

NAYTIKA XRONIKA

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 101 • 06-07/2007

www.n-c.gr



25 χρόνια **HELMEPA**



DYNAMIC BALANCING MACHINE SCHENCK - CAB 803



**AUTHORIZED
SERVICE STATION FOR:**



MITSUBISHI -
HEAVY INDUSTRIES, LTD.

MET
TURBOCHARGERS

SIEMENS
Industrial Turbomachinery Limited

- NAPIER Turbochargers



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



Σύγχρονα Δεξαμενόπλοια

Ελληνική Σημαία

Ευρωπαϊκή Εταιρεία

Ευκαιρίες Σταδιοδρομίας

Euronav Ship Management (Hellas) Ltd.

Ακτή Μισούλη 69, 18537 Πειραιάς

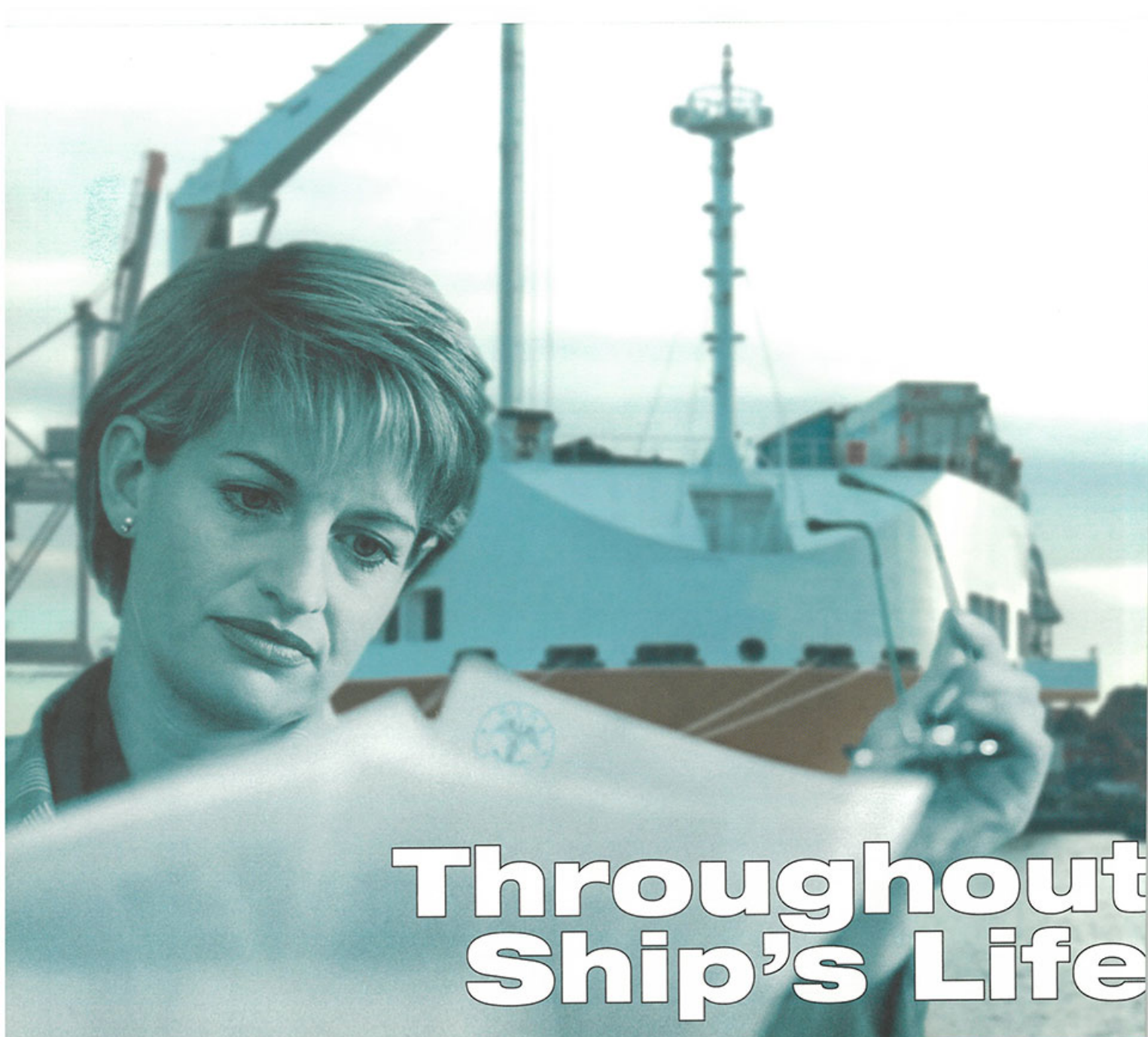
T 0030 210 455 8000 - Φ 0030 210 455 8010 - crew.gr@euronav.com

www.euronav.com



EURONAV

The ocean is our environment



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



TOP TANKERS INC.

www.toptankers.com



THE SEA IS OUR UNIVERSE

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

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

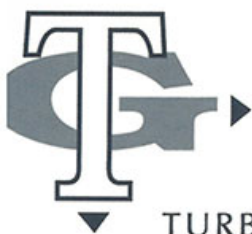
Head Office:
Laskaridis Shipping Co. Ltd, Athens:
Tel : +30-210-6284200,
Fax : +30-210-8089710/11/12
e-mail: athens@laskaridis.gr

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

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

τεύχος 101 / Ιούνιος 2007
Κωδικός: 1449

Editorial ΣΕΛ. [08]

Αγοραπωλησίες

Το οικονομικό περιβάλλον της ναυτιλίας
Του Γ. Γρηγοριάδη ΣΕΛ. [12]

Ναυλαγορά ΣΕΛ. [20]

Ναυτιλιακά Νέα ΣΕΛ. [22]

Άποψη

Αλήθειες και ψέματα
Του Σπύρου Ράνη ΣΕΛ. [42]

Συνταξιούχοι Έλληνες αξιωματικοί,
νοιάζεται κανείς;
Του Άλκη Κορρέ ΣΕΛ. [46]

Φάκελος

«Ελληνικό Νηολόγιο»
ΣΕΛ. [48]



Επιστροφή στην ελληνική σημαία
ΣΕΛ. [52]

Κανένας σχεδιασμός
και εθνικός προγραμματισμός
για τους τομείς δράσεις
της ναυτιλίας
Του Χρήστου Παπουτσή ΣΕΛ. [62]

Γιατί οι Έλληνες εφοπλιστές διαλέγουν
μόνο πέντε σημαίες
Του Αλέξανδρου Μ. Γουλιέλμου ΣΕΛ. [64]

Φάκελος: Νηογνώμονες

Ασφάλεια στην επιθεώρηση
και εξέταση των πλοίων
- Ο ρόλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Της Ρόδη Κράτσα ΣΕΛ. [66]

A step forward in Maritime Safety: Ship
inspection and survey organizations
Του Louis de Grandes Pascual ΣΕΛ. [68]

Η Ευρώπη δρα και αντιδρά σαν ένα νησί:
Οι σκέψεις και προτάσεις του επιτρόπου
Joe Borg στο συνέδριο Med Trade στη Μάλτα
ΣΕΛ. [70]

Οι τρεις πυλώνες της μαλτέζικης
ναυτιλιακής πολιτικής
Του Ηλία Μπίσια ΣΕΛ. [72]

Η ναυτιλία της Μάλτας των Ιπποτών
Αποσπάσματα από τις εισηγήσεις και την
αρθρογραφία του καθηγητή Α. Μ. Γουλιέλμου
ΣΕΛ. [74]

Ναυτικά Χρονικά

25 χρόνια HELMEPA

Χωρίς περιβάλλον δεν υπάρχει μέλλον
Του Νικολάου Παπαδάκη ΣΕΛ. [78]

Helmepe: 25 χρόνια οραμάτων
Μια συνομιλία με τον Δημήτρη Μητσάτσο
ΣΕΛ. [80]



Φωτογραφικό ρεπορτάζ 25 χρόνια Helmepe
Με την ευγενή χορηγία της Ernst & Young
ΣΕΛ. [82]

Οι πραγματικοί υπεύθυνοι
για την ακύρωση του έργου
του νέου λιμανιού της Νάξου
Του Νίκου Ι. Λεβογιάννη ΣΕΛ. [92]

Χωρίς προκαταλήψεις
Του Χρήστου Ντούνη ΣΕΛ. [96]

Air News ΣΕΛ. [98]

Ραγδαία η ανάπτυξη της κρουαζιέρας
στην Ευρώπη ΣΕΛ. [100]

Παραναυτιλιακά ΣΕΛ. [102]



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

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

Ιδιοκτησία: **Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.**
Εκδότρια & Διευθύντρια: **Ιωάννα Μπίσια**
Σύμβουλος Έκδοσης: **Ηλίας Μπίσιας**
Διευθύντρια Σύνταξης: **Λίζα Μαρέλου**
Creative Director: **Γιώργος Παρασκευάς**
Ειδικοί Συνεργάτες: **Απ. Δόμβρος,**
Άλκης Κορρές, Γιώργος Μπάνος,
Γιώργος Μακρής, Β. Τσελέντης,
Χαρ. Ψαραύτης
Διεύθυνση Διαφήμισης: **Χρ. Καπάνταξ**
Υπεύθυνη Διαφήμισης: **Δήμητρα Τσάκου**
Φωτογραφία: **Γιώργος Γιαννακής**
Πρακτορείο Διανομής Τύπου: **ΑΡΓΟΣ Α.Ε.**

Συνδρομές (10 τεύχη):
Ιδιώτες: 55 €
Ναυτικοί & φοιτητές: 47 €
Εταιρείες - Οργανισμοί: 65 €
Χώρες Ε.Ε.: 100 €
Χώρες εκτός Ε.Ε.: 120 €
Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.
Εκδοτικές Επιχειρήσεις
Λεωφ. Συγγρού 132, 176 71 Αθήνα
Τηλ. 210 - 92.22.501, 210-92.48.006
fax: 210 - 92.22.640
e-mail: editors@naftikachronika.gr
www.naftikachronika.gr
Web strategy development by IT BOX

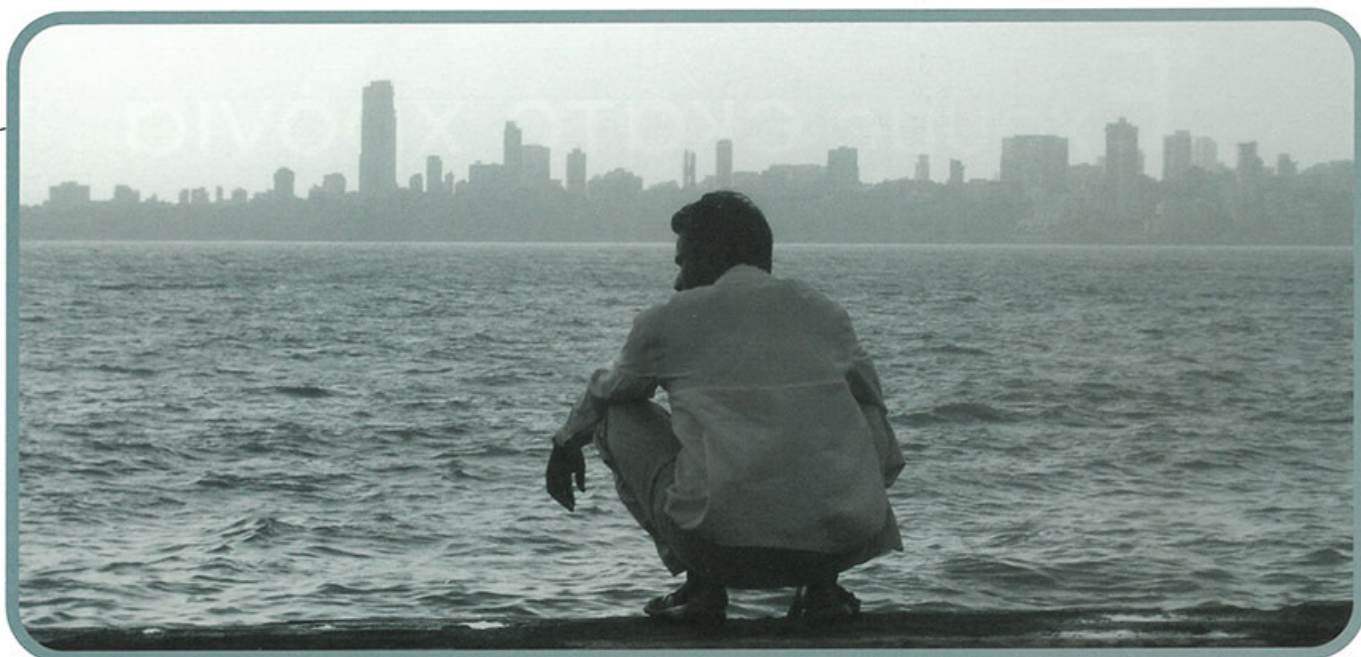
Απόψεις που εκφράζονται στα
ενυπόγραφα άρθρα δεν εκφράζουν
απαραίτητα τη γνώμη του περιοδικού.
Παρόλο που καταβλήθηκαν προσπάθειες
για να βεβαιωθούμε ότι οι περιεχόμενες
στο περιοδικό πληροφορίες είναι σωστές,
το περιοδικό δεν είναι υπεύθυνο για
οποιαδήποτε ανακρίβεια που τυχόν έχει
παρεισφρηθεί. Κανένα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

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



TOMASOS BROTHERS INC.

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



Το βλέμμα μας στην Ασία

Ανησυχίες και προσδοκίες από τους γίγαντες της Ανατολής

Η ανελικτική πορεία της οικονομικής και κοινωνικής πραγματικότητας της Κίνας και της Ινδίας συμπαρασύρουν σε ευδοκίμηση τη διεθνή ναυτιλία, που αναμενόμενα ενδιαφέρεται για το παρόν και το μέλλον των δύο χωρών.

Οι δύο οικονομικοί γίγαντες, που φαίνεται ότι ξύπνησαν για τα καλά από μια πολυετή λήθη, περιμένουν από τις θαλάσσιες οδούς να αποτελέσουν το συνδετικό κρίκο με τους οικονομικούς εταίρους τους, και ο εφοπλισμός στέκεται παρατηρητής στις εξελίξεις τους.

Δεν είναι τυχαία η αναφορά μας στην πορεία των δύο κρατών: Η πολιτική, οικονομική, αλλά και δημογραφική πορεία της Κίνας και της Ινδίας απασχόλησε ιδιαίτερα τόσο τους ομιλητές όσο και τους συμμετέχοντες στο διεθνές συνέδριο Greek Ship Finance.

Οι ομιλητές αναφέρθηκαν με μακροσκελείς ομιλίες στην παρούσα οικονομική και πολιτική κατάσταση της Ινδίας και της Κίνας και διατύπωσαν ορισμένες (επιφυλακτικές) εκτιμήσεις για το μέλλον τους. Οι κυριότερες διαπιστώσεις, που αφορούν και την ελληνική ναυτιλία, εστιάζονται στις ακόλουθες παραμέτρους:

Αρχικά η δημογραφία των δύο κρατών παρουσιάζει

ζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον: Ως προς το συγκεκριμένο θέμα οι δύο χώρες εμφανίζουν διαφοροποιήσεις. Ο πληθυσμός της Κίνας γίνεται πλέον πιο γηραιός και εξαιρετικά σύντομα δεν θα υπάρχει η υπερπροσφορά ανειδίκευτων νέων στην αγορά εργασίας. Οι ανειδίκευτοι εργάτες ειδικά στην ανατολική Κίνα σύντομα θα μειωθούν αριθμητικά σε εξαιρετικά σημαντικό βαθμό, με αποτέλεσμα οι μισθολογικές αποκλίσεις –σε σχέση με άλλα ανταγωνιστικά κράτη– να περιοριστούν. Στη δυτική Κίνα, ο πληθυσμός παραμένει νεανικός, αλλά τόσο οι προσβάσεις στη θάλασσα όσο και το επιχειρηματικό ενδιαφέρον της Δύσης (για πολλούς και σημαντικούς λόγους) παραμένουν περιορισμένα. Η Ινδία, από την άλλη πλευρά, διατηρεί ακόμα έναν

εξαιρετικά σημαντικό αριθμό νέων ανειδίκευτων εργατών με αποτέλεσμα να μην αναμένει ένα δημογραφικό πρόβλημα στην επόμενη δεκαετία.

Η βαθμιαία γήρανση του πληθυσμού της Κίνας έχει αποτέλεσμα τη σταδιακή, πάντως αμείωτη, αύξηση τόσο του οικονομικού όσο και του βιοτικού επιπέδου της χώρας. Το αποτέλεσμα έχει διττή σημασία, αφού οι μισθοί αυξάνονται και οι απαιτήσεις των εργαζομένων γιγαντώνονται: Ο πληθυσμός ιδιαίτερα στην ανατολική Κίνα αρχίζει να ενδιαφέρεται περισσότερο για θέματα πρόνοιας, ασφάλειας, αλλά και παιδείας και επιμόρφωσης. Οι συγκεκριμένες ανησυχίες που γίνονται πλέον απαιτήσεις από τους Κινέζους εργαζόμε-



**Βρήκαμε τον τέλειο τρόπο να κάνετε το
πλήρωμά σας ευτυχισμένο: την επικοινωνία
με τα αγαπημένα τους πρόσωπα.**

Παρέχοντας στο πλήρωμά σας ένα μέσο επικοινωνίας με τους φίλους και την οικογένειά τους, το ηθικό και η παραγωγικότητα διατηρούνται σε υψηλά επίπεδα, ιδιαίτερα κατά τη διάρκεια μεγάλων ταξιδιών. Η υπηρεσία Inmarsat Crew Calling παρέχει έναν απλό και βολικό τρόπο για να μπορεί το πλήρωμά σας να καλεί στο σπίτι του, ενώ οι προσφορές Super Quiet Time παρέχουν κλήσεις σε μειωμένες τιμές. Η εγκατάσταση είναι εύκολη και οικονομική, ενώ μπορεί να συνδράμει στο να διατηρήσετε παρά να χάσετε το πλήρωμά σας. Επισκεφθείτε την ιστοσελίδα μας για περισσότερες πληροφορίες.



Broadband for a mobile planet™

inmarsat.com/crewcalling



νους αντανακλούν την οικονομική άνθηση της χώρας, που δεν μπορεί τελικά να εγκλωβιστεί σε μια αυστηρή οικονομική πραγματικότητα χωρίς κοινωνικές παροχές και συμβιβασμούς. Στην Ινδία, ιδιαίτερα στις αγροτικές περιοχές, οι νέες κοινωνικές κατευθύνσεις που απασχολούν την Κίνα δεν εμφανίζονται ακόμα. Από την άλλη πλευρά, και οι δύο χώρες επίσης παρουσιάζουν «καλπάζουσα» αστυφιλία, με αποτέλεσμα τη δημιουργία ασφυκτικών μεγαλουπόλεων με ανησυχητική αύξηση των επιπέδων ρύπανσης και μόλυνσης, που επηρεάζουν πλέον και τη διεθνή πραγματικότητα. Σε θέματα προστασίας του περιβάλλοντος, η Ινδία στέκεται διεθνώς πιο «συζητήσιμη», ενώ η Κίνα, σαν από αντεκδίκηση, στέκεται στο επιχείρημα ότι η Δύση γιγαντώθηκε οικονομικά με το να ρυπαίνει μακροχρόνια τη γη...

Τα ανατολικά παράλια της Κίνας, όπου υπάρχει διέξοδος προς τη θάλασσα -όρα και εύκολη μεταφορά των εμπορευμάτων- αλλά και η προσδοκία των κατοίκων για μια καλύτερη ζωή στα μεγάλα κέντρα, προωθούν τη μαζική μετακίνηση των πληθυσμών. Στην Ινδία, η εξαθλίωση της αγροτικής περιφέρειας και η επικινδυνότητα σε πολλές περιοχές, ειδικά στις βόρειες επαρχίες, αναγκάζουν τη μετακίνηση του πληθυσμού στη «φτηνή» Κολκάτα (Καλκούτα) και στο ακμάζον Μουμπάι (Βομβάη). Τα αστικά κέντρα και των δύο χωρών αντιμετωπίζουν πλέον ανεπανάληπτα προβλήματα υγιούς ύδρευσης και ανησυχητικά φαινόμενα αύξησης των λοιμώξεων και επιδημιών, κυρίως εξαιτίας της ανύπαρκτης υγειονομικής πρόνοιας και περίθαλψης. Τα φαινόμενα αυτά

θα ενταθούν και ειδικά το θέμα της ύδρευσης, αλλά και της αποχέτευσης, θα δημιουργήσει κοινωνικό χάος στα αμέσως επόμενα χρόνια. Ειδικά στην Ινδία, το θέμα της ύδρευσης δημιουργεί ανησυχία και για ενδεχόμενη ενεργειακή κρίση.

Το θέμα της ενεργειακής εξάρτησης αφορά πάντως και τις δύο χώρες. Στα θέματα πετρελαίου η Ινδία παραμένει εξαρτημένη από τις χώρες του Κόλπου ενώ η Κίνα έχει αρχίσει τις μαζικές εισαγωγές από την Αφρική (Ανγκόλα κ.λπ.) και συζητά με χώρες της Λατινικής Αμερικής, προκειμένου να μην περιορίζεται ενεργειακά από συγκεκριμένες αγορές της Δύσης. Αναμενόμενα, η εξαιρετικά μεγάλη άνοδος της οικονομικής και βιομηχανικής παραγωγής των δύο κρατών, σε συνδυασμό με την ανέλιξη του βιοτικού τους επιπέδου, έχει αυξήσει κατακόρυφα τις ανάγκες σε πετρέλαιο και στα δύο κράτη, με ανησυχητικές προεκτάσεις πλέον. Στα λιμάνια των δύο κρατών η συμφόρηση παραμένει αξιόπεραστη και οι ειδικοί συζητούν για γιγαντοποίηση των φαινομένων σε όλους τους κλάδους της θαλάσσιας μεταφοράς.

Η πολιτική κατάσταση και των δύο κρατών παρουσιάζεται μάλλον διαφοροποιημένη:

Στην Κίνα, οι ηγέτες εμμένουν σε μιαν ιδιότυπη προσέγγιση που περιορίζει μεν τις ατομικές ελευθερίες, ασπάζεται δε έναν πιο φιλελεύθερο τρόπο οικονομικής ευμάρειας. Οι ισορροπίες είναι εξαιρετικά εύθραυστες και ο περιορισμός των δικαιωμάτων του ανθρώπου αναμένεται να φέρει μάλλον σύντομα δυσεπίλυτες συγκρούσεις. Η πολιτική ηγεσία της Κίνας βέβαια είναι η πιο ρεαλιστική και διεθνώς προσανατολισμένη των τελευταίων δεκα-



ετιών, αλλά οποιαδήποτε βαθιά κοινωνική τομή δεν αναμένεται εύκολη. Ας μην ξεχνάμε, όμως, ότι η οικονομική άνθηση της Σαγκάης και η ανέλιξη τόσο αποκλειστικά κινεζικών εταιρειών είναι επίτευγμα της παρούσας ηγεσίας.

Στην Ινδία, οι πολιτικές ελευθερίες είναι περισσότερο προστατευμένες και οι αρχές της δημοκρατίας σαφώς πιο διαφυλαγμένες, αλλά επίσης εξαιρετικά εύθραυστες. Τα φαινόμενα πολιτικής διαφθοράς και της γενικότερης εγκληματικότητας όμως είναι πλέον ανησυχητικά. Παράλληλα, οι αντιπαράθεσεις με το Πακιστάν αλλά και η ένταση με σχεδόν όλους τους γείτονες της (ακόμα και εντός των συνόρων της) επιφέρουν δυσκολία στις διπλωματικές σχέσεις των κρατών της Δύσης με το συγκεκριμένο γίγαντα.

Το συνέδριο της Lloyd's List που έλαβε χώρα φέτος για μια ακόμη φορά στην Αθήνα απέδειξε ότι η ναυτιλιακή κοινότητα παρακολουθεί με ανησυχία τις εξελίξεις στην Ασία και ευελπιστεί πως οι κυβερνήσεις των δύο χωρών θα σταθούν αντάξιες στις προσδοκίες της διεθνούς οικονομίας. Θέματα διεθνών σχέσεων, μακροοικονομίας όπως και πολιτικών επισημών φαίνεται ότι απασχολούν έντονα το διεθνή εφοπλισμό, που περνάει πλέον ενώπιόν σε μια περίοδο επιστημονικής προσέγγισης της αγοράς χωρίς να στέκεται αποκλειστικά στο «ένστικτο» και στην «εμπειρία» του.

Οι καιροί αλλάζουν...

Ηλίας Μπίσιας



COMMITTED TO QUALITY

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

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



Eletson Corporation

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

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

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

www.eletson.com

Καθώς η ναυλαγορά ξηρού φορτίου συνεχίζει την καθοδική της διόρθωση, όλο και μεγαλύτερη σημασία αποκτούν τα στοιχεία για το οικονομικό περιβάλλον, ως βαρόμετρο για το ενδεχόμενο τελικό βάθος του... βαρομετρικού χαμηλού.

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



Το οικονομικό περιβάλλον της Ναυτιλίας

Στις ΗΠΑ, η πτώση πωλήσεων παλαιών κατοικιών τον Απρίλιο σε χαμηλό τετραετίας, καθώς οι ιδιώτες πωλητές δεν υποχωρούν στην τιμή, δείχνει επιμονή της κρίσης των ακινήτων, με τις ανάλογες ανησυχίες για τις επιπτώσεις στην πρώτη οικονομία του πλανήτη. Αντιθέτως όμως, στην αγορά νέων κατοικιών όπου οι εργολάβοι πρέπει να πωλούν και να προσαρμόζουν αναγκαστικά ευκολότερα τις τιμές, σημειώθηκε άλμα 16% στις πωλήσεις Απριλίου, που δείχνει και ποια είναι τα όρια της πτώσης που εξαπλώνονται. Τα στοιχεία αυτά συνοδεύονται από άλλα που μετρούν βελτίωση στις πωλήσεις διαρκών αγαθών, άλμα στην καταναλωτική εμπιστοσύνη και βελτίωση στην απασχόληση Μαΐου, ώστε ενισχύεται πάλι η εκτίμηση αναλυτών ότι η οικονομική επιβράδυνση των ΗΠΑ θα τερματισθεί το αργότερο κατά το δ' τρίμηνο.

Στην Ε.Ε., είναι πλέον σαφέστατο ότι η γερμανική οικονομία επανέκαμψε ως ατμομηχανή ταχύτερα του αναμενομένου. Νεότερα στοιχεία αφορούν τη μείωση της ανεργίας Απριλίου, το άλμα των επιχειρηματικών επενδύσεων σε υψηλό επταετίας

και την προέκτασή του με άλμα της επενδυτικής εμπιστοσύνης Μαΐου σε υψηλό δεκαετίας. Γι' αυτό δικαιολογείται η νέα ριζική αναθεώρηση της πρόβλεψης του OECD για τη γερμανική ανάπτυξη εφέτος στο 2,8% από το αρχικό 1,8%, που αντισταθμίζει σε μεγάλο βαθμό τις αδυναμίες σε άλλα ευρωπαϊκά μέτωπα, που πλήττονται περισσότερο από την αμερικανική επιβράδυνση, την άνοδο των επιτοκίων και τις τιμές του πετρελαίου.

Στην Ιαπωνία, η ιδιωτική κατανάλωση αυξήθηκε και τον Απρίλιο, οι δε εξαγωγές στην Ασία έφθασαν σε διπλάσια αξία από τις εξαγωγές στις ΗΠΑ. Έτσι, η οικονομική της ανάπτυξη που έφθασε το α' τρίμηνο στο 2,4% με πτώση της ανεργίας τον Απρίλιο κάτω του 4%, αποδεικνύει ότι δεν κινδυνεύει σοβαρά από την επιβράδυνση της υπερδύναμης.

Ως είδηση, όμως, της χρονιάς αξιολογούμε την ανακοίνωση ότι οι άμεσες ξένες επενδύσεις στην Ινδία για το δωδεκάμηνο Μάρτιος 2007-2008 προβλέπονται να διπλασιασθούν σε σχέση με το προηγούμενο δωδεκάμηνο, καθώς κινούνται με

ρυθμό \$ 30 δισ. ετησίως. Σημειωτέον ότι μέχρι το 2005 έφθαναν τα \$ 5-6 δισ. ετησίως. Δεδομένου ότι οι άμεσες ξένες επενδύσεις είναι το κυριότερο στοιχείο ανάπτυξης για κάθε υπανάπτυκτη οικονομία, η αύξησή τους με τέτοιο ρυθμό δείχνει ξεκάθαρα πως πράγματι βρισκόμαστε στις παραμονές προσθήκης μιας νέας Κίνας στην οικονομία και στις θαλάσσιες μεταφορές.

Όταν λοιπόν η κατάσταση της οικονομίας των ανεπτυγμένων τουλάχιστον δεν επιδεινώνεται συνολικά, και από τη άλλη ο αναπτυσσόμενος κόσμος συνεχίζει την ανοδική πορεία του με την ίδια ορμή, δεν υπάρχει δυσμενής μεταβολή συνθηκών για τις θαλάσσιες μεταφορές. Και άλλες περιοχές του πλανήτη επιταχύνουν όπως ολόκληρη πλέον η Λατινική Αμερική, το Βιετνάμ, η Μαλαισία κ.λπ., ενώ οι βασικοί τομείς της κινεζικής οικονομίας που επηρεάζουν άμεσα τις επιδόσεις των ναυλαγορών, συνεχίζουν σύμφωνα και με νεότερα στοιχεία τους ξέφρενους ρυθμούς. Οι βιομηχανικές επενδύσεις, περιλαμβανομένων των κατασκευών, αναπτύχθηκαν το α' τετράμηνο του έτους με ετήσιο ρυθμό 25,5% έναντι ρυθμού

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

24,5 του 2006. Άλλο παράδειγμα η χαλυβουργία, όπου τελικά τα περιοριστικά μέτρα αφορούν τις μικρές μονάδες οι οποίες θα περιορίσουν την παραγωγή τους κατά 35 εκατ. τόνους. Οι μεγάλες όμως χαλυβουργίες, σύμφωνα με το CBI, ερευνητικό ινστιτούτο της Σαγκάης, θα προσθέσουν εφέτος νέο παραγωγικό δυναμικό ίσο με αυτή τη μείωση των μικρών συν 70 εκατ. τόνους, ανεβάζοντας το συνολικό ετήσιο δυναμικό της χώρας στους 591 εκατ. τόνους, έναντι 115 εκατ. τόνων των ΗΠΑ. Και να σκεφθεί κανείς ότι η Κίνα χρειάζεται μερικές δεκαετίες ακόμα, όχι να φθάσει, αλλά να πλησιάσει το επίπεδο ανάπτυξης των ΗΠΑ. Γι' αυτό και οι επιπτώσεις τόσο των νέων μέτρων επενδυτικής αποθέρμανσης όσο και τα πρόσφατα μέτρα χρηματοπιστωτικής αποθέρμανσης της Σαγκάης, θα είναι πάλι βραχύβιες.

Με τις παραπάνω λοιπόν συνιστώσες, η διόρθωση της ναυλαγοράς είναι δύσκολο να φθάσει την έκταση της διόρθωσης του 2005, γιατί επιπλέον δεν υπάρχει τώρα και ο έκτακτος τότε παράγοντας της σκόπιμης μείωσης των κινεζικών εισαγωγών σιδηρομεταλλεύματος και χρήση αποθεμάτων επί πολλούς μήνες, λόγω της σύγκρουσης τότε με τις μεταλλευτικές εταιρείες για τις αυξήσεις των τιμών του ορυκτού.

Παράλληλα, δεν είναι βέβαιο ότι η νέα μείωση του όγκου συναλλαγών είναι... σύμπτωμα της τρέχουσας διόρθωσης της ναυλαγοράς, αφού μια κάθοδος 10-12% μέχρι τώρα από τα υψηλότερα επίπεδα όλων των εποχών δεν είναι εύκολο να μεταβάλει τις διαθέσεις και τις τιμές.



Στην κατηγορία των Handies, η μεταπώληση ενός συμβολαίου 34.000 dwt (5/2009, Korea) από τη Romeo σε Τούρκους προς \$ 35,75 εκατ. περιλαμβάνει μικρά οφέλη λόγω αργής παράδοσης. Στην ίδια κατηγορία, η Pacific Basin πούλησε τα αδελφά «Port Pirie», «Hawk Inlet» και «Ocean Falls» 28.000 dwt (1997, Hudong) στους Tsangaris Bros προς \$ 72 εκατ. en bloc με 3 χρόνια TCB προς \$ 14.500/ημέρα το καθένα. Αυτός ο όρος είναι προφανώς... υπεύθυνος που αντιστοιχούν \$ 24 εκατ. για το καθένα, σε σύγκριση με την πρόσφατη πώληση του συνομήλικου «Pioneer» 28.399 dwt (1997, Hakodate) προς \$ 32 εκατ.

Σε σταθερές και αναμενόμενες τιμές έκλεισαν οι δύο συναλλαγές VLCC's. Το double hull «Berge Stadt» 306.951 dwt (1994, Sumitomo) πουλήθηκε από την Green Tankers σε άγνωστους προς \$ 86 εκατ. με 7 χρόνια BBB αντί \$ 31.750 ημέρα. Η άλλη συναλλαγή αφορούσε το μονοκέλυφο «Tataki» 244.275 dwt (1993, IHI) που πουλήθηκε από την Dynacom στη Hosco προς \$ 45 εκατ. Πολύ μειωμένη όμως ήταν η τιμή των \$ 54 εκατ. που πουλήθηκαν en bloc τα μονοκέλυφα Suezmax «Butron» και «Arteaga» 147.067 dwt (1991 /1990, Spain) στην Ινδονησία, δηλαδή \$ 27 εκατ. το καθένα, σε σύγκριση με την προ διμήνου πώληση του συνομήλικου «Front Target» 142.031 dwt (1991, Split) και δύο αδελφών σκαφών προς \$ 38 εκατ. το καθένα. Στην κατηγορία των Aframax, σταθερή σε σχέση με πρόσφατες συναλλαγές αλλά μειωμένη σε σχέση με παραπλήσιες συναλλαγές στις αρχές του έτους ήταν η τιμή πώλησης του double hull coated «Gaetano D' Alesio» 97.320 dwt (1991, Dalian) που πουλήθηκε σε άγνωστους προς \$ 35 εκατ.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Ένα από τα ερωτήματα που συνδέονται με την τρέχουσα καθοδική διόρθωση της ναυλαγοράς, είναι εάν και σε ποιο σημείο της καθόδου μπορεί να προκαλέσει αποφάσεις για διάλυση, βγάζοντας την αγορά διαλύσεων από το σημερινό μηδενισμό. Είναι γεγονός ότι ένα πλοίο του 1978-1980 που έχει αποσβεσθεί ενδεχομένως 4 ή 5 φορές, έχει μεγάλα περιθώρια αντοχής σε χαλάρωση των ναύλων, δεν έχει όμως αντοχή σε ηλικιακές διακρίσεις των ναυλωτών, σε ενδεχόμενο κόστος ανανέωσης κλάσης, και στο ενδεχόμενο να χάσει τις σημερινές τιμές scrap, λόγω ξεσπάσματος κύματος διαλύσεων κάποια στιγμή αργότερα. Είναι μία από τις βαλβίδες εκτόνωσης της αγοράς, που παραμένει ερμητικά κλειστή πάρα πολύ καιρό. ☉



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



BEIJING

T. XINGANG

DALIAN

QINGDAO

SHANGHAI

NINGBO-BEILUN

XIAMEN

TAIPEI

HONG KONG

HAINAN IS.

CHANG-JIANG RIVER (Yangtze River)

ZHU JIANG RIVER (Pearl River)

GUANGZHOU

SEKOU

LANGCHENG

TAIWAN STRAIT

SOUTH CHINA SEA

P.R. CHINA

YELLOW RIVER



A map of the Nile River basin, showing the river flowing from the south (Sudan) to the north (Egypt) and emptying into the Mediterranean Sea. Major cities marked include Khartoum, Kharga, Bahariya, Farafra, Siwa, Assiut, Assuan, Luxor, Thebes, and Memphis. The map also shows the Red Sea, the Gulf of Suez, and the Gulf of Aden. The Nile River is labeled in both English and Arabic (النيل).

We are always alongside



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

Μηνιαία Ανασκόπηση Ναυπηγήσεων Πλοίων

Δεν θα συμφωνήσουμε με την πρόσφατα διατυπωθείσα γνώμη, ότι, δηλαδή, μετά έξι μήνες από τη στροφή προς το bulkcarrier, το ενδιαφέρον επιστρέφει στα tankers - τουλάχιστον σε ό,τι αφορά τα ελληνικά ενδιαφέροντα και τις σχετικές πράξεις.

Owner	Builder	Ship Type	DWT	No	Delivery	Price	Total Invest.
Tankers							
Liquimar	Hyundai	Suezmax	168.000	1	2010	\$82.0 m	\$82.0 m
Ionia	SLS	Chemical	40.000	2	2009/10	\$44.0 m	\$88.0 m
NGM	Dae Sun	Chemical	25.000	2	2010	\$36.0 m	\$72.0 m
Naftomar	Hyundai	LPG	22.000m ³	2	2010	\$52.0 m	\$104.0 m
Bulkcarriers							
Phoenix	Hyundai	Cape BC	180.000	2	2009/10	\$86.0 m	\$172.0 m
Quintana	Mokpo Yard	Cape BC	180.000	4	2010	\$78.0 m	\$312.0 m
Centrofin	New Times	Cape BC	176.000	4	2010/11	\$80.0 m	\$320 m
Tsakos	Sung Dong	Cape BC	170.000	4	2010	\$80.0 m	\$320.0 m
Brave	QJM China	Post - Px	92.100	4	2010/11	\$48.0 m	\$192.0 m
Enesel	SPP	Supramax	59.000	7	2010	\$42.0 m	\$294.0 m
Union Mar	STX Korea	Supramax	58.000	2	2009/10	\$41.0 m	\$82.0 m
Metrostar	SPP	Handy BC	35.000	7	2010	\$35.0 m	\$245.0 m

(Υπενθυμίζουμε ότι οι αναφερόμενες τιμές αποτελούν εκτίμηση αξιών και όχι τιμές των συγκεκριμένων συμβολαίων.)

Υπό το ασθματικό καθεστώς που διεξάγονται οι σχετικές διαπραγματεύσεις και κλείνουν οι σχετικές συμφωνίες, ατμόσφαιρα μυστικότητας και φειδωλής παροχής πληροφοριών, ακόμη και σε χρόνο μετά το οριστικό κλείσιμο, η κατάρτιση μιας ανασκόπησης όπως η παρούσα καθίσταται προβληματική στο βαθμό που υπάρχει απαίτηση ακριβούς απεικόνισης των πεπραγμένων της ναυπηγικής αγοράς.

Με όλες τις εκ των παραπάνω επιφυλάξεις, κατά τον παρελθόντα μήνα Μάιο σημειώσαμε παραγγελία 5 δεξαμενοπλοίων συνολικού dwt 298.000 τ., 2 LPG των 44.000 κ.μ. και 34 bulkcarriers συνολικού dwt 3.606.400 τ. Τα αντιστοίχως επενδυθέντα ποσά US\$ 242/104/1937 m, αθροιζόμενα σε \$ 2.283 m, σαφώς υπολείπονται των δύο τελευταίων μηνών.

Να εκλάβουμε τη μείωση του επενδυμένου ποσού σαν ένδειξη κάμψης του ενδιαφέροντος; Μάλλον όχι! Πιο εύλογη εξήγηση η προϊούσα σπάνις ναυπηγικών κλινών (ήδη οι παραδόσεις του 2010 είναι -και αντιμετωπίζεται- σαν κάτι το αδιάσπαστο αποδεκτό) και οι δυσκολίες που αντιμετωπίζουν όλοι σχεδόν οι ναυπηγοί στην εξασφάλιση κυρίων μηχανών και τινων βοηθητικών. ☉

WILLIAMS, YOUR EYES AND YOUR EARS IN BRAZILIAN PORTS.

Ship agent specialized all type of vessels:

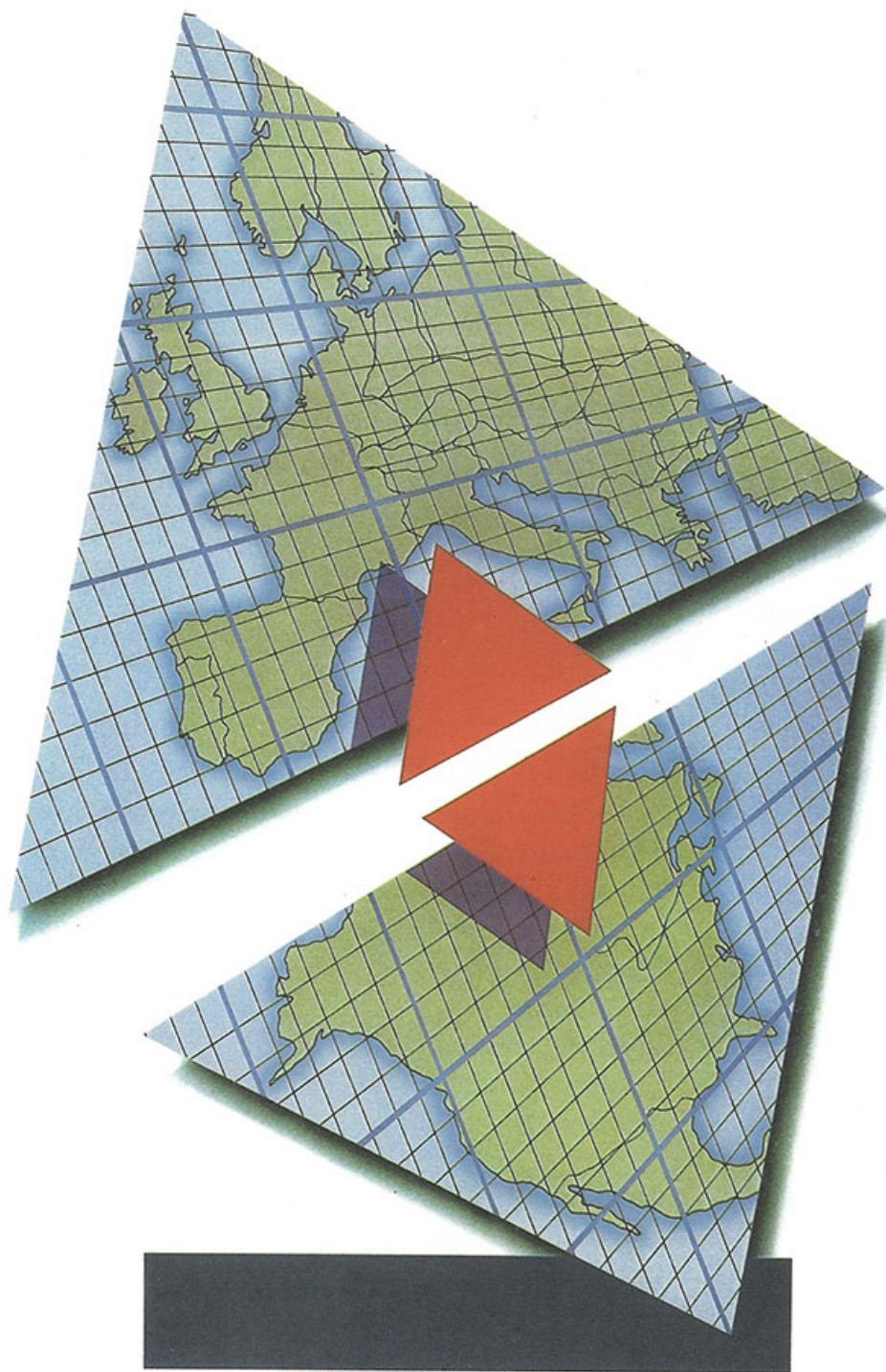
Dry and liquid bulk · Break bulk cargoes · Husbandry and protecting agency
Passengers ships · Oceangoing tug boats · Offshore oil rig · Yacht · Etc



RECIFE - HEAD OFFICE
Av. Eng. Antonio de Goes, 449 / 9th Floor - Pina - Recife-PE - Brazil - Zip Code: 51.110-000
Phone: (55-81) 3465.9200 - Fax: (55-81) 3465.4555 - E-mail: williams@williams.com.br

SANTOS BRANCH
Rua Braz Cubas, 37 - conj. 86 - Santos-SP - Brazil - Zip Code: 11.013-161
Phone: (55-13) 3222.9334 - Fax: (55-13) 3235.1063 - E-mail: willssz@williams.com.br

GLOBAL MONEY CONSULTANTS*



****the offshore specialists***

GLOBAL MONEY CONSULTANTS S.A.
2, Methonis str., Nicosia 1700 - Cyprus
Tel. +357-22-464772, 817529, Fax: +357-22-593153
www.global-money.com, e-mail: info@global-money.com

» Ναυλαγορά ξηρού φορτίου

Της **Μαριέττας Γιαννιτσιώτη**, N. Cotzias Shipping Group
(Sales and Purchase dept.)



