

NAYTIKA XRONIKA

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 104 • 11/2007

www.n-c.gr

6€



Inmarsat FleetBroadband.
Δεδομένα υψηλής ταχύτητας
στα διεθνή ύδατα.



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 104 • 11/2007 www.n-c.gr

6€

- Οι νέοι Κανονισμοί για τις εκπομπές αερίων πλοίων
- Η ελληνική ναυτιλία στον πυρετό των ναυπηγικών παραγγελιών



**Η Ελλάδα
στο σταυροδρόμι
των διεθνών
προκλήσεων**

- Από την Πράσινη στην Μπλε Βίβλο
- Το μέλλον της ναυτικής εργασίας στην Ε.Ε.
- Ποιες είναι οι πραγματικά ποιοτικές σημαίες;

**Το παρόν
και το μέλλον
των επισκευών του ελληνόκτητου
εμπορικού στόλου**



DYNAMIC BALANCING MACHINE SCHENCK - CAB 803



**AUTHORIZED
SERVICE STATION FOR:**



MITSUBISHI - **MET**
HEAVY INDUSTRIES, LTD.

TURBOCHARGERS

SIEMENS - NAPIER Turbochargers
Industrial Turbomachinery Limited

KBB

ALL TYPE TURBOCHARGERS REPAIR CENTER

TURBOMED
TOTAL TURBINE SERVICES

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

www.turbomed.gr

ini-

Ocean
in our genes

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. Whenever you are – All points of the compass lead to TOP Tankers Inc.

NASDAQ
LISTED



TOP TANKERS INC.

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

www.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

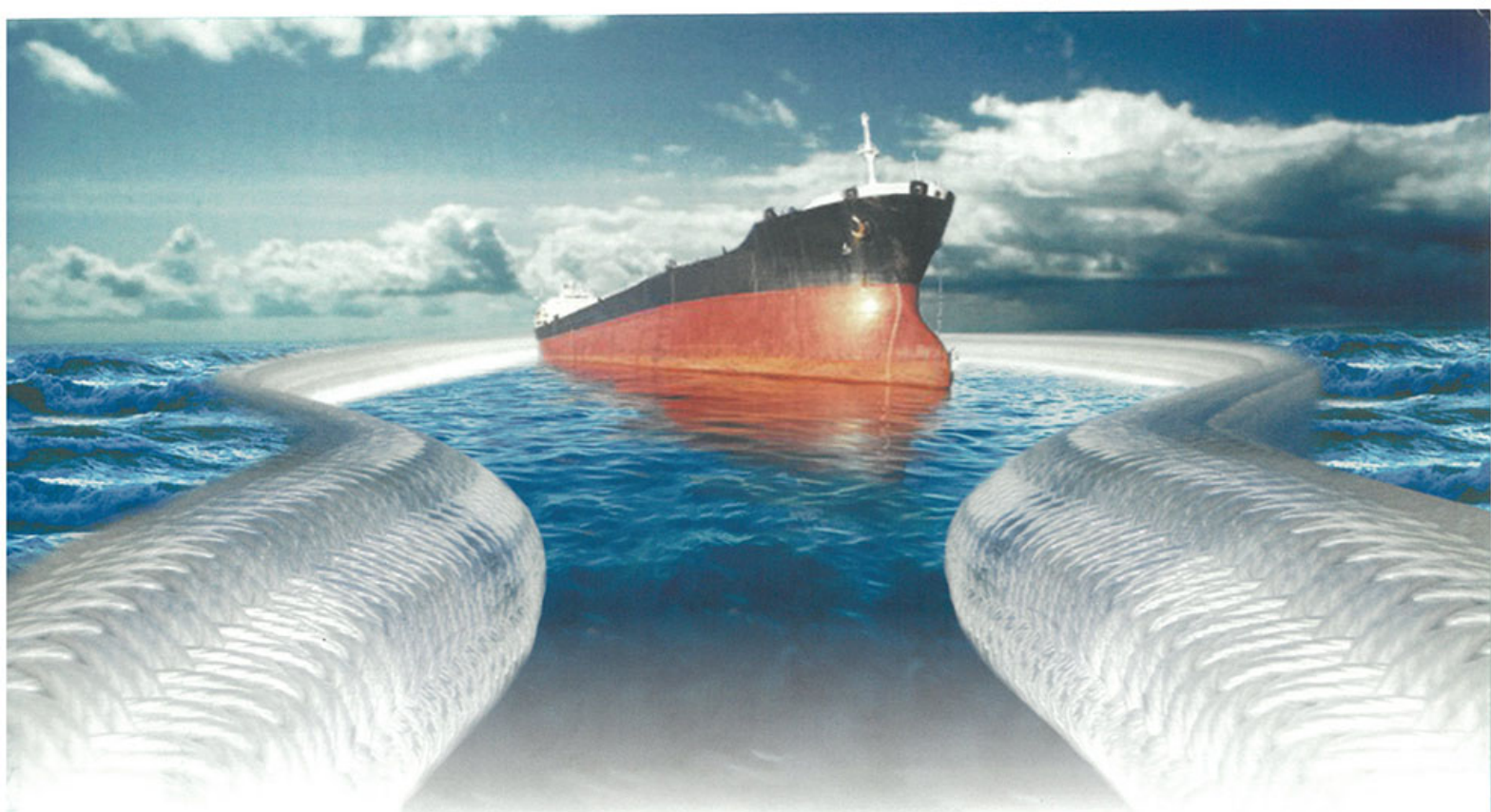
Head Office:
Laskaridis Shipping Co. Ltd, Athens:
Tel : +30-210-6284200,
Fax : +30-210-8089710/11/12
e-mail: athens@laskaridis.gr

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.



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



GENERAL TURBOS MACHINERY AND SPARES LTD



TURBOCHARGERS - SPARE PARTS - INSPECTIONS - SERVICE - REPAIRS



Overhauling - servicing all types of turbochargers

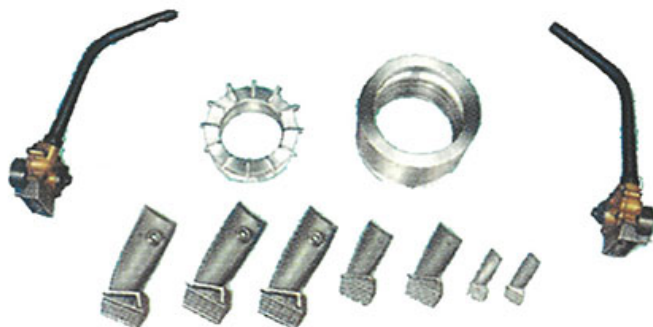
Excellent range and quality of new or used well-tested engine spare parts.

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



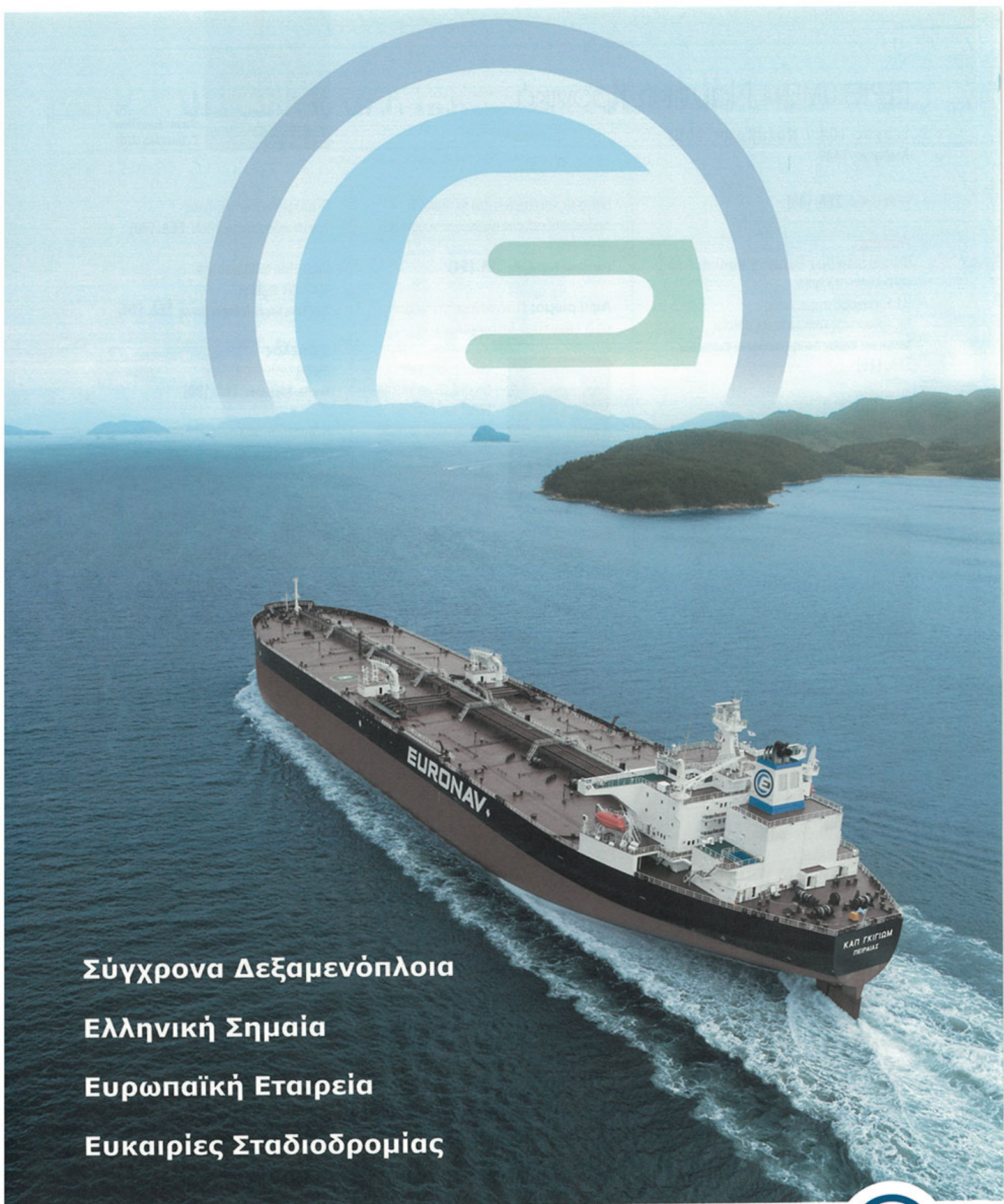
MICHAEL CHRYSOPOULOS
GENERAL MANAGER

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



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



Φωτό εξωφύλλου:
Γ. Χριστάκης (ΑΠΕ)

Editorial ΣΕΛ. [08]

Άποψη

Ναυτικό επάγγελμα: Κοινωνική ασφάλιση και συνθήκες εργασίας
Η Ε.Ε. επιχειρεί ανασκόπηση της εργασιακής κοινοτικής νομοθεσίας
Άποψη της Μαρίας Παναγιωτοπούλου-Κασσιώτου ΣΕΛ. [16]

Ενιαία Πράσινη Βίβλος
Του Άλκη Κορρέ ΣΕΛ. [20]

Διεθνή

Η Ευρωπαϊκή Ημέρα Ναυτιλίας ΣΕΛ. [22]



Μηνιαία ανασκόπηση ναυπηγήσεων ΣΕΛ. [24]

Ναυλαγορά ΣΕΛ. [26]

Ναυτιλιακά Νέα ΣΕΛ. [30]

Λιμάνια: Οι κατάλληλες ερωτήσεις σε ορισμένες απαντήσεις
Του Χαρίλαου Ψαραύτη ΣΕΛ. [52]



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

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

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

Εκπομπές καυσαερίων από τα πλοία: Τι διαδραματίζεται από πλευράς καινούργιων κανονισμών

Του Πάνου Ζαχαριάδη ΣΕΛ. [54]

Αφιέρωμα: Προσέλκυση νέων στο Ναυτικό Επάγγελμα



What policies are needed on an international and national level in order to make the shipping profession more attractive to the younger generations of Europe?

Response by International Maritime Organization
Secretary-General Efsthimios E. Mitropoulos
ΣΕΛ. [60]

Οι δυνατότητες που προσφέρει το ναυτικό επάγγελμα στους νέους που θέλουν να προκόψουν

Του Γεωργίου Γράτσου ΣΕΛ. [62]

Απέτυχε ο σχεδιασμός;
Του capt. Σπύρου Ματζέζου ΣΕΛ. [64]

Η ευθύνη της Πολιτείας και του εφοπλισμού
Του ειδικού συνεργάτη ΣΕΛ. [66]

Ναυτικό επάγγελμα: Μια συνειδητή επιλογή ή μια λύση ανάγκης
Του Τάσου Καρτσιμαδάκη ΣΕΛ. [68]

Οι απόψεις και οι προτάσεις των σπουδαστών των ΑΕΝ ΣΕΛ. [70]

Ποιες είναι οι πραγματικές ποιοτικές σημαίες;
Των Άλκη Κορρέ & Θάνου Πάλλη ΣΕΛ. [74]

Φάκελος

Αγορά διάλυσης πλοίων
Του Πλ. Βάρβαρου ΣΕΛ. [80]

Η Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Πειραιά σε νέα πορεία
Του νομάρχη Πειραιά Γιάννη Μίχα ΣΕΛ. [88]

Η ελληνική ναυτιλία στον πυρετό των ναυπηγικών παραγγελιών
Του Γ. Μπάνου ΣΕΛ. [92]

Το παρόν και το μέλλον των επισκευών του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου
Του Χρ. Καραϊνδρου ΣΕΛ. [94]



Madiz:
Μια μετασκευή που τιμά τη ναυτιλιακή παράδοση ΣΕΛ. [98]

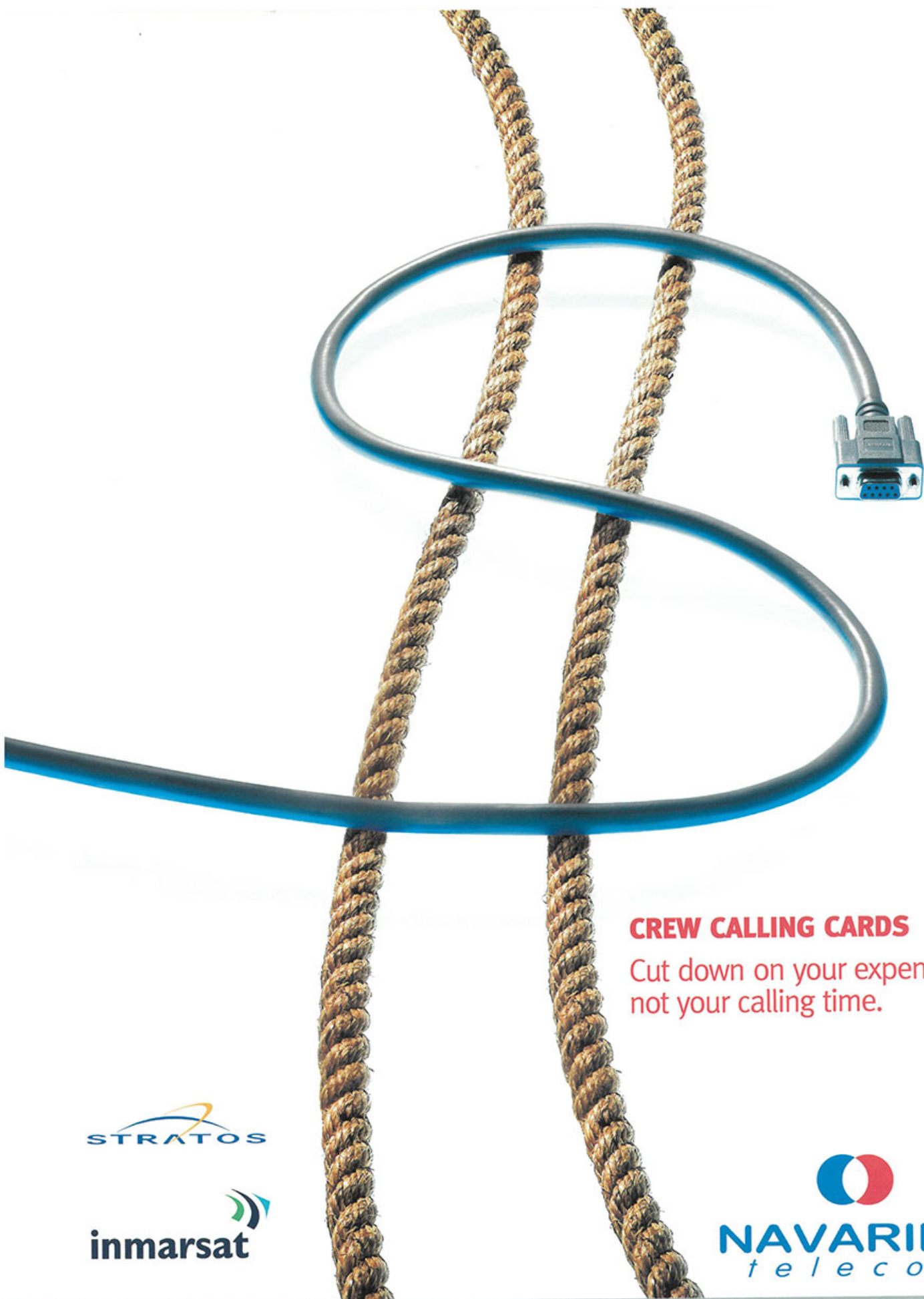
Fleetbroadband: Ευρυζωνικές υπηρεσίες στην επικοινωνία πλοίου-ξηράς από τον Inmarsat ΣΕΛ. [100]

Παραναυτιλιακά ΣΕΛ. [102]

Συνδρομές (10 τεύχη):

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

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



CREW CALLING CARDS

Cut down on your expenses
not your calling time.


STRATOS


inmarsat


NAVARINO
telecom

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

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

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



Από την Πράσινη στην Μπλε Βίβλο: Μια νέα εποχή στην ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική και νομοθεσία άρχισε

Η νέα θαλάσσια πολιτική που παρουσίασε τον Οκτώβριο η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις «Βρυξέλλες» προτείνει ένα ριζοσπαστικό τρόπο ρύθμισης των ευρωπαϊκών θαλάσσιων υδάτων. Αντί να εξετάζει ξεχωριστά κάθε τομέα -όπως την αλιεία, τον τουρισμό ή την ενέργεια- η νέα πολιτική, όπως έχει εκτενώς ανακοινωθεί, αφορά παράλληλα όλους τους τομείς ώστε να επιτυγχάνονται ολοκληρωμένα αποτελέσματα. Κατά την ανακοίνωση της Επιτροπής, η «θάλασσά μας» είναι μια ανεκτίμητη πηγή πλούτου, εξασφαλίζει πέντε εκατομμύρια θέσεις εργασίας, πληθώρα ειδών διατροφής και ένα εκτεταμένο δίκτυο μεταφορών. Επιπλέον, η θάλασσα πρωτοστατεί στις αναμνήσεις μας από καλοκαιρινές διακοπές, είναι σημαντική δεξαμενή πετρελαίου, αερίου και άλλων φυσικών πόρων και μοχλός οικονομικής ανάπτυξης.

Το σχέδιο δράσης που συνοδεύει τη νέα πολιτική προβλέπει, μεταξύ άλλων, τη δημιουργία ενός ευρωπαϊκού χώρου θαλάσσιων μεταφορών, τη θέσπιση πανευρωπαϊκής στρατηγικής για τη θαλάσσια αλιεία, τη δημιουργία ολοκληρωμένων δικτύων επιτήρησης, την καταπολέμηση της πειρατικής αλιείας και την απαγόρευση των καταστροφικών πρακτικών αλιείας με τράτες. Το σχέδιο έχει ήδη τεθεί σε εφαρμογή και ήδη στις αρχές Οκτωβρίου παρουσιάστηκαν μία μελέτη για την εργατική νομοθεσία στο θαλάσσιο τομέα και μία έκθεση για τη διασύνδεση μεταξύ της ενεργειακής και της θαλάσσιας πολιτικής.

«Με τον τρόπο αυτό θα αξιοποιήσουμε στο έπακρο το θαλάσσιο πλούτο μας και θα βοηθήσουμε την Ευρώπη να αντιμετωπίσει ορισμένες από τις μεγαλύτερες προκλήσεις που την περιμένουν» τόνισε ο επίτροπος Θαλάσσιων Υποθέσεων, Τζο Μποργκ.

Πιο αναλυτικά, στις 10 Οκτωβρίου, η Επιτροπή ενέκρινε στις Βρυξέλλες μια ανακοίνωση, στην οποία διατυπώνει το όραμά της για μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική στην Ε.Ε., καθώς και ένα λεπτομερές σχέδιο δράσης, το οποίο προβλέπει ένα φιλόδοξο πρόγραμμα εργασίας για τα

επόμενα έτη. Την ίδια ημέρα, ο επίτροπος Μποργκ παρουσίασε τα αποτελέσματα της δραστηριότητάς του στην Ολομέλεια των ευρωβουλευτών στις Βρυξέλλες. Κατά το Κολέγιο των Επιτρόπων οι επιστημονικές ανακαλύψεις, η τεράστια πρόοδος στην τεχνολογική ανάπτυξη, η παγκοσμιοποίηση, η κλιματική αλλαγή και η θαλάσσια ρύπανση μεταβάλλουν ταχύτατα τη σχέση της Ευρώπης με τις θάλασσες και τους ωκεανούς, με όλες τις ευκαιρίες και προκλήσεις που συνεπάγεται αυτό. Με αυτόν το γνώμονα μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική θα επιτρέψει στην Ένωση να αντιμετωπίσει τις μελλοντικές προκλήσεις. Η παρούσα πρόταση θεμελιώθηκε σε μια εκτενή δημόσια διαβούλευση, η οποία έληξε τον προηγούμενο Ιούνιο και αποτελεί το έργο συντονιστικής ομάδας 10 επιτρόπων με πρόεδρο το Μαλτέζο επίτροπο Τζο Μποργκ. Η ανακοίνωση και το σχέδιο δράσης συνοδεύονται από έκθεση σχετικά με τα αποτελέσματα της διαβούλευσης, τα οποία δείχνουν ότι οι ενδιαφερόμενοι φορείς στηρίζουν θερμά την πρωτοβουλία της Επιτροπής. Ο πρόεδρος της Επιτροπής, Χοσέ Μανουέλ Μπαρόζο, ο οποίος είχε και την πρωτοβουλία για τη νέα θαλάσσια πολιτική και την ανέθεσε στον κ. Μποργκ, δήλωσε: «Είμαι πεπεισμένος πως μεγάλο μέρος του μέλλοντός μας βρίσκεται στο αναξιοποίητο δυναμικό των ωκεανών. Η πρότασή μας για μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική αποσκοπεί στη δημιουργία ανάπτυξης, θέσεων εργασίας και βιωσιμότητας. Τη σχεδιάσαμε με στόχο την προώθηση του κοινού μας ευρωπαϊκού συμφέροντος».

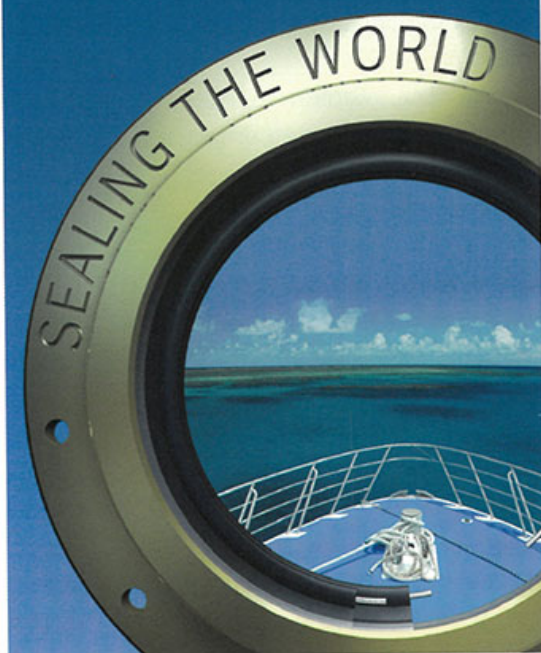
Ο επίτροπος Αλιείας και Ναυτιλιακών Υποθέσεων, Τζο Μποργκ, πρόσθεσε: «Οι ενδιαφερόμενοι φορείς στην Ε.Ε. εξέφρασαν την άποψή τους κι εμείς τους ακούσαμε».

Η νέα πολιτική θα βασίζεται στην Ατζέντα της Λισαβόνας για περισσότερες και καλύτερες θέσεις εργασίας και ανάπτυξη καθώς και στην πρωταρχική δέσμευση της Ε.Ε. για τη διασφάλιση του ότι η οικονομική ανάπτυξη δεν θα αποβεί εις βάρος της βιωσιμότητας του περιβάλλοντος.

Η ανακοίνωση καθώς και το συνοδευτικό σχέδιο δράσης περιλαμβάνουν σειρά συγκεκριμένων μέτρων που θα ξεκινήσουν κατά τη διάρκεια της θητείας της σημερινής Επιτροπής των «27». Τα μέτρα αυτά καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα θεμάτων, που κυμαίνονται από τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι την ανταγωνιστικότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, την απασχόληση, την επιστημονική έρευνα, την αλιεία και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και προβλέπουν:

- Έναν (ενιαίο) ευρωπαϊκό χώρο θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα.
- Την ευρωπαϊκή στρατηγική για τη θαλάσσια έρευνα.
- Ολοκληρωμένες εθνικές θαλάσσιες πολιτικές, οι οποίες θα αναπτυχθούν από τα κράτη-μέλη.
- Ολοκληρωμένο δίκτυο για τη θαλάσσια εποπτεία.
- Οδικό χάρτη για τη θαλάσσια χωροταξία των κρατών-μελών.
- Εξάλειψη της «πειρατικής» αλιείας και καταστροφικών αλιευτικών πρακτικών όπως είναι η αλιεία στην ανοιχτή θάλασσα με τράτες βυθού.
- Προώθηση ενός ευρωπαϊκού δικτύου ναυτιλιακών ομίλων.
- Αναθεώρηση των απαλλαγών που προβλέπει το εργατικό δίκαιο όσον αφορά τους τομείς της ναυτιλίας και της αλιείας.
- Ένα ευρωπαϊκό δίκτυο θαλάσσιων παρατηρήσεων και δεδομένων.

Simplex-Compact®



Simplex-Compact®

More than 50 years of know-how makes us one of the leaders in stern-tube seals' technology. Safe and reliable, the right solution for your vessel. Go for it – contact us!



See us in
Shanghai, November 27-30, 2007
Hall W2, Booth No. 2F11-5

Our Representative:
MIE Company (Greece) Limited
E-mail: commercial@mie.gr
www.miegroup.com.cy

Blohm + Voss Industries GmbH
Hermann-Blohm-Str. 5
20457 Hamburg, Germany
Phone: +49 40 3011 - 2639
Fax: +49 40 3011 - 1950
E-mail: sales.bvi@thyssenkrupp.com
www.simplex-turbulo.com

ThyssenKrupp Marine Systems



ThyssenKrupp



- Μια στρατηγική για τον περιορισμό των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής στις παράκτιες περιοχές.

Όπως είναι αναμενόμενο, πολλές από τις παραπάνω καινοτομίες θα επηρεάσουν άμεσα την ελληνική ναυτιλία, αλλά κυρίως την εθνική εξωτερική μας πολιτική ιδίως σε θέματα δικαίου της θάλασσας.

* Την ομιλία του επιτρόπου Θαλάσσιων Υποθέσεων Τζο Μποργκ μπορείτε να τη διαβάσετε στην ιστοσελίδα των «N.X.» www.naftikachronika.gr

Η υλοποίηση του σχεδίου δράσης άρχισε άμεσα, καθώς ο επίτροπος Sridla παρουσίασε την αναθεώρηση των εξαιρέσεων του εργατικού δικαίου στους τομείς της ναυτιλίας και ο επίτροπος Piebalgs δημοσίευσε έκθεση σχετικά με τη διασύνδεση μεταξύ της ενεργειακής πολιτικής της Ε.Ε. και της νέας ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής.

Η ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική θα επιτύχει μόνο με τη συνεχή δέσμευση και στήριξη όλων των οικείων παραγόντων και ενδιαφερόμενων φορέων. Η Επιτροπή θα συνεχίσει να συνεργάζεται με τους ενδιαφερόμενους φορείς και τις αρχές σε ευρωπαϊκό, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο, ώστε το όραμά της να γίνει πραγματικότητα.

Περαιτέρω πρωτοβουλίες θα ακολουθήσουν τις επόμενες εβδομάδες όσον αφορά την πολιτική για τους λιμένες, τα αλιεύματα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Τι δήλωσε ο Έλληνας υπουργός



Λίγες ημέρες μετά το Συμβούλιο υπουργών Μεταφορών της Ε.Ε., κατόπιν πρωτοβουλίας της πορτογαλικής προεδρίας, συνεδρίασε στις Βρυξέλλες με σκοπό τη

συζήτηση του μέλλοντος της Μπλε Βίβλου και των ανακοινώσεων της Επιτροπής.

Παρών και ο Έλληνας υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γ. Βουλγαράκης, ο οποίος μετά το πέρας της διάσκεψης δήλωσε, μεταξύ άλλων:

- «Στο πλαίσιο των προτάσεων της Επιτροπής, η Ελλάδα στηρίζει τις συναφείς προτάσεις για την ενίσχυση της συνεργασίας των "Ακτοφυλακών" και τη διασύνδεση των συστημάτων επιτήρησης των θαλάσσιων, οι προαναφερόμενες προτάσεις δύνανται να προσφέρουν ουσιαστική πρόσθετη αξία στην υλοποίησή τους και συνάδουν με βασικούς στόχους της ελληνικής πολιτικής στους συγκεκριμένους άξονες πολιτικής».
- «Από τις 10 Οκτωβρίου, η Ευρώπη βρίσκεται ενώπιον μιας μοναδικής ευκαιρίας αλλά και μιας εξίσου σημαντικής πρόκλησης. Θα πρέπει όλοι να αντικρίσουμε το εγχείρημα αυτό ως εφελτήριο ενός νέου πλαισίου διακυβέρνησης, το οποίο προσδοκούμε να ανταποκριθεί στην αδήριτη ανάγκη να αντιμετωπιστούν οικονομικές ανάγκες, περιβαλλοντικοί κίνδυνοι και προκλήσεις, εργασιακές προτεραιότητες, κοινωνικές και πολιτιστικές, υπό ένα νέο πρίσμα συνολικής προσέγγισης που θα κατανοεί και θα εμπεριέχει τις ιδιαιτερότητες του τομέα».

Τα σχόλια της αντιπροέδρου του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, Ρόδης Κράτσα, μέλους της επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού

«Η ευρωπαϊκή πολιτική βούληση που εκφράσθηκε πριν από ένα χρόνο με την έναρξη ενός δημοσίου διαλόγου επί της Πράσινης Βίβλου για το μέλλον της θαλάσσιας πολιτικής της Ε.Ε., επιβεβαιώνεται πλέον με συγκεκριμένα μέτρα. Χαίρομαστε ιδιαίτερα γιατί το πακέτο των προτάσεων που παρουσίασε πρόσφατα η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, προωθεί προτάσεις για έναν καινοτόμο, σφαιρικό και αποτελεσματικό τρόπο διαχείρισης των

ευρωπαϊκών θαλάσσιων υδάτων. Αντί να εξετάζει ξεχωριστά κάθε τομέα -όπως, αλιεία, τουρισμό ή ενέργεια-, η νέα πολιτική αφορά παράλληλα όλους τους τομείς ώστε να επιτυγχάνονται ολοκληρωμένα αποτελέσματα. Αυτό δίνει μία προσιθέμενη αξία στις δράσεις των χωρών και ιδιαιτέρως των ναυτικών χωρών όπως η Ελλάδα.

Εξαιρετικά φιλόδοξο και το σχέδιο δράσης που συνοδεύει τη νέα πολιτική, προβλέπει, μεταξύ άλλων, τη δημιουργία ενός ευρωπαϊκού χώρου θαλάσσιων μεταφορών, τη θέσπιση πανευρωπαϊκής στρατηγικής για τη θαλάσσια αλιεία, τη δημιουργία ολοκληρωμένων δικτύων επιτήρησης, την καταπολέμηση της πειρατικής αλιείας, την προώθηση της εργατικής νομοθεσίας στο θαλάσσιο τομέα, καθώς και τη διασύνδεση μεταξύ της θαλάσσιας πολιτικής και της ενέργειας.

Θα ήθελα να τονίσω ότι παρακολουθούμε στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο με μεγάλο ενδιαφέρον αυτές τις εξελίξεις και θα συνδράμουμε στο νομοθετικό πλαίσιο, αλλά και στο πλαίσιο της ανάληψης πρωτοβουλιών. Τόσο η ελληνική κυβέρνηση (αρμόδια υπουργεία) όσο και ο ευρύτερος κλάδος οφείλουν να είναι σε εγρήγορση για να προβάλουν τις θέσεις τους ενόψει της επεξεργασίας νέων πολιτικών, αλλά και για να αξιοποιήσουν σωστά όλες τις νέες ευκαιρίες και πρωτοβουλίες που θα αναπτυχθούν κατά τα επόμενα χρόνια.

Σε αντίθετο μήκος κύματος τοποθετήθηκε ωστόσο ο ευρωβουλευτής του ΚΚΕ Γιώργος Τούσσας, επίσης μέλος της Επιτροπής Μεταφορών της Ε.Ε.

«Η ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τη μελλοντική κοινή ναυτιλιακή πολιτική της Ε.Ε. κινείται στην ίδια αντεργατική "ρότα", περιλαμβάνει νέα μέτρα για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας, την αύξηση των κερδών μεγάλων ναυτιλιακών επιχειρηματικών ομίλων και σηματοδοτεί ένταση της επίθεσης ενάντια στους εργαζομένους.



MARMARAS NAVIGATION LTD



M/V AIGAION, 170.081 DWT, Built 2004

4 - 6 FILELLINON STR., 185 36, PIRAEUS GREECE
TEL: +30 210 45 89 000, FAX: +30 210 45 89 037
E-mail: crew@marmaras-nav.gr



Βασικοί στόχοι της κοινοτικής ναυτιλιακής πολιτικής είναι:

- Ενίσχυση της τάσης συγκέντρωσης πλοίων και κεφαλαίων σε μεγάλους ναυτιλιακούς επιχειρηματικούς ομίλους.
- Πλήρης απελευθέρωση των θαλάσσιων μεταφορών και των υπηρεσιών στους συναφείς κλάδους.
- Ανάληψη στρατηγικού ρόλου από τα όργανα της Ε.Ε., ώστε να εκφράζουν ολοκληρωμένα τα συνολικά συμφέροντα του ευρωπαϊκού κεφαλαίου στους διεθνείς οργανισμούς.
- Σαρωτικές αλλαγές στις εργασιακές σχέσεις. Κατάργηση των συγκροτημένων εργασιακών, μισθολογικών - κοινωνικών δικαιωμάτων των ναυτεργατών, των εργαζομένων στη ναυτιλία και γενικότερα στους συναφείς κλάδους.
- Υποβάθμιση και ιδιωτικοποίηση της ναυτικής εκπαίδευσης και αντικατάστασή της με την κατάρτιση και τα πιστοποιητικά για ναυτεργάτες πολλαπλών καθηκόντων, για την παραγωγή φτηνού εργατικού δυναμικού με πρόσκαιρες, αναλώσιμες γνώσεις και δεξιότητες.
- Γραφειοκρατικές οδηγίες και κανονισμοί που όχι μόνο δεν βελτιώνουν, αλλά αντίθετα αυξάνουν την ένταση της εκμετάλλευσης των εργαζομένων στα πλοία, στα ναυπηγεία, στα λι-

μάνια και στους άλλους συναφείς κλάδους της ναυτιλίας, καθώς και τους κινδύνους για την ανθρώπινη ζωή στη θάλασσα και την καταστροφή του περιβάλλοντος.

- Όξυνση των προβλημάτων σχετικά με την αλιεία και την καταπάτηση ακτών από μονοπωλιακούς τουριστικούς ομίλους και ιδιώτες κατά μήκος της ακτογραμμής των κρατών-μελών.



Η ζωή επιβεβαιώνει ότι όσο συνεχίζεται η αντιλαϊκή πολιτική, που έχει κριτήριο την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας, την αύξηση των κερδών των εφοπλιστών, του κεφαλαίου, θα οξύνονται τα προβλήματα των ναυτεργατών, γενικότερα της εργατικής τάξης, των λαϊκών στρωμάτων, θα συνεχίζεται η καταστροφή του περιβάλλοντος.

Γι' αυτό απορρίπτουμε την πρόταση της Επιτροπής για τη μελλοντική κοινή ναυτιλιακή πολιτική της Ε.Ε.». Το ΚΚΕ αντιπαλεύει καθημερινά τη γενικότερη αντιλαϊκή πολιτική, την κοινή ναυτιλιακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τη ναυτιλιακή πολιτική της Ν.Δ. και του ΠΑΣΟΚ και συγκρούεται με το εφοπλιστικό κεφάλαιο με κριτήριο τα συμφέροντα των ναυτεργατών, γενικότερα της εργατικής τάξης και των λαϊκών στρωμάτων.

Η προσαρμογή της ναυτιλίας στις ανάγκες των ναυτεργατών, γενικότερα των λαϊκών δυνάμεων,

απαιτεί ριζικές αλλαγές. Απαιτεί την κατάκτηση της εξουσίας από την εργατική τάξη και τους συμμάχους της. Γιατί μόνο με τη δύναμη της λαϊκής εξουσίας μπορεί να πραγματοποιηθεί η κοινωνικοποίηση των βασικών μέσων παραγωγής, η κοινωνικοποίηση των μέσων μεταφοράς, των πλοίων και των συναφών υποδομών, για σύγχρονες, ασφαλείς, φτηνές μεταφορές.

Όστε να οργανωθεί, να αναπτυχθεί η οικονομία και η ναυτιλία με κεντρικό και κλαδικό σχεδιασμό, με εργατικό-κοινωνικό έλεγχο, με κριτήριο τα συμφέροντα, τις ανάγκες της εργατικής τάξης, των λαϊκών στρωμάτων και όχι τα κέρδη του κεφαλαίου».

**Για την πλήρη δέσμη μέτρων που υιοθετείται με την Μπλε Βίβλο, μπορείτε να ανατρέξετε στον ιστότοπο: http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/index_en.html*

Ηλίας Μπίσιας



M/T MELTEMI, 163.759 DWT, BUILT 2006



4 - 6 FILELLINON STR.,
185 36 PIRAEUS - GREECE
TEL: +30 210 45 57 000
FAX: +30 210 45 57 017

Internet: www.deltatankers.gr
e-mail: operation@deltatankers.gr,
crew@deltatankers.gr



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*

Ναυτικό επάγγελμα: Κοινωνική ασφάλιση και συνθήκες εργασίας

Η Ε.Ε. επιχειρεί ανασκόπηση της εργασιακής κοινοτικής νομοθεσίας

Με την Ανακοίνωσή της για επανεξέταση του κανονιστικού κοινωνικού πλαισίου για περισσότερες και καλύτερες ναυτικές θέσεις εργασίας στην Ε.Ε.¹, η Ευρ. Επιτροπή εκφράζει τη βούληση «ενίσχυσης της κοινωνικής διάστασης της θαλάσσιας Ευρώπης και της ανταγωνιστικότητας του θαλάσσιου τομέα στην Ε.Ε.».

Στο κείμενο αυτό που παρουσιάστηκε στις 10 Οκτωβρίου ταυτόχρονα με την Ανακοίνωση «για μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση»², επιχειρείται ανασκόπηση της εργασιακής κοινοτικής νομοθεσίας με στόχο την ανάδειξη των εξαιρέσεων, ειδικών διατάξεων ή παρεκκλίσεων που εμπεριέχονται σ' αυτήν ή θεσπίζονται στις εθνικές νομοθεσίες κατά τη μεταφορά των οδηγιών και αφορούν στους ναυτικούς αλλά και στους αλιείς! Με μία από τις πρώτες υποσημειώσεις του κειμένου πληροφορούμαστε άλλωστε ότι για τον κοινωνικό διάλογο στους λιμένες ακολουθεί άλλη Ανακοίνωση.

Με μεγεθυντικό φακό ανακαλύπτονται οι παρεκκλίσεις και εξετάζονται οι ειδικές για ναυτικούς και αλιείς προβλέψεις ή παραλείψεις στις οδηγίες Προστασία των εργαζομένων στην περίπτωση αφερεγγυότητας του εργοδότη³, Πληροφόρηση και Διαβούλευση⁴, Ευρωπαϊκές Επιτροπές Επιχείρησης⁵, Ομαδικές Απολύσεις⁶, Μετεγκατάσταση Επιχειρήσεων⁷, Απόσπαση Εργαζομένων⁸ καθώς και στις δύο Οδηγίες σχετικά με τις ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας και υγείας στους χώρους εργασίας και κατά την εργασία με οθόνη οπτικής απεικόνισης⁹. Εξετάζονται επίσης δύο Οδηγίες για τις ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας και υγείας ως προς την ιατρική περίθαλψη στα πλοία και κατά την εργασία στα αλιευτικά σκάφη και διαπιστώνεται η ανάγκη μείωσης των ερ-

Σχόλιο της
Μαρίας Παναγιωτοπούλου-Κασσιώτου
Ευρωβουλευτού



γατικών ατυχημάτων στην αλιεία.

Η Ευρ. Επιτροπή, αν και δεν αγνοεί ότι όλες οι εξαιρέσεις και οι παρεκκλίσεις ή οι ειδικές διατάξεις περιελήφθησαν στις οδηγίες μετά από σκληρές διαπραγματεύσεις σε επίπεδο Συμβουλίου, το Ευρ. Κοινοβούλιο συγκατατέθηκε με γνωμοδότησή του για την ισχύ τους, στηρίζει τη νέα Ανακοίνωσή της «στις απαιτήσεις των ενδιαφερομένων και ιδίως του Ευρ. Κοινοβουλίου και της Ευρ.Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής».

Ο ισχυρισμός της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ότι το ΕΚ ενδιαφέρεται για την εξάλειψη των εξαιρέσεων που ισχύουν για ναυτικούς στηρίζεται σε ένα μη νομοθετικό κείμενο του ΕΚ. Πρόκειται για Έκθεση Πρωτοβουλίας για την Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τις αλλαγές του Εργατικού Δικαίου (2007/2023 (INI)) και για το ψήφισμά του της 11.7.07, όπου συμπεριλήφθηκε τροπολογία της Ευρ. Αριστεράς με την οποία ζητείται να μην αποκλείονται ορισμένες ομάδες αυτόματα από το ευρύτερο πεδίο προστασίας, όπως συμβαίνει συχνά με τους ναυτικούς, τους εργαζομένους στα πλοία και σε πλωτές μονάδες, καθώς και στους εργαζομένους στις οδικές μεταφορές.

Το επιχείρημα που υιοθέτησε η Ευρ. Επιτροπή από την ΕΟΚΕ¹⁰, ότι οι αλιείς και οι ναυτικοί εξαιρούνται από την ευρωπαϊκή κοινωνική νομοθεσία, συμπεριλαμβάνεται σε έκθεσή της για την Πράσινη Βίβλο για τη θάλασσα πολιτική.

Στην ανακοίνωσή της¹¹ η Ευρ. Επιτροπή, χρησιμοποιώντας το περίεργο γλωσσικό ευρωιδίωμα, αφιερώνει ειδικό κεφάλαιο για το διεθνές πλαίσιο το οποίο η Ε.Ε. έχει δεσμευθεί να ενισχύει με τη συνεργασία της¹². Διαπιστώνεται ότι «υπάρχουν διεθνείς συμφωνίες και συμβάσεις που περιέχουν απαιτήσεις όσον αφορά την υγεία και την ασφάλεια σε αλιευτικά σκάφη. Από την άποψη αυτή, η σύμβαση της ΔΟΕ για τη ναυτική εργασία και η σύμβαση της ΔΟΕ για την εργασία στην αλιεία είναι ιδιαίτερα σημαντικές. Ωστόσο, πρέπει να σημειωθεί ότι η Κοινότητα διαθέτει αποτελεσματικά νομικά μέσα ώστε να συμπληρώνονται αυτοί οι διεθνείς μη-

χανισμοί, όπου ενδείκνυται. Διεθνείς δεσμευτικοί κώδικες και συμφωνίες περιέχουν ορισμένες φορές αυστηρότερες ειδικές διατάξεις απ' ό,τι η νομοθεσία της Ε.Ε. για την υγεία και την ασφάλεια, και η εφαρμογή τους αναφέρεται ρητά σε ορισμένες οδηγίες. Στις περιπτώσεις αυτές, αναφέρεται ρητώς ότι οι διατάξεις των εν λόγω οδηγιών ισχύουν με την επιφύλαξη αυτών των συμφωνιών και κωδίκων»¹³.

Η ίδια Ανακοίνωση δέχεται επίσης ότι «η εφαρμογή των διατάξεων της σύμβασης της ΔΟΕ για τη ναυτική εργασία - 2006 και η συμμόρφωση και η επιβολή είναι αποφασιστικής σημασίας για τη δημιουργία ενός ισότιμου πεδίου ανταγωνισμού σε παγκόσμιο επίπεδο στον τομέα των διεθνών μεταφορών»¹⁴.

Στους αναγνώστες των «Ναυτικών Χρονικών» είναι ήδη γνωστό ότι μετά τη σύμφωνη γνώμη του Ε.Κ., το Συμβούλιο στις 7.7.2007 εξέδωσε απόφαση με την οποία εξουσιοδοτούνται τα κράτη-μέλη να επικυρώσουν προς το συμφέρον της Ευρωπαϊκής Κοινότητας τη σύμβαση της ΔΟΕ για τη ναυτική εργασία - 2006, κατά προτίμηση πριν από τις 31.12.2010 (βλ. «Ναυτικά Χρονικά» Απριλίου 2007 αρ. τεύχους 99 σελ.58).

Σχολιάζοντας το περιεχόμενο της Σύμβασης της ΔΟΕ για τη ναυτική εργασία, η νέα Ανακοίνωση της Επιτροπής¹⁵ αναφέρει ότι «περιέχει διατάξεις σχετικά με το ελάχιστο επίπεδο προστασίας κοινωνικής ασφάλισης που πρέπει κάθε μέλος να παρέχει στους ναυτικούς που διαμένουν στην επικράτειά του, στο πλαίσιο της εθνικής του νομοθεσίας. Σύμφωνα με τη σύμβαση αυτή, η προστασία δεν πρέπει να είναι λιγότερο ευνοϊκή από αυτήν που απολαμβάνουν οι εργαζόμενοι της ξηράς που διαμένουν στην επικράτεια του κράτους-μέλους».

Στο κεφάλαιο 6 της Ανακοίνωσης για το ρόλο του κοινωνικού διαλόγου, αναφέρονται με λεπτομέρειες οι εργασίες της τομεακής επιτροπής για τις θαλάσσιες μεταφορές, στην οποία οι κοινωνικοί εταίροι διαπραγματεύονται τη σύναψη ευρωπαϊκής συμφωνίας μεταφοράς των διατάξεων της Συμβάσεως ΔΟΕ για τη ναυτική εργασία. Στο πλαίσιο της μελλοντικής συμφωνίας τους προβλέπεται να ξεκινήσει



επεξεργασία πρότασης Οδηγίας (άρ. 139 της Συνθήκης ΕΚ).

