

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 76 • 01/2005 • ΤΙΜΗ 6 €
www.naftikachronika.gr

2005: Το **Μέλλον** της
Ελληνικής Ναυτιλιακής Πολιτικής

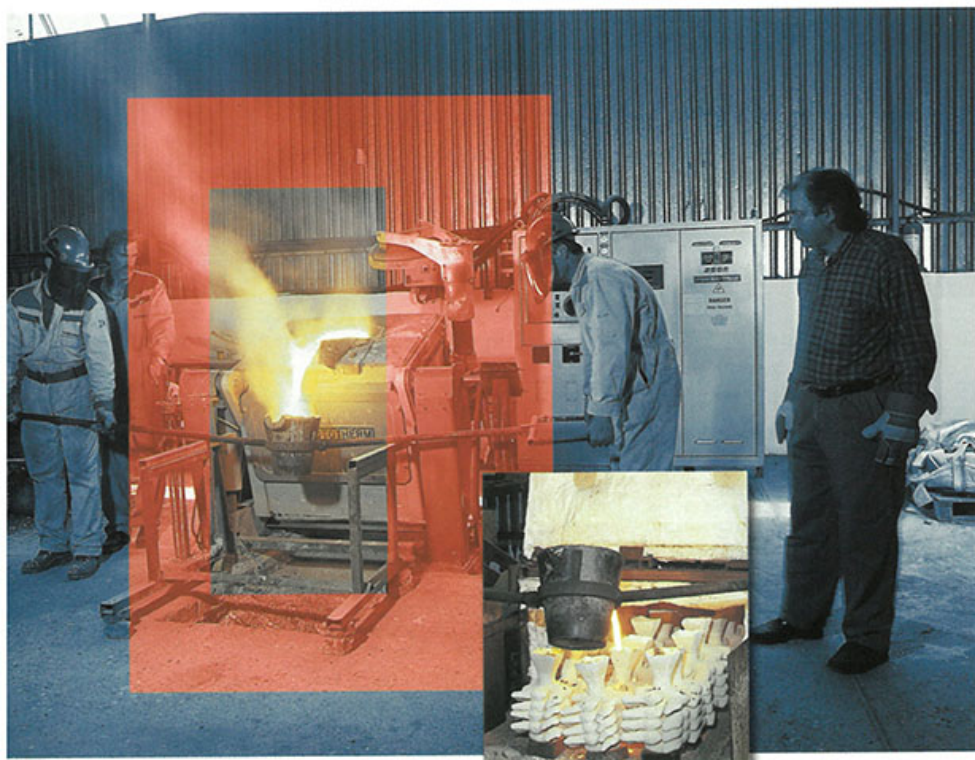


ΕΤΗΣΙΟ | ΑΝΑΣΚΟΠΙΚΟ | ΤΕΥΧΟΣ



TURBOMED

ΧΥΤΗΡΙΟ • ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΟ • TURBO SERVICE



ΧΥΤΗΡΙΟ

- Χυτά ακριβείας
- Μέθοδος Lost Wax (χαμένο κερί)
- Ειδικά κράματα σιδηρούχα και μη σιδηρούχα
- Ανοξείδωτος χάλυβας
- Εξαρτήματα Βιομηχανίας και Ναυτιλίας

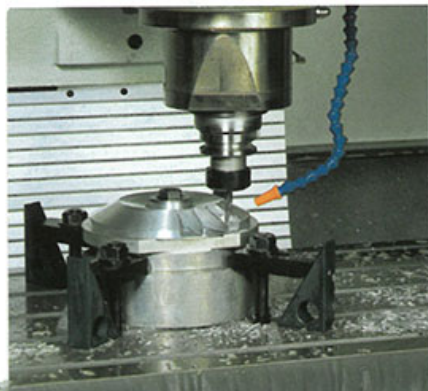
ΤΗΛ.: 210 4616001

FAX: 210 4616082

www.turbomed.gr

ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΟ

- Γενικές επισκευές μηχανών εσωτερικής καύσης
- Μηχανολογικές κατασκευές ακριβείας



TURBO SERVICE

- Δυναμική ζυγοστάθμιση
- Επισκευές & ανταλλακτικά Turbocharger
- CAD/CAM, CNC

TSAKOS ENERGY NAVIGATION LIMITED



A PERFECT TEN TURNS 11



TEN LTD

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

Bloomberg access : TNP US (For NYSE)
Reuters access : TEN OL (For Oslo)



Fleet Manager: Tsakos Shipping & Trading S.A.

TNP
LISTED
NYSE

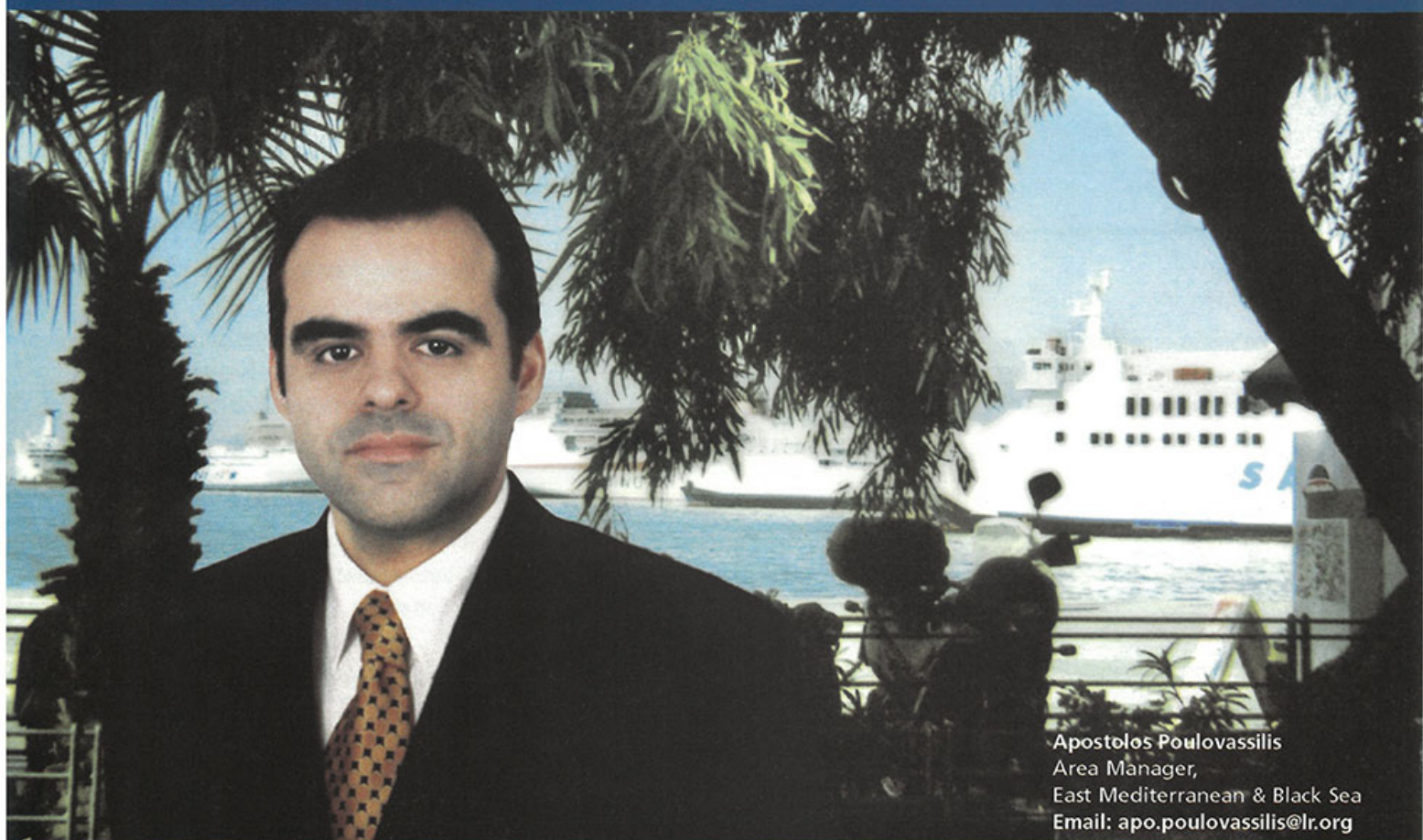


100 YEARS

**SHIPMANAGEMENT
EXPERIENCE**

45, VAS. SOFIAS AVE.
ATHENS 106 76, GREECE
TEL.: 210 7267000, FAX: 210 7267043
E-Mail: pacatl@p-a-corp.gr

ProfitAbility



Apostolos Poulouvassilis
Area Manager,
East Mediterranean & Black Sea
Email: apo.poulouvassilis@lr.org

Throughout the life of your ship, the Lloyd's Register Group aims to help you safely manage your investment profitably.

Specialist, experienced, authoritative – you can have confidence that our flexible approach to classification solutions will help you to manage your ship's integrity, safety and environmental and business performance.

When you work with us, classification of your ship helps lead to savings in cost and time, and greater efficiency. Our services provide alternative routes to classification compliance that integrate with your established business processes.

Make us part of your team and profit from our ability.

**Lloyd's
Register**

Lloyd's Register of Shipping
and Industrial Services S.A.
87 Akti Miaouli,
185 38, Piraeus, Greece

Tel: +30 210 4580800
Fax: +30 210 4528950
Email: piraeus@lr.org

Registered office: 71 Fenchurch Street
London EC3M 4BS

[www.lr.org/
accountmanager](http://www.lr.org/accountmanager)

Services are provided by members
of the Lloyd's Register Group.

Building better business

Έχουμε **φωνή**, έχουμε **προτάσεις**
και **παρεμβαίνουμε** με το κύρος
που διαδραματίζει η ελληνική **ναυτιλία**

24



Συνέντευξη του Μανώλη Κεφαλογιάννη,
υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας

Editorial

Σύντομα θα αντιμετωπίσουμε
τα επίχειρα της όποιας σημερινής
απραξίας και ολιγωρίας μας
Συνέντευξη του Ευθύμιου
Μητρόπουλου, γενικού
γραμματέα IMO

6

Η ναυτιλιακή πολιτική της Ε.Ε.:
Προβλέψεις για το 2005
Άρθρο της Ρόδης Κράτσα,
ευρωβουλευτού της Ν.Δ.

34

Επαίρετες οι θέσεις της
Κυβερνήσεως
Άρθρο του Επαμεινώνδα
Εμπειρικού, προέδρου Greek
Shipping Cooperation Committee

36

Ο εκσυγχρονισμός του Εθνικού
Λιμενικού Συστήματος άμεση
προτεραιότητα της πολιτικής
του ΥΕΝ
Άρθρο του Γεωργίου Βλάχου,
γενικού γραμματέα Λιμένων
και Λιμενικής Πολιτικής ΥΕΝ

38

Πειραιάς και Ναυτιλία:

Το άλλο βέτο
Άρθρο του Ευάγγελου Κούζιλου,
προέδρου Πανελλήνιας Ένωσης
Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού

40

Tanker Management
TMSA & Self Assessment:
Αποτελεσματική θεραπεία ή ...
γραφειοκρατικό lifting;
Άρθρο του Στ. Κεχρή

42

Περιβαλλοντικό ημερολόγιο 2004
Ανάλυση του Β. Τσελέντη

46



Ρόδη Κράτσα

34

Η ναυτιλιακή **πολιτική**
της **Ε.Ε.**: Προβλέψεις
για το **2005**

Επαμεινώνδας Εμπειρικός

36

Επαίρετες οι θέσεις
της Κυβερνήσεως
για τη **ναυτιλία**

Ευάγγελος Κούζιλος

Πειραιάς και
Ναυτιλία:
Το άλλο βέτο

40

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ / ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ / ΜΕΤΑΛΛΙΟ ΠΟΛΗΣ ΑΘΗΝΩΝ / ΤΙΜΗΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΜΠΟΤΣΗ
Αριθμός φύλλου 76, ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2005 / Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωττάκης / Έτος ίδρύσεως: 1931

Ιδιοκτησία: Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε. / Εκδότρια & Διευθύντρια: Ιωάννα Μπίσια / Σύμβουλος Έκδοσης: Ηλίας Μπίσιας / Διευθύντρια Σύνταξης: Λίτσα Μαρέλου
Creative Director: Γιώργος Παρασκευάς / Ειδικοί Συνεργάτες: Απ. Δόμβρος, Άλκης Κορρές, Γιώργος Μπάνος, Γιώργος Μακρής, Β. Τσελέντης, Χαρ. Ψαραύτης
Διεύθυνση Διαφήμισης: Χρήστος Καπάντας / Υποδοχή Διαφήμισης: Δήμητρα Τσακού / Φωτογραφία: Γιώργος Γιαννακός / Μετάφραση: Κυριάκος Καρσεράς
Εκτύπωση: ΠΛΑΙΣΙΟ Π. ΚΟΚΚΑΛΗΣ & ΣΙΑ Ο.Ε., Κατσάντων 3, Μεταμόρφωση, τηλ. 210-28.55.067 / Πρακτορείο Διανομής Τύπου: ΑΡΓΟΣ Α.Ε.



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

INMARSAT FLEET SERVICES

With Inmarsat Fleet services, Navarino offers you the most up-to-date and cost-effective way of staying in touch with your vessels. Inmarsat Fleet services provide your vessels with ISDN connectivity or allows them to remain constantly online yet pay only for the data transferred.

- **Certified Fleet Service Center**
- **Worldwide installation and superb customer support**
- **Competitive airtime rates and special discounts**



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

Να **αποτραπεί** το κυνήγι των «**Μαγισσών**»: Η νέα Οδηγία θα δώσει έμφαση στη λογική προστασία των **πληρωμάτων**

32



Συνέντευξη του Georg Jarzembowski, μέλους του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου

Αγοραπωλησίες Ελλήνων εφοπλι-
στών: Ανασκόπηση του 2004
Ανάλυση του Τάκη Ευστρατίου **50**

Ελληνικές ναυπηγικές παραγγελίες
κατά τη διάρκεια του 2004
Ανάλυση του Γεωργίου Μπάνου **58**

Drei professoren heimat verloren:
Το «passe Partout»
Άρθρο του Σπύρου Ράνη **60**

P&I Clubs: Ο αθόρυβος θεσμός της
ναυτιλίας
Άρθρο του Σπύρου Πολέμη **64**

Η πρωτοφανής άνοδος της
παγκόσμιας ναυτιλίας
Άρθρο του Ιωάννη Παχούλη **66**

Απόψεις 2004
Με την ευγενή χορηγία της
K.C. LYRINTZIS
Group of Companies **68**

Ακτοπλοΐα: Τα όρια της ανοχής
και τα όρια της αντοχής
Άρθρο των Άλκη Κορρέ
και Χαρ. Ψαραύτη **78**

Η ανάπτυξη των απομονωμένων
νησιών μέσω του τομέα
των θαλασσίων μεταφορών
Άρθρο της Κέρης Μαυρομμάτη **86**

Ανασκόπηση 2004 **90**

Παραναυτιλιακά **102**



Ιωάννης Παχούλης

Η **πρωτοφανής**
άνοδος της παγκόσμιας
ναυτιλίας

Άλκης Κορρές
και Χαρίλαος Ψαραύτης

Ακτοπλοΐα:
Τα όρια της **ανοχής**
και τα όρια
της **αντοχής**

Κέρη Μαυρομμάτη

Η ανάπτυξη των
απομονωμένων
νησιών μέσω του τομέα
των **θαλασσίων**
μεταφορών

Συνδρομές (10 τεύχη): Ιδιώτες: 53 € / Ναυτικοί & φοιτητές: 47 € / Εταιρείες - Οργανισμοί: 62 € / Χώρες Ε.Ε.: 95 € / Χώρες εκτός Ε.Ε.: 105 €
Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε. Εκδοτικές Επιχειρήσεις, Φίλωνος 46 & Αγίου Σπυρίδωνος 5-7, Πειραιάς
Τηλ. 210 - 42.27.111 fax: 210 - 42.26.719, / 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.

ON TIME ...ANY TIME!



M/V Canadian Reefer, 270,000 cbft, built 1996



M/V Frio London, 200,000 cbft, built 1996

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 100 Reefers worldwide, Lavinia undertake simple and highly sophisticated C.O.A.'s, frequently involving operations in ice bound ports. We have been serving our clients with innovative transportation solutions, including extensive freight financing arrangements, for over 26 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@frigoshp.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.

Η θέσπιση Ημέρας Εμπορικής Ναυτιλίας:



Ορισμένες σκέψεις και προτάσεις προς τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας για το Νέο Έτος

Τα «Ναυτικά Χρονικά», στη διάρκεια των τελευταίων ετών, έχουν εστιάσει, συστηματικά, την προσοχή τους στην καθιέρωση ή, καλύτερα, στη θέσπιση μιας ημέρας κατά την οποία θα γιορτάζεται, σε πανηγυρική ατμόσφαιρα, πανελλαδικώς, η εμπορική μας ναυτιλία.

Σήμερα, σε ένα έτος ανέλπιστα κερδοφόρο για την παγκόσμια ναυτιλία, όπου η ελληνική ναυτιλία προσφέρει όσο καμία βιομηχανία μας στον κρατικό προϋπολογισμό και εξασφαλίζει μια σταθερή επαγγελματική αποκατάσταση σε χιλιάδες νέους τόσο στη θάλασσα όσο και στη στεριά, θεωρούμε επιβεβλημένη την υιοθέτηση αυτής της πρότασης από τους αρμόδιους φορείς.

Η σκέψη για την καθιέρωση του εορτασμού της εμπορικής μας ναυτιλίας ξεκίνησε πριν από μερικά χρόνια, όταν αντιληφθήκαμε ότι η ημέρα που έχει θεσπίσει ο ΟΗΕ και γιορτάζεται με επισημότητα από τον εκάστοτε γ.γ. του ΙΜΟ, αγνοείται παντελώς στη χώρα μας. Με αυτό το σκεπτικό, τους τελευταίους δύο μήνες προχωρήσαμε σε ένα γόνιμο διάλογο με πέντε «φίλους» των «Ναυτικών

Χρονικών», που ως μέλη της ναυτιλιακής μας οικογένειας αντανακλούν τη πολυφωνία και την πολυσυλλεκτικότητα του κλάδου.

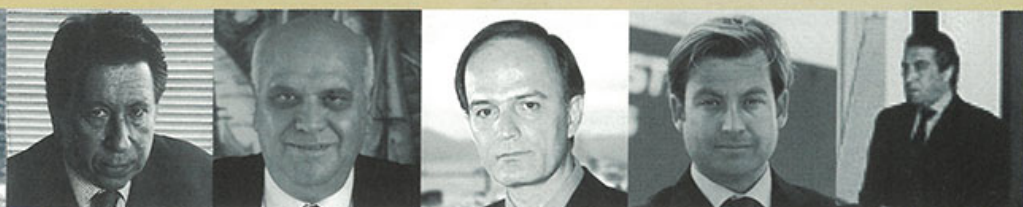
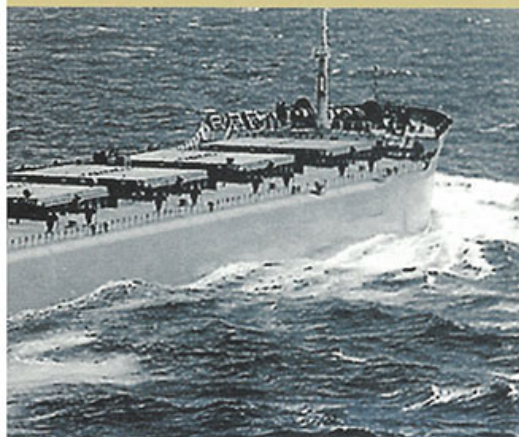
Σε αυτό το πλαίσιο ανταλλάξαμε σκέψεις και προτάσεις με τον **Γεώργιο Γράτσο** (πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος), τον **Νίκο Βαρβατέ** (πρόεδρος της ΕΜΦΠ), τον **Γιάννη Πλατσιδάκη** (αντιπρόεδρος της Interkargo), τον **Αλέξανδρο Παναγόπουλο** (πρόεδρος της Επιτροπής High Level Passenger Ferry Group της ECSA) και το **Νίκο Τσάκο** (πρόεδρος της Helmera). Είναι μάλιστα ιδιαίτερη τιμή για εμάς να φιλοξενούμε τις πολύτιμες απόψεις των παραπάνω στο επετειακό τεύχος Ιανουαρίου 2005.

Η σύμφωνη άποψη των συνομιλητών μας ήταν πως η θέσπιση της συγκεκριμένης ημέρας είναι πλέον επιβεβλημένη και θα εξυπηρετεί έναν και μόνο σκοπό: την άμεση και ορθή πληροφόρηση των συμπολιτών μας για την ουσιαστική αρωγή που προσφέρει η εμπορική μας ναυτιλία, τόσο στις τοπικές κοινωνίες όσο και στη γενικότερη οικονομία της χώρας.

Ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος **Γεώργιος Γράτσος** επισημαίνει ότι στους

κόλπους του ΝΕΕ η ιδέα για την καθιέρωση του εορτασμού της εμπορικής ναυτιλίας είχε συζητηθεί από καιρό και συνεχίζει να βρίσκεται ανάμεσα στα οράματα και τις σκέψεις τόσο του προεδρείου όσο και των μελών του. «Η ελληνική εμπορική ναυτιλία υπάρχει για χιλετίες, έχει δε προσφέρει πολλά στην Ελλάδα και όλα αυτά πρέπει να γίνουν ευρύτερα γνωστά» υποστηρίζει χαρακτηριστικά ο πρόεδρος του ΝΕΕ ο οποίος μάς υπενθυμίζει μία μελέτη του Πανεπιστημίου Πειραιά στην οποία αναφέρεται ότι η ελληνόκτητη ναυτιλία προσφέρει περί τα 12 δις.ευρώ ετησίως στην ελληνική οικονομία και δημιουργεί περίπου 200.000 θέσεις εργασίας, εκ των οποίων 50.000 είναι στα πλοία.

«Αυτό το πλέγμα αναπτυξιακών δραστηριοτήτων που δημιουργείται γύρω από το πλοίο πρέπει να υποστηριχθεί και να δοθεί η απαραίτητη βαρύτητα στο τι προσφέρει η ναυτιλία σήμερα», δηλώνει χαρακτηριστικά ο πρόεδρος του ΝΕΕ, ο οποίος πιστεύει ότι η ναυτιλία πρέπει να επικοινωνηθεί στην ελληνική κοινωνία. «Ο Έλληνας αγνοεί ότι κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου χάθηκε το 75% του εμπορικού μας στόλου, ποσοστό μεγαλύτερο από τις απώλειες της Βρετανικής Αυ-



... η θέσπιση της συγκεκριμένης ημέρας είναι πλέον **επιβεβλημένη** και θα εξυπηρετεί έναν και μόνο **σκοπό: την άμεση και ορθή πληροφόρηση** των συμπολιτών μας για την **ουσιαστική αρωγή** που προσφέρει η εμπορική μας ναυτιλία, τόσο στις **τοπικές κοινωνίες** όσο και στη γενικότερη **οικονομία της χώρας...**

τοκρατορίας».