Τι να πει κανείς γι' αυτή την αγορά! Ολοένα και ανεβαίνει. Μετά το μήνα Απρίλιο, ο Μάιος αποδείχθηκε ακόμα καλύτερος μήνας για την αγορά ξηρού φορτίου, με τους Baltic Dry Indices να φθάνουν πολύ πιο υψηλά επίπεδα. Πιο συγκεκριμένα, ο γενικός μέσος όρος Baltic Dry Index για το Μάιο ήταν στις 3.488 μονάδες, αυξημένος κατά 240 μονάδες από τον Απρίλιο.



Ο βαλτικός δείκτης Capesize αυξήθηκε κατά 228 μονάδες, δίνοντας ένα μέσον όρο για το Μάιο στις 9.355 μονάδες. Όπως ήταν αναμενόμενο, άνοδο παρουσίασαν και οι βαλτικοί δείκτες Panamax και Supramax, οι οποίοι αυξήθηκαν κατά 285 και 190 μονάδες αντίστοιχα.

Ο **πίνακας 1** απεικονίζει τη μηνιαία μέση μετακίνηση για κάθε δείκτη και τη συγκρίνει με αυτήν του προηγούμενου μήνα.

Αγορά Handy

Η αγορά στα πλοία τύπου Handy αυτόν το μήνα βρισκόταν σε συνεχή αύξηση.

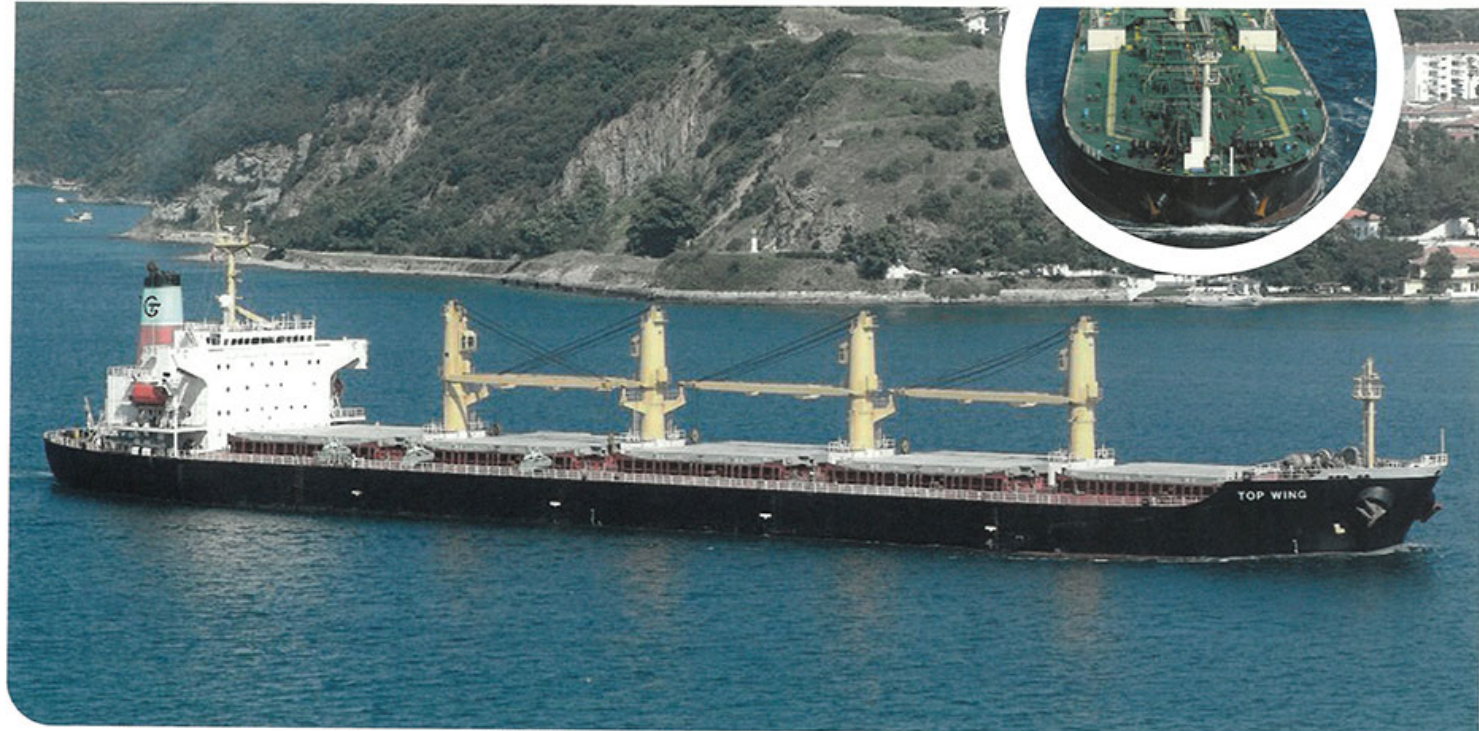
Το «Santa Anna» (56.019 dwt, built 2006) έκλεισε στον υψηλό ναύλο των 53.000 USD για ένα ταξίδι από Σιγκαπούρη στην ανατολική Ινδία. Το «Shamrock» (52.395 dwt, built 2006) καθορίστηκε στα 39.000 USD για ένα έτος, και το «Ikan Salomon» (53.553 dwt, built 2003) λέγεται ότι είναι τελικό σε 41.500 δολ. ΗΠΑ. Αξίζει να σημειωθεί ότι το Μάρτιο το ίδιο πλοίο είχε κλείσει στα 31.500 USD για περίοδο περίπου 11 με 13 μήνες. Το «Doric Pride» (52.428 dwt, built 2001) έκλεισε στα 34.500 USD ημερησίως για δύο χρόνια.

Ο δείκτης Baltic συνέχισε την ανοδική του πορεία και οι ναύλοι στα κλεισίματα ήταν πιο αυξημένοι. Συγκεκριμένα το «Medi Melbourne» (53.554 dwt, built 2004) έκλεισε στα 67.500 USD για ένα ταξίδι προς Ινδία, καθώς επίσης το «Kerasia S» (52.808 dwt, built 2004) ναυλώθηκε για 5 χρόνια, στα 31.500 USD.

Προς τα μέσα του μήνα είχαμε μια μικρή κάμψη στους ναύλους - και πιο συγκεκριμένα για τα ταξίδια στον Ειρηνικό. Το «CMB Yangtze» έκλεισε για 5-6 μήνες στα 41.500 USD ημερησίως.

Πίνακας 1: Μηνιαίος μέσος όρος Baltic Indices

	BDI	BCI	BPI	BSI
April Average	6.248	9.127	5.826	4.005
May Average	6.488	9.355	6.111	4.195
Change	240	228	285	190
	▲	▲	▲	▲



Αγορά Panamax

Η αγορά Panamax παρέμεινε ισχυρή στον Ατλαντικό αλλά και στον Ειρηνικό, ειδικά στην αγορά spot. Τα ταξίδια στον Ατλαντικό καθορίστηκαν περίπου στα 50-52.000 USD ενώ τα fronthaul σε επίπεδα πάνω από 55.000 USD. Ωστόσο, προς το τέλος της εβδομάδας οι ναύλοι σταθεροποιήθηκαν.

Κατά τη δεύτερη εβδομάδα του μήνα οι ναύλοι σημείωσαν μια πολύ μικρή πτώση της τάξεως των περίπου 1.000 USD. Η αγορά στον Ατλαντικό παρέμεινε ισχυρή, με τα round voyages να καθορίζονται στα 54.000 USD και τα ταξίδια στην Άπω Ανατολή σε επίπεδο 55.000 USD.

Σημειώθηκαν κάποιες χρονοναυλώσεις για 4-6 μήνες στα επίπεδα των 50.000 USD την ημέρα. Από τη μέση του μήνα και μετά παρατηρήσαμε ξανά τους ναύλους να ανεβαίνουν στον Ατλαντικό και στον Ειρηνικό.

Ενδεικτικά ναυλώθηκαν στη spot αγορά το «Rubin Power» (71.120 dwt, built 1996) με delivery Matsuura και redelivery Hawaii στα

32.000 USD, το «Silver Mei» (68.676 dwt, built 1989) με delivery El Ferrol και redelivery Far East στα 53.000 USD, και το «Te Ho» (77.834 dwt, built 2004) με delivery Cadiz και redelivery worldwide στα 54.500 USD.

Αγορά Capesize

Τα επίπεδα των ναύλων για την αγορά των Capesize έσπασαν ρεκόρ. Στην αγορά spot είδαμε τα πλοία να κλείνουν σε πάνω από 115.000 USD την ημέρα! Το «Iron Miner» (177.000 dwt, built 2007) έκλεισε για 4-5 μήνες με παράδοση Antwerp και redelivery worldwide στα 111.000 USD ημερησίως.

Το «Front Glider» έκλεισε για ένα ταξίδι με delivery Passero και redelivery Far East στα 130.000 USD, ενώ στα 138.000 USD την ημέρα έκλεισε για αντίστοιχο ταξίδι το «Cape Saturn» (175.882 dwt, built 2003) με delivery Passero και redelivery China. Επίσης ακούστηκε ότι ένα νεότευκτο capesize 177.000 dwt κλείστηκε σε χρονοναύλωση για 2 χρόνια στα 80.000 USD την ημέρα.

Η αγορά συνέχισε με περισσότερα ρεκόρ και τις προσδοκίες να παραμένουν ψηλά. Η ισχυρή ζήτηση και η καθυστέρηση στα λιμάνια της Βραζιλίας και της Αυστραλίας ήταν δύο από τους λόγους που συντέλεσαν στο να ανέβουν σε ακόμα πιο ψηλά επίπεδα οι ναύλοι.

Αν και προς το τέλος του μήνα σημειώθηκε μια μικρή «χαλάρωση» στην αγορά εν συγκρίσει με τις αρχές του μήνα, οι ναύλοι παραμένουν σταθεροί και θα μπορούσαμε να χαρακτηρίσουμε υγιή την αγορά spot εφόσον η δραστηριότητα παραμένει αυξημένη. Τα capes των 175.000 dwt κλείνουν για ταξίδια Ατλαντικού περίπου στα 108.000 USD ενώ του Ειρηνικού στα 104.000 USD την ημέρα.

Όπως παρατηρήσαμε από την υψηλή ζήτηση σε όλη την αγορά ξηρού φορτίου, που είχε ως αποτέλεσμα οι ναύλοι να ανέβουν κι άλλο, για ακόμα μια φορά ξεπεράστηκαν τα ρεκόρ του προηγούμενου μήνα. Οι πλοιοκτήτες δεν μπορούν να είναι τίποτα άλλο από ευχαριστημένοι από τα υψηλά κέρδη που βγάζουν τον τελευταίο καιρό και να περιμένουν να δούμε τι θα μας φέρει ο επόμενος μήνας. ☺

Αύξηση κερδών, εσόδων και στόλου για την TEN



Αυξημένα κέρδη και έσοδα ανακοίνωσε η Tsakos Energy Navigation (TEN) για το πρώτο τρίμηνο του 2007 σε σύγκριση με το αντίστοιχο περυσινό διάστημα.

Αναλυτικότερα, τα έσοδα ανήλθαν στα 96.49 εκατ. δολ. έναντι 75,61 εκατ. δολ. το πρώτο τρίμηνο του 2006, ενώ τα κέρδη στα 43.47 εκατ. δολ., έναντι 41.77 εκατ. δολ. το 2006. Τα κέρδη ανά μετοχή ανήλθαν στα 2.28 δολ./μετοχή, αυξημένα κατά

4,1% σε σύγκριση με το πρώτο τρίμηνο του 2006. Όσον αφορά το στόλο της TEN, το πρώτο τρίμηνο του 2007 απαρτιζόταν από 37,7 πλοία έναντι 27,1 πλοίων το ίδιο διάστημα πέρυσι, ενώ ο μέσος ναύλος ανά πλοίο ανήλθε στα 31.649 δολ. έναντι 33.128 δολ. το περυσινό τρίμηνο. Επίσης, η απασχόληση του στόλου μειώθηκε στο 94,4% έναντι 99,2% το πρώτο τρίμηνο του 2006, γεγονός που οφείλεται στο δεξαμενισμό του «Vergina II» και στις επισκευές του «Propontis».

Η διοίκηση της ναυτιλιακής εταιρείας εκτιμά πως το επόμενο διάστημα δεν θα υπάρξουν μεταβολές στον κλάδο δεξαμενοπλοίων, καθώς το 2007 η ζήτηση πετρελαίου αναμένεται να αυξηθεί κατά 1,8%. Ταυτόχρονα, ενώ ο παγκόσμιος στόλος δεξαμενοπλοίων μπορεί να αυξάνεται με ρυθμό 8% ετησίως μέχρι το 2010, η ζήτηση για δεξαμενόπλοια

θα παραμένει υψηλή, καθώς οι πηγές άντλησης πετρελαίου είναι μακριά από τη νέα αυξανόμενη κατανάλωση και το μεταφορικό έργο αυξάνεται. Ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της TEN, Νίκος Τσάκος, δήλωσε ότι από το 2010 θα αρχίσει η απόσυρση των δεξαμενοπλοίων μονού τοιχώματος (26% της παγκόσμιας χωρητικότητας σε dwt) ενώ παράλληλα η TEN ακολουθεί μια στρατηγική ναύλωσης των πλοίων της με στόχο να εξασφαλίσει σταθερά έσοδα τα επόμενα χρόνια και ταυτόχρονα να εκμεταλλεύεται τις όποιες ανοδικές κινήσεις της αγοράς. Ο κ. Τσάκος συμπλήρωσε ότι η εταιρεία ήδη έχει εξασφαλίσει την απασχόληση του 80% των ημερών λειτουργίας του στόλου για το 2007 και το 62% για το 2008, γεγονός που σημαίνει σίγουρα έσοδα 215 εκατ. δολ. και 210 εκατ. δολ. αντίστοιχα. ☉

Τέσσερα νέα πλοία αγόρασε η FreeSeas



Σε σημαντική αγορά πλοίων προχώρησε η εισηγμένη στο Nasdaq, ελληνικών συμφερόντων, ναυτιλιακή εταιρεία FreeSeas.

Η FreeSeas, στην οποία πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος είναι ο κ. Ίων Βαρουζάκης και το 33% των μετοχών κατέχουν μέλη της οικογένειας Ρέστη, προχώρησε στην αγορά τεσσάρων πλοίων με-

ταφοράς ξηρού φορτίου αντί συνολικής αξίας 114 εκατ. δολ. Πρόκειται για τρία πλοία τύπου handy-size και ένα handy-max, τα οποία αγοράστηκαν από τρίτες εταιρείες. Από τα τέσσερα πλοία τα τρία θα απασχοληθούν με χρονοναυλοσύμφωνα και το ένα στη spot αγορά.

Πιο συγκεκριμένα, το «Free Hero» (24.318 dwt, 1995) θα απασχοληθεί με χρονοναύλωση μέχρι το Δεκέμβριο του 2008 με μέσο ναύλο 14.500 δολ./ημέρα, ενώ τα «Free

Jupiter» (47.777 dwt, 2002) και «Free Iris» (23.524 dwt, 1996) θα απασχοληθούν με χρονοναυλοσύμφωνα διάρκειας 2-3 χρόνων, ενώ το «Free Gentleman» (14.379 dwt, 1994) θα δραστηριοποιηθεί στη spot αγορά. ☉

Ο Όμιλος Λασκαρίδη στην αγορά ξηρού φορτίου και χημικών

Σε υπογραφή παραγγελίας δέκα πλοίων προχώρησε ο Όμιλος Λασκαρίδη. Τα συμβόλαια που υπεγράφησαν με κινεζικά ναυπηγεία αφορούν



την κατασκευή έξι πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου, από τα οποία τα τέσσερα είναι post panamax, χωρητικότητας 92.000 dwt

το κάθε ένα, δύο panamax, 73.500 dwt το ένα, και τεσσάρων chemical tankers (IMO I-I) χωρητικότητας 17.500 dwt το ένα.

Η παραλαβή των νέων πλοίων αναμένεται να γίνει το διάστημα 2009-2010.

Ο Όμιλος Λασκαρίδη σήμερα διαχειρίζεται περί τα 95 πλοία ψυγεία, από τα οποία τα 65 είναι ιδιόκτητα. ☉



Part-time MSc/PGDip in Operational and Technical Ship Management

The Department of Naval Architecture and Marine Engineering, University of Strathclyde, offers a part-time Master of Science postgraduate course in Athens, Greece, designed for people wishing to become professionals in ship and fleet management.



K. C. LYRINTZIS
GROUP

In association with QMS Maritime Training Ltd,
member of K. C. LYRINTZIS GROUP OF COMPANIES

FOR FURTHER INFORMATION, PLEASE CONTACT:

Mrs Katherine Lyrantzis

QMS Maritime Training Ltd. - c/o K. C. LYRINTZIS GROUP OF COMPANIES

139, Doiranis & Skra Str. - Kallithea, 176 73 - Greece

Tel: +30 210 9530680 - Fax: +30 210 9531120/1

E-mail: k.lyrantzis@kclgroup.gr, info@kclgroup.gr

www.kclgroup.gr

HOW TO APPLY:

Please fill in a form which can be obtained from the Department or QMS Maritime Training Center.

An application form can also be downloaded from

<http://www.strath.ac.uk/prospectus/applying/postgraduateapplications/>.

Please send the completed application form with all necessary documents to the Departmental contact address.

Η Top Tankers υψώνει την ελληνική σημαία



Την ελληνική σημαία ετοιμάζεται να υψώσει σε ορισμένα από τα 23 δεξαμενόπλοια η ναυτιλιακή εταιρεία Top Tankers του πλοιοκτήτη κ. Ευάγγελου Πιστιόλη.

Παράλληλα, η εισηγμένη στο Nasdaq ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακή εταιρεία σχεδιάζει την περαιτέρω αύξηση του στόλου της, ενώ αναμένεται να προχωρήσει στην επαναγορά ορισμένων από τα πλοία που πούλησε πέρυσι.

Επισημαίνεται ότι η Top Tankers ανακοίνωσε για το πρώτο τρίμηνο του 2007 καθαρά κέρδη 947 χιλ. δολαρίων (0,03 δολ./μετοχή) έναντι 30.161 εκατ. δολ. (ή 1,05 δολ./μετοχή) για το πρώτο τρίμηνο του 2006 και έσοδα από ναύλους 73.988 εκατ. δολ. έναντι 101.746 εκατ. δολ. που είχε καταγρά-

ψει στη διάρκεια του πρώτου τριμήνου του 2006. Παράλληλα, η ναυτιλιακή εταιρεία ανακοίνωσε τη συμφωνία επαναγοράς τεσσάρων suezmax τάνκερ, τα οποία πουλήθηκαν το 2006 μέσω συμφωνίας πώλησης και επανενοίκιασης (sale & lease-back), και τον τερματισμό των σχετικών ναυλώσεων bare-boat.

Έτσι, τα πλοία «Limitless» (136.055 dwt, έτους 1993), «Endless» (135.915 dwt, έτους 1992), «Noiseless» (149.554 dwt, έτους 1992) και «Stainless» (149.599 dwt, έτους 1992) μετά την ολοκλήρωση της συμφωνίας επανέρχονται σε πλήρη ιδιοκτησία της ναυτιλιακής εταιρείας.

Σύμφωνα με την ανακοίνωση της Top Tankers, η επαναγορά χρηματοδοτήθηκε με τραπεζικό δανεισμό κατά 70%, 10% από την προεξόφληση της δανειακής οφειλής του πωλητή και κατά 20% από τα υπάρχοντα ταμειακά αποθέματα.

Επίσης η Top Tankers έλυσε τη bare-boat ναύλωση για το Handymax τάνκερ «Invincible» (47.084 dwt, έτους 1992), έπειτα από την πώληση του πλοίου από τον εκμισθωτή σε τρίτους. ☉

Η Euroseas επενδύει στην αγορά ξηρού φορτίου

Στην αγορά του containership «Clan Gladiator» προχώρησε η, εισηγμένη στο Nasdaq, ναυτιλιακή εταιρεία Euroseas. Το πλοίο που ναυπηγήθηκε στη Γερμανία το 1992 και έχει μεταφορική ικανότητα 1.742 τευ, κόστισε στην εταιρεία 25,7 εκατομμύρια δολάρια.

Το «Clan Gladiator» είναι ναυλωμένο μέχρι τον Απρίλιο του 2008, με ημερήσιο ναύλο 19.000 δολάρια.

«Από τη στιγμή που ολοκληρώσαμε τη δημόσια προσφορά των μετοχών της εταιρείας, είναι η τρίτη προσθήκη πλοίου στο στόλο μας» δήλωσε ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της Euroseas κ. Αριστέιδης Πίτ-



Globus Maritime: Εισαγωγή στο Χρηματιστήριο του Λονδίνου



Στην Alternative Investment Market (AIM) του Λονδίνου εισήλθε η ναυτιλιακή εταιρεία Globus Maritime του ομίλου FG Europe.

Από την είσοδό της στο αγγλικό χρηματιστήριο η ναυτιλιακή εταιρεία στοχεύει στην άντληση 50 εκατομμυρίων δολαρίων, από τα οποία τα 34 εκατ. δολ. θα διατεθούν για την αγορά ενός φορτηγού πλοίου τύπου panamax.

Σήμερα η Globus Maritime ελέγχει ένα στόλο από πέντε φορτηγά πλοία συνολικής χωρητικότητας 289.129 dwt, με μέσον όρο ηλικίας τα 12,2 χρόνια. Τα πέντε αυτά

πλοία, που τα έχει αποκτήσει από τον Όμιλο Ρέστη, είναι χρονοναυλωμένα σε διεθνείς εταιρείες, με ποσοστό απασχόλησης 100% των ημερών λειτουργίας τους για το 2007 και το 66% των ημερών για το 2008.

Πρόεδρος της Globus Maritime είναι ο κ. Γιώργος Φειδάκης και συνιδρυτής της εταιρείας και διευθύνων σύμβουλος είναι ο κ. Γεώργιος Καραγεωργίου. ☉

τας, προσθέτοντας ότι «η απόφαση να επενδύσουμε στον τομέα του ξηρού φορτίου μάς δίνει τη δυνατότητα να εκμεταλλευτούμε τις επιχειρησιακές ευκαιρίες που μας παρουσιάζονται, τόσο στα bulkers όσο και στα containerships».

Η εταιρεία διαχειρίζεται ένα στόλο που αποτελείται από 11 πλοία εκ των οποίων τα δύο είναι bulkers τύπου panamax, δύο bulkers τύπου handysize, έξι containerships και ένα γενικού φορτίου. ☉

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

OGT
Headquarters



- Εύκαμπτοι ανοξείδωτοι σωλήνες
- Διαστολικοί σύνδεσμοι
- Θερμομονωτικά Υλικά
- Ανοξείδωτα Φίλτρα
- Περμανίτες
- Σαλαμάστρες
- Ενώσεις
- Ροδέλες

ΜΕΤΑΛΛΟΒΙΟΤΕΧΝΙΚΗ Α.Β.Ε.Ε.

Βιομηχανικά και Ναυτιλιακά Ανταλλακτικά



onlineGALLERY www.metalloviotechniki.gr - Πολυδεύκου 60-62, 185 45 Πειραιάς - Τηλ: 210 4116026 Fax: 210 4174645

The Isle of Man is pleased to announce a new brand for its shipping register:

Isle of Man
Ship Registry

From superyachts... to supertankers ...

A quality flag for the discerning owner or manager

• **Voted best in the world**

The Isle of Man has been top of the Annual Flag State Performance Table issued by a round table of organisations comprising ISF;ICS;Intertanko; Intercargo and BIMCO for the last three years.

• **Highly-rated Port State Control Performance**

The Isle of Man places great emphasis of Port State Control Performance. It is highly rated on all MOU White Lists and is a member of the USCG Qualship 21 programme.

• **No annual tonnage dues**

With no annual dues and low registry fees – the Isle of Man remains an extremely cost-effective register.

• **Offshore AAA-rated jurisdiction**

The Isle of Man has a highly-rated economy, fully supported by a pro-active and stable government.

• **Favourable tax regime**

The Isle of Man operates a zero rate company tax and is fully supports its thriving shipping community. Incentives and grants are available for new business.

• **Customer focused**

Its registry, survey and support staff provide out of hours cover 24/7 to serve a global industry. They remain focused on customers' needs and sensitive to the commercial realities of the industry.

• **Pragmatic approach**

Its dedicated survey team provide survey, audit and technical support to the fleet. They are on hand for advice and support 24/7 with a pragmatic and practical approach to regulation.

• **Centre of Excellence**

The Isle of Man is more than a Ship Registry. It is home to a thriving shipping industry with the support industries required to register and manage ships and commercial yachts. This centre of excellence provides a proven package for existing and potential clients.

Interested? To find out more, please contact:

Isle of Man Ship Registry
Peregrine House,
Peel Road,
Douglas,
Isle of Man,
IM51 5EH
BRITISH ISLES

Tel: +44 (0) 1624 688500
Fax: +44 (0) 1624 688501

www.iomshipregistry.com

Στα 29 πλοία ο στόλος της Quintana Maritime

Από το Μάιο έως τον Αύγουστο του 2010 αναμένεται να παραδοθούν στην ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακή εταιρεία Quintana Maritime Limited τέσσερα νέα πλοία, τύπου Capesize, χωρητικότητας 180.000 dwt το



καθένα, η αγορά των οποίων πραγματοποιήθηκε κατόπιν συνεργασίας με την AMCI Cape Holdings LLC. Τα πλοία κατασκευάζονται στα καινούργια ναυπηγεία Korea Shipyard Co. Ltd της Νοτίου Κορέας. Το κόστος των νεότευκτων θα αγγίξει τα 310,8 εκατομμύρια δολάρια και θα επιβαρύνει τη ναυτιλιακή εταιρεία μόνο κατά το ήμισυ αφού το 50% της αξίας θα αποπληρωθεί από την AMCI Cape Holdings LLC. «Η οικονομική ανάπτυξη όπως καταγράφεται στο πρώτο τετράμηνο του 2007 βάζει το θεμέλιο της ισχυρής ανάπτυξης του στόλου μας, ο οποίος εκτινάχθηκε στα 29 πλοία ξηρού φορτίου όταν πέρυσι τέτοια εποχή μετρούσαμε μόλις δέκα. Είναι ιδιαίτερος ικανοποιητικό για μας, καθώς οι κόποι μας, οι στόχοι μας και το όραμά μας αρχίζουν να αποδίδουν καρπούς. Για μας αποτελεί δέσμευση όχι μόνο η οικονομική ευμάρεια της εταιρείας αλλά και η σταθερή απόδοση των κεφαλαίων των μετόχων μας» τόνισε στις δηλώσεις του ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της Quintana Maritime Limited, κ. Σταμάτης Μόλαρης. ☉

Μπορεί να αναστραφεί η πορεία της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (NMA)

Το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδας και η Ένωση Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (ΕΕΝΜΑ) οργάνωσαν στο Ευγενίδειο Ίδρυμα ημερίδα με θέμα: «Η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων στην Ευρωπαϊκή Ένωση: Προοπτικές και προκλήσεις». Εισηγητές της ημερίδας ήταν ο καθηγητής του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου Χαρίλαος Ψαραύτης, ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδας Γεώργιος Γράτσος και ο πλοίαρχος Λ.Σ. του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας Ιωάννης Πρωτόπαπας. Χαιρετίζοντας το ακροατήριο, ο πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων Ν. Βαρβατές, ο πρόεδρος του ΝΕΕ Γ. Γράτσος και ο πρόεδρος του Ευγενιδείου Λ. Ευγενίδης-Δημητριάδης τόνισαν την ανάγκη βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας των πλοίων NMA και την ανανέωση του υπέργηρου στόλου. Οι ομιλητές επισήμαναν ότι, χωρίς αυτές τις δύο προϋποθέσεις, η καθοδική πορεία της ελληνικής σημαίας στα πλοία της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων φαίνεται να είναι μη αναστρέψιμη. Στη συνέχεια, οι κ. Χαρ. Ψαραύτης και Ιω. Πρωτόπαπας παρουσίασαν με σαφήνεια τις ευρωπαϊκές διαστάσεις της NMA και ιδιαίτερα των θαλάσσιων λεωφόρων και πώς με τη συμπαράσταση του YEN μπορούν οι ενδιαφερόμενοι να συμμετάσχουν στα σχετικά προγράμματα. Ο κ. Γράτσος, από την πλευρά του, παρουσίασε τα ιδιαίτερα προβλήματα πλοήγησης που παρουσιάζονται στα πλοία που ταξιδεύουν σε διαύλους, ποτάμια και κανάλια. ☉

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



Οι προτάσεις της ΔΝΕ για τους ναυτικούς πράκτορες



Με αφορμή την έναρξη των διαδικασιών αναθεώρησης του τελωνειακού κώδικα, η Διεθνής Ναυτική Ένωση (ΔΝΕ) ζητεί με επιστολή της προς το υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών να ενταχθούν στις νέες διατάξεις οι προτάσεις οι οποίες αποτελούν και προτάσεις όλων των συλλόγων ναυτικών πρακτόρων της χώρας.

Στην ουσία, η ΔΝΕ επαναφέρει το αίτημά της «για τη νομοθετική ρύθμιση των ποινικών ευθυνών των ναυτικών πρακτόρων, εφ' όσον αυτές ανακύ-

πτουν κατά τους διενεργούμενους τελωνειακούς ελέγχους των διακινουμένων εμπορευματοκιβωτίων, με απόλυτα στοιχειοθετημένες προτάσεις, οι οποίες και έχουν γίνει αποδεκτές από τη 19η και την 33η Διεύθυνση του υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών».

Οι βασικές προτάσεις που προβάλλει η Διεθνής Ναυτική Ένωση αφορούν τα θέματα της μη δήμευσης των εμπορευματοκιβωτίων στις περιπτώσεις εντοπισμού λαθραίου εμπορεύματος, καθώς και τη νομοθετική ρύθμιση των ποινικών ευθυνών των ναυτικών πρακτόρων.

Όπως είναι γνωστό, το θέμα της ευθύνης των ναυτικών πρακτόρων ναυτιλιακών εταιρειών κατά τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων (containers) είναι ένα γεγονός που έχει φέρει σε δυσχερή θέση πολλούς ναυτικούς πράκτορες, οι οποίοι όχι μόνον κατηγορούνται για λαθρεμπορία και οδηγούνται στα δικαστήρια, όπου στη συντριπτική τους πλειοψηφία αθώνονται, αλλά υφίστανται και τη διαδικασία της ταλαιπωρίας και του διασυρμού. ☉

Προκήρυξη εισαγωγής σπουδαστών στις ΑΕΝ

Από τη Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας εκδόθηκε η προκήρυξη που ρυθμίζει τις λεπτομέρειες για την εισαγωγή στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ) 1.300 σπουδαστών (721 πλοίαρχοι και 579 μηχανικοί) κατά το ακαδημαϊκό έτος 2007-2008. Σύμφωνα με την προκήρυξη:

1. Το 50% των ανωτέρω θέσεων θα καλυφθούν από τους συμμετέχοντες στις πανελλαδικές εξετάσεις έτους 2007 και το 50% από όσους έχουν λάβει μέρος σε πανελλαδικές εξετάσεις παρελθόντων ετών επιπλέον των θέσεων αυτών και ποσοστό 1% θα καλύπτεται από αποφοίτους Εσπερινών Ενιαίων Λυκείων.
2. Η φοίτηση στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού είναι δωρεάν, ενώ η διάρκεια της εκπαίδευσης περιλαμβάνει έξι διδακτικά εξάμηνα και δύο θαλάσσια ταξίδια κατευθυνόμενης πρακτικής άσκησης-εκπαίδευσης σε πλοία, συνολικής διάρκειας δώδεκα μηνών. Κατά τη διάρκεια της ναυτολόγησής τους στον κλάδο της ειδικότητας όπου φοιτούν, οι σπουδαστές θα αμείβονται.
3. Μετά το τέλος της εκπαίδευσης (θεωρητικής-πρακτικής) και κατόπιν επιτυχών εξετάσεων, οι αποφοιτούντες των ΑΕΝ λαμβάνουν μαζί με το πτυχίο της Σχολής και αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας του πλοίαρχου ή μηχανικού Γ' Τάξης Ε.Ν.
4. Οι υποψήφιοι της πρώτης και δεύτερης γενικής κατηγορίας θα πρέπει να υποβάλουν δικαιολογητικά σε οποιαδήποτε ΑΕΝ μέχρι και 17/07/2007 και της τρίτης γενικής κατηγορίας μέχρι και 02/08/2007. ☉

Άρχισαν τα δρομολόγια των υδροπλάνων



- εκίνησε η λειτουργία του υδατοδρομίου—
- ου στο Λαύριο με προγραμματισμένα δρομολόγια προς τα νησιά Πάρο, Σαντορίνη, Μύκονο, Κάλυμνο και Κω, ενώ αναμένεται να αρχίσουν και οι πτήσεις από την Κέρκυρα προς τους Παξούς, την Ιθάκη, τη Λευκάδα, την Πάτρα και το αεροδρόμιο της Κεφαλονιάς.

Τα υδροπλάνα είναι 19 θέσεων και εκτός από πλωτήρες για την ασφαλή προσθαλάσισή τους διαθέτουν και τροχούς ώστε να προσγειώνονται και σε αεροδρόμια.

Η συντομότερη διαδρομή, που είναι αυτή της Πάρου, θα διαρκεί 35 λεπτά και η μεγαλύτερη με προορισμό την Κω, στα 85 λεπτά. Για τη διευκόλυνση των επιβατών η διαχειριστρια εταιρεία Air Sea Lines / Pegasus Aviation δρομολογεί λεωφορεία από την αφετηρία της AirSea Lines επί της οδού Φιλελλήνων με προορισμό το Λαύριο.

Τα επίγεια δρομολόγια συνδυάζονται με τις αναχωρήσεις και αφίξεις των υδροπλάνων. Η διάρκεια της επίγεια μεταφοράς είναι δύο ώρες, συνδυάζεται δε τόσο με την αναχώρηση όσο και την άφιξη των υδροπλάνων στο υδατοδρόμιο του Λαυρίου, με κόστος 5 ευρώ ανά διαδρομή. ☉



Μεταπτυχιακό πρόγραμμα στην Ελλάδα

Από τον Όμιλο Λυριντζή (KCL Group) και το Πανεπιστήμιο Strathclyde - τμήμα Ναυπηγικής και Μηχανολογίας ανακοινώθηκε η έναρξη της από κοινού συνεργασίας με στόχο την απόκτηση στην Ελλάδα του μεταπτυχιακού προγράμματος (Master of Science) μερικής απασχόλησης στον τομέα Operational & Technical Shipmanagement (OTSM).

Για την επίτευξη του κοινού στόχου, η κ. Καλλιόπη Λυριντζή στην ομιλία της περιέγραψε το ιστορικό της συνεργασίας αυτής και την πίστη της για πανεπιστημιακή επιμόρφωση των ναυτιλιακών στελεχών, ενώ ο κ. Γεώργιος Γράτσος, πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος και επίτιμος ομιλητής της εκδήλωσης, αναφέρθηκε στη σπουδαιότητα της ελληνικής ναυτιλίας, στις αυξημένες απαιτήσεις και την ανάγκη για περαιτέρω επιμόρφωση των στελεχών.

Στη συνέχεια, ο dr B. S. Lee, του τμήματος Ναυπη-

γικής και Μηχανολογίας του Πανεπιστημίου Strathclyde, ανέλυσε το σκοπό και τη δομή του προγράμματος ενώ ο καθηγητής, του ιδίου πανεπιστημίου και Dean του τμήματος Ναυπηγικής και Μηχανολογίας, κ. Δράκος Βασσάλος, τόνισε τη διάσταση του προγράμματος και παρουσίασε τα αρχικά συμπεράσματα της έρευνας που εκτελείται στο πανεπιστήμιο με χρήση σύγχρονης τεχνολογίας, για την επανεξέταση των αιτιών βύθισης του M/V «Estonia».

Τις παρουσιάσεις και ομιλίες συντόνισε ο αντιναύαρχος (ε.α.) Π.Ν. κ. Σταύρος Κεχρής.

Ειδικότερα, το συγκεκριμένο μεταπτυχιακό πρόγραμμα είναι στα αγγλικά, έχει διάρκεια δύο ακαδημαϊκά χρόνια και έχει σχεδιαστεί για άτομα που επιθυμούν να γίνουν επαγγελματίες στο αντικείμενο operational & technical shipmanagement (OTSM) ενώ παράλληλα εργάζονται. Συγχρόνως είναι ιδανικό τόσο για έμπειρα στελέχη όσο και για νέους απο-



φοίτους του ευρύτερου ναυτιλιακού τομέα.

Οι εντατικές διαλέξεις της μιας εβδομάδας, που απαιτούνται από το πρόγραμμα, θα γίνονται στις εγκαταστάσεις της QMS Maritime Training Ltd, μέλους του Ομίλου Λυριντζή, ο οποίος θα ενεργεί ως κύριος σύνδεσμος και θα είναι το διοικητικό κέντρο του προγράμματος. ☺



CHARTWORLD SHIPPING CORPORATION



- 30 χρόνια εμπειρίας στη ναυτιλία.
- Φορτιγά - Ψυγεία - Χημικά πλοία με άριστη συντήρηση, υπό Ελληνική και ξένη σημαία συμβεβλημένα με το N.A.T.
- Σταθερή απασχόληση, ικανοποιητικοί μισθοί και επιδόματα.
- Επιμορφωτικά σεμινάρια και προοπτική γρήγορης εξέλιξης στο πλοίο και στο γραφείο.
- Φροντίδα στα στελέχη μας και τις οικογένειές τους.

POSEIDONOS AVE., & ZISIMOPOULOU 2, GR-166 74 ATHENS - GREECE,
TEL.: +30 210 8912000, FAX: +30 210 8912049 - 50
www.chartworld.gr - E-mail: mail@chartworld.gr

Αναγνώριση προσφοράς



Η «Ένωση Λιμένων Νέας Υόρκης - Νιου Τζέρσεϊ» απένειμε τιμητική διάκριση στον πρόεδρο της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, Νίκο Ευθυμίου, σε αναγνώριση του ρόλου και της εν γένει σημαντικής προσφοράς της ελληνικής ναυτιλίας στις θαλάσσιες μεταφορές των Ηνωμένων Πολιτειών.

Η απονομή του «International Maritime Hall of fame Award 2007» έγινε στη διάρκεια ειδικής τελετής στην έδρα των Ηνωμένων Εθνών, παρουσία μελών του διπλωματικού σώματος, εκπροσώπων της αμερικανικής ναυτιλιακής κοινότητας, του γενικού γραμματέα του ΟΗΕ, Μπαν Κι Μουν, και του Αρχιεπισκόπου Αμερικής κ. Δημητρίου.

Αξίζει να σημειωθεί ότι το βραβείο αυτό, που έχει καθιερωθεί από το 1994, για πρώτη φορά απονέμεται σε μη αμερικανική εφοπλιστική οργάνωση.

• Οι θέσεις του ελληνικού εφοπλισμού στο συνέδριο της Βρέμης

Τις θέσεις της Ευρωπαϊκής Κοινωνικής και Οικονομικής Επιτροπής για τη μελλοντική ναυτιλιακή πολιτική της Κοινότητας (Πράσινη Βίβλος) ανέπτυξε, στο πρόσφατο συνέδριο της γερμανικής προεδρίας, που διεξήχθη στη Βρέμη, η δρ Άννα Μπρεδέμα, εκπρόσωπος της ΕΕΕ στην Ομάδα Εργοδοτών της εν λόγω επιτροπής.

Οι θέσεις που επισημάνθηκαν, και οι οποίες απηχούν σε μεγάλο βαθμό τις απόψεις του εφοπλισμού, ήταν:

- Ο καίριος ρόλος της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, η οποία πρέπει να διέπεται από διεθνείς κανόνες προκειμένου να διατηρήσει την ανταγωνιστικότητα της στο πλαίσιο της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας.
- Η ανάγκη μιας σε βάθος ευαισθητοποίησης

της κοινής γνώμης για την προσφορά του πλοίου και του ναυτικού στην καθημερινή ζωή των πολιτών της Ευρώπης.