Η Επιτροπή όμως προτείνει επιπλέον¹⁶

την επεξεργασία μιας πρότασης οδηγίας για την επιβολή των διατάξεων σχετικά με τα θαλάσσια πρότυπα εργασίας σε πλοία που φέρουν κοινοτικές σημαίες και σε πλοία που καταπλέουν σε κοινοτικούς λιμένες. Η τελευταία αυτή Οδηγία μπορεί να θεωρηθεί περιττή όπως και περιττή είναι η ειδική νομοθεσία της Ε.Ε. η οποία προτείνεται να περιέχει τις αναγκαίες εξαιρέσεις από τις υπάρχουσες Οδηγίες. Για να γίνει ελκυστική η ευρωπαϊκή ναυτιλία, τα δικαιώματα των εργαζομένων σε αυτήν θα πρέπει κατά τη γνώμη μας να κατοχυρωθούν στο διεθνές πλαίσιο, στο πλαίσιο της Σύμβασης για τη ναυτική εργασία. Τα κοινωνικά δικαιώματα των εργαζομένων από τρίτες χώρες εξάλλου και η ίση μεταχείριση θα πρέπει να αποτελούν αντικείμενο διαπραγμάτευσης κατά τις διεθνείς συμφωνίες συνεργασίας με αυτές ώστε να δημιουργηθεί ισότιμο πεδίο ανταγωνισμού σε παγκόσμιο επίπεδο στον τομέα των διεθνών μεταφορών.

Στο κείμενο της Ανακοίνωσης για την επανεξέταση του κοινωνικού πλαισίου για περισσότερες και καλύτερες ναυτικές θέσεις εργασίας συνδυάζονται και τα προβλήματα του τομέα της θαλάσσιας αλιείας και καλείται η σχετική τομεακή επιτροπή να προωθήσει στην Ε.Ε. την εφαρμογή των διατάξεων της πρόσφατης Σύμβασης της ΔΟΕ για την αλιεία. Η Επιτροπή σχεδιάζει άλλωστε την υποβολή πρότασης Απόφασης, με την οποία το Συμβούλιο θα εξουσιοδοτεί και θα προτρέπει τα κράτη-μέλη να επικυρώσουν άμεσα τη Σύμβαση.

Μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι ο συνδυασμός των προβλημάτων της ναυτικής εργασίας και εκείνων της θαλάσσιας αλιείας επιφέρει μια σχετική σύγχυση στις επιδιώξεις της Επιτροπής. Τα ερωτήματα που η Ανακοίνωση αυτή θέτει στους κοινωνικούς εταίρους - μια και χαρακτηρίζεται ως πρώτη φάση διαβούλευσης σε κοινοτικό επίπεδο κατά το άρ. 138 - 2 της Συνθήκης - παρουσιάζουν το ίδιο πρόβλημα σύγχυσης λόγω της αναφοράς τους σε όλα γενικά τα θαλάσσια επαγγέλματα. Αν και η ανάλυση της Επιτροπής δεν είναι παρά απλή διαπίστωση των εξαιρέσεων από την ευρωπαϊκή εργασιακή νομοθεσία χωρίς λεπτομερή εκτίμηση αντικτύπου ζητούνται γενικές απαντήσεις του τύπου «πρέπει η διαγραφή των εξαιρέσεων που δεν είναι πλέον δικαιολογημένες να οδηγήσει στη συμπερίληψη των θαλάσσιων επαγγελματιών στο γενικό πεδίο εφαρμογής των συναφών οδηγιών».

Η τελευταία από τις 5 ερωτήσεις αφορά τη βελτίωση της προστασίας της κοινωνικής ασφάλισης των απασχολούμενων σε θαλάσσια επαγγέλματα, λαμβάνοντας υπόψη τη διαίρεση των νομικών αρμοδιοτήτων μεταξύ κοινότητας και κρατών-μελών και τίθεται η ερώτηση «ποια μέσα δράσης είναι καταλληλότερα για τη βελτίωση αυτή;».

Στην ίδια όμως την Ανακοίνωση¹⁷ αναφέρεται ότι «στο ναυτιλιακό και αλιευτικό τομέα, η κάλυψη κοινωνικής ασφάλισης αποτελεί συχνά μέρος της σύμβασης απασχόλησης και εξασφαλίζεται από ένα διεθνές σύστημα ιδιωτικής ασφάλισης. Οι εργαζόμενοι μπορούν να προσφύγουν στις διατάξεις του κανονισμού 1408/71

μόνον όταν καλύπτονται από υποχρεωτική ασφάλιση στο πλαίσιο της εθνικής νομοθεσίας στην οποία υπόκεινται». Τα ανωτέρω αποτελούν αντίφαση με τη γνώμη της Επιτροπής ότι οι εργαζόμενοι «μπορεί να αντιμετωπίσουν κενά όσον αφορά τα δικαιώματά τους κοινωνικής ασφάλισης».

Ας ευχηθούμε οι κοινωνικοί εταίροι, οι αρμόδιοι κρατικοί φορείς και κάθε ενδιαφερόμενος να δώσουν τις κατάλληλες απαντήσεις ώστε οι μελλοντικές προτάσεις της Ευρ. Επιτροπής να βοηθήσουν πραγματικά το διεθνή ανταγωνισμό της ευρωπαϊκής ναυτιλίας και της κατά ανάγκη εμπλεκόμενης ευρωπαϊκής αλιείας. ●

1. Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή Περιφερειών, «Επανεξέταση του κανονιστικού κοινωνικού πλαισίου για περισσότερες και καλύτερες ναυτικές θέσεις εργασίας στην Ε.Ε.» (πρώτη φάση διαβούλευσης με τους κοινωνικούς εταίρους σε κοινοτικό επίπεδο όπως προβλέπεται από το άρθρο 138 παράγραφος 2 της Συνθήκης), COM (2007) 591, 10.10.2007.

2. Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή Περιφερειών «για μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση» COM 2007 575.

3. Οδηγία 2002/74/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Σεπτεμβρίου 2002, για την τροποποίηση της οδηγίας 80/987/ΕΟΚ του Συμβουλίου περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών-μελών σχετικά με την προστασία των μισθωτών σε περίπτωση αφερεγγυότητας του εργοδότη.

4. Οδηγία 2002/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2002, περί θεσπίσεως γενικού πλαισίου ενημερώσεως και διαβουλευσεως των εργαζομένων στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα.

5. Οδηγία 94/45/ΕΚ του Συμβουλίου της 22ας Σεπτεμβρίου 1994 για τη θέσπιση μιας ευρωπαϊκής επιτροπής επιχείρησης ή μιας διαδικασίας σε επιχειρήσεις και ομίλους επιχειρήσεων κοινοτικής κλίμακας με σκοπό να ενημερώνονται οι εργαζόμενοι και να ζητείται η γνώμη τους.

6. Οδηγία 98/59/ΕΚ του Συμβουλίου της 20ής Ιουλίου 1998 για προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών-μελών που αφορούν τις ομαδικές απολύσεις (ΕΕ L 225 της 12.8.1998, σ. 16).

7. Οδηγία 2001/23/ΕΚ του Συμβουλίου, της 12ης Μαρτίου 2001, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών-μελών, σχετικά με τη διατήρηση των δικαιωμάτων των εργαζομένων σε περίπτωση μεταβιβάσεων επιχειρήσεων, εγκαταστάσεων ή τμημάτων εγκαταστάσεων ή επιχειρήσεων (ΕΕ L 82 της 22.3.2001, σ. 16).

8. Οδηγία 96/71/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 16ης Δεκεμβρίου 1996 σχετικά με την απόσπαση εργαζομένων στο πλαίσιο παροχής υπηρεσιών.

9. Οδηγία 89/654/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 30ής Νοεμβρίου 1989 σχετικά με τις ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας και υγείας στους χώρους εργασίας. Οδηγία 90/270/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 29ης Μαΐου 1990 σχετικά με τις ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας και υγείας κατά την εργασία σε εξοπλισμό με οθόνη οπτικής απεικόνισης.

10. Παράγραφος 1.7 του εγγράφου TEN/255 CESE 609/2007 της 3ης Απριλίου 2007: Γνωμοδότηση της ΕΟΚΕ για την ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών «Προς μια θαλάσσια πολιτική για την Ένωση: Ένα ευρωπαϊκό όραμα για τους ωκεανούς και τις θάλασσες» COM(2006) 275 τελικό.

11. Βλ. σημ. 1, σελίδα 10.

12. Βλ. π.χ. για την υγεία και την ασφάλεια στην εργασία. Ανακοίνωση της Επιτροπής «Βελτίωση της ποιότητας και της παραγωγικότητας στην εργασία: κοινοτική στρατηγική 2007-2012 για την υγεία και την ασφάλεια στην εργασία» (COM(2007) 62 όπου γίνεται λόγος για τη συνεργασία με την ΔΟΕ και ΠΟΥ για τη θέσπιση υψηλότερων επιπέδων προστασίας σε παγκόσμιο επίπεδο.

13. Αναφέρεται για παράδειγμα η Οδηγία 1999/92/ΕΚ για την ασφάλεια των εργαζομένων από εκρηκτικές ατμόσφαιρες.

14. Βλ. σημ. 1, σελ. 4.

15. Βλ. σημ. 1, σελ. 13.

16. Βλ. σημ. 1, σελ. 13.

17. Βλ. σημ. 1, σελ. 12.

50 ΧΡΟΝΙΑ.

Συνέπεια και Αξιοπιστία ...στην Εξυπηρέτηση της Ναυτιλίας



Si Direct

ΓΙΟΞΑΣ Α.Ε.Ε.

Εξοπλισμός Δικτύων Σωληνώσεων

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



| Του Άλκη Κορρέ* |

Αν δεν ρισκάρεις δεν κερδίζεις

Πιστή στην παράδοση που θέλει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή μητέρα ακατάληπτων όρων, όπως για παράδειγμα Short Sea Shipping, που μας πήρε πάνω από δέκα χρόνια να το προσδιορίσουμε, και Motorways of the Sea, που ακόμα δεν καταφέραμε να διακρίνουμε αν πρόκειται περί κάτι καινούργιου ή περί ελλειπτικής περιγραφής των πασίγνωστων τακτικών γραμμών, η Κομισιόν ξανακυπά με μια χαοτική προσέγγιση όπου όλα είναι συνάρτηση όλων. Δεν νομίζω ότι υπάρχει έστω και ένας σήμερα στην Ε.Ε. που να μη βλέπει τους στόχους της Πράσινης Βίβλου με δέος, αλλά και με επιφύλαξη.

Ο Μαλτέζος επίτροπος Μποργκ είπε στο λόγο του προς το Ευρωκοινοβούλιο προ τετραμήνου ότι «αν δεν ρισκάρεις, δεν κερδίζεις», οπότε, όπως και

Μετά την έγκρισή της από το Κολέγιο Επιτρόπων της Ε.Ε., η Πράσινη Βίβλος περί της Μελλοντικής Ναυτιλιακής Πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης αρχίζει το μακρύ της ταξίδι προς το άγνωστο. Το μόνο βέβαιο είναι ότι υπάρχουν προθέσεις για ενιαία αντιμετώπιση του ναυτιλιακού χώρου, ο οποίος όμως σε καμιά περίπτωση δεν είναι αμιγώς ναυτιλιακός. Είναι ναυτιλιακός μεν, αλλά ταυτόχρονα και πολλά άλλα πράγματα όπως π.χ. ωκεάνιος, κλιματολογικός, τεχνολογικός, λιμενικός, αλιευτικός, προγραμματικός, εργασιακός, δικτυακός και πάει λέγοντας. Μπερδευτήκατε; Δεν είστε οι μόνοι.

στην εποχή των μεγάλων ανακαλύψεων, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφάσισε να ρισκάρει το κόστος για να πετύχει κάτι αξιόλογο. Σύμφωνα, αλλά ο Κουκ σκοτώθηκε από ιθαγενείς, ο Ντιάζ πνίγηκε όταν το πλοίο του έπεσε σε καταιγίδα στο Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας, ενώ ο Καμπράλ, που κατάφερε να επιστρέψει με τέσσερα μόνο από τα 13 πλοία της αποστολής από τις Ινδίες, πέθανε ξεχασμένος απ' όλους και χρειάστηκαν τετρακόσια χρόνια για τον τιμήσουν. Με ένα γραμματόσημο.

Δεν κατάλαβα τι ζήτησε ο κατά τα άλλα συμπαθέστατος επίτροπος, αλλά συμφωνώ μαζί του στο ότι οι κίνδυνοι όταν επιτίθεται σε πολλά μέτωπα είναι μεγάλοι. Στα δικά μας τώρα, πρέπει να εξομολογηθώ ότι δεν καταλαβαίνω πώς είναι δυνατόν να προχωρήσει χάραξη πολιτικής με δέκα συναρμόδιες Γε-

νικές Διευθύνσεις να ψάχνουν να βρουν κοινά σημεία. Εμείς εδώ γκρινιάζαμε για τη συναρμοδιότητα του ΥΕΝ με το Υπ. Αιγαίου. Η πρόβλεψή μου είναι ότι οι επιτελείς της Κομισιόν θα κολυπήσουν σε έναν ωκεανό γενικόλογου ευχολογίου για πολλά χρόνια και δεν θα με ένοιαζε μια και το κολύμπι κάνει καλό. Από την άλλη μεριά, φοβάμαι τις αοριστίες και τις γενικόλογες στη διατύπωση διότι δεν επιτυγχάνουν τίποτα, ενώ αφήνουν την πόρτα διάπλατη σε διασταλτικές ερμηνείες των διαφόρων λόμπι.

Όμως, το γενικόλογο έχει και τα καλά του. Όσο πιο ανώδυνη η πρόταση, τόσο πιο εύκολα θα συμφωνήσουν μ' αυτή το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το ECOSOC και οι αρχηγοί των κρατών-μελών. Συνεπώς, αυτό που με αυξημένη πιθανότητα επέλευσης μπορούμε να περιμένουμε, είναι τελείως διαφορετικό από αυτό που φαίνεται να επιθυμεί ο κύριος Μποργκ. Ε-

κείνος, όπως μας είπε στο γνωστό λόγο, επιθυμεί το τέλος της περιόδου περισυλλογής και την αρχή μιας περιόδου δράσης. Αυτό που εμείς βλέπουμε να έρχεται είναι μια ατελείωτη σειρά από γενικόλογες εισηγήσεις σε μια πληθώρα ζητημάτων, οι οποίες θα οδηγήσουν στο ακριβώς αντίθετο.

Με όλο το σεβασμό, δεν μπορεί να οδηγηθεί με τέτοιους τρόπους το πολύπλοκο όχημα που λέγεται Ευρωπαϊκή Ένωση. Η διατύπωση προτάσεων πρέπει να είναι κάθε φορά εστιασμένη, σαφής και υλοποιήσιμη, λαμβάνοντας ασφαλώς υπόψη και το γενικότερο πλαίσιο. Όταν κυνηγάει κανείς πολλά πουλιά, μπορεί να μην πετύχει κανένα. Αυτός είναι ο φόβος και αυτός είναι ο κίνδυνος. Αντί για περίοδο δράσης, περίοδος περιπελεγμένης αδράνειας.

Αν σας πέρασε από το μυαλό ότι η προσέγγισή μας

έχει άρωμα μηδενισμού, σπεύδουμε να αντιπροτείνουμε. Θέλουμε εισηγήσεις που θα στοχεύουν στην απλοποίηση των διοικητικών διαδικασιών που θα κάνουν την άσκηση ηγεσίας στην Ε.Ε. πιο εύκολη, προβλέψιμη και, εκ των υστέρων, περισσότερο ελέγξιμη. Δεν βλέπουμε να διατηρεί κανείς στο μυαλό τη μεγάλη εικόνα ώστε να έχει αίσθηση κατεύθυνσης, αλλά δεν πρέπει αυτό να οδηγεί σε αυτοπαγεύσεις των οποίων η κύρια συνέπεια θα είναι η συνέχιση της καθυστέρησης στην ευρωπαϊκή ενοποίηση. ☉

** Ο δρ Ά. Κορρές διδάσκει Διεθνή Ναυτιλιακή Πολιτική στο Πανεπιστήμιο Αιγαίου. Οι απόψεις του δεν αποτελούν επίσημες θέσεις του πανεπιστημίου.*

BilgMon 488

15 PPM BILGE ALARM

Main Features

- Unique system of onboard replacement of the measuring cell.
- Measuring cell simple to replace due to wireless design.
- Easy to operate with 4 only pushbuttons.
- User-friendly menu.
- Compact design.
- 32 character LCD, with LED background light.
- Relays and input are protected by "PTC" resistor fuses. Fuses are reset by disconnection of power supply - no regular fuses to replace.
- System running status shown on LCD in real time.
- Suitable for both new buildings, as well as existing ships.
- Can be attached to any oily water separator type.
- IMO Res. MEPC.107(49)
- Marine Directive approval (E.C.D. 96/98/EC)
- US Coastguard, NK and DNV approvals



Technical Data

Measuring range: 0-30 ppm.
Alarm1: 1-15 ppm adjustable. **Alarm2:** General alarm to control room.
Supply voltage: 110/220 VAC or 24 VAC.
Cleaning: Relay output for solenoid valve same as supply voltage.
Protection: IP 65. **Printout capability:** RS 232 adapter.
Overall dimensions: 210 x 200 x 100 mm (L x W x D).
Net weight: Power module 1,2 kg/measuring cell 1,1 kg.

EXCLUSIVE
AGENT
& SERVICE

CA
CONTROLS & AUTOMATION
STAVROS KASSIDIARIS S.A. GREECE

KASSIDIARIS BUILDING
97 Aghialou & Aegaleo st.
18544 Piraeus
STAVROS KASSIDIARIS S.A. GREECE

Tel: 210 4636000
Fax: 210 4624471
e-mail : info@kassidiaris.gr
web: www.kassidiaris.gr



Θετική ήταν η ανταπόκριση της Ε.Ε. στην πρόταση της ευρωβουλευτού Ρόδης Κράτσα για την καθιέρωση της Ευρωπαϊκής Ημέρας Ναυτιλίας. Αναλυτικότερα, η προσπάθεια της Ελληνίδας ευρωβουλευτού και αντιπροέδρου του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου άρχισε με τη σύνταξη γραπτής δήλωσης, την οποία συνυπέγραψε μεγάλος αριθμός ευρωβουλευτών από όλα τα κράτη-μέλη της Ε.Ε., ενώ παράλληλα στηρίχθηκε από πολλούς ναυτιλιακούς οργανισμούς, ιδρύματα και δίκτυα παράκτιων και νησιωτικών περιοχών.

Η «Ευρωπαϊκή Ημέρα Ναυτιλίας» καθιερώνεται από την Ευρωπαϊκή Ένωση

Η ετυμηγορία των ευρωβουλευτών, μάλιστα, με τροπολογία της κ. Κράτσα σχετικά με την Πράσινη Βίβλο, έδωσε το «πράσινο φως» στην Επιτροπή για να προχωρήσει στην εγκαθίδρυση της Ευρωπαϊκής Ημέρας Ναυτιλίας.

Κατόπιν όλων αυτών οι υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ενημέρωσαν την κ. Κράτσα ότι προσανατολίζονται να γιορτάζεται η Ευρωπαϊκή Ημέρα κάθε χρόνο στα τέλη Μαΐου.

Στη διάρκεια του εορτασμού θα διοργανωθούν σειρά εκδηλώσεων στις Βρυξέλλες και στα κράτη-μέλη, ενώ στο σύνολο δραστηριοτήτων θα περιλαμβάνεται ετήσιο συνέδριο με ναυτιλιακά θέματα, καθώς και απονομή βραβείων για καινοτόμα προγράμματα που προωθούν την ευρωπαϊκή ναυτιλία.

Σε δηλώσεις της στα «Ν.Χ.», η Ελληνίδα ευρωβουλευτής δήλωσε την ικανο-

ποίησή της για την ευόδωση των προσπαθειών της και τόνισε ότι ο εορτασμός της Ευρωπαϊκής Ημέρας Ναυτιλίας έχει εξαιρετική σημασία για την Ευρωπαϊκή Ένωση, αφού προβάλλει και προωθεί την ευρωπαϊκή ναυτιλία επισημαίνοντας την τεράστια προστιθέμενη αξία για τις νησιωτικές και «ναυτικές» χώρες όπως η Ελλάδα.

Στο πλαίσιο των εορτασμών οι νησιωτικές μας περιφέρειες θα έχουν, σύμφωνα με τις δηλώσεις της κ. Κράτσα, τη δυνατότητα να συμμετάσχουν ενεργά και να προβάλουν τόσο τα συγκριτικά τους πλεονεκτήματα (φυσικός θαλάσσιος πλούτος, αλιεία, ακτές, εμπόριο, ναυτιλιακή βιομηχανία κ.ά.) αλλά και να αναδείξουν τα κύρια προβλήματα που αντιμετωπίζουν (υποδομές, λιμενικές υπηρεσίες, ακτοπλοϊκές συνδέσεις, θαλάσσια ρύπανση κ.ά.) με στόχο την αναζήτηση αποτελεσματικών λύσεων και συνεργασιών. ☉

Η ΘΑΛΑΣΣΑ ΑΝΑΔΕΙΚΝΥΕΙ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ

Ταξίδεψε και συ μαζί μας

ως αξιωματικός γέφυρας ή μηχανής
σε σύγχρονα ελληνικά bulk carriers

ARGO ADVERTISING



ANANGEL MARITIME SERVICES INC.

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 354 - ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ 176 74

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

e-mail: mail@anangelmar.com

»Μηνιαία Ανασκόπηση Ναυπηγήσεων Πλοίων

Από την **George Moundreas Company S.A.**

Τρεις είναι οι βασικές διαπιστώσεις από τη μελέτη των πεπραγμένων του μηνός Σεπτεμβρίου στον τομέα των ελληνικών ναυπηγικών παραγγελιών. Πρώτη, η «οριστική» σχεδόν εγκατάλειψη του δεξαμενοπλοίου. Είναι χαρακτηριστικό ότι ένας και μόνον ένας αγοραστής έσωσε την τιμή του τύπου κατά μήνα Σεπτέμβριο! Το bulkcarrier τείνει να καταστεί το μοναδικό κέντρο του ενδιαφέροντος, με το πλοίο container να ακολουθεί σε κάποια απόσταση αλλά με δραστικά βήματα σε μεγάλα ιδίως μεγέθη. Δεύτερη -και, ίσως η βασικότερη- διαπίστωση το γεγονός ότι, παρά τα περί του αντιθέτου νομιζόμενα, οι διαθέσιμες ναυπηγικές κλίνες για παραδόσεις εντός του 2010 είναι ατέλειωτες! Το πράγμα επιδέχεται πολλαπλές εξηγήσεις.



Μία εξ αυτών, η συνεχής βελτίωση της παραγωγικότητας των ναυπηγείων που δημιουργούν αενάως κενά. Άλλη, η αλλαγή προορισμού ορισμένων κλινών από πιο εξειδικευμένες κατασκευές που δεν ευοδώθηκαν σε συμβατικούς τύπους που έχουν ζήτηση. Τρίτη, η συνεχής κατασκευή νέων ναυπηγικών μονάδων ή και η επέκταση των υπαρχουσών.

Σε σχέση με τον περασμένο μήνα Αύγουστο, το συνολικά επενδυθέν ποσό παρουσιάζει κάποια σημαντική πτώση. Το πράγμα δύναται να αποδοθεί σε 1) πιθανό αποτέλεσμα της χρηματοδοτικής στενότητας, ως άμεση απόρροια των συμβαινόντων στον αμερικανικό χρηματοδοτικό χώρο, και 2) σε πιθανή απόκρυψη σημαντικού αριθμού νέων πράξεων, προϊόν αυτή του ισχυρού ανταγωνισμού μεταξύ αγοραστών. ●

Owner	Builder	Type	DWT	No	Delivery	Price	Invest.
Tankers							
Capital	Samho	Chem	25.000	12	2010	\$42,0 m	\$504 m
Capital	Baima	Chem	14.000	2	2009	\$25,0 m	\$50 m
				14			\$554 m
Bulkcarriers							
Alpha (Kallakis)	SWS	Cape	175.000	2	2011	\$89 m	\$178 m
Transmed	Daehan	Cape	170.000	4	2010	\$88 m	\$352 m
Transmed	Weiha i	Post-px	92.500	4	2010	\$51 m	\$204 m
Arcadia	STX	Kamsar	81.000	4	2010	\$58 m	\$232 m
Interglobal	STX	Kamsar	81.000	2	2010	\$58 m	\$116 m
Aegean	STX	Kamsar	81.000	4	2010	\$58 m	\$232 m
Dynacom	Jiangnan	Panamax	76.000	6	2009/10		
Diana	Jiangnan	Panamax	76.000	4	2010	\$47 m	\$188 m
Goldenport	Cosco Group	Supramax	57.000	4	2010	\$40 m	\$160 m
				34			\$1,662m
Containers							
Danaos	Hyundai	Container	[8.500TEU]	4	2011	\$128 m	\$512 m
Goldenport	Yangzijiang	Container	[2.500TEU]	2	2010	\$48 m	\$96 m
				6			\$608 m
Grand Total				54 units			\$ 2.824 m

(Οι αναφερόμενες τιμές αποτελούν εκτίμηση αξιών και όχι τιμές των συγκεκριμένων πράξεων.)

**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



Αγορά ξηρού φορτίου / ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2007



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

Τι μπορούμε πραγματικά να πούμε γι' αυτή την αγορά; Είναι εξαιρετικά αισιόδοξη και δεν έχει τέλος. Οι δείκτες σκαρφαλώνουν σε απλησίαστα επίπεδα. Ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει τη μέση μηνιαία αύξηση σε σχέση με το Σεπτέμβριο για κάθε Baltic Dry Index ξεχωριστά και το διάγραμμα απεικονίζει την ημερήσια αύξηση των δύο τελευταίων μηνών. Ας δούμε όμως πιο συγκεκριμένα το μήνα Οκτώβριο.

HANDYSIZE

Η αίσθηση αισιοδοξίας κυριαρχεί και αυτό το μήνα. Οι τιμές του Ατλαντικού ανέβηκαν ακόμη περισσότερο φτάνοντας ακόμα και τα USD 75.000 για ναυλώσεις προς Continent. Το «Medi Cebu» κλείστηκε στα USD 68.000 για ένα ταξίδι από Ινδονησία προς West Africa και είδαμε κλεισίματα με ημερήσιο ναύλο της τάξης των USD 65.500. Το «Εννια» έκλεισε με ναύλο USD 51.000 ημερησίως για δύο χρόνια με τη ναύλωση να ξεκινά January 2008. Μερικούς μήνες πίσω, κανείς δεν θα μπορούσε να το προβλέψει! Ο δείκτης ημερήσιας ναύλωσης ξεπέρασε για πρώτη φορά τα USD 60.000 / ημέρα.

Καθ' όλη τη διάρκεια της δεύτερης εβδομάδας συνεχίστηκε η άνοδος των τιμών. Ο δείκτης ημερήσιας ναύλωσης «έσπασε» ένα ακόμη ρεκόρ, φτάνοντας περίπου τα USD 64.250 την ημέρα. Το «Alara K» ναυλώθηκε στα USD 69.000 για ένα έτος. Period trips έκλεισαν στα USD 77.000 και ενδεικτικά το «Thor Integrity» έκλεισε περίπου στα USD 61.500 για περίοδο 17/19 μηνών.

Baltic Dry Indices Monthly Averages

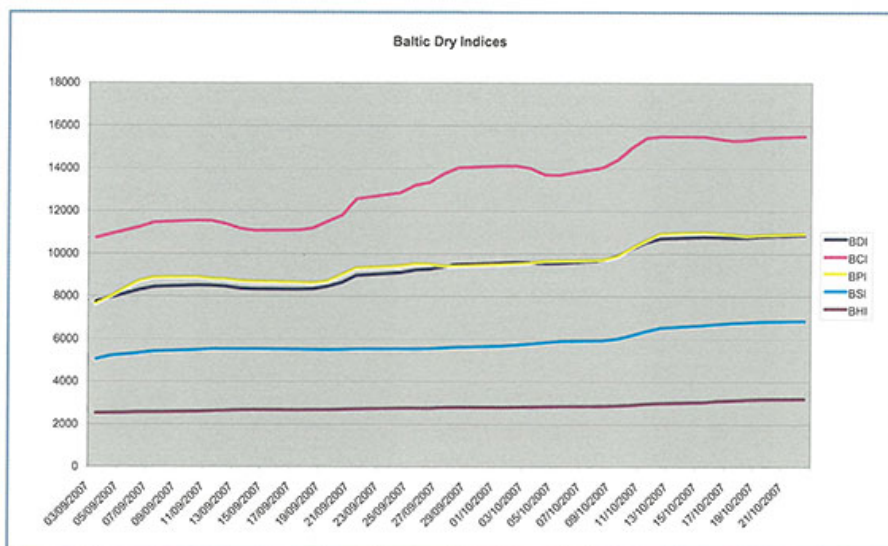
2007	BDI	BCI	BPI	BSI	BHI
Sept. Avg	8570	11852	8822	5430	2639
Oct. Avg	10205	14753	10272	6248	2950
	1635	2901	1450	819	310

Πίνακας 1: HANDYSIZE

NAME	DWT	BLT	DELY	REDELY	RATE	CHARTERER	NOTES
Paola	32.600	2005	Singapore 5-10 Oct	Continent	\$48.000	Hawknet Ltd	
Olympias	52.817	2001	Lianyungang 29-30 Sep	Spore/Jpn Rge	\$60.000	cargill Geneva	
Orient Phoenix	55.500	2007	Xingang 17-19 Oct	W Africa	\$67.000	Cargill Geneva	
Medi Chennai	55.862	2005	Tema Prompt	Saldanha	\$65.000	Charterer not reported	
Consolidator	57.981	2007	Houston 23-27Oct	India	\$95.000	Charterer not reported	
Xiamen Sea	53.800	2004	Shanghai 25-30 Oct	worldwide	\$66.000	Charterer not reported	8 Mnths
Mimi Selmer	56.000	2005	WC India 15-18 Oct	China	\$66.000	Metchart	
Josco Yangzhou	55.000	2005	Navlahki 21-23 Oct	China	\$68.000	North China Shanghai	
Tai Hunter	55.500	2007	Oshima Yard 1-31 Dec	worldwide	\$71.750	Parkroad Singapore	12 months
Sophia	45.950	1996	Passero 13-Oct	Skaw	\$60.000	Oldendorff	
Ocean Morning	52.404	2001	East Coast India 20/30 Nov	worldwide	\$68.000	Charterer not reported	1 year
Jin Yuan	55.400	2007	worldwide Dec 7/Jan 8	worldwide	\$72.500	Transfield	8 months
Ocean Spirit	45.549	2000	North China 20/29 Oct	worldwide	\$65.000	Chinese Charterer	5-7 months
Elpis	46.645	1997	Taiwan 22/24 Oct	China	\$68.000	Skaarup Fortune	
Cos Lucky	52.395	2003	South Africa 29/31 Oct	Singapore-Japan Rge	\$61.000	Oldendorff	
ST Stephan	52.450	1984	Kohsichang 8/12 Nov	Continent	\$60.000	Toepfer	
Apageon	52.483	2005	Surabaya spot	Taiwan	\$79.500	CSE	
Navios Astra	53.468	2006	Flushing 1/3 Nov	Singapore-Japan Rge	\$69.000	Charterer not reported	
Vela	53.565	2007	Kandla 25/30 October	China	\$71.000	Ikhlis	
Consolidator	57.982	2007	Houston spot	Aden-Japan	\$95.000	Charterer not reported	
Kastor	58.000	2007	North China 30 Dec	worldwide	\$41.000	NYK	6 years
Santa Anna	56.042	2006	Huelva 25/30 Oct	Far East	\$72.000	Charterer not reported	

Πίνακας 2: PANAMAX

NAME	DWT	BLT	DELY	REDELY	RATE	CHARTERER	NOTES
Golden Sakura	76.662	2007	Pmole 6-8 Oct	Skaw/Passero	\$72.500	Charterer not reported	plus \$130,000 ballast bonus.
Nord Orion	75.250	2006	Tarragona 15-30 Oct	worldwide	\$70.000	Charterer not reported	14 months
Avra	75.169	2001	Gibraltar 25Sep	Atlantic	\$76.000	Cargill Geneva	
Barbara	73.317	1997	Richards Bay 29-30 Sep	Passero	\$70.000	Efe Chartering	plus \$1,000,000 ballast bonus.
Azur	81.900	2007	Oshima 13 Nov	worldwide	\$55.000	Charterer not reported	3 years
Yasa Regulus	76.500	2006	Shimizu 12-14 Oct	sk-passero	\$77.000	Cargill Geneva	
Formentera	69.997	1996	Antwerp 5-8 Oct	PMO	\$72.000	Cargill	
YM Cultivation	69.163	1997	Kaohsiung 28-30 Oct	worldwide	\$77.000	Klaveness Norway	4Mnths
Belisland	76.634	2003	Shekou 13-15 Oct	Spore/Jpn Rge	\$82.500	Cargill Geneva	
Clara	76.000	2006	Brake prompt	Far East	\$91.000	Charterer not reported	
Medi Tokyo	74.356	1999	worldwide 15 Nov-15 Dec	worldwide	\$62.000	Korea Line	3 years
YM Cultivation	69.163	1997	Kaohsiung 28-30 Oct	worldwide	\$86.000	STX Panocean	Seoul
Anthemis	76.310	2004	Hong Kong 1-5 Nov	worldwide	\$80.000	Pioneer Beijing	11 months
Calm Seas	74.047	1999	worldwide 1 Jan-31 Mar 2008	worldwide	\$67.000	Yangming	21 months
Medi Tokyo	74.356	1999	worldwide 15 Nov-15 Dec	worldwide	\$81.000	SK Shipping	1 year
Ocean Emperor	74.002	1998	Mailiao 24/27 Oct	Japan	\$90.000	Iino	
Anastasia	73.331	2001	USG 28/29 Oct	Singapore-Japan Rge	\$86.500	NYG	plus \$1,450,000 ballast bonus.
Waimea	73.048	1997	Piombino 23/25 Oct	worldwide	\$86.500	Charterer not reported	
New Champion	70,296	1996	Port Alfred 26/28 Oct	Jorf Lasfar	\$78.500	EDF	plus \$710,000 ballast bonus.
Navios Hyperion	75.707	2004	Passero 23-Oct	worldwide	\$81.500	GMI	
Amazon	74.910	2001	Sual 20-Oct	worldwide	\$95.000	BHP Billiton	4-6 months
Nord Orion	75.250	2006	Tarragona 24/25 Oct	Singapore-Japan range	\$90.500	Pacific Bulk	



Πίνακας 3: CAPESIZE

NAME	DWT	BLT	DELY	REDELY	RATE	CHARTERER	NOTES
Bulk Singapore	177.173	2005	Beilun 14-16 Oct	China	\$172.500	BHP Billiton NL	
Private	177.000	2007	China 20-30 Oct	worldwide	\$160.000	Charterer not reported	4 months
Xinwang Hai	175.000	2003	Shanghai 1-31 Dec	worldwide	\$115.000	Glory Wealth Qingdao	21 months
China Venture	174.123	2005	Immingham 27-28 Oct	Far East	\$227.000	STX Panocean	Seoul
Manasota	171.995	2004	Wakayama 13-15 Oct	China	\$166.000		
Tianronghai	171.861	2000	Caofedian 20 Oct-05 Nov	worldwide	\$162.500	Morgan Stanley UK	
Lowlands Beilun	170.162	1999	China 21-30 Nov	worldwide	\$146.000	Oldendorff Carriers	1Yrs
Maria A. Angelicoussi	169.163	2001	Qingdao Spot	Rotterdam	\$120.000	Swissmar	
Shagang Sunrise	172.904	1997	Far East 1-31 Dec	worldwide	\$135.000	STX Panocean	20Mnths
Anangel Explorer	171.927	2007	Qingdao 25-30 Oct	China	\$185.000	BHP Billiton NL	
Alpha Era	170.387	2000	Far East 7-22 Dec	worldwide	\$152.750	Bunge	11 Mnths
Cape Pioneer	170.000	2005	Kokura 17-20 Oct	China	\$170.000	Rio Tinto	
Mineral Hong Kong	175.000	2006	Constantza spot	Skaw/Passero	\$167.500	SK Shipping Korea	
Jin Tai	173.880	2004	Far East 15-20 Nov	worldwide	\$155.000	Cosco Qingdao	1 year
Cyclades	171.480	2004	Dalian 29/30 Oct	China	\$166.000	Rio Tinto	
Anangel Fortune	174.333	2005	Japan 25/30 Oct	worldwide	\$140.000	Samsun Logics	22/24 months

Η αγορά συνέχισε την άνοδο και κατά το δεύτερο μισό του Οκτωβρίου. Το «Apageon» ναυλώθηκε στα USD 79.500 την ημέρα με παράδοση Ινδονησία και επαναπαράδοση Ταιβάν και το «Ocean Morning» έπιασε τα USD 68.000 ημερησίως για ένα έτος.

PANAMAX

Η αγορά των Panamax, ακολουθώντας την τάση των άλλων αγορών ξηρού φορτίου, συνέχισε την ανοδική της πορεία. Οι δείκτες ημερησίας ναύλωσης ανέβηκαν και είδαμε ένα time charter για 5/7 μήνες στα USD 78.500 την ημέρα για ένα 1999

built 72.000 dwt bulker. Η Pacific αγορά δυναμώνει, με τις τιμές να φτάνουν στα USD 90.000 για fronthaul ταξίδια. Είχαμε επίσης αρκετά μονοετή time charters στα USD 70.000. Ο πίνακας 2 απεικονίζει τα κλεισίματα για το μήνα Οκτώβριο των πλοίων τύπου Panamax.

CAPESIZE

Η αγορά των Capes έφτασε σ' ένα all time high, με τις τιμές των time charters να ξεπερνούν τα USD 165.000. Ένα 172.000 dwt 2005 built caper («China Venture») κλείστηκε στα USD 227.000 ημερησίως για ένα ταξίδι προς Κορέα! Στον Ειρη-

νικό, ένα 173.000 dwt/blt 06 έπιασε USD 179.000 την ημέρα για roundtrip. Με περισσή αισιοδοξία, οι τιμές συνέχισαν να «σκαρφαλώνουν» και είχαμε αρκετά μακροπρόθεσμα κλεισίματα. Το «Anangel Dynasty» ναυλώθηκε στα USD 80.000 για 5 έτη. Η Korea Line ναύλωσε ένα 180.000 dwt NB για 10 έτη στα USD 37.000.

Ο πίνακας 3 απεικονίζει τα κλεισίματα της αγοράς Capesize κατά το μήνα Οκτώβριο.

Για ακόμα μια φορά, λοιπόν, βλέπουμε ανοδικές τάσεις που δεν μπορούμε να προβλέψουμε σε τι επίπεδα μπορούν να φτάσουν οι ναύλοι και ως ποτέ θα κρατήσει αυτό το κύμα της αγοράς. ●

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



TOMASOS BROTHERS INC.

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

■ STEALTHGAS Το «Gas Premiership» στο στόλο της



Ιδιαίτερο βάρος στην επέκταση του στόλου της δίνει η ναυτιλιακή εταιρεία Stealthgas του Ομίλου Βαφειά. Ειδικότερα η εταιρεία, που είναι εισηγμένη στο δείκτη Nasdaq, απέκτησε το «Gas Premiership» που είναι το 39ο πλοίο τύπου LPG carrier του στόλου της, μεταφορικής ικανότητας 7.200 κυβικών μέτρων, ναυπήγησης 2001. Η εταιρεία θα το παραλάβει μέσα στο 2008, ενώ έχει ήδη ναυλωθεί για περίοδο τεσσάρων ετών. Επίσης, το τελευταίο διάστημα η ναυτιλιακή εταιρεία αγόρασε και τα «Gas Kalogeros», ναυπήγησης 2007, χωρητικότητας 5.000 κυβικών μέ-

τρων, «Gas Evoluzione», ναυπήγησης 1996 και χωρητικότητας 3.500 κυβικών μέτρων, και το «Gas Sikousis», ναυπήγησης 2006 και χωρητικότητας 3.500 κυβικών μέτρων. Στόχος της StealthGas είναι μέχρι το τέλος του 2008 ο αριθμός των πλοίων του στόλου της να έχει φτάσει τα 46 πλοία. Αξίζει να σημειωθεί ότι η Stealthgas έχει εξασφαλίσει την απασχόληση του 82% του στόλου της για το 2008 και το 40% για το 2009. Τέλος, τα έσοδα της εταιρείας παρουσίασαν σημαντική αύξηση ύψους 40 εκατ. δολ. για το πρώτο εξάμηνο του 2007. ☉

■ EXCEL MARITIME

Δάνειο για τη χρηματοδότηση αναπτυξιακών σχεδίων



Ομολογιακό δάνειο, μετατρέψιμο σε μετοχές, εξέδωσε η εισηγμένη στο NYSE ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία Excel Maritime. Στόχος του δανείου είναι αφενός η περαιτέρω χρηματοδότηση των αναπτυξιακών σχεδίων της εταιρείας και αφετέρου η μείωση των τραπεζικών υποχρεώσεων της.

Το ύψος του ομολογιακού είναι 125 εκατ. δολάρια με τους underwriters να έχουν το δικαίωμα για άλλα 25 εκατ. δολάρια, στην περίπτωση που θεωρηθεί πρόσφορο.

Σύμφωνα με εκτιμήσεις της ναυτιλιακής εταιρείας, τα καθαρά έσοδα από το ομολογιακό θα ανέλθουν στα 121,3 εκατ. δολάρια. Το ομολογιακό δάνειο έχει διάρκεια 20 χρόνια ενώ οι ομολογιούχοι έχουν το δικαίωμα μετατροπής σε μετοχές με τιμή τα 91,30 δολάρια ανά μετοχή.

Τα έσοδα του ομολογιακού θα αξιοποιηθούν όχι μόνο για την περαιτέρω αύξηση του στόλου της εταιρείας αλλά και για τη μείωση των δανειακών της υποχρεώσεων.

Ειδικότερα, η Excel Maritime ελέγχει σήμερα ένα στόλο από δεκαέξι πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου, συνολικής χωρητικότητας 965.249 dwt. Στη διάρκεια του τέταρτου τριμήνου αναμένεται να παραλάβει δύο πλοία, ανεβάζοντας τη συνολική χωρητικότητα του στόλου στα 1.074.022 dwt. ☉

■ GLOBUS MARITIME Υψηλότεροι στόχοι



Νέα υψηλότερη τιμή-στόχο έθεσε η Jefferies International για τη μετοχή της Globus Maritime, επαναλαμβάνοντας ταυτόχρονα τη σύσταση «αγοράς». Ειδικότερα, η διεθνής χρηματιστηριακή εταιρεία σε έκθεσή της ανέβασε την τιμή-στόχο κατά 30% για τις μετοχές της Globus Maritime, στις 440 πένες Αγγλίας από 336 πένες προηγουμένως. Η μετοχή της Globus Maritime έκλεισε στις 370 πένες στις 20 Σεπτεμβρίου 2007.

Μεταξύ άλλων, η Jefferies International αναφέρεται στις θετικές επιπτώσεις της αγοράς του πλοίου «Tiara Globe», ενός paramax με ημερομηνία κατασκευής 1998, η αγορά του οποίου ανακοινώθηκε την Παρασκευή 14 Σεπτεμβρίου 2007 στην τιμή των \$ 66,8 εκατομμυρίων.

Συγκεκριμένα, με την παράδοση του πλοίου ο στόλος επεκτείνεται στα οκτώ πλοία με συνολική χωρητικότητα 415.558 dwt, ενώ παράλληλα η μέση ηλικία του στόλου μειώνεται από τα 10,9 στα 10,7 χρόνια.

Η Jefferies International εκτιμά πως η ναύλωση του «Tiara Globe» αναμένεται να πραγματοποιηθεί στο επίπεδο των \$ 60.000 την ημέρα για δύο χρόνια, αυξάνοντας κατά 35% το EBITDA και το καθαρό κέρδος του 2008. Συνεπικτώντας δε και την αύξηση των ναύλων στην αγορά, η Jefferies International εκτιμά ότι τα τρία πλοία της Globus Maritime των οποίων η χρονοναύλωση λήγει στο υπόλοιπο του 2007, μπορούν να χρονοναυλωθούν με υψηλότερους ναύλους, προσθέτοντας στο αναμενόμενο EBITDA και στο καθαρό κέρδος του 2008 επιπλέον 16% και 27% αντίστοιχα. ☉



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

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

Our lights offer:

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

"Beluga" Minos Pagonis

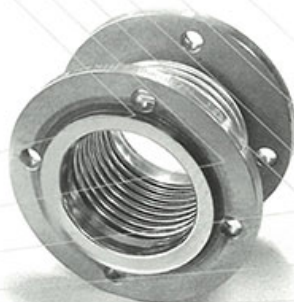
8 Papachristou, 156 69 Papagou

Athens, Greece

Telephone/Fax: + (30210) 65 42 436

Email: beluga@otenet.gr

CHANGE THE WORLD WITH US™



- 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

■ GENCO SHIPPING & TRADING

Πώληση πλοίου



Στην πώληση του bulker «Genco Trader», έναντι 44 εκατ. δολαρίων, χωρητικότητας 69.338 dwt και ναυπηγήσεως 1990, προχώρησε η ναυτιλιακή εταιρεία, εισηγμένη στο NYSE, Genco Shipping & Trading του κ. Πήτερ Γεωργίου.

Αγοραστής είναι η νοτιοκορεατική SW Shipping ενώ το πλοίο αναμένεται να παραδοθεί το Μάρτιο του 2008. ☉

■ DIANA SHIPPING

«Thalassini Niki» και «Thalassini Kyra» στο στόλο της

Η ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία Diana Shipping ανακοίνωσε την αγορά δύο πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου έναντι του συνολικού ποσού των 275 εκατ. δολ.

Ειδικότερα η Diana, που είναι εισηγμένη στο NYSE, αγόρασε τα πλοία «Salt Lake City» και «Norfolk» τα οποία μετονομάστηκαν σε «Thalassini Niki» και «Thalassini Kyra» αντιστοίχως.

Το «Thalassini Niki» έχει χωρητικότητα 171.810 dwt, ναυπηγήθηκε το 2005 και αγοράστηκε 140 εκατ. δολ. ενώ το «Thalassini Kyra» ναυπηγήθηκε το 2002, έχει χωρητικότητα 164.218 dwt και αγοράστηκε στο ποσό των 135 εκατ. δολ. ☉

■ DANAOS

Ο στόλος της θα φτάσει τα 68 πλοία

Συμφωνίες επέκτασης του προγράμματος κατασκευής νεότευκτων υπέγραψε η ναυτιλιακή εταιρεία Danaos Corporation.

Συγκεκριμένα, η εισηγμένη στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης ελληνική εταιρεία προσθέτει ακόμα ένα πλοίο στο στόλο της και φτάνει τα πέντε πλοία που ναυπηγεί στο China Shipbuilding Trading Company.