«Καμιά φορά διερρωτώμαι», συνεχίζει ο κ. Γράτσος, «για το λόγο της έλλειψης φροντίδας από τους αρμόδιους για την περαιτέρω ανάπτυξη του ναυτιλιακού πλέγματος της Ελλάδας σε όφελος της ελληνικής οικονομίας. Αυτό το ναυτιλιακό πλέγμα πρέπει να διατηρηθεί και να διευρυνθεί προκειμένου να επεκταθεί σε όλες τις συνιστώσες της ναυτιλιακής βιομηχανίας και των υπηρεσιών της. Στη Μεγάλη Βρετανία η οποία στερείται αξιόλογου στόλου και ο τζίρος της στηρίζεται εν πολλοίς στα εν Λονδίνο ελληνικά ναυτιλιακά γραφεία, γίνονται συζητήσεις για το πώς θα διατηρηθεί τούτο. Στην Ελλάδα η ναυτιλία προσφέρει 12 δις ευρώ για να καλύπτει το ολοένα διευρυνόμενο έλλειμμα τρεχουσών συναλλαγών της πατρίδας μας. Με κατάλληλο νομοθετικό πλαίσιο και χειρισμούς θα μπορούσε να αυξηθεί σημαντικά ο αριθμός αυτός αν κάποτε εγκαταλείπαμε τη μίζερη νοοτροπία μας».

Ο κ. **Νίκος Βαρβατές** θεωρεί ότι είναι πλέον καιρός η ελληνική ναυτιλία να αρχίσει να απολαμβάνει της υποστήριξης, της δημοσιότητας

και της αγάπης του ελληνικού έθνους. Ο πρόεδρος της ΕΜΦΠ υποστηρίζει ότι οι περίοδοι του λαϊκισμού και των αλόγιστων μικροπολιτικών συμφερόντων έχουν περάσει ανεπιστρεπτί και δεν μπορούν να είναι αντικείμενα εκμετάλλευσης εθνικά κεφάλαια υψίστης σημασίας όπως είναι η ναυτιλία. Κρίνει, δε, την απόδοση του ιστορικού της ρόλου απαραίτητη προκειμένου η Ελλάδα να μπορέσει να διαδραματίσει το σημαντικό της ρόλο στο νέο ανταγωνιστικό και σκληρό περιβάλλον της Ε.Ε., και πολύ περισσότερο στο πλαίσιο της παγκοσμιοποίησης.

Η άποψη του κ. **Γιάννη Πλατσαδάκη** σε αυτό το σημείο είναι καθοριστική: ο μέσος Έλληνας είναι καχύποπτος προς τις δραστηριότητες της σύγχρονης ναυτιλίας μας και αγνοεί τη σημαντική προσφορά στην επαγγελματική σταδιοδρομία σημαντικού αριθμού Ελλήνων, στην οικονομική ευμάρεια εργαζομένων γύρω από αυτήν, την αναντικατάστατη οικονομική στήριξη του κρατικού προϋπολογισμού, και τέλος, την ενίσχυση της Ελλάδας στα παγκοσμίως δρώμενα γύρω από τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Αντίθετα η κοινή γνώμη θεωρεί εν πολλοίς ως μοναδικό

«ευεργέτη» της οικονομίας μας τον τουρισμό, αγνοώντας την προσφορά της σύγχρονης εμπορικής ναυτιλίας μας. Αυτά τα θέματα θα προσπαθήσει να επισημάνει, να απαντήσει η Ημέρα της Εμπορικής Ναυτιλίας.

Ο κ. **Αλέξανδρος Παναγόπουλος** θεωρεί ότι η Ημέρα της Εμπορικής Ναυτιλίας θα φέρει πιο κοντά τη νέα γενιά με το σύγχρονο πλοίο.

Μας εξηγεί ότι τις ημέρες που ορισμένα σχολεία, κυρίως από το νομό Αχαΐας, επισκέπτονται τα πλοία του στόλου της εταιρείας, οι μαθητές εκπλήσσονται και συναρπάζονται από τη σύγχρονη τεχνολογία τόσο στη γέφυρα όσο και στο μηχανολογικό εξοπλισμό των πλοίων. Οι μαθητές, τα νέα παιδιά γενικότερα, αγνοούν τις επενδύσεις που έχουν γίνει τόσο στην τεχνογνωσία όσο και στην τεχνολογία και στον εξοπλισμό ενός σύγχρονου επιβατηγού πλοίου.

Ο κ. **Νίκος Τσάκος** θεωρεί άδικο τη σιωπή των ΜΜΕ ως προς τη συμβολή της ναυτιλίας προς την οικονομία του τόπου. Μας επισημαίνει ότι, αν και πολλά μέσα ενημέρωσης ανήκουν σε πλοιοκτήτες, εντούτοις υπάρχει μια συστηματική αδιαφορία στο να προβληθούν τα θέματα

που αφορούν τη ναυτιλία του τόπου μας.

Ο κ. **Νίκος Βαρβατές** υποστηρίζει πως η Ημέρα της Ελληνικής Ναυτιλίας πρέπει να τύχει ιδιαίτερης δημοσιότητας και η απήχρησή της να φτάσει στα πλέον απομακρυσμένα χωριά απ' όπου και θα πρέπει η ναυτιλία να αρχίσει να αντλεί το έμπυχο δυναμικό της. Ο κ. Βαρβατές θεωρεί αυτή την πρώτη επαφή με νέους ανθρώπους της φτώχειας και απομακρυσμένης Ελλάδας ιδιαίτερα σημαντική και πιστεύει ότι με την κατάλληλη προβολή και ενημέρωση θα πετύχουμε την αθρόα προσέλευσή τους στο ναυτικό επάγγελμα.

Ο κ. **Γιάννης Πλατσοδάκης** επισημαίνει ότι το σημαντικότερο θέμα που απασχολεί σήμερα τη ναυτιλία μας είναι η προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Η Ημέρα της Εμπορικής Ναυτιλίας θα πρέπει να έχει στόχο, λοιπόν, την ενημέρωση της νέας γενιάς για τη σύγχρονη ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία και την εξαιρετικά ενδιαφέρουσα σταδιοδρομία, οικονομικά και επαγγελματικά, ενός νέου ως αξιωματικού Ε.Ν. στη θάλασσα. Με αυτόν το γνώμονα η Ημέρα Εμπορικής Ναυτιλίας θα πρέπει να επικοινωνηθεί σωστά όχι τόσο στην Ακτή Μιαούλη αλλά σε όλα τα σχολεία της επικράτειας, στις ηλικίες εκείνες οπότε καλούνται οι νέοι μας να λάβουν τις αποφάσεις τους για το μέλλον.

Η Ημέρα, μάλιστα, θα πρέπει να συνοδεύεται από παράλληλες δραστηριότητες που θα έχουν πανελλαδική εμβέλεια.

Ο κ. **Αλέξανδρος Παναγόπουλος** επισημαίνει ότι η Ημέρα Ε.Ν. θα πρέπει να καθιερωθεί κατά τη διάρκεια της σχολικής περιόδου. Παρατηρεί επίσης ότι δεν πρέπει να είναι μια σταθερή ημερολογιακή γιορτή αλλά, ακολουθώντας το παράδειγμα στο Ηνωμένο Βασίλειο, να γιορτάζεται κάθε πρώτη ή δεύτερη Δευτέρα ενός μηνός, πιθανότατα τον Οκτώβριο. Κατά τη διάρκεια των εκδηλώσεων οι καθηγητές των σχολείων θα μπορούσαν, σε συνεργασία με το υπουργείο Παιδείας, να διοργανώσουν επιμορφωτικές εκδρομές σε ΑΕΝ, σε ναυτικά μουσεία, σε πλοία της ακτοπλοΐας σε ναυπηγεία κτλ.

Ο κ. **Νίκος Τσάκος** επισημαίνει ότι, ενώ ένα πλοίο της σύγχρονης ποντοπόρου ναυτιλίας είναι εξαιρετικά συναρπαστικό για ένα νέο μαθητή, εντούτοις υπάρχουν αντικειμενικές δυσκολίες για να το επισκεφθούν σχολεία. Κατ' αυτόν

τον τρόπο ένα δεξαμενόπλοιο πιθανώς να είναι πιο «προσβάσιμο» σε ένα ναυπηγείο κατά τη διάρκεια κάποιων επισκευών.

Τα «Ναυτικά Χρονικά», με βάση το διάλογο και αντικατοπτρίζοντας τις σκέψεις των άνωθεν συνομλητών, έχουν τις ακόλουθες προτάσεις προς την πολιτική ηγεσία της Γρηγορίου Λαμπράκη:

- Τη θέσπιση της Ημέρας Ναυτιλίας το μήνα Οκτώβριο/Νοέμβριο, σε χρονική περίοδο δηλαδή που τα σχολεία και οι ΑΕΝ θα είναι ανοικτά και οι σχολικές εκδρομές σε λιμάνια και ναυπηγεία εφικτές.
 - Την άμεση συνεργασία με το υπουργείο Παιδείας προκειμένου να κυκλοφορήσει και να διανείμει, ετησίως, σύγχρονο επικοινωνιακό - επιμορφωτικό υλικό, ειδικά προσαρμοσμένο στις προσδοκίες και ανησυχίες της σχολικής κοινότητας της χώρας, τονίζοντας το μέγεθος της ναυτιλίας μας, τις πρόσφατες εξελίξεις γύρω από αυτήν και κυρίως τη δυνατότητα επαγγελματικής σταδιοδρομίας σε αυτήν.
 - Την εκπόνηση ειδικής καμπάνιας σε ΜΜΕ - και ειδικά στην τηλεόραση αλλά και στο ραδιόφωνο - με σκοπό την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Επίσης την έναρξη συστηματικής δημοσιογραφικής έρευνας και ενημερωτικών εκπομπών σε μεγάλους τηλεοπτικούς σταθμούς πάνω στη συμβολή της ναυτιλίας στην εθνική οικονομία, (ας μη λησμονούμε ότι οι κυριότεροι μέτοχοι στους σημαντικούς τηλεοπτικούς και ραδιοφωνικούς σταθμούς προέρχονται από ναυτιλιακούς κύκλους).
 - Τη δραστηριοποίηση όλων των φορέων της ναυτιλίας με σκοπό την άμεση συνεργασία τους κατά τη διάρκεια των εκδηλώσεων.
 - Τη δημιουργία ενός Μουσείου Ε.Ν., αντάξιου της ναυτικής μας παράδοσης και εφάμιλλου του Μουσείου της Γένοβας, που δημιουργήθηκε πρόσφατα με κοινοτικά κονδύλια.
- Η άποψη του προέδρου ΝΕΕ, Γ. Γράτσου, για την ίδρυση ναυτικού μουσείου είναι ότι παρ' όλη τη μακραίωνη ναυτική μας ιστορία δεν έχουμε δημιουργήσει αντίστοιχο μεγέθους μουσείο το οποίο θα καταγράψει και θα διδάξει στις επόμενες γενιές τη ναυτική ιστορία της Ελλάδας. «Τι διαφορά με την Πορτογα-

λία, όπου στη Λισαβόνα το ναυτικό μουσείο είναι τεράστιο και έχει περίοπτη θέση στην προκυμαία», επισημαίνει χαρακτηριστικά, «σε αντίθεση με τη χώρα μας όπου τα πλοία ή εκθέματα που υπάρχουν στα πολύ μικρότερα ιδιωτικά ναυτικά μουσεία, συλλέγονται και συντηρούνται με τον κόπο και τη φροντίδα εκλεκτών συναδέλφων».

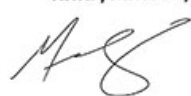
- Την καθιέρωση σε συνεργασία με την Τοπική Αυτοδιοίκηση ειδικών πολιτιστικών εκδηλώσεων που θα αφορούν στην εικαστική προβολή της θάλασσας.
- Τη θέσπιση ειδικής κεντρικής διεύθυνσης στο ΥΕΝ (στα πρότυπα του Πολεμικού Ναυτικού και της Πολεμικής Αεροπορίας) με αρχιπλοίαρχο διευθυντή, όπου θα προτείνονται και θα συντονίζονται όλες οι ενέργειες σχετικά με τη δημιουργία και την προβολή των εκδηλώσεων.
- Τη συνεργασία με το υπουργείο Εξωτερικών και τις διπλωματικές μας αποστολές στον ΟΗΕ, στον ΙΜΟ και στην Ε.Ε. με σκοπό την ανάδειξη της ευεργετικής οικονομικής δραστηριότητας της ελληνικής ναυτιλίας σε διεθνές πολιτικό επίπεδο.

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας οφείλει με σεβασμό στη ναυτική μας παράδοση, με γνώση πάνω στα θέματα στη ναυτική μας οικονομία και αποφασιστικότητα αναφορικά με το μέλλον της προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα, να συμμεριστεί τις σκέψεις των φορέων της ναυτιλίας και να ανταποκριθεί στο κάλεσμά τους.

Σε αυτό το πλαίσιο επικροτούμε την πρόσφατη θέση του Propeller Club πάνω στο ίδιο ζήτημα που τα «Ναυτικά Χρονικά» έχουν εδώ και καιρό προτείνει μέσα από τις σελίδες τους.

Η πρότασή μας μπορεί να θεωρηθεί από ορισμένους ρομαντική, από άλλους ουτοπική. Σκοπός μας πάντως είναι η εκπόνηση πρωτοβουλιών του ΥΕΝ που δεν θα εστιαστούν σε άκαρπες και άστοχες τυμpanοκρουσίες αλλά σε μια ουσιαστική επικοινωνία της ναυτικής μας παράδοσης με το σύνολο των πολιτών της χώρας και ειδικά με τη νέα γενιά.

Ηλίας Μπίσιας



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



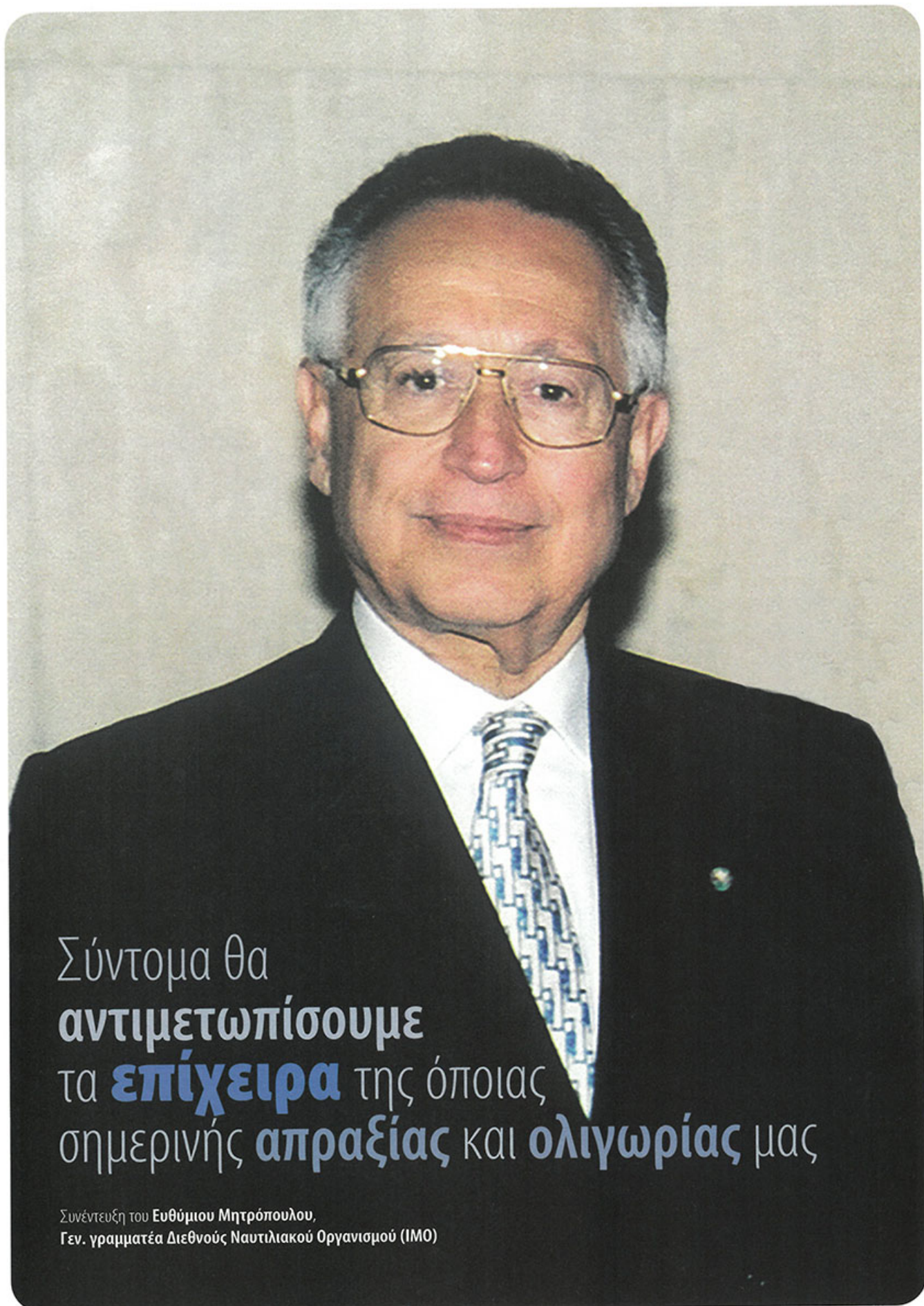
32, ASKLIPIOU STR., GR-184 45 PIRAEUS - GREECE
TEL: +30 2104220581 (6 Lines) • FAX: +30 2104172142
E-mail: levederi@otenet.gr • Web site: www.leventeris.gr

N. LEVENTERIS S.A.

shipping ropes



*mooring ropes
and wire ropes for the* **21st** *century*



Σύντομα θα
αντιμετωπίσουμε
τα **επίχειρα** της όποιας
σημερινής **απραξίας** και **ολιγωρίας** μας

Συνέντευξη του Ευθύμιου Μητρόπουλου,
Γεν. γραμματέα Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ)



Την έντονη ανησυχία του εκφράζει ο γενικός γραμματέας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) Ευθύμιος Μητρόπουλος για τη σημερινή ολιγωρία και απραξία στο θέμα της απροθυμίας των νέων να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα.

«Τα σύννεφα σωρεύονται», αναφέρει χαρακτηριστικά ο κ. Μητρόπουλος και ζητεί να υιοθετηθούν εγκαίρως μέτρα, που θα έχουν ως στόχο την ανακοπή της πτωτικής πορείας που παρουσιάζεται όχι μόνο στον αριθμό των αξιωματικών αλλά και στα κατώτερα πληρώματα.

Μια πρόσθετη ανησυχία του γενικού γραμματέα, στην προτεινόμενη πρόταση περί ποινικοποιήσεως του ναυτικού επαγγέλματος σε περίπτωση θαλάσσιας ρύπανσης, είναι πως, εάν τελικά δεν πρυτανεύσουν σώφρονες απόψεις και οι Βρυξέλλες προχωρήσουν στη διατυμπανιζόμενη νομοθεσία, θα καταλήξει σε νέα διάσπαση του νομοθετικού πλαισίου που διέπει την ασχολούμενη με διεθνείς μεταφορές ναυτιλία με όλα τα γνωστά δυσμενή επακόλουθα.

Ποια επίδραση πιστεύετε ότι θα έχει διεθνώς στην προσέλευση νέων στο ναυτικό επάγγελμα η προτεινόμενη πρόταση περί ποινικοποίησης του ναυτικού επαγγέλματος σε περίπτωση θαλάσσιας ρύπανσης που οφείλεται σε ατύχημα;

Ας δούμε, κατ' αρχάς, τι προβλέπει επ' αυτού η υφιστάμενη διεθνής νομοθεσία.

Η Δ. Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, 1982 -[εκτός από την περίπτωση σκόπιμης και σοβαρής (wilfull and serious) ρύπανσης στη χωρική θάλασσα ενός κράτους - ενέργεια που στερεί το πλοίο που την προκάλεσε του δικαιώματος της αβλαβούς διέλευσης (innocent passage)]- προβλέπει ότι μόνο χρηματικές ποινές θα επιβάλλονται σε υπεύθυνα πλοία σε περίπτωση ρύπανσης από αμέλεια.

Από την άλλη πλευρά, η Δ. Σύμβαση MARPOL 73/78 του IMO, χωρίς να καθορίζει τις ποινές που θα επιβάλλονται, προβλέπει ότι οι οποιεσδήποτε κυρώσεις (penalties) θα πρέπει να είναι επαρκούς σοβαρότητας ώστε ν' αποθαρρύνουν παραβάσεις των διατάξεών της.

Με βάση αυτό το νομοθετικό καθεστώς και πλαίσιο, κανείς πιστεύω δεν θα είχε αντίρρηση να δει όσους σκόπιμα και ηθελημένα ρυπαίνουν το θαλάσσιο περιβάλλον ή όσους εν γνώσει τους παραβαίνουν τους κανονισμούς προστασίας του να τιμωρούνται ανάλογα με το μέγεθος του αδικήματος που διέπραξαν. Από την άλλη πλευρά, οι πάντες συμμερίζονται την οργή και οδύνη των θυμάτων κάθε ναυτικού ατυχήματος, που είχε κατάληξη τη ρύπανση των θαλασσών και ζημιογόνες συνέπειες στις επιχειρήσεις τους (αλιευτικές, τουριστικές κ.ά.).

Όμως, πολύ φοβάμαι ότι οποιαδήποτε κίνηση ποινικοποίησης του ναυτικού επαγγέλματος σε περίπτωση ατυχηματικής θαλάσσιας ρύπανσης θα έχει σοβαρές αρνητικές συνέπειες, μεταξύ άλλων, στην προσέλευση των νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Σε μια εποχή που, χάρις στις πολλές και αρκετά προσοδοφόρες ευκαιρίες εξεύρεσης εργασίας στην ξηρά και τη γενική απροθυμία των νέων να στραφούν προς τα θαλάσσια έργα, η κυφορούμενη νομοθεσία ποινικοποίησης μόνο σοβαρά αρνητικά αποτελέσματα θα έχει στην απόφασή τους να στραφούν προς το ναυτικό επάγγελμα. Γιατί να στερηθούν τις πολλές ευκαιρίες και χαρές της ξηράς προκειμένου να γίνουν ναυτικοί, κι έτσι κάνοντας, να διακινδυνεύσουν αυστηρές κυρώσεις (συμπεριλαμβανομένης και της ποινής φυλάκισης σε μια ξένη χώρα) σε περίπτωση που το πλοίο στο οποίο υπηρετούν βρεθεί να έχει εμπλακεί σε περιστατικό θαλάσσιας ρύπανσης;



Το πρόβλημα δεν έχει ή δεν θα έχει στο μέλλον σοβαρές αρνητικές επιπτώσεις μόνο στην προσέλευση των νέων στο ναυτικό επάγγελμα, θα στερήσει τη βιομηχανία των θαλασσίων μεταφορών από έμπειρα στελέχη (πλοηγούς, χειριστές συστημάτων θαλάσσιας κυκλοφορίας, επιθεωρητές πλοίων και κρατών που ασκούν ελέγχους πλοίων στα λιμάνια, όπως πρόσφατα αναγνώρισε η δεύτερη Διυπουργική Διάσκεψη των Memoranda of Understanding on Port State Control των Παρισίων και του Τόκιο που συνήλθε στο Βανκούβερ του Καναδά στις αρχές του Νοεμβρίου 2004) που έχουν τις ρίζες της επαγγελματικής τους κατάρτισης και εμπειρίας στο ναυτικό επάγγελμα.