- Η ανάγκη αναβάθμισης της ναυτικής εκπαίδευσης, πρωταρχικού παράγοντα για την παραγωγή στελεχών σε επίπεδα υψηλής τεχνολογίας, προκειμένου να στελεχώνουν αποτελεσματικά τις δραστηριότητες της ευρωπαϊκής ναυτιλίας.
- Η προώθηση των κέντρων ναυτιλιακών δραστηριοτήτων (cluster) που πρέπει να διατηρηθούν στο ευρωπαϊκό ναυτιλιακό γίγνεσθαι.
- Η υποστήριξη της πρότασης του «κοινού ευρωπαϊκού ναυτιλιακού χώρου», υπό την προϋπόθεση ότι αυτός θα ορίζεται ως ένας ιδανικός χώρος διευκόλυνσης των διοικητικών και τελωνειακών διατυπώσεων για τα πλοία που διακινούνται μεταξύ λιμένων των κρατών-μελών.
- Επίσης κατά τη διατύπωση των θέσεων χαρακτηρίστηκαν πρόωρες οι προτάσεις για ενιαίο ευρωπαϊκό νηολόγιο και για κοινή ευρωπαϊκή ακτοφυλακή, ενώ προτάθηκε ολοκληρωμένη αντιμετώπιση του προβλήματος των ατμοσφαιρικών εκπομπών των πλοίων, αλλά και για τη δραστηριότητα αντιμετώπισης της θαλάσσιας

ρύπανσης από χερσαίες πηγές μόλυνσης.

Στο συνέδριο της Βρέμης, το οποίο διεξήχθη παρουσία της καγκελαρίου κ. Μέρκελ και του προέδρου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής κ. Μπαρόζο, η κ. Μπρεδέμα υποστήριξε επίσης την άποψη πως η εκπροσώπηση της κοινοτικής ναυτιλίας στον ΙΜΟ πρέπει να παραμείνει στην ευθύνη των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

• Ειδική βίζα στην Αυστραλία για τους αλλοδαπούς ναυτικούς

Από 1ης Ιουλίου καθιερώνεται στην Αυστραλία ειδική βίζα για τους αλλοδαπούς ναυτικούς, η οποία θα χορηγείται χωρίς οικονομική επιβάρυνση των αιτούντων, με γρήγορες διαδικασίες, ακόμη και μέσω Internet.

Σε σχετική ενημερωτική εγκύκλιο προς τα μέλη της, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών διευκρινίζει ότι το διάστημα από 1ης Ιουλίου μέχρι 31ης Δεκεμβρίου του 2007 ορίζεται ως μεταβατικό, ώστε να δοθεί ο απαραίτητος χρόνος να εφοδιασθούν οι ναυτικοί με τη βίζα νέου τύπου. Όμως, από την 1η Ιανουαρίου του 2008 δεν θα επιτρέπεται η άφιξη και η παραμονή ναυτικών στην Αυστραλία εφόσον δεν θα είναι εφοδιασμένοι με την ειδική αυτή βίζα. ☺

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ



Από τον κ. Μιχάλη Σαρλή λάβαμε την παρακάτω ανακοίνωση, την οποία και αναδημοσιεύουμε: «Τον τελευταίο καιρό δημοσιεύονται άρθρα αναφορικά με πιθανολογούμενες επιπτώσεις σε περίπτωση κατά την οποία η ολομέλεια της Επιτροπής Ανταγωνισμού αποδεχθεί την εισήγηση της γενικής διεύθυνσης για την υπόθεση της καταγγελίας εταιρειών "Σαρλή" κατά του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς Α.Ε. και της Mediterranean Shipping Co. Είναι προφανές η ταυτότητα της ανώνυμης πηγής των αρθρογράφων που σκοπό έχουν, κινδυνολογώντας, να επηρεάσουν την κοινή γνώμη και όχι μόνο. Είναι ακόμη πιο προφανές, απλή και αποστομωτική, η αντίκρουση των "προφητειών" τους. Ενόσω όμως βρίσκεται σε εξέλιξη η διαδικασία εκδίκασης της υπόθεσης, η εμπλοκή σε δημόσιο διάλογο όπως και η μονόπλευρη παρουσίαση θέσεων και απόψεων είναι τουλάχιστον αντιδεοντολογική». ☺



VERNICOS

ESTABLISHED CONSTANTINOPLE 1851



ARGONAFIS MARITIME COMPANY

**SALVAGE
&
TOWAGE**

**POLLUTION CONTROL
FIRE FIGHTING
CONSULTING**

**24 HOUR
SERVICE**

35-39, AKTI MIAOULI
185 35 PIRAEUS, GREECE

Tel.: +30 210 429 2201

Fax: +30 210 429 2200

E-mail: vernicos@hol.gr
www.vernicostugs.gr

Tel.: +30 210 4294 915

Fax: +30 210 4294 925

E-mail: ops@argonafistugs.gr
www.argonafistugs.gr



FOR SAFETY AT SEA

ΠΝΟ-ΠΕΜΕΝ και ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ: μία κόντρα που πήρε διαστάσεις



Με αφορμή την αντιπαράθεση της Πανελλήνιας Ένωσης Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού (ΠΕΜΕΝ) και της Πανελλήνιας Ένωσης Κατωτέρων Πληρωμάτων Μηχανής Εμπορικού Ναυτικού «Ο ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ», η διοίκηση της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας (ΠΝΟ) προχώρησε στις παρακάτω διευκρινίσεις.

Ο γενικός γραμματέας της ΠΝΟ ύστερα από πρόσκληση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου της Βουλής των Ελλήνων, που ελήφθη την 9-5-2007, κλήθηκε να εκθέσει εν συντομία τις απόψεις του ενώπιον της επιτροπής το πρωί της επόμενης ημέρας για τις διατάξεις του σχεδίου νόμου του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας «Συνεταιρισμοί θαλάσσιας αλληλασφάλειας και άλλες διατάξεις αρμοδιότητας υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας».

Είναι γνωστή η πάγια και αταλάντευτη θέση της ΠΝΟ ώστε να μην επιδέχεται καμία αμφισβήτηση ή παρερμηνεία από οποιονδήποτε πως κορυφαία προτεραιότητα στους στόχους και τις επιδιώξεις της Ομοσπονδίας είναι η διασφάλιση και παραπέρα διεύρυνση των θέσεων εργασίας των Ελλήνων ναυτεργατών όλων των ειδικοτήτων και σε όλες τις κατηγορίες πλοίων.

Ο γενικός γραμματέας της ΠΝΟ κινήθηκε στο πλαίσιο της παραπάνω θέσης - αρχής, κατά την τοποθέτησή του στην παραπάνω κοινοβουλευτική επιτροπή. Ειδικότερα, αναφορικά με το άρθρο 8 του νομοσχεδίου «Παράταση ετήσιας ακινησίας για ακτοπλοϊκά πλοία» απαίτησε την κατοχύρωση της

δεκάμηνης απασχόλησης των πληρωμάτων των πλοίων αυτών και ταυτόχρονα εξέφρασε την επιθυμία του για την εξυπηρέτηση των γραμμών των νησιών σε ετήσια βάση.

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, αναγνωρίζοντας το δίκαιο της Ομοσπονδίας, μετέβαλε την αρχική του θέση καταθέτοντας τροπολογία που εξασφαλίζει πλήρως τους Έλληνες ναυτεργάτες.



Σε ό,τι αφορά τις επικουρικές συντάξεις και το αντίστοιχο αίτημα της ΠΝΟ για την κάλυψη αυτών από τον προϋπολογισμό του ΝΑΤ, τα άρθρα 17 και 18 του ανωτέρω νομοσχεδίου διασφαλί-

ζουν πλήρως τις συντάξεις αυτές.

Εξ άλλου, πάγια αιτήματα της Πανελλήνιας Ένωσης Ραδιοτηλεγραφικών Ραδιοηλεκτρονικών και της ΠΝΟ για τη ρύθμιση συνταξιοδοτικών θεμάτων του κλάδου ικανοποιούνται με τα άρθρα 20 και 21 του νομοσχεδίου. Ο γενικός γραμματέας της ΠΝΟ ζήτησε την καταβολή μειωμένων εισφορών για την εξαγορά της υπηρεσίας τους που προβλέπεται από τα σχετικά άρθρα του νομοσχεδίου.

Αναφορικά με το επίμαχο άρθρο 12 του παραπάνω νομοσχεδίου, ο κ. Χαλάς διεκήρυξε καταρχήν για πολλοστή φορά τη σαφή θέση της ΠΝΟ για την απόλυτη αντίθεσή της στις εγκριτικές πράξεις εγγραφής πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο, οι οποίες

στερούν θέσεις εργασίας κυρίως σε κατώτερα πληρώματα αλλά και αξιωματικούς.

Ειδικότερα, ζήτησε περισσότερες διευκρινίσεις και διασαφείς σε ό,τι αφορά τις ρυθμίσεις που περιλαμβάνονται στο άρθρο αυτό, προκειμένου να γίνει κατανοητό το περιεχόμενό του. Ανεξάρτητα από την ασάφεια του κειμένου του συγκεκριμένου άρθρου, ο κ. Χαλάς στη σχετική τοποθέτησή του τόνισε πως σε κάθε περίπτωση εκείνο που προέχει τελικά είναι η διασφάλιση και η διεύρυνση των θέσεων εργασίας των Ελλήνων ναυτεργατών όλων των ειδικοτήτων και για όλες τις κατηγορίες πλοίων, και όχι ποιος καταβάλλει τις εισφορές, όπως συμβαίνει στις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες.

Η θέση των ΠΕΜΕΝ και «ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ»

Σημειώνεται ότι ΠΕΜΕΝ και «ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ» κατήγγειλαν το γενικό γραμματέα της Ομοσπονδίας πως υπερασπίστηκε το εν λόγω σχέδιο νόμου, το οποίο «προωθεί νέα προνόμια προς τους εφοπλιστές, χωρίς να υπάρχει απόφαση της εκτελεστικής επιτροπής της ΠΝΟ για να την εκπροσωπήσει». Η αυθαίρετη άρνησή του να συγκαλέσει την εκτελεστική επιτροπή δηλώνει τη σιωπηρή συναίνεση της νόθας πλειοψηφίας στην πολιτική του ΥΕΝ. Υποδηλώνει ότι έχουν πλήρη επίγνωση ότι βρίσκουν αντίθετους το σύνολο της ναυτεργατικής οικογένειας εν ενεργεία και συνταξιούχων.

Η θέση τόσο της ΠΕΜΕΝ όσο και του «ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ» είναι η πραγματοποίηση ανοικτής εκτελεστικής επιτροπής στην ΠΝΟ παρουσία ναυτεργατών, εν ενεργεία και συνταξιούχων, προκειμένου να οργανωθεί «η πάλη μας και να αποκρούσουμε το σύνολο της αντιλαϊκής πολιτικής».

Στη Βουλή υπερψηφίστηκε το νομοσχέδιο

Και ενώ οι αντιπαραθέσεις δεν είχαν κοπάσει, στη Βουλή υπερψηφίστηκε κατ' άρθρο το νομοσχέδιο «Συνεταιρισμοί αλληλασφάλειας και άλλες διατάξεις», με το οποίο ρυθμίζονται πάγια αιτήματα των ναυτικών και ειδικότερα:

- Με το άρθρο 8 «κλειδώνει» η υποχρεωτική 10μηνη επάνδρωση των πλοίων, αφού κατο-

χυρώνεται η εργασία των ναυτεργατών που παραμένουν ναυτολογημένοι, δηλαδή εργάζονται και αμείβονται για όλο το χρονικό διάστημα.

- Με το άρθρο 9 κατοχυρώνεται η διάθεση και παρουσία γιατρών στα πλοία, αίτημα που ικανοποιήθηκε έπειτα από πολλά χρόνια με τη συνεργασία του ΥΕΝ και του υπουργού Υγείας. Ειδικότερα:

Με την τροποποίηση του άρθρου 22 του νόμου 3409/2005 προστίθεται νέα ρύθμιση, βάσει της οποίας:

Με μέριμνα και δαπάνη των πλοιοκτητών διατίθενται στους ιατρούς:

Α) Για την ενδιαίτησή τους ατομικές καμπίνες με συνεχόμενο χώρο υγιεινής και τους παρέχεται σίτιση καθ' όλη τη διάρκεια του πλου -δρομολογίου του πλοίου.

Β) Τα απαραίτητα μέσα και φαρμακευτικό υλι-

κό, όπως καθορίζονται από τις ισχύουσες διατάξεις συμπληρωμένα με τον επιπλέον φαρμακευτικό και ιατροτεχνολογικό εξοπλισμό των ιατρικών του πλοίου, που προβλέπονται στην εκδιδόμενη της κατ' εξουσιοδότηση κοινής απόφασης των υπουργών Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης και Εμπορικής Ναυτιλίας. Έτσι επιλύονται τα προβλήματα που προέκυψαν πάνω στα πλοία και «λύνονται» τα χέρια των ιατρών, που πλέον μπορούν να ασκήσουν πλήρως τα καθήκοντά τους.

Με τη νομοθετική ρύθμιση προβλέπονται κυρώσεις στις πλοιοκτήτριες εταιρείες-παραβάτες, σύμφωνα με το άρθρο 157 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, ύψους δεκάδων χιλιάδων ευρώ ανά παράβαση, που αυξάνεται σε ετήσια βάση.

- Με το άρθρο 18 αντιμετωπίζεται η «εικονική πραγματικότητα» του νόμου 3075 του 2000,

που προϋπολόγιζε αρκετά χαμηλότερα τις επικουρικές συντάξεις.

Σύμφωνα με αναλογιστική μελέτη του ΝΑΤ για το 2006 η πραγματική δαπάνη ήταν 66 εκατ. ευρώ (αντί 12 εκατ.), 159 εκατ. ευρώ για το 2007, 263 εκατ. ευρώ για το 2008 κ.λπ.

Με τη ρύθμιση αυτή η Πολιτεία εγγυάται την καταβολή των επικουρικών συντάξεων των ναυτικών. Η συγκεκριμένη διάταξη ισχύει από την 1η Ιανουαρίου 2007.

- Με τη ρύθμιση του άρθρου 19 ικανοποιείται αίτημα των συνταξιούχων ναυτικών, ειδικότητας ασυρματιστή, και παρέχεται η δυνατότητα συνταξιοδοτικής αναβάθμισης.
- Με το άρθρο 20 θεμελιώνεται συνταξιοδοτικό δικαίωμα για την καταβολή κύριας και επικουρικής σύνταξης για την πρόωρη συνταξιοδότηση των ασυρματιστών Εμπορικού Ναυτικού με πτυχίο ραδιοτηλεγραφητού Α' ή Β' τάξης. ☉



- BRIDGE INSTRUMENTATION
- ENGINE & GEN SET CONTROLS
- SWITCHBOARD INSTRUMENTATION
- SYNCHRONIZATION
- 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

Τα χρονικά περιθώρια στενεύουν. Οι ελληνικοί λιμένες κινδυνεύουν να οδηγηθούν σε πλήρη απαξίωση

«Η μεταρρύθμιση που προωθεί η κυβέρνηση για τον εκσυγχρονισμό των δύο μεγαλύτερων λιμένων της χώρας (Πειραιάς - Θεσσαλονίκη) δεν συνιστά σε καμία περίπτωση διαδικασία ιδιωτικοποίησης. Πρόκειται για παραχώρηση υπηρεσιών, με συγκεκριμένο χρονικό ορίζοντα. Εξασφαλίζονται δε

Σύμφωνα με το υπουργείο, τα πλεονεκτήματα που προκύπτουν είναι μεταξύ άλλων:

Οι επενδύσεις που θα γίνουν ύψους 400 έως 500 εκατ. ευρώ μόνο στο λιμάνι του Πειραιά, χωρίς μάλιστα καμία επιβάρυνση του ελληνικού Δημοσίου, και η δημιουργία εκατοντάδων θέσεων εντός του λιμένος αλλά και στην ευρύτερη περιοχή.

Παράλληλα μέσω της αναμενόμενης δημιουργίας υπεραξίας θα καταβάλλονται στο ελληνικό Δημόσιο: Περισσότερα έσοδα από τη σύμβαση παραχώρησης, που θα ξεπεράσουν τα 100 εκατ. ευρώ ετησίως, μεγαλύτεροι φόροι από τα κέρδη και υψηλότερα μερίσματα στους μετόχους.

Επιπλέον εξασφαλίζεται η λειτουργική αναβάθμιση του ΟΛΠ μέσα από την τεχνογνωσία που διαθέτουν οι λιμενικοί διαχειριστές με οφέλη για το εισαγωγικό και εξαγωγικό εμπόριο της χώρας και τελικά για τον καταναλωτή και την εθνική οικονομία.

Σύμφωνα με το ΥΕΝ, οι όροι με τους οποίους θα γίνει η παραχώρηση των υπηρεσιών θα είναι σαφείς και οι διαδικασίες θα είναι διαφανείς και ανοικτές σε όλους. ☉

Επιθεωρητές του IMO ελέγχουν υπηρεσίες του ΥΕΝ

Ολοκληρώθηκε με ιδιαίτερη επιτυχία ο έλεγχος της χώρας μας στο πλαίσιο του Εθελοντικού Συστήματος Ελέγχου των κρατών-μελών του IMO (Voluntary IMO Audit Scheme), κατά τη διάρκεια του οποίου διαπιστώθηκε ότι η Ελλάδα εκπληρώνει στο ακέραιο τις υποχρεώσεις της που απορρέουν από τις διατάξεις των διεθνών οργάνων του IMO που έχει κυρώσει.

Ο έλεγχος πραγματοποιήθηκε το χρονικό διάστημα από 19 έως 28/05/07 στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας από τριμελή ομάδα επιθεωρητών του IMO, η οποία συνοδεύεται και από τον αξιωματούχο - υπεύθυνο του Οργανισμού για την εφαρμογή του όλου εγχειρήματος. Στο πλαίσιο του ελέγχου, επιθεωρήθηκαν οι αρμόδιες υπηρεσίες του ΥΕΝ και οι συναρμοδίες για την εφαρμογή των Δ.Σ. του IMO εθνικές αρχές (Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία, Υδρογραφική Υπηρεσία και Υπηρεσία Φάρων) και διαπιστώθηκε ότι η χώρα μας διαθέτει ένα αποτελεσματικό σύστημα ελέγχου και εφαρμογής των σχετικών, με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, διατάξεων. ☉



πλήρως τα εργασιακά και συνταξιοδοτικά δικαιώματα των εργαζομένων, ενώ παράλληλα διασφαλίζονται οι εργασιακές σχέσεις του προσωπικού που απασχολείται στους λιμένες» επισήμανε σε ανακοίνωσή του το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Μνημόνιο συμφωνίας

Υπεγράφη το Μνημόνιο Συμφωνίας μεταξύ της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) και της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας (ΠΝΟ). Στο Μνημόνιο περιέχονται τα συμφωνηθέντα σημεία για όρους εργασίας και αμοιβής, τα οποία θα περιληφθούν στο τελικό κείμενο της νέας συλλογικής σύμβασης. Ειδικότερα:

Στα φορτηγά, ποντοπόρα πλοία 4.500 τόνων dwt και άνω ισχύος, από 1.1.2007 έως 31.12.2007.

1. Οι βασικοί μισθοί ενεργείας που προβλέπονται από την προηγούμενη σύμβαση εργασίας της 28ης Ιουνίου 2006 αυξάνονται κατά ποσοστό 5% για τους αξιωματικούς και για τα κατώτερα πληρώματα.

2. Κατά το αυτό ως άνω ποσοστό αυξάνονται και όλα τα εις ποσά καθοριζόμενα πάσης φύσεως επιδόματα καθώς και οι έξτρα εργασίες που καθορίζονται από την προηγούμενη ΣΣΕ της 28ης Ιουνίου 2006.

3. Ο μισθός των ηλεκτρολόγων εξισώνεται με το μισθό του Β' μηχανικού της ίδιας κατηγορίας πλοίων.

4. Συμφωνήθηκε η περαιτέρω συζήτηση με σκοπό την εξίσωση των μισθών ποντοπόρων πλοίων με αυτούς των ακτοπλοϊκών πλοίων για συνταξιοδοτικούς λόγους μόνο.

5. Κατά τα λοιπά, ισχύουν οι όροι της από 28 Ιουνίου 2006 Συλλογικής Συμβάσεως Εργασίας. ☉

Ναυτιλιακό συνάλλαγμα

Σύμφωνα με προσωρινά στοιχεία της Τραπέζης Ελλάδος, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρρευσε το τρίμηνο Ιανουαρίου-Μαρτίου 2007, ανήλθε σε 3.659,4 εκατομμύρια ευρώ έναντι 3.548,0 εκατομμυρίων ευρώ του αντίστοιχου τριμήνου 2006, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 111,4 εκατομμύρια ευρώ.

Ειδικότερα, κατά το μήνα Μάρτιο 2007, το εισρέυσαν ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανήλθε στα 1.308,1 εκατομμύρια ευρώ έναντι 1.275,8 εκατομμυρίων ευρώ του αντίστοιχου μηνός, Μαρτίου, 2006. ☉

- 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



ΔΙΕΘΝΕΣ ΣΥΝΕΔΡΙΟ

INTERNATIONAL
ASSOCIATION OF
MARITIME
ECONOMISTS (IAME)

**"CHALLENGES AND
TRENDS IN SHIPPING:
MARKETS,
INVESTMENTS AND
POLICIES"**

ΑΘΗΝΑ, 4-6 ΙΟΥΛΙΟΥ 2007



Τα τελευταία χρόνια ο ναυτιλιακός κλάδος, σε παγκόσμιο επίπεδο, διαφοροποιείται από τα παραδοσιακά μοντέλα και ευθυγραμμίζεται με τις πλέον σύγχρονες δομές διοίκησης επιχειρήσεων. Έτσι, η διοικητική «ομπρέλα» κάθε σύγχρονου ναυτιλιακού οργανισμού χρειάζεται να ελέγχει συνεχώς όλες τις πτυχές του, όπως τα operations, τις ναυλώσεις, τη χρηματοοικονομική διοίκηση, την ασφάλεια, την τεχνολογία, το περιβάλλον, τις ναυτικές πολιτικές και διατάξεις, μεταξύ άλλων. Παράλληλα με την πρόοδο αυτή, όμως, έχει δημιουργηθεί και η ανάγκη για την παραγωγή, αλλά και για τη διάχυση ειδικευμένης γνώσης γύρω από όλα τα επίπεδα διοίκησης και διαχείρισης μιας ναυτιλιακής εταιρείας.

• **Η ένωση International Association of Maritime Economists**

Η Διεθνής Ένωση Ναυτιλιακών Οικονομολόγων (IAME) δημιουργήθηκε το 1991 με στόχο την ουσιαστική ανταλλαγή γνώσης, πληροφόρησης και εμπειρίας στα οικονομικά θέματα του ευρύτερου κλάδου της ναυτιλίας μεταξύ ακαδημαϊκών, επαγγελματιών, καθώς και εκπροσώπων θεσμικών φορέων του κλάδου. Το κυριότερο φόρουμ της ένωσης, που φέρνει τα μέλη της από όλο τον κόσμο πιο κοντά τόσο μεταξύ τους όσο και με την αγορά,

Παρουσίαση του διεθνούς συνεδρίου IAME 2007 από το δρ Ηλία Βισβίκη, Πρόεδρο της Οργανωτικής Επιτροπής του συνεδρίου, επίκουρο καθηγητή Χρηματοοικονομικής και ακαδημαϊκό διευθυντή του προγράμματος MBA in Shipping στο ALBA Graduate Business School

είναι το ετήσιο διεθνές συνέδριό της.

Τα διεθνή συνέδρια της ένωσης IAME διοργανώνονται σε διαφορετική χώρα κάθε χρόνο, υπό την ακαδημαϊκή αιγίδα ενός επιλεγμένου ακαδημαϊκού ιδρύματος κάθε φορά, ενώ διακρίνονται για την υψηλή ποιότητά τους και τη διαρκώς αυξανόμενη συμμετοχή των συνεδριών από όλο τον κόσμο σε αυτά. Οι χώρες που είχαν την τιμή να φιλοξενήσουν τα συνέδρια IAME κατά τη διάρκεια των τελευταίων επτά χρόνων είναι: Ιταλία (2000), Χονγκ Κονγκ (2001), Παναμάς (2002), Κορέα (2003), Τουρκία (2004), Κύπρος (2005) και Αυστραλία (2006).

• **Το διεθνές συνέδριο IAME 2007**

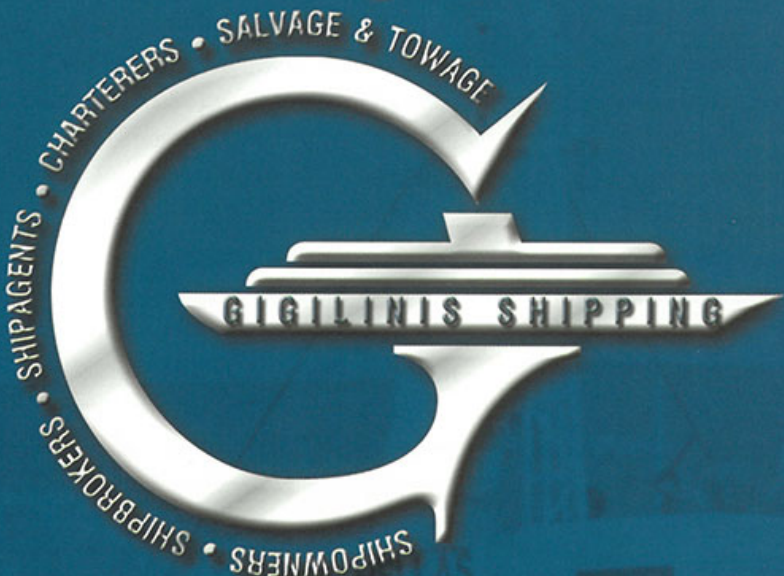
Φέτος, το 2007, το διεθνές συνέδριο της ένωσης IAME έρχεται στην Ελλάδα για πρώτη φορά στην ιστορία της. Τόσο λόγω γεωγραφικής θέσης όσο και λόγω της σημασίας της στη διεθνή ναυτιλία, η Ελλάδα επελέγη ως οικοδέσποινα-χώρα του IAME 2007, με αποστολή να κάνει την ελληνική ναυτιλία κοινωνό των στρατηγικών στόχων της ένωσης, κα-

θώς και να δημιουργήσει ουσιαστικό διάλογο πάνω στις τελευταίες τάσεις, αλλά και στους προβληματισμούς του κλάδου σε διεθνές επίπεδο. Η ανάληψη της διοργάνωσης ενός τόσο μεγάλου και σημαντικού διεθνούς συνεδρίου αποτελεί μεγάλη τιμή και τεράστια ευκαιρία προβολής τόσο του ελληνικού ναυτιλιακού κλάδου όσο και της Ελλάδας γενικότερα.

Το IAME 2007 έχει είδη προσελκύσει το ενδιαφέρον ακαδημαϊκών, καθώς και διακεκριμένων ναυτιλιακών στελεχών, από πανεπιστημιακά ιδρύματα που σχετίζονται με το χώρο της ναυτιλίας και ναυτιλιακούς οργανισμούς, που εδρεύουν σε 37 χώρες από όλο τον κόσμο.

Το IAME 2007 θα καλύψει, μεταξύ άλλων, θέματα Ναυτιλιακής Οικονομικής, Χρηματοδότησης, Πολιτικής και Διοίκησης, Λιμενικής Πολιτικής και Διαχείρισης Εφοδιαστικής Αλυσίδας (Logistics) που άπτονται της ελεύθερης φορτηγού ναυτιλίας και της ναυτιλίας γραμμών. Το συνέδριο αναμένεται να προσελκύσει 150-200 καθηγητές πανεπιστημίων από όλο τον κόσμο, κυρίως από τη Β. Αμερική, την

Quality, Reliability, Knowledge



GIGILINIS SALVAGE & TOWAGE

Mediterranean, Black & Red Sea, Persian Gulf,
European Waters, Indian & Atlantic Ocean

7 tugs fleet from 1.000 to 6.500 H.P.

Operating 24 hours

www.gigilinis.org • www.gigilinis.gr



MGMT. SYS.
RvA C 046

Headquarters:

13, N. Kountouriotou str. • 546 25 Thessaloniki • Greece
Tel.: +30 2310 53 00 17 • Fax: +30 2310 54 06 46 • A.O.H.: +30 6944 694562
e-mail: info@gigilinis.gr



ISO 9001:2000
Certificate Number: 37928



Deep Sea & Harbour Tug **EUROPE** (H.P. 4.800, B.P. 50 Tons)

Ocean Going Tug **HELLAS** (H.P. 6.500, B.P. 75,1 Tons)

Ευρώπη και την ανατολική Ασία, καθώς και αντίστοιχο αριθμό διακεκριμένων στελεχών από επιχειρήσεις και οργανισμούς που εμπλέκονται στον ευρύτερο χώρο της ναυτιλίας, συμπεριλαμβανομένων διοικητικών στελεχών και εκπροσώπων ναυτιλιακών ενώσεων, λιμενικών αρχών, διεθνών ναυτιλιακών οργανισμών και άλλων συναφών φορέων. Η θεματολογία του φετινού συνεδρίου θα επικεντρωθεί στις σύγχρονες προκλήσεις και τις τάσεις της ναυτιλίας, μέσω της πραγματοποίησης περίπου 120 παρουσιάσεων επιστημονικών μελετών και ειδικών συνεδριάσεων «στρογγυλής τραπέζης», που θα λάβουν χώρα κατά τη διάρκεια του συνεδρίου, από τις 4 έως τις 6 Ιουλίου, στο Ευγενίδειο Ίδρυμα και στο ξενοδοχείο Metropolitan. Η επιτροπή διοργάνωσης του IAME 2007 έχει την πεποίθηση ότι το συνέδριο θα δώσει την ευκαιρία σε ανώτατα κυβερνητικά και επιχειρηματικά στελέχη, καθώς και σε υπεύθυνους εποπτικών αρχών της ναυτιλιακής αγοράς, να ενημερωθούν για τις σύγχρονες επιστημονικές εξελίξεις και για τις εμπειρίες άλλων χωρών σε συναφή θέματα επιχειρηματικής πολιτικής. Επιπλέον, στο συνέδριο, έχουν ήδη προσκληθεί ως ομιλητές μέλη της κυβέρνησης, καθώς και εκπρόσωποι του ναυτιλιακού επιχειρηματικού κόσμου, προκειμένου να διατυπωθούν οι απόψεις τους σχετικά με την πορεία και την εξέλιξη τόσο της ελλη-

νικής όσο και της παγκόσμιας ναυτιλίας. Συγκεκριμένα, ο υπουργός Οικονομίας & Οικονομικών, Γεώργιος Αλογοσκούφης, θα είναι ο βασικός ομιλητής στην έναρξη του συνεδρίου, η οποία θα πραγματοποιηθεί στο Ευγενίδειο Ίδρυμα.

Το συνέδριο τελεί υπό την αιγίδα του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος. Παράλληλα, το συνέδριο υποστηρίζουν χορηγικά οι εταιρείες Navios Maritime Holdings Inc. ως Industry Partner, Nereus Shipping S.A., Tsakos Group και MFS Maritime Financial Services Corporation ως Ασημένιοι Χορηγοί και Diana Shipping Inc. ως Χάλκινος Χορηγός.

Επίσης το συνέδριο υποστηρίζεται από τους ακόλουθους φορείς και ενώσεις: BIMCO, INTERTANKO, Ένωση Εφοπλιστών Μεσογειακών Πλοίων, Σωματείο Μεστών Ναυτιλιακών Συμβάσεων, HELMEPA, The Propeller Club of the United States, Διεθνή Ναυτική Ένωση, WISTA Hellas, Ελληνική Εταιρεία Logistics και Ένωση Ναυτιλιακών Οικονομολόγων Ελλάδος.

Διεθνείς και εγχώριοι χορηγοί επικοινωνίας του συνεδρίου είναι οι εφημερίδες Lloyd's List και «Ναυτεμπορική». Υποστηρικτές επικοινωνίας είναι τα ακόλουθα έντυπα: «Ναυτικά Χρονικά», Lloyd's Shipping Economist, «Ναυς», ΕΛΝΑΒΙ, Logistics & Management, Economic Outlook, «Εφοπλιστής», Shipping International Monthly Review και

Lloyd's List Events. Επίσης παροχέας υπηρεσιών Express ταχυδρομείου είναι η DHL Express.

Σχετικά με το φορέα διοργάνωσης του IAME 2007 Η επιλογή του ALBA Graduate Business School για το ρόλο του διοργανωτή του IAME 2007 αποτελεί μεγάλη τιμή και ευθύνη για το σχολείο μας. Το ALBA είναι ένας μη κρατικός, μη κερδοσκοπικός εκπαιδευτικός οργανισμός που παρέχει, μεταξύ άλλων, ένα από τα κορυφαία προγράμματα MBA in Shipping στην Ευρώπη - το μοναδικό μάλιστα σε διεθνές επίπεδο που είναι πιστοποιημένο από το διεθνή οργανισμό The Association of MBAs (AMBA). Αντικείμενο του προγράμματος αυτού είναι η μετάδοση στα σύγχρονα στελέχη του ναυτιλιακού κλάδου γνώσης που είναι δοκιμασμένη και εφαρμοσμένη σε συνθήκες αγοράς. Σε αυτή τη βάση, το ALBA Graduate Business School αναλαμβάνει με ιδιαίτερο ενδιαφέρον και μεγάλη χαρά τη διοργάνωση του IAME 2007, με την ελπίδα ότι η επιτυχία του θα αποτελέσει σημείο αναφοράς για παρόμοιες μελλοντικές διοργανώσεις.

Για εγγραφές, για το αναλυτικό πρόγραμμα, καθώς και για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με το συνέδριο IAME 2007 κάθε ενδιαφερόμενος μπορεί να επισκέπτεται την ιστοσελίδα www.iame2007.org ή να επικοινωνεί με τη γραμματέα του συνεδρίου κ. Μαρίνα Μανιάτη, τηλ.: (+30) 6936-686.991, email: iame2007@alba.edu.gr ☉

Ο αρχηγός του Π.Ν. των ΗΠΑ στο ΥΕΝ



Επίσημη επίσκεψη στη χώρα μας πραγματοποίησε ο αρχηγός του Πολεμικού Ναυτικού των ΗΠΑ, αντιναύαρχος Michael G. Mullen, στη διάρκεια της οποίας συναντήθηκε με το γενικό γραμματέα του ΥΕΝ, καθηγητή Ιωάννη Τζωάννο, και με τη στρατιωτική ηγεσία του Λιμενικού Σώματος.

Στη διάρκεια της συνάντησης συζητήθηκαν, μεταξύ άλλων, θέματα κοινού ενδιαφέροντος όπως η ασφάλεια των διεθνών θαλασσίων μεταφορών, η αντιμετώπιση του διασυνοριακού εγκλήματος και η ανταλλαγή τεχνογνωσίας μεταξύ των ακτοφυλακών των δύο χωρών. ☉

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)

Πρωτοποριακό μεταπτυχιακό πρόγραμμα: Ζεις στην Ελλάδα, σπουδάζεις στο Λονδίνο

Τα στελέχη επιχειρήσεων στην Ελλάδα σύντομα θα έχουν τη δυνατότητα να παρακολουθήσουν μεταπτυχιακό πρόγραμμα στη Σχολή Επιχειρήσεων του Λονδίνου, χωρίς να απαιτείται να αφήσουν την εργασία τους.

Από τον προσεχή Σεπτέμβριο, η Σχολή Επιχειρήσεων Cass, που αποτελεί μέρος του Πανεπιστημίου City του Λονδίνου (HB), θα ξεκινήσει ένα μεταπτυχιακό πρόγραμμα που θα διεξάγεται τα Σαββατοκύριακα στους τομείς των οικονομικών, των κινδύνων και των επενδύσεων. Τα σεμινάρια θα γίνονται μία φορά το μήνα τις ημέρες, Παρασκευή, Σάββατο και Κυριακή. Στοχεύοντας στα στελέχη που επιθυμούν να αποκτήσουν ανταγωνιστικές ακαδημαϊκές δεξιότητες στις χρηματοοικονομικές αγορές, το ευέλικτο πρόγραμμα έχει σχεδιαστεί έτσι ώστε να καλύψει τις ανάγκες των εταιρειών του City, ενός από τα κορυφαία χρηματοοικονομικά κέντρα παγκοσμίως.

Το Cass ήδη διαθέτει τη μεγαλύτερη σειρά εξειδικευμένων μεταπτυχιακών προγραμμάτων στην Ευρώπη, προσφέροντας 21 μεταπτυχιακά σε περίπου 1.300 φοιτητές στους τομείς των οικονομικών, ασφαλείων, αναλογιστικής επιστήμης, ναυτιλιακών, κτηματομεσιτικής και γενικής διαχείρισης, μαζί με άλλα θέματα.

Ο καθηγητής Mario Levis, αναπληρωτής πρόεδρος των μεταπτυχιακών προγραμμάτων, μάς ανέφερε ότι το νέο πρόγραμμα θα φανεί ελκυστικό στα επιχειρηματικά στελέχη που επιθυμούν να αποκτήσουν ανταγωνιστικές ακαδημαϊκές δεξιότητες στις χρηματοοικονομικές αγορές, αλλά παράλληλα δεν επιθυμούν να εγκαταλείψουν τις θέσεις εργασίας και να μετακομίσουν στο Λονδίνο για δύο χρόνια σπουδών.

Η άμεση σχέση του Cass με το City σημαίνει ότι οι φοιτητές θα έχουν την ευκαιρία να βιώσουν την εμπειρία των μεγαλύτερων ιδρυμάτων του City και να έρθουν σε επαφή με κορυφαία επιχειρηματικά στελέχη που έρχονται στο Cass ως ομιλητές, ερευνητές, καθηγητές και σύμβουλοι.

Το μεταπτυχιακό πρόγραμμα στα οικονομικά, τους κινδύνους και τις επενδύσεις διαρκεί 22 μήνες. Στο πρώτο και δεύτερο εξάμηνο, όλοι οι φοιτητές διδάσκονται τέσσερα μαθήματα κορμού και κατόπιν επιλέγουν μία από τις τρεις ειδικότητες σε εταιρικά οικονομικά, διαχείριση κινδύνων ή διαχείριση επενδύσεων για το τρίτο και τέταρτο εξάμηνο, ενώ ακολουθούν δύο μαθήματα επιλογής και μία εργασία στο πέμπτο εξάμηνο. Το μεταπτυχιακό πρόγραμμα έχει σχεδιαστεί ως άμεση απόκριση στις ανάγκες των εργαζομένων στο City και κατόπιν



Ο καθηγητής κ. Γραμμένος

διαλόγου με τα κορυφαία ιδρύματα του City.

Ο καθηγητής Levis μάς επισήμανε: «Υπάρχει αυξανόμενη ζήτηση για ευέλικτα προγράμματα, που προκαλούν ελάχιστη αναστάτωση στην εργασία, το εισόδημα και τις προσωπικές δεσμεύσεις. Ζούμε σε μια πραγματικά παγκόσμια οικονομία, όπου τα αεροπορικά ταξίδια είναι φθηνά και μπορούμε να τα χρησιμοποιούμε ακόμα και για να διευκολύνουμε τους σκοπούς σπουδών».

Περισσότερες πληροφορίες: Τηλ.: +33 14143 7321.

Το νηολόγιο του Isle of Man

Για τις τελευταίες εξελίξεις και τα εμπορικά πλεονεκτήματα του Isle of Man ενημερώθηκαν πλοιοκτήτες, διαχειριστές πλοίων και δικηγόροι, στη δεξίωση που παρέθεσε το νηολόγιο προς τιμήν τους. Ο διευθυντής του νηολογίου, κ. Dick Welsh, στη διάρκεια της ομιλίας του τόνισε ότι το Isle of Man ψηφίστηκε πρόσφατα από την ετήσια έκθεση του Flag State Performance Table ως το καλύτερο νηολόγιο στον κόσμο, με υψηλά πιστοποιητικά ποιότητας, συμπεριλαμβανομένου και

του USCG Qualship, ενώ παραμένει στις λευκές λίστες των Port state Control.

Το 2003, το Isle of Man ξεκίνησε τη νηολόγηση επαγγελματικών σκαφών αναψυχής και σήμερα έχει στο νηολόγιό του τα περισσότερα από τα πλέον διάσημα super yachts, τα οποία με την τακτική της φιλικής προσέγγισης του προσωπικού και της βοήθειας προς τον πελάτη έκαναν το νηολόγιο των σκαφών αναψυχής να έχει την επιτυχία που έχει σήμερα. Ο κ. Welsh επισήμανε ότι το κό-

στος νηολόγησης στο Isle of Man δεν επιβαρύνεται από τέλη επί της καθαρής χωρητικότητας ή επιβολή φόρων ενώ η κυβέρνηση δεν έχει κέρδη από τη νηολόγηση των πλοίων. Έτσι, το νηολόγιο μπορεί και παρέχει ποιοτικές υπηρεσίες σε χαμηλό κόστος. Γι' αυτόν το λόγο το Isle of Man έχει γίνει πόλος έλξης μερικών από τους μεγαλύτερους και πλέον ποιοτικούς διαχειριστές πλοίων του κόσμου, όπως Enterprises Shipping & Trading, BP, Shell, Maersk and Lauritzen Kosan. ☺

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



Τα όρια είναι εντελώς ασαφή, παρεμβάλλεται δε ομιχλώδης -μεταξύ των ανωτέρω- περιοχή, όπου κυριαρχούν οι χίμαιρες. Είναι ένας «όρμος καταφυγής», εικονικής πραγματικότητας, μύθου και φαντασίας. Τα όρια άλλωστε μεταξύ εικονικής και αντικειμενικής πραγματικότητας είναι εγγενώς ασαφή και επικαλυπτόμενα, ο καθένας τα τοποθετεί κατά πως τον βολεύει, και τι θα ήταν η ζωή χωρίς χίμαιρες;.. «Η ζωή είναι σαν την άχνα του βουβαλιού το χειμωιάτικο πρωινό», λένε οι ερυθρόδερμοι της Αμερικής. Τόσο «πητική», και οι ουτοπίες βοηθάνε. Προσοχή όμως, μηδέν άγαν... Έκαστος τώρα «επαναπατριζόμενος» οφείλει να ιστορήσει στους... τηλεθεατές τις περιπέτειες και τους άθλους του στη χώρα της Ουτοπίας.

| Του Σπύρου Ράνη | Managing director Ranger Marine S.A.