Πρόκειται για πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων τύπου post panamax, χωρητικότητας 8.530 teu, που θα παραληφθεί, μαζί με τα υπόλοιπα, από τον Αύγουστο του 2010 μέχρι το Φεβρουάριο του 2011.



Αξίζει να σημειωθεί ότι και τα πέντε πλοία είναι ήδη ναυλωμένα για τα επόμενα δώδεκα

χρόνια σε μεγάλη εταιρεία διαχείρισης πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Επίσης, για τον πρώτο χρόνο πλήρους απασχόλησης τα πέντε πλοία πρόκειται να προσθέσουν στο EBITDA της ναυτιλιακής εταιρείας περί τα 65 εκατομμύρια δολάρια.

Παράλληλα η Danaos Corporation υπέγραψε νέα παραγγελία πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με τα ναυπηγεία Hyundai Samho Heavy Industries για την κατασκευή πέντε πλοίων Post Panamax χωρητικότητας 12.600 TEU το ένα, συνολικής αξίας 830 εκατ. δολ.

Αξίζει να σημειωθεί ότι τα συγκεκριμένα πλοία είναι τα μεγαλύτερα αυτού του τύπου στον κόσμο, πρόκειται δε να παραληφθούν το διάστημα μεταξύ Ιανουαρίου και Αυγούστου του 2011.

Σύμφωνα με ανακοίνωση της εταιρείας, τα πέντε πλοία έχουν ναυλωθεί ήδη για ένα διάστημα 12 ετών σε μεγάλη διεθνή εταιρεία διαχείρισης container ships. Το νέο συμβόλαιο ανεβάζει το συνολικό αριθμό των πλοίων που έχει υπό ναυπήγηση η Danaos στα 32, συνολικής χωρητικότητας 217.421 TEU ή στο 150% του στόλου που ελέγχει ήδη. Το νέο ναυπηγικό πρόγραμμα θα χρηματοδοτηθεί από ίδια κεφάλαια της εταιρείας και δανεισμό και εκτιμάται ότι με την παραλαβή τους τα πέντε πλοία θα συνεισφέρουν στα EBITDA της εταιρείας 92 εκατ. δολ. τον πρώτο χρόνο.

Με την ολοκλήρωση όλου του ναυπηγικού προγράμματος η Danaos θα ελέγχει ένα στόλο από 68 πλοία συνολικής χωρητικότητας 364.893 TEU. ☉

■ SEANERGY MARITIME

245 εκατ. δολάρια από διάθεση μετοχών

Η Seenergy Maritime, εταιρεία ελληνικών συμφερόντων ειδικού σκοπού (blank cheque), που έχει στόχο την απόκτηση -είτε μέσω συγχώνευσης είτε μέσω ανταλλαγής μετοχών- συμμετοχών στον κλάδο της ναυτιλίας καθώς και πλοίων ή και επιχείρησης με στόλο σκαφών, εξασφάλισε έσοδα ύψους 245 εκατ. δολαρίων από τη διάθεση επιπλέον μετοχών στο επενδυτικό κοινό.



Στην εταιρεία, που εισήγαγε πρόσφατα τις μετοχές της στο American Stock Exchange, πρόεδρος είναι ο κ. Γιώργος Κουτσολιούτσος, ο οποίος είναι και αντιπρόεδρος της εισηγμένης στο Χρηματιστήριο Αθηνών εταιρείας Fotli-Follie, και οικονομικός διευθυντής ο κ. Αλέξιος Κομνηνός, μεγαλομέτοχος της Ν. Κομνηνός ΑΧΕ. Επιπλέον στο διοικητικό συμβούλιο της Seenergy Maritime συμμετέχουν οι κ. Παναγιώτης Ζαφές, ως πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος, και Σίμων Ζαφές ως εμπορικός διευθυντής. ☉



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

Με προσήλωση
στην ασφάλεια



A Member of



A Member of



ARCADIA
SHIPMANAGEMENT CO. LTD

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



■ Τολμηρές προτάσεις και παρεμβάσεις

«Η περαιτέρω βελτίωση των λιμενικών υποδομών και η ανάπτυξη ενός αξιόπιστου συστήματος ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών που θα παρέχει υπηρεσίες υψηλής ποιότητας, είναι ο βασικός στόχος της νέας κυβέρνησης. Παράλληλη προτεραιότητα



της νέας ηγεσίας είναι η ενίσχυση του ελεύθερου ανταγωνισμού και η σταδιακή απελευθέρωση των γραμμών με γνώμονα την εξυπηρέτηση των

αναγκών των νησιωτών» υπογράμμισε ο γενικός γραμματέας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής κ. Γεώργιος Βλάχος στην ομιλία του κατά τη διάρκεια της 2ης ημερίδας με θέμα «Νησιωτικές και παράκτιες μεταφορές, προοπτικές και προκλήσεις» του Ελληνικού Επιμελητηριακού Συνδέσμου Μεταφορών.

Αναφερόμενος στην ενίσχυση της επιβατικής λειτουργίας του λιμένα Πειραιά, ο κ. Βλάχος υπογράμ-

μισε ότι έχουν εγκριθεί από την Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων και πρόκειται να μπουν σε διαδικασία υλοποίησης τα εξής έργα:

- Ανάπλαση της περιοχής Καστρακίου και αξιοποίηση του χώρου για την ανάπτυξη υποστηρικτικών δραστηριοτήτων του επιβατικού λιμένος.
- Μετατροπή της τετραώροφης αποθήκης της Ηετιώνειας Ακτής σε πολυώροφο χώρο στάθμευσης.
- Μετατροπή της πέτρινης αποθήκης της Ακτής Βασιλειάδη σε επιβατικό σταθμό.
- Κατασκευή νέου προβλήτα στην περιοχή SILO του κεντρικού λιμένα Πειραιώς για την εξυπηρέτηση πλοίων της ακτοπλοΐας.

Ο γενικός γραμματέας, αναφερόμενος ειδικότερα στη σύνδεση των νησιών με την ηπειρωτική χώρα, υπογράμμισε ότι είναι στόχος του υπουργείου «η ύπαρξη ενός αποτελεσματικού μεταφορικού συστήματος, που δεν θα αυξάνει υπέρμετρα το μεταφορικό κόστος για τη διάθεση των προϊόντων στις αγορές της ηπειρωτικής ενδοχώρας και αντίστοιχα δεν θα αυξάνει υπερβολικά το κόστος και το χρόνο που απαιτείται για την εισαγωγή πρώτων υλών». Ο

κ. Βλάχος τόνισε ότι το κόστος μεταφοράς πρώτων υλών και ετοιμών προϊόντων με προορισμό τα νησιά κυμαίνεται μεταξύ 25% - 30% της αξίας του προϊόντος και σε πολλές περιπτώσεις υπερβαίνει σημαντικά το 100% της συνολικής του αξίας.

Ο κ. Βλάχος επισήμανε ότι η αποτελεσματική λειτουργία των παράκτιων και των νησιωτικών μεταφορών εξαρτάται όχι μόνον από την εσωτερική πραγματικότητα, αλλά και από τις εξελίξεις σε περιφερειακό και διεθνές επίπεδο. «Οι δυνατότητες παρεμβάσεων των ελληνικών κυβερνήσεων εξαρτώνται επίσης σε μεγάλο βαθμό από τις προτεραιότητες και τους περιορισμούς που θέτει η Ευρωπαϊκή Ένωση μέσα από την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών και την πολιτική για την περιφερειακή ανάπτυξη. Σπουδαία εξέλιξη σε αυτό τον τομέα αποτελεί η πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να προχωρήσει σε μία συστηματική διαδικασία διαβουλεύσεων, από την οποία θα προκύψουν θέσεις για τη διαμόρφωση μιας ενιαίας ευρωπαϊκής λιμενικής πολιτικής. Προς την κατεύθυνση αυτή και μέσα από τη συγκεκριμένη διαδικασία έχει προκύψει κείμενο συμπερασμάτων, το οποίο θα αποτελέσει τη βάση των συζητήσεων και διαπραγματεύσεων που θα οδηγήσουν σε περαιτέρω εξελίξεις» δήλωσε χαρακτηριστικά. ☉

■ Εξέλιξη μεγέθους ναυτιλιακού συναλλάγματος

Σύμφωνα με προσωρινά στοιχεία της Τραπεζής Ελλάδος, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρρευσε στη χώρα μας κατά το επτάμηνο Ιανουαρίου - Αυγούστου 2007 ανήλθε στα 10.745,9 εκατομμύρια ευρώ έναντι 9.497,8 εκατομμυρίων ευρώ του αντίστοιχου οκταμήνου 2006, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 1.248,1 εκατομμύρια ευρώ. Ειδικότερα, κατά το μήνα Αύγουστο 2007, το εισρεύσαν ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανήλθε σε 1.546,1 εκατομμύρια ευρώ έναντι 1.304,6 εκατομμυρίων ευρώ του αντίστοιχου μηνός Αυγούστου 2006. ☉



Είναι στο χέρι μας...

να διατηρήσουμε καθαρές τις θάλασσες μας

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

Διαθέτουμε:

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

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

*Πειραιάς, Πάτρα, Ελευσίνα, Ραφήνα, Λαύριο, Κέρκυρα, Ηγουμενίτσα, Λευκάδα, Πρέβεζα, Ρίο, Αίγιο, Κόρινθος, Κατάκωφο, Κυλλήνη, Καλαμάτα, Αλεξανδρούπολη, Καβάλα, Θάσος, Σούδα, Δωδεκάνησα, Ναυπηγεία Σκαραμαγκά, 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.



■ Η Aegean ισχυροποιείται στον παγκόσμιο χάρτη



Την εξαγορά της βελγικής πετρελαιοϊκής εταιρείας Bunkers at Sea (BaS) ανακοίνωσε η διεθνής εμπορική εταιρεία ανεφοδιασμού ναυτιλιακών καυσίμων, εισηγμένη στο NYSE, Aegean Marine Petroleum.

Για την πρόσφατη εξαγορά της βελγικής εταιρείας ο κ. Δημήτρης Μελισσανίδης, ιδρυτής και μεγαλομέτοχος της Aegean, σχολίασε μεταξύ άλλων:

«Η στρατηγική εξαγορά της BaS επεκτείνει το παγκόσμιο δίκτυο της Aegean ως φυσικού προμηθευτή ναυτιλιακών καυσίμων και δίνει πρόσβαση μεγάλης σημασίας στην επεκτεινόμενη αγορά της Βόρειας Ευρώπης. Επι-



πρόσθετα, με την ενδραίωση της παρουσίας της Aegean σε αυτή την ευρεία γεωγραφικά περιοχή, η υψηλής ποιότητας παροχή υπηρεσιών και το σύγχρονο σύστημα μεταφοράς - αποθήκευσης - παράδοσης καυσίμων (logistics) της εταιρείας ταιριάζουν ιδανικά στο μοντέλο της Aegean. Η ισχυρή οικονομικά θέση στην οποία βρίσκεται η εταιρεία, έδωσε τη δυνατότητα στην Aegean να δράσει αποφασιστικά στην εξαγορά της BaS και να κεφαλαιοποιήσει στις ελκυστικές ευκαιρίες της Βόρειας Ευρώπης».

Αξίζει να σημειωθεί ότι η BaS είναι ο μοναδικός off-shore προμηθευτής ναυτιλιακών καυσίμων στη Βόρεια και Ιρλανδική Θάλασσα, στο αγγλικό κανάλι και το γαλλικό Ατλαντικό, με όγκο πωλήσεων για το 2006 325.000 MT ναυτιλιακών καυσίμων.

Η βελγική εταιρεία έχει στην κατοχή της δύο εφοδιαστικά δεξαμενόπλοια, το M/T «Sara» 7.500 MT και το M/T «Vera» 3.500 MT, τα οποία περιήλθαν στην κατοχή της Aegean. Πέραν των δύο ανωτέρω πλοίων η Aegean θα προσθέσει στη λειτουργία του σταθμού και ένα τρίτο δεξαμενόπλοιο, το «Aegean Princess», χωρητικότητας 7.000 MT. Και τα τρία πλοία διαθέτουν διπλά τοιχώματα και πληρούν τις πλέον σύγχρονες προδιαγραφές.

Με αυτή τη στρατηγική επιχειρηματική κίνηση η εταιρεία αποκτά σημαντική πρόσβαση σε ένα από τα πιο εμπορικά και στρατηγικά για τη ναυτιλία σημεία παγκοσμίως.

Ο νέος αυτός σταθμός της Aegean, όγδοος στη σειρά μετά το σταθμό στον κόλπο της Ν. Γουινέας στη Δυτική Αφρική, θα έχει τη βάση και τα γραφεία του στην Αμβέρσα, από όπου θα παρέχει πλήρη και ολοκληρωμένη εμπορική και τεχνική υποστήριξη.

Τέλος, ο νέος σταθμός επεκτείνει το παγκόσμιο δίκτυο της Aegean ως προμηθευτή ναυτιλιακών καυσίμων και την ισχυροποιεί στον παγκόσμιο εμπορικό χάρτη. Η Aegean σχεδιάζει να ανοίξει σύντομα ακόμα τέσσερις σταθμούς, η τοποθεσία των οποίων θα ανακοινωθεί σύντομα. ☉

■ Στο Πεκίνο ο Πρόεδρος του ΕΟΤ Το ενδιαφέρον της κινεζικής αγοράς για την Ελλάδα



Ο Πρόεδρος του ΕΟΤ κ. Οικονόμου μετέβη τον Οκτώβριο, στο Πεκίνο, όπου εκπροσώπησε τον υπουργό Τουριστικής Ανάπτυξης κ. Άρη Σπηλιωτόπουλο στην επίσημη τελετή

εναρξης, του «Πολιτιστικού έτους της Ελλάδας στην Κίνα». Με την ευκαιρία της παρουσίας του εκεί, ο κ. Οικονόμου πραγματοποίησε σειρά επαφών με στελέχη τουριστικών οργανισμών της Κίνας στο Ελληνικό Πολιτιστικό Κέντρο καθώς και με εκπροσώπους μέσων ενημέρωσης διαπιστώνοντας ότι το ήδη έντονο ενδιαφέρον της κινεζικής αγοράς για τις τουριστικές υπηρεσίες που προσφέρει η μεταλυμιακή Ελλάδα, αναμένεται να αυξηθεί περισσότερο. Οι λόγοι που ευνοούν την αύξηση του τουριστικού ρεύματος προς τη χώρα μας είναι αφενός η προβολή της Ελλάδας μέσω των εκδηλώσεων που θα γίνουν στο Ελληνικό Πολιτιστικό Κέντρο με αφορμή το Πολιτιστικό Έτος της Ελλάδας στην Κίνα, και αφετέρου η διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων του 2008 στο Πεκίνο. Παράλληλα όμως, σημαντικό στοιχείο για τη διευκόλυνση της μετακίνησης των τουριστών, οπότε και αύξησης της κίνησης, είναι η απευθείας αεροπορική σύνδεση Αθήνας- Πεκίνου (από τις 28 Νοεμβρίου) με πτήσεις της Air China.

Ο νέος αυτός δίαυλος μετακίνησης τουριστών και οι προοπτικές που ανοίγει για την ενίσχυση των τουριστικών μετακινήσεων συζητήθηκε μεταξύ του Προέδρου του ΕΟΤ και υψηλόβαθμων στελεχών της Air China (κινεζικού εθνικού αερομεταφορέα) καθώς υπάρχουν προοπτικές για τη συνεργασία μεταξύ ΕΟΤ και Air China στη διαφημιστική προβολή της αεροπορικής σύνδεσης Ελλάδας- Κίνας.

Επισημαίνεται ότι ο ΕΟΤ διαθέτει δικούς του χώρους στο Ελληνικό Πολιτιστικό Κέντρο, το οποίο βρίσκεται στο κεντρικότερο σημείο του Πεκίνου, ενώ οι πολυάριθμες προγραμματιζόμενες πολιτιστικές και άλλες εκδηλώσεις αναμένεται να συγκεντρώσουν την προσοχή της κινεζικής και παγκόσμιας κοινής γνώμης. Εκτιμάται ότι θα αποτελέσει και επίκεντρο της προσοχής των διεθνών ΜΜΕ και των εκατομμυρίων επισκεπτών ενόψει της διεξαγωγής των Ολυμπιακών Αγώνων του Πεκίνου το 2008. ☉

■ Ο Ευ. Μητρόπουλος στο Μαξίμου



Με τον πρωθυπουργό Κωνσταντίνο Καραμανλή είχε συνάντηση ο γενικός γραμματέας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) κ. Ευθύμιος Μητρόπουλος, παρουσία του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Γιώργου Βουλγαράκη.

Μετά το πέρας της συζήτησης, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας σημείωσε πως είναι ιδιαίτερη τιμή για τη χώρα μας το γεγονός ότι ο Γ.Γ. του IMO είναι Έλληνας.

Στη διάρκεια της συνάντησης, που πραγματοποιήθηκε στο Μέγαρο Μαξίμου, αναφέρθηκαν σε θέματα διεθνούς ναυτιλίας, όπως η ασφάλεια των πλοίων, η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και οι πρωτοβουλίες που έχει πάρει μέχρι σήμερα ο διεθνής οργανισμός.

Παράλληλα, συζητήθηκε η συμμετοχή της Ελλάδας στα εν λόγω ζητήματα με έμφαση στις πρωτοβουλίες που έχει πάρει ο κ. Μητρόπουλος. ☉

■ Συνάντηση ελληνικής επιτροπής του νορβηγικού νηογνώμονα



Την ετήσια συνάντησή τους πραγματοποίησαν τα μέλη του εκτελεστικού και διοικητικού συμβουλίου του DNV, στη διάρκεια της οποίας εξελέγησαν πρόεδρος ο κ. Θεόδωρος Βενιάμης και αντιπρόεδρος ο δρ Ιωάννης Κούστας.

Η συνάντηση σημάδεψε την 35η επέτειο από την ίδρυση της εν λόγω επιτροπής. Στη διάρκεια αυτών των ετών, χάρη στην υποστήριξη της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας, τα ελληνόκτητα πλοία με κλάση στο νορβηγικό νηογνώμονα αυξήθηκαν σημαντικά, ώστε να αποτελούν το 20% ή 26 εκατ. τόνο χωρητικότητας του ελληνικού στόλου. ☉



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



power in control

**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

■ Νίκος Βαρβατές: Από το 1987 έχουν να ληφθούν μέτρα για τη ΝΜΑ



Τα χρόνια προβλήματα που αντιμετωπίζει η Ένωση Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (ΕΕΝΜΑ) αναλύθηκαν στην πρώτη εθιμοτυπική συνάντηση του προεδρείου της με τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής Ο πρόεδρος της ΕΕΝΜΑ, κ. Νίκος Βαρβατές, ενημέρωσε τον υπουργό Ε.Ν. για τα κυριότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο κλάδος και ιδιαίτερα τα μικρά και μεσαία μεσογειακά φορτηγά πλοία, ζητώντας την άμεση λήψη μέτρων για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς τους.

Συγκεκριμένα, ο κ. Βαρβατές ζήτησε μέτρα αντίστοιχα με αυτά που ελήφθησαν για την ποντοπόρο ναυτιλία, τονίζοντας ότι τα τελευταία μέτρα για τον κλάδο παραπέμπουν στο 1987.

Αυτή η πολιτική έχει ως αποτέλεσμα το μεσογειακό πλοίο να έχει μεγαλύτερη επιβάρυνση από ένα VLCC ή ένα μεγάλο bulk carrier, ως προς τους Έλληνες ναυτικούς που απασχολεί.

Ο πρόεδρος της ΕΕΝΜΑ αναφέρθηκε, επίσης, στην ανάγκη στήριξης από την Πολιτεία της προσπάθειας για την ανανέωση του πολύ γηρασμένου μεσογειακού στόλου. Ειδικότερα, τόνισε ότι η ανανέωση μπορεί να επιτευχθεί με συνδυασμό της εισόδου των μικρών και μεσαίων ναυτιλιακών εταιρειών στο Χ.Α. και με την υιοθέτηση του θεσμού της ναύλωσης γυμνού πλοίου (bare boat charter). Τέλος, ο κ. Βαρβατές έθιξε και το πρόβλημα της έλλειψης ικανών και κατάλληλων αξιωματικών και ότι αυτό είναι

εντονότερο στον κλάδο τους. Μετά το πέρας της συνάντησης το προεδρείο υπέβαλε υπόμνημα με τα κυριότερα και χρονίζοντα προβλήματα της Ένωσης, τα κυριότερα των οποίων είναι:

- Να επεκταθούν τα μέτρα του 2007 και στα πλοία κάτω των 3.000 κοχ. Τα δε μελλοντικά μέτρα θα πρέπει επίσης να αφορούν σε όλα τα πλοία πάνω από 500 και όχι μόνο στα άνω των 3.000 κοχ.
- Να γίνει αντιληπτή η διάσταση του προβλήματος του γηρασμένου στόλου. Αν συνδέσουμε το γεγονός αυτό με την επιθυμητή εντονότερη δραστηριοποίηση του κλάδου στο πλαίσιο της κοινοτικής πρωτοβουλίας για τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων, μέσω νέων, ευελίκτων και εξειδικευμένων πλοίων, γίνεται αντιληπτή η τεράστια διάσταση αυτού του προβλήματος. Λόγω δε του αυξημένου μέσου όρου ηλικίας, τα μεσογειακά φ/γ πλοία αντιμετωπίζουν έντονα το φάσμα του αποκλεισμού τους από πλοία ανταγωνιστικών σημαιών.
- Να καθιερωθεί και στην Ελλάδα η ναύλωση «γυμνού πλοίου», η οποία δίνει τη δυνατότητα, χωρίς το μεγάλο οικονομικό κόστος μιας αγοράς νέας τεχνολογίας, να αποκτηθούν νέα σχετικά πλοία με μικρότερο κόστος.
- Η έλλειψη κατάλληλων αξιωματικών και πληρωμάτων για την επάνδρωση των μεσογειακών πλοίων είναι χρόνιο και εντονότερο πρόβλημα από τις άλλες κατηγορίες πλοίων. Τα ναυτικά ΤΕΕ θα ήταν μια λύση, αν οι σπουδαστές τους εξελίσσονταν μέχρι το βαθμό του Α' πλοίαρχου και Α' μηχανικού.
- Η εισαγωγή των μεσογειακών εταιρειών στο Χ.Α. θα συμβάλει στη λύση του πιεστικού προβλήματος της ανανέωσης του στόλου. ☉

■ Ο απόηχος της συνάντησης ΕΕΕ και Committee

Για τη δεύτερη εντός του έτους συνάντηση των προεδρείων της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) και της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου (Committee) έχει αναφερθεί εκτενώς ο ναυτιλιακός Τύπος.

Αξίζει όμως να θυμηθούμε εκ νέου ορισμένα από τα συμπεράσματα-γεγονότα, στα οποία κατέληξαν τα δύο προεδρεία, που μπορούμε και να ονομάσουμε διαχρονικά, με πρώτο αυτό για το ναυτιλιακό συνάλλαγμα.

- Η εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος υπολογίζεται ότι το τρέχον έτος θα ανέλθει ενδεχομένως στα 15 δισ. ευρώ.
- Το μέγεθος αυτής της σταθερής κάθε χρόνο εισροής γίνεται περισσότερο κατανοητό εάν συγκριθεί με τα 4,24 δισ. που αποτελούν την αύξηση των εξαγωγών την τριετία 2004-2006, το έσοδο από τις αποκρατικοποιήσεις τη διετία 2005-2006 που ανήλθε στα 4,6 δισ. και τις ξένες άμεσες επενδύσεις, που έφθασαν τα 4,3 δισ. ευρώ.
- Αυτή την περίοδο, υπολογίζεται ότι ο αριθμός των υπό ναυπήγηση και παραγγελία πλοίων για ελληνικά συμφέροντα αγγίζει τα 700 (το Φεβρουάριο ήταν 610), συνολικής χωρητικότητας που υπολογίζεται να υπερβαίνει τους 50 εκατ. τόνους dwt.
- Η εντεινόμενη έλλειψη στελεχών τόσο στα πλοία σήμερα, αλλά και στα επιτελεία των επιχειρήσεων αύριο, αποτελεί πρόβλημα που απαιτεί λύση χωρίς καθυστέρηση.
- Ο εκσυγχρονισμός της ναυτικής εκπαίδευσης καθώς και η διαδικασία προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα δεν έχουν αποκτήσει τη δυναμική που απαιτούν οι περιστάσεις. ☉

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



■ Κύκλος σεμιναρίων με θέμα τη ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα

Σκοπός αυτής της προσεκτικά σχεδιασμένης από τον κ. Άλκη Κορρέ, για λογαριασμό της Ability and Knowledge Metrication Organization, σειράς σεμιναρίων είναι να παράσχει σε όσους ήδη ευρίσκονται στο ναυτιλιακό στίβο, αλλά και σε όσους σκοπεύουν να εισέλθουν σε αυτόν, μια συνολική εικόνα της ναυτιλίας, η οποία είναι πρακτικά δύ-



σκολο να αποκτηθεί κατά διαφορετικό τρόπο.

Τα σεμινάρια -που διεξάγονται στις εγκαταστάσεις της Βιβλιοθήκης του Ιδρύματος Λασκα-

ριδί- μπορούν να παρακολουθηθούν είτε ανεξάρτητα το ένα από τα υπόλοιπα είτε σε συνδυασμό. Στο τέλος του καθενός δίδεται η ευχέρεια σε όσους εκ των συμμετασχόντων επιθυμούν να λάβουν μέρος σε επίσημη μέτρηση της επαγγελματικής τους ικανότητας μέσα από το International Ship Manager Test (www.akmo.org).

Ορισμένα σεμινάρια απευθύνονται σε συγκεκριμένες ομάδες ατόμων και κάποια άλλα εστιάζουν στη

διερεύνηση και εξήγηση ειδικών θεμάτων όπως π.χ. νέες μορφές ναυτιλιακής χρηματοδότησης ή νομική ενημέρωση στελεχών που δεν είναι δικηγόροι.

Το επίπεδο προσφερομένων γνώσεων στα σεμινάρια επιχειρηματικότητας είναι ιδιαίτερα υψηλό και οι εισηγητές προέρχονται είτε από το χώρο των πανεπιστημίων είτε από το χώρο των ειδικών που πλαισιώνουν την εμπορική ναυτιλία στην Ελλάδα. Ο ενδιαφερόμενος γνωρίζει εκ των προτέρων τους διδάσκοντες και τη δομή του κάθε σεμιναρίου και λαμβάνει Πιστοποιητικό Παρακολούθησης.

Ιδιαίτερα σημαντικό είναι το σχετικό σεμινάριο που έχει σχεδιαστεί για αξιωματικούς εμπορικών πλοίων που θέλουν να εισέλθουν στη ναυτιλιακή αγορά.

Το σεμινάριο του Νοεμβρίου είναι το παρακάτω:

- 13-16&19 Νοεμβρίου 2007: Νομικά της ναυτιλίας για μη νομικούς

Το περιβάλλον της εμπορικής ναυτιλίας καθίσταται όλο και πιο νομικιστικό σε όλους τους τομείς και η ανάγκη κάποιας νομικής εξοικείωσης γίνεται συνεχώς πιο επιτακτική. Το σεμινάριο περιγράφει τα κυριότερα νομικά πεδία στο χώρο και επισημαίνει σημεία που χρήζουν ιδιαίτερης προσοχής. ☉

■ Βραβείο «Ναυτιλίας 2007»

Το βραβείο «Ναυτιλίας 2007» απονεμήθηκε στην Κυπριακή Ένωση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (Cymera).

Η απονομή έγινε κατά την έναρξη της τελετής του συνεδρίου «Ναυτιλιακή Κύπρος 2007» από την υπουργό Συγκοινωνιών και Έργων, Μαρία Μαλακτού-Παμπαλλή, μετά την ομόφωνη επιλογή της



κριτικής επιτροπής για την τεράστια προσφορά της Cymera στην προστασία του περιβάλλοντος και την πρόληψη της θα-

λάσσιας ρύπανσης.

Ο πρόεδρος της Cymera, Γιώργος Τσαβλέρης, παραλαμβάνοντας το βραβείο αναφέρθηκε στην ίδρυση της Ένωσης, πριν από 15 χρόνια, από τον κ. Στέλιο Χατζηγιάννου και τους υπόλοιπους συνδρυτές, ενώ δεν παρέλειψε να ευχαριστήσει το προσωπικό για την αφοσίωση και τον ενθουσιασμό που επιδεικνύουν.

Ο κ. Τσαβλέρης στην ομιλία του αναφέρθηκε στη συνεχιζόμενη υποστήριξη του γενικού διευθυντή της Helmera, Δημήτρη Μητσάτσου, καθώς και τη συνεργασία των δύο ενώσεων στο πλαίσιο της νεοϊδρυθείσας Intermera (Διεθνούς Ένωσης Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος).

Τέλος, κατά τη διάρκεια της ετήσιας γενικής συνέλευσης της Cymera εκλέχθηκε το νέο διοικητικό συμβούλιο, αποτελούμενο από τους κ.: Γιώργο Τσαβλέρη, Eugen Adami, Θέμη Παπαδόπουλο, Ανδρέα Δρουσιώτη, Στέλιο Χατζηγιάννου, Κλέλια Χατζηγιάννου, Γιώργο Πέτρου, Ζήνωνα Μούσκα, Ανδρέα Ξαπόλυτο, Μίν. Κυριακού, Μιχάλη Μαραθεύτη, Μιχάλη Τιμοθέου, Γιάννη Τελώνη, Αρτέμιδα Παντελίδου και Κώστα Λανίτη.

Επίσης, στη διάρκεια της συνέλευσης τιμήθηκαν 4 σύμβουλοι για τη 15χρονη συνεχή συμμετοχή στο συμβούλιο από την ίδρυση της Cymera. Οι σύμβουλοι που τιμήθηκαν είναι οι κ.: Στέλιος Χατζηγιάννου, Γιώργος Τσαβλέρης, Άδωνις Παπαδόπουλος και Μίνως Κυριακού. ☉

■ Το 81ο συνέδριο του Propeller Club

Κατά τη διάρκεια του 81ου διεθνούς συνεδρίου του Propeller Club of the United States, που διεξήχθη στην Αθήνα, ο κ. Μάρκος Φόρος εξελέγη β' αντιπρόεδρος του διεθνούς διοικητικού συμβουλίου του Propeller.



Ο κ. Φόρος είναι γενικός γραμματέας του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας και μέλος της διοικούσης επιτροπής του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος.

Αξίζει να σημειωθεί ότι για πρώτη φορά εκλέγεται μέλος του Propeller Club στην τιμητική αυτή θέση.

Επίσης, κατά τη διάρκεια του συνεδρίου ο κ. Απόστολος Δούκας, πρόεδρος του συνεδρίου, εκλέχθηκε περιφερειακός αντιπρόεδρος για τη Νότια Ευρώπη και Αφρική.

Τέλος, ο γενικός γραμματέας του IMO Ευθύμιος Μητρόπουλος ανακηρύχθηκε Propeller Personality of the Year και ο κ. Νικόλαος Παπαδάκης, που είναι πρόεδρος του Intercargo και της Helmera καθώς και αντιπρόεδρος του Propeller Club Πειραιά, ανακηρύχθηκε Propeller Man of the Year. ☉

Οδημιουργούμε σχέσεις εμπιστοσύνης...

...κρίκο-κρίκο.

PHASMA CREATIVE



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



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

> Συρματόσχοινα
Εξαρτήματα <
> Αλυσίδες
Ιμάντες <
Σχοινιά <

Κ&Α ΣΥΝΟΔΙΝΟΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.



ΣΥΡΜΑΤΟΣΧΟΙΝΟΤΕΧΝΙΚΗ

Οι πρωταθλητές της άρσης βαρών

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



εταιρίες που αντιπροσωπεύουμε:



■ International Symposium on Maritime Safety, Security and Environmental Protection



Το πάνελ της συζήτησης στρογγυλής τραπέζης. Από τα αριστερά: Χ. Ψαραύτης (συντονιστής), J. Devanney (Center for Tankship Excellence), Νίκος Μικελής (IMO), M. Roe (Plymouth University), Rolf Skjong (Det Norske Veritas) και Π. Ζαχαριάδης (Atlantic Bulk Carriers Management).



Ο γενικός γραμματέας του IMO κ. Ευ. Μητρόπουλος στην εναρκτήρια ομιλία του.

Με επιτυχία στέφθηκε το International Symposium on Maritime Safety, Security and Environmental Protection (SSE07), το οποίο διοργάνωσε το Εργαστήριο Θαλασσιών Μεταφορών του ΕΜΠ στο Ευγενίδειο Ίδρυμα.

Σύμφωνα με δηλώσεις του κ. Χ. Ψαραύτη, καθηγητή ΕΜΠ και προέδρου του SSE07, στη διάρκεια του συμποσίου επιτεύχθηκε ο σκοπός του, που ήταν να φέρει σε επαφή πλοιοκτήτες, μανάτζερ, πανεπιστημιακούς και άλλους «παίκτες» της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας για να συζητήσουν θέματα που αφορούσαν την ασφάλεια της ναυτιλίας (safety & security) και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Την εναρκτήρια ομιλία του συνεδρίου έδωσε ο γενικός γραμματέας του IMO, Ευθύμιος Μητρόπουλος, ο οποίος αναφέρθηκε στις εργασίες του IMO για την ολοκληρωμένη αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τα πλοία και την αποφυγή τυχόν μονομερών ρυθμίσεων, κυρίως, από την πλευρά της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ο γενικός γραμματέας επισήμανε ότι «η ναυτιλιακή βιομηχανία με συνεχή μέτρα στο πλαίσιο του IMO μειώνει συνεχώς τα τελευταία χρόνια τις εκ-

πομπές αερίων ρύπων από τα πλοία, ενώ εργάζεται πυρετωδώς για τη διαμόρφωση μιας σφαιρικής αντιμετώπισης του προβλήματος». Στη συνέχεια της ομιλίας του ο κ. Μητρόπουλος αναφέρθηκε και στο γενικότερο ρόλο του IMO, ο οποίος ως παγκόσμιος οργανισμός στοχεύει στη συνεχή βελτίωση των όρων ασφαλούς ναυσιπλοΐας, στην προστασία του περιβάλλοντος και της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.

Ο γ.γ. αναφέρθηκε, επίσης, στα «κοινά πρότυπα κατασκευής» των πλοίων που προωθεί ο IMO, αλλά και στις συνθήκες που αφορούν το ανθρώπινο δυναμικό και την ασφαλή διαχείριση των πλοίων όπως είναι η διεθνής συνθήκη STCW και ο κώδικας ISM. Το συνέδριο χαιρέτισε και ο πρόεδρος του Ίδρυματος Ευγενίδου, Λεωνίδας Δημητριάδης-Ευγενίδης, ο οποίος ανέφερε, μεταξύ άλλων, ότι η διεθνής ναυτιλία θα πρέπει να κινείται κάτω από ένα διεθνές, σταθερό και προβλέψιμο ρυθμιστικό πλαίσιο, που θα εξασφαλίζει ένα πεδίο δραστηριότητας ίσων ευκαιριών για όλους.

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες, τόνισε ο κ. Δημητριάδης-Ευγενίδης, είναι εναντίον των μονομερών μέτρων όπως και αυτών που έρχονται σε αντίθεση με τους

κανονισμούς του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού. «Πολλές φορές ορισμένοι επικαλούνται δικαιολογίες, όπως ότι ο IMO δεν κινείται με γρήγορες ταχύτητες ή δεν λαμβάνει ικανοποιητικά μέτρα και ρυθμίσεις. Όμως, η ικανότητα του Οργανισμού να επιβάλλει τους κανονισμούς του ή να κινείται πιο γρήγορα εξαρτάται από τις ίδιες τις κυβερνήσεις και τα κράτη-μέλη που συμμετέχουν σε αυτόν» τόνισε χαρακτηριστικά.

Το συμπόσιο πραγματοποιήθηκε υπό την αιγίδα του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, της Helmera, του Διεθνούς Συλλόγου Ναυτιλιακών Οικονομολόγων (IAME), του Συλλόγου Ένωσης Ναυπηγών και Ναυτικών Μηχανολόγων (SNAME), της WISTA Hellas και του World Maritime University's Journal of Maritime Affairs. Χορηγοί του συμποσίου ήταν το American Bureau of Shipping, η Avin International, το Bureau Veritas, το Det Norske Veritas, η Τεχνική Προστασίας Περιβάλλοντος, ο Germanischer Lloyd, ο Ελληνικός Νηογνώμων, το Lloyds Register of Shipping, η OceanFinance, ο Ιταλικός Νηογνώμων (RINA) και η Videotel Marine International. Χορηγός επικοινωνίας ήταν το περιοδικό «Ναυτικά Χρονικά». ☉

- 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



■ Επιχείρηση διάσωσης

Η εταιρεία Five Oceans Salvage Consultants Ltd, η οποία πρόσφατα ιδρύθηκε στην Αθήνα, ολοκλήρωσε με επιτυχία την 5η επιχείρηση διάσωσης με όρους Lloyd's Open Form.



Η διάσωση αφορά το φορτηγό πλοίο «Ocean Crown», 52.300 κωγ. ναυπηγημένο το 2005, που προσάραξε στην περιοχή του Puerto Chacabuco στη Χιλή στις 6 Αυγούστου 2007. Το πλοίο, που ταξίδευε από τη Χιλή στην Ινδία, ήταν έμφορτο με 49.851 τόνους copper concentrates.

Η επανόπλευση του πλοίου πραγματοποιήθηκε στις 14 Αυγούστου 2007 με τη χρήση τριών ρυμουλκών και ταυτόχρονα πρεσάρισμα των πλημμυρισμένων διπύθμενων του. Το «Ocean Crown» υπέστη σημαντικές ζημιές στα ύψαλά του, που δεν του επέτρεψαν τη συνέχιση του ταξιδιού. Έτσι οι διασώστες μετέφεραν το πλοίο στο λιμένα καταφυγής του, στο Puerto Montt, και μεταφόρτωσαν το φορτίο του σε δύο άλλα φορτηγά πλοία, με σκοπό την παράδοσή του στον τελικό προορισμό του. Παράλληλα, οι διασώστες πραγματοποίησαν εκτενείς επισκευές πάνω και κάτω από την ίσαλο, προκειμένου να επιτραπεί στο πλοίο να κάνει το διήμερο ταξίδι από το Puerto Montt στο Talcahuano, όπου και παραδόθηκε στο τοπικό ναυπηγείο για επισκευές.

Η διάρκεια 9 εβδομάδων επιχείρησης διάσωσης εκτελέστηκε από ένα συνεργείο 35 ατόμων και πληθώρα διασωστικού και αντιρρυπαντικού εξοπλισμού, ρυμουλκών και άλλων μέσων. Παρά τις εκτενείς ζημιές του πλοίου και τις δυσκολίες της όλης επιχείρησης, απεφεύχθη κάθε θαλάσσια ρύπανση στην ευαίσθητη περιοχή της Νοτίου Χιλής όπου κυριαρχεί η καλλιέργεια σολομού. ☉

■ Επιστολή

Απάντηση κ. Χρήστου Ντούνη για το άρθρο του κ. Σπύρου Ράνη που δημοσιεύτηκε στα «Ναυτικά Χρονικά» Οκτωβρίου 2007 (σελ. 60)

Το επίπεδο του λόγου και οι διαφορετικές απόψεις

Ξαφνιάζουν οι ευτελείς χαρακτηρισμοί και οι κακόπιστες αναφορές που χρησιμοποιεί ο τιμητής των πάντων Σπύρος Ράνης στο παραληρηματικό του κείμενο της αντιπαράθεσής του με απόψεις που δεν συμφωνούν με τις δικές του («Ναυτικά Χρονικά», 10/2007).

Αυτό ως προς το ύφος και το επίπεδο που ο καθένας εκφράζεται και που ασφαλώς χαρακτηρίζουν τον ίδιο το γράφοντα.

Ως προς την ουσία, όμως, θέλω να δηλώσω ότι το παράδειγμα που επικαλείται για την κόρη του πλοιάρχου δεν είναι αποκύημα της φαντασίας μου.

Είναι αυτούσιο δημοσίευμα σε ναυτιλιακό περιοδικό.

Όμως, αποδέχομαι και επαναλαμβάνω με μεγαλύτερη έμφαση ότι για τον Έλληνα γονέα, την ελληνική οικογένεια, τους τελειόφοιτους του λυκείου, την ελληνική νοστορπία και την ελληνική κοινωνία, οι ναυτικές σπουδές στη χώρα μας θεωρούνται υποβαθμισμένες και περιθωριοποιημένες γιατί δεν ικανοποιούν, από πλευράς επιπέδου σπουδών, τις φιλοδοξίες των νέων μας.

Και αυτή, δυστυχώς, η ισοπεδωτική αντίληψη συνοδεύει συνολικά και την πλοιαρχική σταδιοδρομία. Αυτή όμως την άποψη ο Σπ.Ρ. δεν τη συζητά. Την απορρίπτει. Είναι δικαίωμά του.

Όμως, την προσπάθεια του αρθρογράφου να προσωποποιήσει το τεράστιο αυτό πρόβλημα που ταλαιπωρεί την ελληνική ναυτιλία με ονόματα σημαντικών και θεσμικών προσώπων, τη θεωρώ απαράδεκτη και κακόπιστη.

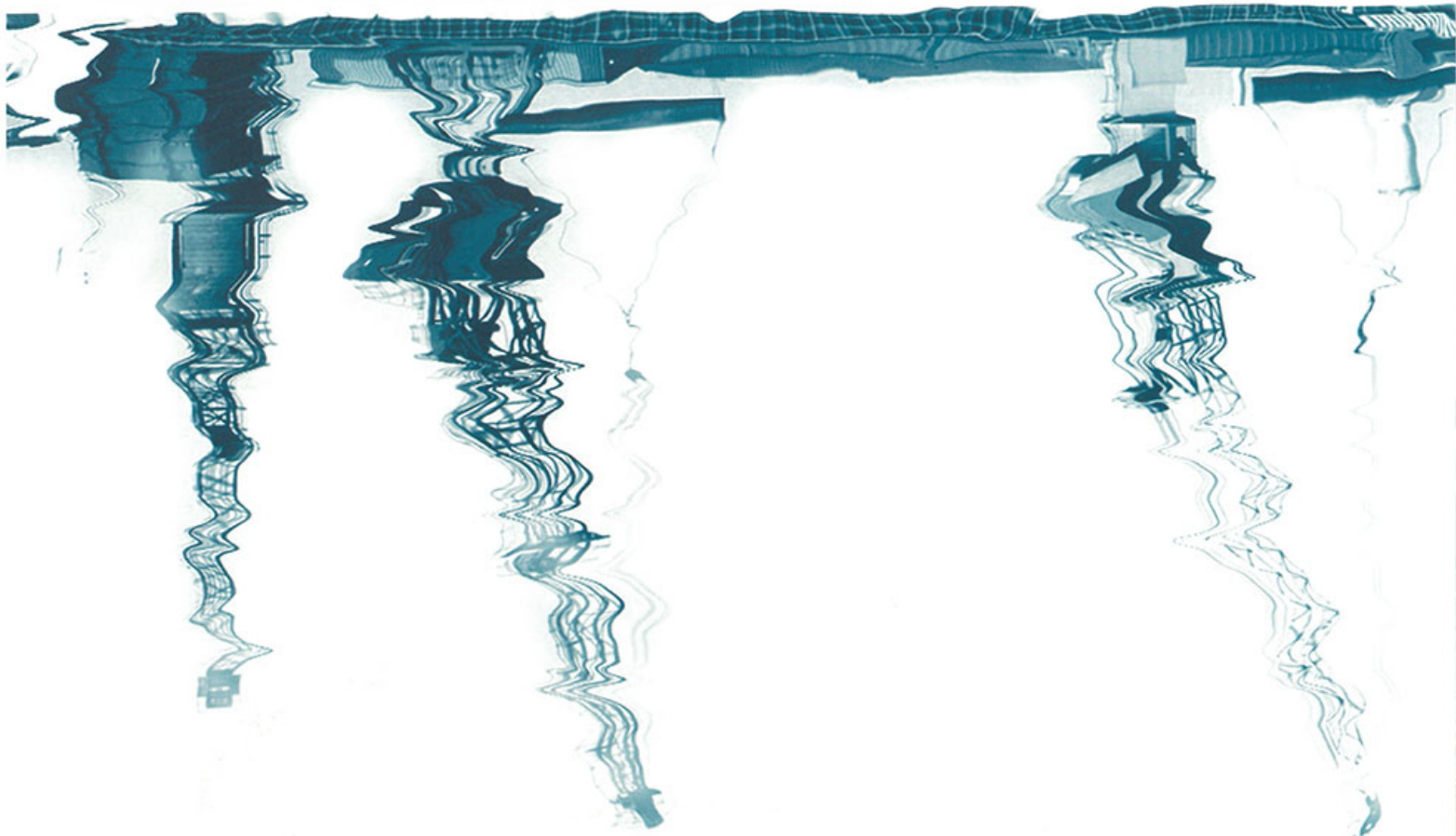
Πάντως, θέλω να υπενθυμίσω ότι τα τελευταία χρόνια ο αρθρογράφος Σπύρος Ράνης έχει αναχθεί στο μεγαλύτερο πολέμιο της Δημόσιας Ναυτικής Εκπαίδευσης με επικεντρωμένη την πολεμική του κατά των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού για τις οποίες δεν αφήνει την ευκαιρία, με όλα τα μέσα και σε όλους τους τόνους, να αναφέρεται περιφρονητικά και απαξιωτικά και για το επίπεδό τους και για το επιτελούμενο έργο τους.

Φαίνεται γι' αυτόν να έχουν αλλάξει πολλά, από τότε, πριν από αρκετά χρόνια, που και ο ίδιος ήταν στέλεχος της Δημόσιας Ναυτικής Εκπαίδευσης.

Αλλά και ο καθένας, βεβαίως, και νου και φρόνηση έχει για να μπορεί να βγάλει τα δικά του συμπεράσματα όταν γνωρίζει ότι ο αρθρογράφος εδώ και πολλά χρόνια έχει μεταφέρει και εξακολουθεί να έχει τα ενδιαφέροντά του στην Ιδιωτική Ναυτική Εκπαίδευση.

Εάν όμως, παρ' όλα αυτά, ενδιαφέρεται για μια ουσιαστική ναυτική εκπαίδευση και πέρα από το φροντιστηριακό του ορίζοντα, είμαι στη διάθεσή του για μια δημόσια συζήτηση.