Τις σχετικές μου ανησυχίες διατύπωσα κατά την παρουσίασή μου σε ad hoc επιτροπή του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου τον Ιανουάριο 2004 και έκτοτε δεν έχασα ευκαιρία που να μην τις επαναλαμβάνω.

Μια πρόσθετη ανησυχία μου, αν τελικά δεν πρυτανεύσουν σώφρονες απόψεις και οι Βρυξέλλες προχωρήσουν στη διατυμπανιζόμενη νομοθεσία, είναι ότι μια τέτοια περιφερειακή «τακτοποίηση»

του θέματος θα καταλήξει σε νέα διάσπαση του νομοθετικού πλαισίου που διέπει την ασχολούμενη με διεθνείς μεταφορές ναυτιλία με όλα τα γνωστά δυσμενή επακόλουθα. Γι' αυτό και, κατ' επανάληψιν, προσκάλεσα τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εάν η νομοθεσία που σχεδιάζουν αφίσταται των προβλέψεων της Δ. Σύμβασης MARPOL 73/78, να φέρουν τις προτάσεις τους στον IMO για μια ευρύτερη, συλλογική ανάλυσή τους και εξέταση των συνεπειών τους απ' όλες τις πλευρές. Είτε το θέλουμε είτε όχι, το Λονδίνο έχει επιλεγεί ως το κέντρο λήψης αποφάσεων που επηρεάζουν τη διεθνή ναυτιλία - και δεν βλέπω το λόγο γιατί να μη συνεχίσει να είναι!

Σύμφωνα με μελέτη της ISF και της BIMCO υπάρχει έλλειψη 16.000 ναυτικών σε παγκόσμια κλίμακα και η κατάσταση αυτή ενδέχεται να επιδεινωθεί μέχρι το 2010. Ποιο είναι το σχόλιό σας επ' αυτού;

Τα στοιχεία που παραθέτετε πηγάζουν από μια μελέτη που συνέταξαν το 2000 οι οργανισμοί BIMCO και ISF με την ανησυχητική πρόβλεψη ότι η διαπιστωθείσα τότε έλλειψη των 16.000 αξιωματικών Ε.Ν. τείνει να επιδεινωθεί σε βαθμό που, αν εγκαίρως δεν ληφθούν μέτρα βελτίωσης της κατάστασης, περί το 2010 θα έχουμε έλλειψη όχι μόνον αξιωματικών αλλά και κατωτέρων πληρωμάτων. Στην τελευταία απευκαία περίπτωση, η πιο ανησυχητική πληροφορία έρχεται από την Ασία, η οποία για χρόνια τώρα παράγει και διαθέτει τη συντριπτική πλειοψηφία κατωτέρων πληρωμάτων για τις ανάγκες του παγκόσμιου εμπορικού στόλου (μόνο οι Φιλιππίνες προσφέρουν περίπου το 20% του συνόλου των ναυτικών όλου του κόσμου, υπολογιζόμενου σε 1,2 εκατομμύριο). Σύμφωνα, λοιπόν, με ανακοίνωση της Ένωσης Ασιατών Πλοιοκτητών, τελευταία παρατηρείται απροθυμία νέων από την περιοχή τους να στραφούν προς το ναυτικό επάγγελμα - και η Ένωση, ως αιτία της απροθυμίας αυτής, προβάλλει δύο λόγους: Την επικείμενη ποινικοποίηση του ναυτικού επαγγέλματος και τις συνέπειες από την πολιτική ορισμένων κυβερνήσεων ως προς τον τρόπο εφαρμογής του Κώδικα ISPS - ιδιαίτερα την άρνηση άδειας εξόδου στα λιμάνια ναυτικών από καταπλέοντα πλοία (και κατά συνέπεια την, κατά κάποιο τρόπο, εξομίωσή τους με πιθανούς τρομοκράτες).

Εξίσου ανησυχητικά είναι τα συμπεράσματα στα οποία κατέληξε μελέτη που εκπόνησε πρόσφατα η Ένωση Αξιωματικών Ε.Ν. της Μ. Βρετανίας, NUMAST, μεταξύ ενώσεων σε 12 άλλες χώρες, που εκπροσωπούσαν περίπου 65.000 αξιωματικούς. Εννέα από τις 12 ανέφεραν ελλείψεις σε αξιωματικούς στις χώρες τους και, ίσως πιο ανησυχητικά, η μελέτη αποκάλυψε ένα μέσον όρο ηλικίας των μελών που δέχθηκαν να συνεργασθούν στην ανασκόπηση, πάνω από 50 χρόνια. Από την άλλη πλευρά, μόνο σε 2 από τις 12 χώρες της ανασκόπησης παρατηρήθηκαν ικανοποιητικά επίπεδα εκπαίδευσης των αξιωματικών, ενώ τα ελλειμματικά στοιχεία διακυμάνθηκαν μεταξύ 10 και 65%.

Απ' όλες τις πιο πάνω πληροφορίες και στοιχεία, το συνολικό συμπέρασμα είναι ένα και ιδιαίτερα σημαντικό: Τα σύννεφα σωρεύονται και, εάν δεν πάρουμε από κοινού (διεθνείς οργανισμοί, κυβερνήσεις, εφοπλιστικές και ναυτεργατικές ενώσεις σε εθνικό και διεθνές επίπεδο) εγκαίρως μέτρα, πρώτα ν' ανακόψουμε την πτωτική πορεία και, στη συνέχεια, ν' αντιστρέψουμε το ρεύμα (με σειρά μέτρων και κινήτρων ώστε να καταστήσουμε το ναυτικό επάγγελμα ελκυστικό στους νέους, ξεκινώντας από μια διαφωτιστική εκστρατεία να εμψυχήσουμε αίσθημα υπερηφάνειας σ' αυτούς που το διακονούν και συγχρόνως να εξηγήσουμε τα πλεονεκτήματα του επαγγέλματος και τις προοπτικές που διανοίγονται γι' αυτούς που το ακολουθούν), πολύ φοβάμαι ότι σύντομα θα κληθούμε να αντιμετωπίσουμε τα επίχειρα της όποιας σημερινής απραξίας και ολιγωρίας μας.

Αν δεν ξεκινήσουμε, έστω και καθυστερημένα τώρα, την εκστρατεία αυτή, διερωτώμαι τι μέλλον θα έχει η βιομηχανία των θαλασσίων μεταφορών αν αποστερηθεί των υπηρεσιών αυτών που κινούν το βασικό εργαλείο της, τα πλοία.

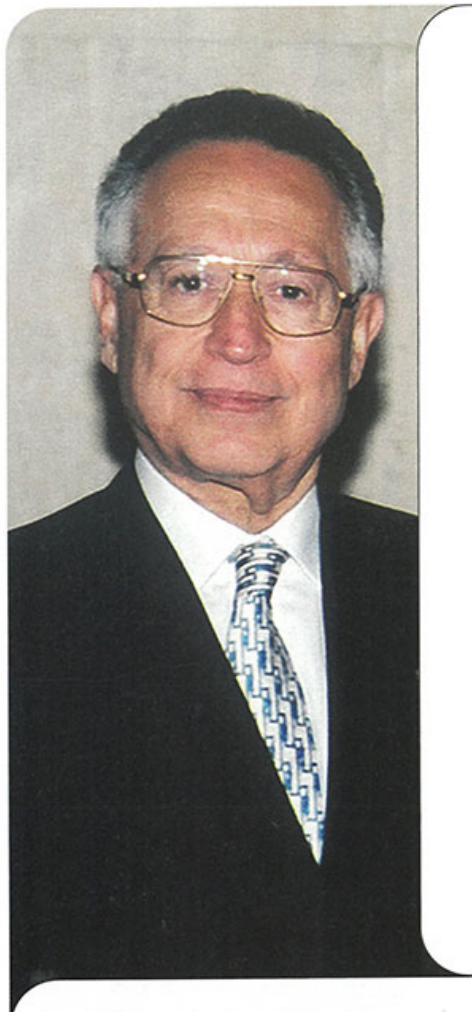
Ποια υποστηρικτική πολιτική μπορεί να επιτύχει ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός προς τα κράτη που εμφανίζουν συστηματικά ελλιπή υποδομή και εποπτεία των εν γένει ναυτιλιακών

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



TOMASOS BROTHERS INC.

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



και λιμενικών τους δραστηριοτήτων; Συμπληρωματικά, ποια βοήθεια παρέχει ο IMO στην απόκτηση των κατάλληλων ικανοτήτων προκειμένου τα νέα κράτη-μέλη του ΟΗΕ και τα νηολογία τους να ανταποκριθούν αποτελεσματικά στις νέες ευθύνες τους;

Η πολιτική μας είναι να παρέχουμε βοήθεια, μέσω του Προγράμματος Τεχνικής Συνεργασίας, προς όλες τις αναπτυσσόμενες χώρες που έχουν ανάγκη τέτοια βοήθεια για να ανεβάσουν τα επίπεδα ασφαλείας (safety and security) των πλοίων που φέρουν τη σημαία τους και να προστατέψουν το θαλάσσιο περιβάλλον από ρύπανση (λειτουργική ή ατυχηματική) προκαλούμενη από πλοία.

Την πολιτική αυτή επεξεργάζεται η Επιτροπή Τεχνικής Συνεργασίας, η οποία και την υποβάλλει στο Συμβούλιο του Οργανισμού και στη Γενική Συνέλευση προς έγκριση, δεδομένου ότι για την υλοποίηση των όποιων σχετικών προγραμμάτων αποφασίζονται απαιτούνται κεφάλαια, ένα μέρος των οποίων καταβάλλεται από τον προϋπολογισμό του Οργανισμού - το υπόλοιπο το συνεισφέ-

ρουν δωρητές οργανισμοί και ιδιώτες.

Μέσα στα προγράμματα τεχνικής συνεργασίας συμπεριλαμβάνεται και βοήθεια προς χώρες που ίδρυσαν πρόσφατα και φιλοδοξούν να προσελκύσουν υπό τα νηολογία τους πλοία ξένης πλοιοκτησίας, ως και βοήθεια προς κράτη που ασκούν ελέγχους σε πλοία υπό ξένη σημαία που καταπλέουν στα λιμάνια τους.

Ένα σημαντικό μέρος τεχνικής συνεργασίας διοχετεύεται προς τις αναπτυσσόμενες χώρες μέσω των πανεπιστημιακού επιπέδου εκπαιδευτικών ιδρυμάτων που λειτουργούν υπό την αιγίδα ή με τη συνεργασία του Οργανισμού, όπως το Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο στο Μαίλμο της Σουηδίας, το Διεθνές Ινστιτούτο Ναυτικού Δικαίου στη Μάλτα και η Διεθνής Ναυτιλιακή Ακαδημία στην Τεργέστη της Ιταλίας.

Με την ανάληψη των καθηκόντων σας είχατε δηλώσει υπέρμαχος ενός εθελοντικού σχεδίου, πρότυπου ελέγχου του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, το οποίο θα αξιολογεί πόσο αποτελεσματικά τα κράτη-μέλη εφαρμόζουν και επιβάλλουν τις σχετικές συμβάσεις του IMO; Ποια είναι η πορεία αυτού του σχεδίου;

Αναφέρεστε στο Voluntary IMO Member Audit Scheme, βασικός σκοπός του οποίου είναι να δίνει την ευκαιρία στα κράτη-μέλη του IMO να κρίνουν, περιεκτικά και αντικειμενικά, πόσο αποτελεσματικά διαχειρίζονται και εφαρμόζουν τις διεθνείς συμβάσεις του Οργανισμού που καλύπτονται από το Scheme.

Στη διάρκεια του 2004 κάναμε ουσιαστικές προόδους στην προώθηση του συστήματος και ευελπιστώ η συνέλευση του IMO, το Νοέμβριο του 2005, να κυρώσει τις προτάσεις για την έναρξη εφαρμογής και λειτουργίας του που επεξεργάστηκαν μια επί τούτου Ομάδα Εργασίας και το Συμβούλιο.

Είμαι πεπεισμένος ότι, όταν περατωθεί η επεξεργασία του συστήματος και αρχίσει να εφαρμόζεται (και, ακόμα περισσότερο, όταν γίνει υποχρεωτικό), το νέο σχήμα θα ωφελήσει πολύ απλά στην επίτευξη των στόχων του IMO με το να εντοπίζει σε ποια σημεία οι ελεγχόμενες χώρες (συνήθως αναπτυσσόμενες) θα πρέπει να εστιάσουν τις προσπάθειές τους για ασφαλέστερα πλοία και μεγαλύτερη προστασία του θαλασίου περιβάλλοντος, με το να τους προσφέρει τεχνική συνεργασία για να βελτιώσουν τις υπηρεσίες τους ώστε να εφαρμόζουν τις συμβάσεις του IMO αποτελεσματικότερα - και με το να δίνει την ευκαιρία σε όλα τα κράτη-μέλη του Οργανισμού να μοιράζονται τα όσα μαθήματα πηγάζουν από τον έλεγχο μελών που έχουν υποβληθεί στις σχετικές διαδικασίες. Και ακόμα, τ' αποτελέσματα των εμπειριών που συνάγονται από τη λειτουργία του συστήματος, θα τροφοδοτούν συστηματικά τις νομοθετικές διαδικασίες του IMO ώστε τελικά να επωφελείται το όλο πλέγμα κατάρτισης διεθνών κανονισμών για τους οποίους είναι υπεύθυνος ο Οργανισμός.

Ως γενικός γραμματέας του IMO, ποια προτεραιότητα δίδετε στη διατήρηση της ενότητας των μελών του IMO σε θέματα ναυτιλιακής πολιτικής και δικαίου της θάλασσας; Ποια είναι η σημερινή ισορροπία δυνάμεων στους κόλπους του Διεθνούς Οργανισμού;

Κρίνοντας από τον τρόπο αντιμετώπισης, από το σύνολο των αντιπροσωπειών στις πρόσφατες συνόδους της Επιτροπής Προστασίας του Θαλασίου Περιβάλλοντος, της Νομικής Επιτροπής και της Επιτροπής Ναυτικής Ασφαλείας, θεμάτων βαρύνουσας σημασίας, θα έλεγα ότι η ισορροπία δυνάμεων (μεταξύ χωρών του βορείου και νοτίου ημισφαιρίου, των πολιτικοοικονομικών συνασπισμών Ευρώπης, Αμερικής και Ασίας, ανεπτυγμένων και αναπτυσσόμενων χωρών, χωρών σημαίας και χωρών λιμένος) στους κόλπους του IMO είναι πολύ καλή. Το πνεύμα συνεργασίας εξακολουθεί να είναι θετικό και οι αποφάσεις συνεχίζουν να λαμβάνονται με ομοφωνία μέσα από συναινετικές διαδικασίες - κάτι τελείως απαραίτητο, προκειμένης της υιοθέτησης κανονισμών που αποσκοπούν να θεσμοθετούν μια βιομηχανία τόσο έντονα διεθνή όπως η ναυτιλιακή.

Αυτό δεν σημαίνει ότι είναι πάντοτε εύκολος ο δρόμος προς τη λήψη ομόφωνων αποφάσε-

μως δεν διαφαίνεται να επεκτείνεται με την ίδια ένταση και σφοδρότητα στις διεργασίες που εξελίσσονται μέσα στο πλαίσιο του IMO στην παρούσα φάση της ιστορίας του.

Καίτοι έχει γίνει πλέον γενικά αποδεκτό ότι ο Οργανισμός έχει παύσει να λειτουργεί σαν αποκλειστικά τεχνικό όργανο, όπως συνέβαινε στο παρελθόν, και όλο και περισσότερο καλείται να πάρει αποφάσεις που έχουν πολιτικοοικονομική χροιά και κίνητρα, εν τούτοις στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων πάνω στα θέματα της τρέχουσας ημερήσιας διάταξης του IMO, ο οποιοσδήποτε ανταγωνισμός φαίνεται να εκδηλώνεται μεταξύ Ευρώπης - Ασίας και Ευρώπης - Λατινικής Αμερικής περισσότερο, παρά μεταξύ Ευρώπης και Ηνωμένων Πολιτειών/Καναδά. Ανεξάρτητα από τις γεωπολιτικές εξελίξεις που αναφέρονται πιο πάνω (οι περισσότερες των οποίων έχουν την πηγή τους στην προσπάθεια διατήρησης ισορροπιών τώρα που φαίνεται να διαταράσσεται η παλαιά τάξη πραγμάτων από τις αναπτυσσόμενες οικονομίες των Κίνας, Ινδίας και Βραζιλίας), η πάγια θέση από την οποία δεν μπορούμε να αποστούμε (και δεν θα πρέπει να επιτρέψουμε να συμβεί ποτέ), είναι η ναυτιλία να συνεχίσει να διέπεται από κανόνες και κανονισμούς παγκόσμιας εμβέλειας. Περιφερειακές ρυθμίσεις λαμβανόμενες χωρίς βαθιά και προσεκτική ανάλυση και εξέταση όλων των επιπτώσεών τους, μόνο και μόνο για τη δημιουργία εντυπώσεων και για να εξευμενισθούν εκλογικά σώματα, θα πρέπει να αποφεύγονται, και το Λονδίνο (IMO) πρέπει να συνεχίσει να είναι το μοναδικό κέντρο λήψης αποφάσεων που έχουν απήχηση στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επιθυμεί έναν πιο ουσιαστικό ρόλο στους κόλπους του IMO. Ποιες θα ήταν οι προτάσεις προς το νέο επίτροπο Μεταφορών κ. Barrot;

Θα επιθυμούσα ν' ασχοληθώ με το θέμα αυτό αφού συμφωνήσουμε με τον κ. Barrot τι θέματα θα συζητήσουμε στη συνάντησή μας (βλ. απάντηση στην αμέσως επόμενη ερώτηση) και μετά την πραγματοποίηση της συνάντησης.

Ο νέος επίτροπος Αλιείας και Ναυτιλιακής Πολιτικής κ. Borg θα επανεξετάσει την πολιτική της Ε.Ε. σε θέματα ναυτιλίας και θα προτείνει μια νέα Λευκή Βίβλο. Ποιες συνιστώσες συνεργασίας θα μπορούσε ο IMO να αναπτύξει με την Ε.Ε. προκειμένου να μην υπάρξουν περαιτέρω ευρωπαϊκές βλέψεις για μονομερείς και περιφερειακές νομοθεσίες;

Αμέσως μετά την επικύρωση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο της αναθεωρημένης σύνθεσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, έγραψα στο νέο επίτροπο Μεταφορών κ. J. Barrot, τον επίτροπο Περιβάλλοντος Στ. Δήμα και τον επίτροπο Αλιείας και Θαλασσίων Υποθέσεων J. Borg, προσκαλώντας τους, χωριστά, να έλθουν στο Λονδίνο για μια συνάντηση γνωριμίας και για να σκιαγραφήσουμε μαζί μια σχέση συνεργασίας σε όλα τα θέματα κοινού ενδιαφέροντος μεταξύ IMO και Ευρωπαϊκής Ένωσης. Φυσικά, βαρύνοντα λόγο σε μια τέτοια προσπάθεια συνεργασίας θα έχει η αποφυγή περιφερειακών νομοθεσιών που θα εκπηγάζουν από τις Βρυξέλλες και θα έχουν στόχο τους, εκτός από τα ευρωπαϊκά, και πλοία που θα καταπλέουν σε ευρωπαϊκά λιμάνια φέροντα σημαία χωρών εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Θα χαρώ ιδιαίτερα αν, ως αποτέλεσμα αυτής της προσπάθειας προσέγγισης, συμφωνήσουμε ένα *modus operandi* που, αντί για αντιπαράθεσεις και ανταγωνισμούς, θα βοηθήσει και τις δύο πλευρές να συνεχίσουν να προσφέρουν υπηρεσίες ποιότητας στη διεθνή ναυτιλία και στην παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα.

ων. Δεδομένης, όμως, της σύγκλισης των αντιπροσώπων που συμμετέχουν στις συνεδριάσεις του IMO προς την κατεύθυνση εξεύρεσης λύσεων ανυψωτικών των επιπέδων ναυτικής ασφαλείας και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος, ανεξάρτητα από τη θέση εκκίνησής τους (που φυσικό είναι να προσαρμόζεται προς τα ιδιαίτερα συμφέροντά τους), το τελικό αποτέλεσμα, προϊόν εντατικών ενίοτε διαπραγματεύσεων, ενώ κρίνεται εξυπηρετικό του σκοπού τον οποίο επιδιώκει, από την άλλη μεριά δεν αφήνει περιθώρια διαίρεσης μεταξύ των χωρών-μελών και προς αυτήν την κατεύθυνση ο γενικός γραμματέας του Οργανισμού έχει ιθύνοντα και σημαντικό ρόλο να διαδραματίζει.

Υφίστανται εκδηλώσεις διεθνούς διπλωματικού και πολιτικού ανταγωνισμού μεταξύ Ευρώπης και Αμερικής; Διαφαίνονται και άλλα μέτωπα;

Ο διπλωματικός και πολιτικός ανταγωνισμός μεταξύ Ευρώπης και Αμερικής (θα προσέθετα και Άπω Ανατολής) μπορεί να είναι μια πραγματικότητα στο ευρύτερο γεωπολιτικό παιχνίδι, που ό-

θεωρείτε ότι οι νέες πρόσφατες νομοθεσίες για τα «διπλά τοιχώματα» ήταν τελικά σπασμωδικές κινήσεις του διεθνούς νομοθέτη -όπως επισημαίνουν ορισμένοι εφοπλιστικοί κύκλοι- ή ουσιαστική πολιτική βούληση για μια πιο ασφαλή διεθνή ναυσιπλοΐα. Οι πρόσφατες αντιπαράθεσεις μεταξύ οργανώσεων και διεθνών ή περιφερειακών νομοθετών θεωρείτε ότι συγκροτούν ένα πλαίσιο εποικοδομητικότερου διαλόγου για το μέλλον της ναυτιλιακής νομοθεσίας; Ως προς το πρώτο σκέλος της ερώτησης, θα έλεγα και τα δύο, υπό την έννοια ότι πρόσφατα ναυτικά ατυχήματα έδωσαν την αφορμή, μέσα στο πλαίσιο εφαρμογής συγκεκριμένων πολι-

ωγραφικού τους χώρου. Και οι πρώτοι και οι δεύτεροι μειονεκτούν όμως ως προς το μέγεθος της εικόνας που δέχονται και του αντικειμένου που προσπαθούν, αξιέπαινα θα παρατηρούσα, να ικανοποιήσουν: οι πρώτοι έχουν μια τοπική-εθνική εικόνα, οι δεύτεροι μια περιφερειακή. Η εικόνα του IMO είναι παγκόσμια και, δεδομένης της παγκοσμιότητας του χώρου δράσης της ναυτιλίας, κάθε λύση σε ανακύπτοντα προβλήματα θα πρέπει να επιχειρείται με βάση την παγκόσμια εικόνα - όχι την τοπική-εθνική ή την περιφερειακή.

