Hellas: επέκταση στόλου

Το ναυαγοσωστικό «Tsvliris Hellas» αποτελεί το τελευταίο απόκτημα του Ομίλου Τσαβλέρη. Το σκάφος, το οποίο κτίστηκε στα βελγικά ναυπηγεία Beliard Murdoch το 1977, έχει ιπποδύναμη 16.000 ihp, αναμένεται να πάρει θέση σε ναυαγοσωστικό σταθμό στη Νότια Αφρική και αυτή την περίοδο περνάει από εργασίες αναβάθμισης.



«Είμαστε πολύ ευχαριστημένοι που επεκτείνουμε το στόλο των ναυαγοσωστικών μας» αναφέρει χαρακτηριστικά εκπρόσωπος της εταιρείας και προσθέτει: «Παράλληλα, ενδιαφερόμαστε για την απόκτηση και άλλων καλών ναυαγοσωστικών πλοίων». Σύμφωνα με τον όμιλο, που αποτελεί το μεγαλύτερο στον κόσμο σε ό,τι αφορά τις επείγουσες επιχειρήσεις διάσωσης, «το μερίδιο της Tsvliris Salvage Group στη διεθνή αγορά αυξάνεται διαρκώς κυρίως λόγω της μείωσης του ανταγωνισμού στον κλάδο. Είμαστε η μοναδική εταιρεία διασώσεων παγκοσμίως που διατηρούμε αλυσίδα σταθμών ναυαγοσωστικών σε όλο τον κόσμο χωρίς καμία οικονομική βοήθεια» και καταλήγει, τονίζοντας ότι στη μείωση του ανταγωνισμού έχει συντείνει το γεγονός ότι πλοία ανοικτής θαλάσσης, που έχουν τη δυνατότητα να συμμετάσχουν και σε επιχειρήσεις διάσωσης, απασχολούνται πλήρως αυτή την περίοδο στον τομέα τους.

Είναι χαρακτηριστικό ότι ο όμιλος μόνο τους τελευταίους τρεις μήνες έχει αναλάβει με επιτυχία επτά επιχειρήσεις ενώ το διάστημα του 2006 υπέγραψε συνολικά 18 συμφωνίες.

Τα τεχνικά χαρακτηριστικά του ναυαγοσωστικού «Tsvliris Hellas» είναι:

- Δύο κύριες μηχανές συνολικής ιπποδύναμης 10.000 bhp.
- Bollard Pull 120 tonnes (certified)
- GT 1500 – LOA 67 m – Beam 13 m
- Twin screw – Bow Thruster FP Tunnel 500 hp
- Classification RINA ice class IC
- Speed – max 15 knots; cruising 12 knots
- Range 15,000 miles at 10 knots
- Two double drum tow winches
- Tow wires 3x1.500 x 62 mm
- Five generators – producing 2,300 KVA
- Firefighting equipment – 2 fire pumps – 3 monitors
- Anti pollution equipment incl 400 m3 tank
- One telescopic crane 4 tons SWL ☉

ΔΙΟΡΘΩΣΗ

• Στο υπ' αριθμόν 99, τεύχος Απριλίου, δημοσιεύθηκαν δύο θέματα των καθηγητών κ. Χαρ. Ψαραύτη και Αλ. Γουλιέλμου με τυπογραφικά λάθη. Ειδικότερα, στο θέμα του κ. Ψαραύτη «Απελευθέρωση ακτοπλοΐας: Αλήθεια ή μύθος» στη σελίδα 71 ο ορθός πίνακας είναι ο εξής:

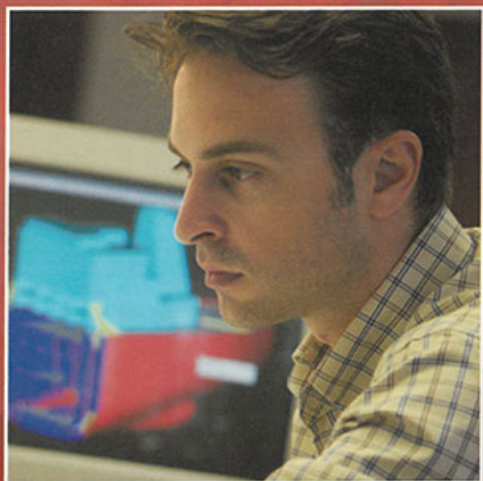
Δίκλινη εξωτερική καμπίνα Α' θέσης (με επιστροφή)

Διαδρομή	Απόσταση (ναυτικά μίλια)	Ναύλος (ευρώ)	Ευρώ/ ναυτικό μίλι
Πειραιάς-Ηράκλειο	175	319	1,82
Πάτρα-Ανcona	512	333	0,65
Πάτρα-Βενετία	621	338	0,54

Ι.Χ. αυτοκίνητο (με επιστροφή)

Διαδρομή	Απόσταση (ναυτικά μίλια)	Ναύλος (ευρώ)	Ευρώ/ ναυτικό μίλι
Πειραιάς-Ηράκλειο	175	167	0,95
Πάτρα-Ανcona	512	124	0,24
Πάτρα-Βενετία	621	126	0,20

• Επίσης στην έρευνα του κ. Γουλιέλμου «Ο επιστημονικός καθορισμός της διάρκειας των κύκλων των ναύλων και η βραχυχρόνια πρόβλεψη των ναυλοδεικτών», η οποία δημοσιεύθηκε σε δύο συνέχειες (τεύχη 98 και 99), ο πρόλογος: «Το κυπριακό νηολόγιο επέτυχε όντως μια θεαματική συμμετοχή...» ουδεμία σχέση έχει με την εν λόγω έρευνα.



Technical knowledge and
practical experience are
the pillars that support
maritime safety.

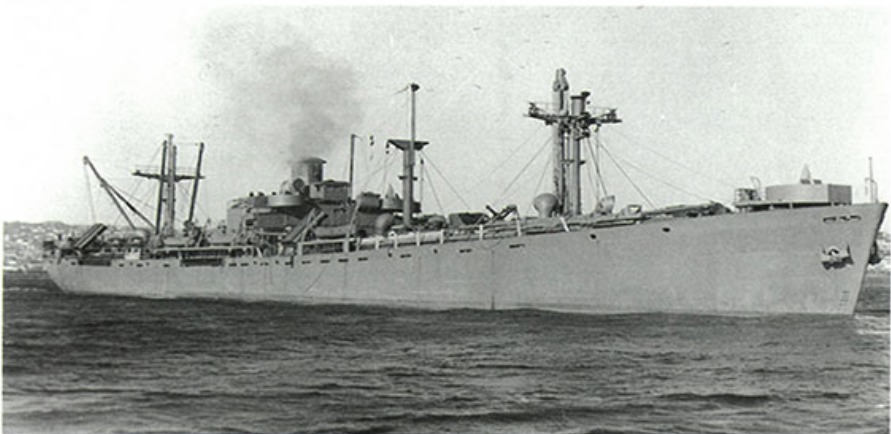
Setting the Standard for Service.

www.eagle.org

 **ABS**
FOUNDED 1862
Setting Standards of Excellence

«Ο ρόλος και η ιστορική σημασία των πλοίων Liberty»

Του καθηγητή Ελευθέριου Θαλασσινού, τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς



Με μεθοδικότητα και σε πλήρη συνεννόηση με τους αρμόδιους φορείς στην Ελλάδα και στις ΗΠΑ φαίνεται να ολοκληρώνεται τελικά η προσπάθεια ομάδας Αμερικανών αξιωματούχων ελληνικής καταγωγής, με επικεφαλής το γερο-ισιαστή του Rhode Island κ. Λεωνίδα Ραπτάκη, για την επιστροφή ενός από τα εναπομείναντα πλοία τύπου Liberty στη χώρα μας.

Η ιδέα γεννήθηκε ουσιαστικά το 2003 και τέθηκε σε εφαρμογή δύο χρόνια αργότερα, με τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλη Κεφαλογιάννη να αγκαλιάζει εξ αρχής την πρωτοβουλία αυτή.

Σήμερα, η πρωτοβουλία του γεροισιαστή κ. Λεωνίδα Ραπτάκη και των συνεργατών του βρίσκεται

στο καλύτερο δυνατό σημείο.

Ο πρόεδρος των ΗΠΑ κ. Μπους έχει υπογράψει το έγγραφο παραχώρησης ενός από τα τρία πλοία τύπου Liberty στην Ελλάδα και οι αρμόδιες υπηρεσίες των ΗΠΑ, Environmental Protection Agency (EPA) και Maritime Administration (MARAD), έχουν ενημερωθεί σχετικώς.

Ήδη έχει σταλεί και η αμοιβή του τεχνικού συμβούλου για τον προκαταρκτικό έλεγχο του πλοίου. Οι υπόλοιπες ενέργειες που απομένουν να γίνουν απαιτούν καλό συντονισμό, αξιοπιστία στις δεσμεύσεις και, φυσικά, πλήρη ανταπόκριση στις οικονομικές απαιτήσεις για τη μεταφορά του πλοίου στη χώρα μας.



Η κα Ξ. Μόρφη, διευθύντρια, οι κ. Αδαμόπουλος της ΑΧΕΠΑ, Μ. Αλιφιεράκης, σύμβουλος υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, Ελ. Θαλασσινός, καθηγητής Πανεπιστημίου Πειραιώς, Παν. Σγουρίδης, βουλευτής, η κα Φρειδ. Παππά, ζωγράφος, οι κ. Α. Ραπτάκης, γεροισιαστής, Δ. Κώνστας, πρόεδρος ΑΧΕΠΑ Ελλάδος, Δ. Παπαβασιλείου, σύμβουλος ΟΠΑΠ, και Π. Λιάτσος, σύμβουλος ΑΧΕΠΑ.

Η ιστορική σημασία του πλοίου Liberty, δίπλα στο θρυλικό «Αβέρωφ», είναι εξόχως σημαντική για την εμπορική μας ναυτιλία.

Από το 1941 έως το 1944 η ναυπηγική βιομηχανία των ΗΠΑ με εκπληκτικούς ρυθμούς και νέα μέθοδο ναυπήγησης για την εποχή εκείνη, τη μέθοδο της ηλεκτροσυγκόλλησης, κατασκεύασε 2.700 πλοία χωρητικότητας 10.000 τόνων περίπου, τα οποία ονόμασε «Ελευθερία». Ορισμένα από τα πλοία αυτά τα προσέφερε με ευνοϊκούς όρους και σε Έλληνες πλοιοκτήτες σε αναγνώριση της συμβολής της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο.

Σύμφωνα με τους υπολογισμούς, η ελληνική ναυτιλία είχε χάσει το 77% του στόλου της και το 70% της χωρητικότητάς της στις φλόγες του πολέμου. Η συμβολή των πλοίων αυτών συντέλεσε ώστε από το 1943 να υπάρξει σημαντική στροφή στο πρόβλημα του εφοδιασμού των συμμαχικών στρατευμάτων, ενώ αργότερα τα ελληνικής ιδιοκτησίας πλοία Liberty τροφοδοτούσαν τη χώρα στα δύσκολα μεταπολεμικά χρόνια.

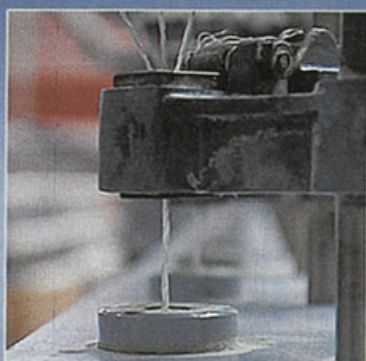
Για το θέμα αυτό, το Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών στη Ναυτιλία του Πανεπιστημίου Πειραιά προσκάλεσε το γεροισιαστή του Rhode Island κ. Λεωνίδα Ραπτάκη σε ομιλία-συζήτηση στις 18 Απριλίου με θέμα «Ο ρόλος και η ιστορική σημασία των πλοίων Liberty στην ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας». ☉



KATRADIS MARINE ROPES INDUSTRY S.A.

ESTD 1936

Pioneers in Quality Perfection



**SINGLE & DOUBLE BRAIDED ROPES
MADE OF **POLYPROPYLENE**, **NYLON** & **POLYESTER**,
MIXED MOORING ROPES & TAILS FOR TANKERS,
SHIP TO SHIP & DOCKSIDE RUBBER FENDERS, STEEL WIRE ROPES,
ANODES, STUDLINK CHAINS & ANCHORS,
MARINE PAINTS "SHARK", SAFETY EQUIPMENT,
CONTAINER SECURING SYSTEMS, ALLOY STEEL LIFTING CHAINS,
PORT DEVELOPMENT EQUIPMENT,
250T TESTING SERVICES**



MEMBER OF INTERTANKO & U.S. CORDAGE INSTITUTE

HEAD OFFICE: 11 Psarron str. 186 48 Piraeus - Greece, phone: +30 210 4060 300 - 499 (200 lines)
fax: +30 210 4626268, url: www.katradis.com, e-mail address: info@katradis.com



Του Άλκη Κορρέ

Έτοιμοι για να κόψουμε;

Όπως μας είπε ο πασίγνωστος ναυτιλιακός οικονομολόγος και σχολιαστής της επικαιρότητας στις ναυτιλιακές αγορές Dr Martin Stopford, η παρατεταμένη άνοιξη στις ναυλαγορές οφείλεται σε μια σύμπτωση κυκλικής διακύμανσης και της εμμονής της Κίνας να διατηρεί το νόμισμά της υποτιμημένο. Το τελευταίο διατηρείται σε χαμηλά επίπεδα παρά τις κάθε είδους διαμαρτυρίες από άλλες χώρες, οι οποίες μάλιστα έχουν κατ' επανάληψη απειλήσει με αντίποινα. Εμείς οι μεταφορείς είμαστε βεβαίως με την Κίνα: Χαμηλή ισοτιμία για το νόμισμά της, υψηλές εξαγωγές στον υπόλοιπο κόσμο, που με τη σειρά τους συνεπάγονται αυξημένες εισαγωγές σε πρώτες ύλες και καύσιμα. Το «δόξα τω Θεώ» συνεχίζεται μεν, αλλά όλο και πιο ζορισμένα για τους Κινέζους, και να δούμε έως πότε.

Η μεταφορά του δευτερογενούς τομέα στην Άπω Ανατολή δεν ήταν χωρίς απώλειες για τη Δύση. Όπως αποδεικνύεται, ο τριτογενής τομέας των υπηρεσιών, παρά τις φιλότιμες προσπάθειες όλων, δεν καταφέρνει να δημιουργεί νέες θέσεις εργασίας με ρυθμό που να αναπληρώνονται αυτές που χάνονται από το κλείσιμο των εργοστασίων, τα οποία δεν καταφέρνουν να ανταγωνιστούν τους ασιατικούς τους αντιπάλους. Το αποτέλεσμα είναι μια μακροχρόνια πίεση ανεργίας, που είναι πολύ φανερή στην Ε.Ε. και λιγότερο ορατή στις ΗΠΑ λόγω επιτυχεστέρων χειρισμών από τα αρμόδια όργανα. Είναι ζήτημα χρόνου, αυτές οι εξελίξεις να εμφανιστούν ως μειωμένο εθνικό εισόδημα, αν λάβουμε υπ' όψιν ότι οι περιοχές όπου λειτουργούσαν βιομηχανίες ναυπηγείων, άνθρακος και χάλυβος στη Μεγάλη Βρετανία ακόμα δεν έχουν συνέλθει από τη βιομηχανική χειρουργική της Μάργκαρετ Θάτσερ, με τοπική ανεργία της τάξης του 30%.

Όπως φαίνονται τα πράγματα υπό το σημερινό καθεστώς στο Διεθνές Οργανισμό Εμπορίου η μεταφορά επενδύσεων και παραγωγικού δυναμικού στην Άπω Ανατολή θα συνεχιστεί. Ας μην ξεχνάμε ότι πρωταγωνιστές σε αυτές τις επενδύσεις είναι ευρωπαϊκές και αμερικανικές εταιρείες, οι οποίες αφού μετέφεραν τις επενδύσεις τους, δεν κάνουν τίποτ' άλλο παρά να ξοδεύουν σημαντικά κεφάλαια για λόμπι υπέρ της διατήρησης του υφιστάμενου καθεστώτος μειωμένων δασμών, ώστε να μπορέσουν να τις αποσβέσουν. Το αποτέλεσμα εί-

ναι ότι τελικά καθίστανται βασιλικότερες του βασιλέως, πιο κινεζόφιλες και από τους ίδιους τους Κινέζους. Το άλλο αποτέλεσμα είναι ότι έχει γιγαντωθεί το διεθνές σκέλος του θαλάσσιου εμπορίου, ενώ τα πράγματα στη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων της Ε.Ε. παραμένουν στάσιμα. Το μεγάλο στοίχημα είναι να συνεχίζεται η επιτυχής μέχρι σήμερα εργασία των «λόμπιστ» στον επηρεασμό κυβερνήσεων υπέρ της διατήρησης του status quo.

Ήδη, πάντως, υπάρχουν σημάδια ότι υπάρχει λαϊκή δυσανεμία από τις ακολουθούμενες πολιτικές στο χώρο του διεθνούς εμπορίου εκατέρωθεν του Ατλαντικού. Όσοι παρακολουθούν τις προεκλογικές κινήσεις των υποψηφίων στις ΗΠΑ και στη Γαλλία, μπορούν να διακρίνουν τις σαφείς επιδράσεις αυτών των διαμαρτυριών επί των προεκλογικών θέσεων. Θέσεις εργασίας σημαίνει εισόδημα και όχι μόνο γι' αυτόν που θα πιάσει τη δουλειά. Το ίδιο το κράτος προσδοκά έσοδα από το φορολογούμενο, κατά τρόπο θετικό, και επίσης προσδοκά μειωμένες κοινωνικές δαπάνες από το χώρο του επιδόματος ανεργίας, κατά τρόπο αρνητικό.

Ένα ερώτημα που τίθεται σήμερα, είναι αν εμείς, οι θαλάσσιοι μεταφορείς και ιδιοκτήτες πλοίων, είμαστε απλοί θεατές στα δρώμενα και δέσμοι της οικονομικο-πολιτικής συγκυρίας. Η απάντηση είναι αρνητική. Εμείς έχουμε στα χέρια μας το εξαιρετικά αποτελεσματικό όπλο της διάλυσης παλαιών πλοίων, το



οποίο παραδόξως δεν έχουμε επαρκώς αξιοποιήσει στο παρελθόν. Αν δεχθούμε ότι βρισκόμαστε στην κορυφή του κύκλου, πρέπει ήδη να ετοιμαζόμαστε για μια ελεγχόμενη προσγείωση. Γιατί ελεγχόμενη; Διότι, αν δεν είναι ελεγχόμενη, θα είναι απλά καταστροφική.

Ο διεθνής εφοπλισμός έχει επενδύσει σε καινούργια πλοία και το ίδιο έχει κάνει, για πρώτη φορά σε τέτοια κλίμακα, και ο ελληνικός. Όλοι ξέρουμε τι συμβαίνει στις ναυλαγορές όταν αυξάνεται η προσφορά πλοίων, και αυτό ακριβώς έχει συμβεί. Γιατί οι ναύλοι συνεχίζουν να βρίσκονται ψηλά; Μα επειδή τους σέρνει η υψηλή ζήτηση για βαπόρια. Δεν είναι μόνο τα έτοιμα προϊόντα που μας έρχονται με τα κοντεϊνερόπλοια από την Άπω Ανατολή, αλλά και τα πολλά τονομύλια που ζητούν αυτές οι οικονομίες για πρώτες ύλες και ενέργεια.

Η ιστορία έχει δείξει πως ο κόσμος αλλάζει με ανατροπές. Αν συμβούν γεγονότα τα οποία θα περιορίσουν, έστω και οριακά, τη ζήτηση για πλοία, εμείς θα πρέπει να αντιδράσουμε κόβοντας βαπόρια, όχι απλώς δένοντάς τα. Το πρόβλημα είναι ότι αυτοί που έχουν παραλάβει καινούργια και εκείνοι που ήδη δουλεύουν νέα πλοία, έχουν τα χέρια τους δεμένα. Δεν μπορείς να κόψεις ένα πλοίο π.χ. δέκα ετών. Ποιοι λοιπόν έχουν το μαχαίρι και το πεπόνι ταυτόχρονα, πλοιοκτήτες πλοίων άνω των είκοσι - είκοσι πέντε ετών, οι οποίοι απολαμβάνουν την καλή αγορά έχοντας επενδύσει λίγα χρήματα. Όσο περίεργο και αν φαίνεται, αυ-

τοί οι πλοιοκτήτες κρατούν στα χέρια τους τη μοίρα όλων. Αν κόψουν βαπόρια, αναιρούν τονομύλια από την προσφορά και η κατρακύλα ανακόπτεται. Αν δεν κόψουν, τα προβλήματα θα συνεχίζονται.

Το ερώτημα είναι, όταν η ναυλαγορά πέφτει, ποιος πονάει περισσότερο, αυτός με το καινούργιο ή αυτός με το παλιό πλοίο. Το καινούργιο θα ναυλωθεί κατά προτεραιότητα μεν, αλλά το κόστος ευκαιρίας για το ναυλωτή θα το καθορίζουν τα παλαιότερα πλοία που θα έχουν χαμηλότερο κόστος, είτε έχουν να εξυπηρετούν δάνειο από τράπεζα είτε όχι. Όσο κυκλοφορούν παλιά βαπόρια για ναύλωση, τόσο θα αναγκάζονται να ναυλώνουν φθηνά τα καινούργια. Το ζήτημα είναι διττό: Από τη μια πλευρά τι δυναμικότητα έχει η διεθνής βιομηχανία διαλυτηρίων και από την άλλη ποιες οι τιμές της για σκραπ υπό καθεστώς φθίνουσας αγοράς.

Οι προσφερόμενες τιμές για διάλυση πλοίων ακολουθούν κατά κανόνα τη ναυλαγορά, ανεβαίνοντας και πέφτοντας μαζί. Όσο οι τιμές σκραπ μειούνται, τόσο ενθαρρύνεται να μείνει στην αγορά ο οριακός πλοιοκτήτης προσδοκώντας κάτι καλύτερο. Μένοντας όμως και προσφέροντας δελεαστικούς ναύλους, καταστρέφει την κερδοφορία του ποιοτικού πλοιοκτήτη. Το ζητούμενο είναι πώς αυτά τα δύο ζητήματα μπορούν να αντιμετωπιστούν ταυτόχρονα. Θεωρώ ότι λύσεις υπάρχουν, αλλά αυτό δεν είναι αντικείμενο αυτού του άρθρου. ☉



ΤΡΙΤΟ ΠΑΚΕΤΟ

Η ασφάλεια στη θάλασσα, κορυφαία προτεραιότητα για το Στρασβούργο (και τις Βρυξέλλες)

Η τελευταία εβδομάδα του Απριλίου ήταν αναμφισβήτητα μια από τις σημαντικότερες στην ιστορία της ευρωπαϊκής ναυτικής πολιτικής. Η Ολομέλεια του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, στο Στρασβούργο, συζήτησε τις πέντε εκθέσεις, που αποτε-

λούν μέρος του τρίτου πακέτου θαλάσσιας ασφάλειας. Στη σκιά της δίκης ενάντια στον πετρελαϊκό όμιλο Total, η οποία άρχισε πρόσφατα στο Παρίσι, πέντε εκθέσεις που αφορούν τις προτάσεις της Επιτροπής και που έχουν σκοπό την ασφάλεια στη θάλασσα, από την επιθεώρηση των πλοίων μέχρι τις έρευνες που γίνονται μετά κάποιο ατύχημα, συζητήθηκαν και ψηφίστηκαν από τους ευρωβουλευτές.



λεια στη θάλασσα, από την επιθεώρηση των πλοίων μέχρι τις έρευνες που γίνονται μετά κάποιο ατύχημα, συζητήθηκαν και ψηφίστηκαν από τους ευρωβουλευτές.

Η θάλασσα είναι εξαιρετικά σημαντική για την Ευρωπαϊκή Ένωση, αφού το 35% του εμπορίου μεταξύ των 27 κρατών-μελών της πραγματοποιείται διά θαλάσσης. Έχει υπολογιστεί επίσης πως 350 εκατομμύρια Ευρωπαίοι μεταφέρονται κάθε χρόνο ανά την Ευρώπη, από και προς τα 600 ευρωπαϊκά λιμάνια που υπάρχουν.

Συνολικά εφτά εκθέσεις -που αφορούν αντίστοιχο αριθμό προτάσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για οδηγίες σχετικά με τη θαλάσσια ασφάλεια- έχουν ήδη παρουσιαστεί στο Κοινοβούλιο. Οι δύο από αυτές (εκθέσεις Vincenzi και Savary) εγκρίθηκαν από την Ολομέλεια του Μαρτίου. Οι πέντε εκθέσεις που συζητήθηκαν την Τρίτη 24 Απριλίου από τους ευρωβουλευτές και οι οποίες τέθηκαν στην ψηφοφορία την Τετάρτη 25 Απριλίου, έχουν σκοπό να διασφαλίσουν τη θαλάσσια ασφάλεια σε όλα τα στάδια της «ζωής» ενός πλοίου. Δεδομένου ότι το 90% του διεθνούς εμπορίου γίνεται μέσω θαλάσσης, η κοινοβουλευτική επιτροπή που είναι αρμόδια για τις μεταφορές ενέκρινε σε αρχικό στάδιο και τις εφτά εκθέσεις, προκειμένου να ενισχυθεί η ασφάλεια των πλοίων. Η Ολομέλεια θα έθετε τις τελικές επιση-

μάνσεις της στο πολύπλευρο πολιτικό και νομοθετικό αυτό θέμα.

Μια τρίτη, ολοκληρωμένη αλυσίδα θαλάσσιας ασφάλειας

• Οι υποχρεώσεις των κρατών-μελών

Στην πρώτη έκθεση της Ιταλίδας σοσιαλίστριας ευρωβουλευτούς Marta Vincenzi δημιουργήθηκε διχογνωμία μεταξύ του Ε.Κ. και του Συμβουλίου Υπουργών. Η ευρωβουλευτής προασπίστηκε την πρόταση της Επιτροπής ως προς την υποχρεωτική «δέσμευση» όλων των κρατών-μελών σε σχέση με το σύνολο των νομοθεσιών του IMO αλλά και τη συστηματική παρακολούθηση από τις εθνικές υπηρεσίες ως προς την υιοθέτηση και εναρμόνιση της νομοθεσίας από πλοία που φέρουν ευρωπαϊκές σημαίες. Το Συμβούλιο Υπουργών ήταν αντίθετο ως προς αυτή την πρόταση Οδηγίας, καθώς το συγκεκριμένο θέμα αφορά το διεθνές και όχι το περιφερειακό ναυτικό δίκαιο. Το Κοινοβούλιο, όμως, έχει αντίθετη άποψη και θέλει περισσότερες περιφερειακές αρμοδιότητες.

Συνιστάται επίσης μια λεπτομερής δημιουργία ενός κέντρου αναφοράς και αρχειοθέτησης όλων των πλοίων μιας σημαίας, όπου θα καταγράφο-



νται κυριολεκτικά τα πάντα σχετικά με αυτό: technical details, classification and certification, port state control inspections, casualties και infringements από νομοθεσίες του IMO. Το Κοινοβούλιο επιθυμεί επίσης την αυστηρή νομοθεσία όσων εταιρειών δεν συμμορφώνονται.

• Αστική ευθύνη

Το θέμα της διαφοροποίησης σε πανευρωπαϊκό επίπεδο αλλά και η μη υποχρεωτική ασφάλιση για αστική ευθύνη προς τρίτους απασχόλησαν την έκθεση του Γάλλου ευρωβουλευτή Gilles Savary. Σύμφωνα με την πρόταση, η συνθήκη του IMO on the Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC) θα πρέπει να ισχύσει για όλα τα ευρωπαϊκά κράτη-μέλη. Το Ευρωκοινοβούλιο συζήτησε και άλλα θέματα όπως την ταχεία αποζημίωση, τον ορισμό της βαριάς αμέλειας αλλά και τον περιορισμό της αστικής ευθύνης.

• Επιθεωρήσεις ατυχημάτων

Οι βασικές αρχές και συνιστώσες που θα πρέπει να υιοθετηθούν από όλα τα κράτη-μέλη μετά ένα ναυτικό ατύχημα απασχόλησαν τον Τσέχο ευρωβουλευτή Jaromir Kohlíček. Τα guidelines που θα πρέπει να υιοθετήσουν οι αυτόνομες και ανεξάρτητες Αρχές, δεν θα πρέπει να επιρρίπτουν ευθύνες και πρόστιμα αλλά να «ανακαλύπτουν» τους λόγους και τις αιτίες για ένα ατυχές γεγονός. Η ανεξάρτητη φύση αυτών των οργανισμών καθώς και η διαφοροποίησή τους από τις δικαστικές αρχές φαίνεται να προβληματίσαν έντονα το Σώμα.

• Το πρωτόκολλο της Αθήνας

Η αναθεώρηση του συνόλου του ασφαλιστικού δικαίου σε επιβατικά πλοία απασχόλησε τον Paolo Costa. Η Ευρωβουλή θέλει να δει παράλληλες νομοθεσίες με τις υπάρχουσες στις αερομεταφορές και την άμεση υιοθέτηση του πρωτοκόλλου της Αθήνας του 2002. Ο Ιταλός ευρωβουλευ-

τής και πρόεδρος της Επιτροπής Μεταφορών του E.K., Paolo Costa, από τη μεριά του, θέλει να εξασφαλίσει ότι θα υπάρξει υποχρεωτική κάλυψη των επιβατών όλων των πλοίων, κάτι που θα ήταν πολύ χρήσιμο για την περίπτωση ανθρώπινων απωλειών. (Ο ευρωβουλευτής αναφέρθηκε μάλιστα στο χαμό των δύο ατόμων που επέβαιναν στο κρουαζιερόπλοιο «Sea Diamond».)

• Επιθεωρήσεις πλοίων (νηογνώμονες)

Ο Ισπανός Luis de Grandes Pascual ασχολήθηκε με το θέμα αυτό και πρότεινε τη λειτουργία μιας Αρχής, που θα πιστοποιεί τους νηογνώμονες ως προς την αξιολόγηση των πιστοποιητικών που εκδίδουν (certifying the classification societies' quality systems). Η Αρχή αυτή θα πρέπει να είναι ανεξάρτητη και οικονομικά υγιής, προκειμένου να μπορεί να αναλάβει το σημαντικό αυτό έργο. Για τον εισηγητή De Grandes Pascual, οι συνολικά επτά εκθέσεις είναι πολύ σημαντικές, διότι θα ικανοποιήσουν την ανάγκη «ολοκληρωμένης αλυσίδας θαλάσσιας ασφάλειας» που υπάρχει.