Γιατί, πράγματι, αξίζει τον κόπο να ακουστούν δημοσιώς περισσότερες απόψεις για το ενδημικό πρόβλημα της έλλειψης στελεχών που αντιμετωπίζει η ναυτιλία μας. ☉



ALONGSIDE SINCE 1998

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



UK P&I CLUB

■ Εκδήλωση του Institute of Chartered Shipbrokers Greek Brunch

Το μέλλον της παραδοσιακής ναυτιλιακής εταιρείας αναλύθηκε από στελέχη της ελληνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας, στη διάρκεια εκδήλωσης που οργάνωσε το Institute of Chartered Shipbrokers Greek Brunch στο Ίδρυμα Ευγενίδου. Χαρακτηριστικό των τοποθετήσεων των ομιλητών του πάνελ, το οποίο διηύθυνε ο πρόεδρος του Ινστιτούτου και της Tsavliris Salvage Group, Νίκος Τσαβλίρης, ήταν οι αντιθέσεις στα επιχειρήματα που αναπτύχθηκαν σχετικά με το μέλλον της παραδοσιακής, οικογενειακής ναυτιλιακής εταιρείας. Σύμφωνα με τον κ. Λεωνίδα Δημητριάδη-Ευγενίδη, πρόεδρο του Ιδρύματος Ευγενίδου, το μέλλον της παραδοσιακής ναυτιλιακής εταιρείας «θα πρέπει να βασίζεται στην ιστορία της και μάλιστα την ιστορία σε τρεις διαστάσεις, παρελθόν, παρόν, μα πάνω από όλα μέλλον. Η ποντοπόρος ναυτιλία, ως ένας πολυσχιδής κλάδος, δεν μπορεί να μπει σε ένα καλούπι, ούτε υπάρχει μια απάντηση για όλα τα ερωτήματα. Οποιοδήποτε, το επιχειρείν με βάση την ατομικότητα ήταν και παραμένει ο κινητήριος μοχλός στην ποντοπόρο, αλίμονο αν το απεμπολήσουμε, και θα εξακολουθεί να διαδραματίζει σημαντικό ρόλο, όπως όμως και τα μεγαλύτερα σχήματα, και είμαι από εκείνους που πιστεύουν ότι η ισχύς εν τη ενώσει».

Για τον εφοπλιστή Γιάννη Ξυλά, η παραδοσιακή εταιρεία «βασίζεται στον Έλληνα εφοπλιστή, όχι στον Έλληνα πλοιοκτήτη. Η βασική διαφορά είναι ασφαλώς η διαχείριση. Η διαχείριση, λοιπόν, για την παραδοσιακή εταιρεία είναι ένα αναπόσπαστο μέρος της λειτουργικής στρατηγικής του πλοίου. Σε ό,τι αφορά το μέλλον της, θα είναι εξίσου λαμπρό με το παρελθόν της, εφόσον θα βασίζεται στα ίδια βασικά συστατικά που της εξασφάλισαν τις επιτυχίες της, ένα από τα οποία είναι η ευελιξία και η ταχύτητα να προσαρμόζεται στις συνθήκες που διαμορφώνονται παγκοσμίως».

Στα πλεονεκτήματα του Έλληνα εφοπλιστή στάθηκε ιδιαίτερα ο πρόεδρος του Σωματείου Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων, Γιάννης Παχουλής, σημειώνοντας ότι «ο παραδοσιακός Έλληνας πλοιοκτήτης έχει μια άμεση σχέση με το πλοίο του, που του επιτρέπει να κρατά τα ημερήσια έξο-



Οι κ. Ναταλία Μαργώλη, Γιάννης Παχουλής και Γιώργος Μπάνος



Οι κ. Μαρία Χριστίνα Κτιστάκη, Ναταλία Μαργώλη και Αρετή Λαίονη

δα σε λογικά επίπεδα, αλλά και το πλοίο σε αποδεκτή από πλευράς συντηρήσεως κατάσταση. Όσο λοιπόν και να φαίνεται ότι οι κολοσσοί κρατικές ναυτιλιακές ή και εταιρείες διαχείρισης με τεράστιο αριθμό πλοίων είναι σε ευνοϊκότερη, από πλευράς εξόδων, κατάσταση, δεν σημαίνει ότι και οι δύο δεν μπορούν να συνυπάρχουν στο ναυτιλιακό στερέωμα».

Ο γενικός διευθυντής Τραπεζικών Επενδύσεων της Εθνικής Τράπεζας, Αλέξανδρος Τουρκολιάς, αναφέρθηκε μεταξύ άλλων στην παγκοσμιοποίηση, που τη χαρακτήρισε «μια πραγματικότητα και μια σταθερά του μέλλοντος». Ο κ. Τουρκολιάς επισήμανε ότι η ελληνική ναυτιλία σε αντίθεση με άλλους κλάδους επιχειρηματικής δραστηριότητας



Το πάνελ των ομιλητών

δεν θα αναλώσει ούτε χρόνο ούτε πόρους για να κατανοήσει το νέο περιβάλλον γιατί «πλέει» σε φιλικά και γνώριμα γι' αυτήν ύδατα.

Στα πλεονεκτήματα που διαθέτουν οι Έλληνες ε-

φοπλιστές έναντι των ανταγωνιστών τους, αναφέρθηκε ο κ. Πόλυς Χατζηγιάννου. «Η παράδοση είναι ένα εργαλείο επιβίωσης, διαχείρισης των αλλαγών και αφομοίωσης των νέων συνθηκών», ανέφερε χαρακτηριστικά. Στη «φαρέτρα» των Ελλήνων εφοπλιστών βρίσκεται ο στενός έλεγχος της απόδοσης αλλά και των εξόδων των πλοίων, αλλά και οι πολύ καλές προβλέψεις για την παγκόσμια οικονομία.

Όσον αφορά τις δυνατότητες ανάπτυξης, αυτές σύμφωνα με τον εφοπλιστή κ. Χατζηγιάννου είναι τρεις: Με ίδια κεφάλαια τα οποία έχουν συγκεντρωθεί τα τελευταία χρόνια από τα μεγάλα κέρδη που έχει αποφέρει η αγορά, με αύξηση του δανεισμού, δυνατότητα που εμπεριέχει όμως κινδύνους σε περίπτωση που γυρίσει η ναυλαγορά, αλλά και με πρόσβαση στις χρηματοπιστωτικές αγορές.

Τέλος, ο κ. Χάρης Βαφειάς, του οποίου ο ναυτιλιακός όμιλος δραστηριοποιείται και στη χρηματιστηριακή αγορά των ΗΠΑ, αναφέρθηκε στον τρόπο διαχείρισης των εισηγμένων εταιρειών. «Οι περισσότεροι επενδυτές θέλουν να βλέπουν ραγδαίο άνοδο του στόλου της κάθε εταιρείας, περισσό-

τερα πλοία, αυξημένα έσοδα. Αλλά νομίζω ότι οι περισσότερες εταιρείες έως τώρα έχουν καταφέρει να βρουν το σωστό μείγμα του timing και του growth, ώστε και να μην αγοράζουν πλοία μόνο για να τα αγοράζουν και να μην κάνουν λάθος στο timing ώστε να θεωρούνται πολύ ακριβά.

Γενικότερα δεν είναι μόνο τι αγοράζεις και με ποια τα χρήματα, αλλά τι κάνεις σε αυτό που αγοράζεις» τόνισε χαρακτηριστικά ο κ. Βαφειάς. Τα... δύσκολα για την παραδοσιακή ναυτιλιακή εταιρεία περιέγραψαν στις τοποθετήσεις τους οι κ. Γιώργος Μπάνος της G. Moundreas & Co. και Γιώργος Μαργαράνης, διευθύνων σύμβουλος της Clarksons Hellas.

Ο κ. Μπάνος ανέλυσε τα τρία «καυτά» σημεία για την παραδοσιακή εταιρεία:

«Πρώτον, στην καθημερινή μου ενασχόληση με τις ναυπηγικές παραγγελίες διαπιστώνω την επιρροή μερικών μεγάλων ναυτιλιακών συγκροτημάτων που ασκείται στα ναυπηγεία, με αποτέλεσμα την προνομιακή μεταχείρισή τους και τον παραμερισμό των μικρών.

Δεύτερον, αποτελεί ίσως κοινό μυστικό η oligο-

πωλιακή διείσδυση και άκρως προνομιακή μεταχείριση των μεγάλων εφοπλιστών από τους εξίσου μεγάλους ναυλωτές, με έμφαση στις πετρελαϊκές εταιρείες (majors).

Τρίτον -και ίσως το σπουδαιότερο- η ισχυρή προτίμηση των τραπεζών και άλλων χρηματοδοτικών σχημάτων που ασχολούνται με τη ναυτιλία προς τα μεγάλα συγκροτήματα με παράλληλο αποκλεισμό των μικρών» επισήμανε στην ομιλία του.

«Η βαθιά γνώση των πλοίων σε συνδυασμό με την ευστροφία και την ευρηματικότητα επέτρεψε στο παρελθόν στις ελληνικές εταιρείες να έχουν χαμηλότερα λειτουργικά έξοδα και να λειτουργούν πιο αποτελεσματικά από τις εταιρείες εξωτερικού. Καθώς ο ένας κανονισμός διαδέχεται τον άλλον, το συγκριτικό πλεονέκτημα που είχαν οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες έναντι των ξένων εξανεμίζεται», ανέφερε ο Γιώργος Μαργαράνης και προσέθεσε: «Για ένα πράγμα όμως είμαι βέβαιος, ότι καθώς είμαστε ευρηματικοί, toλμηροί και πρωτοπόροι, θα παραμείνουμε στο προσκήνιο του παγκόσμιου ναυτιλιακού γίγνεσθαι για πολλές δεκαετίες ακόμα». ☉



TSAVLIRIS
SALVAGE

"The world's most powerful tug"

www.tsavliris.com

TSAVLIRIS SALVAGE (INTERNATIONAL) LTD 10 Akti Poseidonos, 185 31 Piraeus, Greece, Tel.: +30 210 422 1000, Fax: +30 210 422 1008/417 4885, E-mail: salvage@tsavliris.com
London Agents: Tsavliris (Shipping) Ltd, 38 Bruton Place, Mayfair, W1J 6NX London, United Kingdom, Tel.: +44(0)207 629 7373, Fax: +44(0)207 629 7379, E-mail: tsav@globalnet.co.uk

■ Ετήσια συνάντηση ναυτικής τεχνολογίας

Το Ελληνικό Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας (ΕΛΙΝΤ) πραγματοποιεί στο μέγαρο του ΟΛΠ τεχνολογικό συνέδριο και εκθεσιακή παρουσίαση για την ελληνική και διεθνή ναυτιλία. Στόχος της ετήσιας συνάντησης ναυτικής τεχνολογίας είναι η λειτουργία αξιόπιστης γέφυρας επικοινωνίας και συνεργασίας ανάμεσα στον ακαδημαϊκό κόσμο, τα στελέχη ναυτικών επιχειρήσεων, τα στελέχη της ναυπηγικής βιομηχανίας, της επαγγελματικής ενώσεις και τους κρατικούς φορείς.

Η ετήσια συνάντηση 2007 του ΕΛΙΝΤ περιλαμβάνει συνέδριο, εκθεσιακή παρουσίαση ναυτικής τεχνολογίας και έκθεση πεπραγμένων συνεδρίου και παρουσιάζει μεγάλο ενδιαφέρον για τον επαγγελματικό, επιστημονικό και επιχειρηματικό κόσμο της χώρας μας, σε όλους της κλάδους της ναυτιλίας, της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας και των σχετικών υπηρεσιών.

Οι επιστημονικές ανακοινώσεις του συνεδρίου θα πραγματοποιηθούν από έγκυρους επιστήμονες και πεπειραμένους επαγγελματίες, διευθυντικά στελέχη και ειδικούς συμβούλους της ναυτιλιακής αγοράς, αφορούν δε τα παρακάτω ζητήματα άμεσου ενδιαφέροντος για την ελληνική ναυτιλία:

Τεχνολογία νέων ναυπηγικών κατασκευών, εξέλιξη διεθνών κανονισμών σε σχέση με τη σχεδίαση και λειτουργία πλοίων, goal-based standards, κοινοί κανόνες νηογμωνών (common structural rules), ασφάλεια και περιβαλλοντική προστασία. σύγχρονες μέθοδοι πρόβλεψης δυναμικής συμπεριφοράς πλοίων (αντίσταση, πρόωση, ευστάθεια, sea keeping, πηδολιουχία), προβλήματα της ελληνικής ακτοπλοΐας, ναυτικές πραγματογνωμοσύνες και ανάλυση ναυτικών ατυχημάτων, συστήματα υποστήριξης αποφάσεων εν πλω, ναυτικοί κινητήρες και βοηθητικά μηχανήματα, ναυτικά καύσιμα και λιπαντικά, μέθοδοι οργάνωσης και διοίκησης ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων, μέθοδοι προγραμματισμού συντήρησης και επισκευών στόλου.



Η ετήσια Συνάντηση Ναυτικής Τεχνολογίας (30 Νοεμβρίου 2007) απευθύνεται τόσο στα μέλη του ΕΛΙΝΤ όσο και γενικά σε όλους τους επιστήμονες και τεχνικούς της ναυπηγικής και ναυτιλιακής βιομηχανίας, καθώς και σε εκπροσώπους και στελέχη ναυτιλιακών επιχειρήσεων και κρατικών φορέων του κλάδου, ενώ φιλοδοξεί να προσφέρει πλατφόρμα για εποικοδομητικές «business to business» συνεργασίες μεταξύ μελών, επιχειρήσεων, φορέων, οργανισμών και ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Για το σκοπό αυτό, παράλληλα με την τεχνολογική ημερίδα, το ΕΛΙΝΤ έχει προγραμματίσει εταιρικές/εκθεσιακές παρουσιάσεις.

Στην επιστημονική επιτροπή της ημερίδας θα συμμετάσχουν οι κ. Γ. Αθανασούλης, ΕΜΠ, Ν. Αλαφάκης, ΥΕΝΑΝΠ, Δ. Βασσάλος, Univ. Strathclyde, Π. Γιαννούλης, OceanKing Ltd., Γ. Γρηγορόπουλος, ΕΜΠ, Ι. Κοκαράκης, Bureau Veritas, Σ. Μαυράκος, ΕΜΠ, Κ. Μητσότακης, Ναυπηγεία Ελευσίνας, Κ. Μπελιμπασάκης, ΤΕΙ Αθήνας Ν. Νικητάκος, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Β. Παπάζογλου, ΕΜΠ & Αρχή Διασφ. Ποιότητας Εκπαίδευσης, Α. Παπανικολάου, ΕΜΠ, Κ. Σπύρου, ΕΛΙΝΤ & ΕΜΠ, Γ. Τζαμπίρας, ΕΜΠ, Η. Υφαντής, ΣΝΔ, Α. Φίλιππας, Σύλλ. Ναυπηγών Μηχανολόγων-Μηχανικών, Χ. Ψαραύτης, ΕΜΠ.

Στην οργανωτική επιτροπή της ημερίδας είναι οι κ. Π. Γιαννούλης, OceanKing Ltd, Χ. Ευσταθίου, ΕΛΙΝΤ & International Naval Surveys Bureau, Π. Κλαυδιανός, ΕΛΙΝΤ St International Naval Surveys Bureau, Κ. Σπύρου, ΕΛΙΝΤ & ΕΜΠ. Πληροφορίες και συμμετοχές, τηλ.: 210-41.86.062, 210-41.81.758, web site www.elint.org.gr

Η ημερίδα τελεί δε υπό την αιγίδα του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής, του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (ΝΕΕ) και του συλλόγου Διπλωματούχων Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών.

Υποστηρικτής: περιοδικό «Ναυτικά Χρονικά». ☉

■ Η δύναμη των ελληνικών εμπορικών πλοίων

Τα αποτελέσματα της έρευνας, μηνός Αυγούστου, για τη δύναμη των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 κοχ και άνω ανακοίνωσε η Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος ΕΣΥΕ. Ειδικότερα, στην έρευνα περιλαμβάνονται όλα τα πλοία 100 κοχ και άνω που έχουν κατασκευαστεί αποκλειστικά ή κύρια για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών, είναι νηολογημένα στην Ελλάδα και επιπλέον ανήκουν σε πρόσωπα -φυσικά ή νομικά- που κατοικούν στη χώρα μας.

Σύμφωνα λοιπόν με τα στοιχεία της ΕΣΥΕ, η δύναμη του ελληνικού εμπορικού στόλου τον Αύγουστο 2007 αριθμούσε συνολικά 2.050 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 36.780.712 κόρων (κοχ).

Από τα πλοία αυτά, 624 ήταν φορτηγά, συνολικής χωρητικότητας 14.108.068 κοχ, τα 502 δεξαμενόπλοια, συνολικής χωρητικότητας

20.998.857 κοχ και τα 924 επιβατηγά και λοιπά πλοία, συνολικής χωρητικότητας 1.673.787 κοχ.

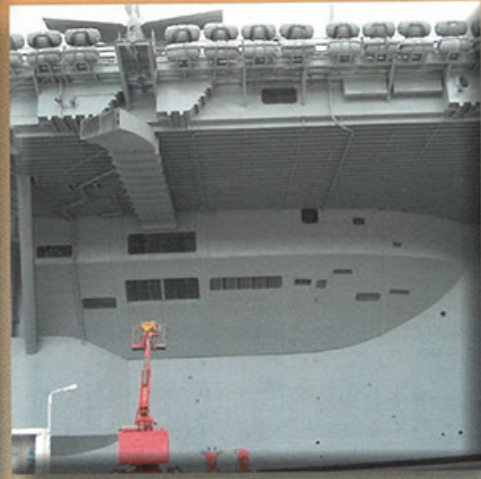
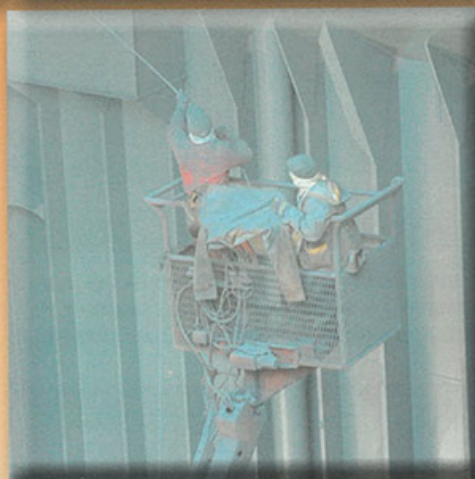
Κατά το χρονικό διάστημα Ιανουάριος 2001-Αύγουστος 2007 σημειώθηκε:

- Αύξηση της συνολικής δύναμης των πλοίων κατά 4,20%.
- Αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των πλοίων κατά 34,6%.
- Μείωση των φορτηγών πλοίων κατά 0,2%.
- Αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των φορτηγών πλοίων κατά 18,7%.
- Αύξηση των δεξαμενόπλοιων κατά 9,8%.
- Αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των δεξαμενόπλοιων κατά 49,0%.
- Αύξηση των επιβατηγών και λοιπών πλοίων κατά 4,4%.
- Αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των επιβατηγών και λοιπών πλοίων κατά 24,4%. ☉



We offer
**COST-EFFECTIVE
SOLUTIONS**
for...

YOUR CORROSION PROBLEMS



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

Application in:
**CARGO HOLDS
DECK
HATCH COMINGS
HULL
UPPER WING BALLAST TANK
D.B. WATER BALLAST TANKS
ACCOMODATION**

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



CORAL LTD.
GENERAL MARINE REPAIRS

■ Τελετή εγκαινίων



Ο Κ. Κληρονόμος, πρόεδρος της Hellenic Seaways, αναφέρθηκε στο επενδυτικό πρόγραμμα της εταιρείας για την προηγούμενη τριετία (2004-2007), που περιελάμβανε την εισαγωγή 8 νέων, υψηλής τεχνολογίας, πλοίων στο στόλο αυτής. Σήμερα, η Hellenic Seaways διαθέτει 34 πλοία, ενώ κατά το προηγούμενο διάστημα απέσυρε 32 υπερήλικα σκάφη.

Πραγματοποιήθηκε η επίσημη τελετή εγκαινίων του Ε/Γ - Ο/Γ «Αριάδνη», παρουσία του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής κ. Γ. Βουλγαράκη. Το «Αριάδνη», που δρομολογήθηκε στη γραμμή Πειραιά - Χανίων, έχει μήκος 196 μέτρα, πλάτος 27 μέτρα και μεταφορική δυναμικότητα 1.850 επιβατών και 650 Ι.Χ. οχημάτων (ή 132 Φ/Γ οχημάτων & 60 Ι.Χ.), υπηρεσιακή ταχύτητα 25 κόμβων και μέγιστη ταχύτητα 27,5 κόμβων. ☉



Γεράσιμος Στρίντζης: «Η μετασκευή του πλοίου πραγματοποιήθηκε εξ ολοκλήρου στην Ελλάδα, γεγονός που αποδεικνύει έμπρακτα την εμπιστοσύνη που δείχνει η εταιρεία στα ελληνικά χέρια».



Ο Γεώργιος Βουλγαράκης δήλωσε πως είναι ιδιαίτερως ευτυχής που παρευρέθη στην τελετή των εγκαινίων, καθώς η ανάληψη των καθηκόντων του στη νέα κυβέρνηση συνέπεσε με την είσοδο του πλοίου «Αριάδνη» στον Πειραιά.

Ιθακήσιοι Πλοίαρχοι - Οι παλιοί και οι νεότεροι

Του Χρήστου Ε. Ντούνη
Χορηγία Ιδρύματος Ιωάννου Φ. Κωστόπουλου,
Έκδοση Ένωσης Απανταχού Ιθακήσιων

Το πρόσφατο συγγραφικό πόνημα του κ. Χρήστου Ντούνη, αντιναυάρχου Λ.Σ., επίτιμου αρχηγού Λ.Σ., ο οποίος έχει συγγράψει περί τα 35 βιβλία και έχει



δημοσιεύσει 400 και πλέον άρθρα, αποτελεί συγγραφή της ζωντανής ναυτικής ιστορίας της Ιθάκης μέσω των Ιθακήσιων πλοίαρχων.

Οι 608 βιογραφούμενοι πλοίαρχοι που παρουσιάζονται σε αυτό το βιβλίο είναι ο ανεκτίμητος ναυτικός πλούτος του νησιού. Αξίζει να σημειωθεί ότι η Ένωση, όταν ανέλαβε την προσπάθεια αυτής της έκδοσης, διαπίστωσε ότι τα οικονομικά της επαρκούσαν ως την «ίσαλο γραμμή» χωρίς να υπάρξει αποθεματικό για άλλες δραστηριότητες. Στην προσπάθειά της για πηγές χρηματοδότησης στάθηκε αρωγός το Ίδρυμα Κωστόπουλου, ενώ ο κ. Ντούνης μαζί με τους συμμετέχοντες σε αυτό το βιβλίο παραχωρεί στην Ένωση τα συγγραφικά δικαιώματα από την εκμετάλλευσή του.

Ένα βιβλίο, λοιπόν, παρακαταθήκη για τις επόμενες γενιές, που αξίζει να αγκαλιστεί από τους Ιθακήσιους και όχι μόνον. ☉



**NEW DIRECT FLIGHTS FROM KIEV TO:
DUBAI, SHANGHAI, DELHI, BEIJING, BANGKOK, NAPLES, HAMBURG, CAIRO
SPECIAL SEAMEN FARES**

АероСвіт **AeroSvit**
UKRAINE AIRLINES

Address: 36-38 Syngrou Ave., Athens - Greece, Tel.: (+30) 210 92 10 710, Fax: (+30) 210 92 43 300
Athens International Airport: Tel.: (+30) 210 35 34 020, Fax: (+30) 210 353 29 75



ΛΙΜΑΝΙΑ: ΟΙ ΚΑΤΑΛΛΗΛΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΣΕ ΟΡΙΣΜΕΝΕΣ ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ

Του **Χαρίλαου Ν. Ψαραύτη** |
Καθηγητή ΕΜΠ, πρώην διευθύνοντος
συμβούλου ΟΛΠ Α.Ε.

Είναι σύνηθες οι απαντήσεις να δίνονται αφού πρώτα γίνουν συγκεκριμένες ερωτήσεις. Μια και στο θέμα των λιμανιών είναι πιθανό να έρθουν τα πάνω κάτω, εγώ θα κάνω ακριβώς το αντίστροφο. Αφορμή είναι η από εδώ και ένα έτος πρόθεση της κυβέρνησης να παραχωρήσει τους Σταθμούς Εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ) του ΟΛΠ και του ΟΛΘ σε ιδιώτες. Κάτι που ως φαίνεται η νέα κυβέρνηση θέλει τώρα να ξαναδρομολογήσει, μετά το πάγωμα της διαδικασίας επί ένα έτος.

(1) Η ΑΠΑΝΤΗΣΗ

Ξεπούλημα.

Το ελληνικό Δημόσιο.

Έχουν, αλλά τα λιμάνια δεν τους ανήκουν.

Κάτι περισσότερο από απαραίτητες.

Είναι από χρήσιμο έως απαραίτητο.

Οπωσδήποτε ναι.

Δεν χρειάζεται να ξαναφεύρουμε τον τροχό.

Όποιος βιάζεται σκοντάφτει.

Μόλις 464.000 TEU, επί συνόλου 1.403.000 TEU.

Εν πολλοίς άγνωστο.

Ισχύει ακριβώς το αντίστροφο.

Ρότερνταμ, Αμβούργο, Αμβέρσα, Γένοβα, Βαρκελώνη, Νέα Υόρκη.

Αν έτσι το μεθοδεύει, κάτι άλλο μπορεί να της βγει.

Θα έχει το μονοπώλιο.

Μπορεί να είναι πολύ χειρότερο.

Πρώτα λέγανε ναι, μετά όχι, και τώρα πάλι ναι, άρα ποιος ξέρει.

Ο ανταγωνισμός στο εγχώριο φορτίο.

Η ίση μεταχείριση των χρηστών.

Ποτέ δεν ξέρει κανείς.

Εν πολλοίς άγνωστο, αλλά θέλει μεγάλη προσοχή.

(2) Η ΕΡΩΤΗΣΗ

▶ Πώς χαρακτήρισαν οι συνδικαλιστές το σχέδιο της κυβέρνησης να παραχωρήσει τους δύο ΣΕΜΠΟ του ΟΛΠ και του ΟΛΘ σε ιδιώτες;

▶ Ποιος έχει το βασικό λόγο στο τι πρέπει να γίνει στο θέμα αυτό;

▶ Οι εργαζόμενοι στα λιμάνια έχουν και αυτοί κάποιο λόγο;

▶ Είναι απαραίτητες οι επενδύσεις από ιδιωτικά κεφάλαια για να «τρέξουν» πιο γρήγορα τα λιμάνια στο στίβο του διεθνούς λιμενικού ανταγωνισμού;

▶ Χρήζουν διευκρίνισης οι κανόνες του παιχνιδιού στους διαγωνισμούς παραχώρησης των ΣΕΜΠΟ;

▶ Θα απαιτηθούν νομοθετικές ή άλλες ρυθμίσεις για να προχωρήσουν χωρίς προβλήματα οι διαγωνισμοί;

▶ Μοντέλα τέτοιων διαγωνισμών παραχώρησης δεν υπάρχουν από άλλες χώρες;

▶ Πώς χαρακτηρίζετε τη μεγάλη σπουδή για την παραχώρηση των ΣΕΜΠΟ και το μετέπειτα πάγωμα της διαδικασίας κατόπιν συνδικαλιστικών αντιδράσεων;

▶ Πόσο ήταν το εγχώριο φορτίο του ΟΛΠ το 2006 (έμφορτα εισαγωγής-εξαγωγής);

▶ Από πού θα προέλθουν και πού θα χωρέσουν τα 4.500.000 TEU, που θα τριπλασιάσουν την κίνηση του ΟΛΠ και που οραματιζόταν ο κ. Κεφαλογιάννης;

▶ Είναι το φορτίο μεταφόρτωσης πιο κερδοφόρο για τα λιμάνια από το εγχώριο φορτίο;

▶ Ποια είναι μερικά δημόσια λιμάνια τα οποία λειτουργούν σύμφωνα με το μοντέλο παραχώρησης (landlord port);

▶ Ένα τέτοιο μοντέλο θέλει η κυβέρνηση και για τον Πειραιά και τη Θεσσαλονίκη;

▶ Ποιο είναι ένα πιθανό πρόβλημα με το σχέδιο, εάν επιλεγεί ένας ιδιώτης ως πάροχος λιμενικών υπηρεσιών;

▶ Είναι ένα ιδιωτικό μονοπώλιο καλύτερο από το δημόσιο;

▶ Θα είναι και ο ΟΛΠ ένας από τους παρόχους στο ΣΕΜΠΟ του Πειραιά;

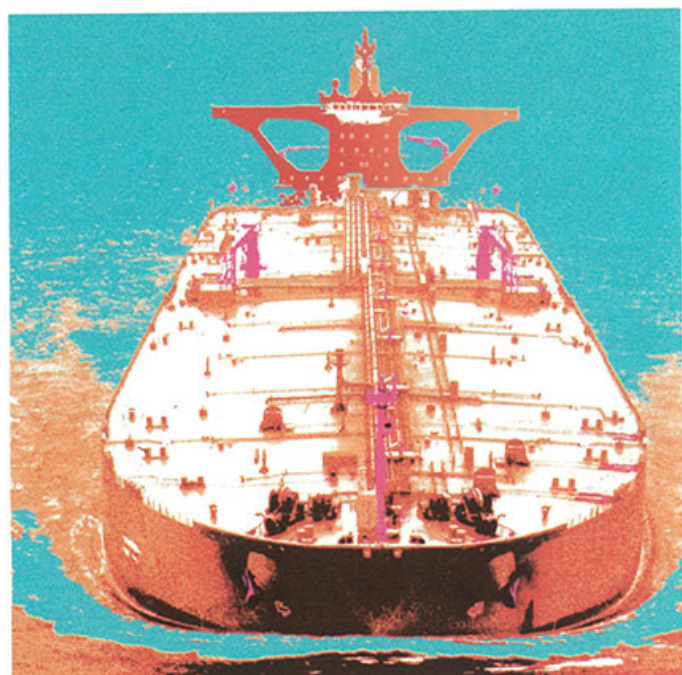
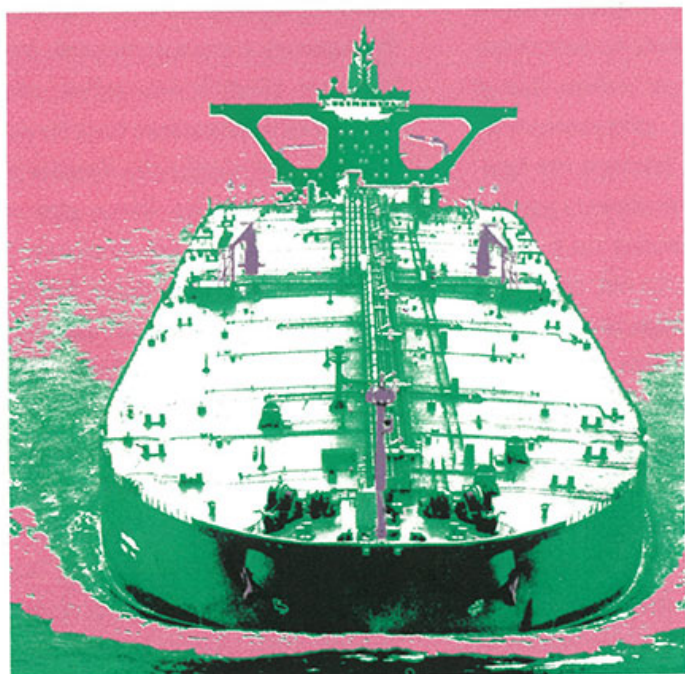
▶ Ποιο θα είναι το κύριο πρόβλημα του ΟΛΠ αν είναι και αυτός πάροχος στο ΣΕΜΠΟ;

▶ Τι άλλο βασικό διακυβεύεται με το σχέδιο παραχώρησης;

▶ Η έκβαση της υπόθεσης του ΟΛΠ με την Επιτροπή Ανταγωνισμού (καταγγελία Σαρλή) θα έχει κάποια επίπτωση στο θέμα αυτό;

▶ Πώς θα εξελιχθούν τα πράγματα από εδώ και εμπρός;





First Class tankers: a new perspective



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

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





Ι Του Πάνου
Ζαχαριάδη Ι

Τεχνικού διευθυντή
Atlantic Bulk Carriers



Εκπομπές καυσαερίων από τα πλοία

**Τι διαδραματίζεται
από πλευράς καινούργιων
κανονισμών**

Το φαινόμενο του θερμοκηπίου και η αντιμετώπιση των εκπομπών στην ατμόσφαιρα φαίνεται να απασχολεί όλο και περισσότερο τους κατοίκους των ανεπτυγμένων περιοχών του πλανήτη μας, οι οποίοι, σύμφωνα με πρόσφατες μετρήσεις - gallor, ανησυχούν σοβαρά για τις επιπτώσεις. Ειδικότερα, στην Αμερική το 84% του κοινού πιστεύει ότι το φαινόμενο του θερμοκηπίου είναι υπαρκτό, ενώ το 70% πιστεύει ότι η κυβέρνηση δεν κάνει κάτι γι' αυτό. Παρόμοια νούμερα αναφέρονται σε gallors της Ευρώπης. Είναι φυσικό λοιπόν τα μέσα μαζικής ενημέρωσης να ασχολούνται με το θέμα όλο και πιο τακτικά και οι πολιτικοί και κυβερνήτες να θέλουν να φανούν ότι κάτι κάνουν. Η πίεση στους νομοθέτες είναι μεγάλη και είναι σίγουρο ότι καινούργιοι δαπανηροί κανονισμοί για τα πλοία έρχονται πολύ σύντομα. Έτσι, π.χ. στις ΗΠΑ, η αρχή έγινε στην Καλιφόρνια, ενώ έντεκα ακόμη πολιτείες πρόκειται να περάσουν νόμους για μείωση εκπομπών από τα πλοία, έστω κι αν η κεντρική κυβέρνηση των ΗΠΑ αρνείται ακόμα να κοιτάξει το πρόβλημα κατάματα (βλέπε Kyoto). Τέτοια αποσπασματική και τοπική/περιφερειακή νομοθέτηση είναι φυσικά ό,τι χειρότερο για μια διεθνή δραστηριότητα όπως είναι η θαλάσσια μεταφορά. Αλλά, πριν συζητήσουμε τα διάφορα προτεινόμενα μέτρα, ας γυρίσουμε λίγο πίσω να εξετάσουμε το πρόβλημα.

Υπάρχει πρόβλημα;

Η πλειονότητα των επιστημόνων και ερευνητών πιστεύει ότι πράγματι οι ανθρώπινες δραστηριό-

τητες έχουν αρχίσει να επηρεάζουν σοβαρά το κλίμα του πλανήτη. Για πολλούς είναι θέμα χρόνου πότε θα «ξεχειλίσει το ποτήρι», δηλαδή πότε θα ξεπεράσουμε το σημείο μη επιστροφής, όπου οι κλιματικές αλλαγές θα γίνουν ραγδαίες, καταστροφικές και μη αναστρέψιμες. Κανείς δεν γνωρίζει πότε μπορεί να συμβεί αυτό. Μπορεί σε δεκαετίες, μπορεί και αύριο. Πάντως, χάριν της αντικειμενικότητας πρέπει να αναφέρουμε ότι αρκετοί αναγνωρισμένοι επιστήμονες δηλώνουν ακόμη σκεπτικοί για το αν πράγματι υπάρχει κλιματική αλλαγή ή αν είναι λόγω ανθρωπίνων δραστηριοτήτων ή απλώς συμπτωματική.

Αν όμως αναλογιστούμε πόσο μικρός και πεπερασμένος είναι ο πλανήτης μας και ιδίως πόσο λίγη είναι η ατμόσφαιρά του, τότε καταλαβαίνουμε πόσο εύκολα μπορούμε να κάνουμε ζημιά. Τα βιβλία λένε ότι η ατμόσφαιρα της Γης εκτείνεται πάνω από τα 300 χιλιόμετρα ύψος. Στην πραγματικότητα, ατμόσφαιρα όπως την ξέρουμε δεν υπάρχει πάνω από τα 10 χιλιόμετρα ύψος. Το 80-90% της ποσότητας της ατμόσφαιρας περιέχεται στην τροπόσφαιρα, που το όριό της φτάνει μόλις τα 10 χιλιόμετρα πάνω από το κεφάλι μας, δηλαδή μια απόσταση Ομόνοια - Πειραιάς. Αυτή είναι ουσιαστικά όλη κι όλη η ατμόσφαιρα για την οποία μιλάμε. Αν η Γη είχε μέγεθος μπάλας ποδοσφαίρου η ατμόσφαιρα των 10 χιλιομέτρων θα ήταν λεπτότερη από μία σελίδα χαρτί. Και αν η Γη είχε διάμετρο ένα μέτρο, η ατμόσφαιρα θα ήταν λεπτότερη του ενός χιλιοστού.

Το υπόλοιπο 10% της ατμόσφαιρας περιέχεται στα υψηλότερα στρώματα, δηλαδή στρατόσφαι-

ρα (έως τα 50 χλμ.), μεσόσφαιρα (100 χλμ.), θερμόσφαιρα και εξώσφαιρα. Από τη στρατόσφαιρα και πάνω, μιλάμε απλώς για ύπαρξη μορίων ατμόσφαιρας, ενώ ύψος άνω των 100 χλμ. θεωρείται πρακτικά «Διάστημα».

Από αυτά τα 10 χλμ. της τροπόσφαιρας, κανένα ζώο δεν ζει μόνιμα σε υψόμετρο άνω των 6 χιλιομέτρων. Τα πουλιά πετούν συνήθως σε ύψος έως 2 χιλιόμετρα. Η ατμοσφαιρική πίεση στα 5 χιλιόμετρα ύψος είναι περίπου η μισή της πίεσης στην επιφάνεια της θάλασσας, που σημαίνει ότι υπάρχει περίπου το μισό οξυγόνο για εισπνοή. Ο μέσος άνθρωπος αισθάνεται σοβαρή έλλειψη οξυγόνου σε τέτοιο ύψος. Συνεπώς, η «χρησιμοποιήσιμη» ατμόσφαιρα για τον άνθρωπο και την πανίδα (αλλά και τη χλωρίδα) του πλανήτη εκτείνεται πρακτικά μόλις 5 χιλιόμετρα πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας (δηλαδή απόσταση περίπου Φάληρο - Πειραιάς).

Επιπλέον, η φυσιολογική περιεκτικότητα της ατμόσφαιρας σε διοξείδιο του άνθρακα (CO_2) είναι μόλις 0,03%. Είναι λοιπόν φανερό με πόσο λεπτές ισορροπίες παίζουμε όταν εξαπολύουμε χιλιάδες εκατομμύρια τόνους CO_2 στην ατμόσφαιρα κάθε χρόνο.

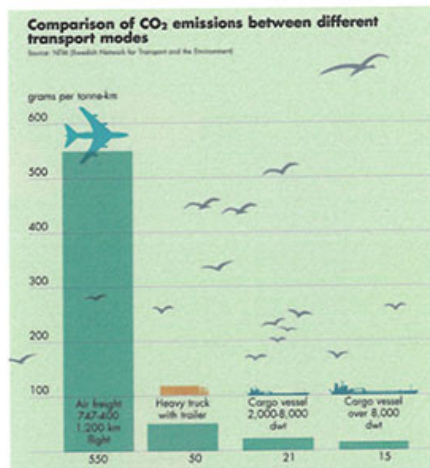
Εκπομπές από πλοία

Παρόλο ότι το 90% των παγκοσμίων μεταφορών εκτελούνται διά θαλάσσης, τα πλοία είναι κατά πολύ λιγότερο υπεύθυνα για τη μόλυνση της ατμόσφαιρας εν συγκρίσει με άλλα μέσα μεταφοράς. Τα πλοία ευθύνονται για μόλις το 10% των εκπομπών από όλα τα μεταφορικά μέσα και για μόλις το 1,4% των παγκοσμίων εκπομπών ρύπων (που

συμπεριλαμβάνουν εργοστάσια ηλεκτρικής ενέργειας κ.λπ.). Συγκρινόμενα δε με άλλα μέσα μεταφοράς, παράγουν 5 φορές λιγότερο CO_2 από τα φορτηγά και τρένα και 30 φορές λιγότερο CO_2 από τα αεροπλάνα (ανά τόνο φορτίου επί διανυθέν χιλιόμετρο - βλέπε γραφήματα).

Οι εκπομπές οξειδίων θείου και αζώτου, μικροσωματιδίων και μονοξειδίου του άνθρακα είναι κατά τάξεις μεγέθους μικρότερες, ενώ η αποδοτικότητα των πλοίων εν σχέσει με την κατανάλωσή τους σε καύσιμο είναι πολύ μεγαλύτερη από τα άλλα μέσα μεταφοράς. Με το ίδιο καύσιμο, ένας τόνος φορτίου μεταφέρεται 3 φορές μακρύτερα με πλοίο παρά με τρένο, 10 φορές μακρύτερα από φορτηγό και 80 φορές μακρύτερα από αεροπλάνο.

Παρ' όλα αυτά, η εικόνα μιας τσιμινιέρας που εκπέμπει μαύρο καπνό είναι προσφιλής στα μέσα ενημέρωσης και, δεδομένης της ευαισθησίας του κοινού και των πολιτικών, οι πιέσεις για βελτίωση είναι επιτακτικές. 1,4% των παγκοσμίων εκπομπών ρύπων αντιπροσωπεύει χιλιάδες εκατομμύρια τόνους ρυπογόνων αερίων και αν οι τωρινές εκπομπές μείνουν ανεξέλεγκτες, αυτές προβλέπεται να αυξηθούν κατά 40-80% έως το 2020 (λόγω της προβλεπόμενης αύξησης θαλάσσιων μεταφορών). Η Ευρωπαϊκή Ένωση θεωρεί ότι έως το 2020 τα πλοία σε ευρωπαϊκά νερά θα παράγουν περισσότερους ρύπους από τους ρύπους των δραστηριοτήτων στην ξηρά. Αυτό μπορεί να είναι τραβηγμένο, αλλά δεικνύει τη σημασία που δίνουν οι Ευρωπαίοι πολιτικοί στη μείωση των ρύπων των πλοίων. Έτσι υπό την πίεση ευρωπαϊκών μονομερών νομοθετημάτων (και αυτών των δυτι-



• The typical cost to a consumer in the United States of transporting crude oil from the Middle East, in terms of the purchase price of gasoline at the pump, is about half a US cent per litre.

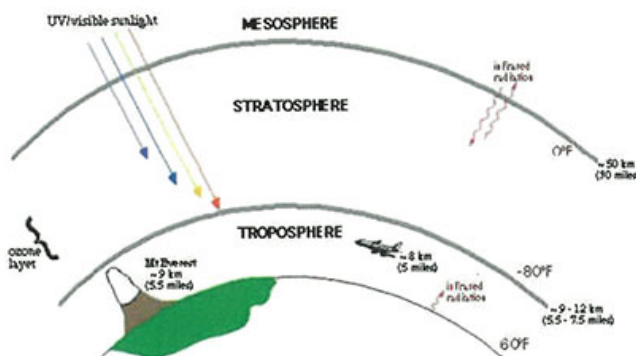
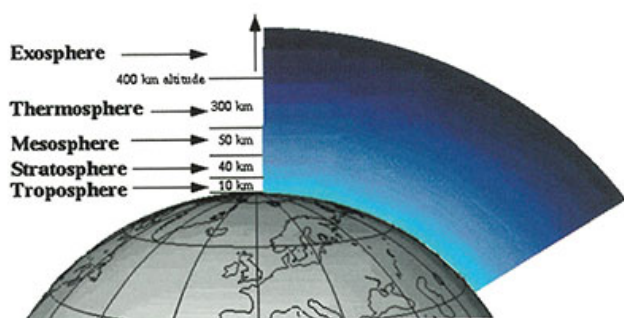
• The typical cost of transporting a tonne of iron ore from Australia to Europe by sea is about US \$12.

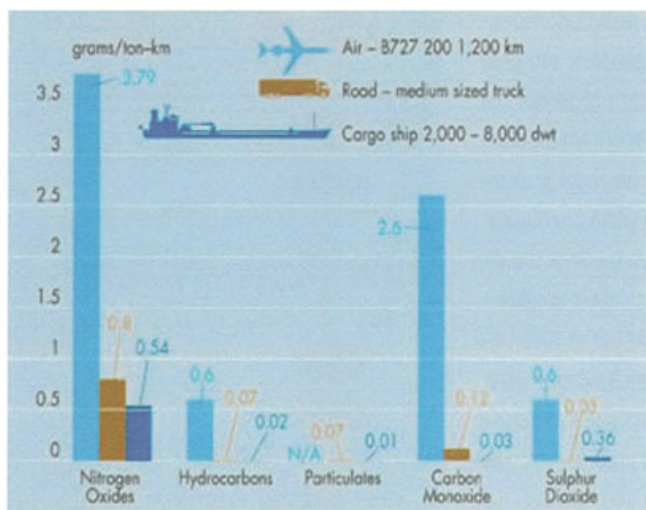
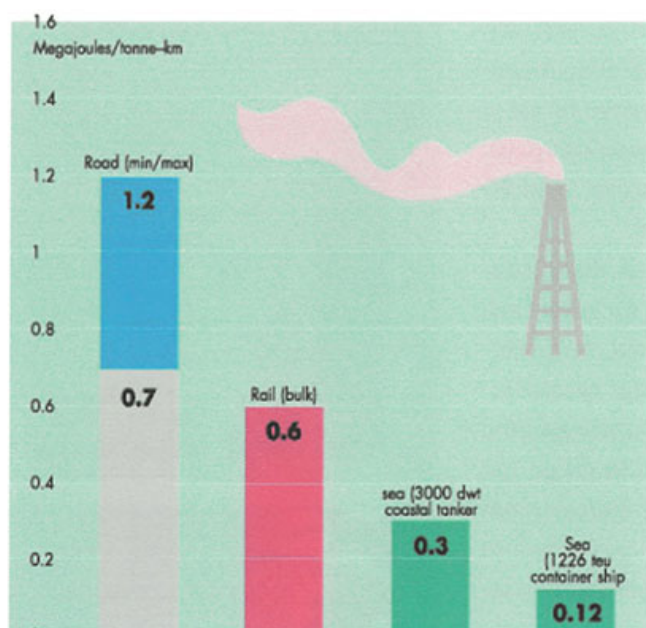
• The typical cost of transporting a 20 foot container from Asia to Europe carrying over 20 tonnes of cargo is about the same as the economy airfare for a single passenger on the same journey.

Typical Ocean Freight Costs (Asia-US or Asia-Europe)

Unit	Typical Shelf Price	Shipping Costs
TV Set	1 unit	\$700.00
DVD/CD Player	1 unit	\$200.00
Vacuum Cleaner	1 unit	\$150.00
Scotch Whisky	Bottle	\$50.00
Coffee	1 kg	\$15.00
Biscuits	Tin	\$3.00
Beer	Can	\$1.00

Source: NTM (Swedish Network for Transport
Source: Marisec.Org (Bimco - and the Environment)
Intercargo-Ics-Isf-Intertanko)





Comparative fuel consumption. Source: UK Department of Transport
Comparative exhaust gas emissions. Source: NTM (Swedish Network for Transport and the Environment)

κών πολιτειών ΗΠΑ) ο IMO έπρεπε να επιταχύνει το βηματισμό του.