Ποιο κρίνετε ότι θα είναι το μέλλον των νηογνώμωνών ύστερα από την εφαρμογή των κοινών κανόνων που σήμερα επεξεργάζονται από κοινού ο IMO και ο IACS;

Ο IMO θεωρεί ότι ο θεσμός των νηογνώμωνών έχει προσφέρει θετικές υπηρεσίες στη ναυτιλία και ότι ένας ισχυρός IACS λειτουργεί επ' ωφελεία του Οργανισμού, του οποίου και είναι ένας από τους πρωταρχικής σημασίας τεχνικούς συμβούλους.

Πιστεύω ότι μια επιτυχής κατάληξη της πρωτοβουλίας να εκπονήσει και εφαρμόσει στο μέλλον ο Οργανισμός σύστημα κατάρτισης τεχνικών κανονισμών για την κατασκευή των πλοίων πάνω στην αρχή των «goal-based standards», θ' αποβεί επ' ωφελεία και του IACS, για τον οποίο, όπως και για όλους τους οργανισμούς και συστήματα, υπάρχουν περιθώρια βελτίωσης. Είμαι σίγουρος ότι ο IACS έχει συλλάβει τα μηνύματα που εκπορεύονται κυρίως από την πλευρά της πλοιοκτησίας και αναθεωρεί τις πρακτικές και τον τρόπο ενεργείας του ανάλογα.

Στο θέμα του διπλού ρόλου των νηογνώμωνών (ως όργανα που εξουσιοδοτούνται από κυβερνήσεις να ενεργούν για λογαριασμό τους σύμφωνα με τις απαιτήσεις τεχνικών δ. συμβάσεων και συγχρόνως να ενεργούν και για λογαριασμό των πλοιοκτητών), πιστεύω ότι απαιτείται διευκρίνιση και διαφάνεια του έργου τους ώστε να αποφευχθούν συγχύσεις και παρερμηνείες που θα κατέληγαν στο συμπέρασμα ότι, εν προκειμένω, υπάρχει περίπτωση αντικρουόμενων συμφερόντων.

Ως προς τους κοινούς κανόνες (προφανώς για bulk carriers και tankers) στους οποίους αναφέρθηκε, αυτοί είναι υπόθεση του IACS μόνο, και ο IMO δεν θα κληθεί να παίξει οποιονδήποτε σχετικό ρόλο. Ευελπιστώ ότι, με βάση αυτούς τους κοινούς κανόνες, ο IACS θα συμφωνήσει σε μια κοινή βάση για όλα τα μέλη του, που θα έχει ευμενή αντίκτυπο στη βελτίωση της ασφαλούς κατασκευής των πλοίων μια και θα μεταθέσουν το μεταξύ τους ανταγωνισμό από την προσφορά χαμηλών (και, κατά συνέπεια, λιγότερο ακριβών) standards σ' έναν ανταγωνισμό προσφοράς υπηρεσιών υψηλότερης ποιότητας.

Ποιες είναι οι κυριότερες προτάσεις για νέες διεθνείς νομοθεσίες που επεξεργάζεστε αυτή την εποχή στο Λονδίνο; Κρίνετε απαραίτητη τη σχετικά αυξανόμενη πολυνομία στο χώρο; Ανεξάρτητα από τις επεξεργαζόμενες τροποποιήσεις σε Δ. Συμβάσεις (SOLAS, MARPOL κ.ά.) αρμοδιότητας της Επιτροπής Ναυτικής Ασφαλείας και της Επιτροπής Προστασίας του Θαλασσίου Περιβάλλοντος, στην παρούσα φάση ο Οργανισμός εκπονεί δύο σημαντικά κείμενα διεθνών νομοθεσιών:

Το πρώτο αφορά σε εκτεταμένη αναθεώρηση της Δ. Σύμβασης του 1988 για την Καταστολή Παράνομων Ενεργειών που στρέφονται κατά της Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας (της SUA Σύμβασης και του συναφούς πρωτοκόλλου που καλύπτει παρόμοιες ενέργειες ενάντια σε offshore εξέδρες που λειτουργούν στην υφαλοκρηπίδα χωρών-μελών). Η αναθεώρηση αυτή κατέστη επιβεβλημένη μετά τις τρομοκρατικές επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 και πρόθεσή μας είναι να υιοθετήσουμε τα κείμενα που επεξεργάζεται η Νομική Επιτροπή του Οργανισμού κατά τη διάρκεια διπλωματικής διάσκεψης που έχει προγραμματισθεί να συγκληθεί τον Οκτώβριο 2005.

Το δεύτερο αφορά στην κατάρτιση μιας νέας Δ. Σύμβασης που θα επιμελείται της απομάκρυνσης ναυαγίων (όπως ορίζονται στο σχέδιο της σύμβασης) από την αποκλειστική οικονομική ζώνη μιας χώρας-μέλους, ώστε να μη διακινδυνεύει η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και το θαλάσσιο περιβάλλον από την ύπαρξη τέτοιων ναυαγίων. Διπλωματική διάσκεψη για την υιοθέτηση της σύμβασης προγραμματίζεται για το 2006.

Ως προς την πολυνομία στο χώρο που υπηρετούμε, η τοποθέτησή μου είναι κρυστάλλινα διαυγής: Αντί να καταναλίσκουμε τις δυνάμεις μας στην εκπόνηση νέων μη απόλυτα απαραίτητων κανονι-

τικών βουλήσεων ως τις είχαν συλλάβει οι χώρες που πήραν την πρωτοβουλία κινήσεων, να προχωρήσουν οι διαδικασίες θέσπισης ορισμένων μέτρων, τα οποία θα μπορούσαν να χαρακτηρισθούν σπασμωδικά.

Ως προς το δεύτερο σκέλος, και βέβαια δεν θεωρώ τις αντιπαραθέσεις στις οποίες αναφέρεστε ως θετικό πλαίσιο εποικοδομητικού διαλόγου. Με αυτό δεν θέλω ν' αποκλείσω την οποιαδήποτε πολυφωνία στην εξέταση θεμάτων που απασχολούν τον Οργανισμό. Εκείνο που θα χαίρόμουν να μπορούσα ν' αποτρέψω (που το προσπάθησα και το προσπάθω) είναι οι μονομερείς ή περιφερειακές νομοθεσίες που υιοθετούνται χωρίς καν να γίνει προσπάθεια να υποβληθούν στον IMO τα θέματα που τις αφορούν για εξέταση και λήψη αποφάσεων από την παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα.

Κατανοώ την επιθυμία των πολιτικών να κάνουν, ή να φανούν ότι κάνουν, κάτι μετά ένα σοβαρό ατύχημα. Όπως και περιφερειακών οργανισμών να κινηθούν στο πλαίσιο του γε-



Σας ευχόμαστε Καλά Ταξίδια και Ευτυχισμένο το 2005



CHIOS NAVIGATION (HELLAS) LTD.

Ship Managers

145 Notara Street, 185 36 Piraeus, Greece

Tel.: +(30) 210 4283033, Fax: +(30) 210 4281196



σμών, θα ήταν, θεωρώ, πιο παραγωγικό και εποικοδομητικό, και για τη ναυτική ασφάλεια και το θαλάσσιο περιβάλλον, να κατευθύνουμε τις ενέργειές μας στην ευρύτερη και πιο αποτελεσματική εφαρμογή των υφισταμένων. Έτσι, θα δοθεί χρόνος στις κυβερνήσεις και στη βιομηχανία να κατανοήσουν και εφαρμόσουν τα όσα πολλά έχουν υιοθετηθεί μέχρι τώρα προς όφελος όλων των ενδιαφερομένων μερών.

Φυσικά αν, υπό το φως ενός σοβαρού ατυχήματος ή κατόπιν εκτεταμένης μελέτης, καταδειχθεί η ανάγκη νέων κανονισμών ή τροποποίησης υφισταμένων, δεν θα έβλεπα το λόγο γιατί να μην προβούμε στις σχετικές ενέργειες με την επιβαλλόμενη από τις περιστάσεις σπουδή.

Η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα δεν είναι ενεργός υποστηρικτής στην επιτυχή λειτουργία του Διεθνούς Πανεπιστημίου στο Μάλμο της Σουηδίας. Ποιες θα ήταν οι παροτρύνσεις σας προς τους νέους που θα ήθελαν να μετεκπαιδευτούν στο συγκεκριμένο εκπαιδευτικό ίδρυμα;

Δεν θα το έθετα έτσι το θέμα, γιατί μπορεί να μην

έχουν γίνει οικονομικές συνεισφορές από την ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα στο Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο (WMU) του Μάλμο, όμως τόσο η ελληνική δημόσια διοίκηση όσο και η εφοπλιστική και ναυτεργατική κοινότητα της χώρας μας έχουν συμπαρασταθεί και συμπαρίστανται σε φοιτητές του πανεπιστημίου κάθε φορά που, συνοδευόμενοι από καθηγητές τους, πραγματοποιούν εκπαιδευτικές επισκέψεις στον Πειραιά. Από την άλλη πλευρά, η HELMEPA συμμετέχει ενεργά στα εκπαιδευτικά προγράμματα του WMU.

Εκεί που, δυστυχώς, υπάρχει δυστοκία είναι στην εγγραφή Ελλήνων σπουδαστών στο πανεπιστήμιο. Παλιά υπήρχε μια προκατάληψη που ήθελε το WMU να απευθύνεται αποκλειστικά σε τριτοκοσμικούς φοιτητές – ίσως γιατί έτσι ξεκίνησε το 1979. Έκτοτε, όμως, τα πράγματα έχουν αλλάξει άρδην κι έτσι σήμερα στους φοιτητές του πανεπιστημίου καταλέγονται αρκετοί Αμερικανοί, Ιάπωνες και άλλοι από προηγμένες, οικονομικά και ναυτιλιακά, χώρες.

Υπό την ιδιότητά μου, ως Chancellor του πανεπιστημίου, παρακολουθώ από κοντά το πολύ σπουδαίο έργο που επιτελείται στο Μάλμο και θα παρότρυνα ενδιαφερόμενους Έλληνες αποφοίτους πανεπιστημίων να επιδιώξουν αναβάθμιση των σπουδών τους στο WMU. Το ίδιο θα ίσχυε και για επιλεκτικούς νεαρούς αξιωματικούς του Λιμενικού Σώματος σε ό,τι αφορά την παρακολούθηση μαθημάτων της σειράς Maritime Safety Administration.

Ο IMO απολαύει μεγάλης εκτίμησης στους χώρους της πλοιοκτησίας. Κατά την άποψή σας ποιες ήταν οι μεγάλες επιτυχίες και οι μεγάλες δυστοκίες το 2004;

Υποθέτω ότι η εκτίμηση που αναφέρετε οφείλεται βασικά στην παγιωθείσα στους χώρους της πλοιοκτησίας εμπιστοσύνη στις καλά μελετημένες και ισορροπημένες αποφάσεις που χαρακτηρίζουν το έργο του Οργανισμού.

Η πλοιοκτησία θέλει να ξέρει πού στέκεται και πού μπορεί να πάει. Αβεβαιότητα, ασυναρτησία και σύγχυση ως προς το τι ισχύει, πού, σε ποια πλοία και από πότε (φαινόμενα που συνοδεύουν κάθε μονομερές ή περιφερειακό μέτρο) είναι ό,τι η πλοιοκτησία απεχθάνεται – και για τον πρόσθετο λόγο ότι, στη λήψη τέτοιων μέτρων, συνήθως δεν καλείται να διατυπώσει τις απόψεις της και έτσι να διαφεντέψει τα συμφέροντά της. Αντίθετα, στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων στο πλαίσιο του IMO, έχει τη δυνατότητα σύμπραξης, είτε στη φάση κατάρτισης της εθνικής πολιτικής που υποστηρίζουν αντιπροσωπείες που έρχονται στον Οργανισμό είτε στη φάση των διαπραγματεύσεων μέσα στους κόλπους του τελευταίου.

Ως προς τον εντοπισμό των μεγάλων επιτυχιών του 2004, ων ουκ έστιν αριθμός, θα έλεγα ότι όλα τα σώματα του Οργανισμού έφεραν σε αίσιο πέρας την εξέταση των θεμάτων της ατζέντας τους και, επιπροσθέτως, είχαμε την ικανοποίηση της επιτυχούς έκβασης της Δ. Διάσκεψης του Φεβρουαρίου που υιοθετήσε μια νέα Δ. Σύμβαση για τη Διαχείριση του Θαλασσέρματος. Ιδιαίτερη μνεία θα έκανα και στην αίσια εισαγωγή στη ναυτιλιακή πραγματικότητα του ISPS Κώδικα κατά τρόπο που, ενώ επιτελεί πλέον επιτυχώς το σκοπό του, δεν δημιούργησε προβλήματα στην ομαλή διεξαγωγή του διεθνούς θαλασσίου εμπορίου.

Ως προς τις σοβαρότερες «δυστοκίες» στις οποίες αναφέρασθε, θα θεωρούσα τις προτάσεις για double-side skin construction bulk carriers, την αναθεώρηση της απόφασης του 2002 για permanent means of access και την πρόταση εισαγωγής υποχρεωτικής πλοήγησης στο Torres Strait. Χάρis στις συναινετικές διαδικασίες που ανέφερα πιο πάνω, ως χαρακτηριστικό στοιχείο της επιτυχίας του IMO, όλα τα σοβαρά αυτά θέματα έτυχαν προσεκτικής εξέτασης και αίσιων κατάληξης.

Συνεχίζουμε, βέβαια, τις προσπάθειές μας πάνω στα θέματα της ανακύκλωσης (recycling) των πλοίων και του fair treatment των ναυτικών και αισιοδοξώ ότι το 2005 θα αποδειχθεί ένα ακόμα έτος στο οποίο ο Οργανισμός θα συνεχίσει να προσφέρει τις θετικές του υπηρεσίες στην αέναη προσπάθεια ανύψωσης των επιπέδων ναυτικής ασφαλείας και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος καθ' ο μέρος αφορά στη ναυτιλία που ασχολείται με διεθνείς μεταφορές.



Targeting Quality



TARGET MARINE S.A.

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

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



Κεφαλογιάννης

Μανώλης

Έχουμε **φωνή**, έχουμε **προτάσεις**
και **παρεμβαίνουμε** με το **κύρος**,
τη **δύναμη** και το **ρόλο** που διαδραματίζει
η **ελληνική ναυτιλία**

Ως σωστή και εθνικά επωφελή κρίνει τη στάση της ελληνικής κυβέρνησης στο θέμα της αποτροπής της υιοθέτησης της πρότασης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με την ποινικοποίηση του ναυτικού επαγγέλματος, στάση για την οποία επικροτήθηκε, προσωπικά ο ίδιος, από το σύνολο της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας.

Αναφερόμαστε στον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλη Κεφαλογιάννη, για τον οποίο, γενικότερα, αν κάνουμε τον απολογισμό των εννέα μηνών που προϊστάται στο ΥΕΝ, μπορούμε να πούμε ότι έχει καταβάλει ουσιαστικές προσπάθειες για να δώσει λύσεις στα συσσωρευμένα προβλήματα της ελληνικής ναυτιλίας. Στη συνέντευξη που μας παραχώρησε, εστιάζεται στους σχεδιασμούς και στις επιδιώξεις του υπουργείου για το 2005.

Συνέντευξη του Μανώλη Κεφαλογιάννη,
υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας



Οι κυβερνητικές αλλαγές στην πολιτική ηγεσία του ΥΕΝ είναι τακτικές. Ποια είναι η θέση σας για την τοποθέτηση ενός μόνιμου γενικού γραμματέα ή υφυπουργού στο ΥΕΝ, που θα προέρχεται από το χώρο της ναυτιλίας;

Οι οποίες αλλαγές στην πολιτική ηγεσία των υπουργείων είναι θέμα αρμοδιότητας του πρωθυπουργού και μόνο. Κατά συνέπεια, στο ζήτημα αυτό δεν έχω να πω τίποτα. Σε ό,τι αφορά τώρα τη δομή και τη λειτουργία ενός υπουργείου με σκοπό την καλύτερη απόδοση στον τομέα ευθύνης του, επίσης είναι ένα ζήτημα για το οποίο συλλογικά αποφασίζει η κυβέρνηση. Προτάσεις και εισηγήσεις διατυπώνονται κατά καιρούς πολλές. Όλα μελετώνται και εξετάζονται. Αν υπάρξει απόφαση για οποιοδήποτε θέμα, είτε αφορά αυτό τη λειτουργία είτε τη δομή και τη διάρθρωση του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, θα ανακοινωθεί επισήμως.

Η θέση του γενικού διευθυντή της DG TR_EN της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, μετά την επιλογή του κ. Barrot στη θέση του νέου επιτρόπου Μεταφορών της Ε.Ε., σύντομα θα χηρέψει. Θα ασκήσετε πολιτική πίεση στις Βρυξέλλες προκειμένου ένας Έλληνας να αναλάβει, σε αυτή τη σημαντική περίοδο, αυτή τη Γενική Διεύθυνση;

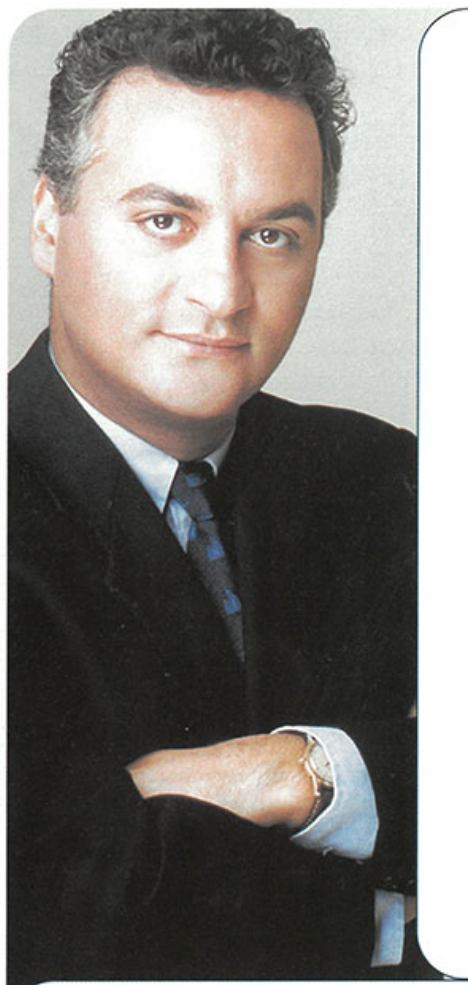
Η ελληνική εμπορική ναυτιλία όπως όλοι γνωρίζουμε κατέχει κυρίαρχη θέση παγκοσμίως. Το γεγονός αυτό δημιουργεί τις προϋποθέσεις ώστε η χώρα μας να έχει λόγο σε κάθε ζήτημα που αφορά τις εξελίξεις, σε σχέση πάντα με τα συμφέροντα του εμπορικού μας στόλου. Παρακολουθούμε τις εξελίξεις και παρεμβαίνουμε κάθε φορά προασπίζοντας αυτά τα συμφέροντα.

Αυτό κάναμε πρόσφατα στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, με τα γνωστά αποτελέσματα, τα οποία χαιρετίστηκαν από την ελληνική ναυτιλιακή οικογένεια.

Σε κάθε ζήτημα, όπως και αυτό που αναφέρετε, εκείνο το οποίο μπορώ να σας πω είναι ότι θα σταθμίσουμε τα πράγματα και αναλόγως θα πράξουμε, με γνώμονα πάντα τα συμφέροντα της χώρας και της εμπορικής μας ναυτιλίας.

Σε κάθε περίπτωση, θέλω να ξέρετε ότι έχουμε φωνή, έχουμε προτάσεις και παρεμβαίνουμε αναλόγως και σύμφωνα πάντα με το κύρος, τη δύναμη και το ρόλο που έχει και διαδραματίζει η μεγαλύτερη ναυτιλία στον κόσμο. Όταν έρθει λοιπόν η ώρα και κρίνοντας από το ποιο είναι το συμφέρον μας, θα πράξουμε σύμφωνα με αυτό.

Μετά την ένταξη της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση, θεωρείτε ότι η κυπριακή σημαία έγινε ακόμα πιο ανταγωνιστική; Ποιες ενέργειες έχετε αναλάβει προκειμένου να προστατεύσετε την ελληνική σημαία σε σχέση με άλλες που μέχρι σήμερα ανήκουν στη μαύρη λίστα του Paris MOU; Η Κύπρος με την ένταξή της στην Ε.Ε. όφειλε, όπως και όλα τα υπόλοιπα κράτη-μέλη, να υιοθετήσει όλους τους κανονισμούς και τις Οδηγίες που αφορούν στον τομέα της ναυτιλίας, πράγμα και το οποίο έπραξε. Το γεγονός αυτό είναι πολύ θετικό καθώς όλες οι χώρες-μέλη της Ε.Ε.



δραστηριοποιούνται πλέον κάτω από το ίδιο νομοθετικό πλαίσιο στους τομείς ασφάλειας, προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος, κρατικών ενισχύσεων, ανταγωνισμού κ.λπ.

Το θέμα του σκληρού ανταγωνισμού πάντα υπήρχε και θα υπάρχει στο χώρο της ναυτιλίας ανάμεσα στα νηολόγια των χωρών, προκειμένου το καθένα από αυτά να κερδίσει το μεγαλύτερο δυνατό μερίδιο στον παγκόσμιο στόλο. Υπό το πρίσμα, λοιπόν, του ανταγωνισμού και δεδομένης της ελευθερίας που έχουν οι πλοιοκτήτες να επιλέξουν μια σημαία με υψηλά ή χαμηλά - μη ποιοτικά standards, η Ελλάδα στηρίζει τη ναυτιλιακή της πολιτική σε δύο άξονες: στο σταθερό θεσμικό πλαίσιο και στην ποιοτική ναυτιλία.

Η ελληνική Πολιτεία έχει φροντίσει εδώ και πολλά χρόνια για τη δημιουργία ενός θεσμικού πλαισίου το οποίο έχει περιβάλει με την προ-

στασία του Συντάγματος, εξασφαλίζοντάς το από μελλοντικές τροποποιήσεις και δίνοντας την εγγύηση για ένα σταθερό και προβλέψιμο νομοθετικό πλαίσιο.