• Λιμένες καταφυγής

Ο Βέλγος ευρωβουλευτής και γνώστης του συγκεκριμένου θέματος Dirk Sterckx θεωρεί επιβεβλημένη την οριστική επίλυση του θέματος αυτού και την υποχρεωτική δημιουργία λιμένων καταφυγής από τα κράτη-μέλη. Πέρα όμως από τη βελτίωση της κατάστασης (ή της επιθεώρησης) των πλοίων που θα γίνεται είτε εκ των προτέρων (μέσω των ελέγχων) είτε εκ των υστέρων (ύστερα από ένα ενδεχόμενο ατύχημα, για παράδειγμα), η κοινοτική δράση προνοεί και για την περίπτωση ατυχημάτων: Σύμφωνα με την έκθεση του ευρωβουλευτή Dirk Sterckx, θα πρέπει να οριστεί σε κάθε χώρα μια ανεξάρτητη αρχή, η οποία θα έχει το δικαίωμα και την εμπειρογνώμοσύνη να λαμβάνει αναγκαίες αποφάσεις για τη βοήθεια πλοίων και σκαφών που βρίσκονται σε κίνδυνο. Θα αποφευ-

χθεί έτσι το ενδεχόμενο εγκατάλειψης ενός πλοίου από χώρα που φοβάται μήπως το πλοίο αυτό μολύνει τα νερά της (όπως στην περίπτωση του «Prestige»).

• Port State Control

Κατά τη Γαλλίδα ευρωβουλευτή Dominique Vlasto, πλοία με high risk profile θα είναι στο στόχαστρο όπως και επιβατικά και tankers άνω των 12 ετών. Σε πρώτο επίπεδο η έκθεση της κας Vlasto στοχεύει στην «100% επιθεώρηση των πλοίων» στους ευρωπαϊκούς λιμένες και στην «εξάλειψη των πλοίων-σκουπιδιών που μολύνουν», όπως τόνισε κατά τη διάρκεια της Ολομέλειας. Η έκθεση Vlasto ασχολήθηκε με πληθώρα θεμάτων σχετικά με τον έλεγχο των ξένων πλοίων στους ευρωπαϊκούς λιμένες. Πιο συγκεκριμένα, η έκθεση συνιστά: Την ενίσχυση των ελέγχων των πλοίων και των κριτηρίων επιθεώρησης των πλοίων αυτών, τη δημιουργία βάσης δεδομένων που θα αναφέρει την επικινδυνότητα του κάθε πλοίου, τη δυνατότητα απαγόρευσης της πλεύσης πλοίων που έχουν μείνει στο λιμάνι για πάνω από 36 μήνες και, τέλος, μία και μόνο επιθεώρηση για τις χώρες της Ευρώπης και του λεγόμενου Μνημονίου Συνεννόησης του Παρισιού.

Η πρώτη ψηφοφορία του τρίτου πακέτου έγινε στις 25 Απριλίου. Το Συμβούλιο Υπουργών θα λάβει γνώση των τροπολογιών που προτείνει το E.K. και θα επανέλθει με τη δική του θέση. Το νέο common position (όπως λέγεται) θα εισαχθεί στη δεύτερη ανάγνωση, που θα λάβει χώρα πάλι στην Ολομέλεια του Στρασβούργου. Η γερμανική προεδρία επιθυμεί την άμεση ολοκλήρωση της νομοθεσίας και, μέσω του υπουργού Μεταφορών της, θεωρεί επιβεβλημένο το λεπτό χειρισμό θεμάτων όπως το port state control και το vessel traffic monitoring. ☉

Η επόμενη μέρα της Πράσινης Βίβλου

Στις 20 Μαρτίου 2007 η Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου συνεδρίασε με σκοπό τη συζήτηση της πολυαναμενόμενης Πράσινης Βίβλου.

Η ανοικτή συζήτηση έλαβε χώρα με πρωτοβουλία του Γερμανού ευρωβουλευτή Willy Piecyk, ο οποίος είναι και βασικός ανταποκριτής-συντονιστής της Επιτροπής Μεταφορών του Ε.Κ. στο θέμα αυτό. Κατά τη διάρκεια της συζήτησης, ορισμένοι φορείς, ενώσεις, αλλά και γνώστες των θεμάτων της ναυτιλίας συζητήσαν από κοινού τις θέσεις και προεκτάσεις της ομάδας εργασίας του επιτρόπου Borg.

Τέθηκαν, επίσης, οι προτεραιότητες που οι διαφορετικές επιτροπές του Ε.Κ. θα πρέπει να αναλάβουν προκειμένου να συζητηθεί εξ ολοκλήρου το τελικό κείμενο στην Ολομέλεια του Σώματος. Ως γνωστόν, η επιτροπή που έχει τη βασικότερη «ευθύνη» για το συντονισμό και την παρακολούθηση της Πράσινης Βίβλου στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο είναι η επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου (TRAN), μέλη της οποίας είναι δύο Έλληνες ως τακτικοί (κ. Κράτσα και Τούσσας) και ένας ως αναπληρωματικός (κ. Σηφουνάκης).

Παρ' όλα αυτά, θέσεις και προτάσεις θα καταθέσουν οι ακόλουθες επιτροπές: Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας Τροφίμων, Βιομηχανίας, Έρευνας και Ε-

τις προεκτάσεις στην περιφερειακή ανάπτυξη.

Στην ανοικτή συζήτηση ο ευρωβουλευτής Willy Piecyk έλαβε κάποια σφαιρική γνώση των θεμάτων που απασχολούν τη ναυτιλιακή οικογένεια. Εντούτοις δεν συζητήθηκαν αναλυτικά τα θέματα της εμπορικής ναυτιλίας ενώ είχε προσκληθεί να συμμετάσχει μόνο η European Community Shipowners' Association (ECSA). Είναι εντυπωσιακό που δεν είχαν προσκληθεί να συμμετάσχουν ορισμένες οργανώσεις όπως η ESPO (που εκπροσωπεί τους ευρωπαϊκούς λιμένες) κ.ά.

Γεγονός είναι ότι στην πρώτη συζήτηση το ενδιαφέρον

που επιθυμεί μια τελική συγκέντρωση εξουσιών και αρμοδιοτήτων στις Βρυξέλλες.

Ως γνωστόν, οι βασικοί πυλώνες -οι πολιτικές συνιστώσες ή κατ' άλλους άξονες- στους οποίους θα στηρίζεται η Πράσινη Βίβλος είναι αφενός η προστασία του περιβάλλοντος (Marine Strategy Directive) και αφετέρου η οικονομική ανάπτυξη αλλά και η δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, που αντανάκλα τη Στρατηγική της Λισαβώνας.

Παρ' όλα αυτά, οι επιτροπές των Βρυξελλών, σε ένα ομιχλώδες τοπίο, συμφωνούν ότι οι δύο πυλώνες δεν μπορούν να αποκοπούν και από άλλα ζητήματα που αφορούν επίσης πολυάριθμους και σημαντικούς κλάδους της ναυτιλιακής οικονομίας, ανάπτυξης, παιδείας και τεχνολογίας.

Η επόμενη μέρα

Ο επιτρός Borg δήλωσε κατά τη διάρκεια της συζήτησης ότι το Κολέγιο των Επιτρόπων (δηλαδή η ολομέλεια των μελών της Επιτροπής) θα συζητήσει το action plan για τη Βίβλο τον Οκτώβριο του 2007. Τόσο όμως η γερμανική προεδρία όσο και η πορτογαλική, που ακολουθεί, θεωρούν ύψιστης σπουδαιότητας το συγκεκριμένο θέμα στην πολιτική ατζέντα τους. Η γερμανική προεδρία θα οργανώσει το Μάιο μια συνδιάσκεψη με θέμα την Πράσινη Βίβλο στη Βρέμη, ενώ η πορτογαλική μια αντίστοιχη στη Λισαβόνα τον Οκτώβριο. Το Συμβούλιο Υπουργών φαίνεται ότι θα λάβει τις τελικές αποφάσεις του για το τελικό κείμενο της Βίβλου που αφορά τους σκοπούς, στόχους, τις προτεραιότητες και τα χρονοδιαγράμμά της το Δεκέμβριο του 2007, ενώ η Ολομέλεια του Ε.Κ. κατά πάσα πιθανότητα τον Ιούλιο του 2007. ☉



Ο Γερμανός ευρωβουλευτής Willy Piecyk



Ο επιτρός Joe Borg

νέργειας, Περιφερειακής Ανάπτυξης και Αλιείας. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι οι κύριοι συντονιστές σε δύο από αυτές τις επιτροπές είναι ο Γερμανός ευρωβουλευτής, ελληνικής καταγωγής, Γιώργος Χατζημαρκάκης (Βιομηχανία και Έρευνα) και ο ευρωβουλευτής Γιαννάκης Μάτσης, που θα ασχοληθεί με τα θέματα και

των ευρωβουλευτών ήταν μάλλον μικρό αφού λίγοι τελικά παρακολούθησαν τη συζήτηση. Πολλοί παρατηρητές εστίασαν, πάντως, τον προβληματισμό τους στην άποψη πως η Πράσινη Βίβλος, αν και αποτελεί μια φιλότιμη προσπάθεια της Επιτροπής Barroso, εντούτοις αντανάκλα τη γενικότερη φιλοσοφία της Επιτροπής,



Ship & Yacht Registration Under the Malta Flag



In 30 years GM International Services Limited has registered over 40 million tons operating all over the world.

Years of experience have taught us that efficiency, speed, confidentiality and the ability to cater for individual needs are the only criteria for success.

Our very comprehensive services include Registration, Brokerage, Financial Administration, Agency, Legal Services, Offshore Company Formation and Maintenance. The many satisfied clients we have are the confirmation of our ability to accommodate all the needs of the shipowner.

30 years of professional service



GM International Services Ltd
147/1, St. Lucia Street, Valletta VLT 1185, Malta.
Tel: (+356) 21-235-341 Ext. 156
Fax: (+356) 21-244-821
Fax General: (+356) 21-220-101
Telex: 1462 ECOCR MW
e-mail: maritimeservices@gmint.com
Website: www.gmint.com

MEMBER OF THE ECONOMICARD GROUP OF COMPANIES

Σύνοδος των υπουργών Ευρωπαϊκών Υποθέσεων της Ε.Ε.: νέα πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη θάλασσα



Με αντικείμενο τη νέα πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη θάλασσα ολοκληρώθηκε την Παρασκευή 20 Απριλίου 2007 στη Ρόδο η διήμερη σύνοδος των υπουργών Ευρωπαϊκών Υποθέσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Στη σύνοδο, που είχε ως θέμα συζήτησης τη «Νέα πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη θάλασσα - Ποιότητα ζωής και ασφάλεια στις παράκτιες περιοχές», απηύθυνε χαιρετισμό η υπουργός Εξωτερικών Ντόρα Μπακογιάννη και σε αυτήν εκπροσωπήθηκαν σε υπουργικό επίπεδο και σε επίπεδο ανωτάτων υπηρεσιακών παραγόντων όλες οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Την Ελλάδα εκπροσώπησε ο υφυπουργός Εξωτερικών Γιάννης Βαληνάκης, ενώ παρευρέθη και ο αρμόδιος επίτροπος Αλιείας και Θαλασσίων Υποθέσεων, Joe Borg.

Η σύνοδος πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο της διαβούλευσης που ξεκίνησε τον Ιούνιο του 2006 με τη δημοσίευση της Πράσινης Βίβλου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και που πρόκειται να ολοκληρωθεί σύντομα. Θα ακολουθήσει η διατύπωση της τελικής πρότασης της

Επιτροπής προς τα κράτη-μέλη, για να ληφθεί η τελική απόφαση των «27». Πρόκειται για μια πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής προς τα κράτη-μέλη για τη διαμόρφωση μιας συνολικής θεώρησης των πολιτικών που σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με το θαλάσσιο περιβάλλον και χώρο.

Μια συνολική θεώρηση που αφορά την οικονομική και τουριστική ανάπτυξη, την προστασία του περιβάλλοντος, την αλιεία, την ενέργεια, την έρευνα και την καινοτομία.

Στη σύνοδο της Ρόδου συζητήθηκαν δύο πολύ σημαντικές διαστάσεις της Πράσινης Βίβλου: Τα εργαλεία πολιτικής που θα συμβάλουν στη βελτίωση της ποιότητας ζωής και η ασφάλεια των παράκτιων περιοχών. Η ελληνική πλευρά έχει ήδη καταθέσει τις προτάσεις της, που αφορούν μεταξύ άλλων τον τομέα της ναυτιλίας και του περιβάλλοντος και τη δημιουργία μιας Ευρωπαϊκής Ακτοφυλακής για την ασφάλεια των θαλάσσιων συνόρων της Ένωσης. Η χώρα μας έθεσε επίσης το ζήτημα της στήριξης των απομακρυσμένων περιοχών, που δέχονται περισσότερες πιέσεις από άλλες περιοχές (αντιμετώπιση φυσικών καταστροφών, προστασία από παράνομες δραστηριότητες, μείωση του πληθυσμού λόγω έλλειψης επαρκών θέσεων εργασίας κ.λπ.).

Στην εν λόγω σύσκεψη, η ομιλία του υφυπουργού

Οδημιουργούμε σχέσεις εμπιστοσύνης...

...κρίκο-κρίκο.

PHASMA CREATIVE®



Στην **Κ&Α Συνοδινός** η πείρα της παλαιάς Ναυτικής Τέχνης όπως η παραδοσιακή πλεκτή γάσσα, σε συνδυασμό με τη σύγχρονη τεχνολογία, το έμπειρο ανθρώπινο δυναμικό και την **πιστοποίηση ISO 9001:2000** έχουν σαν αποτέλεσμα την υψηλή ποιότητα των προϊόντων και υπηρεσιών που παρέχουμε στους πελάτες μας.



Η Εταιρία είναι εξουσιοδοτημένη από κρατικό φορέα και πιστοποιημένη από νηογνώμονες στην έκδοση πιστοποιητικών. Διαθέτει ηλεκτροϋδραβλική μηχανή δοκιμών εφελκυσμού & θραύσεως διακριβωμένη από τον πιστοποιημένο φορέα **Algosystems**, παρέχει υπηρεσίες δοκιμών των σωστικών και ανυψωτικών μέσων σε πλοία (Cargo Gear).

> Συρματόσχοινα
Εξαρτήματα <
> Αλυσίδες
Ιμάντες <
Σχοινιά <

Κ&Α ΣΥΝΟΔΙΝΟΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.



ΣΥΡΜΑΤΟΣΧΟΙΝΟΤΕΧΝΙΚΗ

Οι πρωταθλητές της άρσης βαρών

Κεντρικά: Αντ. Π. Βλαχάκου 10 & Πολυδεύκου 53
τηλ: 210 4175729 - fax: 210 4177722
e-mail: info@cargogear.gr - www.synodinos.gr



εταίριες που αντιπροσωπεύουμε:



Εξωτερικών κ. Βαλινάκη εστιάστηκε στις διαφορετικές επιμέρους πολιτικές διακλαδώσεις που οφείλουν οι νομοθέτες να λάβουν σοβαρά υπόψη προκειμένου να θεωρηθεί επιτυχής η εκπόνηση της Πράσινης Βίβλου. Κατά τον υφυπουργό, η μεγάλη πρόκληση για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στις παράκτιες περιοχές και στο νησιωτικό χώρο αφορά τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου πλαισίου πολιτικής, το οποίο θα οδηγήσει σε αμοιβαία και ισορροπημένη οικονομική ανάπτυξη, κοινωνική ευημερία και περιβαλλοντική προστασία.

Ο υφυπουργός τόνισε ότι η Πράσινη Βίβλος αναφέρεται στην ανάπτυξη εργαλείων πολιτικής για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλιακής βιομηχανίας και την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Η επίτευξη του στόχου αυτού δεν θα πραγματοποιηθεί εάν δεν προωθήσουμε την έρευνα και την καινοτομία σε αυτό τον τομέα, δύο συνιστώσες που φαίνεται να απασχολούν πολύ τις Βρυξέλλες.

Ως προς την ευρωπαϊκή περιφερειακή (αλλά και την ενεργειακή) πολιτική, ο κ. Βαλινάκης επισήμανε ότι οι υψηλές προδιαγραφές όσον αφορά στην ποιότητα ζωής στις παράκτιες περιοχές μπορούν να επιτευχθούν μόνον εφόσον εξασφαλιστεί η ασφάλεια των ενεργειακών προμηθειών. «Η διασύνδεση των νησιών και των απομακρυσμένων παράκτιων περιοχών με τα υφιστάμενα έργα υποδομής του ενεργειακού τομέα είναι απαραίτητα για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των Ευρωπαίων που ζουν και εργάζονται στο χώρο αυτό» δήλωσε ο Έλληνας υφυπουργός.

Ως προς τον ανθρώπινο παράγοντα, ο υφυπουργός τόνισε ότι η επένδυση στο ανθρώπινο κεφάλαιο είναι εξαιρετικά μεγάλης σημασίας. Η καινοτομία θα πρέπει να συνδυαστεί με την αρχική και επαγγελματική κατάρτιση, έτσι ώστε να δημιουργηθεί ένα βιώσιμο επαγγελματικό περιβάλλον για τους εργαζόμενους σε τομείς που σχετίζονται με τη θάλασσα.

Εξαιρετικό ενδιαφέρον παρουσίασαν οι απόψεις του για την προστασία των ευρωπαϊκών συνόρων. Είναι απαραίτητο για τα κράτη-μέλη να εξασφαλίσουν για τους πολίτες τους το αίσθημα της ασφάλειας στην καθημερινή τους ζωή. Η ανθρώπι-



νη ζωή μπορεί να απειληθεί σοβαρά από τις διάφορες μορφές του οργανωμένου εγκλήματος, όπως το λαθρεμπόριο, η παράνομη διακίνηση ανθρώπων και η τρομοκρατία. Επιπλέον, τα κύματα παράνομων μεταναστών που φθάνουν διά θαλάσσης στις παράκτιες περιοχές και στα νησιά της Ευρώπης, από τρίτες χώρες, κυρίως αφρικανικές και ασιατικές, έχουν αυξηθεί τα τελευταία χρόνια. Ως εκ τούτου, είναι ζωτικής σημασίας για την Ε.Ε. να αντιμετωπίσει τα ανωτέρω προβλήματα σε ένα δομημένο πλαίσιο.

Η Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Εξωτερικών Συνόρων (FRONTEX) καλείται να παίξει ένα ζωτικό συντονιστικό ρόλο στην ολοκληρωμένη διαχείριση των νοτίων θαλασσίων συνόρων της Ε.Ε., διενεργώντας κοινές επιχειρήσεις, με τη συνεργασία των μεσογειακών εταίρων. Η Ελλάδα υποστηρίζει πλήρως τις πρωτοβουλίες της FRONTEX και μετέχει ενεργά στις επιχειρήσεις της. Το ελληνικό Λιμενικό Σώμα έχει συμμετάσχει σε κοινές επιχειρήσεις στη Μεσόγειο για να εμποδίσει την είσοδο λαθρομεταναστών στην Ε.Ε. Το αποτέλεσμα αυτών των κοινών περιπολιών ήταν μια σημαντική μείωση σε αυτές τις ροές. Υποστηρίζουμε τις

προσπάθειες για τη διευκόλυνση της επικοινωνίας μεταξύ των Αρχών των κρατών-μελών ώστε να καταστεί περισσότερο συστηματική και αποτελεσματική και διασφαλίζοντας την ομαλή συνεργασία μας.

Οι επιχειρήσεις που σχεδιάζονται στο πλαίσιο των Συνοριακών Ομάδων Άμεσης Επέμβασης (RABITS), τα προγράμματα AENEAS, το Μεσογειακό Δίκτυο Παράκτιων Περιπολιών αναμφισβήτητα είναι τα κατάλληλα εργαλεία για να δώσουν ζωή και να εφαρμόσουν τα συμπεράσματα των Ευρωπαϊκών Συμβουλίων.

Σε αυτό το σημείο, θα πρέπει να σημειωθεί ότι η Ελλάδα υποστηρίζει τη δημιουργία μιας Ευρωπαϊκής Ακτοφυλακής, η οποία θα συμβάλει αποφασιστικά στην αποτελεσματική διαχείριση των θαλασσίων συνόρων της Ε.Ε. Επίσης, θα βοηθήσει σημαντικά στην προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος κατά μορφών παράνομης αλιείας ή ρύπανσης, καθώς και στην προστασία της ενάλειας πολιτιστικής μας κληρονομιάς. Ως εκ τούτου, καλωσορίζουμε την προώθηση, σε πρώτο στάδιο, ενός Ευρωπαϊκού Δικτύου Περιπολιών, το οποίο κινείται στην ίδια βάση. (Επισημαίνεται

metaldyne

METALDYNE INTERNATIONAL (UK) LTD

Is your damper providing engine protection?

Torsional Vibration Dampers

Maintenance and Repair of Holset Vibration Dampers



- Systematic Fluid Sampling provides early warning of damper failure
- Service minimises long-term running costs
- Maintenance saves cost of replacement and down time

Tel : +44 (0) 1422 395106
Fax : +44 (0) 1422 354432
davidwhitaker@metaldyne.com
www.metaldyne.com

FORMERLY **SIMPSON INDUSTRIES**

HOLSET

(SIMPSON INT UK LTD / HOLSET ENGINEERING VISCOUS DAMPERS)



ότι πρόκειται για την υιοθέτηση της ελληνικής πρωτοβουλίας, την οποία ο πρωθυπουργός κ. Κ. Καραμανλής ήδη από τον Ιούνιο 2004 είχε προτείνει στον Ισπανό ομόλογό του κ. Zapatero.)

Λαμβάνοντας υπόψη τη ζωτική σημασία των συνοριακών ελέγχων για την ασφάλεια των Ευρωπαίων πολιτών, πιστεύουμε ότι είναι απαραίτητο να εξασφαλισθεί υψηλότερη κοινοτική χρηματοδότηση για τη διαχείριση των εξωτερικών μας συνόρων και ειδικότερα των θαλασσίων συνόρων. Επιπλέον, θα πρέπει να εξετασθεί η χρηματοδότηση των υποδομών και των επιχειρησιακών δραστηριοτήτων που άπτονται της ασφάλειας στους ευρωπαϊκούς λιμένες και ειδικότερα στους λιμένες μικρών νήσων.

Το Ταμείο Συνοχής, το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο και το Νέο Ευρωπαϊκό Ταμείο Αλιείας μπορούν να θεωρηθούν σημαντικά εργαλεία κοινοτικής χρηματοδότησης για την εξυπηρέτηση των στόχων της Στρατηγικής της Λισσαβώνας, μεταξύ άλλων, της οποίας διάφορες επιμέρους πολιτικές, όπως παρουσιάζονται σήμερα, συμπεριλαμβάνονται στην Πράσινη Βίβλο. Επιπλέον, σε ό,τι αφορά την εξωτερική διάσταση της προτεινόμενης πολιτικής, το Ευρωπαϊκό Μέσο Γειτονίας και το Μέσο της Προενταξιακής Βοήθειας θα συνεισφέρουν σημαντικά προς αυτήν την κατεύθυνση.

Η νέα πολιτική για τη θάλασσα θα πρέπει να προβλέπει βελτιωμένο συντονισμό των δράσεων σε όλα τα επίπεδα διοίκησης, τόσο στην ξηρά όσο και στη θάλασσα, σε ό,τι αφορά τη διαχείριση της σχέσης μεταξύ θάλασσας και ξηράς. Ως εκ τούτου, στην ευαίσθητη περίπτωση των απομακρυσμένων παράκτιων κοινοτήτων, θα πρέπει να διασφαλιστεί η διατήρηση και προώθηση της συνοχής τους. ☉



■ Νέοι ορίζοντες για την ελληνική διπλωματία: Ίδρυση νέων πρεσβειών της Ελλάδας στο Κατάρ, στο Βιετνάμ, στις Φιλιππίνες και γενικού προξενείου στην Καντόνα

Η επιδίωξη της ελληνικής εξωτερικής πολιτικής για ουσιαστική και αειθαλή παρουσία της χώρας στις διεθνείς εξελίξεις κατέστησε αναγκαία την περαιτέρω ανάπτυξη του δικτύου διπλωματικής εκπροσώπησης της χώρας σε αρκετά σημαντικές γεωγραφικές περιοχές με ιδιαίτερο ναυτιλιακό ενδιαφέρον.

Ένα νέο ουσιαστικό βήμα στην κατεύθυνση αυτή ολοκληρώθηκε με τη δημιουργία τριών νέων πρεσβειών και ενός γενικού προξενείου: Ήδη λειτουργούν οι τρεις νέες πρεσβείες στην Ντόχα του Κατάρ, στο Ανόι του Βιετνάμ και στη Μανίλα των Φιλιππίνων, ενώ το Μάιο προβλέπεται να λειτουργήσει το νέο γενικό προξενείο στην πόλη Γκουανγκζού (παλαιότερα γνωστή ως Καντόνα) της Κίνας, ενισχύοντας περαιτέρω την εκπροσώπηση της χώρας μας στη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας. Ως επακόλουθο, τα οφέλη για την ελληνική ναυτική και επιχειρηματική κοινότητα είναι πολυάριθμα και ανεκτίμητα και η συμβολή στην ανάπτυξη των διμερών ναυτιλιακών σχέσεων με τα κράτη αυτά εξαιρετικής σπουδαιότητας.

■ Βιετνάμ και Φιλιππίνες: ενίσχυση της ελληνικής παρουσίας στην Ασία

Στο νέο διεθνές περιβάλλον, η ανάδειξη του ρόλου των χωρών της Ασίας σε παράγοντες ανάπτυξης και ευημερίας κατέστησε περισσότερο από ποτέ άλλοτε αναγκαία τη σύσφιξη των σχέσεων της Ελλάδας με τα κράτη της περιοχής. Η απόφαση για την ίδρυση νέων πρεσβειών είναι φυσικό επακόλουθο της ιδιαίτερης σημασίας που αποδίδει η Ελλάδα στην ενίσχυση των δεσμών της με δύο φιλικές, πολυπληθείς (Βιετνάμ - 83 εκατ., Φιλιππίνες - 89 εκατ. κάτοικοι) και ταχέως αναπτυσσόμενες χώρες, ενώ ισχυροποιεί και

συμπληρώνει ένα ήδη ευρύ δίκτυο ελληνικών διπλωματικών αποστολών στις χώρες της Ασίας.

Το δίκτυο αυτό περιλαμβάνει πλέον την Κίνα, την Ιαπωνία, την Κορέα, τις Φιλιππίνες, το Βιετνάμ, την Ταϊλάνδη, την Ινδονησία, την Αυστραλία, τη Νέα Ζηλανδία, την Ινδία και το Πακιστάν. Δηλαδή, τα ελληνικά συμφέροντα αντιπροσωπεύονται επί τόπου σε 11 κράτη, όπου κατοικεί το 83% του πληθυσμού της Ασίας. Στις 13 Φεβρουαρίου 2007 άνοιξε η πρεσβεία της Ελλάδας στην πρωτεύουσα των Φιλιππίνων, Μανίλα. Επικεφαλής της ελληνικής πρεσβείας στη Μανίλα τοποθετήθηκε ο κ. Γεώργιος-Απόστολος Νικολαΐδης, πληρεξούσιος υπουργός Α' ενώ στις 29 Ιανουαρίου 2007 άρχισε να λειτουργεί η πρεσβεία στην πρωτεύουσα του Βιετνάμ, Ανόι. Πρώτος πρέσβης της Ελλάδας στο Ανόι τοποθετήθηκε ο κ. Πλάτων-Αλέξιος Χατζημιχαήλ.

■ Κατάρ: ενδυνάμωση της ελληνικής παρουσίας στην περιοχή του Κόλπου



Στις 8 Φεβρουαρίου 2007 λειτουργήσε η πρεσβεία της Ελλάδας στην πρωτεύουσα του Κατάρ, Ντόχα. Πρώτος πρέσβης της χώρας μας τοποθετήθηκε ο κ. Γεώργιος Παϊζης, πληρεξούσιος υ-

πουργός Β'. Στο πλαίσιο των μακροχρόνιων φιλικών δεσμών που διατηρεί η Ελλάδα με τον αραβικό κόσμο, αλλά και της αυξανόμενης σημασίας και του δυναμισμού των κρατών του Κόλπου, αποφασίσθηκε η περαιτέρω ενίσχυση της παρουσίας μας στα κράτη της αραβικής χερσονήσου με την ίδρυση πρεσβείας στην Ντόχα του Κατάρ. (Μέχρι τώρα τα ελληνικά συμφέροντα στο Κατάρ εκπροσωπούσε με παράλληλη διαπίστευση η πρεσβεία μας στο Ριάντ της Σαουδικής Αραβίας.)

Με την προσθήκη της πρεσβείας στην Ντόχα του Κατάρ, συμπληρώνεται ένα πλέγμα ελληνικών πρεσβειών στην περιοχή του Κόλπου, που περιλαμβάνει επίσης τη Σαουδική Αραβία, το Κουβέιτ, τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, το Ιράκ και το Ιράν, αντιπροσωπεύοντας έτσι επί τόπου τα ελληνικά συμφέροντα σε 6 κράτη που περιέχουν το 84% του πληθυσμού της περιοχής του Κόλπου. ☉

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 • Fax: +30-210-4293-228

E-mail: piraeus@register-iri.com

CONTACT ANY ONE OF IRI'S WORLDWIDE LOCATIONS

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

A significant and growing number of Marshall Islands companies are publicly trading on exchanges in London, New York and Singapore.

WWW.REGISTER-IRI.COM



Οι ευρωπαϊκές περιφέρειες, ο αειθαλής... πονοκέφαλος των Βρυξελλών

Η Ευρώπη των «27» εισέρχεται πλέον σε μια νέα ιστορική περίοδο, κατά την οποία η κοινωνική, οικονομική και μορφωτική «απόσταση» Ανατολής και Δύσης (αλλά και Βορρά και Νότου) δεν θα πρέπει μόνο, μακροπρόθεσμα, να αναστραφεί αλλά, τουλάχιστον βραχυπρόθεσμα, να περιορισθεί.

Οι πολιτικές προκλήσεις τόσο για τα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα όσο και για τις εθνικές κυβερνήσεις και τις τοπικές αυτοδιοικήσεις είναι πλέον τόσο «ιδιαίτερες» –και ιστορικά πρωτόγνωρες– που οι λαοί της Ευρώπης θα πρέπει αφενός να κατέχουν γνώσεις για την

είναι να μειωθούν οι διαφορές στο βιοτικό επίπεδο που υφίστανται μεταξύ των πολυάριθμων περιφερειών και, κατ' επέκταση, να ενισχυθεί η οικονομική, κοινωνική και γεωγραφική «συνοχή» της Ένωσης. Η ελευθερία και η υποστήριξη της ελεύθερης και ασφαλούς διακίνησης των προϊόντων, αγαθών, υπηρεσιών, αλλά και πολύ περισσότερο των κατοίκων της Ε.Ε. δεν θα μπορούσε εξάλλου να υλοποιηθεί εάν οι αγορές της Γηραιάς Ηπείρου αντιμετώπιζαν ζωτικά προβλήματα λειτουργίας, που θα δυσχέραιναν ανεπανόρθωτα τον οραματισμό των νομοθετών της ενιαίας και ελεύθερης ευρωπαϊκής αγοράς.