Αλήθειες και Ψέματα



Οι ναυτικοί, σαν γύριζαν πελαγήσιοι στον τόπο τους, πρώτα φρόντιζαν κρουνηδόν τη συντροφήσά τους (όπως θέλεις, άντρα μου, κι ύστερα τρώμε...), έσπευδαν μετά στο καφενείο, όπου περίμεναν οι χωριανοί ειδήσεις απ' τους ωκεανούς, τα νέα «των μακρυσμένων θαλασσών και των γαλάζιων πόντων». Και γέμιζε το καφενείο μπουνάτσες και φουρτούνες, δρολιάπια, θαλάσσια τέρατα, γλυκόλαλες σειρήνες, καλλιπυγους νεράιδες και ψαρόμυαλες γοργόνες, που έφταναν τυλιγμένες σε νέφος θαλασσανού. Και πόσες φορές οι ναυτικοί δεν είδαν με τα μάτια τους το χάρο να καλπάζει καταπάνω τους καβάλα στο κύμα... Οι ναυτικοί δεν ήταν οι μόνοι, αλλά ήταν ασυγκρίτως καλύτεροι. Για χιλιάδες χρόνια διάφοροι παραμυθάδες -όταν ακόμη τη ζωή μας δεν καταύγαζε το αγλαό φως των «καναλιών» (χάρης στις τεχνολογικές εξελίξεις των τελευταίων δεκαετιών)- γύριζαν από χωρίου εις χωρίον κι έλεγαν ιστορίες για ήρωες και ηρωισμούς από τον εμφύλιο μεταξύ Τρώων και Αχαιών. Κι ύστερα, για τις περιπέτειες του Ο-

δυσσέα στο μακρύ ταξίδι του για την Ιθάκη. Άκουγαν γοητευμένοι οι ακροατές τις αλήθειες και τα ψέματα, μετείχαν νοερώς, και δραπέτευαν από την «καθημερινότητα του πολίτη». Το ρόλο έχει σήμερα επωμισθεί η ΤV με την εξής ουσιώδη διαφορά: οι παραμυθάδες, ξηράς ή θαλάσσης, ήταν λιτοί και άδολοι, λίγο ψωμί, μια χούφτα ελιές και ένα σκόρδο ήταν η πενιχρή αμοιβή τους -κι όχι πάντα- και δεν υπέφεραν από χολή ή χοληστερίνη. Τα πράγματα είναι σήμερα εντελώς διαφορετικά, με τους ηλεκτρονικούς -και ου μόνον- παραμυθάδες στο ρυθμό των επικοινωνιακών τεχνασμάτων «ενημέρωσης», πάντα περί του φαίνεσθαι, ποτέ περί του γίνεσθαι. Η θάλασσα, πάντα γοητευτική, πάντα ευμετάβλητη και αναξιόπιστη, καλλιεργεί την ευαισθησία, κεντρίζει τη φαντασία, υποδαυλίζει τη μυθοπλασία και μας στέλνει ιστορίες και μηνύματα. Αλήθειες και ψέματα. Δεν ξεχνάμε (οι... επιζώντες), τη στήλη «Γράμματα απ' τους Ωκεανούς» του Θανάση Π., που τη δεκαετία του '70 άφησε το χειριστήριο, αλλά κράτησε την πένα, και η στήλη

έγινε «Γράμματα στους Ωκεανούς».

Παράλληλα δίδασσε σε σχολή Ρ/Τ, όπου τον συναντούσα πολύ συχνά, συζητούσαμε, συμφωνούσαμε και πάντα ευχάριστα διαφωνούσαμε πάνω στα θέματα της επικαιρότητας. Για τη θάλασσα, τα πλοία και το ναυτικό επάγγελμα. Είχαν ήδη φιλοτεχνηθεί οι όροι «Modern Communication Technology», που θα έστελναν οριστικά στο «χρονοντούλαπο της Ιστορίας» τον Ασύρματο, το Διεθνή Κώδικα Σημάτων, τον Οπτικό. Ακόμη και τα... Σήματα διά Βραχιόνων. Ακούγονταν απόψεις περί εκσυγχρονισμού, αναβαθμίσεως και ανωτατοποίησης της εκπαίδευσης των αξιωματικών Επικοινωνίας των πλοίων, που θα έπρεπε πλέον να είναι «Technological Sophisticates», και φυσικά πτυχιούχοι.

Οι επιστημονικές και τεχνολογικές εφαρμογές πράγματι έκαναν τόσο γρήγορες, ασφαλείς και κυρίως απλές τις ναυτικές επικοινωνίες ώστε, μετά λίγα χρόνια (το 1999) καταργήθηκε η θέση του Ρ/Τ στα βαπόρια, και κατέρρευσε ο μύθος των «Technological Sophisticates», και άλλα



Mitsubishi auxiliary sets



Από 170kVA έως 2300kVA

50Hz - 380/450V (1500rpm)

60Hz - 460/480V (1200 & 1800rpm)

**αμηλά επίπεδα θορύβου και
ραδασμών**

**αμηλή κατανάλωση και χαμηλές
επομπές ρύπων**

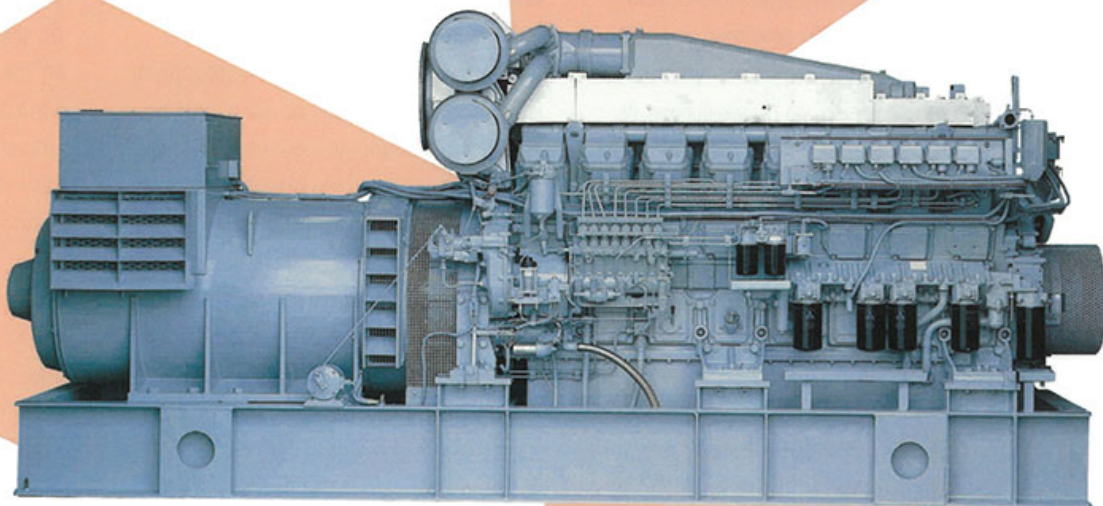
ε πιστοποίηση νηογνόμωνα

**ξιοπίστη ανταπόκριση
επιτηρείας**

ελάχιστη συντήρηση

**απαρακατήκη γνήσιων
εταλλακτικών**

εγύηση τεχνικής υποστήριξης



AEIMA

ΑΕΒΕ ΓΕΝΙΚΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ

Ζακύνθου 8, 185 41 Καμίνια (Πειραιάς), Τηλ. 210 4824676, Fax. 210 4824614
email: info@aeima.gr, www.aeima.gr



ηχηρά παρόμοια.

Ο ίδιος μύθος επαναλαμβάνεται σήμερα, «η υψηλή τεχνολογία στις γέφυρες και στα μηχανοστάσια απαιτεί πλέον αξιωματικούς κατόχους ακαδημαϊκού τίτλου»...

Αλλά οι υποχρεώσεις που αφορούν την ασφάλεια στη θάλασσα και τα πλοία είναι διεθνείς, και το σωστό, σε σύνθεση και εκπαίδευση, πλήρωμα οφείλει ν' ακολουθεί πολύ συγκεκριμένους διεθνείς κανόνες. Τη Σύμβαση STCW/95 ειδικότερα, την οποία συνοδεύουν λεπτομερείς οδηγίες, τόσο από τον ΙΜΟ όσο και από την Ε.Ε., για την ομοιομορφία, σε διεθνή κλίμακα, εφαρμογή της. Κι εδώ, ένας νέος εντελώς στεριανός μύθος πεισματωδώς καταργείται, που διαστρεβλώνει την έννοια της τυποποιημένης έκφρασης «ελάχιστες απαιτήσεις» (minimum requirements). Η σωστή εκφορά είναι «ελάχιστες αλλά επαρκείς (adequate) απαιτήσεις» κι έχει την εξής απλούστατη έννοια.

Για κάθε τύπο πλοίου η πιο πάνω σύμβαση προβλέπει συγκεκριμένη «ασφαλή σύνθεση πληρώματος» (safe manning), ας υποθέσουμε δε ότι για το Χ πλοίο η προβλεπόμενη «σύνθεση» είναι 20 άτομα. Αριθμός που είναι αρκετός για να ταξιθεύει με ασφάλεια το πλοίο, και minimum σημαίνει

ότι ο πλοιοκτήτης μπορεί, αν του αρέσει, να ναυτολογήσει 30 αλλά δεν μπορεί να ναυτολογήσει 19. Η ίδια σύμβαση ορίζει την επαγγελματική κατάρτιση και ναυτική ικανότητα ενός εκάστου αξιωματικού ή μέλους του πληρώματος. Είναι ελεύθερος όμως ο εφοπλιστής να ναυτολογήσει πλοίαρχο πτυχιούχο Μετεωρολογίας ή Α' μηχανικό πτυχιούχο Ναυπηγό, αυτά φυσικά πέραν των ναυτικών επαγγελματικών προσόντων που σύμφωνα με τη STCW οφείλουν να διαθέτουν.

Επειδή όμως η μεθοδευμένη παραπληροφόρηση και σκόπιμη παρερμηνεία κάνουν το απλό πολύπλοκο και το αυτονόητο δυσνόητο, θ' αναφέρω ένα ακόμη παράδειγμα από άλλη σύμβαση - για την ασφάλεια στη θάλασσα (SOLAS) που, μεταξύ άλλων, ορίζει τα σωστικά μέσα των πλοίων. Ένας συγκεκριμένος τύπος πλοίου οφείλει, σε εφαρμογή της SOLAS, να φέρει δύο έστω βάρκες σε κάθε πάντα, χωρητικότητας 20 ατόμων εκάστη, δύο σχεδίες και 50 σωσίβια. Αυτά είναι τα «minimum» αλλά επαρκή σωστικά μέσα που το υποθετικό αυτό πλοίο πρέπει να φέρει, και ο πλοιοκτήτης είναι ελεύθερος να βάλει 10 βάρκες αν έτσι του αρέσει, αλλά όχι μία σε κάθε πλευρά.

Φυσικά οι σύγχρονοι παραμυθάδες ούτε λιτοί εί-

ναι ούτε άδολοι, βδελύττονται το σκόρδο και μάχονται σκληρά για τα «κεκτημένα», για τον κρατισμό, για το «βρέξει-χιονίσει», για τη συντήρηση του άρθρου 16. Και για τη Συντήρηση γενικά, με φανφάρες, καταλήψεις, μύθους και «προοδευτικά» πάντα συνθήματα.

Οι συμβάσεις του ΙΜΟ αποτελούν προϊόντα μακράς επεξεργασίας, βαθιάς γνώσης και μεγάλης ναυτικής εμπειρίας, αναθεωρούνται και εκσυγχρονίζονται μ' επιμέλεια, κι όταν ομοίως μ' επιμέλεια και ναυτοσύνη εφαρμόζονται, περιορίζουν σημαντικά τους κινδύνους, εξασφαλίζουν την καλή λειτουργία των θαλασσίων μεταφορών και προστατεύουν αποτελεσματικά τη ζωή και το περιβάλλον. Το μυστικό της ασφάλειας και της επιτυχίας στο θαλάσσιο στίβο βρίσκεται στην πιστή, με επαγγελματική συνέπεια, εφαρμογή, αυτή δε ακριβώς την εφαρμογή υπονομεύουν ακαδημαϊκοί μύθοι και καυχήσιολογήματα του τύπου:

«Μα πώς είναι δυνατόν η μεγαλύτερη στον κόσμο ναυτιλία ν' αρκείται στις ελάχιστες απαιτήσεις του ΙΜΟ;» ή «Η σύγχρονη ναυτική τεχνολογία απαιτεί πτυχιούχους στα πλοία» ή «Η ναυτική εκπαίδευση δεν μπορεί να είναι "κλαδική" αλλά "ενοποιημένη"».

Μετά περίπου 30 χρόνια, νεφελωδών εκσυγχρονισμών και αναβαθμίσεων, πάντα «προοδευτικών» και πάντα συντηρητικών, ώστε να συντηρούνται και αναβαθμίζονται τα διάφορα «κεκτημένα», ποιος μπορεί να ισχυριστεί ότι έχουμε σύστημα Ναυτικής Εκπαίδευσης, κατά τις ανάγκες και το ανάστημα της ναυτιλίας μας; Ποιος από τους νεόκοπους στεριανούς μυθοποιούς μίλησε για Internet Degrees - Online Training - Distance Learning, που δίνουν φτερά στη Ν.Ε. των σοβάρων ναυτικών χωρών; Και πώς, ειδικώς αυτές, οι «τεχνολογικές εξελίξεις των τελευταίων δεκαετιών» στην εκπαίδευση δεν υπέπεσαν στην αντίληψη των συμβούλων σας, κύριε YEN; ☺

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



Συνταξιούχοι Έλληνες αξιωματικοί, **νοιάζεται κανείς;**

Σςςς. Ησυχία.

Το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, έπειτα από εις βάθος ανάλυση, ανακοινώνει την πολιτική του στον τομέα των επανδρώσεων πλοίων.

Μετά από ήχους τυμπάνων επί τρίλεπτο, ακολουθούν ήχοι σαλπίγγων και μετά, απόλυτη σιγή. Η αγωνία κορυφώνεται... και μετά αμέσως ανακοινώνεται: **Ανταγωνιστικότητα για τα ποντοπόρα. Ασφυξία για τα μεσογειακά.**

| Του Άλκη Κορρέ |

Σε αυτό το συμπέρασμα μας οδηγεί το πρόσφατο σαφάρι συνταξιούχων του κ. Κεφαλογιάννη, το οποίο κατά κύριο λόγο αποσταθεροποιεί αυτή την κατηγορία εμπορικών πλοίων που εξυπηρετούν την κοινοτική ναυτιλία μικρών αποστάσεων, και της οποίας η ενίσχυση με κάθε τρόπο έχει αποφασιστεί με ομόφωνες αποφάσεις και των τριών σωμάτων της Ε.Ε., δηλαδή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, του Συμβουλίου Υπουργών και του Ευρωκοινοβουλίου.

Οι Έλληνες συνταξιούχοι ναυτικοί σέρνονται σε ανακριτικά γραφεία στα λιμεναρχεία γιατί δεν δήλωσαν στο NAT, όπως όφειλαν πρέπει να πούμε, ότι αναγκάζονται να ξαναμπαρκάρουν διότι δεν τους επαρκεί η χορηγούμενη από το ασφαλιστικό τους ταμείο σύνταξη γήρατος. Δεν είναι μυστικό ότι αυτοί οι ναυτικοί κατευθύνονται κατά πλειοψηφία στα μεσογειακών πλών πλοία, αποφεύγοντας με αυτό τον τρόπο την υπερβολική έκθεση σε

κόπωση και τη μεγάλη απόσταση από το σπίτι.

Όταν ένας Έλληνας ναυτικός βγει στη σύνταξη, δεν σημαίνει ότι διαγράφονται από τη μνήμη του όσα επί δεκαετίες έμαθε υπηρετώντας πάνω σε εμπορικά πλοία. Αυτό θα ήταν ίσως επιθυμητό από κάποιους, αλλά δεν συμβαίνει. Αντιθέτως, εξακολουθεί να φέρει όλα τα ουσιαστικά προσόντα του εγκεκριμένου από τη STCW αξιωματικού και, βεβαίως, δεν παύει να είναι Έλληνας που ζει στην Ελλάδα. Το τελευταίο, εξ όσων καταλαβαίνω, καταβάλλεται προσπάθεια να μετατραπεί από πλεονέκτημα σε μειονέκτημα από την Πολιτεία, υπό την έννοια ότι αν ζούσε κάπου αλλού δεν θα είχε αυτά τα προβλήματα.

Την αξία του Έλληνα πάνω στο βαπόρι την εκτιμούν όλοι όσοι γνωρίζουν τι είναι εμπορική ναυτιλία. Την παρουσία του στην άλλη άκρη του τηλεφώνου την εκτιμάς όταν έχεις πρόβλημα, όταν χαλάσει κάτι, όταν υπάρχει κίνδυνος, όταν έχεις ανά-

γκη στο μέγιστο βαθμό την απόλυτη επικοινωνία. Σας συνιστώ να δοκιμάσετε διαχείριση επείγοντος περιστατικού με Ουκρανό ή Φιλιππινέζο και θα καταλάβετε τι εννοώ. Αν δεν καταλάβατε, φίλοι στο Υπουργείο, μιλάω για Ναυτική Ασφάλεια.

Δεν αποτελεί επίσης μυστικό ότι τα μέτρα που ελήφθησαν για την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής σημαίας στα ποταμόπλοια ενδέχεται να έχουν έμμεσες αλλά σοβαρές επιπτώσεις επί της ναυτικής εκπαίδευσης στην Ελλάδα.

Ως γνωστόν, ένας μόνο Έλληνας (αν όχι κοινοτικός κατά το νέο άρθρο 5 του ΚΔΝΔ) πλοίαρχος και πέντε κοινοτικοί ναυτικοί οιασδήποτε ειδικότητας -μπορεί π.χ. να είναι τρεις λαδάδες, ένας μάγειρας και ένα καμαρωτάκι από τη Λεττονία- επαρκούν για την ύψωση της ελληνικής σημαίας.

Αν οι διαχειρίστριες -ο μη γένοιτο- υιοθετήσουν την υπέρπουσα της ρύθμισης λογική, η ναυτική εκπαίδευση δεν θα μπορεί να φτιάξει πλέον Έλληνες καπετάνιους και μηχανικούς, διότι δεν θα μπορεί να τους προσφέρει θέσεις επί των πλοίων για να συμπληρώσουν θαλάσσια υπηρεσία και θα παραμείνει στο «κράτει» μέχρι να δούμε κάτι να αλλάξει, που θα της επιτρέψει να ξαναξεκινήσει. Μέχρι να συμβούν αυτά, ο Έλληνας αξιωματικός θα καθίσταται ολοένα και περυσσότερο είδος εν ανεπαρκεία.



Όσοι εργάζονται στον Πειραιά θα θυμούνται με πόσο κόπο κατακτήθηκε η θέση στη Λευκή Λίστα του Μνημονίου των Παρισίων. Το ΥΕΝ είχε τότε μεν βάλει τα δυνατά του, αλλά είχε πού να πατήσει. Είχε στα πλοία αξιωματικούς με εξαιρετικές ικανότητες. Πώς θα περιφρουρηθεί η θέση της σημαίας χωρίς Έλληνες αξιωματικούς; Τι θα συμβεί αν, λέω αν, οι λύσεις που υιοθετήθηκαν στην επάνδρωση την οδηγήσουν ξανά στις μαύρες λίστες; Δεν ξέρω τι συζητείται στο Υπουργείο, αλλά φοβάμαι ότι θα μείνουν οι τρεις κι ο κούκος σε μια σημαία που δεν θα έχει να προσφέρει άξιους αξιωματικούς, ούτε τον από πολλούς

εκτιμώμενο χαμηλό συντελεστή στόχευσης στους λιμενικούς ελέγχους.

Το φαινόμενο της έλλειψης αξιωματικών στα πλοία είναι πανευρωπαϊκό και δεν υπάρχουν περιθώρια για σπατάλες σε αυτόν το σημαντικότατο συντελεστή που σπανίζει. Αν χρειάζεται κάτι να γίνει εν σχέσει με τους συνταξιούχους ναυτικούς ώστε να εξασφαλιστεί η απρόσκοπτη παρουσία τους στα πλοία, ας αποτελέσει αντικείμενο προβληματικής στο ΥΕΝ, διότι έρχονται πάρα πολλά νέα πλοία από τα ναυπηγεία και ο ανταγωνισμός για αξιωματικούς θα αφήσει κάποια πλοία με ελλείψεις. Το καλοκαίρι, που πολλοί ναυτικοί ξεμπαρκάρουν για λίγες διακοπές με την οικογένεια, προβλέπεται καυτό. Ελπίζω να μην είναι αυτά που μεταφέρουν πετρέλαια και βενζίνες στα νησιά μας. ☉



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



Την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού ποντοπόρου πλοίου εξήγγειλε πριν από ένα πεντάμηνο (περίπου) ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Μανώλης Κεφαλογιάννης. Τα νέα μέτρα που είχαν στόχο τη μείωση της ανεργίας των ναυτικών και την προσέλκυση νέων πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο ήταν χρόνια αιτήματα της πλοιοκτησίας, κυρίως από τους εφοπλιστές που παραδοσιακά στηρίζουν το ελληνικό νηολόγιο.

Σήμερα, πέντε μήνες μετά την εξαγγελία, εξετάζουμε την ανταπόκριση του εφοπλισμού και την έλευση πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο.

Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία που διαθέτει το YEN, τα πλοία που έχουν ενταχθεί μετά τα νέα μέτρα ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας και συγκεκριμένα από το Νοέμβριο του 2006 μέχρι και τις 8 Ιουνίου 2007, είναι 66 ποντοπόρα πλοία συνολικής χωρητικότητας 4.302.536 κόρων και μέσου όρου ηλικίας (ΜΟΗ) 6 έτη, που κατανέμονται ως εξής:

(επι)Στροφή στην Ελληνική Σημαία

Η εικόνα της ελληνικής ναυτιλίας σήμερα

	Αριθμός πλοίων	ΚΟΧ	ΜΟΗ σε έτη
Υπαχθέντα πλοία	66	4.302.536	6
Υπαχθέντα πλοία μηνός Μαΐου 2007	17	1.603.161	4,9
Νηολογηθέντα	42	2.107.354	7,7
Υπό νηολόγηση	24	2.195.182	3

Ανάλυση υπαχθέντων πλοίων

	Αριθμός πλοίων	ΚΟΧ	ΜΟΗ σε έτη
Νέες ναυπηγήσεις	29	2.180.871	0,2
Αλλαγές σημαίας	28	1.775.771	10,9
Νέες αγορές	9	346.488	9,6
Σύνολο	66	4.302.536	6



Δημιουργούμε 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.



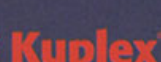
ΣΥΡΜΑΤΟΣΧΟΙΝΟΤΕΧΝΙΚΗ

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:





Π Ι Ν Α Κ Α Σ

ΕΤΟΣ: 2007

ΔΥΝΑΜΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΣ ΚΑΙ ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ - ΔΙΑΓΡΑΦΩΝ
ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΚΟΧ

ΜΗΝΑΣ	ΔΥΝΑΜΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡ.ΝΑΥΤΙΑΣ		ΕΓΓΡΑΦΕΣ				ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ			
	Αρ.πλοίων	Κ.Ο.Χ.	Άρθρου 13		Παγίων Διατάξεων		Άρθρου 13		Παγίων Διατάξεων	
			Αρ.πλοίων	Κ.Ο.Χ.	Αρ.πλοίων	Κ.Ο.Χ.	Αρ.πλοίων	Κ.Ο.Χ.	Αρ.πλοίων	Κ.Ο.Χ.
Ιανουάριος	1875	33.132.172	6	510.162	2	24.104	4	154.668	3	12.468
Φεβρουάριος	1875	33.605.819	11	787.968	2	557	7	308.040	6	6.838
Μάρτιος	1880	33.837.322	13	451.176	3	2.253	6	218.744	5	3.182
Απρίλιος	1883	34.067.879	10	454.690	5	22.197	5	217.631	7	28.699
Μάιος (3 1/5)	1889	34.183.957	10	324.012	3	5.436	6	213.251	1	119
Ιούνιος										
Ιούλιος										
Αύγουστος										
Σεπτέμβριος										
Οκτώβριος										
Νοέμβριος										
Δεκέμβριος										
ΣΥΝΟΛΟ			50	2.528.008	15	54.547	28	1.112.334	22	51.306

ΣΥΝΟΛΟ ΕΓΓΡΑΦΩΝ:	ΠΛΟΙΑ:	65	ΚΟΧ:	2.582.555
ΣΥΝΟΛΟ ΔΙΑΓΡΑΦΩΝ:	ΠΛΟΙΑ:	50	ΚΟΧ:	1.163.640
ΔΙΑΦΟΡΑ :	ΠΛΟΙΑ:	15	ΚΟΧ:	1.418.915

Α.Σ.: -3- ΠΛΟΙΑ (ΕΚ ΤΩΝ ΟΠΟΙΩΝ -0- ΓΙΑ ΔΙΑΛΥΣΗ)
ΔΙΑΛΥΣΗ: -4- ΠΛΟΙΑ, ΒΥΘΙΣΗ: -0- ΠΛΟΙΑ
ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΗ: -0- ΠΛΟΙΑ, ΠΥΡΚΑΙΑ: -0- ΠΛΟΙΑ
Π.Α.: -43- ΠΛΟΙΑ (ΕΚ ΤΩΝ ΟΠΟΙΩΝ -1- ΓΙΑ
ΔΙΑΛΥΣΗ ΚΑΤΑ ΔΗΛΩΣΗ
ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ)
ΑΠΩΛ.ΕΘΝΙΚ/ΓΑΣ: -0- ΠΛΟΙΑ, ΕΛ.ΕΙΔΗΣ: -0- ΠΛΟΙΑ

ΑΛ/ΤΗ ΣΗΜΑΙΑΣ (Α.Σ.): -2- πλοία ύψωσαν σημαία ΚΥΠΡΙΟΥ
-1- πλοίο ύψωσε σημαία ΜΠΑΧΑΜΕΣ

Η πρώτη έλευση των πλοίων στην ελληνική σημαία είναι γεγονός. Τι θα γίνει όμως στη συνέχεια;

Απευθυνθήκαμε σε σημαντικούς παράγοντες της ελληνικής πλοιοκτησίας, οι οποίοι μας απάντησαν για την εφαρμογή των νέων μέτρων, την απήχηση που είχαν και τη μελλοντική εξέλιξή τους.



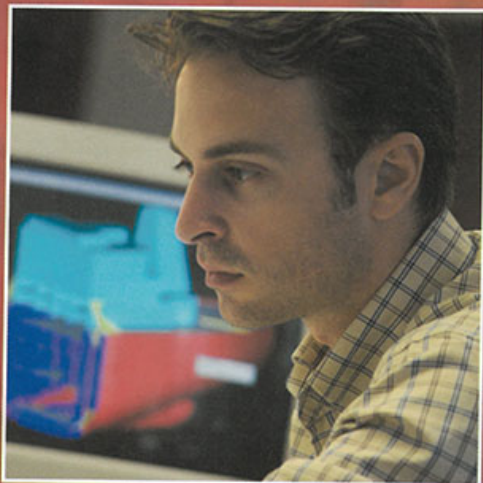
> Του Επαμεινώνδα Εμπειρικού
Προέδρου Greek Shipping
Co. Operation Committee

Είναι γεγονός αναμφισβήτητο ότι τα μέτρα που έλαβε πρόσφατα η κυβέρνηση για την αύξηση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού νηολογίου, δεν είναι μόνο σημαντικά για τη μελλοντική του ανάπτυξη, αλλά και απολύτως αναγκαία γι' αυτή καθαυτή την επιβίωσή του.

Ως γνωστόν, το ελληνικό νηολόγιο έπασχε από χρόνια λόγω ελλείψεως ανταγωνιστικότητας και είχε επανειλημμένως επισημανθεί ότι η κατάσταση αυτή έπρεπε να αναστραφεί. Έπρεπε να αποφευχθεί η περαιτέρω συρρίκνωση του υπό ελληνική σημαία στόλου, αποτέλεσμα της φυγής και αποφυγής, καθώς και η αντίστοιχη μείωση των θέσεων εργασίας. Τούτο, διότι εκτός των άλλων θα καθίστατο προβληματική η παραγωγή των μελλοντικών ναυτικών για τη στελέχωση του στόλου και των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και θα οδηγούσε την ελληνική ναυτιλία στην αποξένωσή της από τη χώρα μας και σταδιακά στην εξαφάνισή της.

Με τα ρεαλιστικά αυτά μέτρα, για τα οποία είμαστε ευγνώμονες στην κυβέρνηση, η ελληνική σημαία έπαυσε να μειονεκτεί έναντι των Ευρωπαϊκών συναγωνιστών της και εξασφαλίσθηκε έτσι το μέλλον της. Ήδη αναχαιτίσθηκε η συρρίκνωση του νηολογίου και σημαντικός αριθμός νέων και νεοτεύκτων πλοίων εγγράφονται σε αυτό. Ελπίζεται, δε, ότι με τις σωστές αυτές βάσεις θα δούμε ολοένα και περισσότερα πλοία να υψώνουν τη Γαλανόλευκη.

Κοινή προσπάθεια όλων μας τώρα είναι η προσέλκυση και σωστή εκπαίδευση των ναυτικών μας, που θα πάρουν τη σκυτάλη και θα αναπτύξουν ακόμη περισσότερο την πρώτη βιομηχανία της χώρας μας, τη ναυτιλία των Ελλήνων.



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

Setting the Standard for Service.

www.eagle.org



FOUNDED 1862

ABS

Setting Standards of Excellence



> Του Θεόδωρου Βενιάμη
Πρόεδρου Golden Union S.A.

Για τους πλοιοκτήτες που έχουν υψώσει ξένη σημαία στα καράβια τους αλλά στη σύνθεση των πληρωμάτων τους υπάρχουν και Έλληνες ναυτικοί, τα νέα μέτρα του ΥΕΝ για την ελαστικοποίηση των συνθέσεων είναι θετικά.

Πρόβλημα θα υπάρξει στους πλοιοκτήτες που έχουν ξένη σημαία και αλλοδαπά πληρώματα.

Γι' αυτούς η προσέλκυση είναι μάλλον κάτι από μακρο, προς το παρόν τουλάχιστον.

Διότι θα πρέπει να βελτιώσουν το ναυτικό δυναμικό τους, να προσελκύσουν αξιόλογους αποφοίτους των ΑΕΝ, να βρουν γενικά λύσεις επάνδρωσης περισσότερων βαποριών τους.

Πιστεύω ότι σήμερα, αν έρθουν περισσότερα πλοία στην ελληνική σημαία, δεν θα μπορέσουν να στελεχωθούν διότι δεν επαρκεί ο αριθμός των Ελλήνων αξιωματικών.

Και όσον αφορά το θέμα της ναυτικής εκπαίδευσης στην Ελλάδα, θεωρώ ότι πρέπει να ολοκληρωθούν πολλά πράγματα εκ μέρους του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Η ναυτιλιακή βιομηχανία απαιτεί ένα εκπαιδευμένο και άρτια κατρητισμένο προσωπικό με γνώσεις και εμπειρία ανάλογες αυτών που απαιτούν οι διεθνείς κανονισμοί και η υψηλή τε-

χνολογία των σύγχρονων πλοίων.

Η εκπαίδευση και η κατάρτιση είναι μια διαρκής διαδικασία που δεν σταματάει ποτέ και ο σημερινός αξιωματικός πρέπει να ανταποκρίνεται επάξια στη θέση του.

Για να επανέλθω, λοιπόν, θεωρώ ότι οι συνάδελφοι που είχαν υψώσει ξένη σημαία στα πλοία τους αλλά στη σύνθεση των πληρωμάτων υπήρχαν και Έλληνες αξιωματικοί, είναι πολύ εύκολο να γυρίσουμε και να υψώσουμε την ελληνική σημαία.

Τη διάθεση την είχαμε, τη θέληση επίσης, πήραμε την απόφαση και γυρίσαμε στον εθνικό στόλο.

Τα νέα μέτρα για την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής σημαίας είναι μια σημαντική απόφαση που πήρε η ελληνική κυβέρνηση. Είναι μία γενναία απόφαση και πιστεύω ότι θα συμπαρασύρει σειρά άλλων μέτρων, διότι αν η κυβέρνηση μείνει μόνο σε αυτή την απόφαση το αποτέλεσμα ύστερα από λίγα χρόνια πάλι θα είναι το ίδιο. Πρέπει να ακολουθηθεί μια πολιτική μεσοπρόθεσμη. Να μελετήσουν το πρόβλημα βαθύτερα για να μπορέσει να διατηρηθεί η ελληνική σημαία και όχι μόνον, αλλά να αυξηθεί.



> Του Νίκου Βαρβατέ, Πρόεδρου Ένωσης Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (ΕΕΝΜΑ), Chairman Naftotrade Shipping S.A.

Τα μέτρα του κ. Κεφαλογιάννη για τους κανόνες επάνδρωσης των ποντοπόρων πλοίων είναι προς την ορθή κατεύθυνση και ευθυγραμμισμένα με όσα συμφωνήθηκαν από τους αρχηγούς των κρατών-μελών της Ε.Ε. στη Λισαβόνα. Κατά τη γνώμη μου, πρόκειται περί μέτρων τα οποία δίνουν στον πλοιοκτήτη του υπό ελληνική σημαία πλοίου τη δυνατότητα να ρυθμίσει τη σύνθεση του πλοίου του ανάλογα με τις υπάρχουσες δυνατότητες της ναυτικής αγοράς εργασίας, αλλά και της κατάστασης στη ναυλαγορά. Υπό αυτή την οπτική γωνία, τα μέτρα θα έχουν θετικά αποτελέσματα για τα ποντοπόρα για τα οποία καταρχήν θεσπίστηκαν, όπως και για την ελληνική σημαία γενικότερα.

Η πρότασή μου είναι να επεκταθούν τα μέτρα άμεσα σε όλες τις κατηγορίες πλοίων της ελληνικής σημαίας, ώστε να μπορέσουν να αντικατασταθούν τα παλιά βαπόρια και να συγκρατηθούν οι αλματώδεις αυξήσεις στο κόστος παροχής υπηρεσιών, που τελικά μεταβιβάζονται στις πλάτες των καταναλωτών.

Αυτή, η πρόταση -που είναι ταυτόχρονα και έκκληση- είναι κατά τη γνώμη μου μονόδρομος, διότι η σημαία μας έχει προ πολλού απολέσει την αποκλειστικότητα στη διενέργεια εσωτερικών πλόων στην Ελλάδα, και αν δεν βοηθηθεί σύντομα θα αποτελέσει παρελθόν και για τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων.



> Του Πάνου Λασκαρίδη, Διευθύνοντος συμβούλου Ομίλου Λασκαρίδη

Σχετικά με τα τελευταία μέτρα του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας για την ανταγωνιστικότητα, σε θεσμικό επίπεδο, η γνώμη μου είναι ότι είναι απόλυτα θετικά και προς τη σωστή κατεύθυνση. Θα βοηθήσουν την επαναφορά πολλών πλοίων στην ελληνική σημαία.

Στο μεν θεωρητικό επίπεδο, διότι σε κάθε περίπτωση καθίσταται ευκολότερη η ύψωση της ελληνικής σημαίας λόγω της μειωμένης σύνθεσης. Στο πρακτικό, όμως, υπάρχει και θα γίνεται ολοένα και μεγαλύτερη η δυσκολία ανεύρεσης αρκετών και

κατάλληλων ελληνικών πληρωμάτων. Αυτή η έλλειψη τείνει να γίνει ο παράγων εκείνος που θα εξουδετερώσει αυτές τις πρωτοβουλίες γιατί η έλλειψη ικανού αριθμού ελληνικών πληρωμάτων είναι περισσότερο από εμφανής. Συνεπώς, από εδώ και εμπρός, τόσο ο εφοπλισμός όσο και η Πολιτεία πρέπει να στρέψουν την προσοχή τους στη ναυτική εκπαίδευση και στην πρόσκληση περισσότερων νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Αν δεν επιτευχθεί αυτό, η αποτελεσματικότητα οποιωνδήποτε μέτρων θα είναι περιορισμένης σημασίας.



> Του Νίκου Πατέρα, Εφοπλιστή

Τα μέτρα τα οποία ελήφθησαν πρόσφατα από τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας για την υποστήριξη της ανταγωνιστικότητας της ποντοπόρου ναυτιλίας μας, θεωρώ ότι είναι πολύ θαρραλέα με κύριο σκοπό την περαιτέρω ανάπτυξη της οικονομίας της χώρας, την ενδυνάμωση του εθνικού νηολογίου, αλλά και την αύξηση της απασχόλησης των Ελλήνων ναυτικών.

Τα χαιρετίζουμε λοιπόν και πιστεύω πως αυτή τη φορά το «μαχαίρι» χώθηκε βαθιά μέσα στο πρόβλημα, παραμερίζοντας πολιτικές σκοπιμότητες και κόστη.

Στο γενικότερο ερώτημά σας όσον αφορά την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής σημαίας, θα ήθελα ακόμη μια φορά να θίξω τα τεκταινόμενα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, με το δεδομένο ότι η ελληνική σημαία είναι πλέον και κοινοτική.

Η ανταγωνιστικότητά της, λοιπόν, εξαρτάται κατά πολύ από τα αναγκαία μέτρα τα οποία πρέπει να ληφθούν πλέον σε ευρωπαϊκό επίπεδο και τις προτεραιότητες που πρέπει να τεθούν, ούτως ώστε να εξασφαλισθούν καλύτεροι όροι ανταγωνισμού της ευρωπαϊκής ναυτιλίας.

Πιστεύω ότι πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη βαρύτητα σε αυτή την κατεύθυνση, διότι αποφάσεις οι οποίες ελήφθησαν στο παρελθόν μονομερώς από τα ευρωπαϊκά όργανα έχουν αποδειχθεί ότι οδήγησαν σε λάθος δρόμο και μερικές απ' αυτές κατέστησαν το κοινοτικό/ελληνικό πλοίο δυσκολότερο διαχειριστικά με επιπρόσθετες υποχρεώσεις, οπότε οι όροι του ανταγωνισμού έναντι πλοίων εκτός «ευρωπαϊκής σημαίας» να είναι καταφανώς άνισοι.

Προτείνω, λοιπόν, μια συντονισμένη προσπάθεια και κοινή ρότα της ηγεσίας του ΥΕΝ με την ΕΕΕ και τα διεθνή fora.

Κλείνω με μια επισήμανση όσον αφορά τη ναυτική εκπαίδευση.

Επικροτούμε το έργο της αναβάθμισης, το οποίο έχει αναλάβει το ΥΕΝ, και τονίζουμε ότι θέλουμε άμεσα σύγχρονη ναυτική εκπαίδευση είτε προέρχεται από δημόσιους ή ιδιωτικούς εκπαιδευτικούς φορείς, από την οποία θα αποκτήσουμε ικανά στελέχη υψηλής επιμόρφωσης στα πλοία μας και στα γραφεία μας, ούτως ώστε να στηρίξουν τη συνεχή αναπτυξιακή πορεία της ελληνικής ναυτιλίας.



> Του Γιάννη Πλατσιδάκη,
Διευθυντή Anangel
Maritime Services Inc.,
μέλος διοικούσας επιτροπής Ναυτικού
Επιμελητηρίου Ελλάδος (NEE)



Σε γενικότερο πλαίσιο, η ναυτιλιακή κοινότητα αποδέχτηκε με ιδιαίτερη ικανοποίηση τα μέτρα του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλη Κεφαλογιάννη αλλά και της κυβέρνησης, που εργάστηκε συνολικά ως προς τη δόμηση ενός νομοθετικού πλαισίου που θα αντιμετωπίζει την ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας μας. Τα σημερινά μέτρα υπήρξαν, κατά κάποιον τρόπο, μια δέσμευση πολλών κυβερνήσεων, που εκκρεμούσαν σε βάθος χρόνου και που σήμερα τελικά υλοποιήθηκαν. Η παρούσα πολιτική ηγεσία, αφού έλαβε υπόψη τη διεθνή πραγματικότητα, συνέταξε μια νομοθεσία που είναι ξεκάθαρη, χωρίς ανακρίβειες, εξαιρέσεις και, κυρίως, χωρίς μονόπλευρες λύσεις.

Το νέο νομοθετικό πλαίσιο, κατά την άποψή μου, προσφέρει μια ισορροπημένη λύση ανάμεσα στο ζήτημα του κόστους και της ανταγωνιστικότητας ενός πλοίου με ελληνική σημαία όσο και της ελληνικής ναυτικής πραγματικότητας. Είναι επίσης μια ορθή και υγιής προσέγγιση στο να αντιμετωπισθεί μακροπρόθεσμα ο ανταγωνισμός όχι μόνο από σημαίες ευκαιρίας αλλά και σημαίες κρατών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Το μεγάλο στοίχημα βέβαια της παρούσης αλλά και των μελλοντικών κυβερνήσεων είναι το θέμα της εκπαίδευσης και της προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Παρά τα οικονομικά κίνητρα που δίνονται σε αποφοίτους των ΑΕΝ και παρά την υψηλή ανεργία του τόπου μας, το επάγγελμα του ναυτικού συρρικνώνεται σταδιακά. Η εκπαιδευτική μεταρρύθμιση, που είναι κοινωνική ανάγκη, αφορά άμεσα και τη ναυτιλία.

Σε αυτό το σημείο πρέπει να δοθεί η απαραίτητη πολιτική έμφαση, βούληση και συνδρομή από τη ναυτιλιακή κοινότητα.

Είναι γεγονός ότι ο Έλληνας ναυτικός έχει σαφώς υψηλότερες απολαβές από τους αλλοδαπούς και γι' αυτόν το σκοπό η πολιτική ηγεσία πρέπει να δώσει εξαιρετική προσοχή τόσο στην άριστη εκπαίδευση όσο και στη συστηματική και διαρκή επιμόρφωσή του. Η ελληνική σημαία κοστίζει ως προς τα κατώτερα ελληνικά πληρώματα 1 προς 2,5, σε σχέση με άλλα νηολόγια. Σήμερα, με την απελευθέρωση των προηγούμενων απαιτήσεων, το κόστος αυτό μπορεί να ισορροπήσει μόνο με ποιοτική ανέλιξη της εκπαίδευσης που παρέχεται στα ελληνικά πληρώματα από το κράτος.

Η ελληνική ναυτιλιακή οικογένεια έλαβε από το κράτος αρκετές και σημαντικές ωθήσεις αλλά και κίνητρα με την παρούσα νομοθεσία. Ειδικά οι επιδοτήσεις που δίδονται ως προς τις εισφορές του ΝΑΤ για τα κατώτερα πληρώματα, αποδεικνύουν μια θετική προσέγγιση από την κυβέρνηση στις διεθνείς εξελίξεις που μας επηρεάζουν και θα είναι απογοητευτικό εάν οι ναυτιλιακές εταιρείες δεν αντιδράσουν θετικά ως προς τα παραπάνω μέτρα. Σε αυτό το πλαίσιο, η κυβέρνηση και η ναυτιλία μας πρέπει να εργαστούν από κοινού και να δημιουργήσουν ένα σταθερό πλαίσιο διαλόγου με σκοπό τη βελτίωση και τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας της σημαίας μας, την ποιοτική αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσής μας και τη συνέχιση της ναυτικής μας παράδοσης.