Είναι αυτονόητο, ότι κάποιες λύσεις πρέπει να εφαρμοστούν για μείωση των εκπομπών και ότι αυτές θα επιφέρουν σημαντικό κόστος. Η προσπάθεια όμως πρέπει να λαμβάνει υπ' όψιν τη συνολική επίπτωση της μεθόδου στο περιβάλλον και όχι απλά την αποτελεσματικότητά της μόνο στα καυσάδια (π.χ. οι «καταλύτες» -scrubber- μειώνουν τα ρυπογόνα αέρια αλλά παράγουν υγρά και στερεά τοξικά κατάλοιπα).

Υπάρχοντες κανονισμοί

Το κεφάλαιο 6 της MARPOL του IMO ρυθμίζει τις εκπομπές αερίων από τα πλοία. Εφαρμόστηκε το Μάιο του 2005 και θέτει όρια εκπομπών οξειδίου του

αζώτου για καινούργια πλοία, ενώ καθορίζει «προστατευόμενες» θαλάσσιες περιοχές όπου εκεί το πετρέλαιο καύσιμο που χρησιμοποιείται δεν πρέπει να περιέχει πάνω από 1,5% θείο.

Τέτοιες προστατευόμενες περιοχές (SECA από το Sulphur Oxide Emissions Control Area) είναι η Βαλτική από το 2006 και η Βόρεια Θάλασσα από τον Αύγουστο του 2007. Οι συζητήσεις συνεχίζονται για μελλοντική αύξηση των προστατευόμενων περιοχών με περαιτέρω μείωση της επιτρεπόμενης περιεκτικότητας θείου.

Εν τω μεταξύ, η Καλιφόρνια προχώρησε στην απαγόρευση χρήσης καυσίμου πλοίων με πάνω από 0,5% θείο στα πλοία εντός 24 μιλίων από τις ακτές της, προωθώντας πληθώρα άλλων αυστηρότερων κανονισμών και μελλοντικό όριο 0,1% θείο από το 2010. Τέτοιοι τελείως τοπικοί κανονισμοί είναι φυσικά μεγάλος πονοκέφαλος για τους διαχειριστές πλοίων. Απαιτούν πολύπλοκες γραφειοκρατικές απαιτήσεις, με μεγάλες πιθανότητες λάθους από το πλήρωμα, με συνέπεια μεγάλα χρηματικά πρόστιμα και καθυστερήσεις.

Το κεφάλαιο 6 της MARPOL δεν ασχολήθηκε με τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, και αυτή η σημαντική παράλειψη οδήγησε αμέσως σε νέες προτάσεις για αναθεώρησή του.

Μελλοντικές προτάσεις

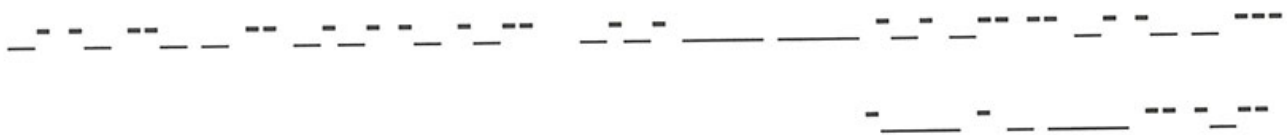
Από το τέλος του 2003 έχει εκδοθεί απόφαση (Resolution) του IMO για την πολιτική που πρόκειται να ακολουθηθεί ο οργανισμός για τη μείωση των αερίων που αυξάνουν το φαινόμενο του θερμοκηπίου, ζητώντας από τα κράτη-μέλη να συνεισφέρουν ιδέες και να συμφωνήσουν σε κάποιο δείκτη CO₂ ανά τύπο πλοίου (emission index), ώστε να τεθεί η βάση για μετρήσιμες μειώσεις. Οι προτάσεις από κράτη-μέλη θα κατατεθούν έως το τέλος του 2007.

Για όσους γνωρίζουν την οδηγία αυτή, είναι προφανές πως τείνει να καθιερωθεί στο μέλλον το σύστημα της αγοραπωλησίας μονάδων CO₂. Δηλαδή η κάθε εταιρεία, αναλόγως των πλοίων της, θα δικαιούται ένα συγκεκριμένο αριθμό μονάδων εκπομπών CO₂ και αν τις ξεπεράσει θα πρέπει να πληρώσει αγοράζοντας μονάδες CO₂ (από έναν τύπο διεθνούς χρηματιστηρίου), ενώ αν έχει περίσσειμα μονάδων (λόγω καλής διαχείρισης/αποδοτικότητας μηχανών της κ.λπ.) θα μπορεί να τις πουλήσει ή να τις κρατήσει για μελλοντική χρήση.

Στο Λονδίνο λειτουργεί από τον Απρίλιο του 2007 τέτοιο «χρηματιστήριο» με τζίρο \$30 δισ., που όμως αναμένεται να ξεπεράσει το ένα τρις. δολάρια έως το 2010. Η τωρινή τιμή μονάδος (τόνου) άνθρακα είναι \$30.

Με όλες αυτές τις εξελίξεις και προβλέψεις για αλλαγή της MARPOL 6 με περισσότερες προστατευόμενες περιοχές, μειώσεις των ορίων θείου και τοπικές νομοθεσίες (Ευρωπαϊκή Ένωση, Καλιφόρνια) αυστηρότερων απαιτήσεων, οι προτάσεις από διάφορους φορείς για το πώς θα μειωθούν οι εκπομπές άρχισαν να πέφτουν βροχή.

- Η Καλιφόρνια και άλλες πολιτείες προτείνουν να σβήνουν τελείως τα πλοία τις ηλεκτρομηχανές στο λιμάνι και να συνδέονται με επίγειο ρεύμα (cold ironing). Φυσικά αυτό αυξάνει τους ρύπους από τα εργοστάσια παραγωγής



(Nautical Coordinates lead the way to Jet Oil)

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



PHYSICAL SUPPLIER AT PIRAEUS

MAMIDOIL - JETOIL S.A.

PIRAEUS: tel. +30210 4283201, +30210 4283368

e-mail: jetbunkers@jetoil.gr

γής ηλεκτρικής ενέργειας (εκτός αν είναι πυρηνικά - που στην Καλιφόρνια υπάρχουν δύο).

- Συστήματα καθαρισμού καυσαερίων (scrubbers) μπορούν να τοποθετηθούν στα πλοία, όμως η τεχνολογία είναι ακόμη στα σπάργανα με δύο μόνο βασικούς κατασκευαστές. Τα συστήματα αυτά διαχωρίζουν τους ρύπους (ιδίως τα οξείδια του θείου και τα βλαβερά σωματίδια) από το καυσαέριο με έκχυση γλυκού ή θαλασσινού νερού. Προς το παρόν είναι πανάκριβα (3-4 εκατ. δολάρια) και απαιτούν μεγάλο χώρο στην τοιμινιέρα για τοποθέτηση. Το απόβλητο είναι όξινο (θειικό οξύ), το οποίο δεν πρέπει απλώς να πετιέται στη θάλασσα. Πρόσφατες μελέτες δείχνουν ότι το αλκαλικό PH της θάλασσας έχει αρχίσει και αλλάζει προς πιο όξινο λόγω της μόλυνσης. Είναι λοιπόν βέβαιο ότι σε περίπτωση τοποθέτησης scrubber, οι μελλοντικοί κανονισμοί θα απαιτούν παράδοση των αποβλήτων (sludge) στην ξηρά. Όμως, υπάρχει κι άλλο πρόβλημα. Για κάθε μόριο διοξειδίου του θείου που εξουδετερώνεται από το scrubber, δύο μόρια διοξειδίου του άνθρακα απελευθερώνονται στην ατμόσφαιρα. Αυτό αντιστοιχεί σε 2,75 kg CO₂ για κάθε κιλό εξουδετερωμένου θείου.
- Μία άλλη πρόταση είναι απλώς να κτίζονται μεγαλύτερα πλοία. Αν το μέγεθος των capsize πλοίων, για παράδειγμα, αυξηθεί στο μέγεθος των ULOC (Ultra Large Ore Carrier) οι εκπομπές ανά τόνο μεταφερόμενου φορτίου μειώνονται κατά 30%. Βέβαια, οι υποδομές των λιμανιών πρέπει να αλλάξουν ιδίως για τα μικρότερα πλοία (handymax / panamax), τα οποία έτσι κι αλλιώς μεγαλώνουν με κάθε νέο σχεδιασμό από τα ναυπηγεία. Πάντως, το άλμα από capsize σε ULOC θα έρχεζε μεγάλης προσοχής λόγω των ατελών νέων κανονισμών κατασκευής (IACS CSR) και της συνήθους βιαστικής και χαμηλής ποιότητας κατασκευής από τα ναυπηγεία Κίνας.
- Μια άλλη πρακτική και εφικτή πρόταση είναι η μείωση της ταχύτητας όταν το πλοίο πλησιάζει στεριά ή λιμάνι. Ο πρόεδρος του Ελληνικού

Ναυτικού Επιμελητηρίου κ. Γ. Γράτσος εκτιμά πως μια μείωση της ταχύτητας κατά 20% όταν τα πλοία πλησιάζουν τις ακτές της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για παράδειγμα, αντιστοιχεί σε μείωση των εκπομπών κατά 55-65%.

- Και τέλος, υπάρχει η πρόταση της Intertanko, η οποία έπese πραγματικά σαν βόμβα στον εφοπλιστικό κόσμο.

Η Intertanko πρότεινε να απαγορευτεί το βαρύ πετρέλαιο (fuel oil) και όλα τα πλοία να καίνε μόνο ντίζελ με μέγιστη περιεκτικότητα σε θείο 1%. Προφανώς, η Intertanko, διαβλέποντας τους τοπικούς κανονισμούς να πληθαίνουν, τη μελλοντική αύξηση των ειδικών προστατευόμενων περιοχών, την όρεξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των ΗΠΑ να νομοθετούν κατά το δοκούν, πρότεινε τη λύση «one size fits all» με την ελπίδα ότι θα σταματήσουν οι διάφορες SECA και οι πολυσχιδείς τοπικοί νόμοι που δυσκολεύουν τη διεθνή ναυτιλία.

Ίσως βέβαια να έπαιξε ρόλο και η σκέψη «με ένα σμπάρο δυο τρυγόνια», αφού με την πρόταση αυτή το πρόβλημα μεταφέρεται εν μέρει από τους πλοιοκτήτες στις εταιρείες πετρελαιοειδών (φτιάξτε μας ντίζελ και εμείς συμφωνούμε να το κάψουμε παρόλο που κοστίζει διπλή τιμή). Η πρόταση εξέπληξε τους περισσότερους πλοιοκτήτες, πολλοί εκ των οποίων είναι μέλη της Intertanko αλλά δεν είχαν ενημερωθεί για την επερχόμενη πρόταση. Οι σκέψεις των περισσοτέρων στράφηκαν στο κόστος των καυσίμων, ιδίως αν οι διάφορες κυβερνήσεις και οργανισμοί βιαστούν να εφαρμόσουν την πρόταση της Intertanko, δημιουργώντας ζήτηση ντίζελ μεγαλύτερης της προσφοράς (για να υπάρξει αρκετό ντίζελ για όλα τα πλοία χρειάζονται τεράστιες επενδύσεις και πολλά καινούργια διυλιστήρια). Το American Petroleum Institute υπολογίζει ότι η λύση αυτή θα κοστίσει στη ναυτιλία 67 δισεκατομμύρια δολάρια τα επόμενα 5 χρόνια από την εφαρμογή της.

Και βέβαια, οργανισμοί σαν την Ευρωπαϊκή Ένωση είπαν ένα μεγάλο «thank you» στην Intertanko, αλλά ούτε λόγος για κατάργηση των SECA. Αντιθέτως, την επόμενη μέρα άρχισαν να συζητούν πόσο πιο κάτω από το 1% θείου θα

πρέπει να μειωθούν τα όρια των ειδικών περιοχών (δίνεις δάκτυλο και σου παίρνουν το χέρι). Αλλά, όπως και οι άλλες προτάσεις, έτσι και αυτή έχει τις περιβαλλοντολογικές επιπλοκές της. Ναι μεν με τη χρήση ντίζελ έναντι fuel μειώνονται οι εκπομπές διοξειδίου του θείου, του αζώτου και σωματιδίων (κατά 80%, 15% και 80% αντίστοιχα σύμφωνα με την Intertanko), αλλά για την παραγωγή του επιπλέον αυτού ντίζελ από τα διυλιστήρια θα αυξηθούν οι εκπομπές CO₂ πάνω από 3%. Για κάθε κιλό θείου που αφαιρείται από το καύσιμο στο διυλιστήριο, 3,3 kg CO₂ εκπέμπονται στην ατμόσφαιρα. Βέβαια, τα νούμερα αυτά είναι εκτιμήσεις και φυσικά αμφισβητούνται από τους υποστηρικτές της πρότασης. Αλλά ακόμη κι αν είναι σωστά, κανείς μέχρι τώρα δεν έχει υπολογίσει το συνολικό αποτέλεσμα σε ρύπους της κάθε πρότασης.

Το ξεκαθάρισμα του τοπίου

Εν μέσω όλων αυτών των διαφορετικών προτάσεων, με ζωηρές συζητήσεις, ακόμα και διαπηκτισμούς, των εμπλεκόμενων για το ποια είναι η καλύτερη, ήλθε ευτυχώς μία φωνή λογικής να βάλει μια τάξη, αυτή του γενικού γραμματέα του IMO κ. Μητρόπουλου, για να πει ότι όλες οι προτάσεις πρέπει να μελετηθούν εν σχέσει με το συνολικό τους αποτέλεσμα στο περιβάλλον και τις συνολικές τους επιπτώσεις στη ναυτιλία.

Ο γενικός γραμματέας συστήνει λοιπόν επιτροπή ειδικών από όλους τους φορείς, συμπεριλαμβανομένων εταιρειών πετρελαίου και κατασκευαστών μηχανών, ώστε οι διάφορες προτάσεις και απόψεις να αξιολογηθούν ως προς τις συνολικές τους επιπτώσεις στο περιβάλλον, στην υγεία και στις οικονομικές τους παραμέτρους. Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας κλήθηκε να συνεισφέρει στη μελέτη, η οποία φιλοδοξεί να έχει κάποια αποτελέσματα στο τέλος του 2007.

Επειδή είναι προφανές ότι οι όποιες αποφάσεις θα οδηγήσουν σε καινούργιους υποχρεωτικούς κανονισμούς με μεγάλο κόστος και θα επηρεάσουν σοβαρά τη λειτουργία και τα οικονομικά δεδομένα των πλοίων, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών συμμετέχει στις εξελίξεις και μελετά με ειδικούς επιστήμονες το θέμα. ☉



Safety

Supply chain

Budgets

Survivability

Competence

Availability

Assurance matters

Reliability

Local support

Security

Naval requirements

Technical knowledge

Life is precious, and preserving it is imperative. When safety means everything, you need a strong, reliable team to help you balance budgets and resources. Together, we'll help ensure your supply chain delivers to your requirements. Count on us, because we know assurance **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.

"What policies are needed on an international and national level in order to make the shipping profession more attractive to the younger generations of Europe?"

In essence, young people's career choices are affected primarily by four main considerations: remuneration, long-term career prospects, their working environment and job satisfaction. Of these, international and national policy initiatives might be able to affect remuneration and the working environment: on the one hand, through fiscal incentives and, on the other, through appropriate health and safety legislation.



Response by International Maritime Organization Secretary-General **Efthimios E. Mitropoulos**

Working conditions for seafarers are covered by the International Labour Organization (ILO)'s consolidated Maritime Labour Convention, 2006. Enforcement of its provisions at a national level ought to be considered a bare minimum if shipping is to provide an attractive career option for today's young Europeans.

IMO and ILO are engaged, individually and jointly, in a series of other initiatives that address and promote various aspects of seafarer welfare, including: the right to shore leave, which seafarers have traditionally enjoyed when calling at foreign ports; the provision of adequate finan-



cial compensation in the event of abandonment, personal injury or death; and their fair treatment, in view of the unjustified and growing use of criminal proceedings against them, particularly when they are unwittingly caught up in a maritime accident. Wide public support for these initiatives, and their proper implementation by national Governments, will also help to increase the attractiveness of a career in shipping.

However, the reality is that it is the industry itself, rather than national or international policies, that can do most to boost shipping's appeal to this particular group.

Shipping has traditionally had a great deal to offer in terms of long-term career prospects, there being a vast range of ancillary and related shore-based professions for which a stint as a serving officer at sea will serve as ideal preparation. The industry could look to emphasize this aspect in its recruitment campaigns and to paint a clear picture of a job that offers responsibility at an early age, continuity, progression and a degree of professional security over the medium- to long-term.

The one area where shipping can have an appeal that is perhaps unique is in terms of job satisfaction. The road to seniority at sea and financial rewards can be a relatively short one, and there can be few, if any, other careers that can offer aspiring young people of sufficient calibre the chance to assume such a significant degree of responsibility at such a relatively early age. Moreover, the opportunity to travel the world, to experience different regions and countries

and to work in a multi-national and multi-cultural environment is something that some young people will find particularly enticing.

Shipping today is an industry with good, and improving, credentials on safety, security and environmental protection; characterized by a high sense of corporate responsibility; eager to contribute to world efforts to achieve the Millennium Development Goals, in particular those that aim at sustainable development; caring, sensitive to criticism and prompt and ready to improve its performance so that it may become even better - determined to continue striving for quality in all its manifestations; and committed to working harmoniously with others (including Governments and international governmental and non-governmental organizations) to enhance its overall performance and improve its image.

Shipping must sell itself to tomorrow's workforce as a modern, technologically-advanced industry doing a vital job on which world trade and the global economy is completely dependent. It needs to stress to today's potential recruits its good environmental credentials and to emphasize the rewards that are to be gained from such a unique working milieu - and it needs to underpin all this with proper attention to salaries, the working environment and employment conditions. It is a competitive market and shipping cannot afford to be complacent about its future manpower supply. ©

MARICHEM
WORLDWIDE



MARIGASES®
SERVICES

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



Η ελληνική ναυτιλία σε όλες της τις μορφές προσφέρει εμμέσως ή αμέσως περίπου 400.000 θέσεις εργασίας στην ελληνική οικονομία. Προσφέρει δε το 11%, περίπου, του ΑΕΠ της χώρας. Μόνη η ποντοπόρος ναυτιλία το 2006 προσέφερε το 7% του ΑΕΠ και ειδικότερα 14,3 δισ. ευρώ, που βοήθησαν σημαντικά στο να μειωθεί το ολοένα και διευρυνόμενο, ελλείψει ανταγωνιστικότητας της ελληνικής οικονομίας, εμπορικό ισοζύγιο της χώρας. Άρα η ναυτιλία είναι πολύ σημαντικός παράγοντας για την ελληνική οικονομία, την ανάπτυξή της και τη βελτίωση του εισοδήματος των Ελλήνων. Πέραν των ανωτέρω η μεγάλη και συνεχής προσφορά της ναυτιλίας σε κοινωνικές σκοπούς θα πρέπει να είναι γνωστή σε όλους.

Του Γεωργίου Α. Γράτσου | Προέδρου NEE

Οι δυνατότητες που προσφέρει το ναυτικό επάγγελμα στους νέους που θέλουν να προκόψουν

Εκτός από τα επιβατηγά-οχηματαγωγά, τα οποία εκτελούν κυρίως ελληνικές μεταφορές, η υπόλοιπη ναυτιλία προσφέρει διεθνείς υπηρεσίες και υπόκειται στο διεθνή ανταγωνισμό.

Έχει ανδρωθεί από την επιχειρηματικότητα των Ελλήνων εφοπλιστών και τη ναυτοσύνη των Ελλήνων ναυτικών. Αν θέλουμε να κρατήσουμε τη ναυτιλία σε ελληνικά χέρια, πρέπει να διατηρηθεί μακροχρόνια αυτή η τεχνογνωσία. Αυτό πρέπει να είναι το μέλημα της κυβέρνησης. Ο ορίζοντας των εταιρειών είναι πολύ μικρότερος.

Όπως είναι φυσικό, η τεχνογνωσία εξελίσσεται. Για να είναι αποδοτικοί οι Έλληνες αξιωματικοί πρέπει οι γνώσεις τους να είναι γνώσεις αιχμής. Έτσι μόνο θα είναι παραγωγικοί και πολύτιμοι για την ελληνική ναυτιλία. Η εκπαίδευσή τους στο επίπεδο του ελαχίστου αποδεκτού της Διεθνούς Συμβάσεως για τη Ναυτική Εκπαίδευση (STCW) δεν αρκεί.

Για να επιτευχθεί αυτό, χρειάζονται επικαιροποιημένες σπουδές, κατάλληλοι καθηγητές με γνώσεις που συμβαδίζουν με τα σύγχρονα δεδομένα και πρόσφα-

τη υπηρεσία στα πλοία, ώστε εμπράκτως να παρακολουθούν τις απαιτήσεις της δουλειάς όπως εξελίσσεται.

Πρέπει επίσης οι σχολές να είναι συντηρημένες, σύγχρονων απαιτήσεων διαβίωσης και καλά οργανωμένες, εξοπλισμένες με τις τελευταίου τύπου ηλεκτρονικές και μηχανολογικές εγκαταστάσεις. Πρέπει το επίπεδο των σπουδών των υποψήφιων αξιωματικών να είναι αυτό που απαιτεί η ελληνική ναυτιλία, να εμπεριέχει σεμινάρια από διάφορους οργανισμούς της ναυτιλίας (κυρίως ασφαλιστικούς και τεχνολογικούς), οι οποίοι θα τους ενημερώνουν για τα προβλήματα, τη διαχείριση του ρίσκου και τις επιπτώσεις που εμπεριέχουν διάφορες καταστάσεις, δίνοντάς τους έτσι να καταλάβουν το λόγο και την ουσία της ασφαλούς λειτουργίας και διαχείρισης των πάσης φύσης εργασιών επί του πλοίου.

Αυτά όλα χρειάζονται μακροχρόνιο πρόγραμμα. Γι' αυτόν το λόγο η ναυτιλία είχε αποδεχθεί τη δημιουργία των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, ούτως ώστε με συνέχεια και συνέπεια να αναβαθμίζεται η εκπαίδευση ώστε οι απόφοιτοι των σχολών, και γενικώς του συστήματος, να είναι καλοί και παραγωγικοί αξιωματι-

κοί για την ελληνική ναυτιλία.

Τα σημερινά ελληνικά πλοία είναι μεγάλα και κυρίως νέας τεχνολογίας. Έχουν δε αξία δεκάδων ή και εκατοντάδων εκατομμυρίων ευρώ. Τα λάθη και οι αστοχίες κοστίζουν πολύ. Ως εκ τούτου, οι απαιτούμενες γνώσεις και δεξιότητες πρέπει να είναι τέτοιες που να αποφεύγονται αυτές οι καταστάσεις. Αυτές οι γνώσεις θα κάνουν τον Έλληνα αξιωματικό παραγωγικότερο και ικανότερο να διεκδικήσει υψηλότερες αμοιβές.

Οι αξιωματικοί που υπηρετούν στην ελληνική ναυτιλία στην ηλικία των περίπου 32 ετών γίνονται καπετάνιοι ή α' μηχανικοί και απολαμβάνουν μισθούς, αναλόγως του πλοίου, από 8.000 έως 12.000 ευρώ το μήνα, μισθός ο οποίος αναγόμενος σε στεριανά πρότυπα αντιστοιχεί σε τουλάχιστον περίπου 54.000-84.000 ευρώ το χρόνο καθαρά. Τέτοιοι μισθοί φαντάζουν απίστευτοι, δίνουν όμως την ευκαιρία σε νέους να δημιουργήσουν περιουσία και να μεγαλώσουν καλά την οικογένειά τους. Στην Ελλάδα, κανένας ναυτότοπος δεν είναι φτωχός.

Η ζωή στο πλοίο σήμερα δεν είναι όπως τη δείχνουν οι παλιές ταινίες ή τα διηγήματα των παλαιμάχων. Η ενδιαίτησή του πλοίου συνήθως είναι μεγαλύτερη από τη μέση αστική πολυκατοικία, τα δωμάτια ευρύχωρα και με μπάνιο, υπάρχουν τραπεζαρίες, σαλόνια, γυμναστήριο, πισίνα. Προφανώς οι χώροι ενδιαίτησης είναι κλιματιζόμενοι.

Τα μηχανοστάσια είναι σαν μεγάλα εργοστάσια με μεγάλα μηχανήματα, τα οποία υποχρεωτικά είναι και πρέπει να διατηρούνται καθαρά, σε ικανοποιητική κατάσταση από πλευράς συντήρησης και λειτουργίας, ρύπων κ.λπ. Οι αξιωματικοί του εμπορικού ναυτικού μπορούν να δουλέψουν απάνω στο πλοίο όσο θέλουν πέραν της συμβατικής τους υποχρέωσης, αυξάνοντας έτσι τις απολαβές τους. Μετά το «μπάρκο» τους μπορούν να ξεκουραστούν όσους μήνες θέλουν κοντά στην οικογένειά τους. Πολλοί από αυτούς έχουν δημιουργήσει και κάποια άλλη δουλειά στη στεριά από το πλεόνασμα των χρημάτων που βγάζουν.

Απορίας άξιον είναι πώς δεν καταφέρνουν οι ΑΕΝ, αλλά και η ναυτιλία, να προσελκύουν περισσότερα αξιόλογα παιδιά να ακολουθήσουν αυτό το επάγγελμα. Είναι ένα επάγγελμα που, εφ' όσον έχουν γνώσεις αιχμής, θα έχουν πάντα εργασία.

Διεθνώς υπάρχει σήμερα έλλειψη περίπου 10.000 αξιωματικών εμπορικού ναυτικού και προβλέπεται ότι η έλλειψη αυτή θα αυξηθεί στο μέλλον. Η ναυτιλία είναι διεθνής. Αν παρ' ελπίδα συρρικνωθεί η ελληνική ναυτιλία, άλλες διεθνείς ναυτιλίες θα έχουν αναπτυχθεί, οπότε με ικανότητες αιχμής δεν θα δοκιμάσουν ποτέ ανενεργία. Η ναυτιλία μεταφέρει πάνω από το 90% του παγκοσμίου εμπορίου, ως εκ τούτου η ζήτηση καλών αξιωματικών πάντα θα υπάρχει διεθνώς.

Αφού σταδιοδρομήσουν στο πλοίο, μπορούν να βρουν θέση, εφ' όσον το θέλουν, στις ναυτιλιακές και πα-



ραναυτιλιακές εταιρείες στη στεριά. Το δίπλωμα της Α' τάξης αξιωματικού του εμπορικού ναυτικού μετά τις σπουδές στις ΑΕΝ τούς δίνει το δικαίωμα να πάρουν πανεπιστημιακό μεταπτυχιακό δίπλωμα. Έτσι μπορούν να ακολουθήσουν και άλλο δρόμο.

Ταξιδεύοντας με το πλοίο θα γνωρίζουν άλλα μέρη. Η παραμονή στα λιμάνια σήμερα είναι μικρότερη από ό,τι ήταν τον παλιό καιρό. Από την άλλη μεριά, όμως, οι συνθήκες ζωής, εργασίας και αμοιβών είναι πολύ καλύτερες. Το σίγουρο, δε, είναι ότι η ναυτιλία δίνει στο νέο μια επιλογή που θα τον καταξιώσει κοινωνικά και θα τον εκτοξεύσει οικονομικά. Πολλοί από τους σημερινούς γνωστούς Έλληνες εφοπλιστές ήταν αξιωματικοί του εμπορικού ναυτικού, κυρίως πλοίαρχοι.

Οι αρχαίοι έλεγαν ότι «αγαθὰ κόποις κτάνται». Εφ' όσον ο τελικός στόχος ενός νέου είναι να έχει κοινωνική καταξίωση, να έχει τις ως άνω απολαβές στα 32 του χρόνια και να αποκτήσει ένα άλλο περπάτημα στη ζωή του, η επιλογή των ΑΕΝ είναι μονόδρομος. Όλα τελικά εξαρτώνται από το στόχο που βάζει ένας νέος για τη ζωή του, την οικογένεια και τα παιδιά του.

Η προβολή της ναυτιλίας για την προσέλκυση και η κατάλληλη εκπαίδευση των νέων αξιωματικών πρέπει να είναι το πρωταρχικό μέλημα της κυβέρνησης. Εφ' όσον δεν θα υπάρχουν κατάλληλοι Έλληνες αξιωματικοί του εμπορικού ναυτικού θα χαθεί η τεχνογνωσία, και σε λίγο όλα τα οφέλη της Ελλάδας από τη ναυτιλία. ☉

ΠΩΛΕΙΤΑΙ / ON SALE



ΚΤΗΜΑ 15 στρεμμάτων δεντροφυτευμένο, περιφραγμένο με λιθόκτιστη κατοικία δύο επιπέδων, τεσσάρων ανεξαρτήτων διαμερισμάτων 50 τετραγωνικών εκατοστών, πλήρως επιπλωμένων. 7 χλμ. από Αράχοβα, 15 χλμ. από Δελφούς, 20 χλμ. από χιονοδρομικό κέντρο.

LAND 15,000m², with trees, fence, and a stone-built, two-storey building containing four fully furnished apartments (50m² each). 7km from Arahova, 15km from Delphi, 20 km from the ski resort.

For more information please contact:
210-65.36.875, 6974-191537, e-mail: almass@hol.gr



Απέτυχε ο σχεδιασμός;

Όλα κρίνονται εκ του αποτελέσματος. Έτσι κρίνοντας τα αποτελέσματα της ποιοτικής και ποσοτικής προσέλευσης νέων στις ΑΕΝ και φέτος, θα έπρεπε να πούμε ότι απέτυχε ο σχεδιασμός.

Μόνο το 30% των εισαγομένων είναι από γενικά λύκεια, το 20% είναι από ΤΕΕ και αυτοί συμπληρώνουν και εισάγονται με κάποιο μηχανογραφικό δελτίο, και το υπόλοιπο 50% ανήκει στην τρίτη γενική κατηγορία, είναι από διάφορες προελεύσεις δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης.

Ι Του **Carτ. Σπύρου Μαλτέζου** |
Τέως Καθηγητή/διευθυντή ΑΕΝ Ηλείου
και τέως προέδρου της Πανελλήνιας
Ένωσης Εκπαιδευτικών Δημόσιας
Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΠΕΕΔΝΕ)

Ο αριθμός των εισαγομένων, αν και ενισχύθηκε φέτος με περίπου 200 γυναίκες σε όλες τις ΑΕΝ πλοίαρχων και μηχανικών, δεν προσέγγισε τον αριθμό-στόχο 1.300 σπουδαστών αλλά έμεινε στους 1.088. Για να φτάσουμε δε σε αυτόν τον αριθμό αυξήθηκαν αρκετά οι σπουδαστές της τρίτης γενικής κατηγορίας, δηλαδή πήραμε τους περισσότερους σπουδαστές εκτός πανελληνίων εξετάσεων, ως αποτέλεσμα μειώθηκε η ποιότητα.

Ενέργειες, που σκοπό έχουν την αύξηση του αριθμού των εισαγομένων με χαμηλόβαθμους μαθητές λυκείων, που οι περισσότεροι εξ αυτών αδυνατούν να παρακολουθήσουν μαθήματα στοιχειώδους δυσκολίας.

Πολλά έχουν γραφτεί γιατί δεν έρχονται νέοι στη θάλασσα, αλλά ελάχιστα ή τίποτα για το τι πρέπει να γίνει για να γεμίσουν οι υπάρχουσες σχολές με νέους, και γιατί όχι να γίνουν και άλλες δημόσιες ή μη. Ως ναυτοδόσκαλος και διευθυντής για χρόνια μιας μεγάλης ΑΕΝ, είχα κάνει με συνάδελφο μια έρευνα με ερωτηματολόγιο στους σπουδαστές μου και

τα αποτελέσματα με εξέπληξαν:

1. Οι σπουδαστές στην πλειοψηφία έμαθαν για τις σχολές τυχαία από κάποιο γνωστό και όχι μέσω μιας επίσημης ενημέρωσης.
 2. Αντιμετώπισαν ισχυρή αντίδραση από τους δικούς τους για την απόφασή τους. Κυρίως για την ασφάλεια των πλοίων, ναυαγία κτλ.
 3. Βρήκαν πολλά αρνητικά στη σχολή, όπως έλλειψη εκπαιδευτικών, συνθήκες διαβίωσης σε θαλάμους άνω των 10 ατόμων, κοινοί χώροι υγιεινής, ασυντήρητες εγκαταστάσεις.
 4. Ήθελαν βελτιώσεις στην εκπαίδευση και στη διαβίωση, αλλά και στολή σε μεγάλο ποσοστό.
- Αν σταθούμε σε αυτές τις διατυπώσεις της έρευνας και τις αντιμετωπίσουμε σοβαρά, νομίζω πως θα έχουμε θεαματικά αποτελέσματα: Πρέπει να γίνει επιθετική και θετική ενημέρωση των μαθητών γυμνασίων και λυκείων για τη ναυτιλία μας και τους ανθρώπους της. Να υπάρχουν σχετικά κείμενα λογοτεχνικά για ανάλυση, ειδική ενημέρωση στο μάθημα επαγγελματικού προσανατολισμού. Να αποστέλλεται εγκαίρως στα λύ-



κεια διαφημιστικό υλικό για τις ΑΕΝ (μέχρι το Φεβρουάριο) και να παίζουν μελετημένα διαφημιστικά σε TV τις περιόδους που συμπληρώνονται τα μηχανογραφικά των ΤΕΕ και ενιαίων λυκείων. Η ημέρα του Εμπορικού Ναυτικού (πρώτη Τετάρτη Απριλίου) όπως καθιερώθηκε πρέπει να είναι νωρίτερα και το αργότερο αρχές Φεβρουαρίου (όπως φέτος η Παγκόσμια Ημέρα Ναυτιλίας γιορτάστηκε στις 28/9), προτού δηλαδή συμπληρωθούν τα μηχανογραφικά των ΤΕΕ και τα παιδιά της Γ' λυκείου ασχολούνται μόνο με τα μαθήματα των πανελληνίων εξετάσεων. Και βέβαια να μην ξαναγίνει ό,τι φέτος, που η μέρα αυτή δεν αναφέρθηκε ούτε στα δελτία ειδήσεων της ΕΡΤ και έγινε μόνο μια συνάντηση που όντως δεν αξίζει σχολιασμό.

Την ημέρα αυτή να γράφονται εκθέσεις για τη ναυτιλία πανελλαδικά και να γίνονται βραβεύσεις αυτών, όπως και καλό είναι να καλούνται αντιπροσωπείες των λυκείων της χώρας (πρόεδρος 15μελούς) στον Πειραιά, να φιλοξενοούνται δαπάνες της ΕΕΕ σε κάποιο Ε/Γ της γραμμής, να ενημερώνονται από ανθρώπους ναυτιλιακών εταιρειών για τη ναυτιλία και τους ναυτικούς και να αποχωρούν με αρκετό υλικό για τους συμμαθητές τους.

Δεν είναι άσχημη ιδέα και οι επισκέψεις σε όλα τα λύκεια από ειδικό συνεργείο επικοινωνιολόγων με έντυπο και ηλεκτρονικό υλικό και ενημέρωση των μαθητών.

Οι ΑΕΝ πρέπει να αποκτήσουν το χώρο που τους αξίζει στο Διαδίκτυο, ενημερωμένο και προσεγμένο επιμελώς, μοντέρνο, με ξεκάθαρη δική του διεύθυνση και όπου θα μπορούν να δίνονται απαντήσεις σε ερωτήματα.

Εάν γίνουν τα ανωτέρω και πείσουμε τα παιδιά για την πραγματικότητα, ότι δηλαδή τα πλοία είναι ασφαλή, το επάγγελμα έχει μεγάλες οικονομικές απολαβές, γρήγορη εξέλιξη και σταδιοδρομία και πάντα τονίζοντας τις υπάρχουσες προοπτικές για εργασία και σε ναυτιλιακή εταιρεία, σίγουρα θα τα βοηθήσουμε να βρουν ένα σωστό επαγγελματικό δρόμο, που είναι τόσο δύσκολος

σ' αυτή την ηλικία. Πρέπει να τα βοηθήσουμε να νικήσουν τις φοβίες και τους ενδοισμούς τους. Να τους δώσουμε ένα όραμα αλλιώτικο.

Από τα ανωτέρω και φέτος δεν έγινε σχεδόν τίποτα. Σχεδόν μηδενική διαφήμιση ενός επαγγέλματος που έντονα δυσφημίστηκε από καλοθελητές, απεργίες, ΜΜΕ (τα οποία εργολαβικά δεν χρωστάνε καλό λόγο στους ναυτικούς, αν και πολλά ελέγχονται από εφοπλιστές) και σε κάθε ευκαιρία όπως το ατυχές συμβάν με το «Sea Diamond» φέτος, το «Samina» πριν από λίγα χρόνια, και παρά ταύτα 1.088 παιδιά φέτος ήλθαν στις ΑΕΝ. Κόντρα σε όλους και όλα.

Για να δούμε όμως και τα προβλήματα στις ΑΕΝ, τα οποία είναι πολλά, διαχρονικά και αυξανόμενα, και στατιστικά πάνω από το 10% των σπουδαστών θα διακόψει έως τα Χριστούγεννα τη φοίτηση. Γιατί; Κτιριακά οι ΑΕΝ δεν είναι σε καλή κατάσταση. Προβληματικά, κακοσυντηρημένα κτίρια μιας άλλης εποχής. Θάλαμοι 10 και πλέον ατόμων, ομαδικές τουαλέτες και μπάνια, σαν μονάδες πεζικού του 1960, με προβλήματα χώρων μεγάλων.

Η εκπαίδευση είναι δωρεάν. Τους ταίζουμε, τους ποτίζουμε και τους κοιμίζουμε τζάμπα, λένε κάποιοι. Δεν συγκρίνει όμως κανείς και δεν λέει ότι η κάθε πόλη σήμερα διαθέτει σύγχρονα κτίρια ΤΕΙ, με εργαστήρια, γραφεία, αίθουσες, φοιτητικές εστίες με υπεσύγχρονα δωμάτια, ότι και εκεί είναι τζάμπα για τους άπορους όπως είναι οι δικοί μας σπουδαστές.

Πρέπει και σ' αυτό τον τομέα η Πολιτεία να λάβει μέτρα. Δεν είναι κτίρια να μένει το σημερινό παιδί αυτά των περισσότερων ΑΕΝ. Δεν ζητάει κανείς ξενοδοχεία, απλά ό,τι διαθέτουν και οι φοιτητικές εστίες. Οι καθηγητές στις ΑΕΝ είναι περίπου 100 μόνιμοι και κακοπληρωμένοι, των ναυτικών μαθημάτων είναι στις 13 σχολές λιγότεροι από 20 πλοίαρχοι και μηχανικοί. Σε κάποιες δεν είναι κανείς ναυτικός! Στηρίζονται να λειτουργήσουν σε ωρομίσθιους εκπαιδευτικούς. Ώρες διδασκαλίας χάνονται. Προσλήψεις ελάχιστες και σε ειδικότητες και με προσόντα που είναι για τη

Σχολή Ναυπηγών του Πολυτεχνείου. Έτσι θέλησε το ΥΕΝ με τον τελευταίο του νόμο για να αναβαθμίσει τις ΑΕΝ. Αναβάθμισε τα προσόντα των καθηγητών αλλά υποβάθμισε το πτυχίο των ΑΕΝ, το οποίο μετράει μόνο για να εξελιχθεί ο κάτοχός του σε πλοίαρχο ή μηχανικό Α' και τότε, στα 35 χρόνια του κατόχου του, αποκτά ισοτιμία με πτυχίο ΤΕΙ. Θα πει κάποιος τι χρειάζεται αυτή η ισοτιμία; Για λόγους ηθικούς πάνω απ' όλα. Οι ΑΕΝ έχουν την τεχνογνωσία και παρ' όλα τα προβλήματα βγάζουν τους καλύτερους πλοίαρχους και μηχανικούς στον κόσμο. Αλήθεια, ποια σχολή του υπουργείου Παιδείας είναι η καλύτερη στον κόσμο ή μεταξύ των καλύτερων. Η ισοτιμία συνεπώς είναι κάτι σχετικό, αλλά το να κρατάμε αδιαβάθμητες τις ΑΕΝ, στην ουσία κατώτερες των ΤΕΙ, είναι αχαρακτήριστο και σίγουρα κάποιοι μένουν εκτός γιατί δεν θέλουν να σπουδάσουν σε σχολές με τόσα αρνητικά. Και μάλλον αυτό γίνεται, διότι κάποιοι φοβούνται διαρροές από το ναυτικό σε άλλα επαγγέλματα και βάζουν τέτοια φαιδρά εμπόδια. Δεν θέλω να επεκταθώ σε προτάσεις περισσότερες. Είναι αρκετές αυτές οι γραμμές να βοηθήσουν στην προσέλευση νέων στο ναυτικό επάγγελμα, γιατί η ναυτιλία είναι εθνική υπόθεση, και αυτό δεν μπορεί να με αφήσει αδιάφορο.

Χρήματα διαθέτουν οι παράγοντες της ναυτιλίας μέσω του ΚΝΕ (κεφαλαίου ναυτικής εκπαίδευσης) και το 25% κάθε ενέργειας προέρχεται από αυτό το κεφάλαιο και το υπόλοιπο 75% περίπου από την Κοινότητα, που μπορούν να αναμορφώσουν σύντομα τα πράγματα.

Ας ξεφύγουμε λοιπόν από τα σημερινά, τα ελληνικά. Ας δούμε ότι στη Γερμανία η καγκελάρια κυρία Μέρκελ προεδρεύει σε ναυτιλιακά συνέδρια για προσέλκυση νέων στο επάγγελμα και στην άλλη άκρη ο πρόεδρος κύριος Μπους απονέμει τα πτυχία των δοκίμων πλοίαρχων του εμπορικού ναυτικού, δίνοντας και οι δύο μίαν άλλη διάσταση με απλές ενέργειες.

Ας ελπίσουμε ότι αυτές οι προτάσεις θα βρουν κάποια εφαρμογή, γιατί και αυτές είναι απλές ενέργειες! ☉



| Του Ειδικού Συνεργάτη |

Η ευθύνη της Πολιτείας και του εφοπλισμού

Υπό τις σημερινές αρνητικές συνθήκες προσελεύσεως νέων στη ναυτιλία, προβάλλει έντονο το πρόβλημα της, σε βάθος χρόνου, στελέχωσής της.

Η στελέχωση της Εμπορικής Ναυτιλίας, ιδιαίτερα της ποντοπόρου ναυτιλίας, απαιτεί ποιοτική και ποσοτική προσφορά νέων για το πλοίο και τη ναυτιλιακή εταιρεία. Για να υπάρξει προσφορά στελεχών, πρέπει οι νέοι να επιλέξουν για την επαγγελματική τους σταδιοδρομία την ειδικότητα αξιωματικός Εμπορικού Ναυτικού.

Αυτό απλά εκφράζεται με την ένταξη στα προγράμματα του Επαγγελματικού Προσανατολισμού του υπουργείου Παιδείας & Θρησκευμάτων (ΥΠΕΠΘ) και στοιχείων για το επάγγελμα/ειδικότητα αξιωματικού Ε.Ν.

Στον τομέα αυτόν υπάρχει ένδεια με ευθύνη της Πολιτείας, αλλά και του εφοπλισμού. Η λεγόμενη «προσέλκυση» υστερεί σε πληροφόρηση, μεθόδους προσεγγίσεως των νέων και ουσιαστικής μέριμνας για την εξασφάλιση στελεχών με σύγχρονες γνώσεις, ικανών να κυβερνήσουν και διοικήσουν, όπως οι εξελίξεις στις θαλάσσιες μεταφορές απαιτούν, το σύγχρονο πλοίο, είτε ως πλοίαρχοι είτε ως προϊστάμενοι του υψηλού προδιαγραφών και τεχνολογίας μηχανοστασίου.

Σήμερα έχουμε φθάσει σε οριακό σημείο, «τα φανάρια φάνηκαν...» και το πρόβλημα εξευρέσεως στελεχών είναι σε οξύμενο επίπεδο, που εάν 2-3 χρόνια ακόμα συνεχιστεί, θα είναι μη αναστρέψιμο. Το πρόβλημα προβάλλει απειλητικό για τη ναυτιλία με δύο όψεις:

Αυτή της αδιαφορίας/άρνησης των νέων να επιλέ-

ξουν συνειδητά να σταδιοδρομήσουν ως αξιωματικοί Εμπορικού Ναυτικού και ως άμεση προτεραιότητα μετά το λύκειο να θέσουν τις ΑΕΝ (Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού). Αυτό διαπιστώνεται την τελευταία 4ετία με την πτωχή σε κίνητρα και μεθόδους, σχεδόν ανύπαρκτη καμπάνια προσέλκυσης τουλάχιστον 1.000 μαθητών λυκείου από τις δεκάδες χιλιάδες αποφοιτούντων του λυκείου ετησίως.

Η άλλη όψη είναι αυτή της διατήρησης των όσων και για όποιους λόγους έλθουν και τελειώσουν τις ΑΕΝ να παραμείνουν (διατηρηθούν) στη ναυτιλία έως και μετά την απόκτηση του καταληκτικού διπλώματος Α' τάξεως - πλοίαρχου ή μηχανικού. Οι λόγοι που ένας μαθητής ήλθε στις ΑΕΝ είναι άγνωστοι και πρέπει να ερευνηθούν ως σημαντικό στοιχείο για την καμπάνια της προσέλκυσης. Είναι λοιπόν «εκ των ων ουκ άνευ» αδήριτη ανάγκη (όσο υπάρχει ελάχιστο περιθώριο η ελληνική ναυτιλία να μείνει ελληνική, διότι ελληνική ναυτιλία χωρίς Έλληνες ως στελεχικό δυναμικό δεν θα

είναι πλέον ελληνική), Πολιτεία και εφοπλισμός μαζί και η ΠΝΟ, αποβάλλοντας τη συντηχιακή της νοοτροπία που βλέπει και δεν ωφελεί, να συνεργαστούν και αποδυθούν σε αγώνα δρόμου για να φέρουν τους νέους στη ναυτιλία.

Είναι ανάγκη να δοθούν με πειστικό τρόπο τα τεράστια θετικά της ναυτιλίας στους νέους, γνωρίζοντάς τους τις υψηλού επιπέδου σύγχρονες εγκαταστάσεις διαβιώσεως στο πλοίο, τις εκτός στεριανών ορίων αποδοχές, την εξέλιξη και εκτός πλοίου σταδιοδρομία, όταν σε ηλικία 30 ετών θα έχει ένα επάγγελμα που δεν γνωρίζει ανέργια, ένα επάγγελμα με αποδοχές έως και 10.000 ευρώ το μήνα, ένα επάγγελμα με διεθνή οντότητα και ζήτηση για απασχόληση σε πλοία και όλης της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ένα επάγγελμα με στεριανές προεκτάσεις, όταν σε κάθε ναυτιλιακή εταιρεία είναι απαραίτητος ικανός αριθμός αξιωματικών και όχι μόνο.