Ο θεμέλιος λίθος της ευρωπαϊκής περιφερειακής πολιτικής είναι η πολιτική συνοχής. Στόχος της συγκεκριμένης πολιτικής είναι η ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής όλων των περιφερειών της Ευρώπης, δηλαδή η μείωση των αποκλίσεων που υφίστανται μεταξύ πλούσιων περιφερειών και αυτών που αντιμετωπίζουν προβλήματα όσον αφορά την ανάπτυξή τους ή παρουσιάζουν κάποιο γεωγραφικό, οικονομικό ή κοινωνικό μειονέκτημα. Δεν υπάρχει θέμα εξίσωσης, ταύτισης ή ισοσκελισμού της κοινωνικής και πολιτιστικής συνοχής των περιφερειών της Ευρώπης αλλά οικονομικής σύμπλευσής τους.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση, επομένως, παρέχει κονδύλια στις περιφέρειες αυτές, προκειμένου να τις βοηθήσει να αναπτυχθούν.

Για την περίοδο 2007-2013, συνολικά 308 δισεκατομμύρια ευρώ (δηλαδή 35,7%) θα χρησιμοποιηθούν για την υλοποίηση έργων σε όλη την Ευρώπη, δηλαδή για τα περιφερειακά έργα. Για την ίδια περίοδο, τρεις είναι οι προτεραιότητες, σύμφωνα με τις οποίες θα διανεμηθεί το ποσό των περίπου 308 δισεκατομμυρίων ευρώ: Η σύγκλιση (κυρίως για τις φτωχότερες περιφέρειες), ο ανταγωνισμός και η εργασία (για τις πλουσιότερες περιφέρειες) και η εδαφική συνεργασία (μεταξύ περιφερειακών και τοπικών αυτοδιοικήσεων).

Τον περασμένο Φεβρουάριο, πολλές εκθέσεις σχετικά με την περιφερειακή πολιτική παρουσιάστηκαν στην αρμόδια κοινοβουλευτική επιτροπή, στις Βρυξέλλες, μεταξύ των οποίων μια έκθεση σχετικά με το «ρόλο και την αποτελεσματικότητα της πολιτικής συνοχής όσον αφορά τη μείωση των αποκλίσεων στην ανάπτυξη που παρουσιάζουν οι φτωχότερες περιφέρειες της Ευρωπαϊκής Ένωσης», την οποία εισηγήθηκε η Πολωνή ευρωβουλευτής Lidia Joanna Geringer de Oedenberg από τη σοσιαλιστική ομάδα. Μια άλλη έκθεση, την οποία παρουσίασε η κα Francisca Pleguezuelos Aguilar από τη σο-

υπάρχουσα πολιτική και αφετέρου να πιέζουν για τη διευκόλυνση των κοινοτικών κονδυλίων σε ομάδες, περιοχές και ζώνες όπου εντοπίζεται προβληματική ή ελλειμματική ανάπτυξη.

Η περιφερειακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στην οποία αφιερώνεται πάνω από το ένα τρίτο του κοινοτικού προϋπολογισμού, βασίζεται ουσιαστικά στην αλληλεγγύη μεταξύ των «φτωχότερων» και των «πλουσιότερων» περιφερειών –και όχι απαραίτητα κρατών– της Ευρώπης. Στόχος της





σιαλιστική ομάδα, άπτεται του «αντίκτυπου των διαρθρωτικών πολιτικών και των συνεπειών τους όσον αφορά τη συνοχή στην Ευρώπη».

Πού οριοθετείται σήμερα η πολιτική συνοχής;

Πρόσφατα στατιστικά στοιχεία που αφορούν το 2006 και δημοσίευσε η Ευρωπαϊκή Στατιστική Υπηρεσία (Eurostat), φανερώνουν ανά την Ευρώπη μεγάλες αποκλίσεις όσον αφορά το ακαθάριστο εγχώριο προϊόν. Το ΑΕΠ κυμαίνεται από 277,5 στο Λονδίνο, 237,6 στις Βρυξέλλες και 233,9 στο Λουξεμβούργο. Πιο πέρα χαμηλώνει και κυμαίνεται μέχρι 24,2 στη βουλγαρική περιφέρεια «Severen tsentralen» και 21,7 στη βορειοανατολική περιφέρεια της Ρουμανίας.

Τα νέα κράτη-μέλη έχουν ακόμη δρόμο μπροστά τους, ωστόσο, με τη βοήθεια των λεγόμενων διαρθρωτικών ταμείων και τη συγχρηματοδότηση πολλών έργων από την Ευρωπαϊκή Ένωση, αξιοσημείωτη πρόοδος έχει σημειωθεί στην Ελλάδα, στην Πορτογαλία και, κυρίως, στην Ιρλανδία και την Ισπανία, που κάποτε ήταν και αυτά σε «δύσκολη» θέση.

Στην Ιρλανδία, μεταξύ 2000 και 2006, το 26,6% του πληθυσμού ανήκε στις φτωχότερες περιφέρειες της Ένωσης («Στόχος 1») και, ως εκ τούτου, έλαβε σημαντική χρηματοδότηση. Σήμερα, οι Βρυξέλλες αποφάσισαν ότι για την περίοδο μεταξύ 2007 και 2013 καμία ιρλανδική περιφέρεια δεν θα λάβει χρηματοδότηση στο πλαίσιο του αντίστοιχου στόχου («σύγκλιση»). Δεν υπάρχουν πλέον γκρίζες ζώνες στο συγκεκριμένο νησί...

Σύμφωνα με την έκθεση της ευρωβουλευτού Geringer de Oedenberg, οι αποκλίσεις στην ανάπτυξη μεταξύ περιφερειών είναι πιο έντονες στην Ευρώπη των «27» απ' ό,τι στην Ευρώπη των «15». Ωστόσο, η εισηγήτρια πιστεύει ότι θα ήταν άσκοπη η πεποίθηση πως οι φτωχότερες περιφέρειες μπορούν να φτάσουν στο επίπε-

δο των πλουσιότερων κάποια μέρα. Η Ευρωπαϊκή Ένωση πρέπει πάντως να επικεντρώσει την προσοχή της απλά στη μείωση της διαφοράς.

Η ευρωβουλευτής ήταν πάντα εξαιρετικά αισιόδοξη για τη Βουλγαρία και τη Ρουμανία: Υπολογίζεται ότι το 2008 ο ρυθμός ανάπτυξης του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος της Ευρώπης των «15» θα είναι της τάξης του 2,2, της Ευρώπης των «25» θα είναι 2,8, της Βουλγαρίας 6,0 και της Ρουμανίας 5,8.

Δίπλα από κάποια εργοτάξια, σε πολλά σημαντικά έργα στη χώρα μας, προβάλλονται πινακίδες με τη χαρακτηριστική ένδειξη «Το έργο αυτό συγχρηματοδοτείται από...» κάποιο ευρωπαϊκό ταμείο. Τα λεγόμενα «διαρθρωτικά ταμεία», τα οποία είναι αυτά που χρηματοδοτούν όλα τα έργα που γίνονται στις διάφορες περιφέρειες, είναι τέσσερα για την περίοδο 2007-2013: Το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο, το Ταμείο Συνοχής και ο (νέος) ευρωπαϊκός όμιλος εδαφικής συνεργασίας. Αυτά τα κοινοτικά κονδύλια είναι που εξασφαλίζουν, εξάλλου, και τον εκσυγχρονισμό των μεταφορών στη χώρα μας, από τα λιμάνια... στα αεροδρόμια, από τα τρένα... στα ηλεκτρικά αυτοκίνητα.

Οφείλουμε κατ' αυτόν τον τρόπο να τονίσουμε ότι η συνεργασία μεταξύ της Ε.Ε. και των κρατών-μελών είναι πολύ σημαντική: Η Ε.Ε. συνήθως συγχρηματοδοτεί έργα, γεγονός που σημαίνει ότι είναι απαραίτητο να εξασφαλισθούν επιπλέον δημόσιοι και ιδιωτικοί πόροι. Αν και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο της Ε.Ε. αποφασίζουν από κοινού για το ποσό που θα αφιερωθεί στην περιφερειακή πολιτική, η τελική επιλογή και οριστική υλοποίηση των έργων είναι εντελώς αποκεντρωμένη. Τα κράτη-μέλη μαζί με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρακολουθούν βεβαίως από κοινού την υλοποίηση των έργων που έχουν εγκριθεί. Και εδώ στη χώρα μας, δεν τα πάμε πάντα τόσο καλά. Σίγουρα πάντως δεν είμαστε Ιρλανδοί και ας καμαρώνουμε για τα πολλά ταλέντα μας... ☺

Περιφερειακή πολιτική για νησιωτικές περιοχές

«Μελέτες δείχνουν ότι τα νησιά μειονεκτούν περισσότερο λόγω του μεγέθους τους και του δημογραφικού προβλήματος, παρά από τη γεωγραφική τους θέση. Ωστόσο, πολλά από αυτά έχουν σημειώσει σημαντική πρόοδο, μεταξύ των οποίων και τα νησιά του Ν. Αιγαίου. Δεδομένου ότι ένα σημαντικό μέρος των ελληνικών νησιών είναι σε πορεία σύγκλισης, δεν θα υπάρξει πρόβλημα με το θέμα της χρηματοδότησης.

Η Επιτροπή βρίσκεται σε διαπραγματεύσεις με την Ελλάδα για τα εθνικά και λειτουργικά προγράμματα. Οι εθνικές αρχές δίνουν μέσω των Εθνικών Επιχειρησια-

κών Προγραμμάτων ιδιαίτερη έμφαση στην προσβασιμότητα των νησιών. Η Επιτροπή είναι ευαισθητοποιημένη σ' αυτό το θέμα και έχει την πρόθεση να συνεργαστεί με την Ελλάδα για το σκοπό αυτό» δήλωσε η αρμόδια για την Περιφερειακή Πολιτική επίτροπος κ. Hubner, απαντώντας σε ερώτηση της ευρωβουλευτού της Ν.Δ. Μαρίας Παναγιωτοπούλου-Κασσιώτου.

Η ερώτηση έγινε από την Ελληνίδα ευρωβουλευτή με αφορμή την επιρροή που ασκεί ο χαρακτηρισμός του 2007 ως «Ευρωπαϊκού Έτους Ισότητας Ευκαιριών για Όλους» στην περιφερειακή πολιτική της Ε.Ε.

Οι νησιωτικές, ορεινές, ημιορεινές, αραιοκατοικημένες περιοχές, όπως εκείνες της νησιωτικής Ελλάδας, για να επιτύχουν ίσες ευκαιρίες χρειάζονται ελαστικότερα κριτήρια ως προς τις προϋποθέσεις επιλεξιμότητας. Επίσης, χρειάζονται και ειδικά μεταχείριση ορισμένων επιμέρους τόπων με ειδικά προβλήματα (π.χ. δυσκολία πρόσβασης, κλιματολογικές συνθήκες, ειδική οικονομική ενασχόληση) στο πλαίσιο της περιφερειακής πολιτικής.

Κάτω από αυτό το πρίσμα, η Ελληνίδα ευρωβουλευτής ζήτησε να πληροφορηθεί από την επίτροπο τις εκτιμήσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη μέχρι σήμερα αντιμετώπιση των περιοχών αυτών, καθώς και για το πώς ερμηνεύει τη συνεχιζόμενη μειονεκτική θέση τους σε σύγκριση με τη θεαματική πρόοδο άλλων ηπειρωτικών και πυκνοκατοικημένων περιοχών.

Η επίτροπος στην απάντησή της υπογράμμισε ότι βασική προτεραιότητα της περιφερειακής πολι-

τικής αποτελεί η μείωση των κοινωνικοοικονομικών ανισοτήτων ανάμεσα στις περιοχές, μέσω της κατανομής των διαθέσιμων κονδυλίων με σκοπό την ευημερία τους. Για την περίοδο 2007 - 2013 έχουν εντοπιστεί οι ιδιαίτερες ανάγκες ορισμένων περιοχών, όχι μόνο νησιωτικών, αλλά και αραιοκατοικημένων, καθώς και ορεινών.

«Έχουμε προτείνει ειδικά μέτρα γι' αυτές τις μειονεκτούσες περιοχές, μεταξύ των οποίων ψηλότερο ρυθμό χρηματοδότησης και πρόσθετες ενισχύσεις», τόνισε η κ. Hubner.

Η Επιτροπή έχει ήδη αξιολογήσει προκαταρκτικά τα προγράμματα που υποβλήθηκαν από τις ελληνικές αρχές, προκειμένου να προσδιοριστεί ποια θα είναι η έκταση της ωφέλειας για τα νησιά στο μέλλον. Μέχρι στιγμής, 3,6 δισ. ευρώ έχουν χορηγηθεί σε νησιωτικές περιοχές, ενώ υπάρχει ειδική μέριμνα για τις πιο απομακρυσμένες περιοχές, μεταξύ των οποίων και τα νησιά, ύψους 3,8 δισ. ευρώ. Ακόμη, έχει ζητηθεί μια ειδική μεταχείριση για μικρά νησιά όσον αφορά στη δημιουργία νέων επιχειρήσεων, με αύξηση της χρηματοδότησης κατά 5%.

Σε συνεργασία με το Δίκτυο Παρατήρησης Ευρωπαϊκού Χωρικού Σχεδιασμού, η Επιτροπή επεξεργάζεται καλύτερους δείκτες γι' αυτές τις περιοχές προκειμένου να υπάρξει μια επικαιροποίηση των δεδομένων. Η κ. Παναγιωτοπούλου ανέφερε ότι αποκόμισε θετική εντύπωση από την πρόσκληση της επιτροπής για παρουσίαση επιμέρους προβλημάτων, τα οποία θα λάβει υπόψη κατά την έγκριση των τελικών σχεδίων χρηματοδότησης. ☉

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



Νέες συνεργασίες - Νέες επιτυχίες

ABB

ASP

CABLEL

Crabtree

HH

KAWASHIMA

KSS

RITTAL

SYLVANIA



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

Του **Αντώνη Αντωνίου**
Managing Director Olympic Gulf Tankers



Το 1978 ξεκίνησε εργαζόμενος ως δύτης καθαρισμών πλοίων στα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα και συγκεκριμένα στο Ντουμπάι.

Ο πόλεμος μεταξύ Ιράν και Ιράκ τον βρίσκει εκεί. Στη διάρκεια της οκτάχρονης σύρραξης, τα ναυτικά ατυχήματα και οι ζημιές στα πλοία ήταν πολλές.

Το 1983 ιδρύει την ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία Olympic Shipping Company, που είχε ως κύρια δραστηριότητα τις επισκευές πλοίων. Η ίδια εταιρεία αργότερα επεκτείνεται και στις ναυαγισίες. Εκεί συναντά και αποκτά δεσμούς

με τα πλοία μεταφοράς χημικών προϊόντων της εταιρείας Olympic Gulf Tankers είναι εξ ολοκλήρου από τις Φιλιππίνες.

Ο ίδιος είναι ιδιαίτερα ικανοποιημένος από την απόδοσή τους μέχρι σήμερα, ενώ σχολιάζοντας αυτήν την επιλογή του, επιβεβαιώνει ότι οι Φιλιππινέζοι γνωρίζουν και μπορούν να ανταποκριθούν επάξια σε αυτούς τους τύπους πλοίων. Στην ερώτησή μας για τα προσόντα που χαρακτηρίζουν τους ναυτικούς από τις Φιλιππίνες, ο κ. Αντωνίου μάς απαντά:

«Έχω στενή σχέση με τις Φιλιππίνες. Έχω μεγα-

» Το μέλλον θα μας δείξει εάν τα νέα πλοία είναι άξια εμπιστοσύνης

που τους διατηρεί μέχρι σήμερα με σημαντικούς Έλληνες εφοπλιστές.

Πριν από δέκα χρόνια ίδρυσε την Olympic Gulf Tankers. Σήμερα η ναυτιλιακή εταιρεία διαχειρίζεται ένα στόλο από έξι oil chemical tankers, ενώ έχει παραγγείλει στα ναυπηγεία της Samsung επιπλέον τέσσερα πλοία μεταφοράς χημικών προϊόντων.

Ο ιδρυτής της ναυτιλιακής εταιρείας Olympic Gulf Tankers κ. Αντώνης Αντωνίου μια ολόκληρη ζωή ασχολείται με επαγγέλματα που χαρακτηρίζονται από ιδιαίτερη επικινδυνότητα. Γι' αυτό ίσως τον διακρίνει μια αφοπλιστική απλότητα στη συμπεριφορά του, που συνοδεύεται από ένα λόγο οικείο, ζεστό, ειλικρινή και ανεπιτήδευτο. «Την κάνω πολλά χρόνια αυτή τη δουλειά. Μια ζωή στα πιο επικίνδυνα. Η μεταφορά των χημικών είναι δύσκολη δουλειά. Απαιτεί πιο πολύ μυαλό, περισσότερη ένταση» μας απαντά στη συνέντευξη που μας παραχώρησε. Ο ίδιος ισχυρίζεται ότι στη ναυτιλία πρέπει να διαθέτεις εξυπνάδα και να είσαι σε μόνιμη εγρήγορση.

Η εθνικότητα των πληρωμάτων που επανδρώ-

λώσει με αυτόν το λαό. Σε αυτό συντελεί και η καταγωγή της γυναίκας μου. Εδώ και πολλά χρόνια έχω τους δικούς μου ανθρώπους σε αυτή τη νησιωτική χώρα της νοτιοανατολικής Ασίας. Και στην άλλη εταιρεία, την Olympic Shipping Company, τους έχω μαζί μου. Μέσω της πλούσιας ιστορίας τους, ο πολιτισμός τους έχει πολλές συγγένειες με τη Δύση. Η ιδιαιτερότητα αυτού του λαού είναι ότι ταιριάζουν πολύ με τους Έλληνες. Ζουν σε μια νησιωτική χώρα όπως η Ελλάδα. Και όπου υπάρχουν νησιά υπάρχει χαρά, μουσική...

Ειδικότερα τώρα, όσον αφορά τα πληρώματα, είμαι πολύ ευχαριστημένος. Αυτοί είναι η ψυχή της εταιρείας. Χωρίς αυτούς θα ήμασταν ένα τίποτα».



Ποια είναι η συγκεκριμένη εξειδίκευση και εκπαίδευση που τους παρέχετε;

Εμείς τους προσλαμβάνουμε από δοκίμους. Εργάζονται στα πλοία μας και μετά ανελλίσσονται στην ιεραρχία.

Για τα πρόσφατα μέτρα που έλαβε η κυβέρνηση και ειδικότερα το YEN σχετικά με την ανταγωνιστικότητα της ποντοπόρου ναυτιλίας, τι έχετε να σχολιάσετε; Η ελληνική σημαία είναι ασύμφορη.

Το ότι η ελληνική σημαία βρίσκεται στη λευκή λίστα του Paris MOU, δεν υπογραμμίζει για σας το γεγονός του υψηλού επιπέδου των πλοίων που την έχουν υψώσει;

Δεν παίζει ρόλο αυτό. Και η Λιβερία είναι στη λευκή λίστα και ο Παναμάς στην γκριζα ενώ οι Φιλιππίνες είναι επίσης στη λευκή.

Όπως σας ανέφερα πριν, πιστεύω ότι η ελληνική σημαία είναι ασύμφορη. Μετά είναι και το πρόβλημα των πληρωμάτων. Πού θα βρούμε τα πλη-

ρώματα για να εργαστούν στα πλοία μας;

Υπάρχει έλλειψη πληρωμάτων ή έλλειψη εξειδίκευσής τους;

Ο γιος μου τελείωσε τη Σχολή Πλοιάρχων της Υδρας. Από κοινού έχουμε μελετήσει το πρόβλημα των ελληνικών πληρωμάτων. Και το έχουμε μελετήσει κατευθείαν μέσα στην πηγή του, που είναι οι σχολές.

Θα σας πω και την άλλη παράμετρο. Από τις σχολές Ε.Ν. ας υποθέσουμε ότι αποφοιτούν 50 πλοίαρχοι. Από αυτούς οι 5 θα πάνε να εργαστούν στα πλοία ενώ οι υπόλοιποι 45 θα επιδιώξουν να βρουν εργασία στη στεριά. Και τι εργασία; Από επιθεωρητές, πιλότοι, λιμενικοί, πυροσβέστες μέχρι και το δασαρχείο τούς παίρνει τώρα.

Θα ήθελα πολύ να υψώσω στα πλοία μου την ελληνική σημαία. Εγώ στο Ντουμπάι από τα ρυμουλκά της εταιρείας μέχρι τη συνεργεία, ακόμα και τα αυτοκίνητα που χρησιμοποιούμε, έχουν τα χρώματα της ελληνικής σημαίας: το μπλε με το άσπρο.

Μια ζωή είχα και έχω την ελληνική σημαία πάνω από όλα. Το ίδιο θα ήθελα να κάνω και με τα πλοία, αλλά οι υπάρχουσες συνθήκες δεν μου το επιτρέπουν.

Εν τέλει, υπάρχει και έλλειψη πληρωμάτων και εξειδίκευσής τους.

Οι ελληνικές σχολές πρέπει να αρχίσουν να παρέχουν όχι μόνον πολύ καλές θεωρητικές γνώσεις, αλλά να δίνεται η δυνατότητα στους σπουδαστές να ταξιδεύουν με αυτά τα πλοία ως εκπαιδευόμενοι. Πρέπει να κάνουν πράξη αυτά που θα μάθουν στη σχολή.

» Οι ιδιαιτερότητες που κρύβουν οι μεταφορές χημικών

Ο στόλος της Olympic Gulf Tankers ταξιδεύει σε διεθνείς πλόες. Ειδικά για τα χημικά φορτία στα regulations υπάρχει αυστηρή πολυνομία στους κανονισμούς. Για να αντεπεξέλθει στις βε-



βαρηνμένες απαιτήσεις, ο κ. Αντωνίου έχει επανδρώσει την εταιρεία του με προσωπικό τριάντα πέντε εξειδικευμένων ατόμων, «ένα πολύ καλό ελληνικό team» όπως ο ίδιος το χαρακτηρίζει. «Συμπεριλαμβανόμαστε ανάμεσα στις λίγες εταιρείες οι οποίες παρακολουθούν τους κανονισμούς ανελλιπώς, οργανώνουμε σεμινάρια δύο φορές την εβδομάδα για να ενημερώνεται το προσωπικό μας και γενικότερα έχουμε επενδύσει ένα σεβαστό ποσό στα άτομα που έχουν γνώση για να τη μεταδώσουν στα πληρώματά μας» καταλήγει ο κ. Αντωνίου.

Σας απασχολεί το over capacity που θα υπάρξει σε λίγα χρόνια στους διεθνείς ωκεανούς;
Δεν βλέπω πως θα υπάρξει κάποιο πρόβλημα over capacity διότι υπάρχει over κατανάλωση. Σύμφωνα με τις ενδείξεις της αγοράς, υπάρχει μια κατανάλωση που θα καλύψει την υπερχωρητικότητα. Θεωρώ επίσης πως η κατανάλωση αυξάνεται σε όλα τα είδη και αυτό θα οδηγήσει σε αλματώδη ανάπτυξη της ζήτησης και της διακίνησης των αγαθών. Γι' αυτόν το λόγο υποστηρίζω την άποψη ότι η αύξηση του εμπορικού στόλου θα συμβάλει στην εξέλιξη και οικονομική ανάπτυξη πολλών συγκεκριμένων κρατών.

Συζητώντας για την πορεία των ναύλων, ο κ. Αντωνίου μάς επισημαίνει ότι η διακίνηση χημικών προϊόντων δεν υφίσταται σημαντικές διακυμάνσεις στις ναυλώσεις, ενώ δηλώνει απερίφραστα τις αμφιβολίες του για την αξιοπιστία των νέων πλοίων.

Ο κ. Αντωνίου αναλύοντας την άποψή του τονίζει: «Διατηρώ τις αμφιβολίες σχετικά με την αξιοπιστία των νέων κατασκευών. Θα μας δείξει το μέλλον εάν τα νέα πλοία είναι άξια εμπιστοσύνης και αξιόπλοα όπως τα παλαιότερα Έχω σοβαρές αμφιβολίες επίσης για τις νέες γιάρδες. Πιστεύω ότι το 90% των ναυπηγείων στην Κίνα δεν χτίζουν καλής ποιότητας και υψηλών προδιαγραφών καράβια».

Ποιοι είναι οι λόγοι που σας κάνουν να αμφιβάλλετε;

Τώρα ξεκίνησαν να χτίζουν βαπόρια, δεν έχουν το know how, και αυτό το υποστηρίζω από προσωπική μου εμπειρία. Όπως γνωρίζετε προέρχεται από τις επισκευές πλοίων. Από εκεί ξεκίνησα. Γνωρίζω τι σημαίνει να «κολλάς» τη λαμαρίνα. Όταν αποφάσισα λοιπόν να αγοράσω νέα πλοία, επισκέφτηκα πολλά ναυπηγεία της Κίνας και της Κορέας. Είδα από κοντά το τι γίνεται. Υπάρχει βέβαια και η άλλη άποψη. Ορισμένοι υποστηρίζουν ότι αρκετοί Έλληνες πλοιοκτήτες αγοράζουν βαπόρια όχι για να τα εκμεταλλευτούν αλλά έχουν στόχο να τα μεταπωλήσουν. Δεν τα θέλουν για να τα κάνουν trade ούτε έχουν συγκεκριμένη αγορά για να τα δουλέψουν. Τους αφορά μόνο το investment. Τώρα αυτά τα καράβια δεν ξέρω τι θα απογίνουν και πού θα καταλήξουν. Εμείς που θέλουμε να τα κρατήσουμε και να τα δουλέψουμε θα παρακολουθήσουμε στενά το χτίσιμό τους, θα «είμαστε από πάνω».

Τελευταία, αρκετές ελληνικές εταιρείες εισή-

χθησαν σε ξένες χρηματιστηριακές κεφαλαιαγορές. Είναι μια κίνηση που θα προσβλέπατε για το μέλλον; Όχι, δεν μας ενδιαφέρει. Οι χρηματιστηριακές αγορές πιθανόν να αφορούν τους πλοιοκτήτες που έχουν πολλά χρήματα. Και υπάρχουν πολλοί Έλληνες που τα διαθέτουν και δεν ξέρουν τι να τα κάνουν. Εμείς αυτή τη στιγμή επενδύουμε σε νέα πλοία. Εγώ συγκεκριμένα έχω επτά παιδιά, πέντε αγόρια και δύο κορίτσια. Ο μεγαλύτερος γιος μου έχει αναλάβει την επιχείρησή με τα ριμουλκά στο Ντουμπάι. Η κόρη μου εργάζεται εδώ μαζί μου στο τμήμα chartering της εταιρείας, ο άλλος μου ο γιος που τελείωσε τη Σχολή της Ύδρας θα αναλάβει το operation. Ήδη ταξιδεύει συχνά στις Φιλιππίνες και εκπαιδεύει τα πληρώματα. Εμείς είμαστε μια μικρή, οικογενειακή επιχείρηση. Δεν έχουμε μεγάλες βλέψεις, δεν προσδοκώ σε εντυπωσιακά ανοίγματα. Σκοπός μου είναι ο στόλος της εταιρείας να φτάσει τα 15 πλοία. Και μέχρι εκεί. Μετά, τα παιδιά μου, αν θέλουν, ας συνεχίσουν. Μοναδικό όνειρό μου είναι η συνέχιση της αξιοπιστής θέσης που έχουμε στην αγορά. Να παραμείνει η τιμία και σωστή εικόνα της εταιρείας μου.

Πώς σκιαγραφείτε το μέλλον της ναυτιλίας;
Το ζητούμενο όλων είναι η θετική πορεία της ναυτιλίας. Εκτιμώ ότι οι εφοπλιστές που ανήκουν στη νεότερη γενιά θα πρέπει να δείξουν εγκράτεια και να μη θεωρήσει κανείς μας ότι η ναυτιλία σου δίνει τη δυνατότητα να κερδίσεις χρήματα άκοπα. Και επικεντρώνομαι στο resale, γιατί αυτή η παράμετρος μπορεί να δημιουργήσει σοβαρό πρόβλημα. ●



PROTECT your vessel SAVE on costs

PHI advertising

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



«Την έναντι ώρα, το πλοίο κατά τη διάρκεια ελιγμών προσέγγισης στους σημαντρές πρόσδεσης, με τη βοήθεια μηχανών και πηδαλίων, λόγω της υποχρεωτικά χαμηλής ταχύτητας παρασύρθηκε υπό του πνέοντος ανέμου και των θαλασσίων ρευμάτων και εξώκειλε εις τα πλησίον αβαθή. Διενεργείται έλεγχος στεγανότητας διπυθμένων και διαμερισμάτων του πλοίου. Αξιοματικοί και πλήρωμα μηχανοστασίου διετάχθησαν να θέσουν σε άμεση ετοιμότητα το σύνολο των αντλιών αφερματισμού και υδροσυλλεκτών...»

Το χρονικό ενός παράδοξου ναυαγίου

«Την έναντι ώρα μου ανεφέρθη ότι κατά τον έλεγχο στεγανότητας του πλοίου παρατηρήθηκε εισροή υδάτων εις τα διαμερίσματα υπ' αριθμ.... Αμέσως δόθηκε διαταγή να αρχίσει απάντηση των διαμερισμάτων και ο αρμόδιος αξιοματικός καταστρώματος να παρατηρεί και να αναφέρει το ύψος στάθμης του εισρέοντος ύδατος. Άγλημα με εξοπλισμό τέθη σε ετοιμότητα για τον εντοπισμό των σημείων εισροής και περιορισμό της. Ενημέρωση διά του ασυρμάτου της τοπικής λιμενικής αρχής. «Την έναντι ώρα ο αρμόδιος αξιοματικός καταστρώματος μου ανέφερε ότι η στάθμη των υδάτων συνεχίζει ανερχόμενη, ενώ ο Α' Μηχανικός ταυτόχρονα μου ανέφερε αδυναμία απάντησης λόγω βλάβης των συστημάτων υποστήριξης των αντλιών (black out). Προ του διαγραφόμενου κινδύνου πιθανής βύθισης του πλοίου διέταξα τον ... να θέσει όλο το πλήρωμα σε κατάσταση συναγερμού ήπιας εγκατάλειψης, με ταυτόχρονη προετοιμασία των επιβατών και τη συγκέντρωσή τους στα κατάλληλα σημεία συμφώνως σχεδίου, επισημαίνοντας την ανάγκη ψυχραιμίας και τάξης προς αποφυγήν πανικού και τραυματισμών. Ταυτόχρονα, διέταξα τον έλεγχο όλων των διαμερισμάτων

των επιβατών διά τυχόν εναπομείναντες εις το κατάστρωμα κατάκλισης. Διέταξα εκκένωση του μηχανοστασίου μετά από σφράγιση όλων των επιστομιών, καταμετρητικών και εξαεριστικών, των δεξαμενών καυσίμων και λιπαντικών, προς αποφυγήν ρύπανσης σε περίπτωση βύθισης του πλοίου.