Όσον αφορά δε τους Έλληνες πλοιοκτήτες, είναι έντονα προσανατολισμένοι στην ποιότητα, δίνουν ιδιαίτερη βαρύτητα στα θέματα ασφάλειας (safety και security) και προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος. Έχουν πλέον συνειδητοποιήσει ότι σε ένα έντονα ανταγωνιστικό περιβάλλον όπως είναι αυτό της ναυτιλίας, μόνο τα υψηλά ποιοτικά standards είναι ικανά να προβάλουν ένα ισχυρό πλεονέκτημα απέναντι στους ανταγωνιστές. Η Ελλάδα επιδεικνύει πάντα μια ιδιαίτερη μέριμνα για την τήρηση των διεθνών υποχρεώσεων της τόσο ως κράτος σημαίας (flag state) όσο και ως κράτος λιμένος (port state) και για το λόγο αυτό έχει ενσωματώσει στην εθνική νομοθεσία και εφαρμόζει με συνέπεια και αυστηρότητα όλους τους διεθνείς και ευρωπαϊκούς κανονισμούς.

Επιπροσθέτως, αξίζει να αναφερθεί η πρόσφατη ένταξη της ελληνικής σημαίας στο σύστημα QUALSHIP 21 της Αμερικανικής Ακτοφυλακής, δεδομένου ότι το ποσοστό κρατήσεων ελληνικών πλοίων στους αμερικανικούς λιμένες είναι πλέον μικρότερο του 1%. Το ανωτέρω αποτελεί ιδιαίτερα σημαντικό επίτευγμα της χώρας μας και, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι η ελληνική σημαία είναι στη λευκή λίστα όλων των ΜΟUs, την αναδεικνύει ως ιδιαίτερα ποιοτική και επομένως ελκυστική και ανταγωνιστική.

Σημαντικά έργα υποδομής στα περισσότερα από τα τουριστικά λιμάνια της χώρας μας δεν έχουν ακόμα υλοποιηθεί. Έχετε επιληφθεί των απαραίτητων ενεργειών προκειμένου τα λιμάνια αυτά να ανταπεξέλθουν στην αυξημένη τουριστική κίνηση, κυρίως τους καλοκαιρινούς μήνες;

Οι λιμενικές υποδομές στους κυριότερους λιμένες που παρουσιάζουν αυξημένη τουριστική κίνηση είναι προτεραιότητά μας. Ήδη έχει τεθεί σε εφαρμογή ένα πρόγραμμα, με το οποίο θα βελτιωθούν οι λιμενικές υποδομές στα περισσότερα τουριστικά λιμάνια και μπορώ να σας αναφέρω τις κυριότερες εξελίξεις παρεμβάσεων του υπουργείου μας στον τομέα αυτό.

Ανατολικό Αιγαίο

- Έχουν ενταχθεί σε χρηματοδοτικά προγράμματα τα έργα των λιμένων της Χίου, τοποθέτηση προσκρουστήρων στην Κω, στην Σκάλας της Πάτμου, ενώ σε εξέλιξη βρίσκονται τα έργα στο λιμάνι της Καλύμνου.
- Έχει εγκριθεί από την Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων η προμελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων για το νέο λιμάνι της Χίου και για το λιμενικό έργο Θύμαινας στο δήμο Φούρνων Κορσεών.
- Μελετάται η κατασκευή αποβάθρας και κτιρίου επιβατών στη θέση Πέταλο του λιμένα της Σύμης.

Κεντρικό και νότιο Αιγαίο

- Έχουν ενταχθεί σε χρηματοδοτικά προγράμματα τα λιμενικά έργα της Πάρου, στο λιμάνι της Παροικιάς, το λιμενικό έργο πρόσδεσης φεριμπότ στην περιοχή Πούντα στο δήμο Πάρου, ενώ σε εξέλιξη είναι, τέλος, και τα νέα έργα στο αγκυροβόλιο τουριστικών σκαφών στη Νάουσα και επέκταση της προβλήτας «Βίντζι» της Παροικιάς της νήσου.
- Σε ό,τι αφορά τώρα τη Νάξο, προβλέπεται βελτίωση και επέκταση της προβλήτας και εργασίες αποκατάστασης του ίδιου λιμένα της Νάξου, που είχαν προκληθεί από τη θεομηνία πριν από ένα χρόνο.
- Στη Μύκονο, το έργο «Λιμένας Μυκόνου» έχει ενταχθεί στο επιχειρησιακό πρόγραμμα «Οδικοί Άξονες, Λιμάνια και Αστική Ανάπτυξη», έχει εγκριθεί η μελέτη χωροτα-

- 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





ξίας και λειτουργίας ανάπτυξης χερσαίου χώρου εμπορικού και τουριστικού λιμένα Τούρλου, ενώ είναι σε εξέλιξη η επιχωμάτωση - διαμόρφωση του χερσαίου χώρου στον παλαιό λιμένα της Μυκόνου.

- Επίσης ειδικές μελέτες έχουν ενταχθεί σε χρηματοδοτικά προγράμματα και για το νέο λιμάνι της Σαντορίνης στη Βλυχάδα.
- Λιμενικά έργα έχουν εγκριθεί ακόμη και για τα λιμάνια του Γαυρίου και του Μπατσί-ου της Άνδρου, ενώ προέγκριση έχουμε ακόμα για το λιμενικό έργο πρόσδεσης φερριμπότ για τη σύνδεση Κιμώλου - Μήλου.

Τέλος, στο Ιόνιο, έχει προωθηθεί η προκαταρκτική περιβαλλοντική εκτίμηση και αξιολόγηση του έργου για το λιμάνι Αργοστολίου στην Κεφαλονιά.

Σας έδωσα μια πρώτη εικόνα στην προσπάθεια που καταβάλλεται για τη βελτίωση των λιμενικών υποδομών στους κυριότερους τουριστικούς λιμένες. Όμως, οι παρεμβάσεις μας δεν σταματούν εδώ, καθώς υπάρχει μελέτη για πρόγραμμα έργων και το 2005.

Στην ανατολή του 2005, ποια λύση σκοπεύετε να δώσετε για τα λιμενοφυλάκια των άγνωστων γραμμών, τα οποία «συμβιώνουν» με τα επί τόπους αστυνομικά τμήματα, που έχουν ανύπαρκτη οικονομική υποστήριξη και είναι εξοπλισμένα με πενιχρά μέσα;

Σε ό,τι αφορά τη στέγαση των λιμενικών αρχών (κυρίως των λιμενικών σταθμών) απομακρυσμένων περιοχών, αντιμετωπίζεται σύμφωνα με τους διατιθέμενους χώρους είτε με ενοικίαση είτε με παραχώρηση από τους δήμους, την ΚΕΔ ή τα κατά τόπους Λιμενικά Ταμεία, όπου πολλές φορές συστεγάζονται διάφορες υπηρεσίες που εξυπηρετούν τις ανάγκες των λιμανιών.

Κατά καιρούς, έχουν παραχωρηθεί από το Δημόσιο, την ΚΕΔ (Κτηματική Εταιρεία του Δημοσίου, η οποία υπάγεται στο υπουργείο Οικονομικών), τους δήμους κ.λπ., χώροι για την ανέγερση νέων κτιριακών εγκαταστάσεων για στέγαση των λιμενικών αρχών σε διάφορα λιμάνια. Το 2002 είχε εκπονηθεί από το ΥΕΝ κτιριακό πρόγραμμα για την ανέγερση νέων κτιριακών εγκαταστάσεων. Το πρόγραμμα αυτό δεν έχει υλοποιηθεί μέχρι σήμερα και τούτο διότι δεν έχει καταστεί δυνατή η χρηματοδότησή του (Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων ή τακτικός προϋπολογισμός ΥΕΝ).

Τελικά το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας είναι όπως είθισται να αποκαλείται υπουργείο Ακτοπλοΐας και γενικών θεμάτων του Πειραιά ή πρεσβεύετε άλλη άποψη;

Το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας είναι υπεύθυνο για την οργάνωση, προστασία, ανάπτυξη, ποιοτική βελτίωση, ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και τη λήψη μέτρων για την προσέλκυση στο εθνικό νηολόγιο των ελληνόκτητων πλοίων με ξένες σημαίες.

Επίσης παρακολουθεί τα μέτρα που λαμβάνονται από άλλα κράτη για τις εθνικές τους ναυτιλίες, καθώς και τα θέματα που συζητιούνται σε διεθνείς οργανισμούς (ΙΜΟ, ΟΟΣΑ, ΕΟΚ κ.ά.) και σχετίζονται με τη ναυτιλία, καθώς και τις επιπτώσεις αυτών.

Οι αρμοδιότητες του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας περιλαμβάνουν ένα ευρύτατο φάσμα δραστηριοτήτων, όπως η μέριμνα για την οργάνωση, την καλύτερη εξυπηρέτηση των θαλασσιών συγκοινωνιών και τον καθορισμό των ναύλων των ακτοπλοϊκών γενικών πλοίων, αλλά και η ασφάλεια των πλοίων και της ναυσιπλοΐας. Η έρευνα και η διάσωση πλοίων και ατόμων που βρίσκονται σε κίνδυνο μέσα στον ελληνικό θαλάσσιο χώρο, καθώς και κάθε δυνατή συνδρομή σε ελληνικά πλοία που κινδυνεύουν και εκτός χωρικών υδάτων, η βελτίωση των κανονισμών ασφαλείας και ενδιάθεσης του πληρώματος και των επιβατών των πλοίων, αποτελούν επίσης αρμοδιότητα του υπουργείου μας.

Επιπροσθέτως, το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας επιλαμβάνεται της ρύθμισης θεμάτων ναυτικής εργασίας που δεν καλύπτονται από τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας, για τη λήψη μέτρων για τη βελτίωση των όρων ναυτικής εργασίας των ναυτικών στα πλοία, την κοινωνική πρόνοια και την ασφάλιση των ναυτικών, καθώς και την εποπτεία των σχετικών νομικών προσώπων, ιδρυμάτων και ταμείων και την επικύρωση των συναφών διεθνών συμβάσεων.

Η εποπτεία της οργάνωσης, λειτουργίας και αποδοτικής χρησιμοποίησης των λιμένων της χώρας και η οργάνωση και διοίκηση της Πλοηγικής Υπηρεσίας καθώς και η μελέτη και η εισήγηση μέτρων για την ανάπτυξη της ναυτιλιακής υποδομής και της ναυπηγοβιομηχανίας και η προσέλκυση ναυτιλιακού κεφαλαίου στην Ελλάδα, αποτελούν επίσης

θέματα αρμοδιότητας για το Λιμενικό Σώμα. Επί πλέον, ο προγραμματισμός, η οργάνωση και η βελτίωση της ναυτικής εκπαίδευσης και μετεκπαίδευσης των στελεχών του Εμπορικού Ναυτικού καθώς και της εκπαίδευσης και μετεκπαίδευσης του προσωπικού του Λιμενικού Σώματος είναι θέμα δικαιοδοσίας του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Στο ίδιο πλαίσιο περιλαμβάνονται και η διοικητική διερεύνηση ναυτικών ατυχημάτων, η διενέργεια προανακρίσεων για ναυτικά ατυχήματα και ατυχήματα ναυτικών, η πειθαρχική δίωξη των ναυτικών για αδικήματα που διέπραξαν πάνω στα πλοία και η λήψη μέτρων για την τήρηση της τάξης και πειθαρχίας πάνω στα πλοία. Η προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος και η δημιουργία ενός κοινού άξονα δραστηριοποίησης καθώς και η ευθύνη της πολιτικής σχεδίασης σε καιρό ειρήνης, προκειμένου να εξασφαλισθεί σε περίοδο πολέμου η ομαλή λειτουργία των λιμένων και η αποτελεσματική χρησιμοποίηση των πλοίων για τις ανάγκες του πολέμου και η εξασφάλιση για την περίοδο ειρήνης των κατάλληλων μεταφορικών μέσων για την εκτέλεση των πάσης φύσεως κρατικών μεταφορών και την επίταξη ή ναύλωση πλοίων ανάλογα με τις ανάγκες για την κάλυψη των σχετικών αναγκών του ΓΕΕΘΑ σε περίοδο πολέμου, είναι θέματα τα οποία άπτονται των αρμοδιοτήτων του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Μετά τις αντιπαραθέσεις που είχατε, κυρίως, με τον κ. Παπουτσή και την κα Διαμαντοπούλου για το βέτο της Ελλάδας στο θέμα της ποινικοποίησης ναυτικού επαγγέλματος, σε περίπτωση θαλάσσιας ρύπανσης από ατύχημα, αναρωτιόμαστε αν υπάρχει διαυλός επικοινωνίας με την αξιωματική αντιπολίτευση σε έναν τόσο σημαντικό τομέα όπως αυτός της εμπορικής ναυτιλίας. Ποια είναι η επικοινωνία και συνεργασία σας με τα κόμματα της αντιπολίτευσης;

Η ευαισθησία μας σε περιβαλλοντικά θέματα είναι μεγάλη. Άλλωστε, η ελληνική νομοθεσία σε θέματα προστασίας του περιβάλλοντος και θαλάσσιας ρύπανσης είναι η αυστηρότερη από τις ανάλογες νομοθεσίες των χωρών-μελών της Ε.Ε.

Η Ελλάδα είναι χώρα που περιβάλλεται πανταχόθεν από θάλασσα, είναι μια τουριστική χώρα και το ζήτημα αυτό μας αφορά όλως ιδιαιτέρως και περισσότερο ίσως από οποιονδήποτε.

Δεν θα σταθώ στις αντιπαραθέσεις που είχαμε με τα στελέχη του ΠΑΣΟΚ, διότι θεωρώ ότι για αντιπολιτευτικούς λόγους προέβαλαν τους ισχυρισμούς τους, ενώ γνωρίζουν ότι η στάση και η συμπεριφορά της κυβέρνησης ήταν και σωστή και εθνικά επωφελής.

Ποιες πρωτοβουλίες θα πάρετε για το θέμα της προσέλκυσης και διατήρησης νέων στο ναυτικό επάγγελμα; Μήπως έχουν καθυστερήσει και πάλι φέτος οι προωθητικές διαφημιστικές εκστρατείες; Τι κονδύλι θα επενδυθεί από το υπουργείο του οποίου ηγείσθε για τη διαφημιστική καμπάνια; Η συγκεκριμένη καμπάνια έχει μελετηθεί και επεξεργαστεί επαρκώς και, αν ναι, θα δοθεί κατόπιν ανοιχτού διαγωνισμού σε σοβαρή διαφημιστική εταιρεία ή θα επαναληφθούν τα αναχρονιστικά φυλλάδια που το ΥΕΝ μάς είχε επί σειράν ετών συνηθίσει;

Το ΥΕΝ έχει σχεδιάσει ένα συνεκτικό πρόγραμμα δράσεων προβολής των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού με στόχο την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα, για τη διετία 2005-2006, συνολικού προϋπολογισμού 800.000 ευρώ περίπου, το οποίο μάλιστα θα χρηματοδοτηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση στο πλαίσιο επιχειρησιακού προγράμματος του Γ' ΚΠΣ.

Για την υλοποίηση αυτού του σχεδίου δράσεων, με πλήρη διαφάνεια, θα ακολουθηθούν όλες οι προβλεπόμενες διαδικασίες προμηθειών που επιβάλλουν οι εθνικοί και κοινοτικοί κανονισμοί.

Πώς δικαιολογείται η ανεργία να αγγίζει το 10% και σε ορισμένα σημεία της περιφέρειας να φθάνει και το 20% και την ίδια στιγμή να μην υπάρχει ικανοποιητικός αριθμός νέων για να επανδρώσουν τα ελληνικά πλοία;

Σύμφωνα με στοιχεία του Γραφείου Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας (ΓΕΝΕ), τα ποσοστά ανέργων ναυτικών κυμαίνονταν γενικά μεταξύ 4,9%-8,7% περίπου από τον Απρίλιο μέχρι το Νοέμβριο 2004, οι άνεργοι ναυτικοί στην περιφέρεια ήταν λιγότεροι σε σύγκριση με το κέντρο και η διακύμανση των υπόψη ποσοστών οφείλεται κυρίως στη δραστηριοποίηση διαφορετικού αριθμού επιβατηγών πλοίων - κρουαζιεροπλοίων κατά χρονική περίοδο. Σημειώνεται ότι η απασχόληση και η επάρκεια του αριθμού προσφερομένων για ναυτολόγηση ναυτικών συνδέεται με τον υπάρχοντα και δραστηριοποιούμενο αριθμό πλοίων κυρίως με ελληνική σημαία.

Θεωρείτε αναγκαία την ύπαρξη τόσων σχολών ΑΕΝ όταν δεν υπάρχουν τα απαραίτητα κονδύλια για την ανέλιξή τους; Στη διάρκεια της υπουργοποίησής σας έχετε επισκεφθεί κάποια σχολή και ποιες εντυπώσεις αποκομίσατε;

Οι ΑΕΝ λειτουργούν σε γεωγραφική διασπορά, που απαντά ικανοποιητικά στην ανάγκη ισόρροπης περιφερειακής ανάπτυξης, λαμβάνοντας όμως υπ' όψιν στοιχεία σημαντικά



για την ανάπτυξη ναυτικής παιδείας, όπως είναι η ναυτική ιστορία και η ναυτική παράδοση ορισμένων νησιών μας (Χίος, Οινούσες, Ύδρα).

Το ΥΕΝ καταβάλλει κάθε προσπάθεια για τη δέσμευση όλων των αναγκαίων οικονομικών πόρων (Δημ. Προϋπολογισμό, Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης, κοινοτικά προγράμματα), ώστε να εξασφαλισθεί τόσο η πλήρης κάλυψη των λειτουργικών αναγκών των ΑΕΝ όλης της χώρας όσο και να προωθηθεί η αναβάθμισή τους, προκειμένου να ανταποκριθούν στις τεχνολογικές και λοιπές εξελίξεις του διεθνούς ναυτικού περιβάλλοντος.

Η ΑΕΝ Ασπροπύργου λειτουργεί με εκπαιδευτικό προσωπικό και υλικοτεχνική υποδομή προσαρμοσμένη στις μεγάλες ανάγκες παροχής υπηρεσιών ναυτικής εκπαίδευσης, της ευρύτερης περιοχής της πρωτεύουσας και όμο-

ρων νομών, όπου παρατηρείται ιδιαίτερα μεγάλη πληθυσμιακή συγκέντρωση, αποτελώντας παράλληλα μια εκπαιδευτική μονάδα που, λόγω του μεγέθους της, εξασφαλίζει συνθήκες ισορροπίας στο σύνολο του συστήματος της ναυτικής εκπαίδευσης.

Πώς οραματίζετε τη μελλοντική εξέλιξη του Λιμενικού Σώματος; Θα διατηρηθεί ο ρόλος του ως φορέα πολιτικής εξουσίας ή θα επαναπροσδιοριστεί μετά την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Ακτοφυλακής;

Το Λιμενικό Σώμα διαδραματίζει έναν πολύ σημαντικό ρόλο. Έχει ύψιστη αποστολή και πρέπει να αναγνωρίσουμε στα στελέχη του, γυναίκες και άντρες, ότι με υψηλό αίσθημα ευθύνης ασκούν τα καθήκοντά τους.

Ο ρόλος τους αυτός θα διατηρηθεί και δεν πρόκειται να θιγεί ούτε μέσα στο πλαίσιο της ίδρυσης Ευρωπαϊκής Ακτοφυλακής.

Η εμπειρία άλλωστε που διαθέτει το ελληνικό Λιμενικό Σώμα είναι μεγίστη και αν κάτι πρέπει να επαναπροσδιοριστεί είναι ο εκσυγχρονισμός του Σώματος, η καλύτερη εκπαίδευση των στελεχών του σε νέες τεχνολογίες και η αρτιότερη δομή της λειτουργίας του.

Ποια είναι η θέση σας στο θέμα των οργανικών συνθέσεων; Τι μέτρα θα λάβετε προκειμένου να αποτρέψετε τη φθίνουσα πορεία;

Όσον αφορά την οργανική σύνθεση πληρώματος των πλοίων, αυτή καθορίζεται σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία με γνώμονα την ασφάλεια των επιβατών και του πληρώματος, την ομαλή δραστηριοποίησή τους, καθώς επίσης και την κάλυψη των αναγκών των επιβαινόντων. Μεταξύ των κριτηρίων που λαμβάνονται υπ' όψιν για τον προσδιορισμό της στελέχωσης των πλοίων, είναι το απαιτούμενο πλήρωμα για το χειρισμό των σωστικών μέσων τους, ο αριθμός επιβατών, τα χαρακτηριστικά των σκαφών (κόροι ολικής χωρητικότητας, ισχύς μηχανών, αυτοματισμοί κ.λπ.), το είδος των πλοίων (φορτηγά, επιβατηγά, αναψυχής κ.λπ.) και η κατηγορία των πλόων που πραγματοποιούν (απόσταση λιμένων αφετηρίας - προορισμού κ.λπ.).

Σε ναυτλιακούς κύκλους συζητείται έντονα ότι στον επόμενο ανασχηματισμό θα επιθυμούσατε τη μετακίνησή σας σε άλλο υπουργείο. Αληθεύει;

Ο ανασχηματισμός της κυβέρνησης όπως ανέφερα και πριν είναι αρμοδιότητα του πρωθυπουργού, σύμφωνα άλλωστε και με τις συνταγματικές διατάξεις. Τώρα, επειδή κυκλοφορούν διάφορα σενάρια, ειλικρινά σας δηλώνω δεν μπορώ να τα παρακολουθήσω. Επίσης, το να δίνονται ερμηνείες σε δήθεν δικές μου επιθυμίες ή προθέσεις, καταλαβαίνετε ότι αν κάθε φορά έπρεπε να προβαίνω σε διαψεύσεις, δεν θα έκανα τίποτε άλλο. Κοιτάξτε, ο πρωθυπουργός μου εμπιστεύθηκε το ΥΕΝ αμέσως μετά τις εκλογές. Η ευθύνη που αισθάνομαι είναι πολύ μεγάλη. Χρέος μου είναι, κατά συνέπεια, να είμαι αφοσιωμένος στην αποστολή μου και μέσα στο πλαίσιο της κυβερνητικής προσπάθειας να συμβάλλω στην επίτευξη του έργου και των στόχων που έχει θέσει η κυβέρνησή μας. Αυτός είναι ο ρόλος μου. Αυτή είναι η αποστολή μου. Αυτό είναι το χρέος μου και, στους εννέα μήνες που έχω την τιμή και την εμπιστοσύνη του πρωθυπουργού να προϊσταμαι σε αυτό το νευραλγικό και τόσο σημαντικό για την εθνική μας οικονομία υπουργείο, καταβάλω κάθε προσπάθεια μαζί με τους συνεργάτες μου για να δοθούν λύσεις στα προβλήματα της ελληνικής ναυτλιακής οικογένειας και να διατηρηθεί και επανευξηθεί το ισχυρό πλεονέκτημα που έχει ο εμπορικός μας στόλος απέναντι στους ανταγωνιστές μας.