Ask DNV about ... Training

DNV Academy Piraeus



DNV OFFERS EXTENSIVE TRAINING IN THE LOCAL MARKET FOR MANY YEARS NOW
Our training portfolio includes courses on the following topics:

Technical courses

- Oil Tankers & Bulk Carriers –
Hull Inspection & Hull Structure
- Chemical Tankers & Gas Carriers –
Construction & Operational Requirements
- CAP & CAS
- Condition Based Maintenance
- Marine Fuel Oil Quality

Risk and Management Systems

- Marine Risk Assessment, Practical
Risk Assessment & Incident Investigation-Analysis
- Management of Change

- Environmental, Quality Systems
(ISO 14001 & 9000 series)
- Occupational Health & Safety Management Systems (OHSAS 18000)
- ISM Implementation, Auditing, Practical Experience
- Company / Ship Security courses
on ISPS Code (hosting of DNV
approved courses)

Personal Development

- Behaviour Management
- Presentation Techniques &
Communication Skills Programmes

Maritime Service Centre, Greece
26-28, Akti Kondyli, Piraeus 18545, Greece
Tel: +30 210 4100 200
Fax: +30 210 4226 708/ 4220 621
Email: Pirmar@dnv.com

www.dnv.com

MANAGING RISK



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



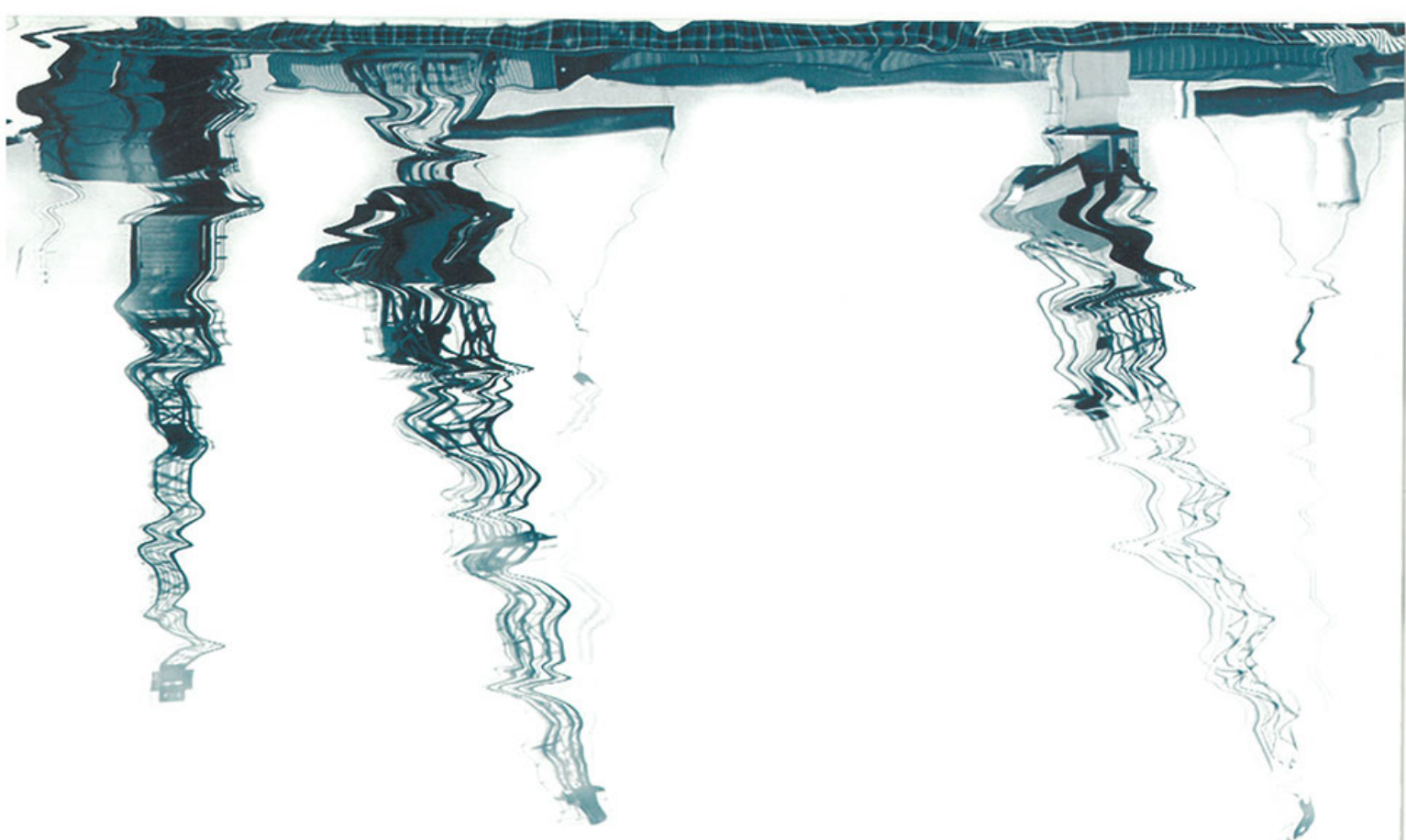
The B.V. Piraeus team. Always available and close to you.



**BUREAU
VERITAS**

For the benefit of business and people

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



ALONGSIDE SINCE 1998

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



UK P&I CLUB



> Του Θεόδωρου Κεφαλλονίτη
Διευθυντή Tomaso Brothers Inc.

Η νέα νομοθεσία είναι αναμφισβήτητη στη σωστή κατεύθυνση, ως προς την ενδυνάμωση της ελληνικής σημαίας. Δίνει ένα σημαντικό κίνητρο και ένα απαραίτητο βοήθημα στις ναυτιλιακές εταιρείες για να υποστηρίξουν το ελληνικό νηολόγιο. Η ελληνική σημαία, πέρα από εθνικούς λόγους, αποτελεί αναμφίβολα ένα σίγουρο φυτώριο για τη συνέχιση της ναυτικής μας παράδοσης και κυρίως για την εκπαίδευση των νέων ναυτικών.

Τα μέτρα ήρθαν, μολονότι αργά, για να ανακουφίσουν κάποιες ανισότητες που παρατηρούνται στις διεθνείς αγορές της ναυτιλίας. Το μεγάλο ζήτημα, βεβαίως, που απασχολεί όλους μας, είναι ότι ένα πλοίο με αλλοδαπή σημαία πολλές φορές ανταγω-

νίζεται άμεσα με αυτό που φέρει την ελληνική σημαία: ως γνωστόν, το καθημερινό επιπλέον κόστος ενός πλοίου με ελληνική σημαία σε σχέση με κάποιο αλλοδαπό, μέχρι πρότινος, ξεπερνούσε τα 900 με 1.000 δολάρια ημερησίως. Αυτή την περίοδο οι ναύλοι ίσως μπορούν να υποστηρίξουν αυτές τις διαφορές, αύριο όμως οι συγκυρίες μπορεί να αλλάξουν και το σκηνικό να ανατραπεί.

Στο στόλο που διαχειρίζεται η εταιρεία μας έχουμε ελληνικές σημαίες και σημαίες των νήσων Μπαχαμάν. Η αλήθεια είναι ότι σε όλα τα πλοία μας έχουμε πάντα Έλληνες καπετάνιους και διατηρούμε Έλληνες σε πολλές ανώτερες θέσεις. Δεν διακρίνω όμως καμία διαφορά ως προς την αντιμετώπιση των πλοίων με αλλοδαπή σημαία από τις Αρχές του PSC, από τους ασφαλιστές μας αλλά κυρίως από τους ναυλωτές μας. Εάν ένα πλοίο δεν συμμορφώνεται στις διεθνείς -αυστηρές- νομοθεσίες, δεν ναυλώνεται από τους σημαντικούς ναυλωτές. Οι διεθνείς απαιτήσεις της ναυτιλίας, κυρίως στην αγορά των δεξαμενοπλοίων, δεν επιτρέπουν διακυμάνσεις και αποκλίσεις στην ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών που προσφέρουν. Δεν αισθανόμαστε, δηλαδή, καμία πίεση, αμφισβήτηση ή καχυποψία από εξωγενείς παράγοντες σχετικά με τη σημαία που διατηρούμε, αφού όλες

μας οι σημαίες μας είναι στη λευκή λίστα του Paris MoU. Υπάρχει δηλαδή μια κάλπικη μυθολογία πολλές φορές σχετικά με την αρνητική προκατάληψη των ανοικτών νηολογίων.

Με αυτόν το γνώμονα, η ελληνική κυβέρνηση θα πρέπει να σκεφθεί σοβαρά εάν θέλει την ελληνική ναυτιλία. Πιο συγκεκριμένα, να σκεφθεί τι ακριβώς θέλει από αυτήν; Επίσης να αναλογισθεί πώς μπορεί να διευκολυνθεί η καθημερινότητα τόσο των εταιρειών όσο και των ναυτικών. Οι Μπαχαμ-μες εξασφαλίζουν ένα άριστο γραφειοκρατικό πλαίσιο συνεργασίας αλλά και την υποστήριξη των κρατών της Βρετανικής Κοινοπολιτείας. Η ελληνική γραφειοκρατία παραμένει, από την άλλη πλευρά, ανησυχητική.

Σε αυτό το πλαίσιο ποτέ δεν κατάλαβα, επίσης, γιατί δεν αναγνωρίζεται η υπηρεσία των Ελλήνων ναυτικών σε ξένα πλοία, με αποτέλεσμα να δημιουργείται μια διαστρεβλωμένη και τεχνητή ανεργία. Όσοι έχουν γνώση και εμπειρία από τις δύσκολες εποχές της ελληνικής ναυτιλίας δεν εφησυχάζουν και παραμένουν σκεπτικοί όταν αντιμετωπίζουν τη συνταρακτική διαφορά ανάμεσα στο κόστος που αφορά την καθημερινότητα των πλοίων τους. Μπορεί η νέα νομοθεσία να βοηθάει, αλλά οι ανισότητες παραμένουν.



> Του Σταμάτη Μπουρμπούλη Γενικού διευθυντή Euronav Ship Management (Hellas) Ltd

Θα ήθελα κατ' αρχάς να αναφερθώ στα δεδομένα της εταιρείας μας, Euronav Ship Management (Hellas) Ltd, η οποία από την ίδρυσή της, την 1η Νοεμβρίου 2005, έως σήμερα, διατηρεί όλα τα υπό τη διαχείρισή της πλοία στην ελληνική σημαία, η οποία μάλιστα μέσα στο 2006 και στις αρχές του 2007 υψώθηκε σε πέντε νεότευκτα πλοία, που σημαίνει ότι η εταιρεία μας είχε ήδη και από πριν εκδηλώσει την εμπιστοσύνη της στην ελληνική σημαία.

Εντούτοις, αναμφίβολα οι δυσκολίες για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που προέκυπταν από την εγγραφή στα ελληνικά νηολόγια από τα μέχρι σήμερα ισχύοντα για την ποντοπόρο ναυτιλία ήταν πολλές.

Τα νέα μέτρα ήταν αναγκαία και προσδοκώμενα, και πρέπει να σημειωθεί ότι εξακολουθούν να είναι πολύ πιο απαιτητικά σε σύγκριση με όσα ισχύουν στις σημαίες άλλων χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σίγουρα όμως αποτελούν μία ενέργεια που ενισχύει την ελληνική σημαία, καθιστώντας την πιο ελκυστική και ανταγωνιστική.

Θα πρέπει, πάντως, να τονιστεί ότι η σε βάθος και με ποιοτικούς όρους βελτίωση της ανταγωνιστικότητας θα κατοχυρωθεί με την προσέλευση νέων στο ναυτικό επάγγελμα και κυρίως από τη διαθεσιμότητα Ελλήνων αξιωματικών υψηλής στάθμης και κατάρτισης, που προϋποθέτει περαιτέρω βελτίωση του επιπέδου εκπαίδευσης.

Η εταιρεία μας, Euronav Ship Management (Hellas) Ltd, για το σκοπό αυτόν παγίως απασχολεί δόκιμους αξιωματικούς στα πλοία που διαχειρίζεται και θα κάνει ό,τι μπορεί για να συμβάλει προς αυτήν την κατεύθυνση.



> Του Εμμανουήλ Βορδώνη, Executive director of the Thenamaris Shipmanagement Inc., Chairman of the Intertanko Hellenic Forum

Όλοι υποδεχθήκαμε τα νέα μέτρα με ενθουσιασμό και στοχεύσαμε, άλλοι λιγότερο και άλλοι πιο πολύ, στο να ανταποκριθούμε θετικά στο κάλεσμα για την ενίσχυση της εθνικής μας σημαίας. Είναι ρυθμίσεις που συζητιούνται τόσο καιρό, και επιτέλους υλοποιούνται, απομειώνοντας, χωρίς βέβαια να αφαιρούν, στο σύνολό τους, τους παράγοντες που κρατούν σε εκπατρισμό, το μεγάλο μέρος της ελληνόκτητης ναυτιλίας.

Η Ελλάδα, για αιώνες τώρα, παρακολουθεί καμαρώνοντας και απολαμβάνει τα οφέλη από το δημιουργικό απόδημο ελληνισμό της. Σπάνια, όμως, καταφέρνει να δημιουργήσει συνθήκες αντικειμενικά ελκυστικές για να ξαναφέρει στη ρίζα του τον άξιο και αποτελεσματικό, διεσπαρμένο κορμό της Μεγάλης Ελλάδας. Μια σπάνια τέτοια φορά είναι και αυτή. Ριζικά απομειώνει σημαντικές κοστολο-

γικές διαφορές και δίνει ουσιαστική ευελιξία στην επάνδρωση. Ενθαρρύνει έτσι το μερικό επαναπατρισμό των ελληνόκτητων πλοίων που μέχρι σήμερα βρίσκουν τη στέγη τους στα ελεύθερα και ανοιχτά νηολόγια.

Αξίζει να τονισθεί η λέξη του «μερικού μόνο επαναπατρισμού», μια και τα περιορισμένα αποθέματα έμπειρου και άξιου ανθρώπινου δυναμικού μας δεν θα φθάσουν για να καλύψουν την αιφνίδια ζήτηση που θα δημιουργούσε ένα ουσιαστικό κύμα επαναφοράς. Ακόμα και κάτω από τους συγκεκριμένους και, ομολογουμένως, αρκετά ευέλικτους όρους επάνδρωσης.

Όχι τόσο γιατί η αυξημένη ζήτηση θα κλιμακώσει υπέρρογκα τους μισθούς, των λιγοστών διαθέσιμων Ελλήνων αξιωματικών. Αλλά κύρια, γιατί το διαθέσιμο δυναμικό και οι πεπερασμένες δυνατότητες των Ναυτικών μας Σχολών δεν θα μπορέσουν να ανταποκριθούν στις ποσοτικές, αλλά κύρια στις ποιοτικές, απαιτήσεις για καινούργια στελέχη της θάλασσας.

Η υπόσχεση της λεκτικής μόνον ανωτατοποίησης μπορεί να παρασύρει μόνο τους λιγότερο σκεπτόμενους και ευτελίζει την έννοια του ανώτατου πνευματικού ιδρύματος, που με συνέπεια και ευθύνη καλείται να χτίσει τις τάξεις των νέων Ελλήνων. Η επιστημονική γνώση και τέχνη της θάλασσας σίγουρα αξίζουν για να ενταχθούν στον κύκλο των ανωτάτων σπουδών που θα στηρίζεται από το

ευρύτερο εθνικό και ευρωπαϊκό πλαίσιο υποστήριξης της ανωτάτης παιδείας. Η βιαστική όμως, και μόνο κατ' όνομα «προαγωγή» των περιφερειακών Ναυτικών μας Σχολών σε ανώτατα πνευματικά ιδρύματα αγγίζει την ουτοπία και θέτει σε κίνδυνο τις σπουδές, τα χρόνια και την καριέρα των νέων παιδιών.

Ποτέ, όταν σκεφτόμαστε για τον απόλυτα παγκοσμιοποιημένο τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, δεν μπορούμε να κλείνουμε τα μάτια και το μυαλό μας στο διεθνή μας περίγυρο. Όποια καινοτομία, πρωτοβουλία και εξέλιξη στον εθνικό μας χώρο, θα πρέπει αντικειμενικά να εκτιμάται σε σχέση με τη χρονική στιγμή και τη διεθνή συγκυρία.

Σήμερα, η πληθώρα των πλοίων που πέφτουν στη θάλασσα, οι μεγάλες συσπειρώσεις των ναυτικών εταιρειών και τα διευρυμένα σχήματα που στηρίζονται από τα διεθνή χρηματιστήρια, επηρεάζουν και αλλάζουν ραγδαία το περιβάλλον και τις συνθήκες που επικρατούν στη διεθνή ναυτιλία. Η αφθονία χρημάτων, που διψούν να γευθούν τις καλές ναυτικές αποδόσεις, πιέζουν για growth και growth. Τα ναυπηγεία παράγουν, παράγουν, ανεξάρτητα, και χωρίς πολύ να υπολογίζουμε τους πεπερασμένους αριθμούς ικανών, άξιων και ώριμων ναυτικών που θα τα επανδρώσουν. Τα βαπόρια όμως δεν κινούνται μόνο με τεχνολογία, «σιδερικό», συστήματα και δολάρια. Χρειάζονται ανθρώπους της θάλασσας με γνώση,



εμπειρία και ταλέντο για να τιθασεύσουν τα στοιχεία της φύσης και να μεταφέρουν έγκαιρα τα πολύπλοκα φορτία με ασφάλεια και περιβαλλοντική ευαισθησία.

Έτσι, μέσα στην παγκόσμια έλλειψη ναυτικών, τα γραφεία επάνδρωσης έχουν κυριολεκτικά εμπλακεί σε έναν χωρίς όριο, ήθος και προηγούμενο, ανταγωνισμό, για να προσελκύσουν καλούς αξιωματικούς, στοχεύοντας άμεσα στα στελέχη παραδοσιακών εταιρειών, με επαρκή εμπειρία. Έτσι, οι προτεινόμενοι μισθοί κλιμακώνονται, γενικεύονται και διεθνώς ομογενοποιούνται, αγνοώντας το τοπικό κόστος ζωής και δημιουργώντας στρεβλώσεις σε κοινωνικές ισορροπίες και ατομικές συνειδήσεις.

Η άποψη πως δεν πρέπει να ανησυχούμε από την αλόγιστη κλιμάκωση των αυξήσεων, τώρα που τα «ναύλα» είναι καλά, καθώς και το απλοϊκό «what goes up, goes down και τανάπαλιν» δεν μπορεί να ισχύει και για το ανθρώπινο δυναμικό των πλοίων. Οι άνθρωποι δεν είναι commodities. Η αξία και η αμοιβή τους δεν μπορεί να παλινδρομεί στους κύκλους της αγοράς σαν τη ζάχαρη, το χάλυβα και τις τιμές των πλοίων. Ένας καλύτερος μισθός βελτιώνει το σπίτι, το σχολείο των παιδιών, την υγεία.. κ.λπ., και δημιουργεί σε κάθε οικογένεια εξελίξεις που δεν αντιστρέφονται χωρίς τραυματισμούς.

Στα δεδομένα αυτά, το sustainability, η διατηρησιμότητα δηλαδή της ελκυστικότητας που φέρνουν τα μέτρα του υπουργού, κινδυνεύει να γίνει επίστολη. Πολύ σύντομα, ο ενθουσιασμός και η υποσχέση για σταθερή ροή των πλοίων προς το ελληνικό νηολόγιο κινδυνεύει να αναχαιτισθεί από την

αντικειμενική ανεπάρκεια των αξιωματικών και τα κλιμακούμενα μισθολόγια. Τότε τα μέτρα θα πρέπει παραπάνω να αμβλυνθούν, επιτρέποντας μια ακόμα περισσότερο «κοσμοπολιτική» σύνθεση.

Με την ευκαιρία, να εκφράσω και κάποιο σκεπτικισμό για την ορολογία που χρησιμοποιούμε. Ο όρος εργοδοσία και εργαζόμενοι ακούγεται ξεπερασμένος στην εποχή που οι εταιρείες και τα στελέχη τους εργάζονται σε συνέργεια και σαν εννοποιημένη ομάδα, στην αντιμετώπιση των προκλήσεων της θάλασσας.

Παράλληλα, η λέξη ανταγωνιστικότητα με τον παλιό της χαρακτήρα του περιορισμένου ή ανταγωνιστικού κόστους δεν έχει νόημα. Δεν υπάρχει καμία σχέση με την κοστολογική ανταγωνιστικότητα των δεκαετιών του '70, '80 και '90, όπου το ελληνικό πλοίο στεκόταν στις διεθνείς αγορές με βασικό όπλο το μικρό κόστος της λειτουργίας του. Σήμερα, που ο στόχος είναι η αδιαπραγμάτευτη ποιότητα υπηρεσιών, η ασφάλεια των ανθρώπων, η ευαισθησία για το περιβάλλον και η ευρύτερη κοινωνική ευθύνη, η λέξη ανταγωνιστικότητα θα πρέπει να αντικατασταθεί από όρους και έννοιες που εκφράζουν την υψηλή ποιότητα, ελκυστικότητα και την εσωτερική αξία που απαιτείται για να κάνει την προσφερόμενη υπηρεσία ελκυστική, προτιμώμενη και διατηρήσιμη στο απαιτητικό περιβάλλον των θαλασσίων μεταφορών.

Credibility

Flexibility

Vessel integrity

Maintenance

Reputation

Risk management

Safety matters

Regulations

Crew welfare

Efficiency

Pollution

Cost reduction



Life at sea is a turbulent business. There is much to watch out for – such as crew welfare, pollution and vessel integrity. But when it comes to classification, we're looking to the future, investing in research, improved services and quality training because we are committed to your safety **matters**.

— LIFE MATTERS

www.lr.org

**Lloyd's
Register**

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



Η ναυτιλία, κατ' εξοχήν διεθνοποιημένος κλάδος της εθνικής μας οικονομίας, δρα και αναπτύσσεται σε ένα συνεχώς μεταβαλλόμενο περιβάλλον.

Στο νέο περιβάλλον, που διαμορφώνεται, η ανάπτυξη και η αύξηση των διεθνών εμπορικών συναλλαγών ενισχύει τις θαλάσσιες μεταφορές. Είναι ανάγκη να μελετηθούν και να αξιολογηθούν προσεκτικά οι κοινοτικές και οι διεθνείς εξελίξεις στον τομέα της ναυτιλίας. Είναι ανάγκη για όλους τους φορείς της Εμπορικής Ναυτιλίας να μελετήσουν και να προσαρμοσθούν με ταχύτατους ρυθμούς στις νέες απαιτήσεις και στο διεθνές πλαίσιο που διαμορφώνεται.

Ι Του Χρήστου Παπουτσή Ι Βουλευτή ΠΑΣΟΚ Α' Αθήνας, μέλους του Πολιτικού Συμβουλίου του ΠΑΣΟΚ και του Κοινοβουλευτικού Συμβουλίου, υπεύθυνου του τομέα Ανάπτυξης, Τουρισμού και Εμπορικής Ναυτιλίας

» Κανένας σχεδιασμός και εθνικός προγραμματισμός για τους τομείς δράσης της ναυτιλίας



Αναφέρομαι στους κανόνες και τις προκλήσεις του ανταγωνισμού, τις απαιτήσεις για την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών, τις ολοένα και αυστηρότερες εγγυήσεις που απαιτούνται για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος.

Η ανταγωνιστικότητα, λέξη-κλειδί για όλη την ελληνική ναυτιλία, είτε πρόκειται για την ποντοπόρο και εμπορευματική είτε για την ακτοπλοϊκή και επιβατηγό ναυτιλία, βασίζεται σε όρους μακροπρόθεσμης επένδυσης και απόδοσης. Έχει αυξημένα ποιοτικά χαρακτηριστικά και ως προς τις υπηρεσίες

που παρέχονται και ως προς το πλαίσιο της ίδιας της ναυτιλιακής δραστηριότητας. Πρέπει να συνδυάζεται με την επιχειρηματικότητα, την εκπαίδευση, την αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών, την απασχόληση, την ποιότητα, την ασφάλεια, την προστασία της θάλασσας και του θαλασσιού περιβάλλοντος, που για την Ελλάδα είναι ένα θέμα ζωτικής σημασίας.

Είναι υποχρέωση όλων μας να ενισχύσουμε την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας. Η ποιότητα και η ασφάλεια πρέπει να καταστούν «συγκριτικά πλεονεκτήματα» για όλα τα υπό ελλη-

νική σημαία πλοία. Μια σύγχρονη αντίληψη ανταγωνιστικότητας επενδύει στο επίπεδο ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και μεριμνά για την προστασία του περιβάλλοντος.

Σε αυτή την προσπάθεια δεν αρκεί μόνο το επιχειρηματικό δαιμόνιο του Έλληνα πλοιοκτήτη, αλλά χρειάζεται και η ναυτοσύνη των Ελλήνων ναυτικών. Γι' αυτό και έχουν μεγάλη σημασία η σύγχρονη ναυτική εκπαίδευση και οι συνθήκες εργασίας των ναυτικών.

Απαιτείται επίσης ένα σύγχρονο και αποτελεσματικό σύστημα διοικητικής υποστήριξης και αρωγής



της ναυτιλίας με αποφασιστικό ρόλο στη διαμόρφωση και την εφαρμογή της έννομης τάξης, εθνικής, ευρωπαϊκής και διεθνούς. Η βελτίωση των λειτουργιών, η εξάλειψη της γραφειοκρατίας και ο εκσυγχρονισμός του σημερινού υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας αποτελεί αυστηρή προϋπόθεση προκειμένου να ανταποκριθεί στο ολοένα και πιο σύνθετο νομικό και πολιτικό πλαίσιο στο οποίο λαμβάνονται οι αποφάσεις που αφορούν την παγκόσμια ναυτιλία.

Είναι αλήθεια ότι αρκετά σύγχρονα πλοία ναυπηγούνται σήμερα σε πολλά ναυπηγεία του κόσμου από Έλληνες πλοιοκτήτες. Όμως, τα σύγχρονα, ασφαλή και φιλικά προς το περιβάλλον πλοία έχουν ανάγκη από ικανά και εκπαιδευμένα στελέχη, που θα πλαισιώνουν όλους τους τομείς δράσης μιας σύγχρονης ναυτιλιακής επιχείρησης. Είναι ευθύνη της Πολιτείας να προσφέρει στη ναυτιλία μας στελέχη, των οποίων οι δεξιότητες, η γνώση και η εμπειρία εξελίσσονται και αναβαθμίζονται. Χρειάζομαστε κατά συνέπεια ένα σύγχρονο εκπαιδευτικό σύστημα τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, που θα ανταποκρίνεται στις συνεχώς αυξανόμενες απαιτήσεις του διεθνούς ανταγωνιστικού περιβάλλοντος. Το εκπαιδευτικό μας σύστημα, Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού, Κέντρα Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού, έχει ανάγκη από ένα μεγάλο ποιοτικό άλμα.

Παράλληλα, απαιτούνται οργανωμένο σχέδιο και

κίνητρα για προσέλκυση περισσότερων νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Η βελτίωση του επιπέδου σπουδών στις ΑΕΝ και στα ΚΕΣΕΝ, η προμήθεια και εγκατάσταση σύγχρονου εκπαιδευτικού εξοπλισμού, η διαρκής επιμόρφωση των καθηγητών Εμπορικού Ναυτικού.

Στην Ελλάδα, την τελευταία τριετία, η ενδυνάμωση της ανταγωνιστικότητας του εθνικού νηολογίου εστιάζεται και περιορίζεται στην «ελαστικοποίηση» των συνθέσεων των πληρωμάτων, δηλαδή στη συνεχή μείωση του αριθμού των Ελλήνων ναυτικών που υπηρετούν στις διάφορες κατηγορίες πλοίων.

Η κυβέρνηση φαίνεται να πιστεύει ότι το «έλλειμμα» ανταγωνιστικότητας οφείλεται αποκλειστικά και μόνο στο κόστος εργασίας των Ελλήνων ναυτικών. Κανένας σχεδιασμός, κανένας εθνικός προγραμματισμός για τους τομείς δράσης της ναυτιλίας.

Αξίζει να σημειωθεί πως την τελευταία τριετία ο αριθμός των θέσεων εργασίας για τους Έλληνες ναυτικούς μειώθηκε κατά 3.500, ενώ όλο και περισσότεροι Έλληνες πλοιοκτήτες «απαλλάσσονται» από την υποχρέωση του να καταβάλλουν τις προβλεπόμενες προς το NAT ασφαλιστικές εισφορές. Οι συνέπειες για την οικονομική κατάσταση του κύριου φορέα ασφάλισης των ναυτικών μας (NAT) αλλά και των επικουρικών τους ταμείων είναι στην πραγματικότητα καταστροφικές.

Η ετήσια επιβάρυνση του NAT από τις παραπάνω απαλλαγές εκτιμάται ότι ξεπερνά τα 50.000.000 ευρώ.

Στον ευαίσθητο τομέα της ακτοπλοΐας, η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας εστιάζεται στην απελευθέρωση των ναύλων, στην κατάργηση των εκπτώσεων, του δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και της Ρυθμιστικής Αρχής Θαλασσίων Ενδομεταφορών (ΡΑΘΕ).

Η πολιτική της κυβέρνησης της Ν.Δ. επεφύλασσε δυσάρεστες εκπλήξεις για τους κατοίκους της νησιωτικής και παράκτιας Ελλάδας. Συνεχής υποβάθμιση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, απανωτές αυξήσεις στις τιμές των ναύλων, μείωση των δρομολογίων τους χειμερινούς κυρίως μήνες.

Η ποιότητα των υπηρεσιών και η ασφάλεια των θαλασσίων συγκοινωνιών δεν αποτελούν, πλέον, προτεραιότητες για την κυβέρνηση της Ν.Δ.

Η πολιτική της είχε αποτέλεσμα την ανακοπή της ανανέωσης του ακτοπλοϊκού στόλου και τη διατήρηση υπέργηρων πλοίων στις θαλάσσιες συγκοινωνίες. Οι συνεχείς βλάβες και καθυστερήσεις δρομολογίων, τους καλοκαιρινούς κυρίως μήνες, οφείλονται σ' αυτόν ακριβώς το λόγο.

Η αλήθεια είναι ότι δεν υπάρχει πυξίδα της κυβέρνησης στον τομέα της ναυτιλίας. Κανένα σχέδιο ανάπτυξης, καμία προοπτική. Και δυστυχώς, θα είναι πολύ αρνητικά, μακροπρόθεσμα, τα αποτελέσματα αυτής της πολιτικής. Με εξαιρετικά δυσμενείς επιπτώσεις τόσο για το εθνικό νηολόγιο και τους Έλληνες ναυτικούς, όσο και για τον τουρισμό, την τοπική και περιφερειακή ανάπτυξη. ☉



» ΓΙΑΤΙ ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ ΔΙΑΛΕΓΟΥΝ ΜΟΝΟ ΠΕΝΤΕ ΣΗΜΑΙΕΣ;

Αν κάποιος ρωτούσε τον αείμνηστο Ωνάση γιατί οι Έλληνες και ο ίδιος προτιμούσαν τις ξένες σημαίες, θα έλεγε «το κράτος φταίει». Και στην περίπτωση του, γύρω στα 1935(;) , το πλοίο του με τη Γαλανόλευκη δεν αφέθηκε να αποπλεύσει από το Λιμεναρχείο Λονδίνου διότι έλειπε ένας παραμάγειρας Έλληνας. Το πλοίο ύψωσε ξένη σημαία και απέπλευσε...

Του **Αλέξανδρου Μ. Γουλιέλμου**
Καθηγητή Πανεπιστημίου Πειραιώς, τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών

Αν ρωτούσε κανείς άλλον εφοπλιστή -που δεν θα αποκαλύψω το όνομά του- θα έλεγε η ελληνική σημαία πάει παντού, πάει Ρωσία (τότε), πάει Καναδά, Αυστραλία, Σκανδιναβία, και δεν την πειράζει η Διεθνής Ομοσπονδία Μεταφορών (ΔΟΜ). Μεγάλη συζήτηση έγινε το 1983 με τη μεγάλη κρίση γιατί τα πλοία φεύγουν... και οι εφοπλιστές απαντούσαν ότι «η σημαία στοιχίζει \$300-500 την ημέρα και εμείς δεν μπορούμε να τα πληρώσουμε όταν αγωνιζόμαστε να επιβιώσουμε...». Και είχαν δίκιο. Τα πλοία έφυγαν

και δεν γύρισαν έκτοτε. Ο κ. ΥΕΝ (Κεφαλογιάννης) μείωσε τις συνθέσεις, ίσως αυτό φέρει τα πλοία πίσω, αλλά δεν θα φέρει πίσω τους Έλληνες αξιωματικούς... Ίδωμεν.

Από την άλλη, δεν είναι περίεργο πως μόνο 9 χώρες (Κίνα, Αιθιοπία, Γερμανία, Γκάνα, Αϊτή, Ιράκ, Μεξικό, Ρωσία, Υεμένη) απαιτούν 100% συμμετοχή των υπηκόων τους στο κεφάλαιο των εταιρειών πλοιοκτησίας και μόνο 28 χώρες απαιτούν τα πλοία να στελεχώνονται με εθνικά πληρώματα. Επίσης, 24 χώρες θέλουν να έχουν αυτές τα στελέχη-κλει-

διά του πλοίου. Σε αυτές τις χώρες δεν ανήκει η Ελλάδα μετά την τελευταία μείωση των συνθέσεων. Επομένως και τα πιο πάνω ζητήματα αποτελούν τα κριτήρια που κρίνουν πολλές φορές την επιλογή μιας σημαίας.

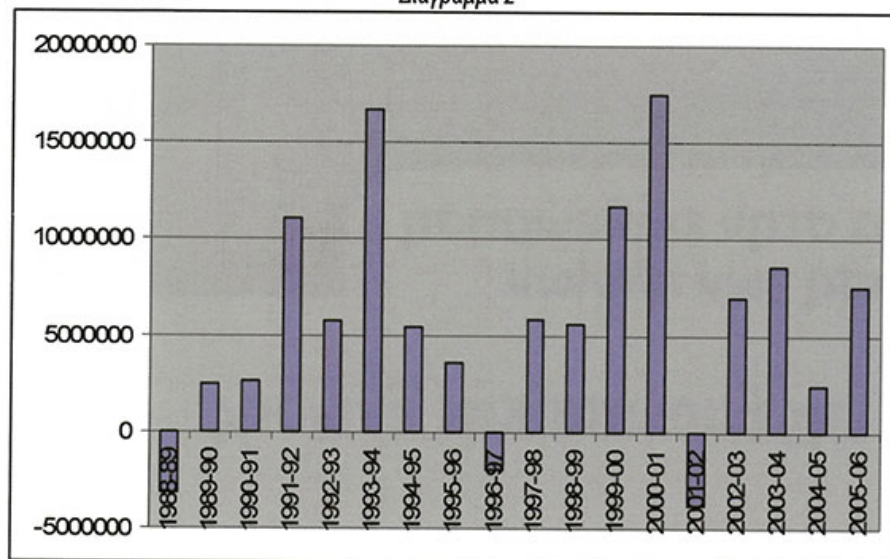
Πρέπει να αποδεχθούμε την αλήθεια για τους Έλληνες εφοπλιστές. Δεν είναι τυχαίο ότι είναι οι πρώτοι παγκοσμίως. Και αυτό διότι «αρπάζουν τις ευκαιρίες όπου και αυτές να εμφανιστούν στον κόσμο». Ακολουθούν οι Νορβηγοί. Επομένως έχουμε δει οι Έλληνες να υψώνουν σημαία Τουρκίας (τουρκοκρατία), σημαία που πηγαινει στην Κούβα, σε Ν Ζηλανδία, Ροδεσία, στην Κύπρο, στον αραβικό κόσμο και παντού όπου υπήρχε εμπόριο και οι άλλοι δεν μπορούσαν να πάνε. Επομένως, οι λόγοι για την επιλογή μιας σημαίας είναι πολλοί, όπως δείχνει το διάγραμμα 1.

Όπως φαίνεται στο διάγραμμα 1, οι δέσμες των λόγων γιατί επιλέγεται μια σημαία είναι τέσσερις, με πολύ πλούσιο περιεχόμενο. Επομένως, δεν μπορούμε να υποστηρίξουμε ότι εδώ ισχύει αυτό και εκεί ισχύει το άλλο. Βασικοί παράγοντες πάντως είναι η φορολογία, η δυνατότητα επιλογής της εθνικότητας του πληρώματος και η προστασία της ση-

Διάγραμμα 1



Διάγραμμα 2



Πίνακας 1

1. Ελλάδα	25.486.479 κοχ	1. Ελλάδα	35.919.223
1993 Μάρτιος	44,78%	2006 Μάρτιος	31,62%
2. Κύπρος	11.386.211		10.873.846
	20%		9,57%
3. Λιβερία	5.626.537		11.119.835
	9,88%		9,79%
4. Μάλτα	4.645.855		14.433.438
	8,16		12,71%
5. Παναμάς	4.508.226		15.777.983
	7,92%		13,89%
Σύνολο	91%		77,58%
6. Μπαχάμες	4,65%		8,27%
7. Νησιά του Μάρσαλ	1,40%=92,65%		6,75%=92,6%

Πηγή: GSCC. Υπολογισμοί δικό μας.

μαίας μέσα από το κύρος της και την πολιτική σταθερότητα της χώρας της, οι συνθήκες/διεθνείς συμβάσεις που έχει υιοθετήσει η σημαία και οι υποχρεώσεις που απορρέουν από αυτές, που σχετίζονται με το κόστος του πλοίου. Όπως είπαμε σε άλλη μας εργασία: σημαία= ξενοδοχείο.

Η ελληνική σημαία

Οι ξένες σημαίες ήταν κυρίαρχες το 1957 παρά τον εξαίσιο νόμο 2867/1953. Το 1962 πήρε η ελληνική σημαία προβάδισμα (μετά το 1966) με αποκορύφωση το 1980. Εκτοτε οι ξένες σημαίες κέρδισαν μερίδια που από το 20% έφθασαν στο 65%-70%. Τι γίνεται το 2006; Ο πίνακας 1 δίνει την εικόνα.

Ο πίνακας 1 δείχνει τη διάβρωση της ελληνικής σημαίας, που έχασε 14 εκατοστιαίες μονάδες. Ίδια τύχη είχε και η Κύπρος, με απώλεια 10% περίπου. Η Λιβερία σταθερή. Ο Παναμάς και η Μάλτα βελτίωσαν τις θέσεις τους, με 6% και 4,5% εκάστη περίπου. Ανταγωνιστικές σημαίες φυσικά και εμφανίστηκαν, όπως οι Μπαχάμες που σχεδόν διπλασίασαν το μερίδιό τους και τα Νησιά του Μάρσαλ, που πενταπλασίασαν το μερίδιό τους στην περίοδο αυτή. Βέβαια οι σημαίες ήταν 43.

Οι σημαίες που έχασαν από το 2005 ήταν: Ελλάδα, Κύπρος, Μάλτα, Αγ. Βικέντιος & Γρανadíνες, Φιλιππίνες, Σιγκαπούρη και Γιβραλτάρ. Οι σημαίες που κέρδισαν ήταν κατά σειρά σπουδαιότητας: Λιβερία 6,7 εκατ. τνβ, Νησιά Μάρσαλ 6,18, Μπαχάμες 2,74, Νησί του Ανθρώπου 1,42, Παναμάς 0,95, Ντομίνικα 0,28, Νησιά Κέιμαν 0,28, κινεζικό Χονγκ Κονγκ 0,12 και Δανία (παράλληλο) 0,050.

Η ανάπτυξη του ελληνόκτητου στόλου δεν ήταν πάντοτε δυνατή από χρόνο σε χρόνο, όπως δείχνει το διάγραμμα 2.

Όπως δείχνει το διάγραμμα 2, τρεις χρονιές ο στόλος μειώθηκε 1988-89, 1996-97 και 2001-02. Καταπληκτική ανάπτυξη τα έτη 1991-92, 1993-94, 1999-00 και 2000-01. Και στα χρόνια 2002-04 και 2005-06 δεν ήταν αμελητέα η ανάπτυξη.

Τώρα είναι γνωστό πως η φορολογία στην ελληνική σημαία είναι 8-9 φορές υψηλότερη από τις πιο πάνω 4 σημαίες. Οι συμβάσεις που έχουμε υπογράψει είναι πολλές, αν και δεν είμαστε οι πρώτοι. Οι Έλληνες ναυτικοί είναι 4-5 φορές ακριβότεροι. Υπάρχει το NAT. Αλλά ο Θεός σώζει την Ελλάδα... ☺



Ασφάλεια στην επιθεώρηση και εξέταση των πλοίων

Ο ρόλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Άρθρο
της **Ρόδης Κράτσα**
Αντιπροέδρου
του Ευρωπαϊκού
Κοινοβουλίου
Μέλους της Επιτροπής
Μεταφορών
και Τουρισμού

Το Μάρτιο του 2007, στην Ολομέλεια του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου συζητήσαμε εκτενώς και ψηφίσαμε επί των νομοθετικών προτάσεων που ενισχύουν την ασφάλεια στη θάλασσα, επί του λεγόμενου ναυτικού πακέτου «Erika III». Μία εξ αυτών των νομοθετικών ρυθμίσεων με ιδιαίτερη σημασία αποτέλεσε και η πρόταση οδηγίας που αφορά κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών.

Ένας ευρωπαϊκός ναυτιλιακός χώρος απαιτεί κοινά επίπεδα ασφαλείας. Συνολικά υπολογίζεται ότι στα ευρωπαϊκά ύδατα πλέουν περισσότερα από 20.000 εμπορικά πλοία. Πέραν των επιθεωρήσεων των κρατών σημαίας και των νηογνωμόνων, οι Αρχές κάθε κράτους-μέλους της Ένωσης οφείλουν να επιθεωρούν και τα αλλοδαπά πλοία που επισκέπτονται τα ευρωπαϊκά ύδατα. Το σύστημα επιθεώρησης και εξέτασης δεν είναι κάτι απλό και εύκολο. Οι τακτικές, δε, επιθεωρήσεις που οφείλουν οι εθνικές αρχές να διενεργούν

(25% τουλάχιστον) ποικίλλουν από κράτος-μέλος σε κράτος-μέλος, π.χ. υπάρχουν χώρες που μόλις αγγίζουν το όριο αυτό (Δανία, Βέλγιο, Ολλανδία, Σουηδία) ενώ υπάρχουν άλλες που διενεργούν ελέγχους σε πιο υψηλά ποσοστά (π.χ. Γερμανία, Ισπανία, Ιταλία, Ελλάδα, Σλοβενία, Πορτογαλία). Για το λόγο αυτόν ο συντονισμένος ρόλος των νηογνωμόνων είναι πρωταρχικής σημασίας, αφού αποτελεί μία εκ των προτερών εγγύηση για την αξιοπιστία των πλοίων που εισέρχονται στα ευρωπαϊκά ύδατα.

Με την τέταρτη αυτή αναθεώρηση της υπάρχουσας οδηγίας επιχειρούμε να αναθεωρήσουμε το κοινοτικό καθεστώς λειτουργίας των νηογυμνώνων. Συγκεκριμένα, στοχεύουμε στην ενίσχυση και την τελειοποίηση του ρόλου των ανεγνωρισμένων από την Ευρωπαϊκή Ένωση νηογυμνώνων, που σήμερα ονομάζονται «εγκεκριμένοι οργανισμοί», δεδομένου ότι εξακολουθούν να υπάρχουν σημαντικές ελλείψεις και διαφορές στη διαδικασία επιθεώρησης και πιστοποίησης της ασφάλειας του παγκόσμιου στόλου.