«Την έναντι ώρα επικοινωνήσα με τη λιμενική αρχή και ανακοίνωσα την κατάσταση του πλοίου μου καθώς και τις προθέσεις μου και ζήτησα την ετοιμότητα των διαθεσίμων μέσων προς επικουρική συνδρομή. Αμέσως μετά την ενημέρωση της λιμενικής αρχής, διέταξα τον αξιοματικό ασυρμάτου να εκπέμψει το σήμα κινδύνου αιτούμενος επιθάλασσια αρωγή διά τη σωτηρία του πλοίου.

«Την έναντι ώρα μου ανεφέρθη αρμοδίως ότι είναι άπαντες σε ετοιμότητα ασφαλούς εγκατάλειψης, και διέταξα την έναρξη της εγκατάλειψης διά συριγμών με τη σφυρίχτρα του πλοίου. Στη γέφυρα παραμένουν ο ασυρματιστής, ο αξιοματικός φυλακής, δύο ναύτες αγγελιοφόροι και εγώ, προς παρακολούθηση και συντονισμό του έργου της εγκατάλειψης. Ταυτόχρονα ενημερώνω και τους αρμοδίους της πλοιοκτήτριας εταιρείας περί των γεγο-

νότων».

Κάπως έτσι αρχίζει στο ημερολόγιο ενός επιβατηγού πλοίου η περιγραφή ενός θαλασσίου συμβάντος εν όρμω.

Κάπως έτσι καταστρέφονται καριέρες, κάπως έτσι δοκιμάζονται υποδομές, και κάπως έτσι αρχίζει η ενεργοποίηση αρμοδίων και αναρμοδίων, για σχόλια, κρίσεις και επικρίσεις, δοκίμους ή αδοκίμους. Δεν χωρεί ουδεμία λογική αμφιβολία ότι το τελικό αποτέλεσμα θα αναδείξει την ορθότητα αποφάσεων και ενεργειών, τα ενδεχόμενα σφάλματα ή παραλείψεις, την πληρότητα ή τα κενά, την ετοιμότητα ή μη, του συνόλου του συστήματος για την αντιμετώπιση τέτοιων καταστάσεων. Οι καταστάσεις αυτές είναι γνωστές, έχουν υπάρξει κατά το παρελθόν, και σίγουρα θα υπάρξουν και στο μέλλον, στο μέτρο όπου υπάρχουν θάλασσα και πλοία. Θα πρέπει να σημειωθεί επίσης ότι στις κοινωνίες των λογικών όντων τέτοια περιστατικά αποτελούν σημεία αναφοράς για βελτίωση των μέτρων πρόληψης και των ενεργειών διαχείρισης αναλόγων κρίσεων.

Επιπροσθέτως, πέραν των εξειδικευμένων γνώσεων που υποχρεούται ή δύναται να έχει όποιος



(Associated Press/ΑΠΕ photos)

ασχολείται με τα ναυτιλιακά δρώμενα, είναι απαραίτητο να διαθέτει και κοινή λογική, διότι αυτή κυρίως δοκιμάζεται.

Είναι πολύ νωρίς ακόμη για καταλογισμό μέτρου ευθύνης για τον οποιονδήποτε, διότι στην ουσία δεν έχει αρχίσει η κατάλληλη έρευνα και δεν έχουν κοινοποιηθεί αξιόπιστα στοιχεία, ώστε να καθίσταται δυνατή έστω και απλή πιθανολόγηση σε ό,τι αφορά την εξαγωγή συμπερασμάτων. Όμως, τα ερωτήματα τα οποία παρήχθησαν από βεβαιωμένες ενέργειες και καθομολογημένες παραδοχές και συμπεριφορές που προσείλκυαν τα φώτα της δημοσιότητας, χρήζουν καταλλήλων απαντήσεων. Διαφορετικά ελλοχεύει ο κίνδυνος της έκθεσης σε διεθνές επίπεδο (στα εξειδικευμένα ναυτιλιακά και ναυτοασφαλιστικά forums), και τούτο διότι η περίπτωση του ναυαγίου του «Sea Diamond» δεν αφορά και δεν απασχολεί μόνον την Ελλάδα.

Δεν είναι παρακινδυνευμένο να ειπωθεί ότι οι ενέργειες και η συμπεριφορά της ελληνικής Πολιτείας και των εμπλεκόμενων στην περίπτωση θα περάσουν από πολύ λεπτή κρησάρα και θα γίνουν αντικείμενο σχολιασμών και κρίσεων και πολύ φοβούμαι ότι τα σχόλια θα είναι δυσμενή και οι κρί-

σεις επικρίσεις. Για τον ανωτέρω λόγο η συγκεκριμένη περίπτωση, όπως και οι προηγούμενες, αλλά ενδεχομένως και οι επόμενες, πρέπει να θεωρούνται θέματα εθνικής σημασίας και τα οποία σφάλματα και παραλείψεις επίσης εθνικής σημασίας.

Θα πρέπει δε να αναγνωρίζονται προκειμένου να αντιμετωπίζονται κατάλληλα από κοινού, ιδίως από τους πολιτικούς άρχοντες, διότι ας μη λησμονούν ότι η οποιαδήποτε ευθύνη είναι επαγγελματική. Αυτό βέβαια δεν σημαίνει ότι πρέπει να γίνει απόπειρα συγκάλυψης ευθυνών, διότι αυτό και μάταιο θα είναι, αλλά και θα εκθέσει την Πολιτεία έτι περισσότερο.

Θεωρώ πως είναι καιρός να θυμηθούμε ότι οι συμπεριφορές ορίζουν τους ηγέτες, και τι εντιμότερο για έναν ηγέτη, από το να αναγνωρίζει τα λάθη του και να αναλαμβάνει τις ευθύνες του;

Γνωρίζω ότι έγινε αντικείμενο αποριών και συζητήσεων η επιμονή μου στο θέμα των ασφαλιστικών αποζημιώσεων των πλοιοκτητών. Σας λέω, λοιπόν, ότι διέκρινα τον κίνδυνο εμπλοκής της Πολιτείας από την πρόθεση που εξέφρασε η εταιρεία μέσω του εκπροσώπου της.

Η πρόθεση αυτή αφορούσε την άσκηση των δι-

καιωμάτων της κατά των υπαιτίων για τη βύθιση του πλοίου και την πραγματική ολική απώλεια του «συμφέροντός» της.

Ήταν προφανής η πρόθεση της εταιρείας προ της βύθισης να διεκδικήσει αποζημίωση για τεκμαρτή ολική απώλεια, χωρίς όμως να εμφανίζεται αξιόπιστα τουλάχιστον η παραμικρή πρόθεση για τη διάσωση του πλοίου.

Αυτά είναι θέματα τα οποία θα αναλυθούν σε βάθος από τους αρμοδίους των ασφαλιστών και πολύ φοβούμαι ότι τα αποτελέσματα θα είναι δυσάρεστα, έστω και αν ευχόμαστε για το αντίθετο. Όμως, σε κάθε περίπτωση πρέπει να είμαστε προετοιμασμένοι για το χειρότερο. Το χειρότερο βεβαίως θα είναι να εμπλακεί η Πολιτεία για ό,τι συνέβη μετά την πρόσκρουση και μέχρι τη βύθιση.

Τα ερωτήματα, τα οποία έθεσα μέσω των διαφόρων ΜΜΕ, είχαν σκοπό την προειδοποίηση των εμπλεκόμενων για το τι πρόκειται ν' αντιμετωπίσουν κατά τη διερεύνηση της περιπτώσεως καθώς και τον περιορισμό κατά το δυνατόν των σφαλμάτων τους. Κατά την ταπεινή μου γνώμη τα σφάλματα ήταν πολλά και από πολλούς. ●



Οι συμπληγάδες πέτρες της δημοσιογραφίας και της αντιπολίτευσης

Η πρόσφατη αντιπαράθεση μεταξύ κυβέρνησης και αντιπολίτευσης μετά το ναυάγιο του «Sea Diamond» έφερε πάλι στο προσκήνιο τόσο το ρόλο των ΜΜΕ στην κάλυψη ναυτικών ατυχημάτων όσο και την κοινωνική στάση - αντίληψη απέναντι στη ναυτιλία αλλά και στον εφοπλισμό. Και είναι μάλιστα οξύμωρο και αντιφατικό το γεγονός πως το ναυάγιο συνέβη λίγες μόλις μέρες μετά τον εορτασμό της Ημέρας Εμπορικής Ναυτιλίας.



Το πρώτο γεγονός - το ναυάγιο - καλύφθηκε διεξοδικά, εκτεταμένα και πολύπλευρα από τα εθνικά ΜΜΕ, ενώ το δεύτερο - ο εορτασμός - μάλλον πέρασε στα σιωπηλά.

Η βύθιση του «Sea Diamond» ήταν ένα ξεχωριστό θέμα, κατάλληλο για λαοπολογία, καταστροφολογία, δυσφήμιση, σπύρωση, αλλά και κατασκευοφάντηση. Εμπεριείχε, δηλαδή, όλα αυτά τα στοιχεία που τόσο αρέσουν στο ευρύ κοινό. Στο κοινό που τελικά εμείς, τα ΜΜΕ, το έχουμε εκπαιδεύσει όχι μόνο να τα ανέχεται αλλά και να τα αναζητά.

Στην πληθώρα των συζητήσεων και διχογνωμιών, η θέση των δημοσιογράφων ήταν όχι μόνον ελλιπής, αφού βασιζόταν σε υποκειμενικές ή και υπερβολικές αντιδράσεις μεμονωμένων ατόμων, αλλά και ανεπαρκής, λόγω έλλειψης γνώσης του ναυτικού αντικειμένου.

Από την άλλη πλευρά, η τοποθέτηση των κομμάτων της αντιπολίτευσης στήθηκε σε μια στείρα σκανδαλογολία και σκανδαλοθηρία, που πραγματικά κλόνισαν την εμπιστοσύνη του κοινού τόσο απέναντι στις θαλάσσιες συγκοινωνίες του τόπου

μας όσο και στους χειρισμούς του ΥΕΝ.

Η εξέλιξη όλων των γεγονότων, με σκοπό τον «αποκεφαλισμό» του κ. Κεφαλογιάννη από τους δημοσιογραφικούς του αντιπάλους (που παίρνει πλέον μορφή βεντέτας), μπορεί να σάστισε και να μελαγχόλησε τους ανθρώπους της ναυτιλίας, αλλά επαναφέρει το γνωστό θέμα της μη πληροφόρησης του κοινού (και των ΜΜΕ) από τους αρμόδιους εφοπλιστικούς και ναυτεργατικούς φορείς. Και είναι λυπηρό που η «βεντέτα» του υπουργού Ναυτιλίας μας με ορισμένους εκδοτικούς κύκλους έχει ως κατάληξη το πεδίο συγκρούσεων να είναι η ίδια η ναυτιλία.

Παρ' όλα αυτά, στεκόμαστε σε μια παράμετρο, που εμείς στα «Ν.Χ.» δεν θέλουμε να λησμονήσουμε: Με λίγα λόγια, θεωρούμε συνυπαίτους όλους εμάς που ασχολούμαστε με τα ναυτικά θέματα και γράμματα ως προς το γεγονός ότι διακινείται μια λανθασμένη στάση και αντίληψη της κοινής γνώμης για τα τεκταινόμενα που αφορούν την εθνική ναυτιλία και τους πρωταγωνιστές της.

Γνωρίζουμε ότι σχεδόν όλοι οι φορείς και οι ενώσεις έχουν όχι μόνο αρμόδιους - υπεύθυνους για θέματα δημοσίων σχέσεων και Τύπου αλλά ομάδες εργασίας ως προς αυτά τα ζητήματα.

Ερωτούμε, λοιπόν, πού ήταν οι περισσότεροι «αρ-

μόδιοι» και υπεύθυνοι τις μέρες αυτές μετά το ναυάγιο, όταν διασύρθηκε το επάγγελμα τόσο του ναυτικού όσο και του πλοιοκτήτη;

Δεν συνειδητοποιούν άραγε ότι η λογική του «low profile», σε μια εποχή παντοδυναμίας του Τύπου, μόνο ανατρεπτικά και δυσεπίλυτα αποτελέσματα μπορεί να φέρει;

Η λογική της «σιωπής» δεν πρόκειται τελικά ούτε να αλλάξει τη δημόσια εικόνα της ναυτιλίας μας ούτε να παρακινήσει το ενδιαφέρον των νέων ώστε να ασχοληθούν με το ναυτικό επάγγελμα. Και είναι εν τέλει άξιοι συγχαρητηρίων όσοι (λίγοι) εξ ημών τόλμησαν να ορθώσουν το ανάστημά τους και να τοποθετηθούν αντικειμενικά στα θέματα που γνωρίζουν με ακρίβεια και αντικειμενικότητα. Οι υπόλοιποι ας αφήσουν τον κ. Τούσσα (ευρωβουλευτή του ΚΚΕ πλέον) να ομιλεί στο όνομα της ναυτικής οικογένειας...

Μια παράλληλη παράμετρος που οφείλουμε να αναλογιστούμε και να επισημάνουμε είναι ότι ο φαρισαϊσμός των κομμάτων της αντιπολίτευσης παρατηρείται προεκλογικά οξύμωρος, αφού από τη μία ζητούν επενδύσεις, καταπολέμηση της ανεργίας και βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς μας και από την άλλη προσπαθούν να λεηλατήσουν κάθε προσπάθεια του οποιουδήποτε αλλοδαπού επενδυτή που θα συνομιλήσει με την κυβέρνηση και θα εμπιστευτεί την παρουσία του στη «θριώδη» ελληνική αγορά.

Ας αναλογιστούμε την αντίδραση όσων θα επιθυμούσαν να επενδύσουν στην ελληνική αγορά που παρακολουθούν σήμερα θορυβημένοι την αντιμετώπιση του Κύπριου επιχειρηματία...

Σε κάθε ναυάγιο, σε κάθε τραγική στιγμή, η ναυτιλία μας θα πληρώνει τη ναυτική της στάση, ενώ οι πολιτικοί μας θα αναζητούν ψήφους θυσίζοντας τα πάντα στο βωμό της καριέρας και του αξιώματός τους. ☹



Είναι στο χέρι μας...

να διατηρήσουμε καθαρές τις θάλασσες μας

**Παραλαβές πετρ/δων καταλοίπων από πηλοία
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 πηλοίων κάθε τύπου με παροχή ζεστού νερού ή και ατμού

*Πειραιάς, Πάτρα, Ελευσίνα, Ραφήνα, Λαύριο, Κέρκυρα, Ηγουμενίτσα, Λευκάδα, Πρέβεζα, Ρίο, Αίγιο, Κόρινθος, Κατάκωφο, Κυλλήνη, Καλαμάτα, Αλεξανδρούπολη, Καβάλα, Θάσος, Σούδα, Δωδεκάνησα, Ναυπηγεία Σκαρμαγκά, Ναυπηγεία, Ελευσίνας, Ναύσταθμος Σαλαμίνας, Ναύσταθμος Κρήτης, Νεώρειο 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



Γλάστρες-μαϊντανοί και λαλίστατοι ξερόλες ή, αλλιώς, «The traveling players»

Για άλλη μια φορά γίναμε μάρτυρες ενός σκηνικού γνωστού όχι μόνο σ' εμάς αλλά και σ' όλους τους Έλληνες.

Με αφορμή ένα θλιβερό περιστατικό που κατέληξε σ' ένα ναυάγιο και, το χειρότερο, δύο συνάνθρωποί μας, φίλοι, επισκέπτες της χώρας μας και των νησιών μας, αγνοούνται, χάριν της απίστευτης τεχνολογίας παρακολουθήσαμε **Live**, έντρομοι, με κομμένη την ανάσα, αλλά και προσεχόμενοι για τη ζωή των επιβαινόντων, να παίζεται ένα θέατρο, που λίγο πολύ το έχουμε ξαναδεί. Με συνοπτικές διαδικασίες στήθηκε, ευτυχώς από λίγους, σκηνικό δικαστικής αίθουσας και εκ του σύνεγγυς (**ASAP**) όρισαν δικαστές, γραμματείς, ενόρκους και ό,τι άλλο χρειαζόταν.

Αυτό συνεχίστηκε επί μέρες, σ' έναν αδυσώπητο ανταγωνισμό για το ποιος θα παρουσιαστεί, ποιος ή ποια θα καμαρώσει περισσότερο, ποιος ή ποια θα φροντίσει να ειδοποιήσει φίλους και γνωστούς για να είναι κάπου που να μπορούν να τους παρακολουθήσουν, ποζάροντας, καμαρώνοντας σαν «γύφτικα σκερπάνια».

Θέλετε από ψώνιο, θέλετε από ματαιοδοξία ή και τρέλα, που ενδεχομένως πιάνει και κατά καιρούς κυριεύει κάποιους ή κάποιες για δημοσιότητα; Να τα δεχτούμε όλα. Άβυσσος η ψυχή μας. Ποτέ δεν ξέρεις.

Κάποιοι όμως έσερναν πίσω τους μια διαδρομή, μια ιστορία. Είχαν μια συνεισφορά, στο χώρο, μικρή ή μεγάλη δεν έχει σημασία.

Είχαν μια πολύχρονη σχέση με τη θάλασσα, με το

πλοίο, με τη ναυτιλία και τους ανθρώπους. Κάποτε, κάπου είχαν δουλέψει μαζί.

Αυτοί λοιπόν οι κάποιοι, οι περιφερόμενοι (the traveling players), φρόντισαν το σενάριο (story) με την παρουσία τους, να το εμπλουτίσουν με λίγο απ' όλα: με τρόπο και αγωνία, με οικονομικά συμφέροντα και δικαστικούς αγώνες, με προηγμένη τεχνολογία και μαύρα κουτιά -που τελικά είναι πορτοκαλιά- και οπωσδήποτε με διάφορες αμφιβολίες (**suspicion**) και τόσα άλλα. Και δεν παρέλειψαν να βάλουν και λίγη γυναικεία, λίγο μυστήριο (**cherchez la femme**).

Από τεχνολογικές γνώσεις δε; Μη συζητάς. Το λιγότερο **Extra Master**. Αυτοί οι «λαλίστατοι ξερόλες», ξέχωρα όμως από τις όποιες ικανότητες, εμπειρίες, γνώσεις αν θέλετε και ό,τι άλλο, είχαν και φέρουν έναν τίτλο που άρχιζε με «Α». Κεφαλαίο. Με τα καμώματά τους, όμως, κατάφεραν από εδώ και πέρα να γράφεται με «α». Μικρό. Τι κρίμα.

Γιατί τους αγαπούσαμε, τους σεβόμασταν, τρέφαμε εκτίμηση και πάντα τους χαιρετούσαμε με χαρά.

Φοβάμαι όμως, τώρα, ότι όλα αυτά βούλιαξαν μαζί με το «Sea Diamond» στα βαθιά νερά της Καλντέρας. Και ναι μεν η τεχνολογία θα καθαρίσει την πίσσα και τη μαυρίλα από τα καύσιμα. Τη μαυρίλα της ψυχής όμως που έδειξαν δεν βρέθηκε ακόμα τρόπος που να την καταπολεμάει.

Τι κρίμα. Και γι' αυτούς και για το πλοίο. Γι' αυτούς που χάθηκαν. Για τη ναυτιλία μας, τον τουρισμό μας. Για την Ελλάδα ολόκληρη.

Θα τους συναντάμε και δεν θα τους μιλάμε έστω και με άλφα μικρό.

Θα αλλάζουμε πεζοδρόμιο και θα στρίβουμε στενό. Όσο για τον πλοίαρχο του «Sea Diamond», για άλλη μια φορά έγινε το «εξιλαστήριο θύμα». Πρόκειται για ικανότατο και αξιόλογο συνάδελφο και είναι άδικο οι «γραφικοί λαλίστατοι» σαν περιφερόμενος θίασος να λένε το μακρύ τους και το κοντό τους.

- Είναι κρίμα!

- Είναι άδικο!

- Είναι απαράδεκτο, ακόμη και που τους φιλοξενούν! ☹

ΥΓ.: Κάθε **story** έχει και την ευχάριστη πλευρά του (**fun**). Ο τύπος που τα ήξερε όλα, αλήθεια πού και πότε πλοίαρχευσε; Σε ποια πλοία και επί πόσο; Γιατί κάποιοι, της σειράς του, που τον γνώρισαν ή γνωρίζουν τον περιγράφουν σαν έναν τύπο με **special talent**. Με τις πόσες πέρασε τις εξετάσεις και με πόσο, ιδιαίτερα στα θέματα που παρουσιάστηκαν σαν **expert**, δεν έπρεπε να τα πει απ' την αρχή ώστε να μην υπάρχουν αμφιβολίες. Αλήθεια, ας μας ξαναπει πώς αγκυροβολούν στα 240 μ.

Εγώ να τον ρωτήσω. Θα μπορεί να κοιταχτεί στον καθρέπτη; Γιατί σίγουρα δεν θα μπορεί να αντικρίσει πλοίαρχους, μηχανικούς, ναυτικούς, τη μεγάλη ναυτική οικογένεια και τα εκατομμύρια επιβατών.

Η απορρίπτηση από τέτοιες ρυπογόνες ουσίες είναι δύσκολη, επίμονη, χρονοβόρα. Στο τέλος, όμως, επιτυγχάνεται.

Ξέχωρα όμως από τη **ρύπανση**, υπάρχει και η **μόλυνση**. Και μας μόλυνε.

«Η κατάληξη θα ήταν διαφορετική αν υπήρχαν σε κοντινή απόσταση ρυμουλκά»

Εκπρόσωπος της ναυτιλιακής εταιρείας **Louis Hellenic Cruises**, που ανήκει στον Όμιλο Louis, μας απάντησε στις παρακάτω ερωτήσεις:

- Στη συνέντευξη Τύπου, ο εκπρόσωπος της εταιρείας σας αναφέρθηκε στο ανθρώπινο λάθος. Πού σταματάει η σύγχρονη τεχνολογία στα πλοία και πού αρχίζει το ανθρώπινο λάθος;

Όλα τα όργανα του πλοίου θεωρούνται βοηθήματα ναυσιπλοΐας. Ο ανθρώπινος παράγοντας είναι πάντα καθοριστικός, ειδικά σε περιοχές όπως αυτή που συνέβη το ατύχημα.

- Αν το λιμάνι του νησιού είχε καλύτερες υποδομές, πιστεύετε ότι θα είχε αποφευχθεί η βύθιση του πλοίου;

Εφόσον υπήρχαν ρυμουλκά που θα μπορούσαν να βρίσκονται στο σημείο της πρόσκρουσης από τις πρώτες ώρες, ίσως η κατάληξη να ήταν διαφορετική.

- Υπάρχει συνεργασία με τις αρμόδιες αρχές; Σε ποια σημεία ειδικότερα;

Η συνεργασία της εταιρείας με τις αρμόδιες αρχές από την πρώτη ώρα ήταν πολύ στενή. Ειδικότερα, για την απομάκρυνση των επιβατών από το κρουαζιερόπλοιο.

- Υπάρχουν επιπτώσεις στα υπόλοιπα πλοία της εταιρείας όσον αφορά σε ακυ-

ρώσεις εισιτηρίων κ.λπ.;

Δεν υπάρχει καμία ακύρωση σχετικά με τα υπόλοιπα δρομολόγια. Οι αναχωρήσεις εκτελούνται κανονικά όπως είχαν αρχικά προγραμματιστεί.

- Με ποια βάσιμα επιχειρήματα διαψεύδετε τις κατηγορίες για επιδιωκόμενο όφελος από το ατύχημα;

Το «Sea Diamond» αποτελούσε ένα από τα καλύτερα και πλέον αξιόπλοια πλοία. Είχε εξαιρετικά υψηλές πληρότητες μέχρι και το Νοέμβριο του 2007 και ήταν ιδανικό για το δρομολόγιο που εκτελούσε. ☉



FINITSI

INDUSTRIAL
& MARITIME SERVICES

**ISO, OHSAS, ISM, ISPS, TMSA
CE Marking, Shipping Agency
In House Training, Internal Audits**

Certified by DNV/RVA



403, Gr. Lampraki Ave. 187 57 Keratsini - Greece
Tel. / Fax: +30 210 40.15.901 e-mail: info@finitsi.com
web: www.finitsi.com



Η αντιμετώπιση μιας πετρελαιοκηλίδας και ο (χαμένος) χρόνος

Η περιορισμένη θαλάσσια ρύπανση που ακολούθησε τη βύθιση του «Sea Diamond» στην Καλντέρα της Σαντορίνης είναι μια πολύ καλή ευκαιρία για βελτίωση των μηχανισμών αντιμετώπισης περιστατικών θαλάσσιας ρύπανσης και του συντονισμού των εμπλεκόμενων υπηρεσιών. Ελπίζουμε ότι σύντομα τα παθήματα θα γίνουν μαθήματα, μια και πάντα ελλοχεύει ο κίνδυνος ενός σοβαρού περιστατικού θαλάσσιας ρύπανσης στα νερά του Αιγαίου.

Το ατύχημα έγινε υπό ευνοϊκές συνθήκες και τα συνεργεία καθαρισμού ξεκίνησαν την επέμβασή τους σε σύντομο χρονικό διάστημα. Skimmers και πλωτά φράγματα ρίχτηκαν στη θάλασσα για την αντιμετώπιση της (μικρής) πετρελαιοκηλίδας. Το κύριο πρόβλημα όμως βρισκόταν σε βάθος 150 μέτρων: 450 τόνοι μαζούτ στις δεξαμενές του βυθισμένου κουφαριού. Αυτά που απαιτούνται για την άντληση του καυσίμου από το βυθισμένο πλοίο σε μια τέτοια περίπτωση είναι:

1. Καταγραφή της κατάστασης (κατάσταση δεξαμενών, σταθερότητα, διαρροές κ.λπ.).
2. Αναζήτηση πιθανών λύσεων από τη διεθνή εμπειρία, μια και - όπως φαίνεται - δεν διαθέτουμε ανάλογη τεχνογνωσία στη χώρα μας.
3. Επιλογή της βέλτιστης λύσης.
4. Καθορισμός βημάτων και χρονοδιαγραμμάτων, πιλοτική εφαρμογή, διορθώσεις - αλλαγές, τελική εφαρμογή - άντληση.

Δυστυχώς, αντ' αυτών, για αρκετές ημέρες βρεθήκαμε αντιμέτωποι με την παραφιλολογία, που ήθελε το πετρέλαιο να πετρώνει σε αυτό το βάθος, την άντληση αδύνατη και άλλα παρόμοια ευτράπελα. Παράλληλα, ο όλος μηχανισμός λειτουργούσε με

έναν εντυπωσιακά γραμμικό τρόπο (πρώτα ολοκληρώθηκε η έρευνα για τους αγνοούμενους και για το μαύρο κουτί και μετά ξεκίνησε η καταγραφή της κατάστασης των δεξαμενών) αυξάνοντας το χαμένο χρόνο.

Ο χρόνος είναι η παράμετρος-κλειδί στην αντιμετώπιση μιας πετρελαιοκηλίδας. Όπως δείχνουν οι στατιστικές, από τη στιγμή που το πετρέλαιο χυθεί στη θάλασσα μπορούμε να ανακτήσουμε μόνο ένα μικρό μέρος του, που σπάνια ξεπερνά το 15% της ποσότητας που χύθηκε. Όπως γίνεται εύκολα κατανοητό, η απόλυτη προτεραιότητα κάθε σοβαρής προσπάθειας απορρύπανσης στην περιοχή έπρεπε

να επικεντρωθεί από την πρώτη μέρα στην άντληση του πετρελαίου. Σήμερα, ένα μήνα μετά το μοιραίο ατύχημα, ακόμα σχεδιάζουμε την άντληση του πετρελαίου.

Χάθηκε πολύτιμος χρόνος. Ακόμα και αν αυτή τη

φορά η τύχη σταθεί με το μέρος μας (αντέξουν οι δεξαμενές, δεν μετακινηθεί το πλοίο, δεν δημιουργηθεί μεγάλη πετρελαιοκηλίδα στην Καλντέρα...), την επομένη πρέπει να είμαστε έτοιμοι για μια συντονισμένη και έγκαιρη αντιμετώπιση. Γιατί η επόμενη φορά μπορεί να είναι στα ανοικτά του Αιγαίου, νύχτα και με 8-9 Μποφόρ. ☹



Τηλεδίκες στο όνομα της τηλεθέασης

Ι Πανελλήνια Ένωση Αξιωματικών και Κατωτέρων Πληρωμάτων Επαγγελματικών και Ιδιωτικών Θαλαμηγών Σκαφών Ι

Ανακοίνωση για τα όσα ειπώθηκαν στη διάρκεια των ημερών που ακολούθησαν τη βύθιση του «Sea Diamond», εξέδωσε και η Πανελλήνια Ένωση Αξιωματικών και Κατωτέρων Πληρωμάτων Επαγγελματικών και Ιδιωτικών Θαλαμηγών Σκαφών.

Αφού καταγγέλλει τις τηλεδίκες, αναφέρεται και στον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, τον οποίο υπερασπίζεται υπογραμμίζοντας ότι «κάποιος βρήκε έναν τρόπο να βρουν δουλειά άνεργοι ναυτικοί (επιδότηση εισφορών) και του βγάζουνε τα μάτια γιατί δεν τους άφησε στην ανεργία».

Αναλυτικά στην ανακοίνωση αναφέρονται τα εξής:

«Ο Έλληνας ναυτικός ήταν και παραμένει απομονωμένος, σ' ένα δρόμο χωρίς αρωγούς και υποστηρικτές. Σε μια χρονιά που διαφαίνεται καλή μετά από χρόνια απραξίας του κλάδου της κρουαζιέρας και του yachting ήρθε το ναυάγιο του "Sea Diamond", που αναπαράγοντάς το κάθε μέρα στα κανάλια της τηλεόρασης, μας απομονώνει πιο πολύ και μας απομακρύνει από την πραγματικότητα.

Ο πλοίαρχος, οι αξιωματικοί και το πλήρωμα με συντονισμένες ενέργειες διασώσανε 1.200 επιβάτες και αυτό τους εξαγριώνει. Σκεφτείτε και να υπήρχαν θύματα. Το έμπυχο διεσώθη, το άψυχο να πάει καλώς του. Καμία συμπάθεια στον πλοίαρχο, ούτε μια καλή κουβέντα στους αξιωματικούς, για δε το υπόλοιπο πλήρωμα... στον Καιάδα.

Οι γνωστοί-άγνωστοι της ακτής Μισούλη ταιμουδιά, μόνο κατή καταγγελίες ξεθάβουνε από τα συρτάρια τους και γι' αυτούς βέβαια πάλι ο πλοίαρχος, οι αξιωματικοί και το πλήρωμα είναι συνυπεύθυνοι.

Ρεσιτάλ βλακείας και χυδαιότητας στα τηλεδικία, από ανθρώπους που δεν ξεχω-

ρίζουν την πρύμη από την πλώρη ή από απόστρατους ναυάρχους χωρίς στόλο ή από καπεταναίους που μανουβράρουν με ρυμουλκά και με πιλότους.