Προσέλκυση

Ναι, τώρα σπεύσατε, να δώσετε στους νέους ένα προσοδοφόρο, επιπέδου, με γόητρο επάγγελμα - αυτό του αξιωματικού Ε.Ν. - και στη ναυτιλία Έλληνες για στελέχη, ώστε η ναυτιλία να παραμείνει ελληνική για να συνεχίσει να προσφέρει στην εθνική οικονομία και στη χώρα γενικότερα. Καμπάνια με θετικό τρόπο και μέθοδο που θα φθάσει και στο τελευταίο λύκειο και θα πείσει τους νέους να έλθουν στη θάλασσα.

Η Πολιτεία και η πλοιοκτησία έχουν το λόγο στον οποίο η ΠΝΟ πρέπει να έλθει, αρωγός, εάν θέλει και στο κοντινό αύριο και μεθαύριο να υπάρχει. Η Πολιτεία έχει την εμπειρία, τα μέσα και το σύστημα ενημερώσεως των μαθητών. Δεν έχει όμως στοιχεία και τη γνώση της ναυτιλίας, τα οποία έχει η πλοιοκτησία.

Μαζί, λοιπόν, με ειλικρινή και υπεύθυνη συνεργασία μπορούν να πραγματοποιήσουν την αποτελεσματική «προσέλκυση» και να επιτύχουν

ικανή «προσέλευση» στις ΑΕΝ συνειδητοποιημένων νέων για να σταδιοδρομήσουν στη ναυτιλία. Η «διατήρηση», όμως, απαιτεί αλλαγή θεσμικού πλαισίου, νοοτροπίας και φιλοσοφίας.

Η μεν ναυτιλιακή εταιρεία να σιγουρεύει την απασχόληση και να αμείβει την εκτός πλοίου παραμονή, ώστε το στελεχικό της δυναμικό να μη γυροφέρνει τα γραφεία για να βρει δουλειά. Η δε Πολιτεία να εξασφαλίσει σύγχρονο σύστημα συνταξιοδότησης και να δώσει γόητρο στον αξιωματικό αντίστοιχο με αυτό ορισμένων ευρωπαϊκών χωρών.

Η «προσέλκυση, εκπαίδευση & διατήρηση» είναι σήμερα το μεγάλο ζητούμενο και όπως έχουμε επιτυχημένες του παρελθόντος θεσμικές πράξεις της Πολιτείας, που αναγνωρίστηκαν ως σταθμοί για την πρόοδο και εξέλιξη της ναυτιλίας, έτσι και σήμερα η μεθοδευμένη προσέλκυση και εξασφάλιση στελεχικού δυναμικού θα είναι ο τρίτος μεγάλος σταθμός. Ας το πράξουμε. ☉



**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@finitisi.com
web: www.finitisi.com

Ναυτικό επάγγελμα: Μια συνειδητή επιλογή ή μια λύση ανάγκης

Το πρόβλημα της έλλειψης ανθρώπινου δυναμικού στην ελληνική ναυτιλία είναι πέρα για πέρα υπαρκτό. Για πρώτη φορά ίσως τα τελευταία χρόνια αναγνωρίζεται τόσο από την Πολιτεία, όσο και από την πλευρά των εφοπλιστών, η ανάγκη για τη λήψη δραστικών μέτρων με σκοπό την προσέλκυση των νέων στο ναυτικό επάγγελμα.



Άποψη του **Τάσου Καρτσιμαδάκη** | Γ' Μηχανικού Εμπορικού Ναυτικού, αποφοίτου Μεταπτυχιακού Προγράμματος Πανεπιστημίου Αιγαίου - NAME

Βέβαια η προσέλκυση αποτελεί το πρώτο βήμα προς την αντιμετώπιση του προβλήματος. Η έντονη διαρροή των σπουδαστών των ΑΕΝ πριν αυτοί ολοκληρώσουν τις σπουδές τους, αλλά και η σωστή κατάρτιση και εξέλιξη των μελλοντικών ναυτικών μέχρι το ανώτατο στάδιο της ιεραρχίας, είναι εξίσου σημαντικοί παράγοντες, οι οποίοι θα πρέπει εξεταστούν, αν θέλουμε να μιλάμε για ουσιαστική αντιμετώπιση του φαινομένου.

Έχω την τύχη να κατάγομαι από τη Χίο, παραδοσιακά ναυτικό νησί, το οποίο διαθέτει Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού, αλλά και από ναυτική οι-



κογένεια. Ως εκ τούτου, για μένα η επιλογή του ναυτικού επαγγέλματος ήταν απόλυτα συνειδητή. Δεν γνωρίζω, όμως, κατά πόσο η πορεία που ακολούθησα θα ήταν η ίδια εάν προερχόμουν από ένα άλλο μέρος της Ελλάδος και η μόνη πληροφόρηση που είχα για το ναυτικό επάγγελμα ήταν κάποια διαφημιστικά σποτ στην τηλεόραση παραμονές των πανελλαδικών εξετάσεων ή κάποια ένθετα σε κυριακάτικες εφημερίδες, στα οποία τονίζονται με έμφαση οι οικονομικές απολαβές του επαγγέλματος και μόνον αυτές. Είτε το θέλουμε είτε όχι, λόγω της διαμόρφωσης του εκπαιδευτικού συστήματος στη χώρα μας, οι μαθητές από την εισαγωγή τους στο λύκειο, αν όχι νωρίτερα, έχουν σχηματίσει μια πρώτη εικόνα για την επαγγελματική πορεία που θα ακολουθήσουν. Για το λόγο αυτόν, ίσως θα έπρεπε η προσέλευση των νέων στο ναυτικό επάγγελμα να ξεκινά από τις μικρότερες ηλικίες, έτσι ώστε η επιλογή τους αργότερα να μην αποτελεί λύση ανάγκης λόγω του ότι δεν κατάφεραν να εισαχθούν σε κάποια σχολή της επιλογής τους.

Μερικοί τρόποι προς αυτή την κατεύθυνση θα μπορούσαν να είναι οι παρακάτω:

- Εκπαιδευτικές επισκέψεις σε εμπορικά πλοία, ενημέρωση από τους αξιωματικούς και ανταλλαγή απόψεων με τους δόκιμους σπουδαστές σχετικά με το περιβάλλον εργασίας του ναυτικού. Επισκέψεις επίσης σε ναυτιλιακές εταιρείες και συζήτηση με στελέχη αυτών. Με τον τρόπο αυτό θα προβληθούν και άλλες προεκτάσεις του επαγγέλματος και θα αλλάξει η επικρατούσα αντίληψη πως η δουλειά του ναυτικού ξεκινά και τελειώνει μέσα στο πλοίο.
- Καθιέρωση μαθημάτων επιλογής σχετικών με τη ναυτιλία.
- Επισκέψεις πλοιοκτητών και αρμόδιων κρατικών φορέων στα σχολεία, ιδιαίτερα σε περιοχές που δεν σχετίζονται άμεσα με τη ναυτιλία, με σκοπό την ενημέρωση των νέων.

Το κενό της πληροφόρησης που υπάρχει από την πλευρά των νέων σχετικά με τη ναυτική σταδιοδρομία σίγουρα δεν μπορεί να καλυφθεί αποκλειστικά με μέτρα όπως τα παραπάνω. Θα πρέπει να υπάρξει συντονισμένη προσπάθεια από την πλευρά της Πολιτείας και των εφοπλιστών για τη σωστή ενημέρωση ολόκληρης της κοινωνίας ώστε να αλλάξει η αρνητική εικόνα που χαρακτηρίζει το ναυτικό επάγγελμα. Παράδειγμα προς αυτή την κατεύθυνση αποτελεί η πρωτοβουλία που αναπτύχθηκε από την κυβέρνηση του Βελγίου. Ομάδες από σπουδαστές των ΑΕΝ σε συνεργασία με εκπροσώπους ναυτιλιακών εταιρειών, μετέχουν σε εκστρατεία προσέλευσης των νέων στο ναυτικό επάγγελμα, διανέμοντας ενημερωτικό υλικό και πραγματοποιώντας εκδηλώσεις σε χώρους όπου συχνάζουν αυτοί όπως καφετέριες, σινεμά κ.λπ.

Σημαντικά βήματα πρέπει επίσης να γίνουν όσον αφορά τη ναυτική εκπαίδευση. Οι ΑΕΝ με τη σημερινή τους μορφή στις περισσότερες των περιπτώσεων υπολειπόμενες λόγω έλλειψης καταρτισμένου προσωπικού και μηχανολογικού εξοπλισμού. Οι τεχνολογικές απαιτήσεις των σύγχρονων πλοίων έχουν αλλάξει, αλλά τα βιβλία και το πρόγραμμα σπουδών εδώ και πολλά χρόνια παραμένουν τα ίδια.

Σίγουρα η δουλειά του ναυτικού δεν είναι το ευκολότερο επάγγελμα, αν και προσωπικά θεωρώ πως δεν υπάρχουν σε γενικότερο πλαίσιο εύκολα επαγγέλματα. Η απόσταση από το οικογενειακό και φιλικό σου περιβάλλον, οι δύσκολες



συνθήκες εργασίας και οι αυξημένες ευθύνες που επωμίζεσαι από πολύ νωρίς το κάνουν ιδιόμορφο και απαιτητικό. Δεν παύει όμως να αποτελεί μια επιλογή, η οποία πέρα από τις σημαντικές αποδοχές που σου εξασφαλίζει, σου επιτρέπει την ενασχόληση με έναν άκρως ενδιαφέροντα και συνεχώς αναπτυσσόμενο κλάδο όπως είναι η ναυτιλία, τη δυνατότητα επαγγελματικής εξέλιξης σε πλήθος συναφών δραστηριοτήτων δίνοντάς σου την ευκαιρία να βιώνεις εμπειρίες που μόνον η θάλασσα μπορεί να σου προσφέρει. ☉



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



Οι απόψεις και οι προτάσεις των σπουδαστών ΑΕΝ

Οι σπουδαστές των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού έχουν την πληρέστερη εικόνα των συνθηκών που βιώνουν σε καθημερινή βάση. Και αυτή προσπαθούν να μας μεταφέρουν. Είναι τα παιδιά που μετουσιώνουν στην πράξη αυτό που ναυτιλιακοί φορείς και Πολιτεία ονομάζουν προσέλκυση. Με τον απλό λόγο τους αποτυπώνουν την πραγματικότητα των σπουδών τους, των κτιριακών εγκαταστάσεων, των τεχνολογικών μέσων, του επιπέδου των καθηγητών, της ενημέρωσης του κόσμου για το επάγγελμα του ναυτικού. Συνειδητοποιημένοι για το επάγγελμα που επέλεξαν, οι αυριανοί πλοίαρχοι και μηχανικοί, μάς απαντούν στις παρακάτω ερωτήσεις:

1. Τι σας προέτρεψε να ασχοληθείτε με το ναυτικό επάγγελμα;
2. Αν συναντούσατε τους υπουργούς Εμπορικής Ναυτιλίας και Παιδείας, τι θα τους επισημαίνατε προκειμένου να εκπονήσουν μια στρατηγική για την επιτυχή προσέλκυση;



1. Οι λόγοι που με ώθησαν να ακολουθήσω το επάγγελμα του αξιωματικού γέφυρας ήταν πρωταρχικά η δωρεάν εκπαίδευση που προσφέρεται στις ΑΕΝ, καθώς και οι υψηλές οικονομικές απολαβές που αποδίδει η εργασία στη θάλασσα. Και αυτό όχι άδικα, όπως κατάλαβα στη συνέχεια. Σημαντικός παράγοντας επίσης είναι και η μεγάλη ευκαιρία που μου δίνεται να ταξιδέψω, να γνωρίσω και να ζήσω καινούργιες εμπειρίες.

Το 2008 θα είναι μια σημαντική χρονιά για μένα, διότι τελειώνω με τις σπουδές μου και σε ηλικία 23 ετών θα είμαι επαγγελματίας.

Έχω εξασφαλίσει ήδη τη θέση μου στη ναυτιλιακή εταιρεία Costa Mare Shipping Company, οι άνθρωποι της οποίας όταν πρωτομπαρκάρισα ως δόκιμος πλοίαρχος με αγκάλιασαν σαν μέλος της οικογένειάς τους.

2. Κάθε χρόνο διαπιστώνω ότι όλο και λιγότεροι νέοι εισέρχονται στις ΑΕΝ, και το φαινόμενο αυτό είναι κατά κοινή ομολογία αποτέλεσμα δύο βασικών ελλείψεων, εκουσίων ή μη.

α) Η έλλειψη υποδομής είναι ένας τομέας ο

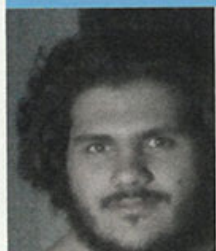
οποίος θα έπρεπε να ανησυχεί το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Δεν μπορούμε να ελπίζουμε για προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα τη στιγμή που οι ελλείψεις στην εκπαίδευση είναι τεράστιες.

Οι εγκαταστάσεις και το τεχνολογικό υλικό καθώς και η ύλη των μαθημάτων και η τεχνογνωσία δεν ανταποκρίνονται στα δεδομένα της σύγχρονης ναυτιλιακής κοινότητας. Τα πλοία πλέον έχουν εξειδικευτεί και αλλάξει. Η τεχνολογία εξελίσσεται ραγδαία και οι απαιτήσεις μεγαλώνουν.

β) Η έλλειψη ενημέρωσης είναι ένας τομέας που αφορά το υπουργείο Παιδείας. Διότι οι μαθητές πριν αποφοιτήσουν από το λύκειο δεν ενημερώνονται για το ναυτικό επάγγελμα και τις προδιαγραφές του, με συνέπεια το επάγγελμα αυτό να έχει γίνει οικογενειακό και σκονισμένο για τον απλό κόσμο. Λέγοντας τη λέξη «ναυτικός» αντιμετωπίζεις από τον κόσμο σαν φάντασμα του παρελθόντος, διότι η Ελλάδα έχει ξεχάσει αυτούς που τόσα χρόνια τη στήριξαν και τη στηρίζουν έστω και από εμάς τους λίγους συνεχιστές. ●

Λευτέρης Κυπαρίσσης

AEN Ασπροπύργου



1. Κάθε νέος έρχεται αντιμέτωπος με την απόφαση της επαγγελματικής του αποκατάστασης όταν ακόμα βρίσκεται στο λύκειο. Αν και νωρίς, η

απόφαση που θα πάρει και η κατεύθυνση που θα επιλέξει είναι κρίσιμες για την έκβαση της μετέπειτα ζωής του.

Σκεπτόμενος λοιπόν τις επιθυμίες του και τις ιδιαίτερες προτιμήσεις που έχει σχετικά με την επαγγελματική του αποκατάσταση, αναγκάζεται να δει κι άλλους τομείς όπως οι αποδοχές, η γρήγορη απορρόφηση στον τομέα που έχει διαλέξει κ.ο.κ.

Η εμπορική ναυτιλία έχει να προσφέρει πολλά στους νέους που είτε θα ακολουθήσουν το επάγγελμα του ναυτικού είτε όχι. Προσφέρει υψηλές

αποδοχές, άμεση επαγγελματική αποκατάσταση και ταχεία εξέλιξη σε ανώτερες βαθμίδες του επαγγέλματος.

Επίσης, προσφέρει και κάτι μοναδικό στους σπουδαστές της: τη δυνατότητα επιλογής. Όπως γνωρίζουμε, η ΑΕΝ ακολουθεί το σύστημα εναλλακτικής φοίτησης, δίνοντας τη δυνατότητα στον ενδιαφερόμενο να δει και τη μορφή της εργασίας, αλλά και τις αποδοχές από το πρώτο κιόλας εξάμηνο, κάτι που δεν γίνεται στις άλλες σχολές και είναι ένα ισχυρό θετικό στοιχείο!

Οι πληροφορίες που δέχεται κάποιος σχετικά με το μέλλον του σε αυτή την ηλικία είναι πολλές, αλλά γνωρίζοντας τα παραπάνω και θέλοντας να γνωρίσει από κοντά τη θάλασσα, τότε η απόφαση είναι απλή. Το ναυτικό επάγγελμα έχει να προσφέρει πολλά στους νέους, αρκεί κι εκείνοι να θέλουν να δοκιμάσουν το μέλλον τους μαζί του.

2. Μια συνάντηση θα μπορούσε εύκολα να ανοίξει ένα κανάλι επικοινωνίας μεταξύ των δύο μερών, προϋποθέτοντας την όρεξη για διάλογο! Από τη συνάντηση αυτή, θα προέκυπτε ότι το ναυτικό επάγγελμα ήδη διαφημίζεται αρκετά και ότι έχει σημειώσει μεγαλύτερη προσέλευση σπουδαστών τα τελευταία χρόνια, παρ' όλα αυτά όμως, αρκετοί σπουδαστές εγκαταλείπουν το επάγγελμα μετά την αποφοίτηση, κάτι που ίσως λειτουργεί αρνητικά σε όσους έρχονται τώρα αντιμέτωποι με την απόφαση της επαγγελματικής τους αποκατάστασης και ίσως να χρειάζονται κάποιες άλλες εγγυήσεις από τους αρμόδιους. Αρχικά θα έπρεπε να γίνει η αναβάθμιση των πτυχίων και να θεωρούνται ισάξια εκείνων των ΑΕΙ, δίνοντας έτσι στους αποφοίτους ένα πτυχίο με προοπτικές, αναγνωρισμένο σε όλο τον κόσμο. Η αναβάθμιση των σχολών με σύγχρονες αίθουσες εξομοιωτών, αλλά και όλων των σύγχρονων ηλεκτρονικών βοηθημάτων που θα συναντήσουν στο πλοίο.

Η αναβάθμιση των χώρων διδασκαλίας σε σύγχρονες αίθουσες με προβολείς και υπολογιστές! Τέλος, τη συνεχή ενημέρωση των σχολικών βοηθημάτων, ούτως ώστε να είναι πλήρως ενημερωμένα σχετικά με τις καινούργιες νομοθεσίες, τροποποιήσεις, τους κανονισμούς, αλλά και με όλα τα τρέχοντα συστήματα, ώστε η εκμάθηση να είναι βασισμένη στο αντικείμενο κατά την τρέχουσα χρονική στιγμή. ●

Χαράλαμπος Αρτινός

Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού Σύρου

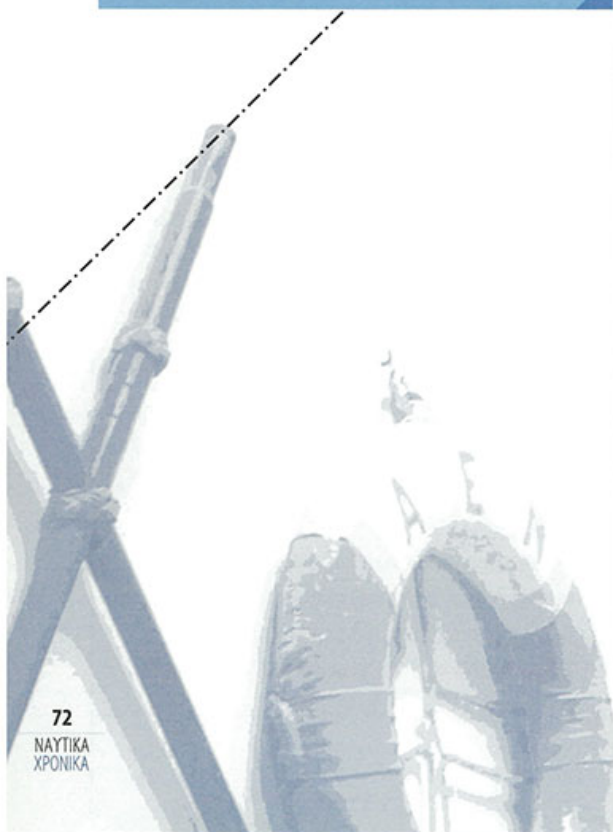


1. Οι παρακάτω λόγοι είναι αυτοί που με προέτρεψαν να ασχοληθώ με το ναυτικό επάγγελμα:
 - α) Οι σημαντικές θετικές εξελίξεις που σημειώθηκαν στην ελληνική ναυτιλία τα τελευταία χρόνια και, ως εκ τούτου, οι καλές προοπτικές ενός νέου που θα ασχοληθεί με αυτήν.
 - β) Η άμεση εύρεση εργασίας με καλές αποδοχές.
 - γ) Συνεχή θετικά μηνύματα από τον πατέρα μου, ο οποίος εργάζεται σε αυτήν.
 - δ) Η πεποίθηση πως η Ελλάδα πρέπει να παραμείνει παγκόσμια ναυτική δύναμη.

2.
 - α) Ανάγκη αναβάθμισης των ΑΕΝ με σκοπό την προσέλκυση περισσότερων σπουδαστών.
 - β) Έγκαιρη ενημέρωση των μαθητών της Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης για το ναυτικό επάγγελμα, τις βελτιωμένες συνθήκες εργασίας, την άμεση εξασφάλιση εργασίας, τις πολύ καλές αποδοχές και προοπτικές για έναν τελειόφοιτο των ΑΕΝ. ☺

Ιωάννης Γιωτόπουλος

Σπουδαστής β' εξαμήνου Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού
Μακεδονίας



1. Κατ' αρχάς, η επαγγελματική και οικονομική αποκατάσταση. Γνώριζα τι θα αντιμετώπισω έχοντας ακούσει αρκετά από τον αδερφό μου, ο οποίος τυχαίνει να έχει ακολουθήσει τον ίδιο επαγγελματικό τομέα. Κατά τη διάρκεια της σχολικής μου θητείας, έγινε μια πάρα πολύ καλή προώθηση των ΑΕΝ. Γνώριζα για την ημιστρατιωτική λειτουργία των ΑΕΝ και την ανεξαρτησία τους από το χώρο του πανεπιστημίου, κάτι το οποίο κατά τη γνώμη μου δίνει αρκετό κύρος στις σχολές αυτές και με έκανε να σκεφτώ πιο ώριμα για την επιλογή μου. Τέλος, ήμουν ενήμερος για τις δυσκολίες που έχει το επάγγελμα αλλά και απόλυτα σίγουρος πως ό,τι και αν αντιμετώπιζα, θα επιβραβεύομουν από τα πνευματικά ή υλικά αγαθά, όπως εμπειρίες, γνωριμία με διάφορους πολιτισμούς, χρηματικές απολαβές.

2. Στους κ. υπουργούς θα επεσήμαινα τα παρακάτω:

- A) Αναβάθμιση των κτιρίων και των χώρων που στεγάζουν τις ΑΕΝ.
- B) Αναβάθμιση του εκπαιδευτικού υλικού.
- Γ) Καλό θα ήταν, οι σχολές να αποκτήσουν ξανά την αίγλη που είχαν τα παλαιότερα χρόνια (στολές, παρελάσεις, στρατιωτική πειθαρχία).
- Δ) Καλύτερη προώθηση των ΑΕΝ στα σχολεία.
- Ε) Τέλος, θα έλεγα πως αν οι σχολές του Εμπορικού Ναυτικού δεν ήταν τόσο υποτιμημένες βαθμολογικά στις πανελλαδικές εξετάσεις, τότε οι ΑΕΝ θα ήταν πιο προσίτες στο ευρύ κοινό. ☺



CERTIFIED MARITIME TRAINING CENTER

A recognized Maritime Training Center authorized by Flag Administrations to provide statutory STCW 95 and continuous education and assessment programs for seafarers in accordance with industry best practices. We offer the following Courses:

- 5-DAY BRM WITH EXTENSIVE BRIDGE SIMULATOR
- 4-DAY BRM BTM THEORY
- 5-DAY ADVANCED BRIDGE WATCHKEEPING
- 5-DAY ADVANCED OIL TANKER SAFETY
- 5-DAY ADVANCED CHEMICAL TANKER SAFETY
- 3-DAY ERM - ENGINEER ROOM RESOURCE MANAGEMENT WITH ER SIMULATOR
- 2-DAY RISK ASSESMENT & MANAGEMENT IN SHIPPING
- 2-DAY CRISIS MANAGEMENT - MEDIA HANDLING TRAINING
- 3-DAY DAMAGE STABILITY & RESIDUAL STRENGTH
- 2-DAY ISM IMPLEMENTATION/INTERNAL AUDITOR
- 2-DAY ISO 9001:2000 & ISO 14001:2004
- 4-DAY ECDIS WITH SIMULATOR
- 5-DAY ADVANCED CARGO HANDLING WITH SIMULATOR
- 2-DAY BRM REFRESH WITH EXTENSIVE BRIDGE SIMULATOR
- 1-DAY TMSA REQUIREMENTS & IMPLEMENTATION PRACTICES
- 3-DAY ADVANCED SHIP HANDLING WITH EXTENSIVE BRIDGE SIMULATOR

- 2-DAY LEADERSHIP & MANAGEMENT PRINCIPLES IN SHIPPING
- 3-DAY HUMAN RESOURCE MANAGEMENT
- 2-DAY PERSONNEL PERFORMANCE APPRAISAL
- 3-DAY COMPANY & SHIP SECURITY OFFICER
- 4-DAY PORT FACILITY SECURITY OFFICER
- 1-DAY INCIDENT INVESTIGATION & ROOT CAUSE ANALYSIS
- 2-DAY GYRO & MAGNETIC COMPASSES
- 5-DAY ADVANCED BRIDGE WATCHKEEPING WITH EXTENSIVE BRIDGE SIMULATOR
- 5-DAY ADVANCED OIL TANKER SAFETY WITH CARGO HANDLING SIMULATOR
- 5-DAY ADVANCED CHEMICAL TANKER SAFETY WITH CARGO HANDLING SIMULATOR
- 3-DAY MARINE ENVIRONMENTAL AWARENESS & MANAGEMENT
- 3-DAY SHIPBOARD SAFETY OFFICER
- 3-DAY BULK CARRIER SAFETY & INSPECTIONS
- 1-DAY MANAGEMENT OF CHANGE
- PSYCHOMETRIC SEAFARER ASSESSMENTS
- MARLINS ENGLISH LANGUAGE ASSESSMENT FOR MARINERS



K. C. LYRINTZIS
GROUP

QMS MTC

MARITIME TRAINING CENTER



CERTIFIED
Maritime Training Center

26, Akti Poseidonos - 185 31 Piraeus, T: +30 210 9530680, F: +30 210 9531120-1, E: info@kclgroup.gr, www.kclgroup.gr



Σε μια προσπάθεια προώθησης της ποιοτικής ναυτιλίας, πέντε διεθνείς ενώσεις εκπροσώπησης του εφοπλισμού (BIMCO, Intertanko, Intercargo, ISF, ICS) παρουσίασαν το 2006 ενδιαφέροντα στοιχεία για την απόδοση 106 διαφορετικών σημαιών². Τα στοιχεία αυτά αφορούν σε μια σειρά παραμέτρων ασφάλειας, περιβαλλοντικής προστασίας και εφαρμογής διεθνών κανονισμών. Για τους δικούς τους, όμως, λόγους, οι πέντε ενώσεις απέφυγαν να παρουσιάσουν μια αναλυτική αξιολόγηση των σημαιών αυτών.

Ποιες είναι οι πραγματικά ποιοτικές σημαίες;



Ιων Θάνου Πάλλη
& Άλκη Κορρέ¹



Θεωρήσαμε σκόπιμο να αξιοποιήσουμε τα προαναφερθέντα στοιχεία για να εκτιμήσουμε ποιες είναι σήμερα οι πραγματικά ποιοτικές σημαίες³. Η ποιοτική απόδοση ενός νηολογίου είναι σημαντική. Το κράτος-σημαία είναι υπεύθυνο για την επαρκή εφαρμογή των αποφάσεων του IMO. Για τον πλοιοκτήτη η καλύτερη δυνατή εφαρμογή των διεθνών συμβάσεων συνεπάγεται σημαντικά μικρότερες πιθανότητες στοχευμένων ελέγχων Port State Control (PSC) και λιγότερες καθυστερήσεις στους λιμένες. Αρνητική απόδοση της σημαίας σημαίνει περισσότερες επιθεωρήσεις -και πιθανόν κρατήσεις- πλοίων, αυξάνοντας το κόστος. Στον ευρωπαϊκό χώρο επαναλαμβανόμενες κρατήσεις οδηγούν στην απαγόρευση εισόδου στους ευρωπαϊκούς λιμένες. Οι ναυλομεσίτες δίνουν σημασία στην απόδοση της σημαίας των πλοίων που ναυλώνουν, επιδιώκο-

ντας να αποφύγουν επαναλαμβανόμενες επιθεωρήσεις. Υπάρχει έντονη σχέση απόδοσης ενός και απόδοσης του πλοίου, η οποία λαμβάνεται υπόψη από τους υπευθύνους για την επιλογή της σημαίας. Για την εξαγωγή των συμπερασμάτων χρησιμοποιήθηκε η υποκειμενική (με βάση την εμπειρία των συγγραφέων) εκτίμηση για τη σημαντικότητα 16 κριτηρίων ως προς τον προσδιορισμό της απόδοσης μιας σημαίας. Τα κριτήρια αφορούν στην απόδοση της σημαίας στις διάφορες εφαρμογές του PSC, στην εφαρμογή ή μη των κυρωμένων διεθνών συμβάσεων, συμπεριλαμβανομένων της STCW και των αποφάσεων του ILO και την ηλικία του στόλου. Κάθε αρνητική παράμετρος βαθμολογήθηκε με 5, 10 ή 20 βαθμούς ποινής (Πίνακας 1). Για παράδειγμα, η πρώτη κατηγορία κριτηρίων αφορά το PSC. Παρότι είναι σημαντικό να μη συμπεριλαμβάνεται μια σημαία στη Λευκή Λίστα



(10 βαθμοί ποινής), θεωρείται διπλάσια αρνητικό (20 β.π.) να βρίσκεται η σημαία στην αντίστοιχη Μαύρη Λίστα. Το να συμπεριληφθεί μια σημαία στις αντίστοιχες λίστες QualShip του USCG (US Coastguard) είναι λιγότερο σημαντικό (5 β.π.), λόγω του περιορισμένου αριθμού σημαιών που περιλαμβάνουν οι λίστες αυτές. Παρότι δεν είναι εξαντλητικό, το σύνολο των κριτηρίων δίνει μια αναλυτικότερη εικόνα της ποιοτικής απόδοσης των 106 σημαιών.

Απόδοση νηολογίων

Η συστηματική αξιολόγηση οδήγησε σε ιδιαίτερα ενδιαφέροντα συμπεράσματα. Το πλέον σημαντικό είναι ότι αμφισβητείται η συμβατική, συχνά επαναλαμβανόμενη, αντίληψη πως οι σημαίες όλων των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών είναι «ποιοτικές» και ότι όλες οι «ανοιχτές» σημαίες (κατ' άλλους «σημαίες ευκαιρίας»), οι οποίες αντιστοιχούν στον 45% του παγκόσμιου τόνάζ, είναι μη ποιοτικές. Η πραγματικότητα είναι πιο πολύπλοκη και επιβάλλει την αναίρεση της συγκεκριμένης γενίκευσης.

Όπως δείχνει το Διάγραμμα 1, η επιλογή της σημαίας μπορεί να γίνει από ένα σύνολο που συμπεριλαμβάνει 26 άριστες, 34 ποιοτικές, 27 μέτριες ποιοτικά και 20 μη ποιοτικές σημαίες. Υπάρχουν δυο μόνο σημαίες χωρίς βαθμούς ποινής. Είναι η νορβηγική και το Νησί του Μαν. Σε μία από τις κορυφαίες θέσεις των «άριστων» σημαιών συναντάμε και την ελληνική (5 β.π.). Στο άλλο άκρο, στις σημαίες με τη χειρότερη απόδοση είναι αυτές της Ονδούρας (185) και της Βολιβίας (185).

Το πλέον ενδιαφέρον στοιχείο (Πίνακας 2) είναι ότι τα 25 «ανοιχτά» νηολόγια (η κατηγοριοποίηση

Πίνακας 1. Βαρύτητα κριτηρίων απόδοσης ανά κατηγορία

Παράμετρος

Απόδοση σημαίας κατά τη διαδικασία PSC

Μη συμμετοχή στη Λευκή Λίστα του Paris MOU	10
Σημαία στη Μαύρη Λίστα του Paris MOU	20
Μη συμμετοχή στη Λευκή Λίστα του Tokyo MOU	10
Σημαία στη Μαύρη Λίστα του Tokyo MOU	20
Μη συμμετοχή στη λίστα του USCG Qualship 21	5
Σημαία στη λίστα των σημαιών-στόχου USCG (US Coastguard)	10

Μη επικύρωση διεθνών συμβάσεων

SOLAS 74 (and 88 Protocol)	10
MARPOL (incl. Annexes I&II)	20
MARPOL (Annexes III-VI)	10
LOADLINE 66 (plus 88 Protocol)	10
STCW 78	20
ILO 147	20
CLC/FUND 92	20

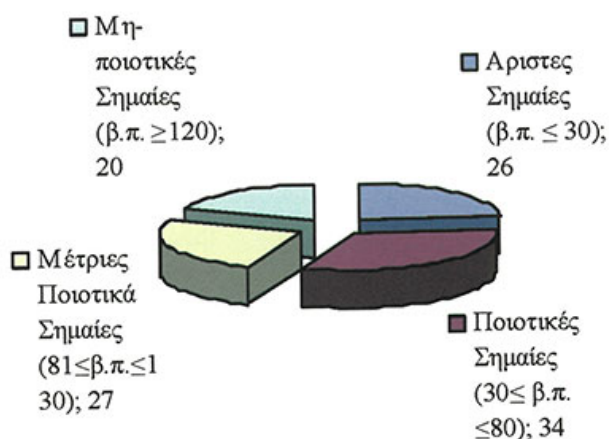
Υψηλή μέση ηλικία στόλου

STCW White List	20
Μη συμπλήρωση ILO Reports	10

Βαθμοί ποινής (β.π.)

10
20
10
20
5
10
10
20
10
10
20
20
10
20
10

Διάγραμμα 1. Κατάταξη σημαιών





Πίνακας 2. Μέσος όρος βαθμών ποινής (β.π.)

	Αριθμός σημαίων	Βαθμοί ποινής (μ.ό.)	Τυπική απόκλιση
Σύνολο	106	72,78	48,00
Ανοιχτές σημαίες	25	63,80	52,11
Παραδοσιακές σημαίες	81	75,55	46,66
Σημαίες κρατών-μελών της Ε.Ε.	22	26,36	15,21
Σημαίες μη μελών της Ε.Ε.	84	84,94	46,21

Πίνακας 3. Σημαίες με την καλύτερη και τη χειρότερη απόδοση

Εθνικές σημαίες		Ανοιχτές σημαίες	
Flag	Penalty Points	Flag	Penalty Points
Καλύτερες 10			
Δανία	5	Νήσος του Μαν	-
Ελλάδα	5	Βερμούδες	10
Γερμανία	5	Λιβερία	10
Νορβηγία	5	Μπαχάμες	15
Μ. Βρετανία	5	Μπαρμπάντος	20
Χονγκ Κονγκ	10	Γιβραλτάρ	25
Γαλλία	15	Νήσοι Κάιμαν	25
Φινλανδία	15	Κύπρος	25
Σουηδία	25	Νήσοι Μάρσαλ	30
Βουλγαρία	25	Μάλτα	35
Μ.Ο. Απόδοση καλύτερων-10 (β.π.)		11,5	19,5
Χειρότερες 10			
Συρία	135	Dominica	75
Κορέα	145	Mauritius	75
Κουβέιτ*	145	St Vince	85
Αλβανία	155	Μπανγκλαντές	95
Κόστα Ρίκα*	155	Τρινιδάδ	95
Κονγκό*	155	Γεωργία*	135
Μογγολία*	155	Τόνγκο	135
Σουρινάμ*	165	Καμπότζη	145
Ταϊλάνδη	165	Άγιος Θωμάς*	145
Βολιβία	175	Ονδούρας	185
Μ.Ο. Απόδοση χειρότερων-10 (β.π.)		155	177

* Δεν συμπεριλαμβάνονται στη Μαύρη Λίστα της Ε.Ε.

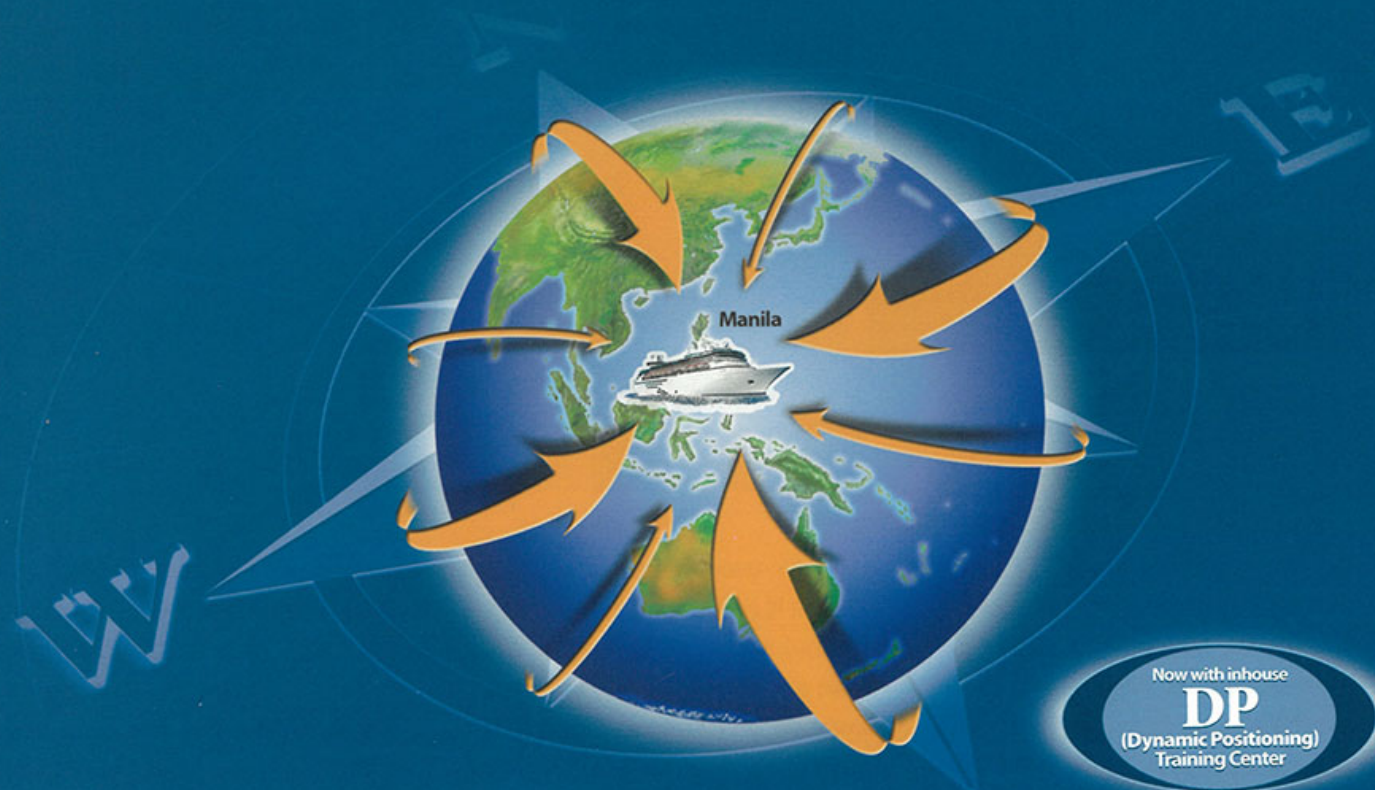
έγινε με βάση το σχετικό ορισμό της UNCTAD) δεν είναι χειρότερα ποιοτικά από τις υπόλοιπα 86. Το αντίθετο μάλιστα. Δέκα από τις συχνά αποκαλούμενες «σημαίες ευκαιρίας» είναι «άριστες» ποιοτικά σημαίες ενώ άλλες 4 κατατάσσονται στις «ποιοτικές». Η συνολική αναλογία ποιοτικών/μη ποιοτικών νηολογίων στην περίπτωση αυτή είναι 2:1. Πράγματι (Πίνακας 3), οι καλύτερες 10 εθνικές σημαίες είναι περισσότερο ποιοτικές (μέσος όρος 11,5 β.π.) από τις αντίστοιχες 10 καλύτερες ανοιχτές σημαίες (19,5). Εξετάζοντας όμως τις χειρότερες σημαίες της κάθε κατηγορίας, η εικόνα αντιστρέφεται: οι «χειρότερες» εθνικές σημαίες συμπεριφέρονται λιγότερο ικανοποιητικά από τις «χειρότερες» ποιοτικά ανοιχτές σημαίες.

Προφανώς δεν είναι δυνατόν να ομαδοποιούνται α priori και να κρίνονται γενικευμένα ως «μη ποιοτικές», σημαίες όπως οι Νήσος του Μαν, Βερμούδες, Χονγκ Κονγκ, Λιβερία, Μπαχάμες, Μπαρμπάντος, Νήσοι Κάιμαν, Κύπρος, Σιγκαπούρη, Νήσοι Μάρσαλ, που βρίσκονται στην κατηγορία των άριστων σημαίων, με αυτές της Γεωργίας, του Τόνγκο, της Καμπότζης, του Άγιου Θωμά και της Ονδούρας, οι οποίες είναι από τις χειρότερες ποιοτικά σημαίες.

Είναι επίσης προφανές ότι η πρόθεση αυστηρής πολιτικής για ποιοτική ναυτιλία δεν συνεπάγεται πάντα την παρουσία μιας «ποιοτικής» εθνικής σημαίας. Χώρες όπως ο Καναδάς (70) και η Αυστραλία (55), που έχουν υιοθετήσει μια αυστηρή στάση προς το PSC, δεν συμπεριλαμβάνονται στις άριστες σημαίες. Η ιδιαίτερα ευαίσθητη σε θέματα περιβαλλοντικής μόλυνσης Ουκρανία (115) και η Νότια Αφρική (105) με το μοναδικό ορισμό «sister ship» ανήκουν στις μέτριες ποιοτικά σημαίες.

Συνυπολογίζοντας ότι η μέση τυπική απόκλιση και στα δυο δείγματα («ανοιχτές» και «υπόλοιπες» σημαίες) είναι αρκετά σημαντική, ο έλεγχος της ποιότητας ανά σημαία είναι πολύ πιο ουσιαστικός από τις οποίες γενικευμένες ομαδοποιήσεις. Εξίσου σημαντικό είναι το γεγονός ότι οι 22 σημαίες κρατών-μελών της Ε.Ε. που συμπεριλαμβάνει το δείγμα, έχουν μια ιδιαίτερα ποιοτική συμπεριφορά, με σημαντική ομοιογένεια (μικρή τυ-

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

Πίνακας 4. Ανοιχτές σημαίες: Σύγκριση συνολικής απόδοσης & απόδοσης σε ελέγχους PSC

	Συνολική απόδοση	Απόδοση PSC
5 Καλύτερες σημαίες	Νήσος του Μαν	Νήσος του Μαν
	Χονγκ Κονγκ	Χονγκ Κονγκ
	Βερμούδα	Νήσοι Μάρσαλ
	Λιβερία	Λιβερία
	Μπαχάμες	Χονγκ Κονγκ
5 Χειρότερες σημαίες	Ονδούρα	Ονδούρα
	Καμπότζη	Καμπότζη
	Άγιος Θωμάς	Γεωργία
	Τόνγκο	Τόνγκο
	Γεωργία	Άγιος Βικέντιος

πική απόκλιση από το μέσον όρο).

Οκτώ από τις 16 χειρότερες ποιοτικά σημαίες δεν βρίσκονται στην πλέον πρόσφατη Μαύρη Λίστα που διαμόρφωσε η Ε.Ε. αναφορικά με το PSC. Η τελευταία συμπεριλαμβάνει στις σημαίες «πάρα πολύ υψηλού ρίσκου» την Αλγερία (μόλις 65 β.π.) και το Λίβανο (125), αλλά και σημαίες για τις οποίες δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία (Κομόρες, Σλοβακία), ενώ στις «μέτριες έως υψηλού ρίσκου» εμφανίζονται τα νηολόγια του Αγίου Βικέντιου (85) και της Τουρκίας (105). Το γεγονός αυτό μπορεί να ερμηνευτεί αν ληφθεί υπόψη ότι το PSC αποτελεί διαδικασία που καθορίζεται από τα «κάτω προς τα πάνω» και όχι από τα «πάνω προς τα κάτω» όπως τα συμπεράσματα της παρούσας έρευνας.

Ως προς το PSC, εμφανίζονται να υπάρχουν 30 άριστες, 45 ποιοτικές, 20 μέτριες ποιοτικά και 10 μη ποιοτικές σημαίες. Γενικότερα, υπάρχει μια έντονη σχέση της συνολικής απόδοσης μιας σημαίας και της απόδοσής της στους ελέγχους PSC, με το παράδειγμα των ανοιχτών νηολογίων να είναι ενδεικτικό (Πίνακας 5). Κατ' επέκταση, τα ευρήματα της εξέτασης της απόδοσης του PSC συμφωνούν με τη γενική εικόνα της απόδοσης των σημαιών. Για παράδειγμα, οι σημαίες των κρατών-μελών της Ε.Ε. συμπεριφέρονται πολύ καλύτερα (μ.ό. 17,27 β.π.) από τις υπόλοιπες (29,34) και

αρκετά πιο ομοιογενώς (μέση τυπική απόκλιση 8,1 έναντι 18,2). Είναι αρκετά απίθανο μία σημαία με θετική απόδοση στο PSC να επιθυμεί την εγγραφή ενός πλοίου που δεν ανταποκρίνεται ως προς τα ποιοτικά χαρακτηριστικά του. Το ερώτημα που προκύπτει από τα ποσοτικά ευρήματα της άσκησης, σε συνάρτηση με το γεγονός ότι όσοι ασχολούνται με τη ναυτιλία έχουν ήδη διαμορφωμένη γνώμη, είναι αν διαμορφώνεται στην πράξη μια ανεπίσημη διάκριση και κατηγοριοποίηση μεταξύ των σημαιών.

Τέλος, είναι υπαρκτή μια έντονη συσχέτιση μέσου όρου ηλικίας των πλοίων που βρίσκονται υπό μια σημαία και του βαθμού που η συγκεκριμένη σημαία έχει κυρώσει και εφαρμόσει τις σχετικές με τη θαλάσσια ασφάλεια διεθνείς συμβάσεις (IMO και ILO) συμπεριλαμβανομένων των πρόσφατων αναθεωρήσεων της STSW. Ο γηρασμένος στόλος εντοπίζεται στις περιπτώσεις σημαιών που εμφανίζεται και η μη εφαρμογή των κανονισμών αυτών, συμβάλλοντας στην επιδείνωση της ποιότητας και στην ενίσχυση των προοπτικών τακτικότερων PSC.