**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



Συνέντευξη του
Georg Jarzembowski
μέλους του Ευρωπαϊκού
Κοινοβουλίου

Να αποτραπεί το κυνήγι των «μαγισσών»:

Η νέα Οδηγία θα δώσει έμφαση
στη λογική προστασία
των πληρωμάτων

Ανακοινώνει ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα τροποποιήσει τη νέα Οδηγία σχετικά με την ποινικοποίηση της θαλάσσιας ρύπανσης με τέτοιο τρόπο ώστε να δίνει μεγαλύτερη έμφαση στη λογική προστασία των πληρωμάτων. Πάραυτα θεωρεί ότι το βέτο που άσκησαν Ελλάδα, Κύπρος και Μάλτα θα έπρεπε να είχε αποτραπεί και τα κράτη να εργάζονταν εποικοδομητικά πάνω στην πρόταση Οδηγίας. Στην **πρώτη αποκλειστική συνέντευξή** του ο Γερμανός ευρωβουλευτής κ. **Jarzembowski**, ο οποίος είναι συντονιστής σε θέματα Μεταφορών και Τουρισμού του Ευρωπαϊκού Λαϊκού Κόμματος, **σχολιάζει την πρόταση Οδηγίας για την απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών, αναλύει το αν πρέπει η Κομισιόν να γίνει πλήρες μέλος του IMO και δηλώνει απερίφραστα για τις κρατικές ενισχύσεις προς την Ολυμπιακή Αεροπορία: «Μία φορά, τελευταία φορά».**



Πολλές εξέχουσες προσωπικότητες της ναυτιλιακής βιομηχανίας ισχυρίζονται ότι η νέα Οδηγία σχετικά με την ποινικοποίηση της θαλάσσιας ρύπανσης θα έχει δυσμενείς επιπτώσεις στους ναυτικούς και αρνητικό αντίκτυπο όσον αφορά την προσέλκυση νέων στον κλάδο. Ποια είναι η δική σας άποψη πάνω σε αυτό το ζήτημα;

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα τροποποιήσει την πρόταση με τέτοιο τρόπο ώστε η Οδηγία να δίνει μεγαλύτερη έμφαση στη λογική προστασία των πληρωμάτων και ακόμη θα διευκρινίζει την πιθανότητα άσκησης ποινικής δίωξης εναντίον άλλων αναμεμιγμένων μερών της αλυσίδας (όπως οι λιμενικές αρχές). Τα κράτη-μέλη θα πρέπει να αποτραπούν από το να ξεκινήσουν ένα «κυνήγι μαγισσών» κατά των πλοιάρχων, των πληρωμάτων και άλλων προσώπων που κατηγορούνται, με τη βοήθεια της Οδηγίας αυτής. Πάντως, οι ποινικές κυρώσεις είναι απαραίτητες προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι της ευρωπαϊκής πολιτικής για το περιβάλλον και τις μεταφορές. Με τις τροποποιήσεις αυτές, η Οδηγία δεν θα έχει αρνητικές επιπτώσεις στη ναυτιλιακή βιομηχανία.



Ποια είναι η αντίδρασή σας στο βέτο που άσκησαν Ελλάδα, Κύπρος και Μάλτα τον προηγούμενο μήνα κατά τη διάρκεια της συζήτησης της Οδηγίας αυτής στο Συμβούλιο Υπουργών;

Είναι δικαίωμα κάθε κράτους-μέλους να ενεργεί με αυτόν τον τρόπο. Όμως, θεωρώ ότι θα ήταν καλύτερο αν τα κράτη αυτά εργάζονταν εποικοδομητικά πάνω στην πρόταση Οδηγίας, αντί «απλώς» να ασκήσουν βέτο.

Ο νέος Ευρωπαίος επίτροπος Μεταφορών ανακοίνωσε ότι μπορεί να προχωρήσει σε δικαστικές ενέργειες με στόχο να τερματιστούν οι διαφορές στις πληρωμές μεταξύ Ευρωπαίων διαφόρων εθνικότητων οι οποίοι εργάζονται σε πλοία που φέρουν σημαία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, απαγορεύοντας έτσι τις διακρίσεις με βάση την εθνικότητα. Ποια η αντίδρασή σας στην εξέλιξη αυτή;

Πιστεύω πως ο αντιπρόεδρος Jacques Barrot έχει δίκιο.

Ποια είναι η άποψή σας σχετικά με την περαιτέρω απελευθέρωση της αγοράς στις λιμενικές υπηρεσίες;

Ως αρμόδιος για τη συγκεκριμένη Οδηγία, πιστεύω πως η πρόταση Οδηγίας είναι σε γενικές γραμμές καλή, δεδομένου ότι τα βασικά της στοιχεία είναι ίδια με τις δεσμεύσεις της Συμβιβαστικής Επιτροπής της 29ης Οκτωβρίου του 2003, περιλαμβανομένων των όρων για τη διαφάνεια και τις κατευθυντήριες γραμμές για τη χορήγηση κρατικών ενισχύσεων. Ωστόσο, υπάρχουν πολλοί όροι στην Οδηγία οι οποίοι θα πρέ-

πει να τροποποιηθούν, όπως είναι οι όροι παροχής αδειών, της μέγιστης διάρκειας αυτών, οι προβλέψεις για τις αποζημιώσεις των προηγούμενων παροχών, οι προβλέψεις της αυτοδιαχείρισης και μεταβατικών διατάξεων. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σίγουρα θα χρειαστεί χρόνο για να συζητήσει διεξοδικά αυτά και άλλα ερωτήματα. Επίσης, θα πραγματοποιήσουμε ανοικτή συζήτηση πριν από το καλοκαίρι του 2005, προκειμένου να μάθουμε τις απόψεις όλων των ενδιαφερόμενων φορέων.

Πιστεύετε ότι το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο θα πρέπει να συνεργαστεί στενότερα με τον IMO, περιορίζοντας έτσι το ρόλο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στην κατάρτιση περαιτέρω κανονισμών σχετικών με μεταφορές; Από αυτήν την άποψη, πιστεύετε πως η Κομισιόν θα πρέπει να γίνει πλήρες μέλος του IMO;

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σίγουρα δεν θα περιορίσει το ρόλο της Κομισιόν στην κατάρτιση των απαραίτητων κανονισμών που αφορούν τη θαλάσσια ασφάλεια. Εν τούτοις, ενθαρρύνουμε την Επιτροπή πρώτα να δοκιμάσει τους διεθνείς κανονισμούς του IMO και μόνον εάν αυτοί αποτύχουν, να προτείνει ευρωπαϊκούς κανονισμούς. Προκειμένου να χρησιμοποιηθεί πιο αποτελεσματικά ο IMO, ίσως θα ήταν χρήσιμο η Κομισιόν να γίνει πλήρες μέλος του Οργανισμού.

Η Ολυμπιακή Αεροπορία είναι ένας προβληματικός αερομεταφορέας. Ποιες πολιτικές θα συμβουλευάτε τον νέο επίτροπο να ακολουθήσει για τις αεροπορικές εταιρείες που φέρνουν αρνητικά οικονομικά αποτε-

λέσματα και συνεπώς χρειάζονται συνεχώς κρατική υποστήριξη;

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει ένα αυστηρό καθεστώς για τις κρατικές ενισχύσεις στην αεροπορία: «Μία φορά, τελευταία φορά». Αυτός ο κανόνας ισχύει και για την Ολυμπιακή Αεροπορία. Οι συνεχείς κρατικές ενισχύσεις δεν είναι αποδεκτές αφού εμποδίζουν τον ανταγωνισμό μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών. Κατά την άποψή μου, θα πρέπει να υπάρξει ένα τελευταίο σχέδιο αναδιάρθρωσης της εταιρείας, έτσι ώστε αυτή να μπορέσει να επιβιώσει αξιοκρατικά.

Συμφωνείτε με την ιδέα της ίδρυσης μιας Πανευρωπαϊκής Ακτοφυλακής; Ποιο ρόλο θα θέλατε να δείτε να διαδραματίζει η EMSA στο προσεχές μέλλον;

Τα επόμενα χρόνια οι εθνικές ακτοφυλακές ή οι αντίστοιχοι οργανισμοί θα πρέπει να βρίσκονται κάτω από την ομπρέλα ενός συστήματος Ευρωπαϊκής Ακτοφυλακής. Η EMSA μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την προετοιμασία ενός τέτοιου συστήματος, ωστόσο δεν θα πρέπει από μόνη της να αναλάβει αυτήν την ευθύνη.

Τώρα που έληξε η πολιτική καριέρα της κ. De Palacio στην Επιτροπή, πώς κρίνετε τις πολιτικές, τις ιδέες και τις φιλοδοξίες της στον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών; Η Loyola de Palacio υπήρξε μία από τους καλύτερους επιτρόπους Μεταφορών που είχαμε ποτέ! Είχε ξεκάθαρους στόχους αναφορικά με την Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών. Αν και άλλοι επίτροποι είχαν στόχους, η κ. De Palacio είχε το θάρρος να πραγματοποιήσει τους στόχους της, όπως για παράδειγμα την απελευθέρωση των σιδηροδρομικών μεταφορών και τη θαλάσσια ασφάλεια. Οι γρήγορες και αναγκαίες αντιδράσεις της μετά τις θαλάσσιες καταστροφές των επονομαζόμενων πακέτων Erika I και II, δηλαδή των κανονισμών που αναφέρονται στον άμεσο παροπλισμό των πλοίων μονού τοιχώματος και την εφαρμογή αυστηρότερων ελέγχων, αύξησαν σε τεράστιο βαθμό την ασφάλεια στη θάλασσα.



Τα τελευταία χρόνια οι θαλάσσιες μεταφορές αποτέλεσαν σημαντικό θέμα της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών. Οι λόγοι είναι, αφενός, η ανάγκη ανάπτυξης των θαλασσίων μεταφορών και, αφετέρου, η προστασία του περιβάλλοντος και η ασφάλεια στη ναυσιπλοΐα.

Η ναυτιλιακή πολιτική της Ε.Ε.

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν σήμερα ποσοστό 90% στις ανταλλαγές μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του υπόλοιπου κόσμου και 43% εντός των εδαφών αυτής. Από τους ευρωπαϊκούς λιμένες διέρχονται ετησίως 2 δισεκατομμύρια τόνοι διαφόρων εμπορευμάτων, προϊόντα απαραίτητα για την ευρωπαϊκή οικονομία όσο και για το εμπόριο με τις άλλες περιοχές του κόσμου.

Παρ' όλα αυτά ο ευρωπαϊκός στόλος μειώνεται, ενώ αυξάνονται τα πλοία με σημαία ευκαιρίας και το επάγγελμα του ναυτικού ασκεί όλο και μικρότερη γοητεία και η έλλειψη ναυτικών στην Ευρωπαϊκή Ένωση επιδεινώνεται. Σε σχέση με τις αρχές της δεκαετίας του 1980, το δυναμικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε ναυτικούς μειώθηκε κατά 40%. Έως το 2006, η Ένωση θα έχει έλλειψη περίπου 36.000 ναυτικών. Οι θαλάσσιες μεταφορές παραμένουν έως σήμερα ανεπαρκώς αξιοποιημένες παρόλο που η Ένωση έχει στη διάθεσή της ένα ανεκτίμητο δυναμικό, 35.000 χιλιόμετρα ακτών και εκατοντάδες θαλάσσιους λιμένες.

Η επιταγή της αειφόρου ανάπτυξης, όπως επαναβεβαιώθηκε στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Γκέτεμποργκ, αλλά και η επίτευξη του στόχου της ανταγωνιστικότητας της οικονομίας και της πλήρους απασχόλησης (στό-



Προβλέψεις για το 2005

Της ευρωβουλευτού της Ν.Δ. **Ρόδης Κράτσα**, τακτικού μέλους της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου

χοι της Λισαβόνας) επιβάλλουν τη βελτιστοποίηση του τομέα των θαλασσίων μεταφορών τόσο από πλευράς οικονομικής όσο και από πλευράς κοινωνικής και περιβαλλοντικής.

Έχοντας αυτούς τους άξονες προτεραιοτήτων, η Ευρωπαϊκή Ένωση θέσπισε, το 2004, καθεστώς πλαισίωσης των κρατικών ενισχύσεων υπέρ των κοινοτικών πλοιοκτητών με στόχο να ανακόψει την παρατηρηθείσα τα τελευταία χρόνια διαρροή προς τις μη ευρωπαϊκές σημαίες. Το εύρος των καταστροφών από το «Erika» και η ευαισθητοποίηση της κοινής γνώμης ώθησαν την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σε νέες νομοθετικές προτάσεις. Με τη δέσμη μέτρων Erika I θεσπίστηκαν κανόνες για την αύξηση των ελέγχων των πλοίων στους ευρωπαϊκούς λιμένες, την ενίσχυση των νηογνώνων, την απόσυρση των τάνκερ μονού κύτους, τον έλεγχο των επικίνδυνων πλοίων, συμπεριλαμβανομένων αυτών με σημαίες ευκαιρίας, ενώ με τη δέσμη μέτρων του Erika II συμπληρώθηκε η δημιουργία της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Θαλάσσιας Ασφάλειας.

Στο πλαίσιο της προώθησης και ενίσχυσης της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, που αποτελεί μια αποδοτική και φιλική προς το περιβάλλον εναλλακτική μορφή μετακινήσεων έναντι των κορεσμένων χερσαίων μεταφορών,



η Ένωση ανέλαβε σημαντικές πρωτοβουλίες για τη δεύτερη φάση του Προγράμματος «Marco Polo» και αυτό των «Motorways of the Sea». Παράλληλα, η προσπάθεια για σοβαρή προστασία της θάλασσας και των ακτών από τη ρύπανση μετά το ατύχημα του «Prestige» οδήγησε σε προτάσεις για εισαγωγή ποινικών κυρώσεων σε περιπτώσεις ρύπανσης που ορίζονται από τη σχετική απόφαση - πλαίσιο και την πρόταση Οδηγίας. Οι προτάσεις αυτές παραμένουν ακόμη ανοικτές, αφού το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο διαφωνεί ως προς την ποινικοποίηση της ατυχηματικής ρύπανσης για περιπτώσεις που υπερβαίνουν τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης MARPOL ενώ, σε επίπεδο Συμβουλίου, Ελλάδα, Μάλτα και Κύπρος δεν συναινούν.

Αναφορικά με την εκπαίδευση των ναυτικών, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έδωσε το πράσινο φως για την πρόταση της Οδηγίας σχετικά με τις απαιτήσεις εκπαίδευσης και πιστοποίησης στο ναυτιλιακό τομέα και τα πιστοποιητικά που εκδίδονται από τα κράτη-μέλη, γεγονός που συμβάλλει καθοριστικά στον καλύτερο έλεγχο της ποιότητας της εκπαίδευσης αλλά και στην κινητικότητα των ναυτικών.

Οι προτεραιότητες της νέας χρονιάς είναι πολυδιάσπατες όπως ακριβώς ποικίλες είναι και οι προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι θαλάσσιες μεταφορές. Η επανεξισορρόπηση και ο συνδυασμός των μέσων μεταφοράς θα απαιτήσει νέα μέτρα στο θαλάσσιο και τον ποτάμιο τομέα με σκοπό τη

απασχόληση Ευρωπαίων ναυτικών. Στο πλαίσιο αυτό, πιστεύω ότι οφείλουμε να ασχοληθούμε ιδιαίτερος με το θέμα των προοπτικών του ναυτικού επαγγέλματος, εξετάζοντας τις δυνατότητες και τα πλεονεκτήματα που προσφέρονται στους σημερινούς νέους για να ασχοληθούν με το ναυτικό επάγγελμα, την εκπαίδευση και κατάρτισή τους, την εξέλιξη της καριέρα τους, τα κοινωνικά τους δικαιώματα και τις συνθήκες εργασίας τους στα πλοία. Για το λόγο αυτό έχω προτείνει να συντάξω έκθεση πρωτοβουλίας για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σχετικά με αυτό το θέμα. Η ώθηση των θαλασσίων μεταφορών και η δημιουργία «θαλασσίων λεωφόρων» εξαρτάται και από την παροχή απλοποιημένων και αποτελεσματικών υπηρεσιών.

Νέα αναθεωρημένη πρόταση Οδηγίας αναμένεται για την απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών, η οποία είχε απορριφθεί από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο αρχικά (2003) και η οποία φαίνεται να προσεγγίζει αυτή τη φορά περισσότερο το πνεύμα του σεβασμού της διαφορετικότητας των εθνικών νομοθεσιών (κοινωνικά δικαιώματα εργαζομένων), την ετερογενή φύση των λιμενικών υπηρεσιών ανά κράτος-μέλος και την πολυμορφία των λιμένων.

Ο επίτροπος για θέματα Αλιείας και Ναυτιλιακής Πολιτικής, Joe Borg, έχει δεσμευθεί για την εκπόνηση μιας Πράσινης Βίβλου και την εγκαίνισή μιας ευρείας διαβούλευσης για το μέλλον της ναυτιλιακής πολιτικής της Ένω-



βελτίωση, αφενός, της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας και, αφετέρου, τη βελτίωση της θαλάσσιας ασφάλειας. Ο επίτροπος κ. Jacques Barrot για τα θέματα των Μεταφορών έχει δεσμευθεί ως προς τη λήψη νέων μέτρων για να γίνει πιο ελκυστική η ευρωπαϊκή σημαία και για να βελτιωθεί η θαλάσσια ασφάλεια, αντιμετωπίζοντας κυρίως τις λεγόμενες σημαίες ευκαιρίας αλλά και τη λειτουργία «λιμένων καταφυγής».

Προτεραιότητά μας πρέπει να αποτελεί η σωστή εφαρμογή του κεκτημένου και ειδικότερα των πακέτων Erika I και Erika II με επακριβή αξιολόγηση των αποτελεσμάτων και όχι να προβούμε σε νέες νομοθεσίες. Ήδη χώρες (Βέλγιο, Γαλλία, Ελλάδα, Ιταλία, Ολλανδία, Αυστρία, Φινλανδία, Ηνωμένο Βασίλειο) δεν έχουν εφαρμόσει κοινοτικές οδηγίες σχετικά με την προώθηση της ασφάλειας στη θάλασσα, π.χ., Οδηγία για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης, και οδηγούνται ενώπιον του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου. Περαιτέρω η Ένωση σκοπεύει στην έγκριση και επικύρωση της ενοποιημένης σύμβασης του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας (ILO) για τις προδιαγραφές της εργασίας εν πλω, κάτι που θα προσφέρει περισσότερες κοινωνικές εγγυήσεις στους ανθρώπους της θάλασσας και θα ενθαρρύνει την

σης, κάτι που θα πρέπει να γίνει γνωστό και να αξιοποιηθεί από όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς.

Η νέα χρονιά θα είναι, λοιπόν, έτος σημαντικών προκλήσεων και εξελίξεων για το ναυτιλιακό τομέα. Η ελληνική ναυτιλία, καταλαμβάνοντας την τέταρτη θέση παγκοσμίως και την πρώτη θέση στην Ένωση (23,67% σε δυναμικό στόλου), συνεισφέρει καταλυτικά στην οικονομική ανάπτυξη τόσο της Ένωσης αλλά και της ελληνικής οικονομίας. Η εμπειρία της είναι πολύτιμος σύμβουλος για την προοπτική της ευρωπαϊκής ναυτιλίας. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες και εργαζόμενοι στο ναυτιλιακό τομέα έχουν πολλές φορές αισθανθεί ότι τα ευρωπαϊκά όργανα, αλλά και τα άλλα κράτη-μέλη που δεν έχουν σχετική εμπειρία, δεν κατανοούν ούτε τα προβλήματα αλλά και τις ευκαιρίες της ναυτιλίας. Η ανάπτυξη, λοιπόν, συντονισμού καθώς και στενής και εποικοδομητικής συνεργασίας, ανάμεσα στην Πολιτεία, στο ναυτιλιακό κλάδο (εφοπλιστές, πλοιοκτήτες, ενώσεις ναυτεργατών, συνδικάτα) με τα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα και τους διεθνείς οργανισμούς πρέπει να αποτελεί προτεραιότητα όλων μας για την προβολή όλων των παραμέτρων της ναυτιλίας καθώς και την ανάπτυξη ενός κλάδου πολλά υποσχόμενου.



Του Επαμεινώνδα Εμπειρίκου
Προέδρου Greek Shipping
Cooperation Committee

Στο διεθνή χώρο όπου δραστηριοποιείται η ποντοπόρος ναυτιλία, η κυβέρνηση από τις πρώτες της ημέρες στη διακυβέρνηση της χώρας υποστήριξε τις ελληνικές ναυτιλιακές θέσεις με θάρρος, πίστη και αποφασιστικότητα και έδειξε ότι η πρώτη ναυτιλία στην Ευρώπη, αλλά και στον κόσμο, έχει και φωνή και σωστή και τεκμηριωμένη άποψη.

Επαίρετες οι θέσεις της Κυβερνήσεως για τη ναυτιλία

Θα ήταν πολύ άδικο να παραλείψουμε τον έπαινο για το ανωτέρω γεγονός και αντ' αυτού, με κακή πληροφόρηση, παρασυρόμενοι από τα μειονεκτήματά μας ή άλλους σκοπούς, να αποδοκιμάζουμε τα γεγονότα με μίζερα και πικρόχολα σχόλια που αποθαρρύνουν, διαιρούν και ζημιώνουν τελικά τη ναυτιλία αλλά και τη χώρα μας.

Θα ήθελα να σημειώσω ότι είναι κοινή υποχρέωση να αντιτιθέμεθα σε κάθε πρόταση που είναι αντίθετη με το διεθνές δίκαιο. Είναι άδικο και καταδικαστέο αυτό που επιδιώκει η Ευ. Επιτροπή, να ποινικοποιήσει την ατυχηματική ρύπανση, που δεν έγινε από πρόθεση ή ασυνείδητη συμπεριφορά και η οποία εξαιρείται ρητά από δύο διεθνείς συμβάσεις (MARPOL, UNCLOS) που έχουν κυρώσει όλα τα κράτη-μέλη.

Δεν είναι άδικη η πράξη του πλοιάρχου διότι το πλοίο του, παρά τη συνεχή φροντίδα, υπέστη ζημιά και, αντί καταφυγίου, οι παρακείμενοι να το στέλνουν στη μέση του Ατλαντικού να βυθισθεί και να επιδιώκουν να δικαιωθούν προτείνοντας εκ των υστέρων ποινικοποίηση της ατυχηματικής ρυπάνσεως με ποινή τα πέντε χρόνια φυλάκιση.

Πολύ ορθά υποστηρίχθηκε επίσης από την Ελλάδα, και στην Ευρωπαϊκή Ένωση και στον ΙΜΟ, ότι δεν υπάρχει αξιόπιστη και επαρκής αιτιολογία που να δικαιολογεί την τροποποίηση των πρόσφατων διεθνών συμβάσεων (CLC - FUND) που προβλέπουν ένα επιτυχές, κατά κοινή ομολογία, ταχύ και υπερεπαρκές σύστημα αποζημιώσεων για τις ρυπάνσεις.

Τέλος, στα θέματα ναυτικής ασφαλείας και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος, είμεθα πολύ υπερήφανοι που οι ελληνικές θέσεις έχουν ηγετική θέση μεταξύ εκείνων που υποστηρίζουν τη ναυπήγηση

γερών και αξιόπλων πλοίων με ανάπτυξη αυστηρών, ελεγχμένων και δοκιμασμένων προδιαγραφών. Η θέση αυτή και μόνο, για την επικράτηση της οποίας σήμερα διεξάγουμε ένα μεγάλο αγώνα, αποδεικνύει προς κάθε κατεύθυνση την πίστη μας στις θεμελιώδεις και βασικές αρχές υγιούς και ποιοτικής ναυτιλίας.