Προστασία από πουθενά.

Στο όνομα της τηλεθέασης σπλώνονται υπολήψεις και αξιοπρέπειες ανθρώπων που μοχθούν, αγωνίζονται και είναι αποτελεσματικοί (1.500 ψυχές σώθηκαν).

Στο όνομα της αποκλειστικότητας σπλώνουν τον τουρισμό και τους ανθρώπους που εργάζονται γι' αυτόν. Όλοι τώρα θυμήθηκαν ποιοι φταίει και γιατί και ξέχασαν όλους αυτούς τους ναυτικούς που, εκτός από τον κίνδυνο και την αγωνία που διέτρεξαν, έχουν να αντιμετωπίσουν και την ανασφάλεια του αύριο. Θα έχουν δουλειά; Θα απορροφηθούν από άλλα κρουαζιερόπλοια; Ή θα μπουκ ξανά στις λίστες του Γραφείου Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας;

Κάποιος βρήκε έναν τρόπο να βρουν δουλειά άνεργοι ναυτικοί (επιδότηση εισφορών) και του βγάζουνε τα μάτια γιατί δεν τους άφησε στην ανεργία. Αν ήταν να διαλέξουμε ανάμεσα σε ανεργία, κλεισμένων ναυτολογίων, εισβολή χαμηλόμισθων και επιδότηση εισφορών, τότε, κύριοι επαίοντες, να ξέρετε ότι η επιδότηση μας πάει μια χαρά.

Αν πράγματι ενδιαφέρεστε για μια καλύτερη Ελλάδα με ποιότητα και έργο στις μόνες εναπομείνουσες βαριές βιομηχανίες (ναυτιλία - τουρισμός), αφήστε τα πορίσματα και τις πραγματογνωμοσύνες στους καθ' ύλην αρμοδίους».

MARICHEM
WORLDWIDE



MARIGASES
SERVICES

The world's Choice for MARINE CHEMICALS, GASES & SAFETY
www.marichem-marigases.com



Όχι στη διέλευση των τάνκερ ανάμεσα από τα νησιά

Με αφορμή το ναυάγιο του κρουαζιερόπλοιου στη Σαντορίνη



Το πρόσφατο ναυάγιο του γιγαντιαίου κρουαζιερόπλοιου στην Καλντέρα της Σαντορίνης (ενός τόπου ιδιαίτερου φυσικού κάλλους και ευαίσθητου οικολογικά) και οι συνέπειες από τη συνεχιζόμενη ρύπανση αναδεικνύουν και πάλι το πρόβλημα της ρύπανσης του Αιγαίου και των νησιών από τα αναρίθμητα τάνκερ και εμπορικά πλοία που πλέουν καθημερινά σε αυτό. Αν λάβουμε υπόψη το μέγεθος αυτών των «πλοίων-τεράτων» της σύγχρονης τεχνολογίας (τάνκερ, εμπορικά πλοία, κρουαζιερόπλοια-ξενοδοχεία κ.λπ.), που αν και σύγχρονα, τελικά παραμένουν «καρυδότσουφλα» πάνω στη θάλασσα, αντιλαμβανόμαστε τον όλεθρο που θα σπείρουν σε περίπτωση ναυαγίου, περίπτωση που δεν είναι πλέον απίθανη.

Η συζήτηση που και πάλι έχει ανοίξει για το θέμα αυτό, της ρύπανσης δηλαδή της θάλασσας και του κινδύνου βιβλικής καταστροφής που απειλεί τα νησιά, δεν πρέπει να κλείσει μόλις σβήσουν τα φώτα της δημοσιότητας. Είναι αργά ήδη για να μιλάμε για το τι πρέπει να γίνει, όταν αυτά τα ζητήματα έπρεπε να έχουν αντιμετωπιστεί προ πολλού, πέρα από σκοπιμότητες και συμφέροντα.

Το 2002, με το ναυάγιο του «Prestige» ανοικτά της Ισπανίας, προκλήθηκε τεράστια ρύπανση στην περιοχή και παράλληλα παγκόσμιος σάλος. Τότε η εφημερίδα «Τα Νέα», σε συνεργασία με Έλληνες επιστήμονες, έκανε «προσομοίωση» εκείνου του ναυαγίου στο Αιγαίο, κάπου ανάμεσα στα νησιά Μύκονο και Νάξο. Οι διαπιστώσεις των ειδικών ήταν για το Αιγαίο εφιαλτικές.

Παράλληλα, σε συζήτηση που είχε γίνει τότε στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου της Βουλής (20.5.2003) είχαμε επισημάνει ότι, αν το ναυάγιο του «Prestige» συνέβαινε στην Ελλάδα, οι επιπτώσεις θα ήταν βιβλικές και ότι, με βάση και το δημοσίευμα της αθηναϊκής εφημερίδας που έκανε την «προσομοίωση» του ναυαγίου ανάμεσα στα νησιά Μύκονο - Νάξο, θα καταστρεφόταν μία από τις ωραιότερες περιοχές της χώρας μας. Η καταστροφή αυτή τονίσαμε ότι θα έπληττε ανεπανόρθωτα



τα νησιά Σύρο, Τήνο, Μύκονο, Πάρο, Νάξο και η ρύπανση θα έφθανε μέχρι τα παράλια της Μακεδονίας, της Θράκης και της Κρήτης.

Τότε είχαμε προτείνει να εξεταστεί το ζήτημα της απαγόρευσης διέλευσης των δεξαμενόπλοιων, είτε αυτά είναι μονοπύθμενα είτε διπύθμενα, ανάμεσα από τα νησιά. Δεν μπορούν να περνούν τάνκερ από τα μπουγάζια Πάρου - Νάξου, Νάξου - Ίου κ.λπ. Είναι ένα ζήτημα που απασχολεί τους νησιώτες και κυριολεκτικά τρέμουν στην ιδέα, μετά το ναυάγιο του «Prestige», μη συμβεί κάτι παρόμοιο στη χώρα μας και στα νησιά μας. Από την απάντηση του τότε υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας προέκυψε ότι:

«Πρέπει να καθοριστούν διάδρομοι διέλευσης για τα επικίνδυνα και μεγάλα πλοία μεταφοράς πετρελαίου από το Βόσπορο προς το Σουέζ, προς τα Κύθηρα, από το Σουέζ προς την Ευρώπη κ.λπ., όπως συμβαίνει με τα αεροπλάνα που έχουν συγκεκριμένους διαδρόμους. Όπως υπάρχουν οι αεροδιάδρομοι, πρέπει να καθοριστούν και θαλάσσιοι διάδρομοι. Οι ευαίσθητες περιοχές είναι πολύ σημαντικό θέμα και πραγματικά θα τις προστατεύσουμε».

Παράλληλα είχε τότε τεθεί επί τάπητος και το ζήτημα της επίσπευσης απόσυρσης των μονοπύθμενων δεξαμενόπλοιων, όπως είχε αποφασίσει η Ευρωπαϊκή Ένωση, απόφαση που είχε επικριθεί από τους βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας, οι οποίοι αιτιολόγησαν την αντίδρασή τους για τις οικονομικές συνέπειες που θα είχε αυτή η απόφαση για τους Έλληνες πλοιοκτήτες.

Πρέπει να σημειωθεί ότι οι αποφάσεις σε όλα τα όργανα της Ε.Ε. (Συμβούλιο Κορυφής Κοπεγχάγης, Εαρινό Συμβούλιο Βρυξελλών, Ευρωκοινοβούλιο,

Συμβούλιο Υπουργών Μαρτίου κ.ά.), μετά το ναυάγιο του «Prestige», ήταν ομόφωνες για το θέμα αυτό.

Σύμφωνα με το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, το ναυάγιο του «Prestige», που ήταν ελληνικών συμφερόντων και με Έλληνα πλοίαρχο, έπρεπε να επισπεύσει την απόσυρση των δεξαμενόπλοιων μονού πυθμένα, ξεκινώντας κατά κατηγορίες πλοίων από το 2005 με ανώτατο όριο το 2015.

Το πρόσφατο λοιπόν τραγικό ναυάγιο του γιγαντιαίου κρουαζιερόπλοιου στην Καλντέρα της Σαντορίνης (που είναι η καρδιά του κυκλαδικού πολιτισμού, και συμβολίζει κατά τρόπο μοναδικό την παγκόσμια εικόνα των Κυκλάδων ως μοναδικού στον κόσμο τόπου, όπου η φύση και ο άνθρωπος δημιούργησαν αριστουργήματα) μάς προκάλεσε τρόμο και πανικό για το πόσο εύκολα, έτσι σε μια στιγμή, από μια ανθρώπινη απερισκεψία, από ένα ατύχημα, από μια έκρηξη οργής της Φύσης, μπορεί να προκληθεί ανεπανόρθωτη καταστροφή.

Μας τρομάζει η ιδέα μιας τέτοιας συμφοράς και το ναυάγιο του κρουαζιερόπλοιου πρέπει να προβληματίσει την κυβέρνηση, αλλά και τους φορείς των νησιών και πρέπει να ληφθούν αυστηρά μέτρα πρόληψης και να επιβληθούν αυστηροί κανόνες ελέγχου της διέλευσης από τις θαλάσσιες περιοχές τέτοιων επικίνδυνων «θηρίων».

Εάν αντί για το κρουαζιερόπλοιο έχουμε το ναυάγιο ενός τάνκερ κάπου στις Κυκλάδες, είναι φανερό ότι οι καταστροφές θα είναι πολλαπλάσιες από εκείνες του «Prestige» στη Δυτική Μεσόγειο. Και δυστυχώς, είναι γνωστό ότι στο Αιγαίο, ανάμεσα στα νησιωτικά συμπλέγματα, κοντά στις ακτές, μέ-

σα από τα μπουγάζια, κινούνται καθημερινά πολλά δεξαμενόπλοια και άλλα τεράστια φορτηγά πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία.

Λέγαμε και τότε στη Βουλή, το ξαναλέμε και σήμερα, ότι επιβάλλεται το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και όλοι οι συναρμόδιοι φορείς να μελετήσουν άμεσα το πρόβλημα αυτό και να πάρουν μέτρα, να θεσμοθετήσουν κανόνες ασφαλούς διέλευσης των πλοίων αυτών των κατηγοριών από τις θαλάσσιές μας.

Συγκεκριμένα, επιβάλλεται να χαραχθούν θαλάσσιοι διάδρομοι διέλευσης, όπως συμβαίνει στις αερομεταφορές, να ελέγχονται αυστηρά και αυτοί οι θαλάσσιοι διάδρομοι επιβάλλεται να βρίσκονται έξω από τα νησιωτικά συμπλέγματα, έξω από τα γεωγραφικά όρια των νησιωτικών νομών και μακριά από τις υπόλοιπες ακτές, σε απόσταση ασφαλείας. Πρέπει επίσης να επιβάλλονται αυστηρότατες κυρώσεις στα πλοία που θα παραβιάζουν αυτούς τους θαλάσσιους διαδρόμους.

Αν μάλιστα σήμερα ληφθεί υπόψη και η κατασκευή του πετρελαιοαγωγού Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολης και η πολλαπλάσια αύξηση που θα προκύψει στο Αιγαίο και στα νησιά από τις μεταφορές πετρελαίου, γίνεται αντιληπτό ότι οι κίνδυνοι βιβλικής, ολοκληρωτικής καταστροφής είναι η μεγαλύτερη απειλή για τα νησιά μας και το Αιγαίο. Το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, αλλά και οι τοπικοί φορείς των νησιωτικών νομών, με πρώτους από όλους εκείνους των Κυκλάδων, πρέπει να προχωρήσουν σε αποφάσεις και δράσεις άμεσες και αποτελεσματικές. Τα μπόφορ μιας βιβλικής καταστροφής είναι πλέον προβλέψιμα. ☉

Ανασκόπηση αγοράς ξηρού φορτίου



Αυτό το μήνα ρίχνουμε μια ματιά στο πώς τα time charter rates στην αγορά φορτίου έχουν διακυμανθεί κατά τη διάρκεια των τελευταίων δώδεκα μηνών. Θα εξετάσουμε τα handymax, panamax και capesize και θα δούμε τα εξάμηνα, ετήσια και τριών χρόνων charter rates του κάθε τομέα για τους προηγούμενους 12 μήνες. Τέλος, πώς αυτή η τάση έχει επηρεάσει τα second hand και τις newbuilding τιμές των πλοίων και έχει οδηγήσει σε αυτόν τον παροξυσμό των υψηλότερων τιμών όλων των εποχών.

HANDYMAX/SUPRAMAX SECTOR

Ας αρχίσουμε εξετάζοντας τα handymax size tonnage, καθώς και τα «αυξημένης ζήτησης» supramax μεγέθη. Τα γραφήματα 1-2 παρουσιάζουν τα charter rates 6 μηνών, 1 έτους και 3 ετών για τα handymax και supramax πλοία, από τον Ιανουάριο 2006 έως τον Απρίλιο 2007. Ρίχνοντας μια πιο προσεκτική ματιά σε αυτά, βλέπουμε ότι τόσο στα handymax όσο και στα supramax οι τιμές των ναύλων βρίσκονται σε μια διαρκή άνοδο.

Στο τέλος Απριλίου 2006, οι ναύλοι για 1 έτους time charter σε handymax ήταν περίπου στα USD 15.300 την ημέρα. Σήμερα, ακριβώς ένα χρόνο αργότερα, οι ναύλοι για ένα ίδιο πλοίο βρίσκονται στα USD 34.000 ημερησίως. Μία αύξηση δηλαδή της τάξης του 120% μέσα σε μόλις 12 μήνες!

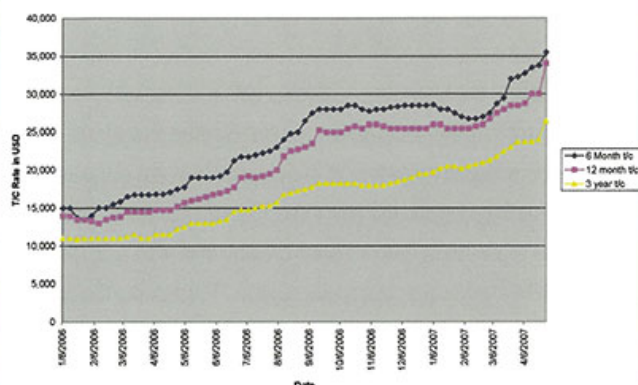
Τα time charter για 6 μήνες πριν από ένα χρόνο ήταν



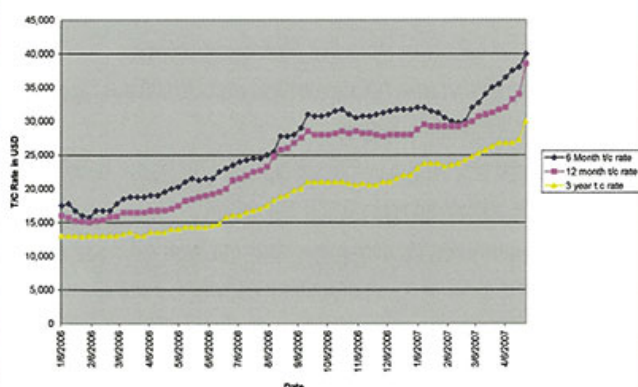
Της Μαριέττας Γιαννιτσιώτη | NB. Cotzias Shipping Group
(Sales and Purchase dept.)



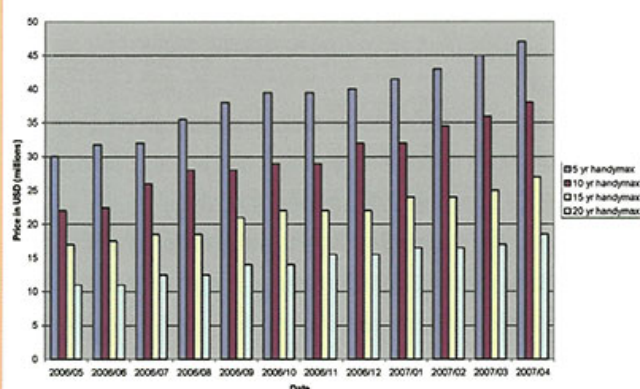
Γράφημα 1: Hanydmax Time Charter Rates



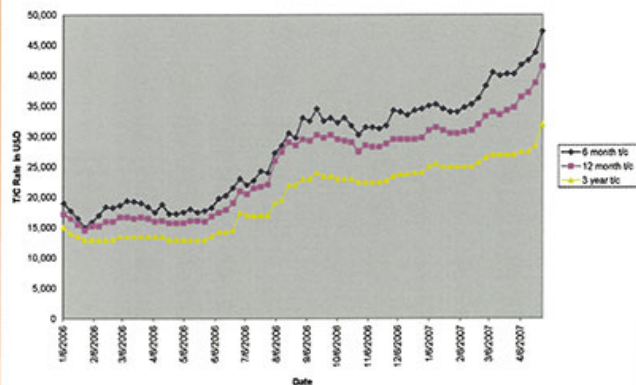
Γράφημα 2: Supramax Time Charter Rates



Γράφημα 3: Handymax Second Hand Prices



Γράφημα 4: Panamax Time Charter Rates

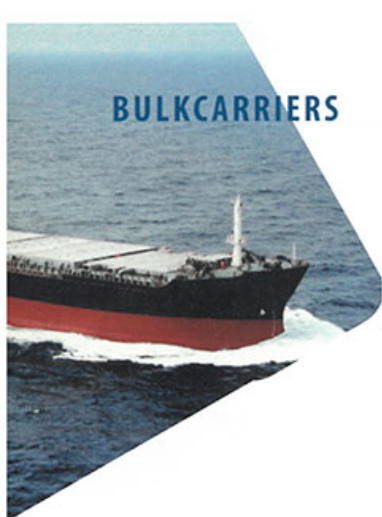


περίπου στα USD 17.600 την ημέρα και σήμερα είναι στα USD 35.600, αύξηση δηλαδή παραπάνω από το διπλάσιο μέσα στους τελευταίους 12 μήνες. Φυσικό επακόλουθο μιας τόσο μεγάλης αύξησης των ναύλων είναι και η εκτόξευση των τιμών αγοράς των second hand πλοίων. Το γράφημα 3 απεικονίζει το πώς οι τιμές αγοράς των second hand handymax ανέβηκαν τους τελευταίους 12 μήνες και συγκρίνει τις τιμές των 5 year, 10 year, 15 year και 20 year old tonnage, ως αποτέλεσμα της αύξησης της ζήτησης του συγκεκριμένου τύπου πλοίου.

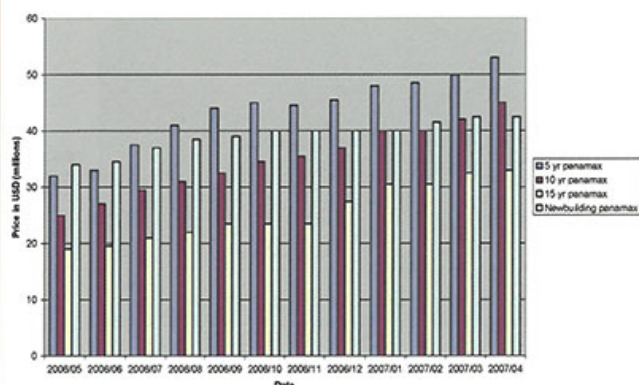
PANAMAX

Όπως όλοι οι τομείς ξηρού φορτίου, έτσι και ο τομέας των panamax βρίσκεται σε άνοδο από πέρυσι. Περίπου ένα χρόνο πίσω, ένα 72.000 dwt panamax για περίοδο 6 μηνών λάμβανε USD 17.300 ημερησίως. Ακριβώς ένα χρόνο αργότερα, οι ναύλοι φθάνουν περίπου στα USD 47.300. Παρόμοιες αυξήσεις ακολούθησαν και τα κλεισίματα για 12 μήνες και για 3 έτη.

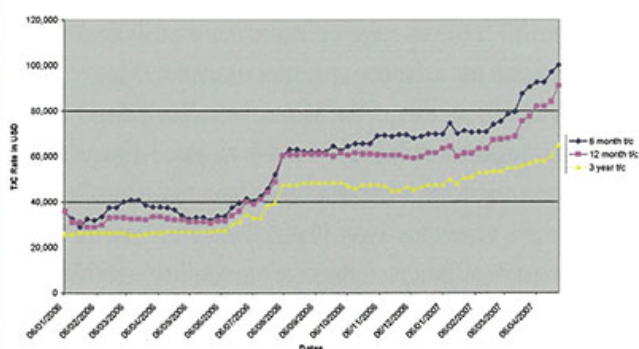
Συνέπεια αυτού ήταν η μεγαλύτερη ζήτηση για second hand tonnage, ειδικά αυτά που προσέφεραν άμεση παράδοση. Ένα πλοίο 5 ετών 72.000 dwt panamax έχει μέση τιμή αγοράς USD 52 million, ενώ η τιμή μεταπώλησης νεότευκτου αγγίζει τα USD 58 million, επιβεβαιώνοντας ακόμη μια φορά το ότι οι έντονα ενδιαφερόμενοι αγοραστές είναι διατεθειμένοι να πληρώσουν το έξτρα κόστος της άμεσης διαθεσιμότητας.



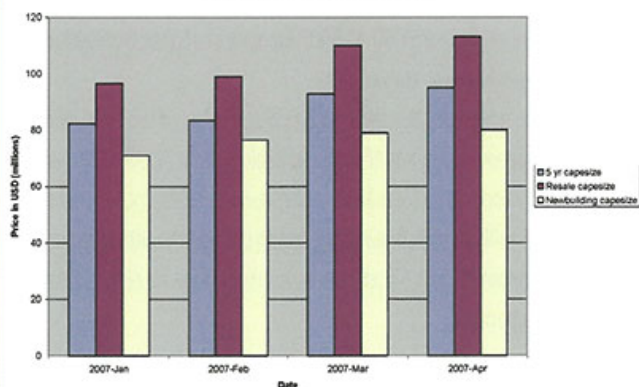
Γράφημα 5: Panamax Second Hand & Newbuilding Prices



Γράφημα 6: Capesize Time Charter Rates



Γράφημα 7: Capesize Prices



CAPESIZE

Όπως προαναφέραμε στην αρχή του χρόνου, οι εισαγωγές της Κίνας σε iron ore αναμένεται να αυξηθούν, καθώς και οι εισαγωγές σε iron ore αρκετών ασιατικών και ευρωπαϊκών κρατών λόγω της αυξημένης ζήτησης σιδήρου. Επίσης, η ζήτηση για άνθρακα αναμένεται να αυξηθεί, λόγω κυρίως της Ινδίας αλλά και της Ευρώπης.

Το γράφημα 5 απεικονίζει τις έντονες αυξήσεις που παρουσίασε η αγορά Capesize από την αρχή του 2007, όταν οι ναύλοι ξεκίνησαν μια συνεχή ανοδική τάση. Οι λόγοι γι' αυτήν την ανοδική πορεία είναι το γεγονός ότι υπήρχε συμφόρηση (congestion) στα λιμάνια της Αυστραλίας καθώς κι ένας κυκλώνας στη χώρα που εκτόξευσε στα ύψη τους ναύλους των spot capesize. Οι κυκλώνες «Jacob» και «George» το Μάρτιο επηρέασαν τα λιμάνια μεταλλεύματος σιδήρου.

Γύρω στα μέσα Φεβρουαρίου το λιμάνι του Νιούκαστλ είχε περίπου 63 πλοία και παρ' όλο που επρόκειτο να θέσουν κάποιο ανώτατο όριο πλοίων, βλέπουμε στα μέσα προς τέλη Απριλίου μια συμφόρηση περίπου 73 πλοίων στο ίδιο λιμάνι. Επιπλέον, όπως είχε προβλεφθεί, οι εισαγωγές μεταλλεύματος σιδήρου της Κίνας έχουν αυξηθεί, σε επίπεδα ρεκόρ 65 εκατομμυρίων τόνων τους πρώτους δύο μήνες του 2007.

Αρκετοί πλοιοκτήτες δεν επιθυμούν ναυλώσεις μεγάλης διάρκειας, άλλοι πάλι αποφάσισαν να είναι πιο συνετοί, ναυλώνοντας τα πλοία τους για μεγάλα χρονικά διαστήματα και μάλιστα σε εξαιρετικά αποδοτικούς ναύλους.

Κάποια ελληνικά πλοιοκτήτρια έκλεισε ένα πλοίο της (170.000 dwt capesize) για 2 χρόνια στα USD 62.000 την ημέρα!

Μόλις σε τέσσερις μήνες η τιμή αγοράς για capesize 170.000 dwt αυξήθηκε από περίπου USD 96 million στα περίπου USD 114 million.

Το γράφημα 6 απεικονίζει την αύξηση των τιμών στα 5year old, resale και newbuilding capesize πλοία ως άμεση επιρροή της αύξησης των ναύλων.

Λαμβάνοντας υπόψη ότι τα κέρδη βρίσκονται σε τόσο υψηλά επίπεδα, οι πλοιοκτήτες δεν είναι πρόθυμοι να πουλήσουν, ενώ ενδεχομένως όσοι το αποφασίσουν απολαμβάνουν μεγάλα κέρδη λόγω της άμεσης διαθεσιμότητας του τονάζ που παραδίδουν στους αγοραστές (γράφημα 7).

Πόσο καιρό θα κρατήσει αυτή η κατάσταση δεν το ξέρουμε ακόμη. Εντούτοις, με το πέρασμα των εβδομάδων συνεχίζουμε να γινόμαστε μάρτυρες όλο και μεγαλύτερων ρεκόρ.

Βλέπουμε την αυξανόμενη ζήτηση στα προϊόντα και κατά συνέπεια την άνοδο των time charter rates. Βλέπουμε τις υψηλότερες τιμές για second hand tonnage, ειδικά εκείνων με άμεση παράδοση, και λιγότερο Scrapping.

Η κατάσταση αυτή θα ισορροπηθεί μόλις έχουμε περισσότερες παραδόσεις πλοίων, καθώς επίσης και μόλις επιλυθούν εξωτερικά ζητήματα όπως η συμφόρηση λιμένων, η οποία θα πάρει κάποιο χρόνο ειδικά εάν η ζήτηση συνεχίσει να αυξάνεται. ●



Tough

Intershield® 803

High performance abrasion resistant technology. VOC compliant, corrosion resistant pure epoxy. Excellent mechanical properties and control of maintenance costs due to abrasion. Suitable for the outerhull, external decks, cargo holds and hatch covers. US FDA* compliant for the carriage of dry foodstuffs and certified for the carriage of grain. Options for Maintenance and Refurbishment.

*United States of America Food and Drug Administration, Code of Federal Regulations: Section 21, Chapter 175:300

www.international-marine.com

✕ CONSTANT REVOLUTION

✕, International and Intershield are trademarks of or are licensed to Akzo Nobel

© Akzo Nobel, 2004

✕ 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

Θαλάσσια Ασφάλεια: Τα όρια της ανοχής και η πορεία στα τυφλά

Του Χαρίλαου Ν. Ψαραύτη | Καθηγητή, Εργαστήριο Θαλασσίων Μεταφορών, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο



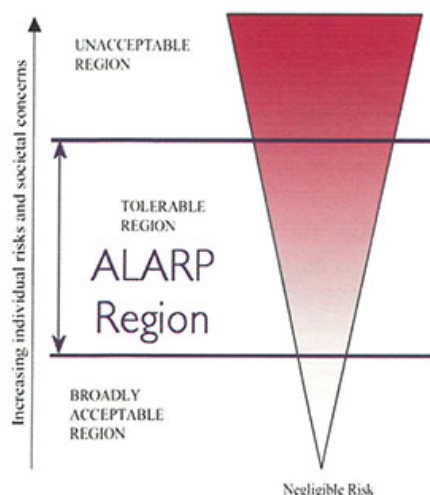
Στις διάφορες μελέτες και επιστημονικές θεωρήσεις για τη θαλάσσια ασφάλεια, όπως το Formal Safety Assessment, στον IMO και αλλού, μια χρήσιμη έννοια απεικονίζεται στο σχήμα 1 κατωτέρω. Εκεί το επίπεδο ρίσκου ενός ενδεχόμενου ναυτικού ατυχήματος χωρίζεται σε τρεις περιοχές. Η περιοχή «αποδεκτού ρίσκου», που είναι στο κάτω μέρος του σχήματος, αφορά περιπτώσεις όπου το ρίσκο είναι σε αποδεκτό, ή γενικά αμελητέα επίπεδα, άρα δεν χρειάζεται να λάβουμε μέτρα για να το μειώσουμε. Η περιοχή «μη ανεκτού ρίσκου» αφορά περιπτώσεις που το ρίσκο δεν είναι ανεκτό και σίγουρα κάτι πρέπει να κάνουμε για να το περιορίσουμε. Ενδιάμεσα υπάρχει η περιοχή ALARP (από το As Low As Reasonably Practicable), η οποία περιγράφει ένα εύρος του ρίσκου που είναι κάπου στη μέση, δηλαδή είναι ανώτερο από το αμελητέο επίπεδο, αλλά πιο κάτω από το μη αποδεκτό.

Η περιοχή ALARP, ή γενικά η περιοχή «ανεκτού ρίσκου», είναι βασικό στοιχείο σε μελέτες και αναλύσεις θαλάσσιας ασφάλειας. Το να είμαστε μέσα στην περιοχή ALARP δεν σημαίνει ότι δεν χρειάζεται να λάβουμε μέτρα περαιτέρω μείωσης του ρίσκου, αλλά είναι μια περιοχή που από μια άποψη μας εμπνέει εμπιστοσύνη ότι τα μέτρα που λάβαμε είναι στη σωστή κατεύθυνση.

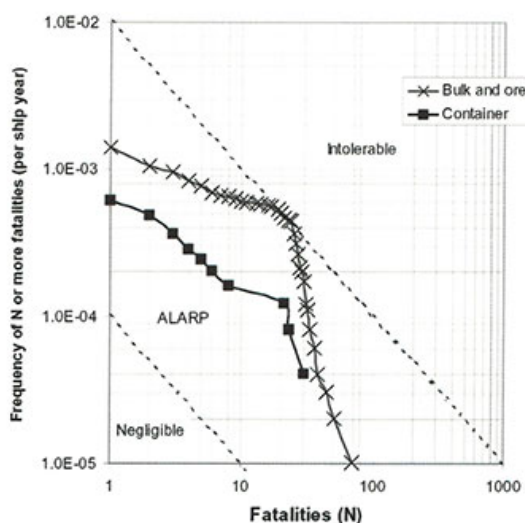
Το βασικό θέμα βέβαια είναι, ποια άραγε είναι η περιοχή ALARP συγκεκριμένα, και όχι γενικά και αόριστα. Θέμα ιδιαίτερα δύσκολο, μια και απαιτεί να έλθει όχι μόνο η ναυτιλιακή κοινότητα, αλλά η κοινωνία στο σύνολό της και να πει τι θεωρεί αποδεκτό επίπεδο ρίσκου και τι όχι. Θα πρέπει επίσης να πει κάτι πιο βασικό: πώς μετριέται αυτό το ρίσκο.