Οι ελλείψεις αυτές πρέπει να αντιμετωπισθούν αποτελεσματικά προκειμένου να εξαλειφθούν οποιοδήποτε κίνδυνοι που συνιστούν απειλή για την ασφάλεια των πλοίων, των ναυτικών μας, αλλά και για το θαλάσσιο περιβάλλον και τις ακτές μας. Με το υπάρχον σύστημα, οι εγκεκριμένοι οργανισμοί διαθέτουν μεγάλη εξουσία στο πλαίσιο της αλυσίδας ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών, η οποία πρέπει να επιτηρείται εκ του σύνεγγυς, μεθοδικά, συντονισμένα και αποτελεσματικά από τις αρμόδιες εθνικές αρχές. Οι εθνικές αρχές πρέπει να εξασφαλίζουν ότι οι οργανισμοί που κλήθηκαν να ελέγχουν ότι τα πλοία που ταξιδεύουν στις θάλασσες μας πληρούν τις κατάλληλες διεθνείς προδιαγραφές ασφάλειας και πρόληψης της ρύπανσης, ενεργούν με ανεξαρτησία, τεχνογνωσία, συνέπεια και ακρίβεια.

Έτσι, η αναθεώρηση αποβλέπει σε αυστηρότερους ελέγχους των νηογυμνώνων, στην εκ νέου κατανομή αρμοδιοτήτων μεταξύ ναυτιλιακών αρχών και νηογυμνώνων σε ό,τι αφορά τη χορήγηση πιστοποιητικών πλοίων και την αύξηση της ευθύνης των νηογυμνώνων.

Ειδικότερα, σημαντική καινοτομία αποτελεί το ότι οι εγκεκριμένοι οργανισμοί θα συστήσουν έναν κοινό ευρωπαϊκό οργανισμό, με την ονομασία Επιτροπή Αξιολόγησης, έργο της οποίας θα είναι η αξιολόγηση και πιστοποίηση των συστημάτων διαχείρισης της ποιότητας των ελέγχων. Ο οργανισμός αυτός θα είναι ανεξάρτητος και θα διαθέτει τους απαραίτητους πόρους και τα διαδικαστικά μέσα για την εκτέλεση του έργου του, με βασικό στόχο τη βελτίωση των συστημάτων ελέγχου των εγκεκριμένων οργανισμών. Σημαντικό στοιχείο αποτελεί η πρόταση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και η έγκρισή της, για συμμετοχή στη δημιουργία του – εκτός από τους οργανισμούς (νηογυμνούς) – των κρατών-μελών και συμβουλευτικώς του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.

Το ισχύον σήμερα σύστημα περιορίζει την εξέταση της αναγνώρισης λειτουργίας νηογυμνώνων βάσει του μεγέθους τους (ποσοτικό κριτήριο). Στις νέες ρυθμίσεις προτείνουμε να εγκαταλειφθεί το σύστημα αυτό και να εναρμονισθούν οι προδιαγραφές αναγνώρισης σε κοινοτικό επίπεδο με βάση τις δραστηριότητες του οργανισμού στους τομείς της ποιότητας και της ασφάλειας (ποιοτικά κριτήρια).

Η βελτίωση των κριτηρίων του κοινοτικού συστήματος αναγνώρισης αποτέλεσε επίσης προτεραιότητά μας μέσω της απλοποίησης των κριτηρίων της αναγνώρισης των νηογυμνώνων. Οι προτεινόμενες τροποποιήσεις επικεντρώνονται στον αριθμό των επιθεωρητών αναλογικά με το στόλο που επιθεωρούν, τη χρησιμοποίηση μη αποκλειστικών επιθεωρητών και την εξέταση της νομικής δομής των εγκεκριμένων οργανισμών (νομική προσωπικότητα).

Τέλος, με τη μεταρρύθμιση του συστήματος κυρώσεων επιθυμούμε να καταστεί περισσότερο ευέλικτο το σύστημα αυτό, κάνοντας σαφές το είδος των παραβάσε-

ων και των κυρώσεων π.χ. (οικονομικές κυρώσεις, διακοπή αναγνώρισης). Οι κυρώσεις αυτές πρέπει να είναι αποτελεσματικές και ανάλογες προς την παράβαση, λαμβάνοντας υπόψη τη σοβαρότητα της παράβασης και την οικονομική ικανότητα του εν λόγω εγκεκριμένου οργανισμού. Οδεύουμε έτσι σε ένα σύστημα δικαιότερο και αποτελεσματικότερο, σεβόμενοι και τις οικονομικές αντοχές του κλάδου. Προτείνουμε, π.χ., τη μείωση από το 10% στο 5% στο συνολικό ποσό για τα πρόστιμα προειδοποίησης, διότι κρίναμε την αρχική πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής υπερβολική.

Η ενίσχυση των ελέγχων των πλοίων έχει σαφώς άμεσο περιβαλλοντικό αντίκτυπο λόγω της μείωσης του κινδύνου ατυχήματος και συνεπώς λόγω της πρόληψης της ρύπανσης και άλλων καταστροφών που μπορούν να προκαλέσουν τα ατυχήματα. Με τις νέες διατάξεις στοχεύουμε, επίσης, σε θετικές επιπτώσεις και στην ενίσχυση της ευρωπαϊκής ναυπηγικής βιομηχανίας. Οι τροποποιήσεις αποβλέπουν επίσης να διαμορφωθεί ένα ανταγωνιστικό και πιο δίκαιο περιβάλλον για τους φορείς εκμετάλλευσης των θαλάσσιων μεταφορών με την πρόληψη του αθέμιτου ανταγωνισμού από τα πλοία που δεν τηρούν τα πρότυπα, στα οποία θα επιβάλλονται αυστηρότερες κυρώσεις, και με τη διενέργεια μικρότερων ελέγχων στα πλοία α ποιότητας των φορέων εκμετάλλευσης.

Η χώρα μας, διαθέτοντας σύγχρονο στόλο που συμβαδίζει με τις διεθνείς επιταγές, είναι πάντοτε ένημερη υποστηρίκτρια των αυστηρών ελέγχων και των ποιοτικών νηογυμνώνων. Έτσι υποστηρίζει την ευρωπαϊκή πρόταση για τη δημιουργία ενός ανεξάρτητου συστήματος ελέγχου-ποιότητας αυτών, καθώς και τη θέσπιση διαδικασίας επιβολής κλιμακωτών και αναλογικών προστίμων, όταν οι τελευταίοι δεν ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις των κοινοτικών ρυθμίσεων και των διεθνών προτύπων.

Η συνεχής ανάπτυξη του τουρισμού και ο στρατηγικός στόχος να γίνει η Ελλάδα κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου πρέπει να συνδυαστούν με υψηλά και αδιαμφισβήτητα πρότυπα ασφάλειας για την προστασία των θαλασσών και ακτών και των ναυτικών. ☉





A STEP FORWARD IN MARITIME SAFETY: SHIP INSPECTION AND SURVEY ORGANISATIONS



Άρθρο του **Luis de Grandes Pascual** | Ευρωβουλευτή, μέλους της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού του Ε.Κ., εισηγητή της έκθεσης σχετικά με την πρόταση οδηγίας που αφορά τους κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών

Classification societies recognised by the EU represent a major concentration of power in the sea transport safety network and must be closely supervised by appropriate authorities

Maritime transport is essential for Europe. Over 90 per cent of the European Union's external trade and approximately 40 per cent of intracommunity trade goes by sea and more than 1 bn tonnes of freight a year are loaded and unloaded in EU ports. This means that every day hundreds

of tankers and cargoes containing thousands of tonnes of dangerous goods such as oil, gas or chemical substances enter EU waters. The role of classification societies with Community recognition is to ensure that the vessels in our seas comply with relevant international safety and anti-pollution standards.

Maritime issues are a concern to European citizens, especially following the Erika and Prestige disasters. The loss and damage caused as a result

of these two terrible accidents are still present in the minds of our citizens and in ours. However, we, as members of the European Parliament as co-legislative assembly have the responsibility to tackle this situation in the most efficient way. In this sense, I strongly believe that the maritime packages adopted by the European Commission are a good example of the European Union's commitment with maritime safety. Two of these measures have already entered into force and we are currently working on the third package of directives. The adoption of these measures will be a step forward in providing for safety at sea and controlling pollution.

The purpose of the proposal on ship inspection and survey organisations is to strengthen and clarify the role of classification societies recognised by the EU, now known as "recognised organisations", having found that there are significant failings in the process of inspecting and certifying the safety of the world's shipping. Indeed, these organisations, which represent a major concentration of power in the sea transport safety network, must be closely supervised by appropriate authorities. Recognised organisations not only carry out a private mission of providing an international recognised standard for ship quality known as "classification of ships" but they can also act on behalf of national administrations as these do not always have adequate structures and rely upon the experience of recognised organisations to carry out their duties in a highly professional manner.

As rapporteur for the Commission's proposal, I take a positive view of the proposed directive. Nevertheless, I have introduced a number of amendments. We must reinforce systems for the monitoring of recognised organisations and in this sense, I welcome the creation of a joint body for assessing and certifying quality. However, I am calling for it to have independent status to safeguard its autonomy and for it to be given the powers it needs to carry out its work. We also need to reform the system of penalties. In the rapporteur's judgement the system that the Commission advocates comes closer to equity than its predecessor. A system of graduated penalties proportionate both to the severity of the infringement and the organisation's economic capacity is fairer and more effective. We have added the possibility of member states concerned submitting their observations to avoid a situation in which they are unable to defend themselves. Finally, the total ref-

erence figure for penalty fines is reduced to 5 per cent as 10 per cent appears excessive.

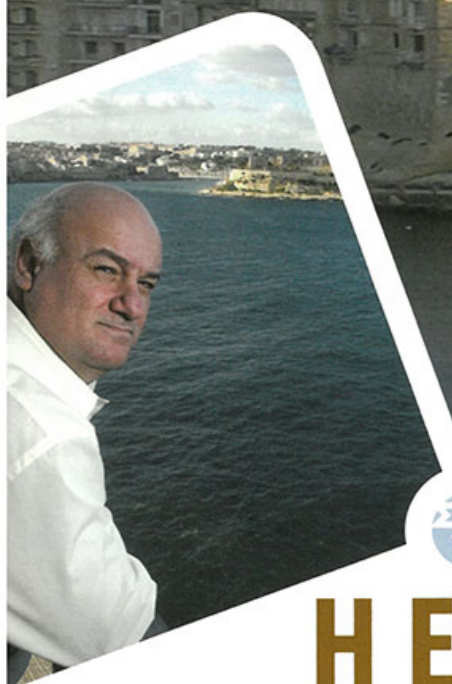
I welcome the reform proposed by the European Commission whereby differentiation in the status of recognised organisations should not be made in terms of quantity but be linked to quality and performance in terms of safety and environmental protection.

Focusing now on the liability issue, my conclusion from the assessment report on the economic impact of the civil liability regime is that the status quo regime is a balanced one and meets the majority's criteria in the European Union. The directive states that in cases of gross negligence there must be provision for unlimited liability, and this principle is not disputed. As to the liability arrangements applicable in the event of simple negligence, the directive does not require unlimited liability but leaves it to the parties concerned to negotiate and agree on the sums to be applied. The current situation with cases of simple negligence is this: on the one hand, seventeen member states and Norway have established limited liability for cases of simple negligence. The amounts to a large extent reflect those in the directive, which were thresholds and are now ceilings. On the other hand, five member states have approved the option provided by Article 6 of the current directive and have agreed with the authorised recognised organisations on unlimited liability even in cases of simple negligence.

The issue of mutual recognition of classification certificates has been a matter of controversy between the recognised organisations and the marine equipment industry. I support the prudent and not imperative approach followed by the Commission, which requires recognised organisations to agree on conditions under which they will mutually recognise certificates based on equivalent standards. My contribution here has been to further clarify such cases, and to ensure that when the rules are harmonised this should be done by reference to the most demanding and rigorous standards.

I call upon all stakeholders of the maritime activity to work hand in hand towards the shared aim of achieving a competitive sector through improved safety. ☉

(Το παρόν άρθρο δημοσιεύεται στην αγγλική γλώσσα προκειμένου να διατηρηθεί το ύψος, η ακριβής ορολογία και η επιχειρηματολογία του αρθρογράφου)



Η Ευρώπη δρα και αντιδρά σαν ένα νησί: Οι σκέψεις και προτάσεις του επιτρόπου Joe Borg στο συνέδριο Med Trade στη Μάλτα

Ο Μαλτέζος επίτροπος Joe Borg υπήρξε ειλικρινής ως προς τις προθέσεις του αναφορικά με το μέλλον της Πράσινης Βίβλου. Επισήμανε ότι το γενικότερο πλαίσιο εργασίας της ομάδας του αντιμετώπισε εξαιρετικά πολύπλοκα θέματα, αλλά η διαρκής επαφή και επικοινωνία με τις ενδιαφερόμενες πλευρές ανέδειξε τόσο τη σπουδαιότητα του κλάδου για την Ε.Ε. όσο και την ανάγκη για επίλυση ορισμένων σύνθετων ζητημάτων.

Ο κ. Borg διαπίστωσε ότι η Ευρώπη, αν και δεν είναι νησί, περιβάλλεται από θάλασσες και έχει απόλυτη ανάγκη το θαλάσσιο εμπόριο για την επιβίωσή της, ενώ βεβαίως εξαρτάται από τις θαλάσσιες οδούς μεταφοράς προϊόντων και αγαθών. «Αν και η Ε.Ε. δεν είναι ένα νησί, εντούτοις συμπεριφέρεται σαν νησί» δήλωσε χαρακτηριστικά, αφού το 90% των εξαγωγών και εισαγωγών της διακινούνται από τη θάλασσα. «Χωρίς τη ναυτιλία, η Ευρώπη θα ήταν μόνο μια σκιά του εαυτού της» κατέληξε.

Με αυτές τις αρχικές διαπιστώσεις, ο Μαλτέζος πολιτικός διαβεβαίωσε τους παρευρισκομένους ότι τόσο οι ομόλογοί του στην Επιτροπή όσο και οι υπόλοιποι υψηλοί αξιωματούχοι στα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα αναγνωρίζουν τη συμβολή της ναυτιλίας στην προώθηση των σκοπών της Ε.Ε.



και αισθάνονται υπερήφανοι για την πρωτιά των κρατών-μελών της στις θάλασσες. «Δεν στέκεται κανείς απαθής, αδιάφορος και αμέτοχος στις Βρυξέλλες, αντιθέτως, συνειδητοποιούν τώρα περισσότερο από ποτέ την άμεση εξάρτηση του ευρωπαϊκού εμπορίου από τις θαλάσσιες οδούς» επισήμανε, προφανώς αναχαιτίζοντας οποιαδήποτε αμφιβολία του παρευρισκόμενου κοινού για τις γνώσεις και τις προθέσεις των Ευρωπαίων γραφειοκρατών.

Η πολιτική προσπάθεια στις Βρυξέλλες του κ. Borg έχει βασική συνιστώσα την ανάπτυξη μιας πολυποικίλης και σφαιρικής πολιτικής για τη θάλασσα, που θα αποκρυσταλλώνει τις επιθυμίες των ευρωπαϊκών λαών αλλά και την πολιτική βούληση των αρχηγών της. «Η Ευρώπη θα ωφεληθεί από τις προσπάθειές μας και θα κερδίσει σε πολλαπλά επίπεδα, η ναυτιλιακή οικογένεια θα βγει κερδισμένη», ανέφερε με έμφαση σε κάποιο σημείο της ομιλίας του, ενώ διαπίστωσε ότι «η μεγάλη δυσκολία του όλου εγχειρήματος έγκειται στην πεποίθηση πως η ευρωπαϊκή ναυτιλία ανταγωνίζεται άνισα τις υπόλοιπες ναυτιλίες της υφής. Η διεθνής νομοθεσία υπάρχει και είναι εξαιρετικά σαφής, αλλά δεν γνωρίζουμε εάν οι μηχανισμοί ελέγχου και πρόληψης στα κράτη της Ασίας, της Αφρικής και Λατινικής Αμερικής υποστηρίζουν ενεργά τις διεθνείς διατάξεις αναφορικά με το περιβάλλον αλλά και τις συνθήκες διαβίωσης πάνω στα πλοία».

Η Πράσινη Βίβλος θα σταθεί, λοιπόν, ιδιαίτερος σε τομείς όπως το περιβάλλον και η προστασία του, η πρόσβαση του ναυτικού επαγγέλματος αλλά και η προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα, παράλληλα δε, θα δοθεί έμφαση σε πολι-

τικές πρωτοβουλίες σχετικά με θέματα ναυτεργασίας, εκπαίδευσης και εργατικού δικαίου. Τέλος, θα προσφέρει επιπλέον κίνητρα για την ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών νηολογίων ενώ θα ανοίξουν οι «δύσκολοι» φάκελοι θαλάσσιου τουρισμού, ναυπηγήσεις και ναυπηγοεπισκευή στην Ευρώπη.

Πρόκληση για την Ομάδα Εργασίας είναι η ανάπτυξη μιας αναλυτικής και κατανοητής νομοθεσίας, που δεν θα αγκυλώνει αλλά αντιθέτως θα προωθεί την ανταγωνιστικότητα του ευρωπαϊκού στόλου. «Χρειαζόμαστε μια λεπτή εξισορρόπηση ανάμεσα στην οικονομική ενδυνάμωση της Ε.Ε. και στη βελτίωση του παγκόσμιου περιβάλλοντος» δήλωσε με έμφαση ο επίτροπος.

Η Ευρώπη δεν έχει ολοκληρωμένη και ενιαία εικόνα για την πρόοδο και τις συνθήκες ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας της, καθώς τα στατιστικά στοιχεία που διαθέτει δεν είναι ενιαία και ξεκάθαρα για όλες τις περιοχές της. Με αυτή την αντικειμενική δυσκολία, η ομάδα του κ. Borg έπρεπε να καταλήξει σε συμπεράσματα λαμβάνοντας υπόψη τις ανακρίβειες και τα ελλιπή στοιχεία σε πολλές δημοσίες στατιστικές και αναλογίες, που βραχυκυκλώνουν την πορεία της ενιαίας ναυτιλιακής πολιτικής. Αυτή η υποθετική εικόνα για την πορεία της ναυτιλίας μας πρέπει επιτέλους να αλλάξει, επισήμανε ο ομιλητής.

Ο επίτροπος δεσμεύθηκε ότι τα τελικά συμπεράσματα της Ομάδας Εργασίας θα συγκεντρωθούν μέχρι το τέλος Ιουνίου, ενώ τον Οκτώβριο τόσο το Ευρωκοινοβούλιο όσο και το Συμβούλιο Υπουργών θα λάβουν θέσεις και προτάσεις για το μέλλον της Πράσινης Βίβλου. ☉



Οι τρεις πυλώνες της μαλτέζικης ναυτιλιακής πολιτικής

| Του Ηλία Μπίσια |

Οι σκέψεις του υπουργού Επικοινωνιών και Ανταγωνιστικότητας της Μάλτας, Censu Galea (που φέρει την πολιτική ευθύνη για θέματα ναυτιλίας) σχετικά με το παρόν και το μέλλον των ευρωπαϊκών θαλασσών αφορούν ιδιαίτερα την ελληνική ναυτιλιακή οικογένεια. Η νησιωτική χώρα θα μπορούσε να αποτελέσει, ως γνωστόν, ένα σίγουρο σύμμαχο της Ελλάδας στις επιδιώξεις της εντός της ευρωπαϊκής οικογένειας.

Η ναυτιλία για τη Μάλτα αποτελεί κινητήρια δύναμη για την οικονομία της, αφού συμβάλλει πέραν του 15% του ΑΕΠ. Κατά τον υπουργό, η χώρα του στηρίζεται από το συγκεκριμένο κλάδο όσο λίγες στην Ευρώπη, αφού στις υπόλοιπες η συμβολή της συγκεκριμένης δύναμης δεν ξεπερνά το 3%. Παραπλεύρως η Μάλτα εμφανίζει εξαιρετικά χαμηλά ποσοστά ανεργίας εξαιτίας της ναυτιλιακής της υπεροχής, αφού ο τουρισμός προσφέρει μόνο εποχική εξασφάλιση.

Από το 1987 η παρούσα κυβέρνηση φιλελεύθερων κατευθύνσεων προσπάθησε -και μάλλον κατάφερε επιτυχώς- να ιδρύσει μια αυτόνομη διοικητική αρχή (Malta Maritime Authority) για να τονώσει το νηολόγιό της αλλά και να ιδρύσει μια ελεύθερη λιμενική ζώνη, τη Malta Freeport. Παράπλευρα δόθηκε έμφαση στη νομοθεσία αλλά και στην ίδρυση και διατήρηση μιας συμβουλευτικής αρχής, που θα συμπεριλάμβανε όλους τους αρμόδιους φορείς και τις εμπλεκόμενες πλευρές με σκοπό τόσο τη συζήτηση της καθημερινότητας του κλάδου όσο κυρίως την εξέταση όλων των πιθανών πολιτικών που κρίνονται απαραίτητες από την εθνική ναυτιλιακή κοινότητα. Η μόνιμη αυτή επιτροπή, που φέρει την ονομασία Permanent Forum, αποτελεί την ουσιαστική αλυ-





σίδα επικοινωνίας της πολιτείας με το ναυτιλιακό χώρο. Ο ίδιος ο υπουργός κατέστησε σαφές πως ο ρόλος και η λειτουργία του Forum είναι εξαιρετικά πολύτιμοι αρωγοί για τις σύνθετες και εξειδικευμένες δραστηριότητές του.

Ο υπουργός και η κυβέρνηση της φίλης χώρας, όπως μας ανέφερε, δίνει ιδιαίτερη έμφαση σε τρεις πυλώνες: ο πρώτος πυλώνας αφορά το νηολόγιο. Μετά την ένταξη της χώρας στην Ε.Ε., το νηολόγιο παρουσίασε ποιοτική άνοδο αλλά και αναμενόμενη «αριθμητική» πτώση. Το νηολόγιο της γειτονικής χώρας, λοιπόν, προσπαθεί να βρει τις ισορροπίες του ανάμεσα στη νέα πραγματικότητα που απαιτεί διατήρηση τόσο της θέσης του στη λευκή λίστα όσο και της ανταγωνιστικότητάς του. Οι δυσκολίες είναι αναμενόμενες, αλλά επίσης και οι προσδοκίες των Βρυξελλών, μονόδρομος.

Ο δεύτερος πυλώνας αφορά τη λιμενική πολιτική: Η Μάλτα καθυστέρησε ως προς τον εκσυγχρονισμό των λιμενικών υπηρεσιών της και κατ' αυτόν τον τρόπο χάθηκε πολύτιμος χρόνος ως προς την ανταγωνιστικότητα των λιμένων της στην ευρύτερη περιοχή της κεντρικής και ανατολικής Μεσογείου. Είναι μάλιστα αξιοσημείωτο ότι οι θάλασσες είναι σχεδόν κατ' αποκλειστικότητα η μόνη εμπορική οδός επικοινωνίας με την Ευρώπη και πρόσφατα με την Αφρική. Σήμερα, που υλοποιείται το σχέδιο των ιδιωτικοποιήσεων και λειτουργεί το Malta Freeport με τη συνεργασία ιδιωτών, η κυβέρνηση επιμένει στην ελάχιστη συμμετοχή της στο συγκεκριμένο κλάδο. «Επιθυμούμε να είμαστε μόνο μια ρυθμιστική και εποπτική αρχή, να παρατηρούμε δηλαδή εάν οι εμπλεκόμενοι φορείς συνεργάζονται και εξασφαλίζουν τις ενοχικές τους δεσμεύσεις με σκοπό τη βελτίωση των υπηρεσιών τους για τον κοινό σκοπό» τόνισε ο υπουργός. «We want mini-

mum state intervention», επανέλαβε αρκετές φορές.

Ο τρίτος και σημαντικότερος πυλώνας που απασχολεί ιδιαίτερα τη μαλτέζικη κυβέρνηση είναι η ναυτική εκπαίδευση αλλά και η προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Αν και η Μάλτα είναι ένα κατ' εξοχήν ναυτικό έθνος, εντούτοις η οικονομία - διοίκηση, ο τουρισμός και λιγότερο η γεωργία φαίνεται ότι αποτελούν πλέον πιο σταθερές επιλογές για τους νέους. Το πρόβλημα στο νησί των 400.000 κατοίκων είναι έντονο και η κυβέρνηση είναι εξαιρετικά ανήσυχη, και επιθυμεί να συνομιλήσει με τους εταίρους της στην Ε.Ε. ως προς το θέμα αυτό. Σύμφωνα με τον υπουργό, χρειάζεται άμεσα και επείγοντως μια πανευρωπαϊκή μελέτη και κυρίως δραστηριοποίηση στο συγκεκριμένο θέμα, διότι χάνεται πολύτιμος χρόνος και τα κενά που δημιουργούνται θα είναι σύντομα δυσαναπλήρωτα. Ο ίδιος πολιτικός παρατήρησε ότι ενώ η ατζέντα της Λισαβόνας δίνει μεγάλη έμφαση στο θέματα της απασχόλησης και της εύρεσης εργασίας, εντούτοις στη ναυτική εργασία υπάρχει εξαιρετικά μικρή πολιτική και νομοθετική πρωτοβουλία και κινητικότητα.

Ο υπουργός τόνισε ότι απαιτείται άμεσα συνδιαλλαγή, επικοινωνία και τακτική ενημέρωση μεταξύ των κρατών-μελών αλλά και ανάπτυξη κοινών πρωτοβουλιών που θα δημιουργήσουν θέσεις εργασίας και κίνητρα για την εισαγωγή των νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Απαιτείται επίσης ευρεία συνδιαλλαγή μεταξύ των κυβερνήσεων, των ιδιωτικών φορέων και εμπλεκόμενων ενώσεων με σκοπό την εξεύρεση λύσεων και προοπτικών στο θέμα αυτό. Ο ίδιος τόνισε επίσης ότι η Πράσινη Βίβλος πρέπει να αποτελέσει εφελκυστικό για αυτό τον προβληματισμό. ●





Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΗΣ ΜΑΛΤΑΣ ΤΩΝ ΙΠΠΟΤΩΝ*

Οι ευρωπαϊκές απαιτήσεις

Η ένταξη της Μάλτας στην Ε.Ε. από την 01/05/2004 είχε τρεις βασικές προϋποθέσεις. Έπρεπε τα νέα κράτη-μέλη: 1) Να εμπεδώσουν τη ναυτική ασφάλεια, 2) να απομακρύνουν τη σημαία από τη μαύρη λίστα του Μνημονίου των Παρισίων και 3) να αποφύγουν περιστατικά με θαλάσσια ρύπανση. Η Μάλτα έπρεπε, πιο συγκεκριμένα, να επιτύχει: α) Εξασφάλιση της ασφάλειας, β) εξασφάλιση της προστασίας του περιβάλλοντος, γ) εξασφάλιση της security και δ) ικανοποίηση των κοινωνικών ζητημάτων (ειδικότερα στο χώρο της ναυτικής εργασίας και γενικά της αύξησης της απασχόλησης). Αν τα έχουν επιτύχει, φαίνεται αυτό έγινε με αρχικά μεγάλες απώλειες στο νηολόγιο. Τα νέα κράτη-μέλη όφειλαν επίσης να τηρήσουν το άρθρο 94 παρ. 3 του Δικαίου της Θάλασσας.

Αυτές οι προϋποθέσεις ειδικότερα θα υλοποιούνταν μέσα από την εναρμόνιση του ναυτικού acquis στις περιοχές της ναυτικής ασφάλειας και του Μνημονίου των Παρισίων. Η Μάλτα έμεινε μέσα στη μαύρη λίστα στην περίοδο 2001-2003 με μέτριο κίνδυνο, καθώς και η Κύπρος.

Η τήρηση των διεθνών συμβάσεων και η υιοθέτηση των υπολοίπων είναι μέσα στην ευρωπαϊκή υποχρέωση. Η Μάλτα είχε επικυρώσει 26 στο τέλος του 2002, έναντι 44 της Νορβηγίας και 37 της Ελλάδας.

Η παρούσα κατάσταση

Σε αυτούς που «έχασαν» πλοία δυστυχώς δεν είναι μόνο η Κύπρος αλλά και η

Μάλτα, που έχασε 45 ελληνόκτητα πλοία - 1.174.242 τνβ. Η εξάρτηση αυτών των 2 σημαίων από την ελληνόκτητη, και άλλων βέβαια σημαίων, είναι ισχυρή λόγω των ποσοστών που έχουμε σε αυτές. Η τυχόν νέα προσπάθεια προσέλκυσης πλοίων της Μάλτας επομένως πρέπει να αρχίσει και πάλι από τους Έλληνες. Ο Παναμάς το 2006 έχει 26,38 εκατ. τνβ δικά μας καράβια, η Μάλτα 24,82 (σε κατ' εκτίμηση συνολικά 37,5 εκατ. τνβ, δηλαδή 66%), η Λιβερία 19,44, η Κύπρος 18,40 (σε κατ' εκτίμηση 31,5 εκατ. τνβ, δηλαδή 60%), οι Μπαχάμες 14,17, τα Νησιά του Μάρσαλ 413,2, το Νησί του Ανθρώπου... από τη Βρετανία 3,62, και ο Άγιος Βικέντιος & Γρεναδίνες 2,31 και φυσικά η Ελλάς με 59,56 εκατ. τνβ. Σύνολο 182 εκατ. τνβ από τους συνολικούς 190 εκατ. Επομένως, η Ελλάς στηρίζει και τη Μάλτα με μεγάλο ποσοστό, δηλαδή 66%.

Με τα στοιχεία του Committee («Ναυτικά Χρονικά», α.α.), έλαβον: 32% Ελλάδα, 14% πάει στον Παναμά, 13% στη Μάλτα, 10% στη Λιβερία, 10% στην Κύπρο, 7,5% στις Μπαχάμες, 7% στα Νησιά του Μάρσαλ (*), 2% στο Νησί του Ανθρώπου, 1,2% στον Άγιο Βικέντιο & Γρεναδίνες και 5%, περίπου, σε διάφορες συνολικά 43 σημαίες! Και στα νηολόγια πλέον υπάρχει ανταγωνισμός.

Η διοικητική σύνθεση

Η Μάλτα το 1991 ίδρυσε ένα χωριστό και αυτόνομο σώμα για την επίβλεψη της εμπορικής ναυτιλίας, λιτό και απλό με 4 Διευθύνσεις και έναν επικεφαλής. Έχουμε εδώ 113 μη αποκλειστικούς επιθεωρητές σε 61 χώρες. Η δύναμη του στόλου



1^η ΘΕΣΗ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ
3^η ΘΕΣΗ ΣΤΟΝ ΚΟΣΜΟ
σε αριθμό ναυλώσεων και υπηρεσιών γιώτινγκ
...γι' αυτό είμαστε υπερήφανοι!!!



Ένας στόλος 450 γιωτ όλων των κατηγοριών – 26 βάσεις σε Ελλάδα, Τουρκία, Καραϊβική, Κροατία, Ιταλία, Γαλλία, Μάλτα – 4 μαρίνες με δυνατότητα ελλιμενισμού 2500 σκαφών. – Πρώτη θέση στην Μεσόγειο και την τρίτη θέση στον κόσμο σε αριθμό ναυλώσεων και υπηρεσιών γιώτινγκ.

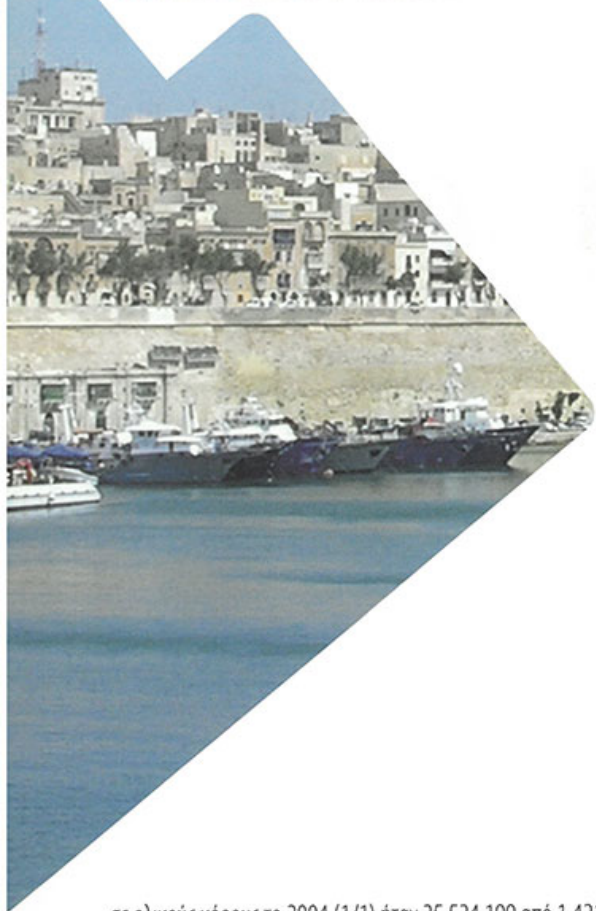
Με την τεράστια πείρα της, η Kiriacoulis Mediterranean θα σας βοηθήσει να αποκτήσετε το δικό σας σκάφος. Bavaria Yachts, Dufour, Alubat (Ovni), Fontaine Pajot: ανάμεσα σε σκάφη κατασκευασμένα στα πιο αξιόπιστα ναυπηγεία της Ευρώπης, είναι βέβαιο ότι θα βρούμε εκείνο που ανταποκρίνεται στις ανάγκες και στις επιθυμίες σας.

Ελάτε να μας συναντήσετε. Η δική μας υποδομή και πείρα μπορεί να εξασφαλίσει την δική σας απόλαυση.

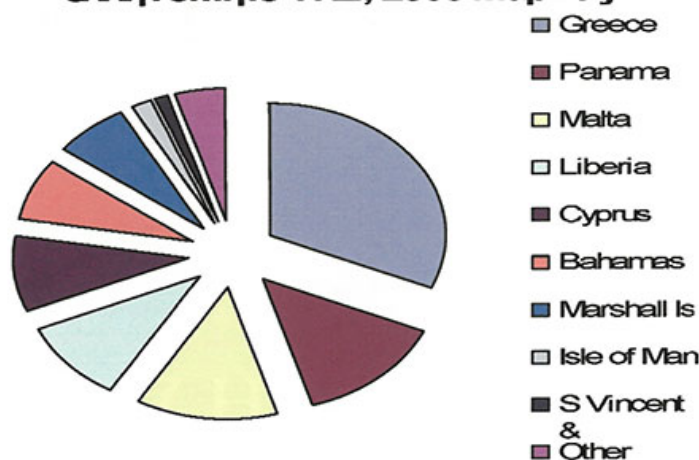


ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification





Μερίδια σημαίων στον ελληνόκτητο ΤΝΒ, 2006 Μάρτιος



Επεξεργασία δική μας από στοιχεία «Ναυτικών Χρονικών» Νο 91/6-7/2006, σελ. 126.

σε ολικούς κόρους το 2004 (1/1) ήταν 25.524.199 από 1.421 πλοία με απώλειες από το 2001:

1.1.2001 1.668 πλοία, 28.348.321 OK με μέση ηλικία 19,15 έτη.

1.1.2002 1.584 πλοία, 27.039.452 OK με 18,82 μέση ηλικία.

1.1.2003 1.524 πλοία, 27.705.136 OK με 18,311 μέση ηλικία.

1.1.2004 1.495 πλοία, 25.910.542 OK με 18,1 μέση ηλικία.

2006(;) 1.302 πλοία, 25.501.928 OK με 15,81 μέση ηλικία.

Οι απώλειες του νηολογίου είναι φανερές και στη Μάλτα, αλλά λόγω του ότι η Μάλτα προσέδωκε 304 νεο-κατασκευές τα 2 τελευταία χρόνια -2.783.562 OK- μπόρεσε και έριξε τη μέση ηλικία θεαματικά το 2006. Παράδειγμα προς μίμηση; Τα πλοία της σημαίας είναι: Γενικού φορτίου 9,94%, μπαλκ κάριερ 44,4% και 37,3% δεξαμενόπλοια, ήτοι σύνολο 92% (πλέον 3,86% Ε/Κ). Ζημία στη μέση ηλικία κάνουν τα επιβατικά (21,6 έτη), τα ψυγεία (20,41), τα Ρο-Ρο (20,69) και τα λοιπά (20,83).

Στη διοίκηση της σημαίας υπάρχει και το τεχνικό τμήμα με διευθυντή με 8 μικρότερες μονάδες, που επιμελείται την ασφάλεια των πλοίων και την έρευνα των ατυχημάτων, το δίκτυο των επιθεωρητών καθώς και τον παραλιμένιο έλεγχο του κράτους. Εμπιστεύεται 14 νηογνώμονες και... τον ελληνικό, που ελέγχουν τις εξής συμβάσεις: Solas 74, Marpol 73/78 I & II, COLREG 72, tonnage 69 & LL 66.

Από το 1993 η σημαία επιχειρεί τυχαίους πρόσθετους ελέγχους στα πλοία: Ετήσια σε όλα τα επιβατικά, >15 ετών και >10 ετών Δ/Ε. Κάθε 2 χρόνια στα Δ/Ε <10 ετών και τα λοιπά <15 ετών. Πλοία άνω των 25 ετών δεν γίνονται αποδεκτά, ενώ πλοία >15 και <20 επιθεωρούνται εντός μηνός από την προσωρινή νηολόγηση και πλοία >20 αλλά <25 επιθεωρούνται από πριν.

Κρατήσεις των πλοίων της Μάλτας

Στην περιοχή της Ευρώπης η Μάλτα πήγε καλά. Από 14,03% ποσοστό κρατήσεων το 1996, αυτό μειώθηκε στο 6,25% το 2003, αν και οι επιθεωρήσεις αυξήθηκαν από 1.019 σε 1.456 (43%). Στην Ιαπωνία το ποσοστό από 9,65 το 1996 έπεσε στο 6,71, παρόλο που ο αριθμός των επιθεωρήσεων από 228 ανήλθε στις 492 (116%) το 2003. Στις ΗΠΑ το ποσοστό από 10,51 το 1996 έπεσε στο 3,33 με αύξηση των επιθεωρήσεων από 314 σε 390 (24%). ☉

Βιβλιογραφία

1. Στοιχεία του τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας της Μάλτας (04/09/2006).
2. EMSA project, 2004.
3. Urrutia B., 2006, The EU Regulatory action in the shipping sector: a historical perspective, Int. J. of Maritime economics & Logistics, Vol. 8, NO 2 (June).
4. Goulielmos A. M., 2005, First assessment of the impact of the new Countries' accession-especially Cyprus & Malta-to EU, Journal Spoudai.
5. «Ναυτικά Χρονικά», 91, 06-07/2006.
6. Goulielmos A.M., 2004, A treatise of randomness tested also in marine accidents, Disaster Prevention and management int. j, Vol. 13 NO 3.

* Αποσπάσματα από τις εισηγήσεις και την αρθρογραφία του καθηγητή Α. Μ. Γουλιέλμου (επιμέλεια δημοσιογραφικής ομάδας «Ναυτικών Χρονικών»).



Your partner in Malta

Providing :

- SHIP REGISTRATION
- SHIP SUPPLIES (including off-port conveyances), PORT SERVICES
- OFFSHORE LOGISTICS BASE SERVICES INCLUDING ENGINEERING SERVICES
- SORBENTS AND OIL SPILL RESPONSE EQUIPMENT
- TECHNICAL SERVICES

www.aost.com

Tel: +356 2138 0941



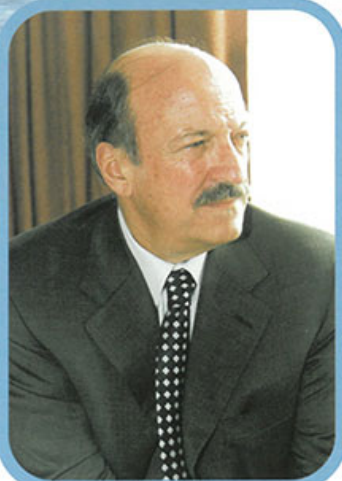
- OIL AND HNS SPILL RESPONSE ON 24 X 7 BASIS
- TRAINING
- CONTINGENCY PLANNING
- ENVIRONMENTAL CONSULTANCY

www.alphabriggs.com

Tel: +356 9966 6000 (24hrs)



Του Νικόλαου Παππαδάκη
Προέδρου Helmepra



Χωρίς περιβάλλον δεν υπάρχει μέλλον

Όραμα της δικής μου προεδρίας, της προηγούμενης αλλά και της επόμενης ασφαλώς είναι η συνέχιση της περιβαλλοντικής συνείδησης, όχι μόνο στη ναυτιλιακή κοινότητα αλλά και στα παιδιά, που είναι οι αυριανοί πολίτες.

Οι λόγοι που δημιούργησαν την Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, HELMEPA, την 4η Ιουνίου του 1982, ήταν οι ανησυχίες του αείμνηστου Γιώργου Π. Λιβανού για την τύχη του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Αυτή η ανησυχία τον οδήγησε να προτείνει, εφοπλιστές και ναυτικοί να αναλάβουν εθελοντικά την πρωτοβουλία προστασίας των ωκεανών του πλανήτη.

Σήμερα αυτό το όραμα του ιδρυτή της HELMEPA είναι τόσο ζωτικό όσο ποτέ άλλοτε. Η άνοδος της θερμοκρασίας του πλανήτη μας, που εγκυμονεί καταστρεπτικές κλιματολογικές αντιδράσεις, η τρύπα του όζοντος και γενικότερα όλα αυτά τα κλιματολογικά φαινόμενα σε συνδυασμό με τη θαλάσσια ασφάλεια προσδίδουν ιδιαίτερη σημασία στην επίτευξη των σκοπών της HELMEPA.

Και οι στόχοι μας θα επιτευχθούν μόνο με την ευαισθητοποίηση των παιδιών, με την εγγραφή νέων μελών και στην Παιδική HELMEPA. Πρέπει να δημιουργήσουμε υπεύθυνα παιδιά, περιβαλλοντικώς συνειδητοποιημένα και ενημερωμένα, για να αναχαιτίσουμε την υπερβολική εκμετάλλευση της φύσης, τη μόλυνση της ατμόσφαιρας, τη ρύπανση, την καταστροφή του εδάφους και του υπεδάφους, τον τραυματισμό της οικολογικής ισορροπίας.