Δεν θα μακρηγορήσω με άλλες επισημάνσεις, αλλά να υπογραμμίσω ότι η αποφασιστική αυτή ναυτιλιακή πολιτική είναι αναγκαία για τη ναυτιλία μας, υποστηρίζεται απ' όλους τους φορείς και ελπίζουμε να είναι συνεχής και απρόσκοπτη.



Κ. & Α. ΣΥΝΟΔΙΝΟΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.

Συρματοσχοινοτεχνική



Τεστάρισμα των σωστικών και ανυψωτικών μέσων
των πλοίων «Cargo Gear»

Εξουσιοδοτημένοι από κρατικό φορέα

Πιστοποιημένοι από νηογνώμονες

Τεστάρισμα των υλικών

Διαθέτουμε ηλεκτροϋδραυλική μηχανή δοκιμών εφελκυσμού,
διακριβωμένη από πιστοποιημένο φορέα: Algosystems

Εκδοση πιστοποιητικών

Αποκλειστικοί αντιπρόσωποι
μεγάλων οίκων του εξωτερικού:

• *συρματοσχοίνα*

• *αλυσίδες*

• *σχοινιά*

• *ιμάντες*

• *εξαρτήματα*



Κ. & Α. ΣΥΝΟΔΙΝΟΣ & ΣΙΑ Ο.Ε. - Συρματοσχοινοτεχνική

Κεντρικά: Αντ. Π. Βλαχάκου 10 & Πολυδεύκου 53, Τηλ.: 210-4175729, Fax: 210-4177722

e-mail: cargogear@marinet.gr, www.synodinos.gr



Ο εκσυγχρονισμός

του Εθνικού Λιμενικού Συστήματος,
άμεση προτεραιότητα της πολιτικής του ΥΕΝ



Του Γεωργίου Βλάχου
Γενικού γραμματέα Λιμένων
& Λιμενικής Πολιτικής ΥΕΝ

Ο ρόλος των λιμένων στην Ελλάδα αξιολογείται ως σημαντικός και πολυδιάστατος, για μια σειρά από λόγους που σχετίζονται με τις πολλαπλές ανάγκες που καλούνται οι ελληνικοί λιμένες να εξυπηρετήσουν. Η στρατηγική θέση της Ελλάδος, η ιδιομορφία που της προσδίδει η ύπαρξη εκτεταμένης νησιωτικής περιοχής, καθώς και η έντονη δραστηριότητα στο χώρο της ναυτιλίας είναι στοιχεία που αυξάνουν τη σημασία των λιμένων στον ελληνικό χώρο.

Ταυτόχρονα, οι οικονομικές, θεσμικές και τεχνολογικές εξελίξεις που έχουν σημειωθεί τα τελευταία χρόνια έχουν μεταβάλει σημαντικά το σκηνικό στη λιμενική βιομηχανία. Νέα πλοία, σύγχρονης τεχνολογίας, δρομολογούνται τόσο στην ακτοπλοΐα όσο και στις εμπορευματικές μεταφορές, δημιουργώντας αυξημένες απαιτήσεις σε όρους λιμενικής υποδομής και ανωδομής. Η όξυνση του ανταγωνισμού μεταξύ των λιμένων, η ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών και η παροχή υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας αποτελούν νέα στοιχεία, τα οποία θα πρέπει να λαμβάνονται υπ' όψιν κατά το σχεδιασμό της λιμενικής πολιτικής.

Οι νέες συνθήκες που διέπουν τη λιμενική αγορά και η δυνατότητα των ελληνικών λιμένων να ανταποκριθούν στις σύγχρονες απαιτήσεις, επιβάλλουν την επαναξιολόγηση και αναβάθμιση του εθνικού λιμενικού συστήματος. Η επαναξιολόγηση του υφιστάμενου συστήματος αποτελεί προτεραιότητα της ηγεσίας του ΥΕΝ και βρίσκεται σε εξέλιξη. Στο πλαίσιο αυτής της διαδικασίας εξετάζονται τα χαρακτηριστικά των λιμένων σε όρους οργάνωσης και υποδομών σε σχέση με τις ανάγκες που καλούνται να εξυπηρετήσουν και σε σχέση με τον ιδιαίτερο ρόλο που καλούνται να επιτελέσουν στη λειτουργία του εθνικού λιμενικού συστήματος.

Μέσα από αυτή τη διαδικασία αναγνωρίζεται ο ιδιαίτερος ρόλος των λιμένων που έχουν ως κύρια αποστολή την εξυπηρέτηση νησιωτικών και απομακρυσμένων περιοχών, ενισχύοντας με αυτό τον τρόπο την περιφερειακή ανάπτυξη και τη συνοχή του ελληνικού χώρου. Η λειτουργία αυτών των λιμένων θεωρείται ιδιαίτερως σημαντική για την ανάπτυξη της άμεσης ενδοχώρας που εξυπηρετούν και λαμβάνονται υπ' όψιν ως ενιαία κατηγορία στη διαδικασία λιμενικού σχεδιασμού. Η βελτίωση των λιμενικών υποδομών κατά τρόπο που θα επιτρέπει την πρόσβαση πλοίων νέας τεχνολογίας, ο εκσυγχρονισμός των στοιχείων ανωδομής και η κατασκευή σύγχρονων επιβατικών σταθμών αποτελούν δράσεις προτεραιότητας για τους λιμένες αυτής της κατηγορίας.

Θα πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι η ανάγκη για ανάπτυξη της περιφέρειας εξυπηρετείται σε μεγάλο βαθμό και από τους λιμένες που λει-





τουργούν με τη μορφή της Ανώνυμης Εταιρείας. Η σημαντικότερη όμως συμβολή αυτής της κατηγορίας λιμένων έγκειται στην εξυπηρέτηση του στρατηγικού στόχου του ΥΕΝ που αναφέρεται στην ανάδειξη της Ελλάδας σε χώρα παροχής σημαντικών λιμενικών υπηρεσιών. Για την ευόδωση αυτής της προσπάθειας έχει εκπονηθεί ολοκληρωμένο σχέδιο με στόχο την προσέλκυση φορτίων και επιβατών στους μεγάλους λιμένες της χώρας. Η βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών αποτελεί το μέσο για την επίτευξη του στόχου αυτού, ενώ το τρίπτυχο ταχύτητα εξυπηρέτησης - ασφάλεια - χαμηλό κόστος αποτελεί την αιχμή του δόρατος στην προσπάθεια για αναβάθμιση των λιμενικών υπηρεσιών. Στο πλαίσιο αυτό, το ΥΕΝ έχει προχωρήσει σε μια σειρά από ενέργειες προκειμένου να διευκολύνει το ελληνικό λιμενικό σύστημα να ανταποκριθεί στις σύγχρονες απαιτήσεις σε επίπεδο οργάνωσης και υποδομών.

Σε επίπεδο σχεδιασμού, οι ενέργειες αυτές αφορούν στην εξειδίκευση των λιμένων για την εξυπηρέτηση συγκεκριμένων απαιτήσεων και στην ανάπτυξη του συμπληρωματικού τους ρόλου των λιμένων μέσω της σύναψης συνεργασιών στρατηγικής σημασίας. Η εμπειρία από την υιοθέτηση της διαδικασίας σχεδιασμού με τη φιλοσοφία του clustering σε άλλες χώρες εξετάζεται ως προς τη δυνατότητα εφαρμογής της στην περίπτωση της Ελλάδας.

Σημαντική ευκαιρία για την προσέλκυση φορτίων και επιβατών στους ελληνικούς λιμένες αποτελεί η ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών, η θεσμοθέτηση των θαλάσσιων διαδρόμων και η ανάπτυξη της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων. Ειδικότερα, η ανάπτυξη του θαλασσιού διαδρόμου που συνδέει την Αδριατική και το Ιόνιο με την ανατολική Μεσόγειο και την Κύπρο και η αξιοποίηση των διασυνδέσεων των ελληνικών λιμένων που αποτελούν απολήξεις χερσαίων μεταφορικών δικτύων με το ευρωπαϊκό μεταφορικό δίκτυο, είναι στις άμεσες προτεραιότητες του ΥΕΝ.

Για την αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων που προσφέρει η ανάπτυξη των θαλάσσιων διαδρόμων στο πλαίσιο του σχεδιασμού των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών έχει ήδη συσταθεί διυπουργική ομάδα εργασίας, με συμμετοχή των καθ' ύλην αρμοδίων υπουργείων, Εμπορικής Ναυτιλίας, Μεταφορών και Επικοινωνιών, Οικονομίας και Οικονομικών και Εξωτερικών. Θα πρέπει επίσης να αναφερθεί ότι η διυπουργική επιτροπή δίνει ιδιαίτερη βαρύτητα στη σύνδεση της Ελλάδας με την Κύπρο και στο πλαίσιο αυτό έχουν πραγματοποιηθεί συναντήσεις με εκπροσώπους κυπριακών λιμένων, προκειμένου να διευκρινιστούν οι όροι που θα οδηγήσουν στην καλύτερη δυνατή συνεργασία σε θέματα διασύνδεσης των δύο χωρών.

Επί πλέον, η ένταξη των ελληνικών λιμένων στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών επιβάλλει την αλλαγή προσέγγισης της λειτουργίας των λιμένων και την αντιμετώπισή τους ως κρίκους στη συνολική μεταφορική αλυσίδα. Η προσέγγιση αυτή καταδεικνύει την ανάγκη ανάπτυξης των συνδυσασμένων μεταφορών, ενώ ιδιαίτερη έμφαση θα πρέπει να δοθεί στη σύνδεση των μεγάλων λιμένων της χώρας με το σιδηροδρομικό δίκτυο. Το ΥΕΝ, αναγνωρίζοντας αυτήν την ανάγκη, ανέλαβε σχετική πρωτοβουλία και σε συνεργασία με τον ΟΣΕ διερευνά τις δυνατότητες σύνδεσης των λιμένων του Πειραιά, της Ραφήνας, της Θεσσαλονίκης, της Πάτρας, της Ελευσίνας, του Βόλου, των Αλεξανδρούπολης, Ηγουμενίτσας και Λαυρίου με το σιδηροδρομικό δίκτυο.

Οι προσπάθειες που καταβάλλει το ΥΕΝ για τον εκσυγχρονισμό του ελληνικού λιμενικού συστήματος δεν είναι αποσπασματικές, αλλά αποτελούν μέρος ενός γενικότερου στρατηγικού σχεδιασμού, με σαφείς στόχους και πολιτικές. Στο πλαίσιο αυτό, ενισχύεται η πεποίθηση, πως οι ελληνικοί λιμένες θα αναδειχθούν σε φορείς παροχής λιμενικών υπηρεσιών που θα χαρακτηρίζονται από υψηλή ποιότητα και θα ανταποκρίνονται στις σύγχρονες απαιτήσεις της λιμενικής αγοράς.

Πειραιάς & Ναυτιλία

Το άλλο βέτο



Του Ευάγγελου Κούζιλου
Προέδρου Πανελλήνιας Ένωσης
Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού (ΠΕΠΕΝ)

Σύμφωνα με τους μετριότερους υπολογισμούς της Τραπέζης της Ελλάδος, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που θα εισρεύσει στη χώρα μας το 2004 θα ξεπεράσει τα 13 δισ. Σύμφωνα με τις γνώμες των ειδικών, αυτό το ποσό μπορεί να αυξηθεί σημαντικά και να φτάσει σε πραγματικά απίστευτα μεγέθη για τα οικονομικά δεδομένα της χώρας. Πουθενά στον κόσμο ένας τόσο μικρός αριθμός εργαζομένων, όπως αυτών που ασχολούνται από κάθε θέση με τη ναυτιλία (30.000 - 40.000), δεν προσφέρει τόσο πολλά. Ο αντίστοιχος αριθμός των ασχολουμένων με τον τουρισμό, την άλλη σημαντική πηγή εσόδων, αριθμεί παραπάνω από 600.000 άτομα και με συνεισφορά σημαντικά χαμηλότερη του ναυτιλιακού συναλλάγματος στον εθνικό προϋπολογισμό.



Για να διατηρήσουμε όμως αυτά τα μέγεθη και για να τα αυξήσουμε (κάτι που μπορούμε), πρέπει να αλλάξουμε πολιτική, σκέψη και φιλοσοφία. Επειδή, όμως, αυτές οι πρακτικές που μέχρι σήμερα έχουμε ακολουθήσει δεν απέδωσαν όσο και όπως πρέπει και έχουν μείνει μόνο σαν ευχολόγια, ωραία λόγια και μεγαλοϊδεατισμούς κάποιων, αναρωτιέμαι και προβληματίζομαι στο τι πρέπει να κάνουμε. Η μόνη λύση που βλέπω και που απερίφραστα προτείνω, είναι να ασκήσουμε και εμείς **βέτο** όπως πολύ σωστά έπραξε και ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας και δικαιώθηκε από τις εξελίξεις. Ένα **βέτο** εσωτερικό απ' όλους μας, χωρίς προκαταλήψεις, συντεχνιακά συμφέροντα, μικρόκαρδες και μικροπολιτικές φιλοσοφίες. Ένα **βέτο**, χωρίς την ξύλινη γλώσσα των συνθημάτων και των πανό που δεν γράφουν τίποτε, έστω και αν είναι στην πρώτη σειρά.

Βέτο, λοιπόν, για να γίνει ο Πειραιάς ένα πραγματικό ναυτιλιακό κέντρο, που σίγουρα δεν θα αποκτήσει την αίγλη του Λονδίνου από τη μια μέρα στην άλλη, αλλά που μπορεί να ξεφύγει απ' αυτή την τελματώδη κατάσταση στην οποία βρίσκεται σήμερα. Δεν μπορεί η μεγάλη ελληνική ναυτιλία, με τα τόσα επιτεύγματά της, που την έχουν κάνει μοναδική, να αγοράζει «ναυτικές υπηρεσίες» γιατί δεν έχουμε καταφέρει να δημιουργήσουμε κάτι ανάλογο στη χώρα μας, στον Πειραιά. Ενδεικτικά αναφέρω τη δημιουργία ναυτιλιακού δικαστηρίου, τη δημιουργία ενός πλαισίου που να δίνει τη δυνατότητα «διαιτησίας». Σε όλα τα ναυλοσύμφωνα, με λύπη διαβάζουμε:

Arbitration in London...

Γιατί όχι Piraeus...

Στο κάτω κάτω εμείς έχουμε τις δουλειές, τα πλοία.

Εμείς είμαστε οι «principals»

Το τραπεζικό σύστημα όχι μόνο χωλαίνει, αλλά μπορώ να πω είναι εχθρικό. Πόσες ξένες τράπεζες φιλοξενούνται στον Πειραιά, με μοναδικό αντικείμενο τη ναυτιλία; Εμείς δεν μπορούμε να πάρουμε τουλάχιστον ένα κομμάτι;

Εμείς είμαστε οι «customers».

Οι παραγγελίες των Ελλήνων έφτασαν σε ιλιγγιώδη ποσά. Μα όλα στο εξωτερικό; Ιαπωνία, Κίνα, Κορέα κτλ. Γιατί όχι και στην Ελλάδα; Μήπως το πλαίσιο, η νοοτροπία και, γιατί όχι, η απαράδεκτη τακτική κάποιων δεν το επιτρέπουν;

Να το ξαναπώ, ότι πλοία φτιάχνουμε από αρχαιολόγων χρόνων, όπως αναφέρεται και στον Όμηρο (Ραψωδία ε, 243-261):

«Κι εκείνος έτεμνε ξύλα και γρήγορα τελείωνε το έργο... τα έξυσε επισταμένως και με στάθμη τα ίσιωσε...»

Κι αφού ικρίωμα έστησε αρμολογώντας πυκνά στραβόξυλα, σκάρωνε και με μακριές σανίδες και τελείωνε.

Και τον ιστό έφτιαξε και πλαινό άρμενο σ' αυτόν.

Κι ακόμη κάλους και σκότες έδεσε στο πλοίο που με μοχλούς έσυρε στη θεική θάλασσα».

Μαζί με τα ναυπηγεία μας, απαξιώσαμε την επισκευαστική βάση που, ξέχωρα από το μεγάλο αριθμό των ανέργων που έχουμε δημιουργήσει, θα χάσουμε (είναι κάτι περισσότερο από βέβαιο) και τη γνώση και την τεχνογνωσία. Κάτι που όλοι μας αναγνωρίζουν, κάτι που με τόσο κόπο αποκτήθηκε.

Σ' αυτό το βέτο εξέχουσα θέση πρέπει να έχει και το ανθρώπινο δυναμικό, στο οποίο απ' όλους αναγνωρίζεται η συνεισφορά του σε αυτό το θαύμα που λέγεται Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία, τη μόνη δραστη-

ριότητα για την οποία είμαστε παγκοσμίως γνωστοί και βεβαίως σεβαστοί. Ανθρώπινο δυναμικό που, δυστυχώς, η Πολιτεία ποτέ δεν το είδε και δεν το υπολόγισε.

Μετά την επιτυχή διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων, τη διεθνή φήμη που η χώρα μας απέκτησε, την ανάδειξη των ικανοτήτων μας και σ' αυτό το παράτολμο ρίσκο που αναλάβαμε και αισίως φέραμε σε πέρας, τις μεγάλες επενδύσεις που κάναμε στο λιμάνι του Πειραιά, χρειάζεται ένα ξεχωριστό βέτο για να τα κεφαλαιοποιήσουμε, να φέρουμε πλοία, να φέρουμε πάλι την κρουαζιέρα στον Πειραιά. Και με συνεχή επαγρύπνηση και ανάλογη προσαρμογή στις σύγχρονες και άκρως απαιτητικές συγκυρίες, ο Πειραιάς να αποτελέσει πόλο έλξης και προσέλκυσης νέων παραγωγικών επενδύσεων, που θα δημιουργήσουν και νέες θέσεις εργασίας.

Κύριοι, αναλάβετε τις ευθύνες σας.

ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΣΤΡΑΒΟΣ Ο ΓΙΑΛΟΣ, ΕΜΕΙΣ ΑΡΜΕΝΙΖΟΥΜΕ ΣΤΡΑΒΑ, παρ' όλα τα επιτεύγματα της τεχνολογίας και ιδιαίτερα στον τομέα του ΑΡΜΕΝΙΖΕΙΝ.





(Tanker Management & Self Assessment)

Αποτελεσματική θεραπεία ή... γραφειοκρατικό Lifting;



Του Στ. Κεχρή
Αντιναυάρχου (ε.α.) Π.Ν.,
K.C. LYRINTZIS Group of Companies

Οι κυριότεροι παράγοντες που επηρεάζουν την ύπαρξη, την ασφαλή λειτουργία και τις επιχειρηματικές δραστηριότητες της ναυτιλίας είναι το νομοθετικό πλαίσιο όπως ορίζεται από τους διεθνείς οργανισμούς και τα κράτη, το σύστημα και η αποτελεσματικότητα των ελέγχων που εκτελούνται από θεσμικούς φορείς και οι «νόμοι» της αγοράς όπως αυτοί διαμορφώνονται από την εν γένει ναυτιλιακή βιομηχανία. Παρόλο που οι δύο πρώτοι έχουν ως στήριγμα το νόμο, ο τρίτος παράγοντας εμφανίζεται ενίοτε το ίδιο καθοριστικός λόγω της δύναμής του που αντλεί από τις απαιτήσεις της αγοράς.

Σε ό,τι αφορά την ασφαλή λειτουργία των πλοίων, οι απαιτήσεις έχουν από δεκαετιών θεσμοθετηθεί με την πληθώρα των διεθνών και εθνικών κανονισμών. Τη λειτουργική διασύνδεση όλων αυτών των απαιτήσεων ήλθε να την υλοποιήσει ο ISM Κώδικας μέσα από τη φιλοσοφία της ανάπτυξης και εφαρμογής ενός συστήματος ασφαλούς διαχείρισης με ορ-

γανωτικές δομές, καταγεγραμμένες πολιτικές και διαδικασίες και ελέγχους παρακολούθησης για βελτίωση.

Θεωρητικά θα έπρεπε το νομοθετημένο αυτό σύστημα ασφαλούς διαχείρισης, το οποίο μάλιστα επιθεωρείται συστηματικά από τους θεσμικούς φορείς, να ήταν αρκετό για να ικανοποιήσει και την ουσία της ασφάλειας και τις ανησυχίες των διαχειρι-

στών φορτίων και ναυλωτών. Στην πράξη όμως, επειδή υπήρχαν και περιπτώσεις όπου για διάφορους λόγους η εφαρμογή των κανονισμών και οι σχετικοί προς τούτο έλεγχοι δεν ήσαν ουσιαστικοί και αποτελεσματικοί όπως θα έπρεπε, οι δυνάμεις της αγοράς έθεταν και δικούς τους όρους. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι οι έλεγχοι vetting inspections των major oil compa-



nies αλλά και η αξιοποίηση των πληροφοριών του συστήματος SIRE (Ship Inspection Report Exchange), που αποτελούσαν και αποτελούν τα κριτήρια για την κατηγοριοποίηση και ναύλωση των δεξαμενοπλοίων.

Σήμερα αυτή η πρακτική της αγοράς προχώρησε ένα βήμα παραπέρα. Το forum των major oil companies (OCIMF), εκφράζοντας την άποψη ότι μερικοί εφαρμόζουν μόνο στα «χαρτιά» και στο ελάχιστο τις απαιτήσεις του ISM Κώδικα, εξέδωσε ένα πρόγραμμα, το TMSA (Tanker Management and Self Assessment), και ζητάει από τις διαχειριστικές εταιρείες δεξαμενοπλοίων να το εφαρμόσουν για βελτίωση των διαχειριστικών τους συστημάτων. Επισημαίνει, δε, ότι τα αποτελέσματα της καλής εφαρμογής θα αποτελέσουν κριτήρια για την επιλογή των πλοίων τους προς ναύλωση και θα μειώσουν και τις επιθεωρήσεις. Μπορεί να υπάρξουν και άλλες σκέψεις για τη σκοπιμότητα της κίνησης αυτής, όπως δηλαδή ότι επιθυμούν να «μεταφέρουν» μέρος από την «ευθύνη» της αξιολόγησης των πλοίων και συνεπώς και των τυχόν «επιπτώσεων» και στις διαχειρί-

στριες εταιρείες, αλλά εν πάση περιπτώσει το μήνυμά είναι σαφές!

Το πρόγραμμα αυτό αποτελεί οδηγό και εργαλείο για τις ναυτιλιακές εταιρείες να αυτοαξιολογηθούν σε ορισμένους τομείς δραστηριοτήτων/απαιτήσεων για ασφαλή διαχείριση (Elements), με βάση συγκεκριμένους βασικούς δείκτες απόδοσης (Key performance indicators) και σε σύγκριση με μια προτεινόμενη καλύτερη πρακτική (Best practice guidance).