Για το συγκεκριμένο θέμα, ο IMO έχει μέχρι στιγμής υιοθετήσει την ιδέα του ρίσκου να ορίζεται ως το γινόμενο δυο παραμέτρων: (α) της συχνότητας ατυχημάτων, (β) του αριθμού των θυμάτων ενός ατυχήματος. Το σχήμα 2 δείχνει το λεγόμενο διάγραμμα F-N, όπου το γράμμα F δηλώνει τη συχνότητα ενός ατυχήματος και το γράμμα N τον αριθμό των θυμάτων. Στο διάγραμμα F-N φαίνονται οι τρεις περιοχές, η περιοχή αμελητέου ρίσκου (κάτω αριστερά), η περιοχή μη αποδεκτού ρίσκου (πάνω δεξιά) και η περιοχή ALARP, ενδιάμεσα.

Σχήμα 1: Η έννοια του ALARP.



Σχήμα 2: Αριθμός θυμάτων (N) σε σχέση με τη συχνότητα ενός ατυχήματος (F) (Skjong, 2002).



Είναι αξιοσημείωτο ότι οι τιμές των F και N που οριοθετούν τις τρεις αυτές περιοχές είναι μέχρι στιγμής μόνο ενδεικτικές και δεν έχουν επίσημα υιοθετηθεί ούτε από τον IMO ούτε από κανένα άλλο σώμα που διατυπώνει κανονισμούς και πολιτική για τη θαλάσσια ασφάλεια! Ναι, ΚΑΝΕΝΑΣ σήμερα δεν είναι σε θέση να απαντήσει ευθέως στο ερώτημα: ποιο είναι άραγε το αποδεκτό επίπεδο ρίσκου στη διεθνή ναυτιλία;

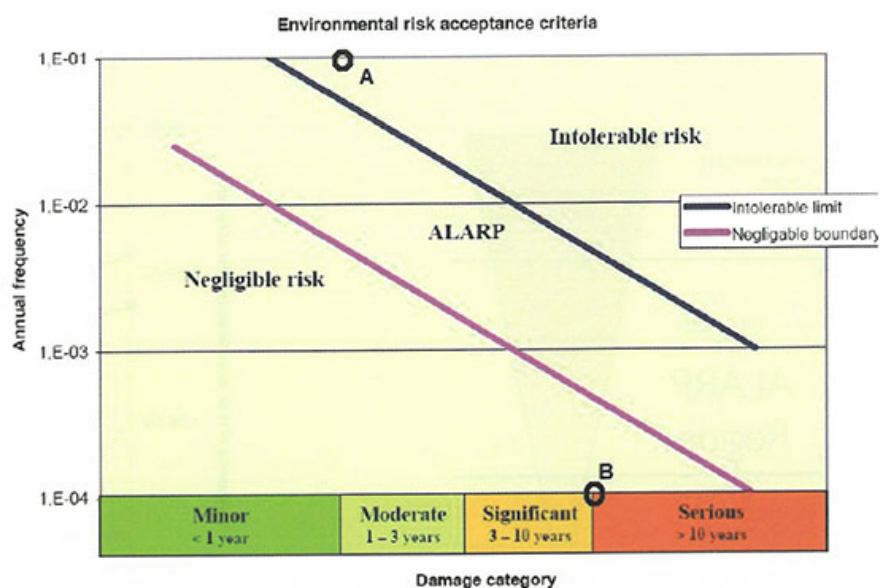
Παρ' όλα αυτά, πολλές αναλύσεις έχουν γίνει και το σχήμα 2 δείχνει συγκριτικά ιστορικά στοιχεία από δύο βασικές κατηγορίες πλοίων, πλοία bulk

& ore carriers αφενός και πλοία container αφετέρου. Μπορεί κάποιος να διακρίνει ότι, ενώ τα πλοία της δεύτερης κατηγορίας είναι γενικά στο κέντρο της περιοχής ALARP, τα bulk & ore carriers πλησιάζουν επικίνδυνα τη μη ανεκτή περιοχή. Το γεγονός αυτό (μαζί με άλλα προφανώς) μπορεί να εξηγήσει το ιδιαίτερο ενδιαφέρον του IMO και άλλων κύκλων όπως ο IACS για την ασφάλεια των bulk carriers, που κορυφώθηκε με την προσπάθεια υποχρεωτικής επιβολής διπλών τοιχωμάτων ώστε η ασφάλειά τους να αναβαθμισθεί. Η προσπάθεια όμως αυτή δεν απέκτησε ποτέ την

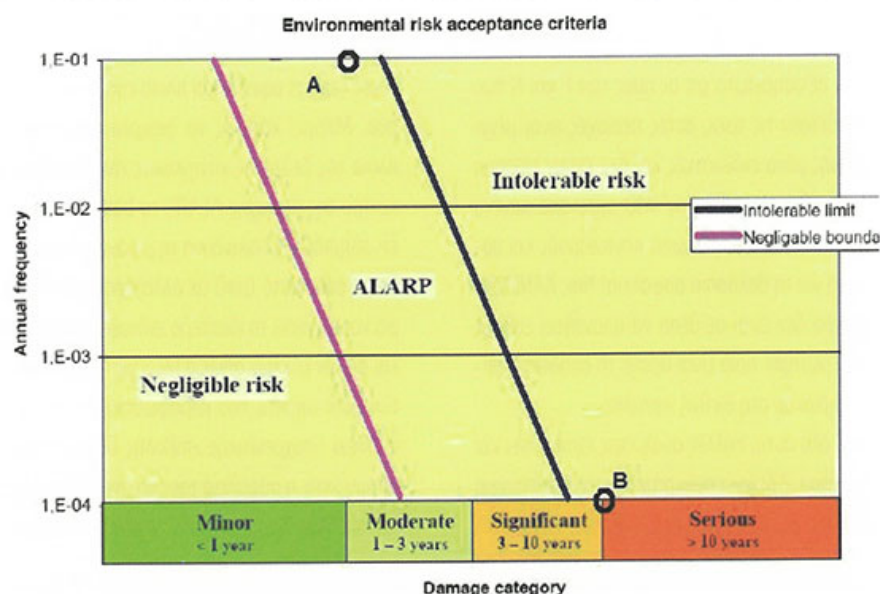
κατάλληλη επιστημονική ή άλλη τεκμηρίωση και ως γνωστόν εγκαταλείφθηκε το 2004 κατόπιν πετυχημένης παρέμβασης της Ελλάδας στον IMO. Και ενώ το βασικό ερώτημα, ποιο είναι ένα αποδεκτό επίπεδο ρίσκου, είναι ακόμη ανοικτό, πολλοί ερευνητές προσπαθούν να επεκτείνουν την έννοια του ALARP και σε θέματα περιβαλλοντικού ρίσκου, μια και μέχρι στιγμής (και τουλάχιστο στον IMO) η μόνη συνιστώσα των επιπτώσεων ενός ναυτικού ατυχήματος που «μετράει» στον υπολογισμό του ρίσκου είναι ο ενδεχόμενος αριθμός των θυμάτων. Το σχήμα 3 (από πρόσφατο έγ-



Σχήμα 3: Περιοχή ALARP για περιβαλλοντικές επιπτώσεις (MEPC-IMO, 2006).



Σχήμα 4: Εναλλακτική περιοχή ALARP.



γραφο του Marine Environment Protection Committee του IMO) δείχνει μια τέτοια προσπάθεια, όπου ο κατακόρυφος άξονας είναι όπως πριν (συχνότητα), αλλά ο οριζόντιος άξονας δεν μετράει πλέον τον αριθμό θυμάτων. Μετράει την περιβαλλοντική επίπτωση πετρελαιοτικής ρύπανσης, εκφρασμένη σε χρόνια που απαιτούνται για την περιβαλλοντική αποκατάσταση κάποιας περιοχής που έχει υποστεί ζημιά από πετρελαιοκηλίδα. Και εδώ βλέπουμε τις τρεις περιοχές, ασήμαντου ρίσκου, μη ανεκτού ρίσκου και ALARP.

Όμως, μια τέτοια θεώρηση είναι πιο δύσκολη από όσο φαίνεται εκ πρώτης όψεως. Ως παράδειγμα, ένα ερώτημα είναι για ποιο λόγο το σημείο Α στο σχήμα 3 να είναι λιγότερο αποδεκτό από το σημείο Β; (Τα σημεία Α και Β δεν είναι στο έγγραφο του IMO, αλλά προστέθηκαν εδώ από τον υπογράφοντα.) Το σημείο Α απεικονίζει σενάριο συχνής αλλά μικρών επιπτώσεων πετρελαιοτικής ρύπανσης (ετήσια συχνότητα 1 στα 10, περίοδος αποκατάστασης 1 έτος) ενώ το σημείο Β απεικονίζει σενάριο σπάνιας αλλά καταστροφικής ρύ-

πανσης (ετήσια συχνότητα 1 στα 10.000, περίοδος αποκατάστασης 10 έτη). Αν είμαστε τόσο σίγουροι ότι το δεύτερο σενάριο είναι στην περιοχή του αμελητέου ρίσκου, ίσως δεν λάβουμε και τόσο σοβαρά μέτρα αποτροπής μιας τέτοιας βιβλικής καταστροφής. Είμαστε όμως; Βέβαια, για μια εναλλακτική περιοχή ALARP (βλ. σχήμα 4) το σημείο Β είναι λιγότερο αποδεκτό από το σημείο Α, μια και ανήκει στην περιοχή του μη ανεκτού ρίσκου. Επομένως, ο καθορισμός της περιοχής ALARP για θέματα προστασίας του θα-

λασίου περιβάλλοντος είναι θέμα που θα πρέπει να τύχει της κατάλληλης επεξεργασίας και συζήτησης προτού υιοθετηθεί επίσημα.

Το γενικό συμπέρασμα από όλα αυτά είναι ότι αρκετή δουλειά είναι μπροστά μας ώστε να απαντήσουμε ακόμη και σε βασικά ερωτήματα που έχουν σχέση με το τι είναι ανεκτό από πλευράς ρίσκου και τι όχι. Ερωτήματα που αν δεν αναλυθούν και δεν απαντηθούν σοβαρά και τεκμηριωμένα, από πλευράς θαλάσσιας ασφάλειας θα βαδίζουμε εν πολλοίς στα τυφλά. ☹

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





Με αφορμή το αφιέρωμα για τα bulkcarriers, σας παραθέτουμε τις αφηγήσεις δύο σπουδαστών της Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού Ασπροπύργου. Κοινό τους σημείο, το πρώτο εκπαιδευτικό μπάρκο σε bulkcarrier. Κοινοί στόχοι, η συνειδητή σταδιοδρομία τους στη θάλασσα. **Οι δύο νέοι σπουδαστές περιγράφουν τη ζωή τους στη Σχολή Ασπροπύργου**, τους προβληματισμούς και τις ανησυχίες τους για τις ΑΕΝ, καθώς και τις πρώτες εμπειρίες από το εκπαιδευτικό ταξίδι τους.

Όταν αρχίζει και χάνεται ο «έξω» κόσμος

| Του Θεόδωρου Κωβαίου | Σπουδαστή ΑΕΝ Ασπροπύργου



Η απόφαση να ασχοληθώ με το ναυτικό επάγγελμα ήταν καθαρά δική μου πρωτοβουλία, αν και γιος ναυτικού.

Το επίπεδο στη Σχολή του Ασπροπύργου είναι μάλλον μέτριο και αυτό δεν οφείλεται στην ποιότητα των καθηγητών όσο κυρίως στο μορφωτικό επίπεδο των σπουδαστών, που δηλώνουν τις ΑΕΝ ως τελευταία επιλογή τους και εισέρχονται με χαμηλές βαθμολογίες.

Πιστεύω ότι από τη στιγμή που οι ΑΕΝ είναι Ανώτατες Σχολές θα έπρεπε να ισχύουν και αντίστοιχα κριτήρια εισαγωγής. Αν η βαθμολογία ήταν υψηλότερη, θα ήταν και το επίπεδο των σπουδαστών καλύτερο.

Η διδασκαλία των μαθημάτων στις Σχολές απέχει πολύ από την πραγματικότητα που αντιμετωπίζουμε στο πρώτο μας μπάρκο. Υπάρχει ένα χάσμα μεταξύ της κατάρτισης και της εργασίας στο πλοίο. Εγώ γνώριζα τι θα αντιμετωπίσω από συζητήσεις που είχα κάνει με τον πατέρα μου. Όλα τα παιδιά όμως δεν έχουν πατεράδες ναυτικούς. Κανείς από τους καθηγητές δεν μας είχε πει ότι όταν βρεθούμε στο πλοίο, θα δουλέψουμε σαν ναυτικοί και όχι σαν παρατηρητές.

Το πρώτο μου εκπαιδευτικό ταξίδι το έκανα με ένα bulkcarrier της ναυτιλιακής εταιρείας Anangel του Ομίλου Αγγελικούση, το δεύτερο ταξίδι ήταν σε ένα LNG της Maran Gas, του ίδιου

ομίλου.

Το πρώτο μπάρκο κράτησε 5 μήνες και 25 μέρες. Ταξίδεψα από την Ευρώπη, στη Νότια Αμερική, από την Αυστραλία και την Ασία έως πάλι στην Ευρώπη.

Τα σύγχρονα πλοία διαθέτουν εξαιρετικές ανέσεις: πισίνες, αίθουσες ψυχαγωγίας κτλ. Μου έκανε μάλιστα εντύπωση το επίπεδο της σίτισης, που ήταν απίστευτα προσεγμένο και προσαρμοσμένο στα ελληνικά δεδομένα.

Οι δύο πρώτες εβδομάδες του ταξιδιού κύλησαν εύκολα, γρήγορα και ήρεμα. Μετά αρχίζει και χάνεται ο «έξω» κόσμος... Το αίσθημα της απομόνωσης γίνεται έντονο. Όταν ένωθα μοναξιά αγνάντευα τη θάλασσα, κι όταν ήταν φουρτουνιασμένη μου άρεσε πιο πολύ...

Γι' αυτό πιστεύω ότι μόνον όταν αγαπάς πολύ τη θάλασσα μπορείς να ακολουθήσεις το ναυτικό επάγγελμα. Είναι επίσης και ένα αμιγώς «αντρικό» επάγγελμα. Ειδικά στα Bulk, ως σπουδαστές αναλάβαμε εργασίες χειρονακτικές που απαιτούν σωματική δύναμη. Η μοναξιά είναι δύσκολη κυρίως στις γιορτές, επειδή σου λείπει η οικογένειά σου. Όσο για τους ανθρώπους που συναντάς μέσα στο πλοίο, είναι απόμακροι, τυπικοί. Δύσκολες οι φιλίες μέσα στα πλοία. Οι ναυτικοί δεν είναι όπως παλαιότερα, που δεν υπήρχε τόση αυστηρότητα, τέτοια εξέλιξη της τεχνολογίας. Σε κάποιον άνθρω-

- 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





Το bulk εσωκλείει όλη τη ναυτική τέχνη

| Του Αλέξανδρου Ρήγα | Σπουδαστή ΑΕΝ Ασπροπύργου

πο μέσα στο πλοίο, σε κάποια στιγμή θα ανοιχτεί, θα βασιστείς. Είναι μάλλον θέμα τύχης να μην έχεις κάνει τη λάθος επιλογή ως προς αυτό.

Σήμερα που η ναυτιλία απαιτεί άρτια εκπαίδευση και κατάρτιση, όταν έχεις να αντιμετωπίσεις τόσες οδηγίες και διεθνείς κώδικες, δεν υπάρχει στιγμή χαλαρότητας μέσα στο πλοίο. Ο νέος σπουδαστής πρέπει να είναι διαρκώς σε εγρήγορση. Επιβάλλεται επίσης να είναι σε πολύ καλό επίπεδο τα αγγλικά του, αλλιώς δεν μπορεί να είναι επαρκής.

Από την εμπειρία των δύο ταξιδιών μπορώ να πω ότι στα bulkcarriers η επαφή με τον κόσμο είναι πιο άμεση. Οι κίνδυνοι είναι λιγότεροι και γενικά είναι πιο «εύκολα» πλοία.

Προσωπικά θα ήθελα να εργαστώ σε bulkcarrier αλλά θα προσπαθήσω να βρω δουλειά σε tanker γιατί οι αποδοχές είναι καλύτερες. Άλλωστε, αν έχεις εργαστεί σε tanker έχεις την επιλογή να γυρίσεις σε bulk, ενώ το αντίθετο μάλλον δεν ισχύει. ●

Αν κατάγομαι από ναυτική οικογένεια αλλά είχα συγγενείς ναυτικούς και η ζωή που μου περιγράφανε με ενθουσίασε. Ήμουν ανήσυχο πνεύμα και ήθελα να κάνω κάτι το διαφορετικό στη ζωή μου, κάτι συναρπαστικό. Ψάχνοντας τον τομέα όπου θα ήθελα να σταδιοδρομήσω, πιστεύω ότι τον βρήκα στο ναυτικό επάγγελμα.

Σήμερα θεωρώ ότι έχω κάνει μια καλή αρχή. Σε

αυτό με βοήθησε σημαντικά η ναυτιλιακή εταιρεία Anangel του Ομίλου Αγγελικούση, γιατί έτυχε να είναι η πρώτη πόρτα που χτύπησα. Έπεσα σε αυτό που λέμε «καλοί άνθρωποι». Είναι μια εταιρεία που διαθέτει άριστους αξιωματικούς και πάνω από όλα ενδιαφέρονται για όλους εμάς που φοιτούμε στις ΑΕΝ.

Τα τελευταία χρόνια η Σχολή του Ασπροπύργου έχει εξελιχθεί σημαντικά κυρίως από μέρους

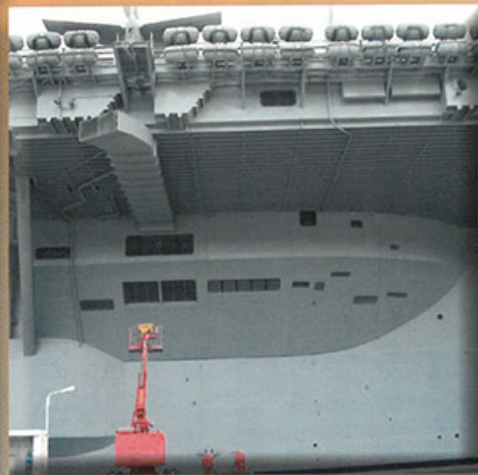
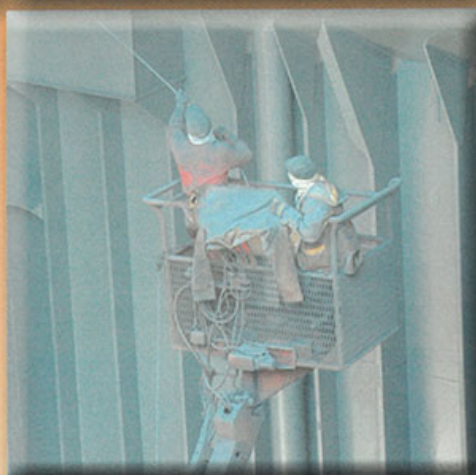




We offer
**COST-EFFECTIVE
SOLUTIONS**

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



CORAL LTD.
GENERAL MARINE REPAIRS

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



διεύθυνσης και διοίκησης, με αποτέλεσμα η ενημέρωση και η κατάρτιση των σπουδαστών να έχει βελτιωθεί.

Το πρόβλημα είναι το μορφωτικό επίπεδο των παιδιών και κυρίως αυτών που εισέρχονται στις ΑΕΝ χωρίς να έχουν συνειδητοποιήσει τι σημαίνει ναυτικό επάγγελμα. Και αυτό είναι η ρίζα του κακού, της υποβάθμισης του επαγγέλματος.

Βέβαια, στη διάρκεια των σπουδών ο διαχωρισμός γίνεται αλλά αυτό είναι καιρός να εκλείψει. Όταν ξεκίνησα τη φοίτηση στον Ασπρόπυργο είχαμε 12 τμήματα των 25 ατόμων το κάθε ένα. Τώρα είμαστε 8, που σημαίνει ότι 100 άτομα ήδη έχουν φύγει. Αυτοί οι 100, όμως, δημιούργησαν ανομοιομορφία στο επίπεδο και στην απόδοσή μας και συνεχώς τριβές με τους καθηγητές.

Το πρώτο μου μπάρκο κράτησε 5 μήνες και 25 μέρες και το δεύτερο 5 μήνες και 29 μέρες, και τα δύο με bulkcarriers.

Σε αυτά τα πολύμηνα ταξίδια η ψυχολογική φθορά είναι το μεγάλο κόστος. Το αίσθημα της μοναξιάς είναι έντονο, δεν βλέπεις στεριά και πολιτισμό για μεγάλο διάστημα. Αυτή η αποξένωση σε κουράζει.

Αλλά είναι θέμα συνήθειας, πιστεύω.

Με τους ναυτικούς είχα πολύ καλή επαφή και με ορισμένους γίναμε και φίλοι.

Άριστη σχέση είχα και με τα ξένα πληρώματα. Πιστεύω ότι κυρίως με τους αλλοδαπούς πρέπει να

επιδιώκουμε την επικοινωνία. Όχι μόνο για να γνωρίσουμε τον άνθρωπο, τη χώρα προέλευσής του, τη γλώσσα και τον πολιτισμό του, αλλά με αυτή την επικοινωνία έρχεσαι πιο κοντά, δένεσαι σαν ομάδα, υπάρχει ομοιογένεια και οι δουλειές στο πλοίο γίνονται καλύτερα.

Οι εμπειρίες μου από τα δύο εκπαιδευτικά ταξίδια είναι συγκλονιστικές. Καλύτερη ανάμνηση η κακοκαιρία στον Ινδικό, που κράτησε για μία εβδομάδα. Ήταν μια μάχη με τα σίδερα και τη φύση. Τότε διαπίστωσα ότι όταν βρίσκεσαι δίπλα σε ικανά στελέχη, εκτός από τη σιγουριά που σου εμπνέουν, αποκτάς τη γνώση των χειρισμών γι' αυτές τις καιρικές συνθήκες.

Θα ήθελα να ταξιδέψω και με άλλου τύπου πλοία αλλά με bulk ξεκίνησα και με αυτό θα ήθελα να συνεχίσω. Το φορτηγό εσωκλείει όλη τη ναυτική τέχνη.

Συνδυάζει τα πάντα. Για έναν που ξεκινάει τώρα την καριέρα του στη θάλασσα στο bulk θα εκπαιδευτεί άρτια και ολοκληρωμένα.

Πιστεύω ότι από τα βασικά προσόντα που χρειάζεται να διαθέτει ένας νέος ή νέα για να ανελιχθεί στο ναυτικό επάγγελμα είναι η ηθικότητα και η αξιοπρέπεια, το ενδιαφέρον για τη δουλειά του. Παράλληλα, πρέπει να είναι επικοινωνιακός και να σέβεται την ιεραρχία. Κάτι που εκλείπει στις μέρες μας. ☺

ΦΑΡΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ

Δ/ΝΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

Ακτή Μισούλη & Μπουμπουλίνας 2,
Μέγαρο Βάτη, 185-35 Πειραιάς
Τηλ.: (210) 4144125
Fax.: (210) 4144120

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ

Ακτή Μισούλη & Μπουμπουλίνας 2,
Μέγαρο Βάτη, 185-35 Πειραιάς
Τηλ.: (210) 4144000
Fax.: (210) 4144005

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

75, King William street,
London EC4N 7BE, U.K.
Τηλ.: +44-207-0150600
Fax.: +44-207-9290989

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

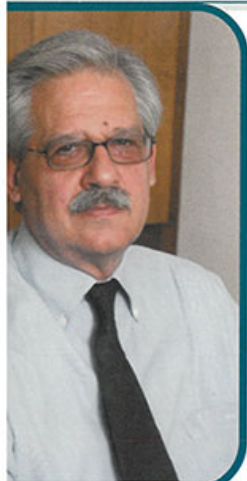


ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ

Υπάρχει μια δύναμη που λειτουργεί σαν φάρος ανάπτυξης για όλες τις ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις που ξεχωρίζουν για την ποιότητα, τους υψηλούς στόχους και τις φιλοδοξίες τους: Η Εθνική Τράπεζα. Με βαθιά γνώση της ναυτιλιακής αγοράς και μακρόχρονη παράδοση, η Εθνική Τράπεζα προσφέρει, σήμερα, τα πιο ευέλικτα και εξελιγμένα προγράμματα για την αναβάθμιση και την ανανέωση στόλου αλλά και για το σύνολο των παραδοσιακών και σύγχρονων αναγκών των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Χάρη στη διεθνή της παρουσία, τόσο στο παραδοσιακό κέντρο της ελληνικής Ναυτιλίας, τον Πειραιά, με το Ναυτιλιακό Κατάστημα της, όσο και στο City του Λονδίνου, η Εθνική Τράπεζα αναδεικνύεται στην κορυφαία δύναμη στο πλευρό της ναυτιλίας μας, δείχνοντας τον πιο ασφαλή και σίγουρο δρόμο καταξίωσης και καθιέρωσης σε κάθε σημείο του ορίζοντα.

SEABUS-HYDAER: WING ASSISTED HYDROFOIL (WHA)

(ΥΠΟΒΟΗΘΟΥΜΕΝΟ ΔΙΑ ΠΤΕΡΥΓΩΝ ΥΔΡΟΠΤΕΡΥΓΟ)



Σήμερα υπάρχει μια γενικευμένη παγκόσμια ανάγκη μεταφοράς διά θαλάσσης επιβατών, αυτοκινήτων και εμπορευμάτων, με χρήση μεθόδων που να είναι σίγουρες, γρήγορες και οικονομικές.

Στο προηγούμενο τεύχος είχαμε ασχοληθεί με το υπό εξέλιξη πρόγραμμα ενός υδρογονοκινούμενου καταμαράν κοντεϊνερόπλοιου 64 κόμβων. Ως εκ του τύπου του πλοίου, και όπως αναλύθηκε στο σχετικό άρθρο, τούτο αφορά μόνο εμπορευματικές μεταφορές.

Σ' αυτό το τεύχος και στη συνέχεια της προσπάθειας ενημέρωσης της ναυτιλιακής κοινότητας πάνω στις θαλάσσιες τεχνολογικές εξελίξεις αιχμής, θα πούμε δύο λόγια για ένα άλλο σημαντικό project της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που εξελίχθηκε τούτη τη φορά στον τομέα της ταχείας μεταφοράς επιβατών και αυτοκινήτων, το Seabus-Hydaer.

> Του Γιάννη Γ. Λιναρδάκη, Αρχιπλοίαρχου (ε.α.) Π.Ν.

Εάν λάβουμε υπόψη μας ότι σήμερα με τις ταχύτητες των 35-40 κόμβων έχει ήδη αρχίσει ο ανταγωνισμός πλοίου - αεροπλάνου σε διεθνές επίπεδο, φανταστείτε ποια θα είναι η εξέλιξη με ταχύτητες πλοίων της τάξεως των 120+ κόμβων. Οι δυνατότητες που θα μπορούσαν να ανοιχθούν στις ταχείες θαλάσσιες μεταφορές επιβατών είναι κυριολεκτικά τεράστιες, δεδομένου ότι πλέον ο ανταγωνισμός με το αεροπλάνο θα αρχίσει να γέρνει συντριπτικά υπέρ του πλοίου. Για να φέρουμε ένα παράδειγμα από τα ελληνικά δεδομένα, φανταστείτε, π.χ., τη διαδρομή Πειραιά - Χανίων να γίνεται σε 1 ώρα και 15 λεπτά (έναντι του πολύ γρήγορου για τα σημερινά δεδομένα χρόνου των 4,30 ωρών με το ταχύπλοο καταμαράν της γραμμής) και πείτε μου πόσο ταξιδιώτες δεν θα ήθελαν να μετακινηθούν με αυτό το μέσον. Εσείς σαν επιβάτης θα προτιμούσατε για ένα ταξίδι μετ' επιστροφής για την ίδια απόσταση, καταβάλλοντας περίπου τα ίδια χρήματα, να ξοδέψετε 3 ώρες ή δύο βράδια;

ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Έτσι, λοιπόν, αναγνωρίζοντας πλέον την ανάγκη ταχείας μετακίνησης (ο χρόνος είναι χρήμα), η έρευνα στην Ευρώπη αναπτύσσει νέους τύπους πλοίων ώστε να υπάρξει πρακτική ανταπόκριση/πραγμάτωση αυτής της ανάγκης. Στο πλαίσιο λοιπόν του ευρωπαϊκού προγράμματος «Bríte Euram», ξεκίνησε το 1997 το project Seabus-Hydaer, όπου αναπτύχθηκε μια τελείως καινούργια αντίληψη στις επιβατικές θαλάσσιες μεταφορές και που βασίζεται σε ένα υβριδικό σκάφος που είναι κάτι μεταξύ πλοίου και αεροπλάνου (βλ. σχήμα 1). Παρά το ότι το Seabus δεν αφήνει ποτέ την επαφή του με το νερό, η περισσότερη από την ανυψωτική του δύναμη αποκτάται από τις κύριες πτέρυγές του. Μέσω αυτού του προγράμματος, το ζητούμενο ήταν να επιτευχθούν νέα υψη-

λά επίπεδα γνώσης και τεχνολογίας στην υδροδυναμική σε συνδυασμό με την αεροδυναμική, στην πρόωση με υδρολισητήρες (waterjets), στα συστήματα ανίχνευσης φυσικών εμποδίων και στα εργαλεία λογισμικού στο σχεδιασμό πλοίων. Τα περισσότερα από τα παραπάνω είναι αντικείμενα έρευνας και ανάπτυξης της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Αυτό το πρόγραμμα προσέθεσε στα άλλα υπό εξέλιξη καινοτόμα προγράμματα μία πολλά υποσχόμενη νέα έννοια, και αυτό δεν είναι το μόνο, καθόσον η δυνατότητα εξέλιξης αυτών των τεχνολογιών θα έχει αποτελέσματα εφαρμοσμένα σε ένα μεγάλο εύρος ναυτιλιακών μεταφορών.

Το πρόγραμμα προσδιορίστηκε σε συνεργασία με ακτοπολικές εταιρείες αφού αξιολογήθηκαν μελέτες σκοπιμότητας για μείζονα θέματα όπως η αποφυγή συγκρούσεων σε θαλάσσιες περιοχές με κυκλοφοριακή συμφόρηση, η σταθερότητα για υπέρπτηση σε καταστάσεις θάλασσας πάνω από 6, καθώς και οι σχετικές οικονομικές αναλύσεις απόδοσης της επένδυσης (ROI - Return On Investment). Οι μελέτες αυτές ενσωμάτωσαν περισσότερους από 24 ανθρωπομήνες αποκλειστικών ερευνών σε προγνωστικά μοντέλα και μελέτες στοιχείων και κατέδειξαν τις υπάρχουσες δυνατότητες εφαρμογών που θα μπορούσαν να μετουσιωθούν σε τεχνολογικά επιτεύγματα.