Ποιες είναι οι επιλογές;

Η απόφαση επιλογής νηολογίου παραμένει μια πολύπλοκη διαδικασία. Πρωτίστως, η επιλογή να γίνει μακριά από απλουστεύσεις, γενικεύσεις και

προκαταλήψεις. Είναι απαραίτητη η ενδελεχής εξέταση αρκετών εναλλακτικών ξεχωριστά. Ορισμένες φορές, βέβαια, το εύρος των επιλογών του περιορίζεται, λόγω κριτηρίων εθνικότητας ή ηλικίας πλοίου. Άλλες, όπως στην περίπτωση ενός γηρασμένου πλοίου με μέτριο ή αρνητικό ιστορικό, ο πλοιοκτήτης θα βρει αρκετές κλειστές πόρτες, με τις πλέον ποιοτικές σημαίες να μην επιθυμούν το ρίσκο επιδείνωσης της απόδοσής τους που πιθανόν να επιφέρει η συγκεκριμένη νηολόγηση. Στην περίπτωση βεβαίως ενός νέου πλοίου με καλό ιστορικό, αρκετές από τις προαναφερθείσες ποιοτικές σημαίες, παραδοσιακές ή ανοιχτές, θα είναι έτοιμες να το υποδεχθούν, δημιουργώντας ευχάριστες προβληματισμούς στον πλοιοκτήτη ή το διαχειριστή του πλοίου. ☉

1. Οι συγγραφείς διδάσκουν στο Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου.

2. Maritime International Secretariat Services, Shipping Industry Guidelines on Flag State Performance. Λονδίνο, 2006.

3. Το άρθρο αποτελεί εκτεταμένη περίληψη της έρευνας Flag State performance: An Empirical Analysis, που παρουσιάστηκε στο Διεθνές Συνέδριο για τη Θαλάσσια Ασφάλεια και την Περιβαλλοντική Προστασία, Ευγενίδιο Ίδρυμα, Σεπτέμβριος 2007.

ΦΑΡΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

αγορά

ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ

Δ/ΝΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ

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

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ



ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ

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

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

Ανάλυση για το 2007 (ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ - ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ)



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

Καθώς μπήκαμε στο τελευταίο τρίμηνο του 2007, ας κάνουμε μια ανασκόπηση για την έως τώρα πορεία της αγοράς διάλυσης πλοίων και την παράθεση στοιχείων όπως αυτά διαμορφώθηκαν για τα 3 πρώτα τρίμηνα του έτους.

Μέχρι στιγμής, συνολικά 192 πλοία έχουν οδηγηθεί στις ακτές των χωρών που αποτελούν τους κύριους προορισμούς για το τελευταίο ταξίδι τους, με το Μπανγκλαντές, την Ινδία και το Πακιστάν να είναι οι τρεις κύριοι μαγνήτες. Από αυτά τα 192 πλοία, 81 προσάραξαν στις παραλίες του Μπανγκλαντές, 69 στην Ινδία και 18 στο Πακιστάν. Στα πλοία ξηρού φορτίου, η πολύ δυνατή ναυλαγορά σε επίπεδα πρωτόγνωρα, δεν έχει αφήσει περιθώρια στους πλοιοκτήτες παρά στη συνέχιση του πλου ή στην πώληση σε τιμές πάνω από τα επίπεδα της διάλυσης. Έτσι, λοιπόν, μόνο 14 πλοία έχουν οδηγηθεί μέχρι στιγμής για διάλυση. Στου υγρού φορτίου πλοία, το phase out υποστηριζόμενο με μια όχι και τόσο δυνατή αγορά (ιδιαίτερα το 3ο τρίμηνο, Q3) οδήγησε τους πλοιοκτήτες στη διάλυση 94 πλοίων, εκ των οποίων 2 Suezmax κι ένα VLCC, μεγέθη που έλειψαν παντελώς το 2006. Καθώς αναφέραμε το 2006, χρήσιμο είναι να συγκρίνουμε τις 2 χρονιές σε απόλυτα μεγέθη. Ενώ λοιπόν κατά το 2006 είχαν πωληθεί προς διάλυση 95 πλοία ξηρού φορτίου, το 2007 το νούμερο αντιστοιχεί μόνο σε 45 πλοία. Σε αντίθεση, τα υγρού τύπου πλοία παρουσίασαν ιδιαίτερη αύξηση, με 110 πλοία να οδηγούνται προς διάλυση εν αντιθέσει με το 2006 που μέχρι το τέλος του 3ου τριμήνου μόνο 77 πλοία διαλύθηκαν. Σημαντική επισήμανση είναι ο σχεδόν διπλάσιος αριθμός product tankers που πωλήθηκαν (64 αντί 38) και όπως αναφέραμε και προηγουμένως, η διάλυση Suezmax και VLCC πλοίων, πολλά από τα οποία συνήθως όταν φτάνουν την ηλικία διάλυσης πωλούνται για μετατροπές σε FPSO ή FSO παρά προς διάλυση (βλ. Tables 1-7, 11 και Charts 2-5).



TABLE 1. Scrapped vessels per country of destination and quarter

Demo Country	Data	Q1	Q2	Q3	Grand Total
Bangladesh	Count of Vessel	32	26	23	81
	Sum of dwt	1,067,901	911,187	560,239	2,539,327
Canada	Count of Vessel		1		1
	Sum of dwt		813		813
China	Count of Vessel	3	2	1	6
	Sum of dwt	53,123	28,413	284,824	366,360
India	Count of Vessel	31	29	9	69
	Sum of dwt	522,823	540,212	54,551	1,117,586
Pakistan	Count of Vessel	11	6	1	18
	Sum of dwt	354,525	158,392	10,039	522,956
Turkey	Count of Vessel	1	3	1	5
	Sum of dwt	39,860	15,616	1,024	56,500
Unknown	Count of Vessel	1	4	6	11
	Sum of dwt	7,463	10,752	75,727	93,942
USA	Count of Vessel	1			1
	Sum of dwt	26,976			26,976
Total Count of Vessel		80	71	41	192
Total Sum of dwt		2,072,671	1,665,385	986,404	4,724,460

TABLE 2. Scrapped bcs per country of destination and quarter

Demo Country	Data	Q1	Q2	Q3	Grand Total
Bangladesh	Count of Vessel	1	1	1	3
	Sum of dwt	27,886	54,615	23,625	106,126
China	Count of Vessel		1		1
	Sum of dwt		26,183		26,183
India	Count of Vessel	2	5	1	8
	Sum of dwt	43,275	165,591	18,314	227,180
Pakistan	Count of Vessel		1		1
	Sum of dwt		25,899		25,899
Turkey	Count of Vessel		1		1
	Sum of dwt		14,169		14,169
Total Count of Vessel		3	9	2	14
Total Sum of dwt		71,161	286,457	41,939	399,557

TABLE 3. Scrapped container VSLs per country of destination and quarter

Demo Country	Data	Q1	Q2	Q3	Grand Total
Bangladesh	Count of Vessel	3	2	1	6
	Sum of dwt	71,928	27,097	6,423	105,448
India	Count of Vessel	4	1		5
	Sum of dwt	80,815	3,357		84,172
Pakistan	Count of Vessel		1		1
	Sum of dwt		21,422		21,422
Unknown	Count of Vessel			2	2
	Sum of dwt			22,121	22,121
Total Count of Vessel		7	4	3	14
Total Sum of dwt		152,743	51,876	28,544	233,163

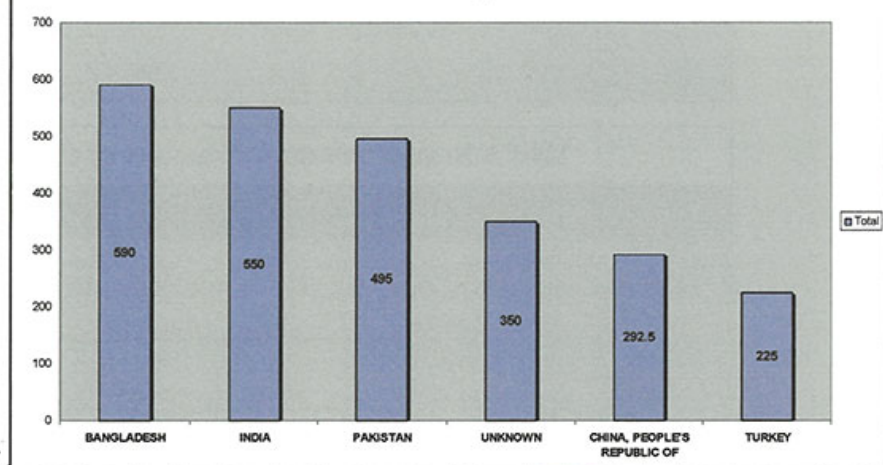


TABLE 4. Scrapped Gas Tankers per country of destination and quarter

Demo Country	Data	Q1	Q2	Q3	Grand Total
Bangladesh	Count of Vessel		3	2	5
	Sum of dwt		136.064	92.996	229.060
India	Count of Vessel	4	3	1	8
	Sum of dwt	25.901	118.333	6.035	150.269
Pakistan	Count of Vessel	1	1		2
	Sum of dwt	66.769	61.401		128.170
Turkey	Count of Vessel		1		1
	Sum of dwt		440		440
Total Count of Vessel		5	8	3	16
Total Sum of dwt		92.670	316.238	99.031	507.939

TABLE 5. Scrapped gen cargo VSLs per country of destination and quarter

Demo Country	Data	Q1	Q2	Q3	Grand Total
Bangladesh	Count of Vessel	7	7	5	19
	Sum of dwt	46.225	39.100	43.776	129.101
China	Count of Vessel		1		1
	Sum of dwt		2.230		2.230
India	Count of Vessel	9	7	1	17
	Sum of dwt	53.996	57.500	4.464	115.960
Turkey	Count of Vessel			1	1
	Sum of dwt			1.024	1.024
Unknown	Count of Vessel		1		1
	Sum of dwt		4.090		4.090
Total Count of Vessel		16	16	7	39
Total Sum of dwt		100.221	102.920	49.264	252.405

CHART 1
OVERALL MAX PRICE (\$) PAID BY BREAKERS



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)

TABLE 6. Scrapped tankers per country of destination and quarter

Demo Country	Data	Q1	Q2	Q3	Grand Total
Bangladesh	Count of Vessel	21	11	12	44
	Sum of dwt	921.862	649.609	387.829	1.959.300
China	Count of Vessel	3		1	4
	Sum of dwt	53.123		284.824	337.947
India	Count of Vessel	11	8	5	24
	Sum of dwt	317.855	185.812	21.428	525.095
Pakistan	Count of Vessel	10	3	1	14
	Sum of dwt	287.756	49.670	10.039	347.465
Turkey	Count of Vessel	1			1
	Sum of dwt	39.860			39.860
Unknown	Count of Vessel	1	1	4	6
	Sum of dwt	7.463	3.328	53.606	64.397
USA	Count of Vessel	1			1
	Sum of dwt	26.976			26.976
Total Count of Vessel		48	23	23	94
Total Sum of dwt		1.654.895	888.419	757.726	3.301.040

TABLE 7. Scrapped Ropax/ Ferries per country of destination and quarter

Demo Country	Data	Q1	Q2	Q3	Grand Total
Bangladesh	Count of Vessel		2	2	4
	Sum of dwt		4.702	5.590	10.292
Canada	Count of Vessel		1		1
	Sum of dwt		813		813
India	Count of Vessel	1	5	1	7
	Sum of dwt	981	9.619	4.310	14.910
Turkey	Count of Vessel		1		1
	Sum of dwt		1.007		1.007
Unknown	Count of Vessel		2		2
	Sum of dwt		3.334		3.334
Total Count of Vessel		1	11	3	15
Total Sum of dwt		981	19.475	9.900	30.356

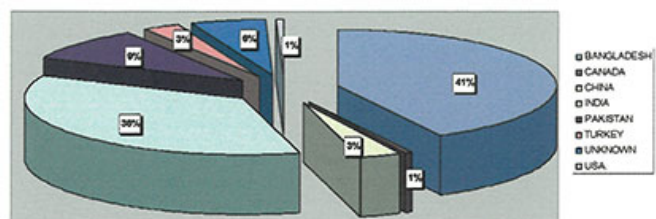
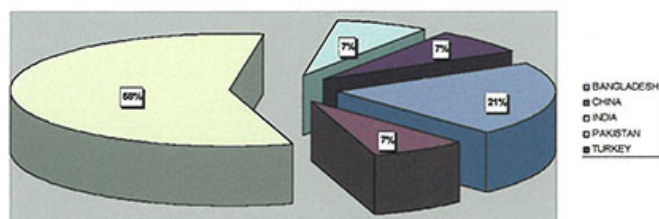
CHART 2
DESTINATION OF VESSELS FOR DEMOLITIONCHART 3
DESTINATION OF BCs FOR DEMOLITION

TABLE 11.

TABLE 11.					
Sector	2006 (Q1,Q2,Q3)	2007 (Q1,Q2,Q3)	DWT	No Of Vessels	DWT
	Size	No Of Vessels			
A. Dry Sector					
(up to 9,999 dwt)	1. Minibulk 26	92.917	22	99.942	
(10,000 - 39,999 dwt)	2. Handy 50	1,141.197	15	290.449	
(40,000 - 59,999 dwt)	3. Handymax 3	153.352	2	102.708	
(60,000 - 79,999 dwt)	4. Panamax 13	911.795	1	80.346	
(80,000+ dwt)	5. Capesize 3	412.178	0	0	
A. Dry Sector Total		95	2,711.439	40	573.445
B. Tanker Sector					
(up to 9,999 dwt)	1. Minitank 25	105.838	31	139.126	
(10,000 - 59,999 dwt)	2. Product 38	1,123.014	64	2,091.195	
(60,000 - 79,999 dwt)	3. Panamax 3	201.583	4	255.603	
(80,000 - 119,999 dwt)	4. Aframax 11	1,016.118	8	714.630	
(120,000 - 199,999 dwt)	5. Suezmax 0	0	2	323.601	
(200,000 - 299,999 dwt)	6. VLCC 0	0	1	284.824	
(300,000+ dwt)	7. ULCC 0	0	0	0	
B. Tanker Sector Total		77	2,446.553	110	3,808.979
C. Container Sector					
Total		9	196.296	14	233.163
D. Reefer Sector Total					
		11	86.760	5	36.350
E. RoRo Cargo/ Ferry/ Passenger Sector Total					
		17	53.825	21	69.243
F. Miscellaneous Sector Total					
		15	97.066	2	3.280
Grand Total					
		224	5,591.939	192	4,724.460

TABLE 8. Maximum price paid by breakers for BCs

Demo Country	Q1	Q2	Q3	Grand Total
Demo Country	Q1	Q2	Q3	Grand Total
Bangladesh	413	440	509	509
India		440	497	497
Pakistan				
China				
Turkey				
Grand Total	413	440	509	509

Max price is calculated excluding sales of vessels with special specs

TABLE 9. Maximum price paid by breakers for tankers

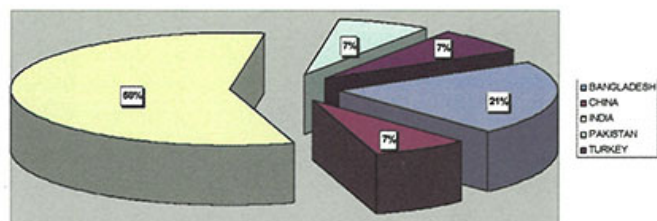
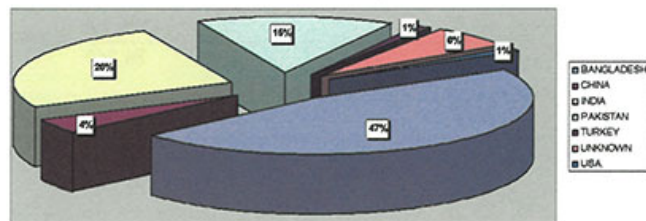
Demo Country	Q1	Q2	Q3	Grand Total
Bangladesh	477	529	590	590
India	436,5	480		480
Pakistan	478	415	495	495
Unknown	350			350
China	292,5			292,5
Turkey	225			225
USA				
Grand Total	478	529	590	590

Max price is calculated excluding sales of vessels with special specs

TABLE 10. Maximum price paid by breakers for container VSLs

Demo Country	Q1	Q2	Q3	Grand Total
Bangladesh		494		494
India	415			415
Pakistan		430		430
Unknown				
Grand Total	415	494		494

Max price is calculated excluding sales of vessels with special specs

CHART 3
DESTINATION OF BCs FOR DEMOLITIONCHART 4
DESTINATION OF TANKERS FOR DEMOLITION

Ας συνεχίσουμε την επισκόπησή μας με τη μεταβλητή που απασχολεί περισσότερο τους μεσίτες και τους πλοιοκτήτες, τη μεταβλητή της τιμής. Τη μεγαλύτερη τιμή για διάλυση πλοίου την πέτυχε η -παραδοσιακά πλέον- Ινδία για 2 χημικά πλοία. Η τιμή ανήλθε στα 1.180 δολάρια/LDT. Είναι περιττό να αναφέρουμε ότι και τα δύο πλοία περιείχαν μεγάλη ποσότητα, σε αναλογία με το βάρος τους πάντα, υψηλής ποιότητας ανοξείδωτου ατσάλιου. Στους πίνακες που αναφέρονται στις προσφερόμενες τιμές ανά τύπο πλοίου και προορισμό δεν έχουμε συμπεριλάβει τέτοιου είδους πωλή-

σεις καθώς και πωλήσεις πλοίων «as is, where is» (όπως είναι, εκεί που είναι) (βλ. tables 8-10 και Chart 1).

Τελειώνοντας την παράθεση των στοιχείων θα πρέπει να αναφερθούμε στο τοπίο που αντιμετωπίζει κανείς αυτή την περίοδο στην αγορά διάλυσης. Με τις τιμές για ένα απλού τύπου tanker να πλησιάζουν ή ακόμα και να περνούν τα 600 δολάρια/LDT, οι διαλυτές του Μπανγκλαντές αποφάσισαν στη δημιουργία καρτέλ με στόχο τη μείωση της τιμής. Το αποτέλεσμα θα είναι από κάποιες πρώτες και πρώιμες προβλέψεις οι τιμές

διάλυσης με προορισμό το Μπανγκλαντές να μειωθούν μέχρι και 15% με άμεσο αντίκτυπο στην υπολειμματική αξία ενός πλοίου. Στην αντίπερα όχθη, το δικαστήριο της Ινδίας αποφάσισε την άμεση επιβολή μέτρων για πιο «πράσινη» και πιο ασφαλή ανακύκλωση των πλοίων. Δεν μένει λοιπόν παρά να μείνουμε απλοί θεατές προς το παρόν μέχρι να ξεκαθαρίσει το τοπίο στις δύο αυτές χώρες, οι οποίες απορροφούν σχεδόν το 80% των προς διάλυση πλοίων... ☺

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.co.uk

FORMERLY **SIMPSON
INDUSTRIES**

HOLSET

(SIMPSON INT UK LTD / HOLSET ENGINEERING VISCOUS DAMPERS)

Η Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Πειραιά σε νέα πορεία

Η Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη αποτελεί τη βάση των μεταποιητικών δραστηριοτήτων και σημαντικό πυλώνα της οικονομίας του ευρύτερου Πειραιά. Την άνθηση των εργασιών στη Ζώνη διαδέχθηκε η προϊούσα ύφεση των τελευταίων δεκαετιών. Η ύφεση οφείλεται στο γεγονός ότι οι επιχειρήσεις δεν κατάφεραν να ανταποκριθούν αποτελεσματικά στις σύγχρονες απαιτήσεις management, marketing, αλλά και στον εκσυγχρονισμό των υποδομών, την εφαρμογή νέων τεχνολογιών και αξιοποίηση χρηματοδοτικών μέσων.



Ι Του Γιάννη Μίχα Ι Νομάρχη Πειραιά

Η ευθύνη γι' αυτή την υστέρηση βαρύνει κυρίως την Πολιτεία, που δεν εφάρμοσε ποτέ ένα ολοκληρωμένο σχέδιο εκσυγχρονισμού του ναυπηγοεπισκευαστικού κλάδου συνολικά, αλλά και τις επιχειρήσεις, που δεν εκσυγχρονίστηκαν και δεν ενοποιήθηκαν μεταξύ τους. Η επίκληση του υψηλού εργατικού κόστους ως μοναδικού παράγοντα επιδείνωσης της ανταγωνιστικότητας της Ζώνης στερείται επαρκούς τεκμηρίωσης, αφού σε χώρες με πολύ υψηλότερο εργατικό κόστος οι ναυπηγικές δραστηριότητες εκτελούνται, και μάλιστα σε ορισμένες περιπτώσεις διευρύνουν τον κύκλο τους. Η δημιουργία των αναγκαίων υποδομών και δικτύων, ιδιαίτερα στο χώρο της λιμενικής ζώνης, και η εφαρμογή σύγχρονων τεχνολογιών και μεθόδων θα μειώσει το κόστος των εργασιών, αλλά επίσης θα βελτιώσει τις συνθήκες ασφάλειας και υγιεινής της εργασίας.

Δυστυχώς, στον τομέα αυτό ελάχιστα έγιναν τα τελευταία χρόνια. Μόλις τελευταία δρομολογήθηκε, έπειτα από πίεση των φορέων της Ζώνης, η διάθεση των ελαχίστων πιστώσεων για την αναγκαία επισκευή της μιας από τις δύο πλωτές δεξαμενές στο Πέραμα. Σημαντικά θετικό γεγονός για τις ναυπηγοεπισκευαστικές δραστηριότητες στον Πειραιά αποτελεί η λειτουργία του Βιομηχανικού Πάρκου Σχιστού, που φιλοξενεί αποκλειστικά





σχεδόν μονάδες του ναυπηγοεπισκευαστικού κλάδου. Η Νομαρχία Πειραιά μαζί με τα αρμόδια επιμελητήρια διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο στην ίδρυση και λειτουργία του Πάρκου. Είναι σημαντικό το γεγονός ότι, κατά τη μετεγκατάστασή τους στο Πάρκο, οι περισσότερες μονάδες εκσυγχρόνισαν μεγάλο μέρος του μηχανολογικού τους εξοπλισμού. Η Νομαρχία Πειραιά, αρμόδια για την αδειοδότηση της εγκατάστασης και της λειτουργίας τους, εξέτασε τις αιτήσεις τους με προσοχή και κατά προτεραιότητα. Άποψή μας είναι πως ο εκσυγχρονισμός των μονάδων του Πάρκου Σχιστού πρέπει να συμπληρωθεί με βασικές υποδομές, όπως Κέντρο Ελέγχου Ποιότητας, Μονάδα R&D, Διακρατική Δικτύωση Συνεργασίας και Ανταλλαγής Πληροφοριών (Networking).

Χρόνια ασθένεια των εργασιών στη Ζώνη αποτελεί ο αθέμιτος ανταγωνισμός, με βασικό έρεισμα την εισφοροδιαφυγή και τη μαύρη εργασία. Το Μητρώο Ναυπηγοεπισκευαστικών Επιχειρήσεων, που νομοθετήθηκε το 1998 υλοποιώντας απαίτηση των φορέων του κλάδου, τα τελευταία χρόνια άρχισε να αποδίδει καρπούς στην κατεύθυνση της εξυγίανσης και της ασφάλειας των εργασιών της Ζώνης. Το γεγονός αυτό έθιξε παγιωμένα συμφέροντα και πρακτικές, που τελικά επέβαλαν την ανατροπή της πορείας εξυγίανσης με το νέο νόμο του 2007. Ο νέος νόμος, κατά την άποψή μας, δεν τιμά κανέναν από όσους τον επέβαλαν. Επιβράβευσε την εισφοροδιαφυγή εις βάρος του ΙΚΑ και των εργαζομένων -άραγε πώς θα πειστούν οι εργαζόμενοι ότι η κρίση των ασφαλιστικών ταμείων οφείλεται σε αντικειμενικούς παράγοντες και όχι σε τέτοια νομοθετήματα και πρακτικές, για τα οποία κάποιοι έχουν βαρύνουσες ευθύνες;- και επιπλέον επέτρεψε την εγγραφή στο Μητρώο Ναυπηγοεπισκευαστικών Επιχειρήσεων όλων όσοι υπογράψουν μία υπεύθυνη δήλωση και προσκομίσουν μία φορολογική ενημερότητα. Με το νόμο του 2007, στην πράξη, η πορεία εξυγίανσης των

εργασιών ανακόπηκε και το Μητρώο Ναυπηγοεπισκευαστικών Εργασιών, κατά το μεγαλύτερο μέρος του, ακυρώθηκε.

Παρ' όλα τα παραπάνω προβλήματα, όμως, η Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Πειραιά διατηρεί σημαντικά ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα, που επιτρέπουν βάσιμες ελπίδες για την αναστροφή της ύφεσης. Τέτοια σημαντικά πλεονεκτήματα είναι η ολοκληρωμένη παροχή υπηρεσιών, η οποία ενισχύεται με τη λειτουργία του ΒΙΠΑ Σχιστού, η ποιότητα εργασιών, η ταχύτητα ανταπόκρισης και παράδοσης, η πλεονεκτική γεωγραφική τοποθεσία, η μεγάλη περίοδος ηλιοφάνειας σε συνδυασμό με το ξηρό κλίμα της περιοχής στοιχείων απαραίτητων για ορισμένες ναυπηγοεπισκευαστικές εργασίες, τα αυξημένα επίπεδα τεχνογνωσίας κ.ά.

Ωστόσο, μέσα στο γενικό πλαίσιο, που παραπάνω σκιαγραφήθηκε, η ύφεση των εργασιών στη ΝΕΖ Πειραιά εξακολουθεί και μάλιστα βαθιάνη ανησυχητικά. Η ύφεση αυτή έχει αρνητικές επιπτώσεις σε ολόκληρη την κοινωνικοοικονομική ζωή του ευρύτερου Πειραιά και για το λόγο αυτόν η αναστροφή της αποτελεί στρατηγικό στόχο μεγάλης εμβέλειας.

Δυστυχώς, διαπιστώνεται ότι, αν και στο παρελθόν εξαγγέλθηκαν και εν μέρει υλοποιήθηκαν μέτρα και δράσεις από την κεντρική εξουσία, το πρόβλημα δεν αντιμετωπίστηκε, καθώς τα μέτρα αυτά δεν αποτελούσαν ολοκληρωμένο συγκροτημένο πρόγραμμα διεξόδου από την κρίση.

Η Νομαρχία Πειραιά έχει παρουσιάσει βασικούς άξονες ενός τέτοιου ολοκληρωμένου προγράμματος, στοιχεία του οποίου υπέβαλε και στο παρελθόν στα συναρμόδια υπουργεία. Συνοπτικά τέτοιοι άξονες είναι:

- Συγκρότηση μόνιμης επιτροπής εμπειρογνομόνων για τη διαμόρφωση και την περαιτέρω παρακολούθηση της εφαρμογής ολοκληρωμένου σχεδίου δράσεων, με σκοπό την αναστροφή της ύφε-



σης των εργασιών στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Πειραιά.

- Προσανατολισμός της Ζώνης σε συγκεκριμένους τομείς της διεθνούς αγοράς, στους οποίους διαθέτει συγκριτικά πλεονεκτήματα και κατάλληλη ανασυγκρότηση - προσαρμογή των επιχειρήσεων.
- Προβολή της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης συνολικά και κάθε επιχειρήσεως ξεχωριστά σε διαδικτυακό τόπο. Επίσης, προώθηση δικτύωσης σε ευρωπαϊκό επίπεδο για την οικοδόμηση συνεργασιών και ανταλλαγή πληροφορήσεων.
- Προβολή της Ζώνης σε διεθνείς εκθέσεις. Η Νομαρχία Πειραιά ήδη προγραμματίζει τη συμμετοχή της σε ναυτιλιακές εκθέσεις με σκοπό την προβολή της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης.
- Εγκατάσταση, επισκευή και αναβάθμιση των βασικών υποδομών της Ζώνης με σκοπό την αύξηση της παραγωγικότητας και της ασφάλειας των εργασιών.
- Χωροταξικές ρυθμίσεις για την αναίρεση των νομικών κωλυμάτων εκσυγχρονισμού των επιχειρήσεων.
- Έγκριση του καταστατικού και ενεργοποίηση του φορέα υλοποίησης για τη χωροθέτηση, συγκρότηση, χρηματοδότηση υποδομών και λειτουργία Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης (ΝΑ.ΖΩ.), όπως αυτή ορίζεται στο νόμο 2545/97.
- Αξιοποίηση και της ελαχίστης δυνατότητας του ισχύοντος νόμου Μητρώου Ναυπηγοεπισκευαστικών Επιχειρήσεων με σκοπό την εξυγίανση των εργασιών και τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας, μέχρι την αντικατάστασή του με νέο αποτελεσματικό νόμο εξυγίανσης και διασφάλισης της νομιμότητας, του υγιούς ανταγωνισμού και της ασφάλειας και υγιεινής των εργασιών.
- Μέτρηση δεικτών εργασίας και συνθηκών υγιεινής και ασφάλειας στη Ζώνη. Δημιουργία για το σκοπό αυτόν Παρατη-

ρητηρίου στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη με συνεργασία της Νομαρχίας Πειραιά, του υπουργείου Απασχόλησης και του Εργατικού Κέντρου Πειραιά.

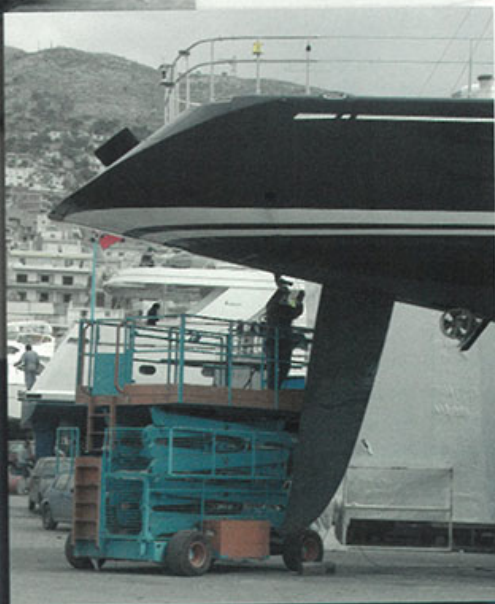
Η Νομαρχία Πειραιά, πέραν των εκ του νόμου αρμοδιοτήτων της, έκανε παρεμβάσεις και υπέβαλε στα αρμόδια υπουργεία προτάσεις για την αντιμετώπιση του προβλήματος. Όμως η συνεχιζόμενη καθοδική πορεία των εργασιών στη Ζώνη επιβάλλει την ανάληψη νέων πρωτοβουλιών με ευρύτερους και πλέον ολοκληρωμένους στόχους.

Είμαστε απόλυτα βέβαιοι για τη βιωσιμότητα της ναυπηγικής βιομηχανίας της χώρας και ιδιαίτερα της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης του ευρύτερου Πειραιά.

Τα πρώτα αλλά σοβαρά βήματα για μια σύγχρονη και ορθολογική αναστροφή της ύφεσης έχουν ήδη γίνει ή εξελίσσονται, με πρωτοβουλία του ιδιωτικού τομέα. Τέτοια βήματα είναι η σύνδεση μικρών ναυπηγείων για τη δημιουργία μεγαλύτερης μονάδας, σημαντικές σύγχρονες επενδύσεις σε παραδοσιακές μονάδες και αλλαγή του προσανατολισμού των εργασιών τους στο πεδίο των σκαφών αναψυχής και, βέβαια, η πολύ μεγάλη επένδυση την οποία αποτελεί το ΒΙ.ΠΑ. Σχιστού. Έχει όμως φθάσει πια η ώρα και για την αποτελεσματική και ολοκληρωμένη παρέμβαση υποστήριξης της Πολιτείας, στο πλαίσιο της οποίας η Νομαρχία Πειραιά είναι αποφασισμένη να έχει πρωταγωνιστικό ρόλο. ☉



HALKITIS URANIA BOATYARD S.A.



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

ISO 9001
ISO 14001
OHSAS 18001
Certified by



DIMOCRATIAS AVENUE 104 - 106
188 63 PERAMA PIRAEUS

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

Η ελληνική ναυτιλία στον πυρετό των ναυπηγικών παραγγελιών

Γράφω με γνώμονα τα πεπραγμένα με χρονικό όριο το τέλος του Σεπτεμβρίου 2007. Τα όσα μέχρι τότε «επισήμως» έγιναν γνωστά. Και ας μη θεωρήσουμε το «επισήμως» τόσο απόλυτο δεδομένου όντος ότι, εν Ελλάδι, ουδείς αρέσκεται στην ευρεία κοινολόγηση των πράξεών του με εξαίρεση, ίσως, τους «εισηγμένους» που «νόμω» υποχρεούνται να γνωστοποιούν τις σχετικές κινήσεις τους. Όσον αφορά σε εμάς (George Moundreas & Company S.A.), στις μηνιαίες ανασκοπήσεις της αγοράς των ναυπηγικών παραγγελιών, πάντα με σεβασμό στην καλώς εννοούμενη σκοπιμότητα, είμαστε ενίοτε υποχρεωμένοι να σιωπήσουμε ενώπιον ορισμένων συμφωνιών «υπό αίρεσιν» (on subjects) ή εκείνων, η γνωστοποίηση των οποίων πιθανόν να προξενούσε κάποια αρνητική επίδραση στην όλη έκβαση της επιχειρηματικής προσπάθειας.



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

Πράγματι, πράξεις γνωστές σε εμάς λόγω της στενής συνάφειάς μας με την παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία από μακρού δεν αναφέρθηκαν για τους παραπάνω λόγους. Όμως, στην παρούσα περίπτωση, για λόγους που άπτονται της στοιχειώδους υποχρέωσης ακριβούς (κατά το δυνατόν) ενημέρωσης, ας μας επιτραπεί να λάβουμε υπ' όψιν (όχι ονομαστικά) και μερικά deals του είδους, έστω και αν ακόμα η οριστικοποίησή τους σκοντάφτει στη δέουσα έκδοση εγγυητικών επιστολών (Refund Guarantees), πρόβλημα-δείγμα του σαθρού υποβάθρου ικανού αριθμού πράξεων. Τούτο, άλλωστε, δεν αποτελεί μόνο ελληνικό πρόβλημα. Πολλοί ξένοι, ιδίως κάποιοι επιθετικοί Γερμανοί αγοραστές, έχουν και διατυπώνουν οξύτερα ακόμη παράπονα.

Ας ρίξουμε όμως μια ματιά στο μέχρι τώρα (τέλος Σεπτεμβρίου 2007) απολογισμό της χρονιάς, που είναι πράγματι ενδεικτικός ως προς τα τεκταινόμενα και τις τρέχουσες τάσεις. Ακόμη περισσότερο αν κάνουμε μια σύγκριση με την περασμένη χρονιά (2006), που ήταν επίσης χρονιά-ρεκόρ.

Σημειώσαμε, λοιπόν, τις ακόλουθες «επιδόσεις» του ελληνικού εφοπλισμού στον τομέα των ναυπηγικών παραγγελιών:





Tankers	98 units	5.671.000 dwt
Bulkcarriers	286	29.748.000
Total	384 units	35.419.000 dwt

Πλέον :

Containers	41 units	279.700 TEU
LPG	15	425.100 m ³
PCTC	6	13.200 cars

Γενικό σύνολο 446 μονάδες με αντίστοιχο 35.419.000 dwt.

Στα παραπάνω πρέπει βασίμως (αλλά ανεπισημώς) να προστεθούν τουλάχιστον 30 εντολές, στη συντριπτική πλειονότητά τους bulkcarriers, που, σκοπίμως, δεν έχουν ακόμα ανακοινωθεί ή που μερικές διαδικασίες ολοκλήρωσης της παραγγελίας τελούν ακόμη σε εκκρεμότητα (έκδοση εγγυητικών, εξασφάλιση κυρίων μηχανών ή γερανών εκ μέρους των ναυπηγών κ.λπ.). Να μιλάμε, λοιπόν, για 480 μονάδες των 38.000.000 dwt (πλέον, μεγέθη που συνήθως δεν εκφράζονται με όρους dwt); Και όλα αυτά ενώ ακόμη υπολείπεται το του έτους!

Και ας κάνουμε σύγκριση με τα πεπραγμένα του 2006:

2007 (τέλος Σεπτεμβρίου): 480 πλοία, 38.000.000 dwt, επένδυση \$ 27,56 δισ.

2006 (ολόκληρο): 322, 27.510.600, \$ 16,65 δισ.

Αριθμοί που με μια απλή προβολή (projection) για ολόκληρο το 2007 προαναγγέλλουν 640 πλοία των (περίπου) 50.000.000 dwt, συνολικού κόστους επένδυσης \$ 36,8 δισ., το τελευταίο με τάσεις περαιτέρω ανόδου λόγω της βαθμιαίας αυξητικής τάσης των τιμών. Εύκολα διαπιστώνει κανείς ότι στην εκπονή του 2007 θα έχουμε μια τουλάχιστον 100% αύξηση όλων των παραμέτρων.

Ο σχολιασμός των συμβαινόντων και η προσπάθεια πρόβλεψης των μελλόντων στους ναυτιλιακούς κύκλους αποτελεί πλέον φαινόμενο, η συχνότητα του οποίου διεκδικεί τα πρωτεία από εκείνη των ποδοσφαιρικών συζητήσεων στο ευρύ φιλαθλο κοινό. Ως εκ τούτου, θα είμαι λακωνικός και απλώς θα σημειώσω τα εξής:

Ασπάζομαι την κοινή παραδοχή, πως τίποτα δεν είναι προβλεπτό με απόλυτη βεβαιότητα στη ναυτιλία. Από το να συμβουλευόμαστε κάποιο μέντιουμ, όμως, σαφώς προτιμούμε τη μελέτη των οικονομικών και άλλων σχετικών παραμέτρων. Και αυτές προς το παρόν μάς δείχνουν «φως» στην πέρα άκρη του τούνελ. Διαβάζουμε (Lloyd's List, 15 Οκτ. 2007) ότι η βραζιλιανή CVRD (ορυχεία σιδηρομεταλλεύματος) προγραμματίζει επένδυση της τάξης των \$ 59 δισ. για την περίοδο 2008-2012 έναντι \$ 18 δισ. της προηγούμενης περιόδου 2003-2007. Δεν είναι δύσκολο να συλλάβουμε τον επιχειρηματικό κίνδυνο που μια τέτοια απόφαση περιέχει, αλλά ούτε και τη σημασία της ως ένδειξη των εξελίξεων στα αμέσως επόμενα χρόνια... ●



Το παρόν και το μέλλον των ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου

Ι Του Χρήστου Καραϊνδρου Ι
Deputy Manager, Repairs & Conversion
Department G. Moundreas & Co. S.A.



Η επιλογή του ναυπηγείου στο οποίο ο Έλληνας πλοιοκτήτης θα επισκευάσει το πλοίο του, αποτελούσε ανέκαθεν μια σύνθετη απόφαση, καθώς υπάρχουν πολλοί παράγοντες που θα πρέπει να ληφθούν υπ' όψιν. Στο διάγραμμα 1 απεικονίζονται οι μεταβλητές (decision variables) που βαρύνουν την απόφαση επιλογής ναυπηγείου, καθώς και οι μεταξύ τους βασικές σχέσεις αλληλεξάρτησης (principal inter-relationships).

Με την παρούσα και άνευ προηγούμενου ναυλαγορά ξηρού φορτίου (κυρίως), το off-hire time είναι η πιο βαρύνουσα μεταβλητή στην απόφαση επιλογής ναυπηγείου, ακολουθούμενη από τις προσφερόμενες τιμές των ναυπηγείων. Και αν κάποιος μελετήσει πιο προσεκτικά τις ναυλώσεις περιόδου, μπορεί να καταλάβει ότι τα ίδια ακριβώς κριτήρια θα ισχύσουν και μεσοπρόθεσμα για τα επόμενα 3-5 χρόνια.

Εστω και αν ο ελληνόκτητος στόλος ανανεώνεται ταχύτατα τα τελευταία χρόνια, ο μέσος όρος ηλικίας παραμένει αρκετά υψηλός, με συνέπεια πολλές επισκευές να περιλαμβάνουν μεγάλες ποσότητες αλλαγής χάλυβα (steel). Για να μελετηθεί πιο διεξοδικά η καταλληλότητα διαφόρων περιοχών ως αξιόπιστων επισκευαστικών λύσεων, θα ήταν πιο σωστό να χωρίσουμε τον ελληνόκτητο στόλο σε δύο κατηγορίες:

- Πλοία μεγαλύτερα των 10 ετών, όπου οι ανάγκες για αλλαγές χάλυβα (steel) είναι αρκετά μεγαλύτερες έως πολύ μεγάλες.
- Πλοία ηλικίας έως 10 ετών (μέχρι και δεύτερο special survey), όπου πέρα από τις συνήθεις εργασίες, οι απαραίτητες αλλαγές χάλυβα (steel) είναι αρκετά περιορισμένες (<30-40 τ.) και χωρίς εκτεταμένα ποσοστά αμμοβολής και βαψίματος των δεξαμενών φορτίου.

Από τη σύντομη αυτή ανάλυση θα εξαιρεθούν εξ



ολοκλήρου η Αφρική, η Ινδία και η Βόρεια Αμερική, διότι οι περιοχές αυτές δεν προσφέρονται καθόλου για τις προγραμματισμένες επισκευές των ελληνόκτητων πλοίων, είτε λόγω πολύ υψηλού κόστους είτε λόγω πολύ χαμηλής παραγωγικότητας είτε λόγω έλλειψης αξιόπιστων ναυπηγείων. Παρόμοια είναι η κατάσταση και στην Κεντρική και Νότιο Αμερική, με μοναδικές εξαιρέσεις τις Αργεντινή, Βραζιλία, Ολλανδικές Αντίλλες και Ουρουγουάη, όπου υπάρχουν ναυπηγεία που μπορούν να αποτελέσουν μέτριες λύσεις μόνο για τα πλοία που αναγκαστικά λόγω trade δεν μπορούν να φύγουν από την περιοχή (κυρίως δεξαμενόπλοια μεταφοράς προϊόντων), όμως με πάρα πολύ υψηλό κόστος και χαμηλή παραγωγικότητα.

Ξεκινώντας την ανάλυση από την Ευρώπη και για τα πλοία της πρώτης κατηγορίας, οι επιλογές περιορίζονται σε τρεις ζώνες: Βαλτική θάλασσα (Λετονία, Λιθουανία και Πολωνία), Ανατολική Μεσόγειο/Μαύρη Θάλασσα (Τουρκία, Βουλγαρία, Ουκρανία, Ρουμανία και Ελλάδα) και στην περιοχή της Πορτογαλίας.

Περνώντας στα πλοία της δεύτερης κατηγορίας, σαφώς και οι επιλογές πολλαπλασιάζονται, αφού το υψηλό κόστος των διαφόρων ναυπηγείων αντισταθμίζεται από τους γρήγορους χρόνους επισκευών και την έγκαιρη διαθεσιμότητα των ναυπηγείων. Έτσι και επιπροσθέτως στις παραπάνω χώρες, κράτη όπως οι Ολλανδία, Βέλγιο, Γερμανία Ισπανία ή Μάλτα μπορούν να αποτελέσουν λύση για τις σύντομες και περιορισμένες επισκευές των νεότερων πλοίων.

Πλέοντας προς τα ανατολικά, συναντάμε τη Μέση Ανατολή και τον Αραβικό κόλπο, όπου Μπαχρέιν και Ντουμπάι αποτελούν μια πρώτης τάξεως λύση για τα πλοία και των δύο κατηγοριών. Κυρίως λόγω της σημαντικής γεωπολιτικής θέσης τους δίπλα στα μεγαλύτερα terminals εξαγωγών αργού πετρελαίου, αποτελούν αξιόπιστη λύση ειδικά για τα

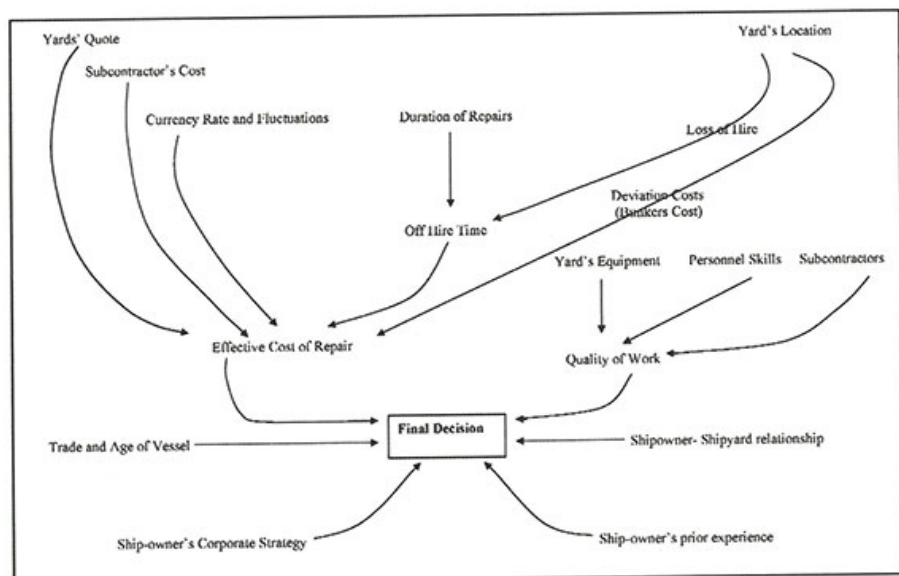


CHART 1. DECISION FACTORS IN THE FINAL CHOICE OF A REPAIR YARD

Source: «Global ship-repair industry: evaluation of current situation and future trends», MSc Thesis, Massachusetts Institute of Technology, Dept. of Ocean Engineering, 1999, by Pantelis A. Pittas.

ΤΥΠΟΣ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟΥ	ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΗ ΠΟΣΟΤΗΤΑ STEEL (τόννοι)	ΧΡΟΝΟΣ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑΣ ΥΛΙΚΩΝ (ημέρες)	ΧΡΟΝΟΣ ΜΕΤΑΣΚΕΥΗΣ (ημέρες)
HANDY-HANDYMAX (DOUBLE BOTTOM)	1000-2000	60	90-120
PANAMAX (DOUBLE BOTTOM)	2000-2500	80	100-120
PANAMAX (SINGLE/SINGLE)	3500-4500	90	120-140
AFRAMAX (DOUBLE BOTTOM)	2500-3000	90	110-140
AFRAMAX (SINGLE/SINGLE)	4000-5000	100	130-150
SUEZMAX (DOUBLE/DOUBLE)	2000-3000	90	90-110
SUEZMAX (SINGLE/SINGLE)	5000-6000	120	140-160
VLCC (SINGLE/SINGLE)	8000-9500	120	180-200

Πίνακας 1. Στοιχεία σχετικά με τις μετασκευές δεξαμενόπλοιων σε bulk carriers.

(Σημείωση: Τα στοιχεία προέρχονται από προσφορές διαφόρων κινεζικών ναυπηγείων. Οι ποσότητες steel και οι χρόνοι διαφοροποιούνται αναλόγως του πλοίου και του σχεδιασμού της μετασκευής (conversion design). Τέλος, σημαντικό ρόλο στον τελικό χρόνο μετασκευής παίζει και η ποσότητα του tank coating).

δεξαμενόπλοια και τα πλοία μεταφοράς αερίων. Το φτηνό εργατικό δυναμικό, αποτελούμενο κατά βάση από ξένους εργάτες και διοικητικό προσωπικό, έχει καταφέρει να κρατήσει το συνολικό κόστος επισκευής σχετικά χαμηλά και με υψηλή ποιότητα και παραγωγικότητα. Μειονέκτημα

αποτελεί ο πολύ ζεστός καιρός για τους 3-4 καλοκαιρινούς μήνες, ο οποίος αναγκαστικά ρίχνει την παραγωγικότητα.