Ας μας γίνει συνείδηση ότι δίχως το περιβάλλον δεν υπάρχει μέλλον. ☉

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

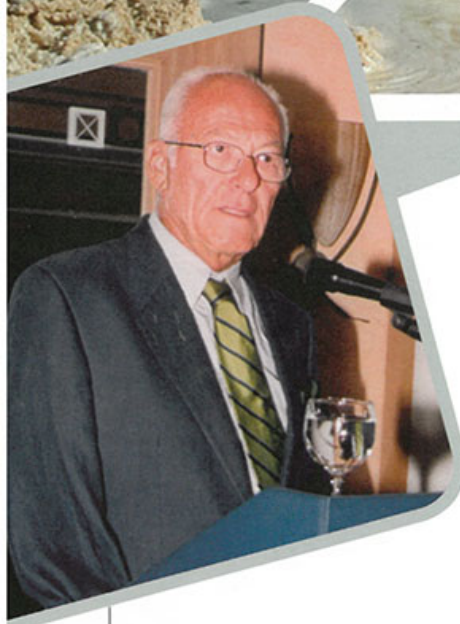


Πιστοποίηση ποιότητας του LLOYD'S REGISTER

www.aegeanoil.gr



Μια συνομιλία με τον **Δημήτρη Μητσάτσο** |
Γενικό διευθυντή της HELMEPA



HELMEPA: 25 χρόνια οραμάτων

Η επέτειος των 25 χρόνων από την ίδρυση και τη διαρκή παρουσία της HELMEPA στα ναυτιλιακά δρώμενα αποτελεί ένα εφαλτήριο στοχασμού για μια από τις σημαντικότερες κοινωνικές πρωτοβουλίες της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας, που ξεπέρασαν επιτυχώς το φράγμα του χρόνου.

Η οραματική πρωτοβουλία του Γεωργίου Λιβανού, η οποία υποστηρίχθηκε τόσο από τον ελληνικό εφοπλισμό όσο και από τη ναυτεργασία, ξεπέρασε κάθε προσδοκία και ανέπτυξε μια σημαντική πορεία στο χώρο της ενημέρωσης, της εκπαίδευσης και κυρίως της καλλιέργειας μιας σημαντικής περιβαλλοντικής συνείδησης. Και τούτο, όχι μόνο στην Ελλάδα αλλά και διεθνώς. Ο κ. Δημήτρης Μητσάτσος, ακούραστος συνεχιστής του οράματος των αρχικών εμπνευστών και ιδρυτών, θυμάται το χθες και συζητά για το αύριο.

- **Η σημαντικότητα της HELMEPA, όπως την οραματίστηκαν οι ιδρυτές της**

Κατά το διευθυντή της HELMEPA, στην αυθόρμητη και ειλικρινή συζήτηση που είχαμε μαζί του, η σημαντικότερη πρωτοβουλία που ανέπτυξε η Ένωση ήταν η ικανότητά της να μπορέσει να αγγίξει τον ανθρώπινο παράγοντα στη ναυτιλία και παράλληλα να διεισδύσει με τα μηνύματά της, στις διάφορες τοπικές κοινωνίες της Ελλάδας. Κατάφερε σε εξαιρετικά πολλές γεωγραφικές περιοχές, με τα μικρά παιδιά, να μεταφέρει παρόμοια περιβαλλοντικά μηνύματα

με εκείνα που μεταδίδει στους ναυτικούς.

Η προσπάθεια αυτή έγινε δεκτή από την ελληνική κοινωνία, αφού τα ίδια της τα παιδιά μπόρεσαν να ενημερωθούν και να σκεφθούν για το παρόν και το μέλλον του θαλάσσιου περιβάλλοντος, που τελικά αφορά όλους τους Έλληνες.

Η HELMEPA προτείνει εδώ και 25 χρόνια στην ελληνική κοινωνία: «Εμείς» δεν θα ρυπαίνουμε τις θάλασσες από τα πλοία και «εσείς» δεν θα τις ρυπαίνετε από τις ακτές. Πρόκειται για μια ηθική δέσμευση, που αφορά το σύνολο της ελληνικής επι-

κράτειας και η οποία δένει τη ναυτιλία με το κοινωνικό σύνολο σε ένα σημαντικό κοινό σκοπό. Άλλωστε, η εντολή των ιδρυτών της HELMEPA ήταν σαφής: «Να τηρήσουμε την εθελοντική μας δέσμευση για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από συνείδηση και όχι από επιβολή».

• Τα πρώτα βήματα

Στα πρώτα βήματα της HELMEPA, η ενημέρωση του κόσμου σχετικά με την ελληνική ναυτιλία και την ανάγκη περιβαλλοντικής προστασίας ήταν εξαιρετικά περιορισμένη, ίσως και ανύπαρκτη. Η HELMEPA ανέλαβε την πρωτοβουλία εθελοντικής ενημέρωσης και κινητοποίησης όσων ενδιαφέρονταν για την προστασία της θάλασσας και των ακτών. Αυτή ήταν μια επαναστατική απόφαση που πήρε σάρκα και οστά, σε μια εποχή που οι ναυτιλιακές πρωτοβουλίες αντιμετωπίζονταν με καχυποψία. Η ίδρυση μιας «αχρωμάτιστης» και αντικειμενικής μη κυβερνητικής και μη κερδοσκοπικής οργάνωσης ήταν σίγουρα ασυνήθιστη για την εποχή και εξαιρετικά πρωτοποριακή.

• Η διεθνής απήχηση

Οι πρωτοβουλίες της HELMEPA σε διεθνές επίπεδο, κατά τον κ. Δημ. Μητσάτσο, ήταν μέρος της αποστολής της με υψηλή προτεραιότητα, αφού η ναυτιλία μας κινείται στο διεθνή χώρο. Ρωτήσαμε αν και εφόσον οι διεθνείς κινήσεις της παρεμποδίζουν την «εντός των πυλών» δραστηριότητά της και μας υπενθύμισε ότι την Ιδρυτική Διακήρυξη συνυπογράφουν πέντε παγκόσμιοι οργανισμοί, φέρνοντας έτσι την ελληνική αυτή πρωτοβουλία στο διεθνές προσκήνιο.

«Η δέσμευση της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας να προστατέψει εθελοντικά τη θάλασσα, όχι μόνο δεν μπορεί να περιοριστεί σε στενά γεωγραφικά όρια, αλλά πολύ περισσότερο οφείλει να δραστηριοποιηθεί και τη διεθνή κοινή γνώμη. Οφείλει

παράλληλα να μεταφέρει το μήνυμά της σε άλλες ναυτιλίες για να ιδρυθούν όμοιες με τη HELMEPA αλληλοδαπές ενώσεις (MEPAs) που θα υποστηρίζουν τις ίδιες αξίες».

Η διεθνής επιτυχία της HELMEPA είναι η αναγνώρισή της από διεθνείς φορείς όπως η Αμερικανική Ακτοφυλακή και σημαντικές άλλες οργανώσεις. Τα μέλη της, πλοία και ναυτικοί, αντιμετωπίζονται με εκτίμηση από τις εθνικές ακτοφυλακές, κάτι που δεν συνέβαινε συχνά πριν από το 1982.

Σήμερα, η διεθνής ναυτιλία ασχολείται πλέον εκτενώς με περιβαλλοντικά θέματα, ως Έλληνες όμως έχουμε την πρωτοπορία αφού η HELMEPA υπήρξε η πρώτη, μοναδική, εθελοντική, ναυτιλιακή πρωτοβουλία. Έχει να επιδείξει μακροχρόνια υπηρεσία, στη διάκριση της οποίας πληροφορεί και επιμορφώνει, ιδιαίτερα σήμερα, αυτούς τους δύσκολους καιρούς για το παγκόσμιο οικοσύστημα.

• Ο σαφής ρόλος

Η HELMEPA δεν είναι ένα ρυθμιστικό - κανονιστικό όργανο. Αποκλειστικός σκοπός της είναι να επιμορφώνει και να πληροφορεί και όχι να ρυθμίζει και να επιβάλλει. Οι ιδρυτές της έδωσαν ένα χαρακτήρα συμπληρωματικό των μηχανισμών ελέγχου των πλοίων, που λειτουργεί με εποικοδομητικές συνεργασίες στην Ελλάδα και στο εξωτερικό. Αυτές οι σχέσεις δίνουν τη δυνατότητα να ενημερώνει η HELMEPA άμεσα τα μέλη της για τρέχουσες και μελλοντικές εξελίξεις. Η λειτουργία της INTERMEPA, της Διεθνούς Ένωσης Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, που έχει μέλη τις άλλες ενώσεις και έδρα της την Ελλάδα, προβάλλει σαν παράδειγμα κοινής περιβαλλοντικής ευαισθησίας, ιδιαίτερα στην πολυεθνική Ευρώπη των «27».

«Η HELMEPA υπήρξε επιτυχής εξαιτίας της απόλυτης συνεργασίας μεταξύ ναυτεργασίας και πλοιοκτησίας στον τομέα της εθελοντικής προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση των

πλοίων. Η πλοιοκτησία συμμετέχει προσφέροντας τη δέσμευσή της και την οικονομική στήριξη της HELMEPA ενώ η ναυτεργασία κάνει πράξη τις αρχές της κοινής τους Ιδρυτικής Διακήρυξης "Να Σώσουμε τις Θάλασσες". Η συνεργασία αυτή των δύο κυριότερων φορέων, του ανθρώπινου παράγοντα στην ελληνική ναυτιλία, βοήθησε ώστε η HELMEPA να προβάλει την παγκόσμια ρύπανση των ωκεανών από όλα τα είδη ρυπαντών στις σωστές της διαστάσεις. 90% ευθύνονται οι ανθρώπινες δραστηριότητες στην ξηρά και 10% στη ναυτιλία. Και ακόμη, να καταδείξει πως οι θάλασσες δεν είναι σκουπίδοτοποι και τη σημασία που έχουν για τη ζωή μας, "να τις σεβόμαστε και να τις προστατεύουμε" μας αναφέρει ο συνομιλητής μας».

• Υπάρχει ενθουσιασμός, εντούτοις υπάρχει και όραμα;

Ο Δημήτρης Μητσάτσος θυμάται καλά τα 10 χρόνια της έντονης παρουσίας του Γ. Λιβανού και την πίστη του «στο ελληνικό φιλότιμο», όπως επίσης και τη συμβολή καθενός από τις προσωπικότητες που τον διαδέχθηκαν.

Στον ενθουσιασμό των αρχικών σταδίων προστέθηκε η τεχνοκρατική λειτουργία που διευρύνθηκε σταδιακά ανάλογα με τις εξελίξεις της διεθνούς ναυτιλιακής νομοθεσίας και σε σχέση με την υλοποίηση της Ιδρυτικής Διακήρυξης.

«Στη σημερινή εποχή της παγκοσμιοποίησης και της προσφοράς οικονομικής ανάπτυξης που έχει επηρεάσει και την ελληνική πραγματικότητα, νομίζω ότι δεν μπορούμε να μιλάμε για οράματα» μας λέει ο Δ. Μητσάτσος.

Η συζήτησή μας έκλεισε με τη συνοπτική του φράση σχετικά με την προσφορά της HELMEPA στην πρώτη 25ετία της ζωής της. «Ουσιαστικά, η HELMEPA ανέλαβε πρώτη τη συλλογική, εταιρική, κοινωνική ευθύνη με τη συμμετοχή των εθελοντών-μελών της, ναυτικών και πλοιοκτητών».



1, 2, 2α. 4 Ιουνίου 1982:

Στιγμιότυπα από την υπογραφή
της Ιδρυτικής Διακήρυξης Εθελοντικής
Δέσμευσης της Helmera.



2α



2



3. 1984: Βραβείο
«Χρυσός Αστερίας».



4, 4a. 1986: Στιγμιότυπα από την περιβαλλοντική έκθεση της Ένωσης που έγινε στη Σύρο, στο πλαίσιο της Ναυτικής Εβδομάδας του Πολεμικού Ναυτικού.

5. Από το πρόγραμμα «Γαλάζιες Σημαίες», στη Λέσβο το 1987. Οι κ. Ευ. Γιαννόπουλος, Ιω. Αλευράς και Γεώργιος Π. Λιβανός.

6. Το 1987 ο κ. Αχιλλέας Κωνσταντακόπουλος εκ μέρους της Παιδικής Ημετερα παραλαμβάνει το βραβείο Global 500 της UNEP.

7. Το 1987 διοργανώθηκε πανελλαδικά ο πρώτος διαγωνισμός αφίσας για την προστασία των ελληνικών θαλασσών. Στιγμιότυπο από τη βράβευση της Δ' τάξης του 15ου Δημοτικού Σχολείου Αγ. Δημητρίου (Μπραχάμι). Μαζί με τους μαθητές οι κ. Δημ. Μητσάτσος, Μιχ. Σκούλος, Μιλτ. Λαζαρίμος και ο Γεώργιος Π. Λιβανός.





8



9



10



8. Το 1991 εκλέχθηκε πρόεδρος ο κ. Βασίλης Φρ. Παπαχρηστίδης.

9. 1991: Συνεδρίαση του Δ.Σ. υπό την προεδρία του Γ. Λιβανού.

10. 1995: Ο πρόεδρος Γιάννης Χαλάς με τον κ. Δημήτρη Μητσάτσο. Στο βήμα ο κ. Πήτερ Λιβανός.

11. Το Δεκέμβριο του 2000 η Ακαδημία Αθηνών απένειμε έπαινο στην Helmeπα για την εργασία της, που στοχεύει στην περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση όλων στη ναυτιλιακή βιομηχανία και την ευρύτερη κοινωνία. Τον έπαινο παρέλαβε ο επίτιμος πρόεδρος, καπετάν Βασίλης Κωνσταντακόπουλος.

12. Το 2000, μέλη της Παιδικής Helmeπα παρουσιάζουν το έργο τους στον IMO. Μαζί με τον κ. Μητσάτσο ο κ. Ζήνων Σδούγκος, εκπρόσωπος της ΕΕΕ στον IMO.



11



12

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 - ΚΑΛΙΘΕΑ - 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



13



17



13. 2001: Ο επίτιμος πρόεδρος, καπετάν Βασίλης Κωνσταντακόπουλος, με το συμβούλιο αντιπροσώπων της Παιδικής Helmeπα.

14. 2002: 3.000 παιδιά-μέλη της Παιδικής Helmeπα βραβεύονται από το γραφείο του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στην Ελλάδα.

15. Το 2000 ιδρύεται στην Αυστραλία η Ausmeπα.

16. Το 2002, η Helmeπα γιορτάζει τα 20 χρόνια λειτουργίας της, σε ειδική εκδήλωση στο Μέγαρο Μουσικής κατά τη διάρκεια της διεθνούς έκθεσης «Ποσειδώνια», ο πρόεδρος Νίκος Τσάκος με το διοικητικό συμβούλιο.

17. Τον Ιανουάριο του 2003, ο αρχηγός της Αμερικανικής Ακτοφυλακής, ναύαρχος Thomas Collins, και ο διευθυντής του τομέα προστασίας περιβάλλοντος της Αμερικανικής Ακτοφυλακής, αντιναύαρχος Paul Pluta, επισκέπτονται τον καπετάν Παναγιώτη Τσάκο και τον πρόεδρο της Helmeπα, Νίκο Τσάκο, στο κτίριο του ομίλου.



14



16



15



18. Στο Ναυτικό Όμιλο Ελλάδος, το 2004, έγινε η πρώτη κοινή συνάντηση Helmera - Turmera και Cymera.

19. Ποσειδώνια 2004: Στη δεξίωση της Helmera στο κτίριο CERES διακρίνονται από αριστερά οι κ. Κούζιλος, Bouttier, Παππαδάκης, Salerno, Ο'Neil, Τσάκος, Μητρόπουλος και Μητσάτσος.

20. Ο κ. Γιώργος Π. Λιβανός.

21. 2001: Το Δ.Σ. συνεδριάζει.



22. 2006: Γενική συνέλευση της HELMEPA.

23. 2006: Ο πρόεδρος Νίκος Παππαδάκης στη δεξίωση της Helmepra στα «Ποσειδώνια» υποδέχεται τον κ. Πήτερ Λιβανό.

24. 2007: Το Διοικητικό Συμβούλιο και το προσωπικό της HELMEPA από την κοπή της πίτας.



**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





25



26



27



6/6/07: Στιγμιότυπα από την εκδήλωση για τα 25 χρόνια της HELMEPA στο Μέγαρο Μουσικής Αθηνών:

25. Ο πρόεδρος της HELMEPA Νίκος Παππαδάκης παραλαμβάνει ειδικό αναμνηστικό από τον Πρόεδρο της TURMEPA Esref Cerrahoglu

26. Ο γενικός διευθυντής της HELMEPA Δημήτρης Κ. Μητσάτσος στο βήμα.

27. Ο πρόεδρος της CYMEPA Γιώργος Τσαβλέρης επιδίδει αναμνηστική πλακέτα στον Νίκο Παππαδάκη.

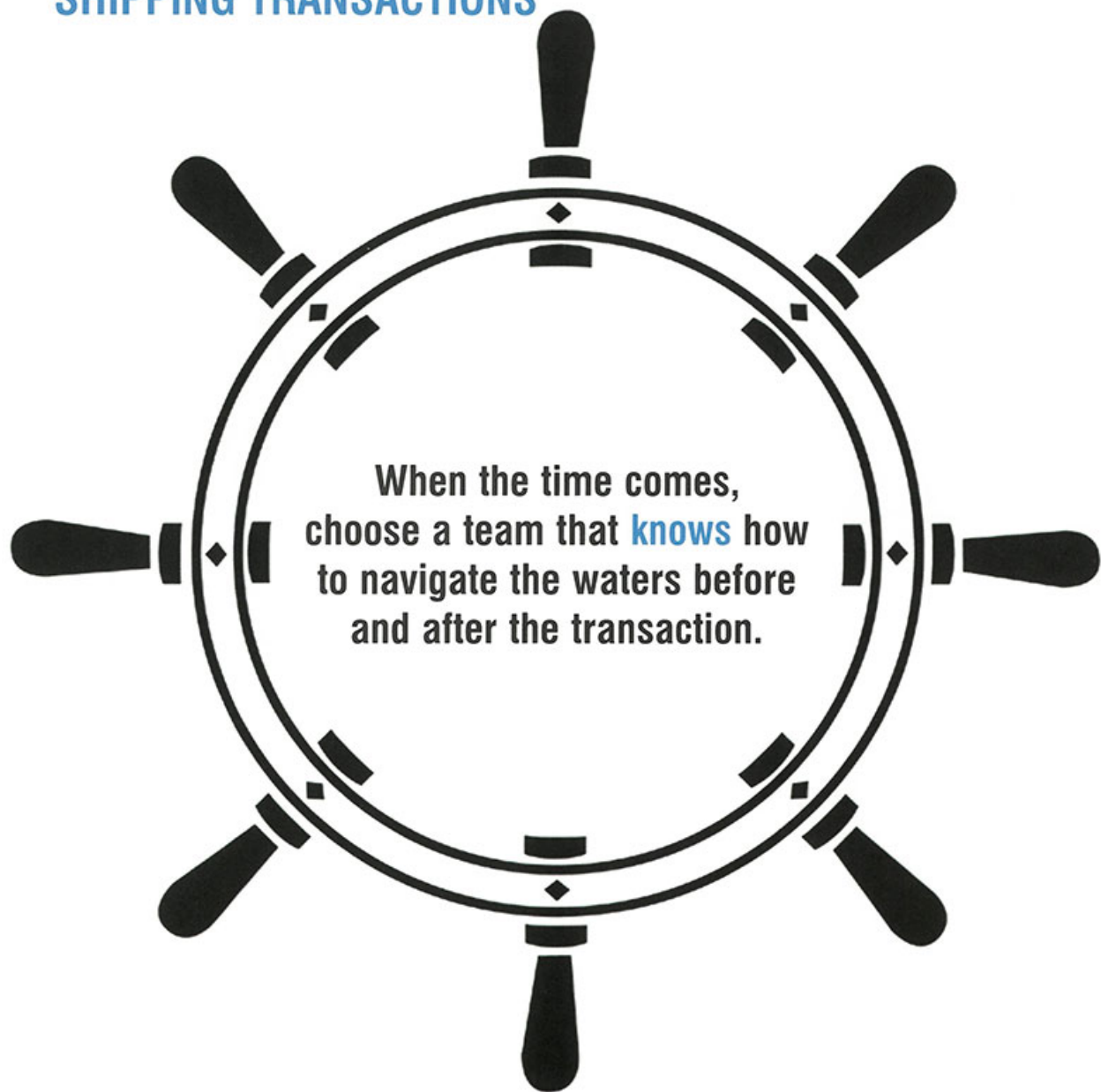
28. Ο καπετάν Βασίλης Κ. Κωνσταντακόπουλος και ο Νίκος Παππαδάκης επιδίδουν ειδικά αναμνηστικά στους κ. Χαλά και Γράτσο αντίστοιχα, εκπροσώπους των ΠΝΟ και ΕΕΕ, ως ιδρυτικών Ενώσεων της HELMEPA.



28



SHIPPING TRANSACTIONS



We've been in these waters before.

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

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

www.ey.com/eyse

 **ERNST & YOUNG**

Quality In Everything We Do



Του πρώην βουλευτή Κυκλάδων
Νίκου Ι. Λεβογιάννη

» Οι πραγματικοί υπεύθυνοι για την ακύρωση του έργου του νέου λιμανιού της Νάξου

Όλοι στη Νάξο γνωρίζουν ότι, όσες φορές τα τελευταία τουλάχιστον 30 χρόνια, επιχειρήθηκε κάποια μικρή ή μεγάλη παρέμβαση στο λιμάνι της Χώρας (διαπλάτυνση της παραλίας, αλιευτικό καταφύγιο-μαρίνα, πάρκινγκ Γρόττας, έργα προστασίας αρχαίων τάφων στη Γρόττα κ.λπ.), προκλήθηκαν έντονες αντιδράσεις, ακριβώς επειδή αυτός ο χώρος είναι από παλιά κορεσμένος και έχει υποστεί πολλές και μεγάλες περιβαλλοντικές καταστροφές (αποχετευτικοί αγωγοί, αγωγός σφαγείων στη Γρόττα, εκτεταμένη ρύπανση, αλλοίωση του χώρου γύρω από το νησάκι της Μυρτιδιώτισσας κ.λπ.).

Γνώριζαν πολύ καλά οι αρμόδιοι (ο πρώην δήμαρχος Νάξου, ο περιφερειάρχης κ.ά.) ότι με τα γιγαντιαία έργα επέκτασης του λεγόμενου «νέου λιμανιού» ή «κομβικού λιμανιού των Κυκλάδων», θα είχαμε εντονότερες αντιδράσεις και δεν θα αποφεύγονταν προσφυγές στο Συμβούλιο της Επικρατείας (Σ.Ε.). Το καμπανάκι είχε χτυπήσει, τόσο με την προσφυγή για το νέο κτίριο του Λυκείου, όσο και με τις αντιδράσεις σε διάφορες επεμβάσεις στο λιμάνι το τελευταίο διάστημα (τοποθέτηση αγαλμάτων, χρησιμοποίηση μαρμάρινων όγκων στο βόρειο κυματοθραύστη, γεγονός που υποβάθμιζε αισθητικά την Πορτάρα, επεμβάσεις στην παραλία κάτω απ' το δημαρχείο και το μετεωρολογικό σταθμό κ.λπ.). Πίστευαν προφανώς ότι κανένας δεν θα τολμήσει να αμφισβητήσει τις αποφάσεις τους. Ήμουν από εκείνους που, ως βουλευτής, είχα επιμείνει στην ανάγκη χωροθέτησης του νέου λιμανιού σε περιοχή εκτός της πόλης. Και τότε είχαν συζητηθεί διάφορες θέσεις (όρμος Άη Γιάννηδων,

περιοχές Ταλιάνι, Αμύτης, Φανερωμένη, ακόμη και ο Ροός κ.λπ.). Στην ίδια κατεύθυνση κινούνταν τότε και ο έπαρχος Νάξου. Όμως, ο υποβόσκων ακόμη «μεγαλοϊδεατισμός» ορισμένων παραγόντων της Χώρας ουδέποτε τους άφησε να σκεφτούν την κατασκευή ενός πανναξιακού έργου μακριά από τη Χώρα. Όλα πρέπει να γίνονται αποκλειστικά μέσα σε αυτή. Το υπόλοιπο νησί δεν έχει δικαιώματα, ούτε πρέπει να αναπτυχθεί. Ακόμα και την Πυροσβεστική Υπηρεσία επιχειρήσαν πρόσφατα να πάρουν από το Χαλκί και το θέμα αυτό δεν έχει κλείσει. Στον κλειστό κύκλο της τοπικής εξουσίας της Χώρας και στο στενό πυρήνα της σχεδιάστηκε και προωθήθηκε το λεγόμενο «νέο μεγάλο λιμάνι», το «κομβικό λιμάνι» του νησιού, όπως το οραματίζονταν, μέσα στον υπερκορεσμένο χώρο του παλιού προβληματικού λιμανιού. Ήταν τέτοια η βιασύνη τους που ούτε «επί χάρτου» δεν σχεδίασαν κάποιες έστω οδικές προσβάσεις από και προς το λιμάνι. Ακόμη και την προβλήτα επικίνδυνων φορτίων την πρόσθεσαν εκ των υστέρων και την τοποθέτησαν

μέσα στον οικισμό και στον ίδιο κορεσμένο χώρο, χωρίς μάλιστα την παραμικρή δυνατότητα οδικής πρόσβασης, εκτός αν κάποιοι «νοσηροί εγκέφαλοι» σχεδίαζαν να... μπαζώσουν την ακτή του Άη Γιώργη ή να γκρεμίσουν τη μισή νέα πόλη. Ο μελετητής του έργου παραδέχεται τώρα, σε κατ' ιδίαν συζητήσεις του, ότι η μελέτη δεν προβλέπει οδικές προσβάσεις, επειδή δεν είχε ο ίδιος λάβει οδηγίες για τέτοιο σχεδιασμό. Ο μελετητής σχεδίασε ένα λιμάνι... πάνω στη θάλασσα, χωρίς καν να το συνδέσει με τη στεριά. Τελικά αποδείχτηκε ότι τόσο οι μελέτες όσο και οι αδειοδοτήσεις του έργου ήταν διάτρητες και κατέρρευσαν στο ΣΤΕ, σαν τραπουλόχαρτα, όπως έγραψε τοπική εφημερίδα. Πολλοί από τους πρωταγωνιστές αυτού του έργου παραδέχονται τώρα (σε κατ' ιδίαν συζητήσεις τους πάντα) ότι το νέο λιμάνι δεν πρέπει να γίνει στον κορεσμένο χώρο του παλιού λιμανιού, αλλά σε άλλο σημείο του νησιού, έξω από τη Χώρα. Αυτά όμως τα λένε τώρα που τα πράγματα είναι δύσκο-

λα γι' αυτούς, τώρα που το έργο χάθηκε και αντιλαμβάνονται τις τεράστιες ευθύνες τους (πολιτικές και όχι μόνο). Είναι όμως πλέον αργά, γιατί δεν υπάρχει η παραμικρή δυνατότητα να γίνει νέο έργο στο πλαίσιο του Γ' ΚΠΣ, γιατί η χρηματοδότηση που υπάρχει θα διατεθεί σε άλλα έργα εκτός Νάξου ή θα επιστραφεί στην Ε.Ε. και θα πρέπει πλέον να περιμένουμε το Δ' ΚΠΣ για να δούμε αν μπορεί να ενταχθεί εκεί νέο σχετικό έργο. Επιπλέον, θα πρέπει να αποζημιωθεί ο εργολάβος, τον οποίο έσπευσαν να εγκαταστήσουν και πίεσαν να προχωρήσει το έργο, ενώ γνώριζαν ότι τα πράγματα με το ΣΤΕ ήταν πολύ σοβαρά. Και η αποζημίωση του εργολάβου θα δοθεί από τον κρατικό προϋπολογισμό. Τολμούν επίσης και μιλούν για την ανάγκη επισκευής του υπάρχοντος λιμανιού, ενώ αυτή θα έπρεπε να έχει ολοκληρωθεί με τη γενναία χρηματοδότηση του 2004. Αλήθεια, θα μας πουν ποτέ πού πήγαν εκείνα τα χρήματα και γιατί δεν ολοκληρώθηκε η επισκευή του λιμανιού; Πού διατέθηκαν τα

1.200.000 ευρώ για τις επισκευές των καταστροφών του 2003; Ακόμη και τα 100 εκατ. δρχ., που

προορίζονταν τότε για την επισκευή του μόλου στον Απόλλωνα, διατέθηκαν στο μόλο της Χώρας (η σχετική απόφαση, είπαν, δεν εννοούσε τον κυματοθραύστη στον όρμο του Απόλλωνα, αλλά το μόλο στο... ιερό νηράκι του... Απόλλωνα!). Ο μεγαλοϊδεατισμός που λέγαμε! Λέγεται μάλιστα, και δεν έχει διαψευσθεί, ότι από το κονδύλι αυτό περίσσεψαν σημαντικά ποσά, λόγω της χρησιμοποίησης στο βόρειο μόλο, αλλά και στην ακτή κάτω από το δημαρχείο και το μετεωρολογικό σταθμό, μεγάλων ποσοτήτων μαρμάρινων όγκων από τα λατομεία του Κινιδάρου (δωρεάν όπως ειπώθηκε), αντί φυσικών ογκολίθων όπως προέβλεπε η μελέτη. Πολλά επίσης ερωτήματα παραμένουν αναπάντητα



J.B. Sorotto Limited Malta International Mercantile & Shipping Services SOROTTO Established 1877

SHIP AND YACHT REGISTRATION UNDER MALTESE FLAG



> Ship Agents

Cruise Liner Agents

Excursion Operators

> Offshore Bunker Supply Services Outside Harbour Brokers

Exchange Buildings, Republic Street
Valletta VLT 05, Malta.

Telephone: (356) 21 232 649,

21 234 584, 21 250 070

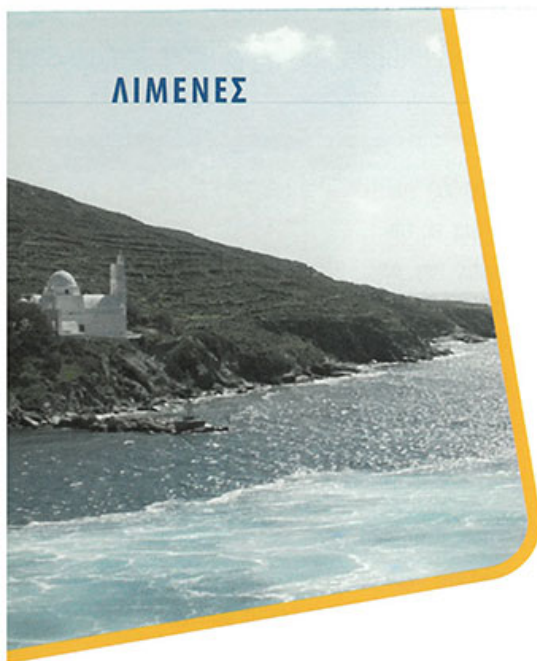
Fax: (356) 21 250 326

Telex Nos: 1506 SULMAR MW

Cables: SOROTTO-MALTA

A.O.H. Tel No: (356) 9949 7326, 21 491 589

VHF Maritime Radio Station Int. CH.23/25



για το νέο λιμάνι. Ποιος ενημερώθηκε, ποιος ρωτήθηκε, τότε έγινε ουσιαστική συζήτηση για το πού πρέπει να γίνει το νέο λιμάνι; Ποιοι αποφάσισαν να το χωροθετήσουν πάνω στο παλιό; Πότε οι μελετητές παρουσίασαν, όπως είχαν υποχρέωση, τα αναλυτικά σχέδια, τις μακέτες, τις προσομοιώσεις του νέου λιμανιού; Ουδέποτε παρουσιάστηκαν αυτά στον κόσμο, ουδέποτε αναρτήθηκαν σε δημόσιο χώρο. Η μακέτα και τα σχέδια του νέου λιμανιού έπρεπε να είναι εκτεθειμένα στο χώρο του δημαρχείου της Νάξου και να έχουν δοθεί στη δημοσιότητα. Μόνο γενικές αναφορές για νέο λιμάνι υπήρξαν και όλα ουσιαστικά έγιναν γνωστά αφού το έργο δημοπρατήθηκε και, κυρίως, αφού άρχισαν οι αντιδράσεις. Η προσφυγή των 33, που έγινε αφού το έργο δημοπρατήθηκε, ήταν η θρυαλίδα που άναψε το φτίλι, όπως και η προσομοίωση των σχεδίων επί χάρτου από επιστήμονες του Εθνικού Μετσοβίου Πολυτεχνείου (ομάδα Χατζημιχάλη), που δημοσίευσε το περιοδικό «Αρχατός» και τόσο πολύ ενόχλησε. Η προσομοίωση όμως εκείνη ήταν ουσιαστικά η πρώτη και μοναδική πλήρης εικόνα των έργων που επρόκειτο να κατασκευαστούν στο συγκεκριμένο χώρο.

Δυστυχώς, οι υπεύθυνοι αυτής της κατάστασης ουδέποτε μπόρεσαν να αντιληφθούν ότι και στη Νάξο τα πράγματα έχουν αλλάξει, ότι μια νέα γενιά πολιτών (πνευματικοί άνθρωποι, επιστήμονες, επιχειρηματίες, απλοί ευαισθητοποιημένοι πολίτες) αναδεικνύεται σιγά σιγά σε όλο το νησί και διεκδικεί ένα καλύτερο μέλλον, με όρους διαφορετικούς από αυτούς που επικρατούσαν μέχρι πρόσφατα, με

όρους που στοχεύουν σε μια σχεδιασμένη βιώσιμη ανάπτυξη, προσαρμοσμένη στο νησιωτικό και κυκλαδίτικο περιβάλλον και χρώμα. Αυτοί όλοι (και δεν είναι μόνο 30, είναι πολλοί) βλέπουν ότι η άναρχη ανάπτυξη είναι πλέον για το νησί επικίνδυνη και καταστροφική.

Ο βασικός πολέμιος βέβαια της άναρχης ανάπτυξης, που γίνεται ακόμη πιο επικίνδυνη από τις καθημερινές και εκτεταμένες παρανομίες και αυθαιρεσίες, είναι εκ του νόμου και των σκοπών της η Τοπική και Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση, αλλά η κατάσταση παραμένει ανεξέλεγκτη και, αν αυτό συνεχιστεί, ο τόπος μας πολύ σύντομα θα καταστραφεί σε βαθμό μη αναστρέψιμο.

Σε άλλα νησιά των Κυκλάδων τα πράγματα έχουν προχωρήσει περισσότερο στην κατεύθυνση της βιώσιμης ανάπτυξης, υπάρχουν χωροταξικά σχέδια που εφαρμόζονται (Τήνος, Μύκονος, Πάρος, Άνδρος, Κέα, Κύθνος, μικρά νησιά κ.λπ.), υπάρχουν σχέδια πόλης και όρια οικισμών, αξιοποιούνται πολλά προγράμματα, που ενισχύουν δράσεις σχετικές με την προστασία του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος, γίνεται προσεκτικός σχεδιασμός, ενώ πολλά κακοσχεδιασμένα μεγάλα έργα έχουν ακυρωθεί τα τελευταία χρόνια με προσφυγές πολιτών στο ΣτΕ (μαρίνα Μυκόνου, νέο αεροδρόμιο Πάρου, νέο αεροδρόμιο Μήλου, εμπορικό λιμάνι Πάρου, μεταφορά ρεύματος στα νησιά με πυλώνες υψηλής τάσης, επέκταση των ορίων του οικισμού της Νάουσας, συντελεστής δόμησης Ερμούπολης κ.λπ.).

Το έργο του νέου λιμανιού της Νάξου χωροθετήθηκε, αδειοδοτήθηκε, εντάχθηκε στο Γ' ΚΠΣ και δημοπρατήθηκε, με ελλιπέστατες, όπως αποδείχτηκε με την απόφαση του δικαστηρίου, μελέτες και εγκαταστάθηκε με βιασύνη και πίεση ο εργολάβος, ο οποίος μάλιστα έχει δώσει τεράστια έκπτωση (51%). Πώς θα ολοκληρώνει αυτό το έργο με τέτοια έκπτωση ένας... θεός ξέρει.

Τώρα οι υπεύθυνοι και κυρίως η Περιφέρεια και η προηγούμενη δημοτική αρχή βρίσκονται στη διύνη ενός αδιέξοδου, που οι ίδιοι δημιούργησαν και αναζητούν διεξόδους που δεν υπάρχουν. Ο φανατισμός που καλλιέργησαν, αποκλειστικό στόχο είχε να αποσείσουν από πάνω τους τις βαρύτερες

ευθύνες τους για τη ματαίωση του έργου. Γνωρίζουν καλά ότι πολύ σύντομα, όταν θα κατακαθίσει ο κουρνιαχτός του φανατισμού, ο κόσμος θα καταλογίσει τις ευθύνες σε κείνους που αποφάσισαν να γίνει το νέο λιμάνι του νησιού στον κορεσμένο και αδιέξοδο χώρο του λιμανιού της Χώρας και γι' αυτό αναζητούν στηρίγματα μέσα από διάφορες συναντήσεις και συσκέψεις που επιδιώκουν στην Αθήνα.

Δεν κατάλαβα ποτέ γιατί η νέα δημοτική αρχή έσπευσε να υιοθετήσει τα τραγικά λάθη της προηγούμενης στο θέμα του λιμανιού, αφού έβλεπε το αδιέξοδο και γνώριζε ποια θα είναι η κατάληξη της υπόθεσης. Χρεώθηκε κακώς μια υπόθεση που δεν τη δημιούργησε η ίδια.

Μετά την απόφαση του ΣτΕ η Νάξος χάνει οριστικά ένα σύγχρονο και μεγάλο λιμάνι, το οποίο δεν θα έχανε, αν αυτό είχε σχεδιαστεί σε άλλη θέση, μακριά από την πόλη, με δυνατότητες άνετης πρόσβασης σε ολόκληρο το νησί και με τις λιγότερες επιπτώσεις στο φυσικό και το πολιτιστικό περιβάλλον.

Πρέπει να επισημάνουμε ότι τα ίδια τραγικά λάθη έχουν γίνει και στο έργο του αλιευτικού καταφυγίου του Απόλλωνα (πρόχειρες και ελλιπέστατες μελέτες, χωρίς σεβασμό στο ιδιαίτερα ευαίσθητο περιβάλλον και στις σπουδαιότερες αρχαιότητες που υπάρχουν εκεί. Ο ίδιος ο νομικός τους σύμβουλος έχει εντοπίσει τις ελλείψεις αυτές και γι' αυτό 10 μήνες μετά την προσφυγή των 85 πολιτών δεν έχει καταθέσει στο ΣτΕ τις προτάσεις του και δεν έχει καν προσδιοριστεί ημερομηνία εκδίκασης των ασφαλιστικών μέτρων. Τα πράγματα και εκεί βαδίζουν κατά πως φαίνεται στα... χνάρια του λιμανιού της Χώρας).

Προβληματίζει, τέλος, δυσάρεστα η μέχρι σήμερα ηχηρότατη σιωπή της συντριπτικής πλειοψηφίας των πνευματικών ανθρώπων και των πολιτιστικών και επιστημονικών φορέων της Νάξου, πλην ελάχιστων εξαιρέσεων, για τα μεσαιωνικά και βάρβαρα φαινόμενα διαπόμπευσης, προγραφών και προπηλακισμού πολιτών, που συνέβησαν πρόσφατα στη Νάξο. Η σιωπή μπροστά σε τέτοια φαινόμενα δεν είναι... χρυσός για τους πνευματικούς ταγούς του τόπου, είναι κόλαφος! ☹



Είναι στο χέρι μας...

να διατηρήσουμε καθαρές τις θάλασσες μας

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

Διαθέτουμε:

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

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

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

Λεωφ. Χατζηκυριακού 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



Χωρίς προκαταλήψεις

Το 1999, όταν είχε ιδρυθεί στα ΤΕΙ τμήμα Επεξεργασίας Ξύλου και Επίπλου, σε δημοσιευθέν γραπτό μου κείμενο, είχα επισημάνει με σκωπτική διάθεση: «Ελλάδα, χώρα Ναυτικών ή Ξυλοκόπων!»

Και αυτή η επισήμανση έγινε γιατί τότε ανέκυπτε το ερώτημα για το μέσο Έλληνα. Ποια ήταν η ουσιαστική ανάγκη να λειτουργήσουμε επιπρόσθετα από τις μέσες τεχνικές σχολές παραγωγής επιπλοποιών - σχεδιαστών και ανώτατη σχολή επιπέδου ΤΕΙ. Αλήθεια, άξιζε μια τέτοια δαπάνη, που βαρύνει τον Έλληνα φορολογούμενο;



Του Χρήστου Ντούνη | Αντιναύαρχου, επίτιμου Αρχηγού Λιμενικού Σώματος

Όμως, τα χρόνια πέρασαν και νομίζω ότι ο Έλληνας φορολογούμενος πρέπει να ικανοποιήθηκε. Πραγματικά, στην εφημερίδα «Ελεύθερος Τύπος» της 12ης Μαρτίου 2007 δημοσιεύθηκε ότι οι απόφοιτοι του τμήματος αυτού του ΤΕΙ, που λειτουργεί στην Καρδίτσα, προσλαμβάνονται από τις επιχειρήσεις κατά ποσοστό 72% πριν ακόμη αυτοί ολοκληρώσουν τις σπουδές τους.

Και ακόμη, ότι οι απόφοιτοι είναι υπερήφανοι για το πτυχίο και τις γνώσεις τους, μέσα από τα οποία καταξιώνονται επιστημονικά και κοινωνικά και αποκτούν όραμα με ευρύτερες προοπτικές. Εντύπωση, δε, προκαλεί η μεγάλη ανταπόκριση των επιχειρήσεων του κλάδου αλλά και από πλευράς σχολής ο προγραμματισμός για τη λειτουργία μεταπτυχιακού τμήματος.

Χωρίς αμφιβολία, η Πολιτεία από την πλευρά της πιστώνεται την επιτυχία της πρωτοβουλίας της, αφού έδωσε τη δυνατότητα στους νέους της που θέλουν να ασχοληθούν με τον κλάδο, ανάλογα με τις συνθήκες για τον καθένα, είτε να φοιτήσουν στις μέσες επαγγελματικές σχολές είτε για την πλέον συστηματική γνώση να φοιτήσουν στο ΤΕΙ.

Ουδείς βεβαίως διανοήθηκε να αντιταχθεί στην ίδρυση του ΤΕΙ με το αιτιολογικό ότι δεν χρειαζόμαστε επιστήμονες - ερευνητές για τα έπιπλα!

Όμως, ας έλθουμε και στα δικά μας, στη ναυτιλία. Πολύ πρόσφατα γιορτάστηκε πανηγυρικά η Ημέρα του Εμπορικού Ναυτικού στο Ίδρυμα Ευγενίδου με ομιλητές στην εκδήλωση τους επικεφαλής των θεσμικών φορέων της ναυτιλίας.

Και όπως επισημάνθηκε, η ναυλαγορά τα τελευταία χρόνια βρίσκεται σε ικανοποιητικά επίπεδα και πολλά από τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η ελληνική

ναυτιλία, τα οποία σχετίζονται με την παρέμβαση της Πολιτείας, έχουν βρει τις λύσεις τους ενώ για άλλα οι προσπάθειες για την επίλυσή τους βρίσκονται προς την ορθή κατεύθυνση.