Με βάση τα αποτελέσματα αυτών των μελετών, οι εταίροι συμφώνησαν να επενδύσουν σημαντικά στο πρόγραμμα και στην εμπορική εκμετάλλευση που θα ακολουθούσε.

Για την εξέλιξη του προγράμματος σχηματίστηκε μια κοινοπραξία 14 οργανισμών από 8 χώρες, που ήταν η εκπροσώπηση όλων των σταδίων μιας βιομηχανικής αλυσίδας παραγωγής. Ευρωπαίοι πρωτοπόροι στον κάθε συγκεκριμένο τεχνολογικό τομέα εργάζονταν μαζί. Οι προκύπτουσες τεχνολογικές πρόο-



Σχήμα 1. Απόδοση της έννοιας (Artist's impression) του Seabus-Hydaer

δοι θα αποτελούσαν εφαρμογές για όλο το φάσμα των θαλασσιών μεταφορών που αναπτύσσονται σήμερα σε ταχύτητες άνω των 60 κόμβων, και η αξιοποίησή τους διασφαλίζεται από την ηγετική θέση που ο κάθε ένας από τους συμμετέχοντες έχει στον τομέα του, και από το γεγονός ότι οι εμπλεκόμενοι δεν ασχολούνται αποκλειστικά με το WAH, αλλά εργάζονται παράλληλα και με πολλούς άλλους τύπους πλοίων όπου η τεχνογνωσία θα εφαρμοσθεί για την επίτευξη βέλτιστης αποδοτικότητας, ασφάλειας και μικρότερης περιβαλλοντικής επιβάρυνσης στις θαλάσσιες μεταφορές.

Η τεχνικοοικονομική μελέτη σκοπιμότητας προέβλεπε τη δυνατότητα κατασκευής ενός μεγάλου σκάφους τύπου wing-in-ground-effect (βλέπε σχήμα 2), εκτοπίσματος 500 τόνων, μεταφορικής δυνατότητας 800 επιβατών και 100 οχημάτων, για χρησιμοποίηση σε ταχείες θαλάσσιες μεταφορές με ταχύτητες 120 κόμβων (220 χλμ./ώρα), σε απόσταση 850 χιλιομέτρων ενώ θα επετυγχάνετο οικονομία καυσίμων τουλάχιστον κατά 20% σε σύγκριση με τα σημερινά ταχύπλοα των 40 κόμβων.

Στο Seabus-Hydaer λόγο έχουν οι τελικοί χρήστες, εξ ου και ο καθορισμός των προδιαγραφών προέκυψε από συζητήσεις με ακτοπολικές εταιρείες σε Ισπανία, Ιταλία, Αγγλία, Σουηδία και Ελλάδα. Μία από τις ακτοπολικές εταιρείες είναι μέλος της κοινοπραξίας, ενώ κάποιες άλλες μαζί απαρτίζουν την ομάδα συγκεντρώσεως πορισμάτων που επεξεργάζονταν σε ετήσια βάση τα αποτελέσματα της τεχνικής πρόόδου από επιχειρησιακής απόψεως.

Μεταξύ των μεγαλύτερων καινοτομιών είναι:

- Η έννοια του υδροπτερυγίου που υποβοηθείται από πτέρυγες αεροσκάφους και μπορεί να επιτυγχάνει ταχύτητες 120 κόμβων, με κατά 20% χαμηλότερη κατανάλωση καυσίμων / ωφέλιμο φορτίο / μίλι από τα σημε-

ρινά ταχύπλοα που επιχειρούν με ταχύτητες περί τους 40 κόμβους.

- Τα προγνωστικά προπλάσματα πεπερασμένων στοιχείων για ογκώδεις και σύνθετες κατασκευές.
- Τα αυτόματα συστήματα ελέγχου ανίχνευσης αντικειμένων κατά τις πλεύσεις με ταχύτητα 120 κόμβων.
- Η υδροδυναμική προσομοίωση και βελτιστοποίηση των υδροπροωθητήρων κ.λπ.

Οι εργασίες του προγράμματος απαρτίζονταν από έξι παράλληλες γραμμές έρευνας και ανάπτυξης. Οι ακόλουθες τέσσερις από αυτές αφορούσαν τεχνολογίες έντασης σύγχρονων αντιλήψεων στις θαλάσσιες μεταφορές:

- Υδροδυναμική / Αεροδυναμική συμπεριλαμβανόμενων θεμάτων πτερυγίων υπερπηλαιώσεως και προσομοίωσης ταχυτήτων πάνω από 50 κόμβους.
- Πρόωση με υδροπροωθητήρες συμπεριλαμβανόμενης υδροδυναμικής εισαγωγής (inlet hydrodynamics) σε πολύ υψηλές ταχύτητες.
- Συστήματα ανίχνευσης αντικειμένων που θα επιτρέπουν την αποφυγή εμποδίων σε ταχύτητες 60-120 κόμβους και
- Υλικά και εργαλεία μηχανικού σχεδιασμού για πολύ χοντρά (πάνω από 5 εκ.) σύνθετα (composite) υλικά υπό δυναμικές συνθήκες φόρτωσης.

Η γραμμή 5 στόχευε στους εξωτερικούς παράγοντες που επηρεάζουν τη θαλάσσια μεταφορά στις καινούργιες αυτές ταχύτητες, θέματα ταξινόμησης για το σκάφος και το μανουβράρισμά του, προδιαγραφές από τις ακτοπολικές εταιρείες, περιβαλλοντικές επιπτώσεις, εκτίμηση/αξιολόγηση και πρόβλεψη ασφάλειας προπλάσματος.

Η ενσωμάτωση/συντονισμός όλων των γραμμών γίνεται στη γραμμή 6, η

οποία περιλαμβάνει αυτή καθαυτή τη δουλειά έρευνας και ανάπτυξης επί της σύλληψης του WAH όπως:

- Βελτιστοποίηση βάρους.
- Ευστάθεια υπό συνθήκες δυναμικών φορτίων από τον κυματισμό και τις α-ναταράξεις αέρος σε χαμηλές και υψηλές ταχύτητες.
- Καμπύλη επιτάχυνσης και απαιτήσεις ισχύος.
- Μηχανική συμπεριφορά ζωτικών μερών της κατασκευής.
- Αλληλεπίδραση των τεχνολογιών από τις γραμμές 1-4.

Η τεχνική προσέγγιση προβλέπει περισσότερο την ανάπτυξη των χαρακτηριστικών του υδροδυναμικού ελέγχου μέσω των υδροπτερυγίων παρά εκείνων του αεροδυναμικού ελέγχου.

Τα υδροπτερύγια (hydrofoils) συνδέονται με τα φτερά (wings) με κάθετα δοκάρια όπως καθαρά φαίνεται στο σχήμα 3 της απεικόνισης των πτερυγίων του σκάφους και των υδροπτερυγίων που διαπερνούν την επιφάνεια του νερού. Χωριστά υδροπτερύγια σχήματος V χρησιμοποιούνται για να παράγουν υδροδυναμικές δυνάμεις ανύψωσης που βοηθούν στην «αποθαλάσωση» για να ανυψώσουν το σκάφος έξω από το νερό πριν πιάσει την ταχύτητα αέρος, που στη συνέχεια θα δώσουν στα φτερά τη δυνατότητα να μεταφέρουν πλήρως το βάρος του σκάφους.

Κατά τη διάρκεια της ανάπτυξης πολύ μεγάλη προσπάθεια αφιερώνεται στη μελέτη της αεροδυναμικής ανάλυσης και της διακρίβωσης/επαλήθευσης των αεροδυναμικών δοκιμών σε αεροσκάφη. Παρά το ότι το Seabus δεν εγκαταλείπει ποτέ το νερό, η περισσότερη από τη δύναμη ανύψωσής του αποκτάται από τα φτερά του. Έτσι, μεγάλο μέρος της έρευνας επικεντρώνεται στα συγκεκριμένης χρήσης υδροπτερύγια σταθεροποίησης και στα αεροδυναμικά φτερά, που επενεργούν με την επίδραση επιφανείας (surface effect) για ανύψωση και μείωση της οπισθέλκουσας (drag reduction).

ΠΡΟΟΔΟΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ

• Ορισμός των υδρο/αεροδυναμικών επιδράσεων στη σταθερότητα και στον έλεγχο

Κατά τη διάρκεια των ερευνών, φάνηκε καθαρά ότι είχαν υποεκτιμηθεί σημαντικά προβλήματα σχετικά με τη σταθερότητα και τον έλεγχο του σκάφους, καθώς και με την αλληλεπίδραση μεταξύ των αεροδυναμικών και υδροδυναμικών επιφανειών ελέγχου. Όμως αποκτήθηκε η απαραίτητη κατανόηση και η εφαρμογή της στο σχεδιασμό του σκάφους. Επίσης, η επίδραση του ανέμου στην ανύψωση και την απόδοση κατά την πλεύση αναγνωρίστηκε σαν νέο ζήτημα.

Η έρευνα στο πλαίσιο του προγράμματος «Brite Euram», Seabus-Hydaer κατέδειξε μια νέα λύση στο πρόβλημα του επιχειρησιακού προφίλ και των υδροπτερυγίων σε ταχύτητες υπεροπηλαίωσης χωρίς υπεροπηλαίωση ή σπηλαίωση. Η δοκιμασθείσα και αναφερθείσα διαμόρφωση απαρτίζεται από μία ειδική αυλακοειδή κατακόρυφη κολόνα στην κατεύθυνση της ροής, η οποία υποκινεί με ελεγχόμενο τρόπο τη δημιουργία μιας πραγματικής οριακής στιβάδας δύο φάσεων. Αφού η ηχητική ταχύτητα σε ροή νερού - αέρα δύο φάσεων είναι κάτω από 30μ/δ, σε υψηλές ταχύτητες αυτή η οριακή στιβάδα συμπεριφέρεται σαν υπερηχητική ροή πάνω από το πτερύγιο. Οι προς τα κάτω πιέσεις δεν μπορούν να πολλαπλασιάσουν τις προς τα πάνω πιέσεις, και έτσι δεν σχηματίζονται υπερηχητικές φυσαλίδες.

Τα πτερύγια που είναι εφοδιασμένα με αυτή την ειδική αυλάκωση δείχνουν συ-

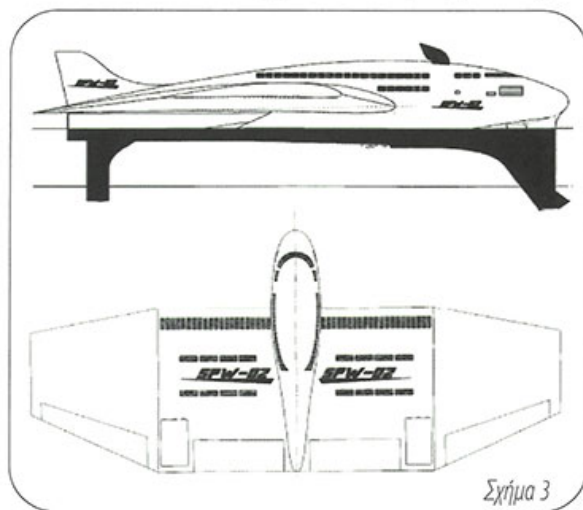
νεχή ανυψωτικά χαρακτηριστικά χωρίς σπηλαίωση ή υπεροπηλαίωση σε οποιαδήποτε ταχύτητα και αυτό ανοίγει σημαντικές, ανέλπιστες εφαρμογές στην ελεγχόμενη από πτερύγια πλεύση και στα κλασικά συστήματα προώσεως για πολύ υψηλές ταχύτητες.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Μέσα στο πλαίσιο των εργασιών της κοινοπραξίας του Seabus αποκτήθηκε σημαντική γνώση πάνω στην πολυπλοκότητα της συλλήψεως μιας ιδέας, η οποία έπρεπε να συνδυάζει τα πλεονεκτήματα της βελτιωμένης αεροδυναμικής απόδοσης που μπορεί να αποκτηθεί από το φαινόμενο wing in ground, σε συνδυασμό με τα πλεονεκτήματα της πρόωσης με υδροπροωθητήρες και μικρά υδροπτερύγια για τη διασφάλιση της σταθερότητας και του ελέγχου σε ταχύτητες πά-



Σχήμα 2. Απεικόνιση ενός Seabus-Hydaer



Σχήμα 3

νω από 100 κόμβους.

Ένας μοναδικός συνδυασμός διεπιστημονικής γνώσης στην αεροδυναμική, υδροδυναμική, πρόωση, κατασκευαστική σχεδίαση και επιχειρησιακή λειτουργία έγινε κτήμα των μελών της κοινοπραξίας Seabus, και τώρα αυτή η γνώση είναι διαθέσιμη για την τεχνική αξιολόγηση άλλων ιδεών του συστήματος ταχέων θαλασσίων μεταφορών.

Ολοκληρώνοντας το παρόν άρθρο θα ήθελα να παρατηρήσω ότι το παγκόσμιο εμπόριο και τα ταξίδια εξακολουθούν να αυξάνονται και η κίνηση στις θάλασσες και στους ωκεανούς είναι μεγαλύτερη από ποτέ. Η πιο σύγχρονη θαλάσσια τεχνολογία της Ευρώπης αναπτύσσει τις θαλάσσιες υπεραρτηρίες σαν ένα περιβαλλοντικά φιλικό και αποδοτικό κομμάτι του παγκόσμιου συστήματος μεταφορών. Κοιτάζουμε μπροστά και προβλέπουμε στην αειφόρο ανάπτυξη. ☉

Maritime Cyprus 2007

Conference, 23-26 September

Evagoras Lanitis Centre "Charoupomilos" Limassol



A leading event

that brings

together the world's

shipping community

stay tuned...



For further information:

Department of Merchant Shipping, Ministry of Communications and Works

P.O. Box 56193, 3305 Limassol, Cyprus, Tel: +357 25848100, Fax: +357 25848134

Email: maritimecyprus@dms.mcw.gov.cy, Website: www.shipping.gov.cy

Του Παναγιώτη Κούνουπα

Senior Underwriter του κλάδου Πλοίων & Σκαφών Αναψυχής, AIGAION Ασφαλιστική Α.Ε.



Για τρίτη συνεχόμενη χρονιά βρίσκεται στην κορυφή της παραγωγής στις ασφάλειες πλοίων και σκαφών αναψυχής ελέγχοντας το 32,4% της συνολικής παραγωγής του κλάδου.

Παράλληλα, το πρώτο τρίμηνο του 2007 η παραγωγή του κλάδου πλοίων και σκαφών καταγράφει νέα αύξηση 30% συγκριτικά με το αντίστοιχο τρίμηνο του 2006.

Ο κ. Παναγιώτης Κούνουπας, Senior Underwriter του κλάδου Πλοίων & Σκαφών Αναψυχής, αποδίδει τη σημαντική αύξηση της παραγωγής, μεταξύ άλλων, στην αξιοπιστία της εταιρείας, στην αμεσότητα και την ποιότητα της εξυπηρέτησης που προσφέρει και την ευρεία αποδοχή της από τους καταναλωτές και τους επαγγελματίες ασφαλιστές.

► AIGAION ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ:

η θεαματική επικράτησή της στην ασφαλιστική αγορά

Είναι γνωστό ότι η AIGAION Ασφαλιστική Α.Ε. θεωρείται από τις πλέον επιτυχημένες εταιρείες στον κλάδο πλοίων και σκαφών αναψυχής. Πού οφείλεται η επιτυχία αυτή της εταιρείας;

Η AIGAION εισήλθε το 1995 στην εγχώρια ναυτασφαλιστική αγορά, έχοντας κυρίως ένα όραμα: την απόλυτη εξειδίκευση και τη θεαματική της επικράτηση σε ρόλο ηγέτη και ρυθμιστή των εξελίξεων της ελληνικής ασφαλιστικής πραγματικότητας στον κλάδο πλοίων και σκαφών αναψυχής. Το όραμα επιτεύχθηκε σε σχετικά σύντομο χρονικό διάστημα, αφού το 2004, έπειτα από 9 μόλις χρόνια λειτουργίας, η AIGAION βρίσκεται για πρώτη φορά στην κορυφή της ελληνικής ναυτασφαλιστικής αγοράς και παραμένει εκεί μέχρι σήμερα, για τρίτη συνεχή χρονιά, ελέγχοντας πλέον το 32,4% της συνολικής παραγωγής του κλάδου.

Η άψογη κατάρτιση των στελεχών της, ο επαγγελματισμός, το ανθρώπινο πρόσωπο και η άριστη

εξυπηρέτηση του πελάτη σε όλο το φάσμα των παρεχόμενων υπηρεσιών - από την άρτια δόμηση των συμβολαίων και την έγκαιρη έκδοση προσφορών έως την ταχύτατη διεκπεραίωση των απαιτήσεων - παραμένουν πάντα οι βασικές αρχές που καθορίζουν τη στρατηγική της AIGAION και που, φυσικά, συμβάλλουν στην ανοδική της πορεία. Εξίσου σημαντικές είναι οι επαρκείς αντασφαλιστικές συμβάσεις από διεθνώς αναγνωρισμένους αντασφαλιστικούς οίκους του εξωτερικού, οι οποίες συνηγορούν στην άμεση αποδοχή της AIGAION από τους πλοιοκτήτες και τους τραπεζικούς οργανισμούς που τους δανειοδοτούν.

Οι ασφάλειες πλοίων και σκαφών αναψυχής είχαν δημιουργήσει πολλά προβλήματα στους ασφαλισμένους, ιδιαίτερα στο θέμα πληρωμής ζημιών. Πολλές εταιρείες είχαν εκδώσει ασφαλιστήρια ελλιπή και ίσως μη νόμιμα και πολλοί ασφαλισμενοί φρόντιζαν μόνο

για την είσπραξη του ασφαλιστρού. Έτσι δημιουργήθηκε δυσπιστία στην αγορά. Τι έχετε να παρατηρήσετε σ' αυτό το θέμα;

Είναι δυστυχώς αλήθεια ότι η ελληνική ασφαλιστική αγορά υπέφερε στο παρελθόν από έλλειψη επαγγελματισμού και σωρεία λαθών από ανεπιτυχείς προσπάθειες ασφαλιστικών εταιρειών, αλλά και ασφαλιστών στον κλάδο ασφάλισης πλοίων. Ακόμα και κάποιες ελπιδοφόρες προσπάθειες που πραγματοποιήθηκαν προγενέστερα από ικανά στελέχη της αγοράς, δυστυχώς είχαν άδοχο τέλος. Αποτέλεσμα όλων αυτών ήταν η δημιουργία δυσπιστίας στους Έλληνες πλοιοκτήτες και εφοπλιστές για την εγχώρια ασφαλιστική αγορά και η καθολική άρνησή τους για τα προσφερόμενα «ελληνικά» ασφαλιστικά προϊόντα.

Μέσα σε ένα τέτοιο περιβάλλον, η AIGAION κατάφερε να αποτελέσει τη φωτεινή εξαίρεση προσφέροντας ποιοτικές ασφαλιστικές υπηρεσίες τα τελευταία 12 χρόνια που υπηρετεί την ελληνική ναυτιλία, σημειώνοντας ρεκόρ διατηρησιμότητας ασφαλιζόμενων ναυτιλιακών εταιρειών σε ποσοστό άνω του 85%.

Παρατηρούμε ότι η εταιρεία σας ασχολείται και με κάλυψη κινδύνων P&I και FD & D. Πώς καλύπτετε τους εν λόγω κινδύνους, ενεργείτε σαν πράκτορες-παραγωγοί-ασφαλειομεσίτες και καλύπτετε τους κινδύνους στα γνωστά P&I Clubs ή αναλαμβάνει η εταιρεία σας την κάλυψη των εν λόγω κινδύνων, και αν ναι το ασφαλιστρο είναι fixed;

Από το 2004 η AIGAION είναι και παραμένει η μοναδική ελληνική ασφαλιστική εταιρεία που αναλαμβάνει κάλυψη κινδύνων P&I (Αστικής Ευθύνης Πλοιοκτήτη) και FD&D (Νομικής Προστασίας Πλοιοκτήτη) για πλοία χωρητικότητας μέχρι 7.500 GT, χάρη στην ισχυρότατη αντασφαλιστική της κάλυψη από τα μεγαλύτερα ασφαλιστικά συνδικάτα των Lloyd's του Λονδίνου.

Τα χρεούμενα ετήσια ασφάλιστρα για κάθε πλοίο είναι καθορισμένα -fixed- και δεν επιβαρύνονται από τα συνολικά αποτελέσματα των απαιτήσεων (claims) των άλλων πελατών/πλοίων όπως ισχύει στους αλληλοασφαλιστικούς οργανισμούς (P&I Clubs) Ευρώπης και της Αμερικής.

Φυσικά, η AIGAION καλύπτει και όλους τους πα-

ραδοσιακούς κινδύνους Hull & Machinery, παρέχει ασφάλιση πληρωμάτων και, επιπλέον, καλύπτει την αστική ευθύνη των τουριστικών λιμένων και ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων και ναυτιλιακών επαγγελματιών.

Η AXA, που καλύπτει P&I κινδύνους, διέκοψε πρόσφατα την εν λόγω κάλυψη. Έτσι, ένα μεγάλο κενό δημιουργήθηκε και πολλοί πλοιοκτήτες ταλαιπωρήθηκαν για να καλύψουν τα πλοία τους στα υπάρχοντα P&I Clubs. Η εταιρεία σας τι είδους πλοία καλύπτει για P&I κινδύνους (μικρά, μεγάλα, ξηρού φορτίου κ.λπ.) και ποια είναι η αντασφαλιστική σας κάλυψη;



Το πρωτοποριακό πρόγραμμα ασφάλισης έναντι κινδύνων P&I απευθύνεται σε όλες τις κατηγορίες πλοίων της εμπορικής και επιβατηγούς ναυτιλίας, καθώς επίσης και σε αλιευτικά σκάφη και megayachts, που απαιτούν μια πληρέστερη ασφάλιση των αστικών ευθυνών τους. Το μέγιστο ασφαλιζόμενο όριο ευθύνης ανά συμβάν είναι 25 εκατ. ευρώ, το οποίο και υπερκαλύπτει τις απαιτήσεις των ασφαλιζόμενων πλοίων σύμφωνα με τις ισχύουσες διεθνείς συνθήκες και κανονισμούς.

Δυστυχώς, η ανάπτυξη ασφαλίσεως κινδύνων P&I για δρομολογημένα «μικρά» πλοία της ελληνικής ακτοπλοΐας συμπεριλαμβανομένων και των πορθμείων υστερεί σημαντικά, καθώς το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο περί υποχρεωτικής ασφάλισης δεν εφαρμόζεται από το 2001. Από πέρυσι ψηφίστηκε η τροποποίηση του νόμου αυτού (2932/01), βάσει της οποίας συστάθηκε αρμόδια επιτροπή προς καθορισμό νέων ασφαλιστικών

κινδύνων και ποσών και ενώ η επιτροπή γνωμοδότησε από το Σεπτέμβριο του 2006, η νέα απόφαση από τα σχετικά υπουργεία δεν έχει ακόμη ληφθεί.

Αποτέλεσμα, τα πλοία αυτά, σήμερα, να μην είναι ακόμα ασφαλισμένα ή να είναι ελλιπώς ασφαλισμένα για σωματικές βλάβες επιβατών με όρια ευθύνης ισόποσα με ενός Ι.Χ. αυτοκινήτου ή ενός φουσκωτού σκάφους!

Γνωρίζουμε ότι η εταιρεία σας δραστηριοποιείται στην ελληνική αγορά. Σκέπτεστε να εισέρθετε σε αγορές του εξωτερικού και, αν ναι, με τι κεφάλαια θα ξε-

κινήσετε και πού θα αντασφαλιστείτε;

Η AIGAION έχει ήδη καταθέσει αίτηση χορήγησης άδειας για διενέργεια απευθείας ναυτασφαλιστικών εργασιών στη Μεγάλη Βρετανία και ανάλογα θα κινηθεί και για άλλες ευρωπαϊκές αγορές. Διαθέτουμε ήδη αντασφαλιστική παρουσία στο Ντουμπάι, παρέχοντας υπηρεσίες στις ασφαλιστικές εταιρείες της περιοχής του Περσικού κόλπου. Αντίστοιχα, έχουμε αντασφαλιστική παρουσία στις αγορές των Ιρλανδίας, Ισπανίας, Κύπρου, Τουρκίας και Κίνας, ενώ μελετούμε την άμεση ανάπτυξή μας στη ναυτιλιακή βιομηχανία Αυστραλίας και Σιγκαπούρης.

Η AIGAION διαθέτει υπερεπάρκεια ιδίων κεφαλαίων και υπερκαλύπτει το απαιτούμενο περιθώριο φερεγγυότητας, ενώ η συνολική της αντασφαλιστική προστασία είναι πληρέστατη, παρεχόμενη από A+ Rated αντασφαλιστές. ☉



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Αύξηση της τουριστικής κίνησης που αγγίζει το 7% αναμένεται για το τρέχον έτος

Μελέτη του Ινστιτούτου Τουριστικών Ερευνών & Προβλέψεων (ΙΤΕΠ)

Το 2006 είναι το δεύτερο συνεχές καλό τουριστικό έτος στη μεταολυμπιακή περίοδο. Το 2005, πρώτο έτος ανακάμψεως από πενταετία, συνοδεύθηκε από επιτάχυνση του ρυθμού αυξήσεως το 2006. Με αυξητικό ρυθμό σε όρους αφίξεων και διανυκτερεύσεων 7,7%, πραγματοποίησε επίδοση 70% υψηλότερη τόσο του παγκόσμιου ρυθμού (4,5%) και διακριτά υψηλότερη των ανταγωνιστριών χωρών. Η εξέλιξη αυτή ενισχύει την εκτίμηση για μονιμότερη έξοδο της χώρας από την υφιστάμενη κατάσταση για τον τουρισμό που συντηρείτο ακόμη και μέχρι το 2004. Βεβαίως, ερωτήματα εγείρονται καθ' όσον αφορά στην υστέρηση που παρουσιάζουν οι συναλλαγματικές εισπράξεις έναντι των αφίξεων. Η υστέρηση αυτή δεν μπορεί να ερμηνευθεί έτσι απλά με αναφορά στις πολιτικές all inclusive, που φαίνεται να εξαπλώνονται διακριτά.

Η πολύ καλή επίδοση του τουριστικού τομέα κατά τη διετία 2005-2006 έχει προεξάρχοντως προσδιορισθεί από εσωτερικούς παράγοντες, όπως είναι η προβολή και διαφήμιση, αλλά και η αναβάθμιση των υποδομών. Η καθίζηση του τουρισμού κατά την περίοδο 2001-04 δεν προήλθε αποκλειστικά από την απουσία της χώρας στα τουριστικά δρώμενα ανά τον κόσμο. Σημαντικός υπήρξε σχετικώς και ο ρόλος της καθιζήσεως της μέσης ολικής ποιότητας του τουριστικού προϊόντος, κατά βάση προερχόμενης από την περαιτέρω υποβάθμιση

**Ποσοστιαία Μεταβολή Αφίξεων και Συναλλαγματικών Εισπράξεων
στις Ανταγωνίστριες Χώρες για το 2006**

Χώρα / Περιοχή	Αφίξεις	Συναλλαγματικές Εισπράξεις (σε €)	Εισπράξεις ανά Άφιξη
I. Μεσογειακές Χώρες	(1)	(2)	(2) : (1)
ΕΛΛΑΣ	7,7	5,1	0,66
Ισπανία	4,5	5,8	1,29
Ιταλία	1,7	6,6	3,88
Πορτογαλία	7,7	6,3	0,82
Τουρκία	-8,7	-7,6	0,87
Κύπρος	-2,8	2,1 (Λ.Κ.)	-0,75
Ισραήλ	-4,2	-1,2 (\$)	0,29
Σλοβενία	3,9	3,8	0,97
N.E. Μεσόγειος	4,2		
II. ΚΟΣΜΟΣ	4,5		
Αφρική	9,1		
Ασία - Ειρηνικός	7,6		
Αμερική	2,1		
Ευρώπη	3,9		
M. Ανατολή	3,9		

Πηγή: WTO, Κεντρικές Τράπεζες των Χωρών, Επεξεργασία ΙΤΕΠ.

του εξωξενοδοχειακού περιβάλλοντος.

Το δίδαγμα που κατέλιπαν οι Ολυμπιακοί Αγώνες, με την έστω μερική αναβάθμιση των υποδομών και της φιλοξενίας, είναι καταλυτικό και δείχνει το δρόμο για την αξιοποίηση των φυσικών και πολιτιστικών τουριστικών πλεονεκτημάτων της χώρας- αξιοποίηση που θα διατηρήσει μεσο-μακροπροθέσμως ικανοποιητικό βαθμό αναπτύξεως της ελληνικής οικονομίας.

Η πρόβλεψη για το τρέχον έτος, εν απουσία εξωγενών αποτρεπτικών παραγόντων, είναι ομοίως αισιόδοξη. Το Ινστιτούτο εκτιμά ότι οι επικρατούσες οικονομικές συνθήκες και τάσεις της παγκόσμιας οικονομίας, προεξάρχοντως δε των δυτικοευρωπαϊκών χωρών, αλλά και ο αυξανόμενος ρόλος των αναδυόμενων χωρών της Ανατολικής Ευρώπης, διαμορφώνουν ευμενές πλαίσιο για τη συνέχιση της διαστολής της τουριστικής δραστηριότητας, με αρκετά ικανοποιητικό βαθμό. Η αύξηση προβλέπεται να είναι της τάξεως του 6-7%, με τάση να κινηθεί πλησιέστερα προς το 7% παρά στο 6%. Η φαινομενικά συντηρητική αυτή πρόβλεψη, ενόψει πιο αισιόδοξων προβλέψεων από τουριστικούς παράγοντες, έχει επηρεασθεί και από τη σκέψη ότι η Τουρκία θα εξαντλήσει όλες τις διαθέσιμες δυνατότητες ανακτήσεως απολεσθέντος εδάφους (-8,7% το 2006). Πάντως, ενόψει της προβλέψεως του Π.Ο.Τ. για αύξηση του παγκόσμιου τουρισμού το 2007 κατά 4%, επαλήθευση της παρούσας προβλέψεως για την Ελλάδα θα είναι άκρως αισιόδοξη εξέλιξη, όχι μόνο για τον τουριστικό τομέα, αλλά και για την ελληνική οικονομία.