Θβάνοντας στην ανατολική Ασία, που είναι σήμερα το σημαντικότερο ναυτιλιακό κέντρο του πλανήτη καθώς τα κράτη που την απαρτίζουν είναι



ταυτόχρονα οι μεγαλύτερες εισαγωγικές και εξαγωγικές χώρες αγαθών, βιομηχανικών προϊόντων και μηχανημάτων, μπορούμε να ισχυριστούμε ότι δεν υπάρχει κάποια χώρα η οποία να μην ασχολείται ενεργά με τη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία. Εξαιρώντας την Ιαπωνία και τη Ν. Κορέα, οι οποίες έχουν επικεντρωθεί πλέον μόνο στις νέες κατασκευές πλοίων, η Ταϊλάνδη, το Βιετνάμ, η Ινδονησία και η Κίνα αποτελούν πρώτης τάξεως λύση για τις δαπανηρές επισκευές των πιο ηλικιωμένων καραβιών της πρώτης κατηγορίας. Όταν συζητάμε για τα νεότερα πλοία δεύτερης κατηγορίας, στις προσφερόμενες λύσεις προστίθενται και ναυπηγεία των Μαλαισίας, Σιγκαπούρης, Ταϊβάν, και Φιλιππίνων.

Με εξαίρεση την Κίνα και τη Σιγκαπούρη, όλες οι υπόλοιπες προαναφερθείσες χώρες διαθέτουν μόλις από ένα ή δύο ναυπηγεία με εγκαταστάσεις κατάλληλες να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες του ελληνόκτητου στόλου. Όμως, η ποιότητα και η παραγωγικότητα όλων είναι σε αρκετά υψηλά επίπεδα, με εξαίρεση μόνο τα ναυπηγεία της Κίνας, που παρά τη θεαματική τους πρόοδο τα τελευταία χρόνια ακόμα υπολείπονται κάπως, κυρίως σε ποιότητα αλλά και παραγωγικότητα, λόγω του πολύ μεγάλου φόρτου εργασιών.

Εντούτοις, το φτηνό και σχεδόν ανεξάντλητο εργατικό δυναμικό, σε συνδυασμό με την αλματώδη

ανάπτυξη και αύξηση των εισαγωγών σε πρώτες ύλες και πετρέλαιο, έχουν κάνει την Κίνα πλέον το πραγματικό επίκεντρο της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας.

Έτσι η Κίνα, έχοντας η ίδια κυρίως δημιουργήσει αυτή την τεράστια ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές και προκαλώντας μian άνευ προηγουμένου ανατροπή της ισορροπίας προσφοράς και ζήτησης των πλοίων χύδην φορτίου, την ίδια στιγμή προσπαθεί να επαναφέρει ξανά κάποια ισορροπία: Νέα greenfield ναυπηγεία δημιουργούνται με καταϊσχυριστικούς ρυθμούς και αίσιας, μέχρι την ώρα που γράφεται αυτό το άρθρο, τα επισκευαστικά ναυπηγεία ανέρχονται σε 25 και τα κατασκευαστικά είναι πλέον περισσότερα από 100!

Αλλά, ενθουσιάζοντας τις χορταριασμένες κλίνες και δεξαμενές που αντίκρισα στην καθιερωμένη «κρουαζιέρα» στον ποταμό Tyne των πρωτοετών φοιτητών στο τμήμα της Ναυτικής Τεχνολογίας του Πανεπιστημίου του Newcastle Upon Tyne υπό την ξενάγηση του Professor I. L. Buxton, στην οποία συμμετείχα πριν από 15 χρόνια, αναρωτιέμαι πόσο σύντομα θα έρθει η σειρά όλων αυτών των νέων κινεζικών ναυπηγείων να δουν τα μηχανήματά τους να σκουριάζουν και τις κλίνες να χορταριάζουν λόγω υπερπροσφοράς ή/και λόγω ξυπνήματος ενός άλλου γίγαντα.

Συνοψίζοντας και κατά τη γνώμη του υπογράφου-

Μετασκευή δεξαμενόπλοιου Aframax από μονού σε διπλό τοιχώματος από κινεζικό ναυπηγείο.

ντος, μεσοπρόθεσμα και με τη ναυλαγορά στα επίπεδα που έχουμε δει από φέτος τον Αύγουστο και μετά, όλο και περισσότεροι Έλληνες θα αποφασίσουν να επισκευάσουν τα σχετικά νέα πλοία τους (κατηγορία 2) σε ναυπηγεία πιο ακριβών χωρών (Continent, Ελλάδα κ.ο.κ.). Από την άλλη μεριά, η ανατολική Ασία θα συνεχίσει να απορροφά τη μερίδα του λέοντος των μεγαλύτερων επισκευών των παλαιότερων πλοίων λόγω γειννίας με τα λιμάνια εκφορτώσεως, αλλά και λόγω του χαμηλού κόστους, με πάντοτε ισχυρότερο παίκτη την Κίνα.

Επί του πειστηρίου... θα ήθελα να αναφερθώ στο όλο και αυξανόμενο ενδιαφέρον των Ελλήνων πλοιοκτητών για τις μετασκευές δεξαμενόπλοιων σε bulk carriers. Όλοι οι προαναφερθέντες λόγοι, σε συνδυασμό με την υπάρχουσα νομοθεσία αποσύρσεων των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος και την υπαγωγή των veg. oils σε «ειδικά» φορτία από 1ης Ιανουαρίου 2007, σε συνδυασμό με την παρούσα χαμηλή ναυλαγορά των δεξαμενόπλοιων, έχουν προκαλέσει πραγματικό ενδιαφέρον γι' αυτές τις μετασκευές. Στον πίνακα 1 παραθέτω ενδεικτικά κάποια μεγέθη και χρόνους που απαιτούνται γι' αυτές τις μετασκευές. Αυτά τα νούμερα διαφοροποιούνται από πλοίο σε πλοίο και γι' αυτό κάποια δεξαμενόπλοια είναι πιο εύκολο και πιο οικονομικό να μετασκευαστούν σε φορτηγά πλοία, όπως επίσης και πιο ελκυστικά εμπορικά (κυβικά, draught κ.ο.κ.).

Μέχρι αυτή τη στιγμή έχουν υπογραφεί τουλάχιστον δύο συμβόλαια για τη μετασκευή ελληνικών δεξαμενόπλοιων σε bulk carriers σε κινεζικά ναυπηγεία και τουλάχιστον άλλες 45 περιπτώσεις δεξαμενόπλοιων εξετάζονται σοβαρά.

Λόγω της ποσότητας του χάλυβα (steel) που απαιτείται γι' αυτές τις μετασκευές, η Κίνα για μια ακόμα φορά είναι μονόδρομος, με κάποιες άλλες χώρες να διεκδικούν μικρότερα κομμάτια της πίτας αυτών των μετασκευών, κυρίως λόγω της έγκαιρης διαθεσιμότητάς τους. Ως παράδειγμα αναφέρω ότι αυτή τη στιγμή στην Κίνα δεν υπάρχει διαθεσιμότητα για τη μετασκευή VLCC νωρίτερα από τον Ιούλιο-Αύγουστο του 2008. ●

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΑΝΤΗΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ 2007 Τεχνολογική Ημερίδα - Εκθεσιακή Παρουσίαση

Το Ελληνικό Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας (ΕΛ.Ι.Ν.Τ.) αποτελεί γέφυρα συνεργασίας μεταξύ Επιστημονικού, Επαγγελματικού και Επιχειρησιακού Κόσμου, Ενώσεων - Φορέων της Ναυτιλίας, της Ναυτιλιακής Βιομηχανίας και Υπηρεσιών, για μία ανταγωνιστική Ναυτιλία.

Ο.Λ.Π.
ΜΕΓΑΡΟ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

30 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 2007

Θεματολογία

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ & ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ

ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ - ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ

ΑΣΦΑΛΕΙΑ & ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

ΠΡΑΓΜΑΤΟΓΝΩΜΟΣΥΝΕΣ & ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ ΕΝ ΠΛΩ

ΝΑΥΤ. ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ & ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ

ΝΑΥΤΙΚΑ ΚΑΥΣΙΜΑ ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

MANAGEMENT ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ &
ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧ/ΣΕΩΝ

ΜΕΘΟΔΟΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ &
ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ ΣΤΟΛΟΥ

ΜΕΛΕΤΕΣ

ΒΙΒΛΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ ΕΛΙΝΤ

Υπό την Αιγίδα

- Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας
- Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος
- Συλλόγου Διπλωματούχων Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών

ΕΥΓΕΝΙΚΟΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΗΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΕ ΠΡΩΤΗ ΘΕΣΗ

Πληροφορίες / Συμμετοχές για το Συνέδριο:

ΕΛ.Ι.Ν.Τ. Σκουζέ 14, 185 36 Πειραιάς, τηλ.: 210-4186062, 210-4181758, fax: 210-4181758, e-mail: elint@otenet.gr, web site: www.elint.org.gr

Χορηγίες / Εκθεσιακή Παρουσίαση:

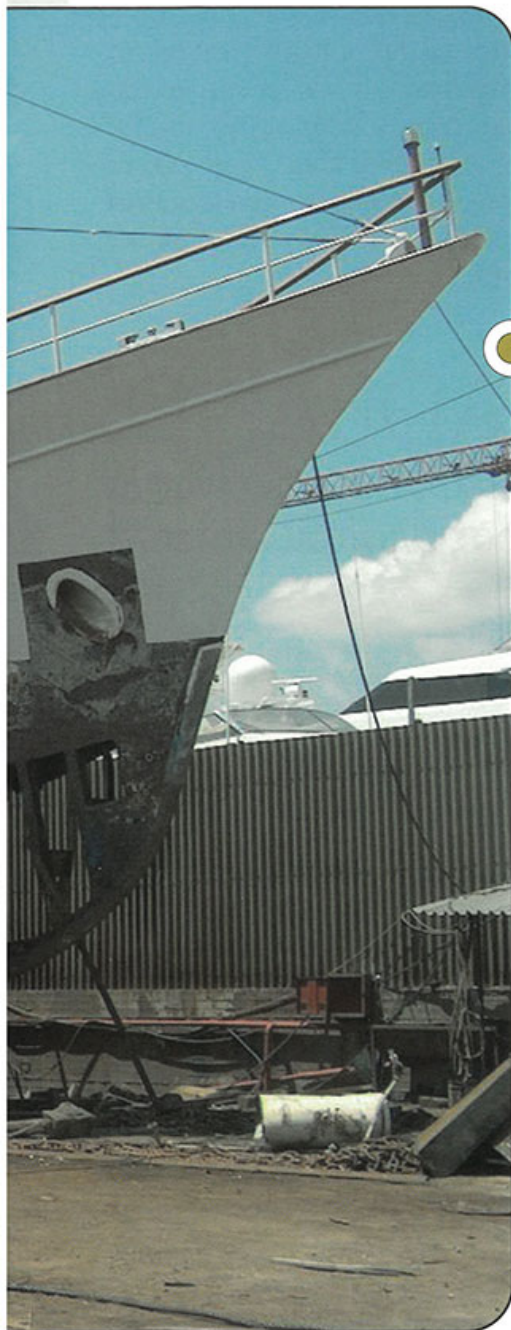
DNA Dynamic New Advertising - Εκδόσεις - Συνέδρια: Μετσόβου 25, 106 82 Αθήνα τηλ.: 210-8827541, 210-8253603, fax: 210-8253603, e-mail: dna_adv@otenet.gr





Μια μετασκευή που τιμά τη ναυτιλιακή παράδοση

Σε μια σεμνή τελετή, οι ιδιοκτήτες του «Madiz», ενός ιστορικού Steel yacht 57 μέτρων που ναυπηγήθηκε το 1902 στη Σκωτία, παρέλαβαν από το Lloyd's Register το πιστοποιητικό αξιοπλοΐας +100A1 σηματοδοτώντας την αγάπη της οικογένειας του σκάφους για την ιστορία του, αλλά και την προσήλωση του βρετανικού νηογνώμονα στην υποστήριξη εργασιών και μετασκευών που τιμούν τη ναυτιλιακή παράδοση και τεχνολογία.



Από το 2003 έως το 2006, η οικογένεια Κελετσέκη, οι σημερινοί ιδιοκτήτες του «Madiz», εμπιστεύθηκαν την ελληνική ναυπηγοεπισκευαστική εμπειρία και κατάφεραν να ενισχύσουν την αξιοπλοΐα του σκάφους υποστηριζόμενοι από τη σύγχρονη και απαραίτητη ναυπηγική τεχνολογία.

Ο Lloyd's Register επανα-πιστοποίησε την αξιοπλοΐα του σκάφους, μετά από αρκετές δεκαετίες, καταφέροντας να το «επανεντάξει» στις λίστες

του σπάζοντας παράλληλα ένα ρεκόρ: το συγκεκριμένο σκάφος είναι σήμερα το αρχαιότερο που λαμβάνει τη συγκεκριμένη πιστοποίηση στην κατηγορία του.

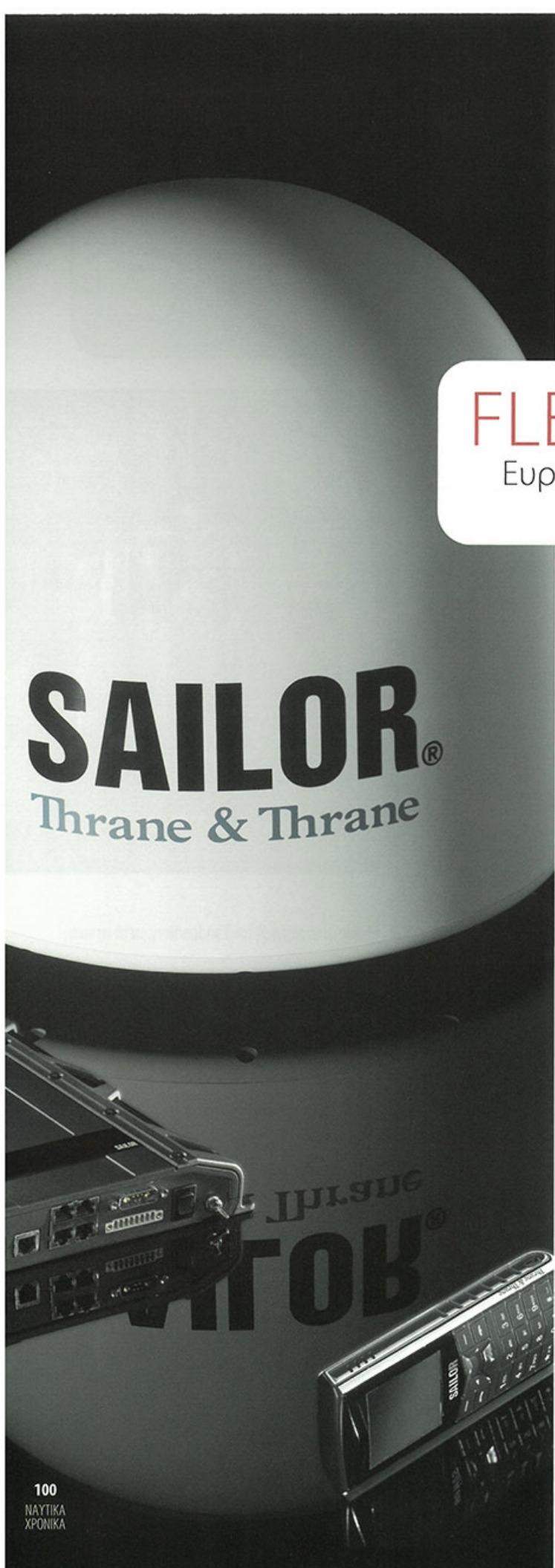
Το σκάφος σχεδιάστηκε αρχικά από τον G. L. Watson, έναν κορυφαίο yacht designer. Ο Watson υπήρξε από τους πρώτους ειδικούς που ασχολήθηκαν αποκλειστικά και μόνο με τη συγκεκριμένη κατηγορία σκαφών. Ο ίδιος σχεδίασε αρκετά yachts που συμμετείχαν στο America's Cup, ενώ το συγκεκριμένο είναι το τελευταίο δημιούργημά του που «ζει» ακόμα.

Στο Β' Παγκόσμιο Πόλεμο το σκάφος χρησιμοποιήθηκε από το Βασιλικό Ναυτικό του Ηνωμένου Βασιλείου ως Royal Patrol Yacht, ενώ μετέφερε το βασιλιά Γεώργιο, τη βασιλομήτορα Ελισάβετ αλλά και την τότε πριγκίπισσα Ελισάβετ σε μια πανηγυρική εκδρομή - βασιλική επίσκεψη στον ποταμό

Foyle στην περιοχή του Londonderry, μετά τη νίκη των Συμμάχων.

Εκείνη την περίοδο το σκάφος παράλληλα συμμετείχε στην ανάπτυξη και εφαρμογή του radar, αφού υπήρξε από τα πρώτα που εφάρμοσαν πειραματικά τις συχνότητες HF/DF, που υπήρξαν προάγγελοι του σημερινού radar.

Κατά τους ιστορικούς, το «Madiz», μαζί με το «Norwegian Royal Yacht Norge», το οποίο κατασκευάστηκε το 1929, είναι πιθανώς τα μόνα διασωθέντα σκάφη που συμμετείχαν στη μάχη του Ατλαντικού. Από το 1964 το σκάφος ανήκει σε ιδιώτες και χρησιμοποιήθηκε για κρουαζιέρες και ταξίδια αναψυχής, ενώ για μια μικρή περίοδο «ναυτολογήθηκε» από τη βρετανική Granada Television για την κινηματογράφηση ενός επεισοδίου από τη γνωστή σειρά Agatha Christie's Poirot. ☉



SAILOR®
Thrane & Thrane

Με μεγάλο ενδιαφέρον αναμένεται από τη ναυτιλιακή κοινότητα το FleetBroadband, η νέα υπηρεσία του Inmarsat, που θα παρέχει στους χρήστες υψηλές ταχύτητες μεταφοράς δεδομένων (έως 432 kbps). Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι ο χρήστης θα μπορεί να χρησιμοποιεί παράλληλα με τη μεταφορά δεδομένων και υπηρεσίες φωνής με χαμηλό κόστος.

FLEETBROADBAND:

Ευρυζωνικές υπηρεσίες στην επικοινωνία πλοίου - ξηράς από τον Inmarsat

Το FleetBroadband δίνει στις ναυτιλιακές εταιρείες τη δυνατότητα να μετατρέψουν το πλοίο τους σε πλωτό γραφείο. Εκτός από υπηρεσίες φωνής και μεταφοράς δεδομένων, ο χρήστης θα μπορεί επίσης να στέλνει fax και SMS μηνύματα. Ένα τέτοιο εργαλείο δίνει τη δυνατότητα στο γραφείο να σχεδιάσει και να υλο-

ποιήσει εύκολα μία μεγάλη γκάμα εφαρμογών, παίρνοντας έτσι τα μέγιστα από την πιο προηγμένη υπηρεσία του Inmarsat που είναι σήμερα διαθέσιμη στο χώρο της ναυτιλίας. Μερικές από τις εφαρμογές που θα μπορού-

σε μια εταιρεία να επωφεληθεί, είναι:

- Υψηλή ταχύτητα ταυτόχρονης μεταφοράς δεδομένων και φωνής, χρησιμοποιώντας 2 ξεχωριστά κανάλια.
- Email & Webmail.
- Ενημέρωση καιρού και χαρτών σε πραγματικό χρόνο.
- Πρόσβαση της εταιρείας σε intranet & internet.
- Ασφαλής επικοινωνία και σύνδεση VPN.
- Μεταφορά μεγάλων αρχείων.
- Προσωπική επικοινωνία του πληρώματος.
- Τηλεμετρία πλοίου και μηχανής.
- SMS.
- Video κλήσεις.
- Αποθήκευση και προώθηση video.
- Streaming IP λόγ του εγγυημένου μεγάλου εύρους κάλυψης.
- Σύνδεση ISDN.
- Απλοποιημένη τηλεφωνική συσκευή (ακουστικό), ειδικά σχεδιασμένη για τη διευκόλυνση του χρήστη.



NAVARINO
telecom

Να σημειώσουμε ότι όλες οι υπηρεσίες Inmarsat είναι συχνότητας L-Band εγγυώμενες την παροχή της υπηρεσίας κάτω από οποιαδήποτε καιρικές συνθήκες.

Η υπηρεσία αναμένεται το Νοέμβριο του 2007, αρχικά μόνο στον Ινδικό και Ατλαντικό Ωκεανό. Στα μέσα του 2008 και μετά την εκτόξευση του 3ου δορυφόρου του Inmarsat I-4 η κάλυψη θα είναι παγκόσμια (76ο Βόρεια έως 76ο Νότια).

Η Sailor/Thrane & Thrane, όντας με διαφορά ο κορυφαίος κατασκευαστής τερματικών Inmarsat, έχει ήδη σχεδιάσει 2 τερματικά, το **Sailor 250** και το **Sailor 500**. Τα τερματικά είναι ειδικά σχεδιασμένα για να καλύπτουν τις ανάγκες κάθε πλοίου.

	Sailor 250	Sailor 500
Data		
Standard IP	Up to 284 kbps	Up to 432 kbps
Streaming IP	32, 64, 128 kbps	32, 64, 128, 256 kbps
ISDN	-	64 kbps
Voice	4 kbps and digital 3.1 kHz audio	
Fax	Group 3 fax via 3.1 kHz audio	
SMS	Standard 3G (up to 160 characters)	
Antenna		
Diameter	25 cm	60 cm
Height	28 cm	68 cm
Weight	3 kg	18 kg

Service coverage



I-4 satellite F1 I-4 satellite F2 I-4 satellite F3
(launch date to be finalized)

Και τα δύο τερματικά είναι διαθέσιμα από τη Navarino, τον 1ο επίσημο αντιπρόσωπο της Thrane & Thrane στην Ελλάδα. Ο εμπορικός διευθυντής της Navarino, Πάνος Τσικόπουλος, δήλωσε: «Αν και πιστεύουμε ότι το Fleet 77 είναι επαρκές για τις σημερινές ανάγκες των περισσότερων πλοίων, το FleetBroadband θα ικανοποιήσει τις μελλοντικές ανάγκες και των πιο απαιτητικών χρηστών».

Για περισσότερες πληροφορίες μπορείτε να επικοινωνήσετε στο τηλ. 210-41.11.311 ή να στείλετε email info@navarino.gr



OLYMPIC GULF TANKERS Co Ltd



Complexity is our Strong Point



OGT Headquarters

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



Member of




Εβδομάδα νέων προϊόντων και υπηρεσιών **Turbomed**

Μετά την επιτυχημένη πραγματοποίηση του 1st Turbo Open House και με βάση την απήχηση που είχε στον κόσμο της ναυτιλίας, η Turbomed διοργάνωσε στις εγκαταστάσεις της την Εβδομάδα Νέων Προϊόντων και Υπηρεσιών Turbomed, στις αρχές Οκτωβρίου.

Εκεί, παρουσιάστηκαν εκθέματα και επιδείξεις τεχνολογίας turbo, ενώ παράλληλα ανακοινώθηκαν

νέες και σημαντικές δραστηριότητες της Turbomed. Οι ενδιαφερόμενοι επισκέπτες παρακολούθησαν παρουσίαση νέων προϊόντων και υπηρεσιών, διαρκή έκθεση turbocharger, συνεχείς ζωντανές επιδείξεις συντήρησης, άρμωσης, εξάρμωσης, επισκευής, δυναμικής ζυγοστάθμισης.

Έγιναν, παράλληλα, επιδείξεις συντήρησης turbocharger VTR 564 και turbocharger VTR 304.

Η Εβδομάδα Νέων Προϊόντων και Υπηρεσιών Turbomed πέτυχε να συγκεντρώσει και να ενημερώσει πλοιοκτήτες, τεχνικούς διευθυντές, αρχιμηχανικούς, τεχνικούς, φορείς, αλλά και το γενικότερο περιβάλλον της ναυτιλίας.

Το 2nd Turbo Open House θα διεξαχθεί τον Ιούνιο του 2008, και μέχρι τότε η εταιρεία θα οργανώσει νέες συναντήσεις. ☉

Marichem Hold Cleaning System (MHCS)

Όταν το φορτίο των κυτών πρέπει να καθαριστεί, οι περισσότεροι εμπλεκόμενοι εξαντλούν υπερβολικό χρόνο, κόπο και χρήμα αντιμετωπίζοντας πολλαπλές δυσκολίες, ώστε να φτάσουν τα ανώτερα μέρη των κυτών, έλλειψη εργατικών χεριών, αντίξοες καιρικές συνθήκες, κατασκευές χωρίς μέσα φορτοεκφόρτωσης. Από τώρα και στο εξής, χρησιμοποιώντας τη Marichem HCS, όλα αυτά τα προβλήματα ανήκουν απλά στο παρελθόν! Ο διεθνής όμιλος Marichem Marigases παρουσιάζει αποκλειστικά τη Marichem Hold Cleaning System, μια ειδική εφεύρεση για όλους τους τύπους καθαρισμού κυτών. Αυτή η μοναδική συσκευή μπορεί να χρησιμοποιείται σε συνδυασμό με χημικά προϊόντα και το κυριότερο είναι ότι χρησιμοποιεί την πραγματική κατασκευή όλων των τύπων στομιών στα κύτη προκειμένου να προσφέρει τα βέλτιστα αποτελέσματα για έναν εύκολο, αποτελεσματικό και γρήγορο χημικό καθαρισμό των κυτών. Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι η Marichem HCS είναι πιστοποιημένη με καταχώριση (Patent No 20070100096).

Χαρακτηριστικά προτερήματα της συσκευής είναι: Γρήγορη και απλή στην εγκατάσταση και στη χρήση, εύκολη στη μεταφορά, χρησιμοποιείται από ένα

άτομο, δυνατότητα τηλεχειρισμού σε ακτίνα 50 μέτρων, προσαρμόζεται σε κάθε τύπο στομίου των κυτών, οικονομικώς αποδοτική, μειώνει στο ελάχιστο τη χημική κατανάλωση και είναι φιλική προς το περιβάλλον.

Για ακόμα μια φορά ο όμιλος αποδεικνύει το ενδιαφέρον του για νέες και καινοτόμες λύσεις σε θέματα που αφορούν το πλοίο. Η ομάδα επιστημόνων του Marichem Marigases εργάζεται με αφοσίωση για την ανάπτυξη πρωτοποριακών προϊόντων με νέα τεχνολογικά μέσα, λαμβάνοντας υπόψη τα πιο επιτακτικά ζητήματα μιας βιομηχανίας που είναι υποχρεωμένη να πληροί τις υψηλότερες προδιαγραφές σε περιβαλλοντικά ζητήματα, τους αυστηρούς κανονισμούς για την ασφάλεια του πληρώματος και να βελτιώνει συνεχώς την ποιότητα των υπηρεσιών καθώς η σύγχρονη τεχνολογία απαιτεί μέγιστες αποδόσεις από το κάθε είδος εξοπλισμού που βρίσκεται πάνω στο πλοίο. Η προσωπική δέσμευση του κάθε στελέχους του ομίλου, η οποία καθοδηγείται από σταθερές αξίες λειτουργώντας πάντα σύμφωνα

με τους διεθνείς κανονισμούς και τα συστήματα διασφάλισης ποιότητας βάζοντας τον πελάτη πάνω από οτιδήποτε, είναι η βάση που οδηγεί το Marichem Marigases σε συνεχή ανάπτυξη. ☉



Δύο εταιρείες με κοινή φιλοσοφία και πορεία

Τη μακρόχρονη και δυναμική συνεργασία τους γιόρτασαν, στο Ekali Club, ο Όμιλος Εταιρειών Κατράδης και η Atlantic Cordage Corporation. Η εκδήλωση έγινε με αφορμή την επίσκεψη στην Ελλάδα του προέδρου κ. Peter Gronbeck και του αντιπροέδρου κ. Thomas Burns της Atlantic Cordage.

Στη δεξίωση, οι κ. Νικόλαος και Κωνσταντίνος Κατράδης υποδέχθηκαν, μαζί με τα τιμώμενα πρόσωπα, διακεκριμένους συνεργάτες, στελέχη ναυτιλιακών εταιρειών, εργαζομένους του ομίλου και φίλους. Η επίσκεψη του κυρίου Gronbeck στην Αθήνα είναι η δεύτερη που πραγματοποιείται σε διάστημα δύο ετών και επιβεβαιώνει μια σταθερή και σε βάθος χρόνου συνεργασία, στο πλαίσιο της άμεσης, προσωπικής ενημέρωσης σε θέματα οικονομικής πορείας, νέας τεχνολογίας και ανταλλαγής των νεότερων επιχειρησιακών δεδομένων.

Η μακροχρόνια πορεία του αμερικανικού ομίλου, που ξεκινά το 1953, συντάχθηκε με τη φιλοσοφία και τις επιδιώξεις του ελληνικού Ομίλου Κατράδη, που επίσης δίνει το αδιάκοπο «παρών» από το 1936 στην κατασκευή και προμήθεια, κάβων πρόδεσης και αγκυροβολίας, συρματόσχοινα ανύψωσης φορτίων και ανόδια καθοδικής προστασίας για τον ελληνικό και διεθνή ναυτεμπορικό κόσμο. Αξίζει να υπογραμμιστεί ότι και οι δύο συνεργάτες έχουν στηρίξει την πορεία τους στην ποιότητα και στη συνέπεια σε ό,τι αφορά την εξυπηρέτηση πελατών, καθώς αποτελούν χαρακτηριστικά παραδείγματα επιχειρήσεων με μακρόχρονη παράδοση στο χώρο της διεθνούς ναυτιλίας. Παράλληλα, και οι δύο εταιρείες έχουν συμπεριλάβει στο εταιρικό τους προφίλ οτιδήποτε το νεότεριστο, τόσο σε θέματα διοικητικής διαχείρισης όσο και τεχνολογίας.

Η παρουσία των κυρίων εκπροσώπων της Atlantic



Π. Κατράδης-Μελέτη, Κ. Κατράδης, P. Gronbeck, N. Κατράδης

Cordage Corporation στην Αθήνα υποδηλώνει τη συστηματική εργασία και την εξ ολοκλήρου αφοσίωση του Ομίλου Κατράδη στον κόσμο της ναυτιλίας. Επίσης, αποτελεί σαφή ένδειξη πως η επέκταση των εργασιών του στην Ανατολική Ακτή των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής επικροτείται από μια από τις μεγαλύτερες αμερικανικές επιχειρήσεις του χώρου. ☉

Σεμινάριο της SRH Marine Electronics

Πρωτοποριακό σεμινάριο διοργάνωσε η SRH Marine Electronics με θέμα την επερχόμενη υπηρεσία του Inmarsat: Inmarsat FleetBroadband.

Στο σεμινάριο οι συμμετέχοντες και ομιλητές προέρχονταν από τις εταιρείες Inmarsat, Vizada, Thrane/Sailor και τη SRH Marine Electronics. Το μονοήμερο σεμινάριο παρείχε στους συμμετέχοντες πληροφορίες για όλες τις πτυχές του FleetBroadband. Ο Inmarsat παρουσίασε τις νέες υπηρεσίες, λύσεις και τις λεπτομέρειες της κάλυψης του FleetBroadband. Η Vizada εξήγησε τα οφέλη στους τελικούς χρήστες από τη χρήση του FleetBroadband σε σχέση με τις επιπρόσθετες υπηρεσίες της όπως το SkyFile. Η Thrane/Sailor ενημέρωσε σχετικά με τα τερματικά μηχανήματα για το FleetBroadband (SAILOR 500 και SAILOR 250). Μια από τις σημαντικότερες ανακοινώσεις κατά τη διάρκεια του σεμιναρίου προήλθε από τη διευθύνουσα σύμβουλο της SRH Marine Electronics, κ. Αθηνά Βεζύρη, η οποία γνωστοποίησε στους συμμετέχοντες την ολοκλήρωση της διοικητικής εξαγοράς της εταιρείας το Σεπτέμβριο του 2007, εξαγορά η οποία δεν θα επιφέρει καμιά αλλαγή για τους πελάτες. Στο κλείσιμο του σεμιναρίου, οι συμμετέχοντες έμειναν ιδιαίτερα ικανοποιημένοι από τις παρουσιάσεις και τις πληροφορίες που έλαβαν, ενώ και αρκετοί εκπρόσωποι εταιρειών ζήτησαν περαιτέρω ενημέρωση και συναντήσεις. ☉



Αλλαγή σύνθεσης διοικητικού συμβουλίου και παραλαβή νέων ro-ro

Ανακοινώθηκε η νέα σύνθεση του διοικητικού συμβουλίου της Attica A.E. Συμμετοχών, το οποίο συνεδρίασε στις 22-10-07 και αφού εξέλεξε τον κ. Πέτρο Βέττα ως νέο μέλος Δ. Σ. σε αντικατάσταση του παραιτηθέντος κ. Κωνσταντίνου Σταμπούλη, ανασυγκροτήθηκε σε σώμα και επανακαθόρισε τις αρμοδιότητες των μελών του διοικητικού συμβουλίου, ως ακολούθως: Περικλής Σ. Παναγόπουλος, πρόεδρος-εκτελεστικό μέλος, Πέτρος Μ. Βέττας, διευθύνων σύμβουλος-εκτελεστικό μέλος, Ιωάννης Β. Κρητικός, αντιπρόεδρος-εκτελεστικό μέλος, Χαράλαμπος Ν. Ζαβιτσάνος, εντεταλμένος σύμβουλος-εκτελεστικό μέλος, Αλέξανδρος Π. Παναγόπουλος, σύμβουλος-μη εκτελεστικό μέλος, Χαράλαμπος Σ. Πασχάλης, σύμβουλος-μη εκτελεστικό μέλος, Εμμανουήλ Ε. Καλπαδάκης, σύμβουλος-ανεξάρτητο μη εκτελεστικό μέλος, Γεώργιος Ν. Καρυστινός, σύμβουλος-ανεξάρτητο μη εκτελεστικό μέλος. Παράλληλα, το διοικητικό συμβούλιο της Attica A.E. Συμμετοχών ανακοίνωσε την παραλαβή των φορτηγών-οχηματογωγών πλοίων ro-ro «Shield» (έτος ναυπήγησης 1999) και «Challenge» (έτος ναυπήγησης 1998). Το κάθε πλοίο έχει μεταφορική ικανότητα περίπου 70 ασυνόδευτων φορτηγών οχημάτων διεθνών μεταφορών. Τα πλοία θα παραμείνουν χρονοναυλωμένα μεταξύ Αγγλίας και Ιρλανδίας. ☉



Hudson Marine Management Services: Κορυφαία εταιρεία ναυτιλιακών συμβούλων

Η εταιρεία Hudson Marine Management Services (HMMS) διοργάνωσε τριήμερο σεμινάριο στην Αθήνα, με θέμα «ΟΡΑ 90, ISPS και TMSA». Το σεμινάριο, που διεξήχθη με τη χορηγία του κ. Αλεξάντερ Κρίστενσεν, διευθυντή του γραφείου των Αθηνών, ασχολήθηκε με κρίσιμα στοιχεία TMSA, συμπεριλαμβανομένων των Near-Miss Reporting και της Διαχείρισης της Αλλαγής (Management of Change). Έγινε επίσης και μια πλήρης αναφο-



ρά σε όλα τα στοιχεία που συνθέτουν το TMSA. Η εταιρεία HMMS μέσω του συνεδρίου λανσάρισε το προϊόν TMSALogix IT Solution. Ειδικό πάνω σε θέματα του TMSA από την Ευρώπη και τις ΗΠΑ, καθώς και επαγγελματίες από τους συνεταίρους της εταιρείας HMMS πάνω σε θέματα ανάπτυξης λογισμικού, παρουσίασαν την άμεση λύση ως προς τη συμμόρφωση με τις κατευθυντήριες γραμμές του

TMSA, οι οποίες ακολουθούν ή και υπερκαλύπτουν αυτές του κάθε στοιχείου.

Η επίδειξη του TMSALogix έδειξε πως οι πληροφορίες, τα καθήκοντα, οι εργασίες και οι χειρισμοί μεταβιβάζονται στους ρόλους της κάθε πλοιοκτήτριας εταιρείας τάνκερ μέσω των σκαφών, των διευθυντών των στόλων, του DPA, καθώς και του γενικού διευθυντή και του πλοιοκτήτη, προσφέροντας στα κορυφαία στελέχη την ικανότητα να αναλύουν εύκολα και άμεσα τις επιδόσεις της εταιρείας τους σε σχέση με τα KPIs και να εντοπίζουν τις γενικότερες τάσεις. Η λύση που προσφέρεται είναι μοναδική, καθώς πηγαίνει πέρα από κάθε άλλη που δίνεται από οποιοδήποτε λογισμικό που επικεντρώνεται στη διαχείριση εγγράφων. Επίσης, επιτυγχάνει πλήρη συμμόρφωση με κάθε ένα από τα στοιχεία του TMSA. Η εταιρεία Hudson Marine Management Services είναι μία κορυφαία εταιρεία ναυτιλιακών συμβούλων σε πλοιοκτήτριες εταιρείες σε όλον τον κόσμο. Τα σημαντικότερα γραφεία της βρίσκονται στην Αθήνα, στη Ρώμη, το Όσλο, τη Φιλαδέλφεια, το Λονγκ Μπιτς και το Χιούστον. ☉



Το νέο κατάστημα MARINA Stores

Με σκοπό τη συνεχή ανάπτυξη και την κάλυψη όλης της Ελλάδας, τα MARINA Stores -η μοναδική αλυσίδα καταστημάτων ναυτιλιακού εξοπλισμού στην Ελλάδα- συνεχίζουν να αυξάνουν τον αριθμό καταστημάτων τους. Σήμερα το δίκτυο MARINA Stores διαθέτει 7 καταστήματα στην Ελλάδα (Πειραιάς, Γέρακας, Πάτρα, Σαντορίνη, Τήνος, Σύρος, Χίος), 2 καταστήματα στη Βουλγαρία, 9 στην Κροατία, 1 στην Ταϊλάνδη και 1 στη Ρουμανία. Τον Αύγουστο του 2007 η γνωστή αλυσίδα καταστημάτων MARINA Stores άνοιξε το 7ο κατάστημα της στην Ελλάδα, το οποίο ήδη γνωρίζει μεγάλη ανταπόκριση από τον κόσμο.

Το νέο κατάστημα βρίσκεται στη Χίο και είναι ένας σύγχρονος διαμορφωμένος χώρος, όπου οι φίλοι της θάλασσας μπορούν να διαλέξουν ανάμεσα σε 11.000 προϊόντα.

website: www.marinastores.gr



Οι Minoan Lines γιορτάζουν το πρόγραμμα «Minoan εν πλω»

Μετά δύομισι χρόνια λειτουργίας του, το πρόγραμμα «Minoan εν πλω» της Minoan Lines έφτασε τα 50.000 μέλη, αποδεικνύοντας την τεράστια απήχυσή του στο επιβατικό κοινό στην Ελλάδα και στο εξωτερικό. Η ακτοπλοϊκή εταιρεία, θέλοντας να ευχαριστήσει όλα τα μέλη του προγράμματος, προσφέρει διπλάσιους πόντους για ταξίδια που θα πραγματοποιηθούν τον Οκτώβριο και Νοέμβριο 2007 στη γραμμή Πειραιάς-Ηράκλειο-Πειραιάς. Επιπλέον, τα προνόμια και οι προσφορές συνεχίζονται. Όλα τα μέλη κερδίζουν δωρεάν ταξίδια στην ίδια γραμμή, εξαργυρώνοντας μόνο τους μισούς πόντους για το ίδιο χρονικό διάστημα.

Οι επιβάτες της Minoan Lines μπορούν εύκολα και γρήγορα να γίνουν μέλη. Αρκεί να επισκεφτούν την ιστοσελίδα www.minoan.gr, να συμπληρώσουν τα στοιχεία τους και να κερδίσουν αυτόματα τους πρώτους 50 πόντους. Η εγγραφή είναι δωρεάν και τα μέλη συγκεντρώνουν πόντους από το πρώτο τους ταξίδι με αναλογία 1 ευρώ = 1 πόντος. Τα μέλη επιβραβεύονται και επωφελούνται από εκπτώσεις στα καταστήματα και στα εστιατόρια του πλοίου.

Το πρόγραμμα είναι ένα από τα πιο σύγχρονα, λειτουργικά και ευέλικτα στο χώρο του, με πρωταρχικό στόχο να παρέχει ιδιαίτερα οφέλη στους επιβάτες της Minoan Lines. ☉

SERVICE | PRECISION | SPARE PARTS | TURBOCHARGERS

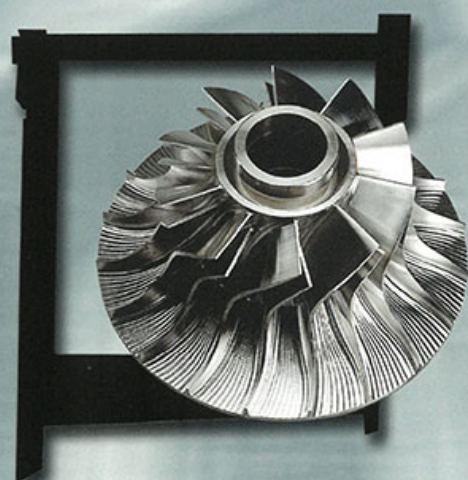
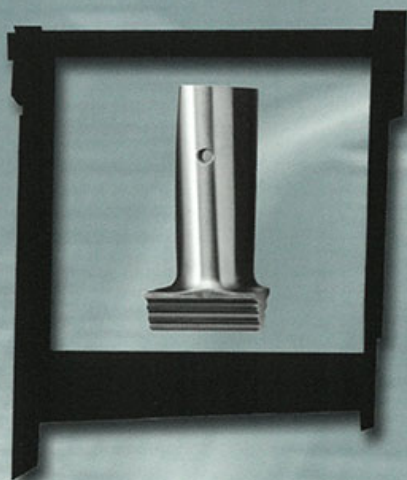
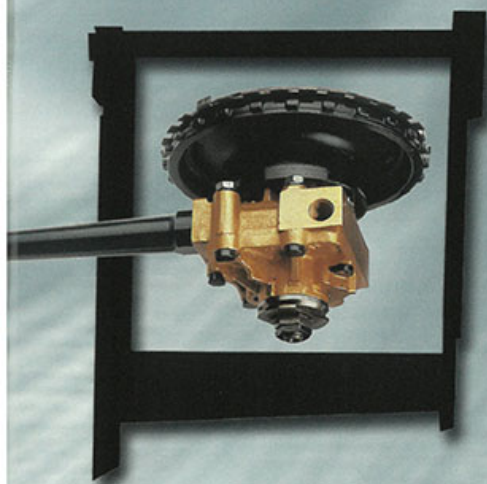
CERTIFICATE
ABS ISO 9001:2000

TURBOTEC-PISTOLIS L.T.D.

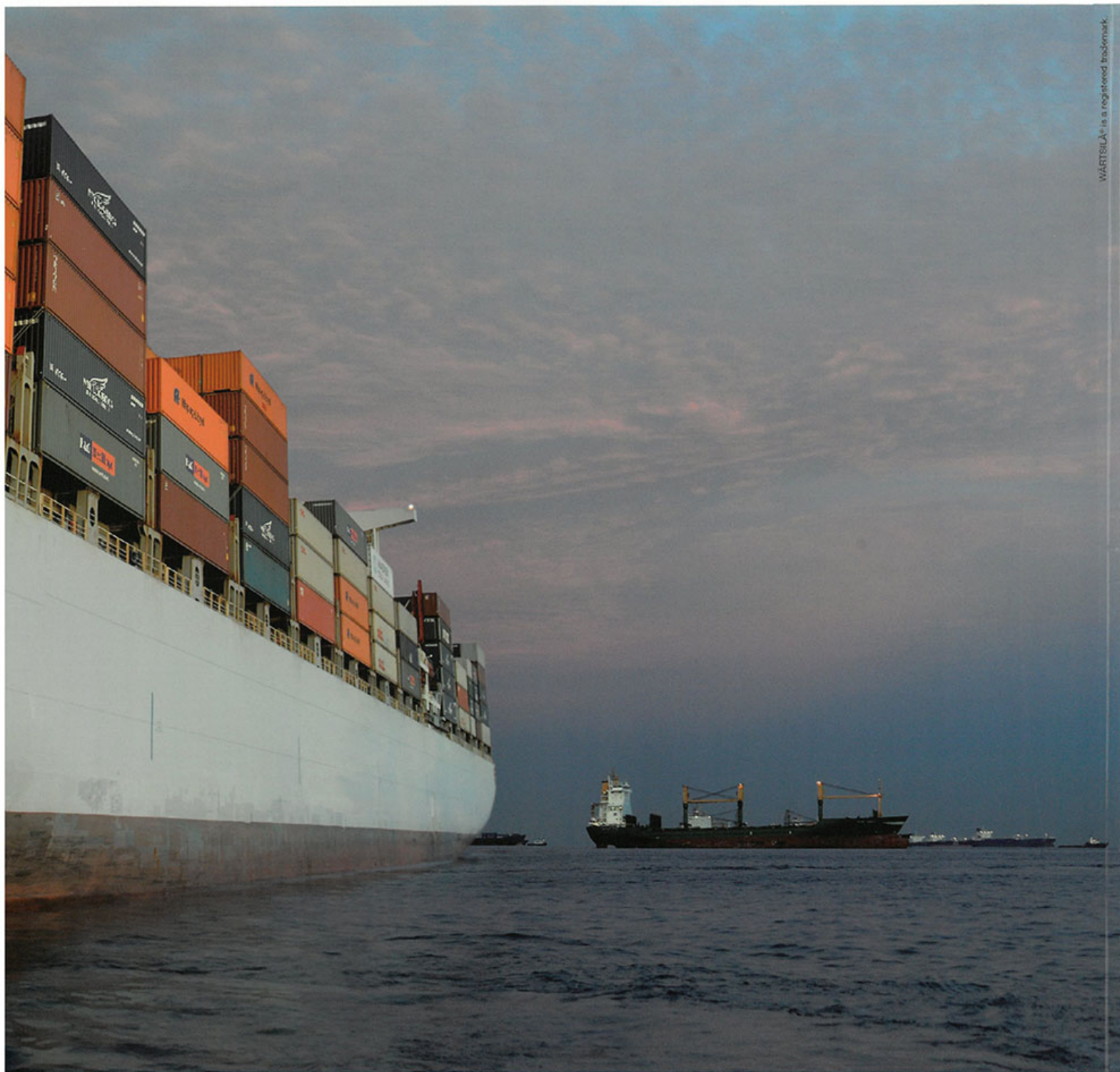
D. & TH. PISTOLIS
DIRECT LINE SERVICE: 6944 304863



CREATIVE STUDIO M. GALLEGOS 6944 224457



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



EVERY THIRD SHIP YOU SEE IS POWERED BY US.

The reason isn't just our solutions, excellent though they are. Just as important is the around-the-clock lifecycle care offered by 15,000 of us all across the globe. This is the kind of simple, practical thinking that will give a better return on your investment, whether you need it on land or at sea. Learn more about what we can do for you at wartsila.com

WARTSILA.COM