Αντίθετα, το πρόβλημα που ενδημικά αντιμετωπίζει η ελληνόκτητη ναυτιλία είναι η έλλειψη αξιωματικών.

Όλοι έκρουσαν τον κώδωνα του κινδύνου, με φανερό την αγωνία του πώς θα επανδρωθούν τα πολλές εκατοντάδες νεοεπιπλέοντα πλοία των Ελλήνων που θα παραληφθούν τα επόμενα χρόνια.

Και προς αυτή την κατεύθυνση στράφηκαν οι ομιλητές με τις επισημάνσεις τους πως τα συστήματα ναυτικής εκπαίδευσης δεν ανταποκρίνονται στις ποιοτικές απαιτήσεις και τις αριθμητικές ανάγκες της ναυτιλίας μας.

Και ποιος, αλήθεια, δεν θα συμφωνούσε με τις απόψεις και τις κρίσεις που διατυπώθηκαν σε διαπιστωτικό επίπεδο.

Όμως, για την ουσία των λύσεων τις οποίες πρέπει να αναζητήσουμε, ούτε ιδέες ακούστηκαν ούτε εισηγήσεις από οποιαδήποτε πλευρά, αφήνοντας να εννοηθεί ότι όλα αυτά υπάγονται στην αρμοδιότητα των υπεύθυνων φορέων της Πολιτείας. Αλλά, παρά την αποφυγή συγκεκριμένων επισημάνσεων για τη ναυτική εκπαίδευση, προκαλεί εντύπωση το γεγονός ότι βλέπουν τη δημοσιότητα απόψεις όπως: «Δεν χρειαζόμαστε στη ναυτιλία επιστήμονες - ερευνητές».

Και είναι γνωστό ότι από τη φύση της η ελληνόκτητη ναυτιλία είναι μια βαθιά διεθνοποιημένη βιομηχανία, γεγονός που μας υποχρεώνει να παρακολουθούμε πολύ στενά τις ανταγωνίστριες ναυτιλίες των άλλων χωρών και ιδιαίτερα το πώς



αυτές αντιμετωπίζουν τα θέματα εκπαίδευσης-παραγωγής του στελεχικού τους δυναμικού.

Και γνωρίζουμε πολύ καλά ότι ναυτιλίες όπως αυτές των Κίνας, Ρωσίας, ΗΠΑ, Ιαπωνίας, Κορέας, Αυστραλίας, Σκανδιναβικών χωρών, Γερμανίας, Βελγίου, Γαλλίας, Τουρκίας, Αιγύπτου, Βουλγαρίας, Ρουμανίας, Ουκρανίας, Ολλανδίας, Ισπανίας, Πακιστάν, Ινδίας, Μπανγκλαντές, Φιλιππίνων, Βιετνάμ, Σιγκαπούρης, Ταϊβάν, Χονγκ Κονγκ, Σρι Λάνκα, Παναμά, Πολωνίας, των χωρών της Βαλτικής, Πορτογαλίας, Αργεντινής, Μεξικού, Καναδά κ.λπ. εκπαιδεύουν και παρέχουν στα ναυτικά τους στελέχη συστηματικές γνώσεις και στους ναυτικούς αξιωματικούς και στους αξιωματικούς μηχανών.

Στη συντριπτική τους πλειοψηφία οι ανωτέρω χώρες παρέχουν τις συστηματικές γνώσεις είτε από ανωτάτου επιπέδου Ακαδημίες Ε.Ν. είτε από ναυτικά πανεπιστημιακά τμήματα. Οι απόφοιτοι των ναυτικών πανεπιστημίων, αλλά και οι απόφοιτοι των ακαδημιών από τις περισσότερες χώρες αποκτούν συγχρόνως πτυχίο Bachelor Of Science και δίπλωμα Τρίτης Τάξεως Ε.Ν.

Αξιωματικούς με αυτά τα προσόντα ευρύτατα χρησιμοποιεί η ελληνόκτητη ναυτιλία, και μάλιστα δεν αισθάνεται καμία απέχθεια εάν κάποιοι τους χαρακτηρίζουν επιστήμονες ερευνητές!

Είναι γεγονός πως σε ορισμένες από τις ανωτέρω χώρες υπάρχει η δυνατότητα αποκτήσεως επαγγελματικών διπλωμάτων Ε.Ν. και από διαφορετικές προελεύσεις όπως είναι οι απόφοιτοι ναυτικών κολεγίων (μεταλυκειακού επιπέδου).

Εστιάζοντας στο θέμα της στελέχωσης της ελληνικής ναυτιλίας, παρατηρούμε ότι αυτή τηρεί μια αρνητική, εχθρική στάση και στη σκέψη ακόμη της ανωτατοποίησης της Ναυτικής Εκπαίδευσης.

Και εδώ υπάρχει μια παρανόηση, την οποία δεν σχολιάζω εάν αυτή είναι ή όχι ηθελήμενη, αφού οι υποστηρικτές της ανωτατοποίησης δεν εισηγούνται τη μετατροπή των σημερινών Ακαδημιών Ε.Ν. σε ναυτικά πανεπιστήμια.

Εισηγούνται τη δημιουργία, από το υπουργείο Παιδείας, ξεχωριστών ναυτικών πανεπιστημιακών τμημάτων για πλοίαρχους και μηχανικούς Ε.Ν. όπως λειτουργούν στις παραπάνω χώρες.

Αυτά τα τμήματα θα βαρύνουν αποκλειστικά τον προϋπολογισμό του υπουργείου Παιδείας χωρίς οποιαδήποτε επιβάρυνση του κεφαλαίου ναυτικής εκπαίδευσης.

Η πρόσθετη αυτή πηγή τροφοδότησης της ναυτιλίας μας με αξιωματικούς θα λειτουργεί παράλληλα με τις Ακαδημίες Ε.Ν.

Και ερωτάται, αυτοί οι αξιωματικοί οι οποίοι θα αποκτούν κατά τεκμήριο περισσότερο συστηματικές γνώσεις δεν τους έχει ανάγκη η ελληνική ναυτιλία ούτε για τις συστηματικές τους γνώσεις ούτε για την κάλυψη των κενών θέσεων της; Αυτών δηλαδή των θέσεων που σήμερα καλύπτουν οι αλλοδαποί του ιδίου επιπέδου αξιωματικοί;

Είναι ή όχι παραλογισμός να αρνούνται την ίδρυση αυτών των τμημάτων και ο εφοπλισμός και η Πολιτεία αλλά και ο ναυτικός συνδικαλισμός.

Και μπορεί μεν το υπουργείο Ναυτιλίας και ο ναυτικός συνδικαλισμός να έχουν τους δικούς τους φανερούς ή άλλους λόγους, αλλά ο εφοπλισμός, το βαπόρι, γιατί να απαξιώνει αυτής της κατηγορίας τους αξιωματικούς, που θα γίνουν η Driving Force και ένα πολύ πειστικό παράδειγμα προσέλκυσης ότι η ναυτική σταδιοδρομία είναι μια καταξιωμένη και πολύ αποδοτική σταδιοδρομία.

Το επιτυχημένο παράδειγμα της παραγωγής επιπλοποιών από σχολές διαφορετικών επιπέδων -περιλαμβανομένου και του ανωτάτου- αποτελεί πρότυπο, που είναι ανάγκη να μας προβληματίσει και για την παραγωγή αξιωματικών Ε.Ν. από σχολές διαφορετικού επιπέδου περιλαμβανομένου και του ανωτάτου επιπέδου, που στο τέλος τέλος δεκάδες άλλες χώρες εφαρμόζουν εδώ και πολλά χρόνια και ειλικρινά εξοργίζομαι ως άνθρωπος της ναυτιλίας που η απρόσωπη Πολιτεία αλλά και ο άνθρωπος της διπλανής πόρτας τοποθετεί σε υψηλότερο μορφωτικό και κοινωνικό επίπεδο τον επιπλοποιό από τον πλοίαρχο. Είναι ντροπή.

Η εμπειρία από τη διαχείριση των θεμάτων της ναυτικής εκπαίδευσης πρέπει να μας διδάξει ότι, στο σημερινό κοινωνικό και ναυτιλιακό περιβάλλον, οποιαδήποτε μέτρα και αν ληφθούν, που δεν περιλαμβάνουν τη δυνατότητα παραγωγής αξιωματικών και από ανωτάτου επιπέδου εκπαιδευτικά ιδρύματα, θα αποδεικνύονται τα μέτρα αυτά αναποτελεσματικά γιατί δεν θα καταξιώνονται επιστημονικά και κοινωνικά. Και ακόμη θα πρέπει, αγαπητέ μου αναγνώστη, να γνωρίζεις ότι οι επόμενες γενιές μπορεί να μας συγχωρήσουν το γεγονός ότι αποτύχαμε σε μια καλόπιστη και ειλικρινή προσπάθεια προς ένα συγκεκριμένο στόχο - σκοπό.

Αυτό, όμως, που δεν θα μας συγχωρήσουν είναι η ανειλικρινής αποφυγή της οφειλόμενης προσπάθειας.

Και αυτό δυστυχώς συμβαίνει. ☹



Αυτό το καλοκαίρι, η Αθήνα θα συνδέεται αεροπορικώς με 82 διεθνείς προορισμούς και 88 αεροδρόμια σε 50 χώρες! 66 αεροπορικές εταιρείες θα εκτελούν 1.045 τακτικές πτήσεις την εβδομάδα. Σας παρουσιάζουμε ορισμένες πτήσεις, που παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον.



Ποτέ οι ΗΠΑ δεν ήταν τόσο κοντά

Αυτό το καλοκαίρι, η Αθήνα συνδέεται για πρώτη φορά με απευθείας καθημερινές πτήσεις της USAirways με τη Φιλαδέλφεια, αλλά και το Νιούρκ με την Continental. Παράλληλα, συνεχίζονται οι καθημερινές απευθείας πτήσεις των Ολυμπιακών Αερογραμμών προς το αεροδρόμιο JFK της Νέας Υόρκης αλλά και της Delta προς το JFK και την Ατλάντα.



Παρίσι: ένας εξαιρετικά δημοφιλής προορισμός

Πέντε πτήσεις την ημέρα προσφέρει πλέον η Air France για Παρίσι, από 240 ευρώ με επιστροφή, τρεις οι Ολυμπιακές Αερογραμμές και μία νέα καθημερινή πτήση, προς Ορλί, η Easyjet Switzerland από 100 ευρώ με επιστροφή. Οχτώ στο σύνολο: Διαλέξτε!

Καλημέρα Ρίγα, Δουβλίνο, Τιμισοάρα, Γκέτενμποργκ, Τζέντα



Με τρεις πτήσεις την εβδομάδα ξεκινούν τα δρομολόγια τους νέες εταιρείες από και προς Αθήνα σε ευρωπαϊκές μητροπόλεις: η Aer Lingus συνδέει την Αθήνα με το Δουβλίνο, η Air Baltic την Αθήνα με τη Ρίγα και η Carpatair την Αθήνα με την Τιμισοάρα στη Ρουμανία. Επίσης, νέα δρομολόγια προσφέρονται για το Λβιβ και τη Μαριούπολη στην Ουκρανία από τις εταιρείες Donbassair και Ilyich-Avia αντίστοιχα, για το Καλίνινγκραντ στη Ρωσία από την εταιρεία KDanía, για την Τζέντα και το Ριάντ στη Σαουδική Αραβία από τη Saudi Arabian Airlines και για το Γκέτενμποργκ στη Σουηδία από την εταιρεία Sterling.

Διεθνείς προορισμοί



Για τη θερινή περίοδο 2007, οι διεθνείς προορισμοί που εξυπηρετούνται με τις περισσότερες πτήσεις από το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος», είναι η Λάρνακα με 89 από τις εταιρείες Aegean, Olympic Airways και Cyprus Airways και το Παρίσι από τις εταιρείες Olympic Airways, Air France και Easyjet, με 70 προγραμματισμένες πτήσεις την εβδομάδα. Ακολουθούν το Λονδίνο με 67 πτήσεις την εβδομάδα, που εξυπηρετείται από τις Olympic Airways, British Airways και Easyjet, η Ρώμη με 64 πτήσεις των Aegean, Olympic Airways, Alitalia και AirOne, η Φρανκφούρτη και το Μόναχο με 49 και 46 πτήσεις την εβδομάδα αντίστοιχα, από τις Aegean, Olympic Airways και Lufthansa. Όσο περισσότερες πτήσεις υπάρχουν, τόσο πιο ανταγωνιστικοί ναύλοι προσφέρονται. Επωφεληθείτε λοιπόν!

Προορισμοί εσωτερικού

Οι προορισμοί εσωτερικού, τους οποίους θα εκτελούν η Aegean και οι Ολυμπιακές Αερογραμμές, με τις περισσότερες εβδομαδιαίες τακτικές πτήσεις είναι η Θεσσαλονίκη με 143 και το Ηράκλειο με 91, ενώ ακολουθούν η Ρόδος με 70, η Σατορινή με 65 και η Μύκονος με 60 πτήσεις.

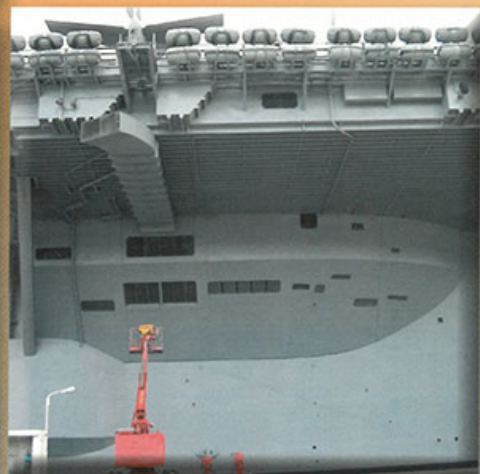
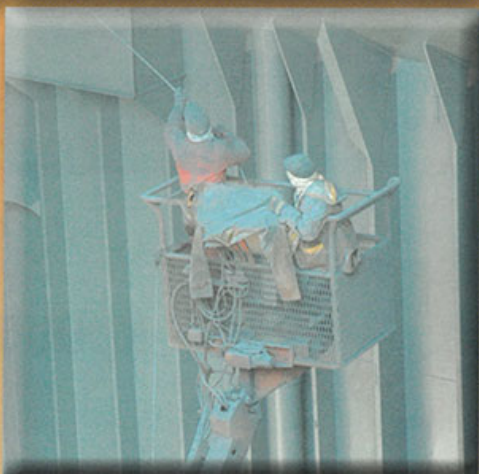
Ιστοσελίδες

Ας μην ξεχνάμε ορισμένες από τις καλύτερες ιστοσελίδες για οικονομικούς ναύλους. Προτείνουμε ανεπιφύλακτα τις πιο φιλικές προς το χρήστη ιστοσελίδες των εταιρειών Lufthansa, Swiss, Brussels Airlines, Iberia και British Airways. Οι εταιρείες αυτές προσφέρουν πολλές καθημερινές πτήσεις από την Αθήνα με άριστες ανταποκρίσεις σε όλον τον κόσμο, σε εξαιρετικά προσιτούς ναύλους. Για τα δρομολόγια εσωτερικού το www.aegeanair.com παραμένει εξαιρετικό, ενώ φυσικά οι ιστοσελίδες των οικονομικών εταιρειών EasyJet, Germanwings και SkyEurope προς πολλούς δημοφιλείς προορισμούς στην Ευρώπη είναι πάντα ενδιαφέρουσες.



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

Στην αυξητική τάση που παρουσιάζει ο τομέας της κρουαζιέρας και στην κυριαρχία των ευρωπαϊκών ναυπηγείων όσον αφορά στις παραγγελίες νέων κρουαζιερόπλοιων αναφέρθηκαν, στην παρουσίαση που έγινε πρόσφατα στις Βρυξέλλες από το European Cruise Contribution.



Ραγδαία η ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Ευρώπη

Σύμφωνα με τον πρόεδρο του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Κρουαζιέρων (ECC) κ. Pier Luigi Foschi, η ανοδική αυτή τάση θα έχει σημαντική επίδραση στη δημιουργία θέσεων εργασίας στην ευημερία και αύξηση του τουρισμού στην Ευρώπη. «Αυτή είναι η πρώτη φορά που τα στοιχεία αποκτούν πλήρη οικονομική σημασία και κλίμακα για τη βιομηχανία της κρουαζιέρας στην Ευρώπη», σημείωσε ο κ. Foschi, τονίζοντας ότι «οι εταιρείες κρουαζιέρων, τα ναυπηγεία και οι επιβάτες των κρουαζιερόπλοιων αποφέρουν επί του παρόντος 8,3 δισ. ευρώ στην Ευρώπη και αυτό το ποσό αναμένεται να αυξηθεί κατά 50%, φτάνοντας τα 12,7 δισ. ευρώ το 2010.

Μπορούμε επίσης να επιβεβαιώσουμε ότι η βιομηχανία της κρουαζιέρας τροφοδοτεί πάνω από 180.000 θέσεις εργασίας σε όλη την Ευρώπη και η ανάλυση που έχουμε κάνει μάς δείχνει ότι οι θέσεις αυτές μπορούν να ξεπεράσουν τις 50.000 ή και να φτάσουν τις 250.000 μέχρι το 2010», συμπλήρωσε ο πρόεδρος του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Κρουαζιέρων.

Στην ανάλυσή του ο κ. Foschi τόνισε επίσης ότι κατά τη διάρκεια του 2005 η παγκόσμια βιομηχανία κρουαζιέρας ξόδεψε ποσό 3,1 δισ. ευρώ για την

κατασκευή και συντήρηση κρουαζιερόπλοιων στην Ευρώπη - δηλαδή, κατά 35% πάνω από τη συνολική δαπάνη της ευρωπαϊκής κρουαζιέρας. Αυτό αναμένεται να ανέλθει περισσότερο από 1 εκατομμύριο ευρώ και να φτάσει τα 4,4 δισ. ευρώ το 2009.

Τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία κτίζουν 10 μεγάλα πλοία το χρόνο και για τα επόμενα 2 χρόνια έχουν πάνω από το 95% των παραγγελιών για νέα κρουαζιερόπλοια, από το τρέχον έτος και μέχρι το 2010, συνολικής αξίας πάνω από 18 δισ. ευρώ, κατέληξε.

Ειδικότερα, η κρουαζιέρα αποτελεί μία μεγάλη πηγή εισερχόμενου τουρισμού στις ευρωπαϊκές χώρες. Μεταξύ 1995 και 2005 η ζήτηση για κρουαζιέρες παγκοσμίως υπερδιπλασιάστηκε φτάνοντας, από 5,7 εκατομμύρια, τους 14,4 εκατομμύρια επιβάτες. Κατά την ίδια περίοδο ο αριθμός των Ευρωπαίων που έκανε κρουαζιέρα σε όλο τον κόσμο υπερτριπλασιάστηκε και από 1 εκατ. έφτασε τα 3,3 εκατομμύρια. Το 2005 κατ'εκτίμηση η προμήθεια των τουριστικών πρακτόρων από τις κρουαζιέρες έφτασε τα 480 εκατ. ευρώ.

Αυτή η ραγδαία ανάπτυξη αναμένεται να συνεχιστεί, με 4 εκατ. Ευρωπαίους να κάνουν κρουαζιέρα μέχρι το 2010 και 5 εκατ. μέχρι το 2015.

Στη Γηραιά Ήπειρο 2,6 εκατ. επιβάτες κρουαζιερόπλοιων επιβίβστηκαν από ευρωπαϊκά λιμάνια το 2005, από τους οποίους το 9% ήταν Ευρωπαίοι. Κατά μέσον όρο αυτοί οι επιβάτες ξόδεψαν 100 ευρώ σε κάθε πόλη επιβίβασης και άλλα 50 ευρώ σε κάθε λιμάνι που επισκέφθηκαν στη διάρκεια της κρουαζιέρας. Οι διακοπές αυτών των ανθρώπων παρήγαγαν 13 εκατ. επισκέψεις στα ευρωπαϊκά λιμάνια.

Μέχρι το 2010 η Ευρώπη μπορεί να βιώσει ένα εκατομμύριο περισσότερους τουρίστες κρουαζιέρας με αύξηση στον αριθμό των Αμερικανών ταξιδιωτών οι οποίοι θα ταξιδέψουν με αμερικανικά πλοία που περιοδεύουν στη Γηραιά Ήπειρο, καθώς και από την εισαγωγή στην αγορά των νέας γενιάς τεράστιων κρουαζιερόπλοιων (megaships).

Το European Cruise Contribution εκτιμά πως θα υπάρξουν περισσότεροι από 3,6 εκατομμύρια επιβάτες κρουαζιερόπλοιων που θα επιβιβαστούν για διακοπές μέσα στην Ευρώπη, κάνοντας 17 εκατ. επισκέψεις στα ευρωπαϊκά λιμάνια με την αλλαγή της 10ετίας.

(Ο κ. Pier Luigi Foschi είναι πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας κρουαζιέρων Costa Crociere SpA.)

GREEK SHIPOWNERS REGISTER



Περιλαμβάνει:

- Τις Πλοιοκτήτριες εταιρίες (Shipowning Companies) ανά τον κόσμο, στις οποίες ανήκουν πλοία Ελληνικών συμφερόντων και τα αντίστοιχα γραφεία διαχείρισης ή πρακτόρευσης με πλήρη στοιχεία.
- Αλφαβητική κατάσταση ονομάτων (Who is Who) Πλοιοκτητών, Εφοπλιστών, Διαχειριστών, Διευθυντών, Αρχιπλοιάρχων, Αρχιμηχανικών και γενικά στελεχών εταιριών.
- Αλφαβητικά κατά Εταιρία κατάλογο στελεχών της.
- Διάφορες εταιρίες που έχουν σχέση με την Ελληνική Ναυτιλία.
- Αριθμούς κλήσης πλοίων μέσω δικτύου INMARSAT (παγκόσμιος στόλος).
- CD-ROM (όλη η ύλη με περισσότερα στοιχεία για τα πλοία, δυνατότητα πολλαπλών εκτυπώσεων, κλπ.)

Contents:

- All Greek or Greek-owned Shipowning Companies, the Vessel/s Owned by each Company plus name of contact Office in Greece or elsewhere with full details.
- Alphabetical list (Who is Who) of Individual Greek Ship Owners, Managers, Directors, Superintendents and Senior Executives with full details of their contact office.
- List of Names for each company.
- Various firms connected with Greek shipping.
- INMARSAT numbers (world fleet).
- CD-ROM (provides all data with additional vessels' details, various printouts, etc.)

ORDER FORM

To: GREEK SHIPPING PUBLICATIONS CO. LTD.

14, Skouze Street, 185 36 Piraeus - Greece - Tel: +30 2104521839/59, Fax: +30 2104180340

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

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

Number of Copies	GREEK SHIPOWNERS REGISTER	Unit Price
		EURO € 140

NAME IN FULL:.....

SIGNATURE:.....

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

Payment: By bank draft or transfer to: **ALPHA BANK** - Piraeus, IBAN: GR28 0140 2530 2530 0200 2003 232
NATIONAL BANK - Piraeus, IBAN: GR02 0110 7020 0000 7024 8467 105

Το 2008, έτος ανάπτυξης για τις Μινωικές Γραμμές



«Συμπληρώθηκαν τρία χρόνια από την ανάληψη της διοίκησης και σε αυτό το διάστημα θέσαμε ως στόχο τη βελτίωση των οικονομικών αποτελεσμάτων και το πετύχαμε. Όσο για το 2007, θα έχουμε υγιή λειτουργία και σημαντική κερδοφορία, ενώ το 2008 θα είναι έτος ανάπτυξης της εταιρείας» δήλωσε στους δημοσιογράφους ο διευθύνων σύμβουλος των Μινωικών Γραμμών κ. Αντώνης Μανιαδάκης, στη διάρκεια του ετήσιου ταξιδιού που διοργανώνει η ακτοπολική εταιρεία για τους ανθρώπους των ΜΜΕ.

Ο κ. Μανιαδάκης τόνισε ότι η Minoan Lines διαδραματίζει σημαντικό ρόλο όχι μόνο στο παρόν αλλά και στο μελλοντικό ακτοπολικό τοπίο και θα συνεχίσει να επενδύει στον τομέα του cruise ferries, έναν τομέα που γνωρίζει πολύ καλά. Όσον αφορά τη μετοχική εικόνα της κρητικής ακτοπολικής εταιρείας, ο διευθύνων σύμβουλος επισήμανε ότι είναι θετικό τόσο για την εταιρεία όσο και για τη διοίκησή της το γεγονός πως επιφανείς Έλληνες επιχειρηματίες, όπως ο Περικλής Παναγόπουλος (Attica Group) και ο κ. Πάνος Λασκαρίδης, επενδύουν στη μετοχή των Μινωικών Γραμμών, δηλώνοντας χαρακτηριστικά: «Δεν επενδύουν επιθετικά στην εταιρεία. Έχουν εμπιστοσύνη στο management της, πιστεύουν στο Δ.Σ. και είδαν τα χρήματά τους να αυξάνονται τον τελευταίο χρόνο. Διαπιστώνουν ότι η εταιρεία έχει προοπτικές» προσθέτοντας ότι με τον όμιλο Attica υπάρχει κλίμα καλής συνεννό-

ησης για μια σειρά θεμάτων, αλλά η κάθε εταιρεία έχει το δικό της management.

Ο κ. Μανιαδάκης πρόσθεσε για τις σχέσεις των δύο εταιρειών ότι «είναι στο πλαίσιο της αμοιβαίας κατανόησης και όχι της συνεργασίας. Σε μεγάλα ζητήματα, όμως, υπάρχει επικοινωνία πάντοτε στο πλαίσιο της κατανόησης» και συμπλήρωσε: «Για παράδειγμα, οι Μινωικές απέσυραν από τη βόρεια Ιταλία το "Αριάδνη Παλλάς" και στη συνέχεια η Attica απέσυρε ένα Superfast, αφού διαπιστώσαμε ότι ενώ η κίνηση αυξανόταν υπήρχε υπερπροσφορά χωρητικότητας. Θα είναι καλύτερη η κατάσταση στην Αδριατική εάν αυτή και την επόμενη χρονιά γίνει εξορθολογισμός και από τις άλλες εταιρείες. Δηλαδή, εάν απέσυραν ένα πλοίο τους θα ήταν ένα βήμα προς την καλή κατεύθυνση. Περιμένουμε ότι και οι άλλοι ανταγωνιστές θα πράξουν κάτι αντίστοιχο».

Ειδικότερα για τις γραμμές της Αδριατικής, ο διευθύνων σύμβουλος τόνισε ότι το πρόβλημα στην Αδριατική δεν είναι η μείωση της μεταφορικής κίνησης. «Αργά αλλά σταθερά οι εν λόγω γραμμές παρουσιάζουν αύξηση της κίνησης, η οποία αναμένεται ακόμη μεγαλύτερη με την ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού, ενώ και η Ιονία Οδός θα συμβάλει σε αυτό».

Ο κ. Μανιαδάκης εκτίμησε πως η ανοδική κίνηση της μετοχής της Minoan Lines τον τελευταίο χρόνο οφείλεται εν μέρει στη γενικότερη πορεία του Χρηματιστηρίου αλλά και στην πολύ καλή πορεία της εταιρείας, ενώ για τη Hellenic Seaways δήλωσε χαρακτηριστικά: «Η Hellenic Seaways είναι μια πολύ καλή νύφη. Ωστόσο, οι προτάσεις που έχει δεχθεί μέχρι σήμερα η Minoan για την πώληση του ποσοστού της δεν είναι ικανοποιητικές. Εξετάζουμε όλες τις προσφορές, αλλά οι μέχρι σήμερα προτάσεις δεν είναι ικανοποιητικές. Η Hellenic Seaways έχει πολύ θετική πορεία, η οποία θα είναι ακόμη καλύ-

τερη στο μέλλον».

Τέλος, ο κ. Μανιαδάκης τόνισε την ανάγκη πλήρους προσαρμογής του ελληνικού θεσμικού πλαισίου της ακτοπολίας σε όσα ορίζει ο κοινοτικός κανονισμός 2577/92.

Αξίζει να σημειωθεί ότι ο όμιλος της Minoan Lines ανακοίνωσε για το πρώτο τρίμηνο του 2007 αυξημένο κύκλο εργασιών στα 37,5 εκατ. ευρώ έναντι 33,1 εκατ. ευρώ της αντίστοιχης περσινής περιόδου (αύξηση 13,2%).

Τα EBITDA της ακτοπολικής εταιρείας ήταν αυξημένα κατά 90,1% και διαμορφώθηκαν στα 7,3 εκατ. ευρώ έναντι 3,8 εκατ. ευρώ το α' τρίμηνο του 2006, ενώ τα καθαρά αποτελέσματα του ομίλου παρουσίασαν ζημία 3,9 εκατ. ευρώ έναντι ζημίας 7,7 εκατ. ευρώ το α' τρίμηνο του 2006.

Στο εν λόγω χρονικό διάστημα οι ζημιές διαμορφώθηκαν στα 2,6 εκατ. ευρώ έναντι ζημίας 5,3 εκατ. ευρώ στο πρώτο τρίμηνο του 2006. Σημειώνεται ότι στα καθαρά αποτελέσματα του α' τριμήνου 2006 περιλαμβάνονται έκτακτα κέρδη 1,4 εκατ. ευρώ.

Σε επίπεδο ομίλου ο κύκλος εργασιών στο πρώτο τρίμηνο 2007 ανήλθε σε 37,5 εκατ. ευρώ έναντι 33,1 εκατ. ευρώ της αντίστοιχης περσινής περιόδου και είναι αυξημένος κατά 13,2%. Τα λειτουργικά κέρδη (EBITDA) διαμορφώθηκαν στα 7,3 εκατ. ευρώ έναντι 3,8 εκατ. ευρώ του α' τριμήνου 2006 (αύξηση 90,1%).

Τα καθαρά αποτελέσματα του ομίλου παρουσίασαν ζημία 3,9 εκατ. ευρώ έναντι ζημίας 7,7 εκατ. ευρώ του πρώτου τριμήνου 2006. Η βελτίωση που παρατηρείται στα οικονομικά αποτελέσματα του ομίλου οφείλεται, σύμφωνα με την ίδια ανακοίνωση, τόσο στα αποτελέσματα της μητρικής εταιρείας όσο και της συγγενούς Hellenic Seaways, στην οποία η Minoan Lines μετέχει με ποσοστό 33,3%. ●

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



MINISTRY OF MERCANTILE
MARINE



HELLENIC CHAMBER
OF SHIPPING

Conference Sponsors
Industry partner



Navios Maritime Holdings Inc.

Silver Sponsors

MFS Maritime Financial Services Corporation

NEREUS SHIPPING S.A.

Bronze Sponsor



With the support of



BIMCO



INTERTANKO



HELLENIC SHIPBROKERS ASSOCIATION
Established in 1975



• HELMEPA •

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΝΩΣΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
HELLENIC MARINE ENVIRONMENT PROTECTION ASSOCIATION

The PROPELLER CLUB of the United States



INTERNATIONAL PORT OF PIRAEUS, GREECE



WISTA HELLAS
Women's International Shipping
and Trading Association Hellas



Ένωση Ναυτιλιακών Οικονομολόγων Ελλάδας Hellenic Association
of Maritime Economists

Official Provider of Express Mail Services



Communication Sponsors

Lloyd's List

NAFTEMPORIKI
FINANCIAL AND BUSINESS NEWSPAPER
www.naftemporiki.gr

Communication Supporters

economic
outlook

LOGISTICS
& Management

NAYTIKA
XRONIKA

SHIPPING
INTERNATIONAL MONTHLY REVIEW

Lloyd's List events

SHIPPING
economist

ELNAVI
MONTHLY SHIPPING REVIEW



NAFS
NAVY & AIR FORCE

Σ International
Association of
Maritime
Economists

Academic coordinator
and organizer:



Η αναβάθμιση της μαρίνας Φλοίσβου



Πραγματοποιήθηκε η πρώτη παρουσίαση των νέων εγκαταστάσεων της μαρίνας Φλοίσβου, η οποία θα μετατραπεί σε μία από τις πλέον σύγχρονες της νοτιοανατολικής Μεσογείου. Το επενδυτικό πρόγραμμα, ύψους 45 εκατ. ευρώ, το έχει αναλάβει η εταιρεία Lamda TechnOL Flisvos Marina S.A. για 40 χρόνια και αφορά την ανάπτυξη, αναβάθμιση και διαχείριση των επίγειων και θαλάσσιων υποδομών της μαρίνας.

Όπως τόνισαν στις ομιλίες τους ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της Lamda Development κ. Απόστολος Ταμβακάκης και ο εκτελεστικός αντιπρόεδρος και γενικός διευθυντής του Ομίλου Τεχνικής Ολυμπιακής κ. Ανδρέας Στέγγος, «μετά την ολοκλήρωση του μεγάλου έργου αναβάθμισης, η μαρίνα προσφέρει σήμερα περίπου 250 θέσεις ελλιμενισμού, από τις οποίες πάνω από το 50% μπορούν να φιλοξενήσουν θαλαμηγούς μήκους άνω των 30 μέτρων καλύπτοντας σε μεγάλο βαθμό την αντίστοιχη εγχώρια ανάγκη ελλιμενισμού και, ταυτόχρονα, δημιουργώντας πόλο έλξης τακτικών επισκεπτών υψηλών απαιτήσεων στην Ελλάδα».

Η μαρίνα Φλοίσβου είναι η πρώτη μαρίνα που δημιουργείται στην Ελλάδα με πλήρη χερσαία ανάπτυξη, η οποία εκτός από τις χρήσεις υποστήριξης

για σκάφη και χρήσεις αναψυχής (αναψυκτήρια/εστιατόρια) περιλαμβάνει και εμπορικές χρήσεις, μοντέλο ανάπτυξης το οποίο λειτουργεί επιτυχημένα εδώ και πολλά χρόνια στο εξωτερικό. Σήμερα, έχει ολοκληρωθεί η δημιουργία εγκαταστάσεων σε 3.800 τ.μ. ενώ έχει ήδη μισθωθεί το 90% των χώρων της. ☉

Ο όμορφος, εύθραυστος πλανήτης μας



Την ετήσια πολιτιστική τους εκδήλωση διοργάνωσαν οι «Φίλοι της Θάλασσας - CYMEPA», που φέτος πήρε τη μορφή ομιλίας - παρουσίας φωτογραφιών του Jeff Overs με θέμα «Ο όμορφος, εύθραυστος πλανήτης μας».

Αφορμή για τη διοργάνωση της εκδήλωσης ήταν η συνάντηση του προέδρου της CYMEPA, Γιώργου Τσαβλίρη, και του Jeff Overs στον παγετώνα Perito Moreno της Παταγονίας στην Αργεντινή. Ο μήκους 30 χιλιομέτρων παγετώνας αποτελεί σημαντικό δείκτη της κατάστασης του πλανήτη, ο οποίος υποφέρει από το φαινόμενο του θερμοκηπίου. Στόχος της παρουσίασης είναι η ανάδειξη της συνολικής κατάστασης του γήινου περιβάλλοντος ως προέκταση του ενδιαφέροντος και της έγνοιας της CYMEPA για το θαλάσσιο περιβάλλον.

Η εκδήλωση φιλοξενήθηκε από την Ελληνική Τράπεζα στον παλυσώρο εκδηλώσεων του κτιρίου διοίκησής της στη Λευκωσία και την παρακολούθησαν ο ύπατος αρμοστής της Αυστραλίας, ο πρέσβης της Ιρλανδίας, αρκετοί φωτο-

Καλοτάξιδο το «easyCruiseOne»



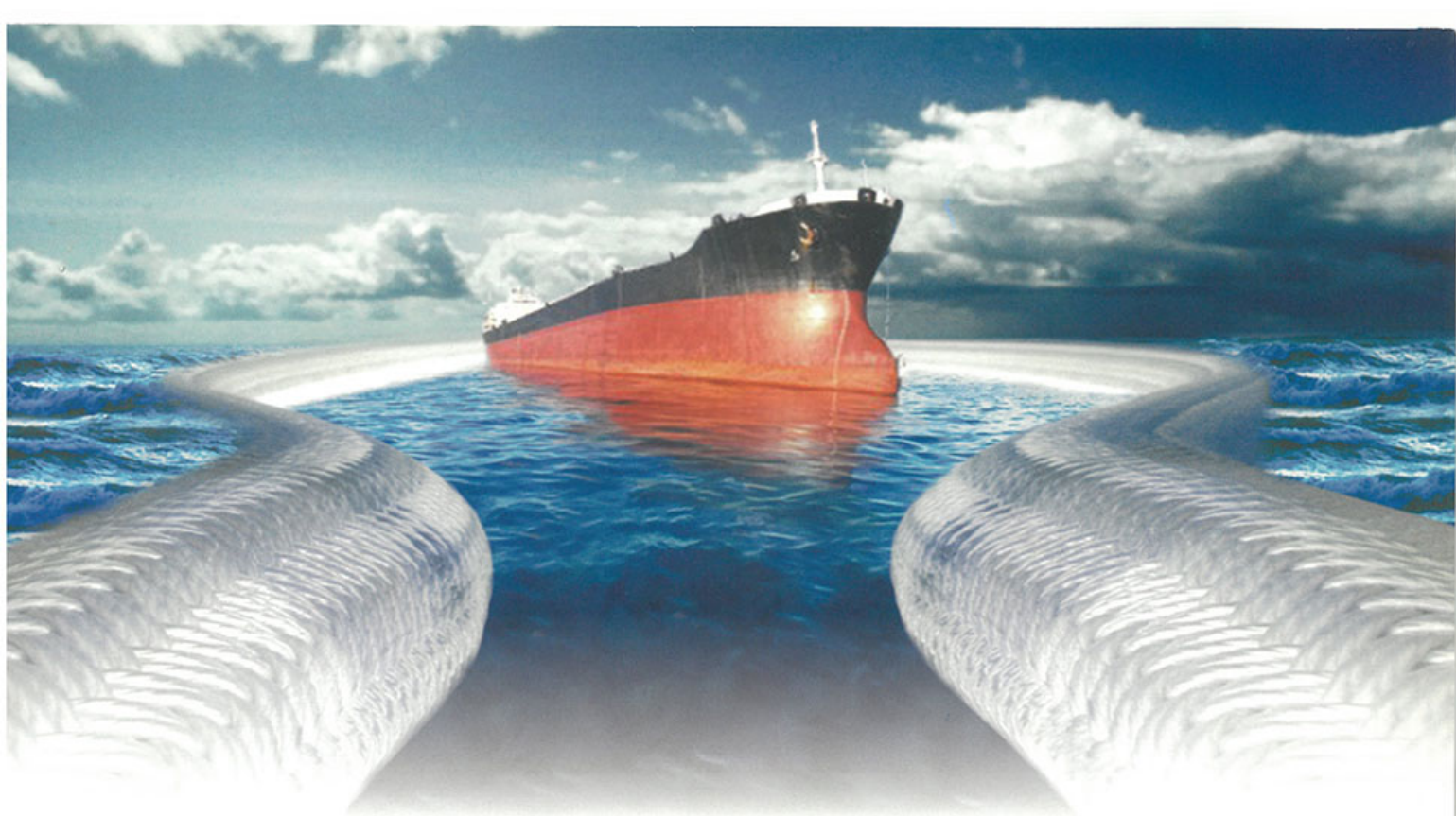
Παρουσία συνεργατών και φίλων του κ. Στέλιου Χατζηγιάννου από όλο τον κόσμο πραγματοποιήθηκε η έναρξη των δραστηριοτήτων της easyCruise στην Ελλάδα. Οι καλεσμένοι του Στέλιου Χατζηγιάννου συγκεντρώθηκαν στον ειδικά διαμορφωμένο χώρο της μαρίνας Ζέας για να ευχηθούν να είναι καλοτάξιδο το πλοίο «easyCruiseOne», που ξεκίνησε ήδη τα ταξίδια του στα ελληνικά νησιά, προσφέροντας τα έσοδα από το πρώτο του ταξίδι στην οργάνωση «Μαζί για το Παιδί».

Το highlight της βραδιάς ήταν η φιλανθρωπική δημοπρασία που διοργάνωσε η easyCruise για να στηρίξει τις προσπάθειες του «Μαζί για το Παιδί», στη διάρκεια της οποίας συγκεντρώθηκαν 39.000 ευρώ. Το ποσό το διπλασίασε ο κ. Χατζηγιάννου, για να φτάσει τελικά τα 100.000 ευρώ. Η εκδήλωση έκλεισε με τη συναυλία του Μιχάλη Χατζηγιάννη. ☉



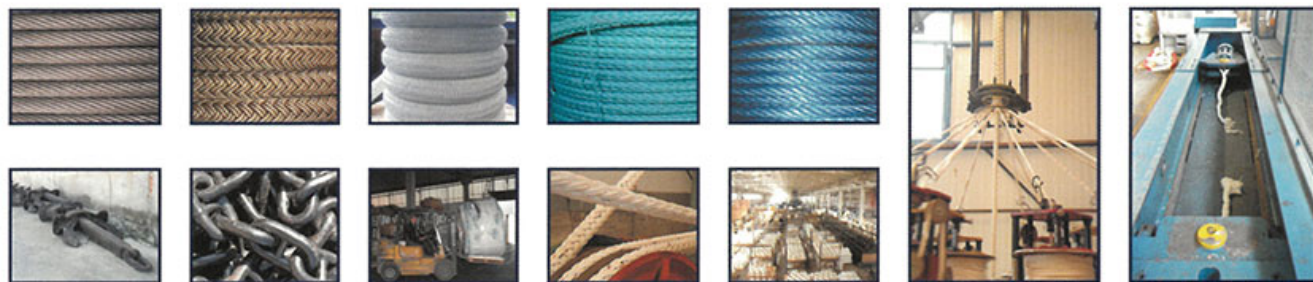
γράφοι, μέλη της CYMEPA και άλλοι.

Ο Jeff Overs είναι φωτογράφος για το BBC από το 1990, καλύπτοντας ένα ευρύ φάσμα αποστολών - πορτρέτα ανταποκριτών, συνέδρια και τοπία, άτομα που φιλοξενούνται στις εκπομπές του BBC και γεγονότα. Ο κ. Overs έχει κερδίσει σημαντικούς φωτογραφικούς διαγωνισμούς συμπεριλαμβανομένου των The Ilford, καθώς και The Kodak Press Awards. Το 2004 ήταν ο μεγάλος νικητής του διαγωνισμού The Royal Geographical Society's Photographer of the Year Competition. Χορηγός της εκδήλωσης και της δεξίωσης που ακολούθησε ήταν το Πολιτιστικό Ίδρυμα Τσαβλίρη.



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



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


STRATOS


inmarsat


NAVARINO
telecom

INMARSAT FLEET SERVICES

- Worldwide installation and superb customer support
- Value added applications
- Competitive airtime rates and special discounts

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