**Προσωρινή Εκτίμηση της Επιδόσεως του Παγκόσμιου Αλλοδαπού Τουρισμού
κατά το 2006 % Μεταβολή**

	2004	2005	2006 (1)	2007 (2)
ΚΟΣΜΟΣ	10,1	5,4	4,5	4,0
I. Ευρώπη	4,3	4,0	3,9	
Β. Ευρώπη	8,4	6,5	6,6	
Δ. Ευρώπη	2,2	2,6	4,3	
Κεντρ.-Ανατ. Ευρώπη	10,0	1,4	1,0	
Νότια-Μεσογειακή Ευρώπη	1,9	6,0	4,2	
II. Ασία-Ειρηνικός	27,3	7,7	7,6	
Β.Α. Ασία	28,6	10,3	7,4	
Ν.Α. Ασία	30,4	4,8	9,0	
Ωκεανία	12,1	3,7	0,3	
Ν. Ασία	18,5	4,8	10,1	
III. Αμερική	11,1	6,0	2,1	
Β. Αμερική	10,9	4,7	0,5	
Καραϊβική	5,9	4,4	3,2	
Κεντρ. Αμερική	15,6	13,4	6,1	
Ν. Αμερική	17,2	12,2	7,2	
IV. Αφρική	9,1	8,5	8,1	
Β. Αφρική	15,1	8,9	5,8	
Υποσαχάρια Αφρική	5,8	8,2	9,4	
V. Μέση Ανατολή	22,8	8,4	3,9	

1. Προσωρινά στοιχεία, 2. Πρόβλεψη.

Πηγή: WTO.



Πρέπει να σημειωθεί, να ερμηνευθεί και να αντιμετωπισθεί η στασιμότητα που άρχισε να ενδημεί στα Ιόνια Νησιά, έναν ιδιαίτερος προσφιλή προορισμό επί σχετικά μακρά περίοδο. Το αίτιο είναι προφανώς σύνθετο, στο οποίο συμμετέχουν ισotίμως πολιτεία αλλά και η εντοπία τουριστική επιχειρηματική τάξη. Είναι εντυπωσιακή η επίδοση των προορισμών Κρήτη-Δωδεκάνησος με ρυθμούς +10,2% και +9,6% αντιστοίχως, αλλά και των νησιών του Β. Αιγαίου.

Τα παρατεθέντα στοιχεία στηρίζονται στις ενδείξεις που παρέχουν οι αεροπορικές αφίξεις. Από της απόψεως αυτής, οι εκτιμήσεις για Β. Ελλάδα και Πελοπόννησο ενδέχεται να αποκλίνουν από την πραγματικότητα.

Η πρόβλεψη για το τρέχον έτος στηρίζεται σε πολλούς παράγοντες, εσωτερικής και εξωτερικής προελεύσεως. Από εσωτερικής απόψεως, οι ακόλουθοι παράγοντες αναμένεται να ενεργήσουν θετικά:

(α) Η αναβάθμιση των γενικών υποδομών και ευρύτερη αναγνωρισιμότητα της Ελλάδας ως προορισμού, ως επακόλουθο του 2004, καθώς και της ικανοποιητικού βαθμού προβολής και διαφημίσεως όλου του τουριστικού περιβάλλοντος της χώρας.

(β) Η δραστηριοποίηση της τουριστικής πολιτικής προσελκύσεως πελατείας από την περιοχή των ανατολικών χωρών της Ευρώπης έχει αρχίσει να αποδίδει καρπούς, προβλέπεται δε να αποτελέσει πυλώνα της περαιτέρω τουριστικής αναπτύξεως της χώρας, εφάμιλλο χωρών προελεύσεως, όπως η Γερμανία και Μεγάλη Βρετανία. Τα μεγάλα αποθέματα της μη εισέτι εκδηλωθείσας τουριστικής ζήτησεως και το ταχέως βελτιούμενο επίπεδο διαβίωσης για μεγάλα τμήματα του πληθυσμού προδιαθέτουν θετικά για διατύπωση αισιόδοξης προβλέψεως. Πρέπει, συναφώς, να επισημανθεί ότι η Τουρκία δέχεται από την πε-

ριοχή αυτή τουριστικό πλήθος της τάξεως των 3,5 εκατ. ατόμων, έναντι 300-400 χιλιάδων που επισκέπτονται κατ' έτος την Ελλάδα.

(γ) Η συγκράτηση των τιμών στα καταλύματα σε συνδυασμό με την ανάσχεση της φθίνουσας ποιότητας των εξωξενοδοχειακών υπηρεσιών βελτιώνουν την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού τουριστικού προϊόντος, σε πείσμα του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος που απολαμβάνουν προς το παρόν οι μεσογειακοί δολαριακοί προορισμοί.

(δ) Η στέρεα αναπτυξιακή επίδοση του κόσμου και ιδιαίτερος των χωρών προελεύσεως του κύριου όγκου των τουριστών που επισκέπτονται την Ελλάδα, αποτελούν ισχυρή βάση θεμελιώσεως αισθήματος αισιοδοξίας.

(ε) Η αναζωογόνηση της αμερικανικής αγοράς, ως προελεύσεως, άρχισε να κάνει αισθητή την παρουσία της. Έχει δε τούτο ιδιαίτερη σημασία, διότι η ανά διανυκτέρευση δαπάνη



365 ημέρες το χρόνο,
φροντίζουμε
να μένουν οι θάλασσες
πάντα γαλάζιες.

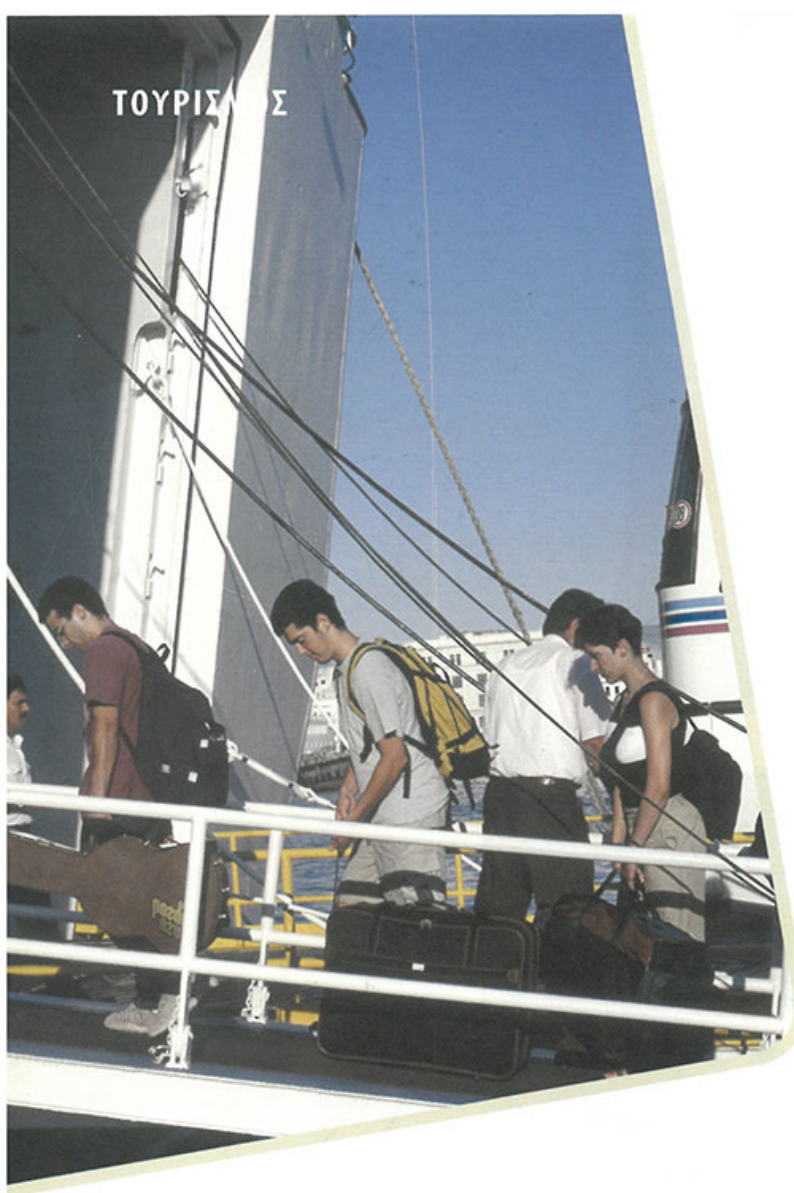


•HELMEPA•

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΝΩΣΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

www.helmepa.gr

1982 - 2007
25
χρόνια
Εθελοντικής Δέσμευσης



είναι σχετικώς υψηλή και ο αριθμός διανυκτερεύσεων ανά άφιξη μεγάλος.

Η διατυπούμενη αισιόδοξη πρόβλεψη υπαγορεύει την ανάγκη διατυπώσεως επισημάνσεων αναφορικών με τη συνέχεια της τουριστικής πολιτικής σ' όλες τις βασικές αυτές διαστάσεις: βελτίωση της ποιότητας, συνέπεια μεταξύ τιμής και ποιότητας και προβολή και διαφήμιση των δύο πρώτων διαστάσεων. Επιτυχής τουριστική πολιτική και ανάπαυση επί των δαφνών της επιτυχίας αποτελούν έννοιες αντιφατικές.

Ο ανταγωνισμός απαιτεί συνεχή επαγρύπνηση, συνεχή βελτίωση της ολικής ποιότητας, συνεχή προσπάθεια μειώσεως του κόστους για δεδομένη ποιότητα και συνεχή και «επαρκούς μεγέθους» προβολή και διαφήμιση. Οι προτιμήσεις των καταναλωτών υπόκεινται σε μεταβολές υπό την επίδραση της ανόδου του βιοτικού επιπέδου, αλλά

και της κτηθείσας τουριστικής εμπειρίας. Η τουριστική πολιτική οφείλει να προηγείται κατά τινά τρόπο της εμφανίσεως των αλλαγών στις προτιμήσεις και να εναρμονίζεται συνεχώς προς τις ανάγκες που δημιουργεί ο διεθνής ανταγωνισμός, ιδίως σε σχέση με τις ανταγωνίστριες χώρες.

Αναφορικά με τον εσωτερικό τουρισμό το ITEM παρατηρεί τα ακόλουθα: Έχει τονισθεί στις μελέτες του Ινστιτούτου ότι δεν υπάρχει ισοδυναμία, από αναπτυξιακή άποψη, ίσων μεταβολών του αλλοδαπού και του εσωτερικού τουρισμού. Ο αλλοδαπός τουρισμός, καθ' ο εξωγενής, επηρεάζει αυτονόμως και δραστηκώς την εγχώρια οικονομική δραστηριότητα. Ο εσωτερικός τουρισμός δεν διαθέτει αυτήν τη δυνατότητα, διότι οι επιδράσεις ομοιάζουν, σε κάποιο βαθμό, με τις επιδράσεις παιγνίου μηδενικού αθροίσματος. Η τουριστική δαπάνη του εσωτερικού τουρισμού δημιουργεί

πολύ μικρότερη συγκριτικά προστιθέμενη αξία. Όταν, όμως, ο εσωτερικός τουρισμός γίνεται υποκατάστατο του αλλοδαπού, τα οικονομικά αποτελέσματα ίσης τουριστικής δαπάνης εξισώνονται. Είναι για τον λόγο αυτό χρήσιμο να γίνει αξιολόγηση του προγράμματος «Μένουμε Ελλάδα». Με βάση τα μέχρι τώρα διαθέσιμα στοιχεία (2005, πρώτο έτος εφαρμογής), η επιτυχία του προγράμματος είναι τόσο εντυπωσιακή, που πιθανότατα υπερβαίνει και τις πλέον αισιόδοξες προσδοκίες της ηγεσίας του υπουργείου Τουριστικής Αναπτύξεως.

Κατά την περίοδο 2000-2004 ο αριθμός των αφίξεων σε επιχειρηματικού τύπου καταλύματα αυξήθηκε με μέσο ρυθμό της τάξεως του 4%, έναντι αυξήσεως 29,3% για το 2005, πρώτο έτος εφαρμογής του προγράμματος. Ακόμη πιο εντυπωσιακή είναι η αύξηση του αριθμού των διανυκτερεύσεων. Έναντι μειώσεως κατά 2,3% ετησίως στην τετραετία 2000-2004, πραγματοποιήθηκε αύξηση 34,4% το 2005.

Η εντυπωσιακή αυτή αύξηση του εσωτερικού τουρισμού είναι πιθανόν να έχει ασκήσει εντονότερη αναπτυξιακή επίδραση παρ' όσον υπολαμβάνομε. (α) Η μείωση του ρυθμού αφίξεων και διανυκτερεύσεων στα ιδιόκτητα καταλύματα υποκρύπτει ενδεχομένως υποκίνηση ανθρώπων, που συνήθως πραγματοποιούσαν διακοπές σε ιδιόκτητα καταλύματα, να αναζητήσουν νέες εμπειρίες και γνωριμίες εντός της χώρας. (β) Ο υψηλός ρυθμός αυξήσεως αυτών που πραγματοποίησαν διακοπές σε κατοικίες φίλων και γνωστών ενδέχεται να εμπεριέχει επιδράσεις από το πρόγραμμα «Μένουμε Ελλάδα». ☉

The Gathering of Maritime Executives
from all over the world



The continuation of a biannual gathering
of Maritime Executives for the last 15 years.
It's a tradition to meet in Greece and network,
strengthen relations and also have fun in a big party.

over 3500 people
over 500 companies

14/06/07: The 3rd Global Shipbrokers Forum

Venue: Megaron Athens Concert Hall

15/06/07: Gala Dinner

Venue: Olympic Sailing Center, Aghios Kosmas

www.pireas2007.com

Motor yacht Bavaria 33 Sport/HT: το νέο απόκτημα της Κυριακούλης Α.Ε.



Νέο μέλος για την επιτυχημένη σειρά των μηχανοκίνητων σκαφών Sport Series του γερμανικού ναυπηγείου Bavaria Yachtbau. Πρόκειται για το νέο Bavaria 33 Sport/HT, που είναι ο διάδοχος του Bavaria 32 Sport και θα διατίθεται σε δύο εκδόσεις: Open και Hard Top.

Το Bavaria 33 Sport και στις δύο εκδόσεις του, open και hard top, έχει διαστάσεις 10 μέτρα στο μήκος και 3,45 μέτρα στο πλάτος. Οι εξωτερικοί χώροι χαρακτηρίζονται από λειτουργικότητα, δεδομένου ότι η διευθέτηση των χώρων επιτρέπει μεγάλη ευχέρεια κινήσεων στους επιβαίνοντες. Δυνατό σημείο του σκάφους είναι το πιλοτήριο από το οποίο οι κυβερνώντες έχουν άριστη ορατότητα και τον πλήρη

έλεγχο του σκάφους χάρη στην εργονομική κονσόλα και τα ευανάγνωστα όργανα. Οι εσωτερικοί χώροι είναι προσεγμένοι και φιλόξενοι, συγκεκριμένα στο κέντρο του σκάφους βρίσκεται η καλά εξοπλισμένη κουζίνα με ξύλινη επένδυση στα επιμέρους και μεγάλες επιφάνειες εργασίας. Το σκάφος διαθέτει συνολικά δύο άνετες ξεχωριστές καμπίνες, η μία εκ των οποίων με διπλό κρεβάτι και τοποθετημένη στην πλώρη και η άλλη με δύο μονά κρεβάτια ή ένα διπλό. Τέλος, στο μηχανοστάσιο εγκαθίστανται ζεύγη κινητήρων έσω - έξω από τη Volvo Penta, η δεξαμενή καυσίμου έχει χωρητικότητα 560 λίτρα και του νερού 150 λίτρα.

Το Bavaria 33 Sport είναι ένα σκάφος με κομψές και απαλές γραμμές, διαθέτει τον πληρέστερο εξοπλισμό από τα σκάφη της συγκεκριμένης κατηγορίας και προσφέρεται σε εξαιρετικά ανταγωνιστική τιμή αναριστώντας ρητά το «best value for money». Το σκάφος και στις δύο εκδόσεις θα είναι διαθέσιμο στις αρχές Μαΐου 2007.

Ναυτικές Εκδρομές



Διάλεξη με θέμα «Ναυτικές Εκδρομές» πραγματοποιήθηκε στις 25 Απριλίου 2007, στη Βιβλιοθήκη «Καίτη Λασκαρίδου». Ομιλητές της εκδήλωσης ήταν:

- Η δρ Ελπίδα Χατζηδάκη, αναπληρώτρια διευθύντρια της Εφορείας Εναλίων Αρχαιοτήτων, η οποία ανέπτυξε το θέμα: «Ένα μινωικό ναυάγιο».
- Η ομιλία της κ. Χατζηδάκη ολοκληρώθηκε με την προβολή του ντοκιμαντέρ «4.000 χρόνια μετά» - αναφορά στις εργασίες της ομάδας αρχαιολόγων κατά τη διάρκεια της υποβρύχιας ανασκαφής του πρώτου μινωικού ναυαγίου, που εντοπίστηκε στον όρμο του Μιραμπέλο κοντά στη βραχονησίδα Ψείρα και ανασκάπτεται επιτυχώς μέχρι σήμερα.
- Ο αρχιτέκτονας Κώστας Γουζέλης με θέμα «Παραδοσιακά ελληνικά σκάφη, γραφικότητα και ουσία», ενώ προβλήθηκε ένα επεισόδιο από τη σειρά «Αιγαίο νυν και αεί» των Κ. Γουζέλη και Γ. Κολόζη αφιερωμένο στα καϊκια.

- Ο φωτογράφος και συγγραφέας Γιάννης Σκουλάς, που παρουσίασε ένα οδοιπορικό Ηχώραμα στους πέτρινους φάρους της Ελλάδας. Ο φανοφύλακας της Κακοκεφαλής Χαλκίδας, κλεψυστής του Πολεμικού Ναυτικού, Δημήτρης Καραγιάννης, κατέθεσε την εμπειρία του και τον τρόπο ζωής αυτού και της οικογένειάς του στο Φάρο.

Στην εκδήλωση παρευρέθησαν οι βουλευτές κ. Στ. Σουμάκης και Μπεντενιώτης, βαθμοφόροι του Πολεμικού Ναυτικού και της υπηρεσίας Φάρων, εκπρόσωποι της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, ο κ. Δημητριάδης Ευγενίδης του Ιδρύματος Ευγενίδου και πολλοί άλλοι.

Στη Βιβλιοθήκη «Καίτη Λασκαρίδου» λειτουργούν επίσης οι παρακάτω εκθέσεις, οι οποίες και θα διαρκέσουν μέχρι τις 29 Ιουνίου:

- Έκθεση παλαιών ναυτικών αντικειμένων, φυσικών θαλάσσιων ευρημάτων και εναλίων αρχαιοτήτων (ιδιωτική συλλογή - υπηρεσία εναλίων αρχαιοτήτων του ΥΠΠΟ).
- Έκθεση φωτογραφίας «Φάροι της Ελλάδας».



Μεταφορές: Αρτηρίες ζωής για τα νησιά

Των: Κωνσταντίνου Χλωμούδη, Μαρίας Λεκάκου, Κώστα Πάνου, Ευστράτιου Παπαδημητρίου, Θεόδωρου Συριόπουλου, Ερνέστου Τζαννάτου
Πρόλογος: Χαρίλαος Ν. Ψαραύτης
Εκδόσεις Παπαζήση

Υπό τον τίτλο «Μεταφορές: Αρτηρίες ζωής για τα νησιά» εκδόθηκε η πρωτότυπη μελέτη που έγινε για λογαριασμό του Ινστιτούτου Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΙΤΑ).



Σε αυτή τη μελέτη η επιστημονική επιτροπή μελών ΔΕΠ Πανεπιστημίων Πειραιώς και Αιγαίου, υπό την ευθύνη του αν. καθηγητή Κ. Χλωμούδη, επισημαίνει πως στη διαδικασία ανάπτυξης

του μεταφορικού συστήματος στη νησιωτική Ελλάδα συγκρούονται με διάφορους τρόπους η λογική του δημοσίου αγαθού, που απαιτεί την αδιάκοπη παροχή μεταφορικών υπηρεσιών, και η λογική της οικονομικής βιωσιμότητας μιας υπηρεσίας.

Λαμβάνοντας υπόψη και το δεδομένο της έντονης εποχικότητας της ζήτησης στις διάφορες νησιωτικές περιοχές, η σύγκρουση μεταξύ αυτών των δύο αντιλήψεων στο πέρασμα του χρόνου αναπτύσσεται δυναμικά.

Σε αυτό το πλαίσιο, η μελέτη καταγράφει και αναλύει την υφιστάμενη κατάσταση των μεταφορών στο νησιωτικό χώρο και θέτει τις προϋποθέσεις για τη διαμόρφωση μιας ολοκληρωμένης και ρεαλιστικής πρότασης θεσμικού και λειτουργικού χαρακτήρα.

Ιδέες για την ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών με το συντονισμό και διαφορετικών μέσων (πλοίων, αεροπλάνων, υδροπλάνων, ελικοπτερίων), αναλύσεις για το πώς πρέπει να δομηθεί η σχέση με την Πολιτεία αλλά και με την Ευρωπαϊκή Ένωση με την εξασφάλιση «καθολικής υπηρεσίας», ένα πλήρες ερωτηματολόγιο που καταγράφει τις θέσεις των ίδιων των ενδιαφερομένων και συγκεκριμένες προτάσεις για την άσκηση πολιτικής σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο καθιστούν αυτή τη μελέτη πολύτιμο εργαλείο στην άσκηση πολιτικής.

Challenges and Trends in Shipping: Markets, Investments and Policies

July 4-6/2007
Athens, Greece



International Association of Maritime Economists
ANNUAL CONFERENCE

To register online please visit: www.iame2007.org

Under the auspices of the



Conference Sponsors

Industry partner



Navios Maritime Holdings Inc.

Silver Sponsors



Bronze Sponsor



With the support of



HELLENIC SHIPBROKERS ASSOCIATION
Established in 1975



• HELMEPA •
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΝΩΣΗ ΓΕΩΡΓΙΑΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ
HELLENIC MARINE ENVIRONMENT PROTECTION ASSOCIATION



INTERNATIONAL PORT OF PIRAEUS, GREECE



WISTA HELLAS
Women's International Shipping
and Trading Association Hellas



Ενωση Ναυτιλιακών Οικονομολόγων Ελλάδας Hellenic Association
of Maritime Economists

Official Provider of Express Mail Services



Communication Sponsors

Lloyd's List



Communication Supporters

economic
outlook

LOGISTICS
& Management

NAYTIKA
XPONIKA

SHIPPING
INTERNATIONAL MONTHLY REVIEW

Lloyd's List events

SHIPPING
ECONOMIST

ELNAVI
MONTHLY SHIPPING REVIEW



NAFS

Σ International
Association of
Maritime
Economists

Academic coordinator
and organizer:





Έτοιμο το μεγαλύτερο νεότευκτο κρουαζιερόπλοιο του κόσμου

Το «Liberty of the Seas», το νέο απόκτημα της Royal Caribbean International, θα μοιράζεται από τις 18 Μαΐου τον τίτλο του μεγαλύτερου, πιο σύγχρονου και πολυτελούς κρουαζιερόπλοιου στον κόσμο.

Το «Liberty of the Seas», που κατασκευάστηκε στα ναυπηγεία Aker Finnyards Turku της Φινλανδίας και είναι το δεύτερο μέλος της κατηγορίας Freedom, έχει τη δυνατότητα φιλοξενίας 4.370 επιβατών, διαθέτει 1.360 μέλη πληρώματος ενώ στα 15 καταστρώματά του περιλαμβάνονται πλούσιες επιλογές για δραστηριότητες διασκέδασης και αναψυχής. Το συνολικό του μήκος

φτάνει τα 339 μέτρα, το πλάτος τα 56 μέτρα, ενώ αναπτύσσει ταχύτητα 21,6 κόμβων την ώρα. Το πλωτό αυτό θέρετρο διαθέτει 1.849 καμπίνες οι οποίες χωρίζονται σε έξι κατηγορίες οικογενειακών καμπινών. Συνολικά 842 καμπίνες διαθέτουν εξωτερικό ιδιωτικό μπαλκόνι, 242 διαθέτουν παράθυρο με θέα στον ωκεανό, ενώ από τις υπόλοιπες 733, οι 561 είναι εσωτερικές και οι 172 έχουν θέα στο εκτενές εμπορικό κέντρο Royal Promenade. Μία από τις μεγαλύτερες καινοτομίες του είναι η έμφαση που έχει δοθεί στο υδάτινο στοιχείο καθώς αυτό επικρατεί έντονα στο ανώτερο κατάστρωμα, το οποίο περιλαμβάνει πισίνα αποκλειστικά για θαλάσσια σπορ, πισίνα αναψυχής αποκλειστικά για ενήλι-



κες και τη μοναδική στο είδος της ζώνη H2O που χαρακτηρίζεται από διαδραστικά σιντριβάνια, πισίνες με υδάτινους στροβίλους και πισίνα κολύμβησης που τροφοδοτείται από έναν καταρράκτη και δύο θερμόλουτρα. Στο ίδιο επίπεδο συνυπάρχουν ένας τεράστιος εξωτερικός τοίχος αναρρίχησης καθώς και γήπεδα μίνι γκολφ.

Το «Liberty of the Seas» θα ξεκινήσει την παρθενική του κρουαζιέρα από το Μαϊάμι στις 19 Μαΐου.

Για περισσότερες πληροφορίες μπορείτε να απευθυνθείτε στον τουριστικό οργανισμό Navigator, αποκλειστικό αντιπρόσωπο της Royal Caribbean International στην Ελλάδα.

Ταξιδιωτικές υπηρεσίες προς τις ναυτιλιακές εταιρείες

Η Instone International Greece λειτουργεί από τον Απρίλιο του 2006 και ανήκει στο διεθνές ταξιδιωτικό οργανισμό Instone International που ειδικεύεται στην παροχή ταξιδιωτικών υπηρεσιών προς ναυτιλιακές εταιρείες, διαθέτοντας σήμερα ένα δίκτυο 25 γραφείων σε 16 χώρες στρατηγικές για τη ναυτιλία ενώ κατέχει το 10% της παγκόσμιας μεταφοράς ναυτικών.

Ο τομέας της εμπορικής ναυτιλίας είναι ένας διεθνής τομέας, καθώς πάνω από 90% του παγκόσμιου εμπορίου μεταφέρεται διά θαλάσσης ενώ απασχολούνται πάνω από 1,2 εκατομμύριο ναυτικοί διαφόρων εθνικοτήτων.

Παράλληλα και ο τομέας της κρουαζιέρας σημειώνει τεράστια αύξηση την τελευταία δεκαετία καθώς τα στοιχεία μιλούν για 14 εκατομμύρια κρουαζιέρες που πωλήθηκαν το 2005 έναντι 6 εκατομμυρίων το 1995 (+133%). Σήμερα περισσότερα από 350 κρουαζιερόπλοια ταξιδεύουν παγκοσμίως ενώ ακόμη 48 πλοία έχουν παραγγελθεί με παράδοση μέχρι το 2010.

Η Instone International είναι ένας μοντέρνος και αξιόπιστος συνεργάτης που μπο-

ρεί να ικανοποιήσει τις σύγχρονες και απαιτητικές ταξιδιωτικές ανάγκες μεγάλων ναυτιλιακών εταιρειών παγκοσμίως.

Το ταξιδιωτικό γραφείο επενδύει στα οφέλη του πελάτη μέσω μιας ιδιόκτητης βάσης δεδομένων τιμών αεροπορικών εισιτηρίων, κοινού κεντρικού συστήματος κρατήσεων, κεντρικής βάσης δεδομένων πελατών, πολιτικής διαφάνειας τιμών και 24ωρης εξυπηρέτησης 365 ημέρες το χρόνο.

Επίσης, η Instone International προτείνει μια πρωτοποριακή, open book οικονομική συνεργασία. Δηλαδή, οι πελάτες έχουν τη δυνατότητα να λαμβάνουν τις «καθαρές» (net) τιμές αεροπορικών εταιρειών που δίδονται στο ταξιδιωτικό γραφείο, χωρίς την πρόσθεση κάποιου mark-up.

Το σύστημα open book επιστρέφει αυτόματα στον πελάτη τυχόν μειώσεις, εκπτώσεις και επιστροφές που μπορεί να προκύψουν από τη στιγμή της κράτησης μέχρι την αναχώρηση του επιβάτη.

SERVICE | PRECISION | SPARE PARTS | TURBOCHARGERS

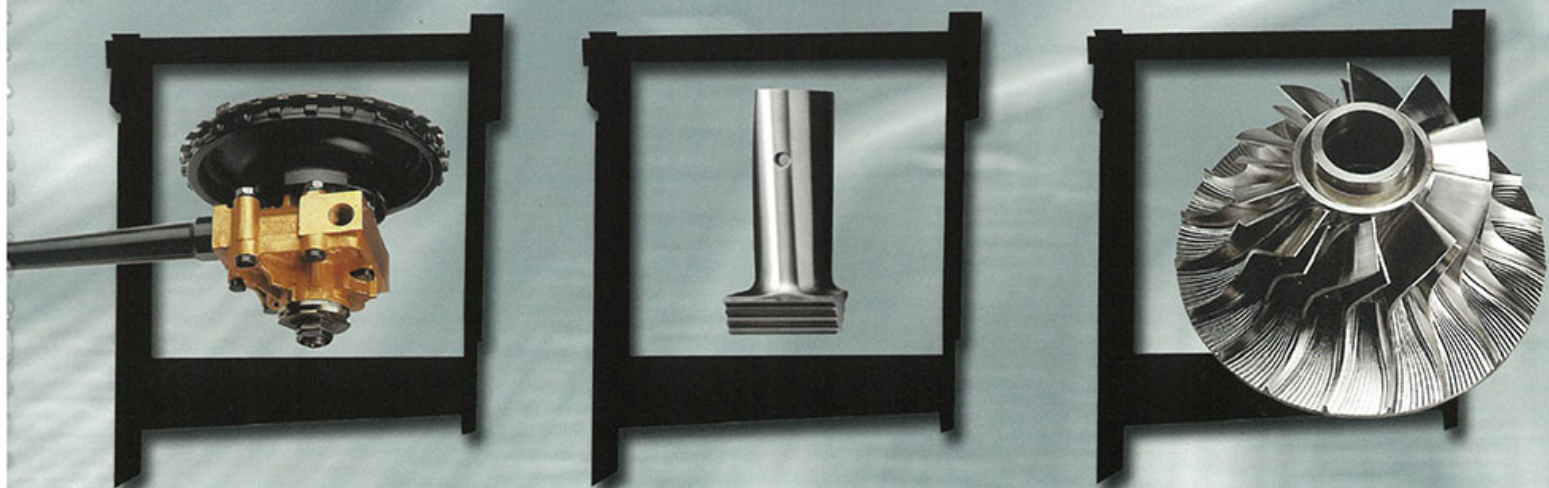
CERTIFICATE
ABS ISO 9001:2000

TURBOTEC-PISTOLIS L.T.D.

D. & TH. PISTOLIS
DIRECT LINE SERVICE: 6944 304863



CREATIVE STUDIO M. GALLEGOS 6944 224457



123 DIMOKRATIAS Av. GR 18863 PERAMA-PIRAEUS
TEL: 0030 2 10 44 15 963, + 2 10 4022 794, 6944 596079 FAX + 2 10 44 14 104
www.turbotec-pistolis.com turbopis@hol.gr



Fleet 77, Fleet 55, Fleet 33 by Navarino Telecom
Keeps you tightly connected.


STRATOS


via
inmarsat


NAVARINO
telecom

INMARSAT FLEET SERVICES

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