Αν εξετάσει κανείς τα elements που παρουσιάζονται στον πίνακα 1, θα διαπιστώσει ότι αποτελούν μίαν αποσπασματική συλλογή από elements του ISM (emergency preparedness, ship maintenance, shipboard operations, incident investigation and analysis) και των προτύπων ISO 9001 και ISO 14001 (management and accountability, human resource management, environmental management and measurement analysis and improvement). Ο σκοπός της επιλογής αυτών των τομέων είναι προφανής. Θέλει να συγκεράσει όλα τα συναφή διαχειριστικά συστήματα και θέλει διά της επαναλήψεως και της εμφάνσεως να ενδυναμώσει κάποιους από τους

τομείς του ISM.

Οι βασικοί δείκτες απόδοσης (key performance indicators - KPIs) δίδουν το μέτρο της απαίτησης για να εκτελεσθεί η αυτοαξιολόγηση του συστήματός μας. Αποτελούν κατά κάποιο τρόπο ένα ερωτηματολόγιο και η διατύπωσή τους κατά στάδια (stages) δίδει τη δυνατότητα της παρουσί-σας της απαίτησης σταδιακά κατά βάθος και περισσότερη απαιτητική λεπτομέρεια. Από την άλλη πλευρά, η προτεινόμενη καλύτερη πρακτική (best practice guidance) μας δίνει αυτό που λένε οι λέξεις, την καλύτερη πρακτική προσέγγιση των ενεργειών και μέσων για την υλοποίηση του δείκτη απόδοσης.

Ένα ενδεικτικό παράδειγμα διατύπωσης των τομέων, των δεικτών απόδοσης και προτεινόμενης καλύτερης πρακτικής αλλά και της μεθοδολογίας εκτέλεσης της αυτοαξιολόγησης φαίνεται στον πίνακα 2.

Η μεθοδολογία αυτή περιλαμβάνει την καταγραφή των ευρημάτων και ανάλυση των ελλείψεων (gap analysis) για να καταστεί δυνατή η διαμόρφωση του σχεδίου βελτίωσης και αποκατάστασης των παρατηρήσεων.

Θα υπάρξουν πολλές δυσκολίες για την εφαρμογή του συστήματος αυτού. Οι απλές θα είναι αυτές που θα συναντήσει κανείς για να καταγράψει τις ελλείψεις, να συντάξει τις νέες διαδικασίες και να τροποποιήσει με «χειρουργική» επέμβαση το υφιστάμενο SMS της εταιρείας. Οι ουσιαστικές και σοβαρές θα είναι αυτές που θα συναντήσουμε στην πλήρη και συστηματική εφαρμογή του αναθεωρημένου συστήματος και μάλιστα στους νέους και απαιτητικούς τομείς που εισάγονται.

Μια πρώτη δυσκολία θα είναι η «αντικειμενικότητα» της αυτοαξιολόγησης υπό την έν-

TMSA Elements

1. Management, leadership and accountability	7. Management of change
2. Recruitment and management of shore-based personnel	8. Incident investigation and analysis
3. Recruitment and management of ships' personnel	9. Safety management
4. Reliability and maintenance standards	10. Environmental management
5. Navigational safety	11. Emergency preparedness and contingency planning
6. Cargo, ballast and mooring operations	12. Measurement analysis and improvement

Element 2A - Recruitment and management of shore-based personnel

Stage	KPI	Best practice guidance	Evidence (existing procedures)	Improvement plan
1	Formal process for newly recruited	• Written plan • Documented procedure for familiarization • Familiarization topics include safety, environmental, business ethics	• No formal plan • Existing Familiarization procedure does not include all topics	• Develop procedure • Insert procedure to SMS • Implement, monitor, review



νοια των διαφορετικών ερμηνειών που δυνατόν να υπάρξουν από τους χειριστές κατά την εξέταση των ελλείψεων. Άλλες δυσκολίες θα αντιμετωπίσουμε στους τομείς management of change, όπου απαιτείται η εκτεταμένη χρήση διαδικασιών, Risk assessment, measurement analysis and improvement, όπου υπεισέρχονται στοιχεία μέτρησης, και στον τομέα incident investigation, όπου εισάγονται νέες εξειδικευμένες απαι-

τήσεις προς εφαρμογή. Δεν θα είναι εύκολη δουλειά. Οι εταιρείες θα πρέπει να μελετήσουν σε βάθος τις απαιτήσεις για να διαμορφώσουν ένα σχέδιο δράσης και να ζητήσουν διευκρινίσεις από τους εκδότες του προγράμματος αυτού. Όπως διαφαίνεται, ο σκοπός του προγράμματος αυτού είναι να τονώσει, ανανεώσει και συμπληρώσει τον ISM Κώδικα. Δηλαδή ο παράγων «αγορά» με τη δύναμη που έ-

χει μπαίνει μάλλον στα «χωράφια» του νομοθετικού παράγοντα. Ελπίζουμε να μην υπάρξουν επιπλοκές και ό,τι γίνεται είναι για την ασφάλεια στη θάλασσα και την προστασία του περιβάλλοντος. Ελπίζουμε πως θα υπάρξει μια αποτελεσματική και ουσιαστική βελτίωση και αποκατάσταση αδυναμιών εφαρμογής του ISM Κώδικα και όχι ένα... γραφειοκρατικό lifting. Ο καιρός θα δείξει.



trans•it worldwide agencies S.A.

EVERYTHING ABOUT SHIPPING

AGENCY & SHIPCHANDLING IN:

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

Transit Worldwide Agencies S.A.

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

Tel.: +30210 - 4101290, 95 Fax: +30210 - 4115332 E-mail: twatwa.gr

Περιβαλλοντικό Ημερολόγιο 2004

Του Β. Σ. Τσελέντη, Αναπληρωτή καθηγητή,
τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πανεπιστήμιο Πειραιά



Το 2004 είναι σίγουρα η χρονιά των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 και του Κώδικα Ασφαλείας για Πλοία και Λιμένες (ISPS code). Ήταν η χρονιά που πήραν σάρκα και οστά οι αλλαγές στις προτεραιότητες του IMO που αποφασίστηκαν το 2002. Το σλόγκαν «Safer Shipping and Cleaner Oceans» μετατράπηκε σε «Safe, Secure and Efficient Shipping on Clean Oceans» καθώς τα τρομοκρατικά χτυπήματα στους Δίδυμους Πύργους της Νέας Υόρκης, το Σεπτέμβριο του 2001, η επίθεση εναντίον του Δ/Π Limburg στο Γέμεν, τον Οκτώβριο του 2003, και η βομβιστική επίθεση στο σιδηροδρομικό σταθμό της Μαδρίτης, το Μάρτιο του 2004, δεν μπορούσαν να αφήσουν αμέτοχη τη ναυτιλία και τους φορείς της. Η συνέλευση του IMO την 1η Ιουλίου του 2004 υπήρξε καθοριστική, καθώς τέθηκαν σε εφαρμογή τροποποιήσεις στη Διεθνή Σύμβαση SOLAS (1974), η σημαντικότερη των οποίων είναι το νέο Κεφάλαιο XI-2 (Special measures to enhance maritime safety) που περικλείει τον ISPS code.

Η ανταπόκριση της ναυτιλίας υπήρξε θεαματική καθώς, από στοιχεία του IMO, μέχρι την ημερομηνία της εφαρμογής του ISPS code (1η Ιουλίου 2004), 86% των πλοίων και 69% των λιμενικών οργανισμών, σε παγκόσμιο σύνολο 9.000, είχαν πιστοποιηθεί για την εφαρμογή του κώδικα. Νεότερα στοιχεία (Νοέμβριος 2004) δείχνουν ότι τα ποσοστά προσεγγίζουν το 100%. Φαίνεται ότι τα 2,65 εκατομμύρια δολάρια που δαπάνησε ο IMO από τον Ιανουάριο του 2002

μέχρι τον Ιούλιο του 2004, καθώς και τα 1,279 δια. δολάρια που επιβαρύνθηκαν κατ' αρχάς (έπονται κόστη της τάξεως των 730 εκατομμυρίων δολαρίων το χρόνο) οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις ανά τον κόσμο (εκτίμηση OECD), έπιασαν πραγματικά τόπο. Αν και πολλοί μίλησαν για υποχώρηση του IMO σε θέματα προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος το χρόνο αυτό, είναι φανερό ότι τα θέματα της ασφάλειας στη ναυτιλία συνυπάρχουν και συμβαδίζουν πάντα με τα θέματα της προστασίας του περιβάλλοντος, αφού μέσα από τις πολλές τροποποιήσεις στη SOLAS (1974) που πραγματοποιήθηκαν το 2004, υπάρχουν νεότερες και σοβαρές παρεμβάσεις για την προστασία του περιβάλλοντος. Σε αυτό το πλαίσιο, οι τροποποιήσεις που τέθηκαν σε εφαρμογή και αφορούν στο Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Μεταφοράς Ραδιενεργών Υλικών (INF code), στον Κώδικα Διαχείρισης Επικίνδυνων Ουσιών (IMDG code) με ορίζοντα εφαρμογής την 1/1/2006, τον καθορισμό ναυτικών διαδρόμων (Traffic Separation Schemes - TSS) με ορίζοντα εφαρμογής την 1/12/2004, θεωρούνται σημαντικές και για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Σημαντική εξέλιξη στα θέματα της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από πλοία είναι και η υιοθέτηση από τη Σαμοα του Παραρτήματος VI της MARPOL, στις 18 Μαΐου 2004, καθώς με την προσθήκη της Σαμοα καλύπτονται πλέον τα κριτήρια για την εφαρμογή του Annex και, σύμφωνα με τον IMO, οι διατάξεις του παραρτήματος τίθενται σε εφαρμογή στις 19 Μαΐου του 2006. Ως γνωστόν, το παράρτημα VI περιορίζει τις εκπομπές του διοξειδίου του θείου (ορίζοντας ως ανώτερο όριο το 4,5% για την περιεκτικότητα σε S στα ναυτιλιακά καύσιμα παγκοσμίως και 1,5% για πλοία που κινούνται σε ελεγχόμενες περιοχές, όπως είναι η Βαλτική και η Βόρειος Θάλασσα) και των οξειδίων του αζώτου στα καυσάγια των πλοίων, όπως επίσης απαγορεύει τη χρήση ουσιών που ενοχοποιούνται για τη μείωση της στιβάδας του όζοντος.

Ο IMO, στις 16 Φεβρουαρίου 2004, αποφασίζει να προτείνει στα κράτη-μέλη την υιοθέτηση της Διεθνούς Σύμβασης για τον Έλεγχο και Διαχείριση Έρματος και Ιζημάτων Πλοίων (International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments) το κείμενο της οποίας (22 άρθρα, ένα παράρτημα και τεχνικά δελτία) αναφέρεται στην αναγκαιότητα ύπαρξης Σχεδίου Διαχείρισης Έρματος και Ιζημάτων που βασίζεται στην τεχνική της ανταλλαγής (exchange), στο βιβλίο και στο πιστοποιητικό διαχείρισης έρματος, και είναι πλέον διαθέσιμο στα κράτη-μέλη για υπογραφή και υιοθέτηση. Στις 5 Μαρτίου 2004, ο IMO αποφασίζει τις προδιαγραφές που προτείνονται για τον καθορισμό περιοχών καταφυγής για πλοία που χρήζουν βοήθειας (Guidelines on Places of Refuge for Ships in Need of Assistance). Το θέμα αυτό έχει αποκτήσει ιδιαίτερη σημασία για παράκτια κράτη, όπως η Ελλάδα, μετά το ναύαγιο του «Prestige». Στην ίδια συνέλευση του IMO



(23η) τα παράκτια κράτη παροτρύνονται να υιοθετήσουν παλαιότερες αποφάσεις του Οργανισμού που αφορούν στη σύσταση Ναυτιλιακών Υπηρεσιών Υποστήριξης (Maritime Assistance Services - MAS) με σκοπό την αποτελεσματική εφαρμογή των διατάξεων που περιλαμβάνονται στις διεθνείς συμβάσεις.

UNISPEC GROUP
CANADA - DUBAI - ENGLAND - GREECE

thermal

seals



gaskets

packings



chemicals

Listed in ISSA International Ship Suppliers' Association
CATALOG 2002

Pgs 979-981 Product Codes 75.016.00 - 75.016.34

UNISPEC

www.unispec.gr

MANUFACTURERS OF MAINTENANCE CONSUMABLES

Marine HQ: 32, Papastratou Str., 185 45 Pireaus, GREECE
Tel. (+30210) 413-2859, 413-4076, 413-4221 Fax. 413-2938
email: info@unispec.gr



Στο πλαίσιο της Ε.Ε. τα θέματα της ασφάλειας της ναυτιλίας είναι πάντα ψηλά στην ατζέντα. Το 2004 είναι ο δεύτερος χρόνος εφαρμογής των διατάξεων των πακέτων ERIKA I & II, που προβλέπουν την απόσυρση δεξαμενόπλοιων Κατηγοριών 1, 2 και 3 που παραδόθηκαν το 1974 και το 1975.

Ένα νέο θεσμικό όργανο, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, που προβλέφθηκε από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Κορυφής στα μέσα του 2002, άρχισε να λειτουργεί μέσα στο 2004, με την προοπτική να γίνει ένα κεντρικό επιτελικό κέντρο εμπειρογνομώνων που θα διασφαλίζει την ενιαία και αποτελεσματική εφαρμογή μέτρων και αποφάσεων για την ασφάλεια στη θάλασσα και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης.

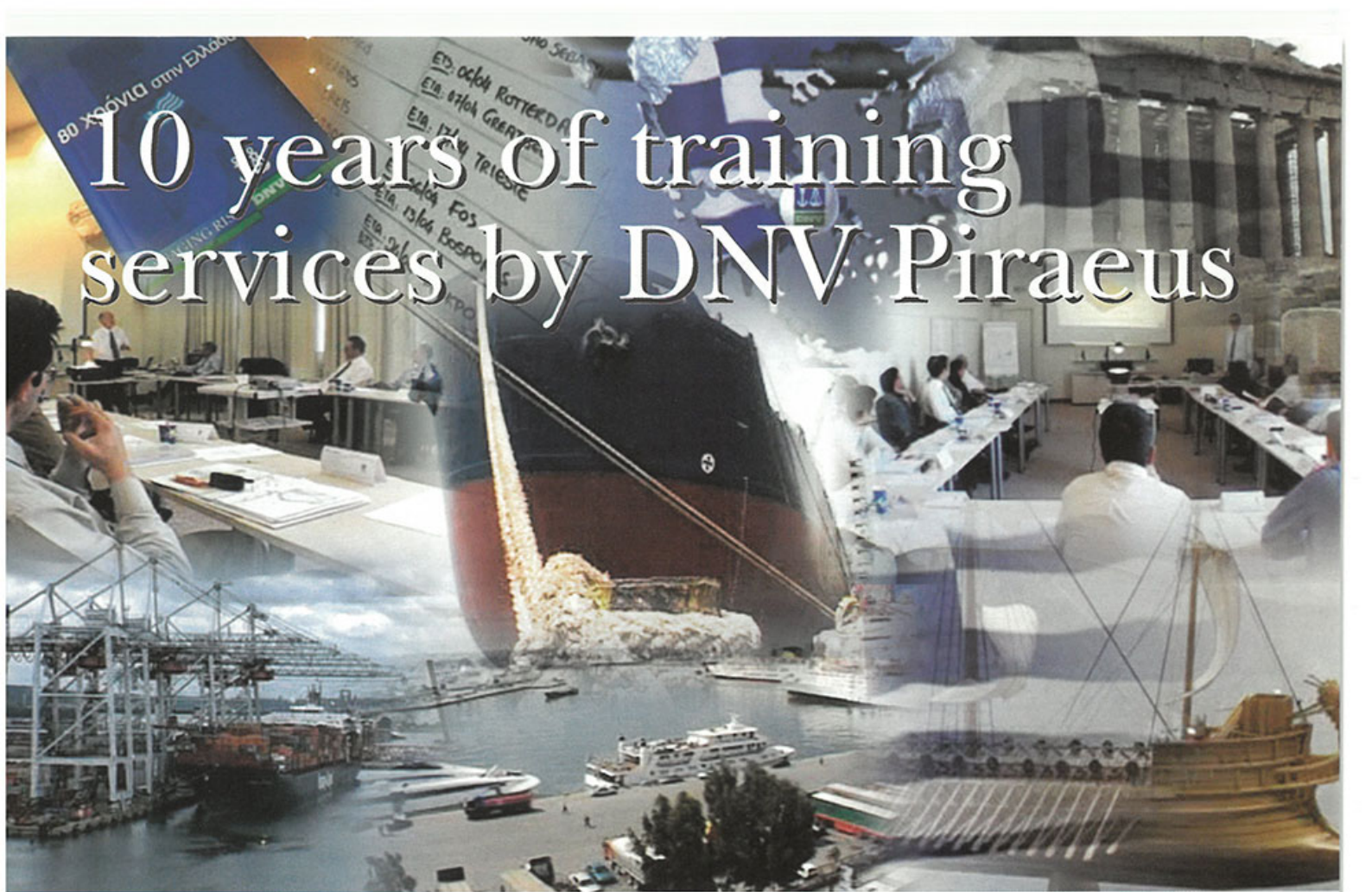
Τριγμοί στην Ε.Ε. παρουσιάστηκαν το Νοέμβριο του 2004, όταν η Ελλάδα, μαζί με την Κύπρο και τη Μάλτα, καταψήφισαν την πρόταση και τα συμπεράσματα της ολλανδικής προεδρίας στη διάρκεια της συνεδρίασης του Συμβουλίου υπουργών Δικαιοσύνης για Οδηγία της Ε.Ε., που προέβλεπε την επιβολή μεγαλύτερων ποινών (η Ελλάδα έχει ζητήσει ως ανώτατη επιβαλλόμενη χρηματική ποινή το ποσό των 3.000.000 ευρώ) και αυστηρότερων ποινικών κυρώσεων σε όσους ναυτικούς αλλά και πλοιοκτήτες ρυπαίνουν με τα πλοία τους τις ευρωπαϊκές θάλασσες. Κατά τη χρονική περίοδο από 23/11 έως τη Σύνοδο Κορυφής, στις 16 - 17 Δεκεμβρίου, έγι-

ναν πολλές συζητήσεις και προσπάθειες εξεύρεσης συμβιβαστικής λύσης που απ' ό,τι φαίνεται θα περιέχει διατάξεις, οι οποίες θα προβλέπουν μεταβατικές περιόδους, την καταβολή μικρότερων προστίμων ή/και τον περιορισμό του αριθμού των υπαιτίων της ρύπανσης από τα πλοία, ή ακόμα και την παραπομπή του θέματος στον IMO.

Ενδιαφέρουσα έρευνα που δημοσιεύτηκε από το Συμβούλιο Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων (MAIB) της Μεγάλης Βρετανίας, η οποία πραγματοποιήθηκε με αφορμή την απώλεια του γερμανικού φορτηγού «Jumbo» (κατασκευής 1989) που βυθίστηκε ύστερα από προσάραξη στις δυτικές ακτές της Σκωτίας το 2003, καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η κόπωση του καπετάνιου και του πληρώματος αναδεικνύονται σε έναν από τους σημαντικότερους παράγοντες και αιτίες για συμβάντα προσaráξεων και συγκρούσεων πλοίων. Η μελέτη αυτή καταλήγει και σε συγκεκριμένες προτάσεις προς τον IMO που περιλαμβάνουν τροποποιήσεις στη Συνθήκη Εκπαίδευσης Διαπίστευσης και Παρακολούθησης (STCW) σε ό,τι αφορά τις ώρες εργασίας, το σύστημα παρακολούθησης και τη διασφάλιση λειτουργίας της γέφυρας επί 24ώρου βάσεως κ.ά. Το περιστατικό του «Jumbo» είναι επίσης ενδιαφέρον, καθώς το φορτίο του αποτελούνταν από συμπυκνωμένο ψευδάργυρο, οι περιβαλλοντικές συνέπειες της βύθισης αυτού, αν και είναι άγνωστες, προβλέπεται να είναι καταστροφικές.



Στον ελληνικό χώρο σημαντική εξέλιξη σε ό,τι αφορά την προστασία του περιβάλλοντος αποτελεί η περιβαλλοντική πιστοποίηση του λιμένος Πειραιώς κατά PERS (Port Environmental Review System), που απονέμουν ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Λιμένων (ESPO) και το Ecoports Foundation σε λιμάνια που εφαρμόζουν το σύστημα περιβαλλοντικής διαχείρισης που αναπτύχθηκε ειδικά για τα λιμάνια της Ευρώπης. Στην προσπάθεια αυτή συνέβαλαν τα Πανεπιστήμια της Θεσσαλονίκης, του Πειραιά και του Cardiff. Το βραβείο απένειμε ο πρόεδρος της ESPO David Whitehead, ο οποίος σημείωσε ότι «κάθε λιμάνι πρέπει να έχει Σχέδιο Περιβαλλοντικής Διαχείρισης καθώς τα θέματα ασφάλειας και περιβάλλοντος έχουν πρωταρχική σημασία για τη βιωσιμότητα και επιχειρηματική ευρωστία κάθε λιμανιού».



10 years of training services by DNV Piraeus

Over the last 10 years, the Maritime Service Centre in Greece is offering considerable training services to the local shipping community.

We have created a significant portfolio of courses which is constantly being updated and developed. Our courses today consist mainly of the following topics:

- Oil Tankers & Bulk Carriers – Hull Inspection
- Classification Systematics
- Marine Risk Assessment & Practical Risk Assessment
- Environmental & Quality Systems (ISO 14001 & ISO 9000 series)
- ISM Implementation & Auditing
- Managing Incident Investigation
- Presentation Techniques & Communication Skills Programmes
- Company/Ship Security Courses on ISPS Code (hosting of DNV approved courses)

All our courses are offered in especially arranged training rooms, within DNV Piraeus premises.

We can also offer in-house courses/seminars at your premises, with the material tailor-made and scheduled in accordance to your own needs and special focus.

Maritime Service Centre, Greece – 26-28, Akti Kondyli – Piraeus 18545 – Greece
tel: +30 210 4100 200, fax: +30 210 4226 708 / 4220 621, e-mail: Pirmar@dnv.com



MANAGING RISK



Του Τάκη Ευστρατίου

Αντιπροέδρου George Moundreas and Co. S.A., Τμήμα Αγοραπωλησιών

Οικονομικό περιβάλλον

Όλες οι θετικές προβλέψεις του 2003 για ευνοϊκότερο παγκόσμιο οικονομικό περιβάλλον της ναυτιλίας κατά το 2004 επαληθεύτηκαν σε γενικές γραμμές.

Όμως, αν και ο ρυθμός ανάπτυξης των ΗΠΑ, της Ιαπωνίας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης ήταν κατά το 2004 ταχύτερος από ό,τι το 2003, παρέμεινε υποτονικός. Αιτίες είναι τα τεράστια διπλά ελλείμματα των ΗΠΑ, που σημείωσαν νέο ρεκόρ τον περασμένο Οκτώβριο, η ασθενής εσωτερική ζήτηση της Ιαπωνίας και τα διαρθρωτικά προβλήματα της Ε.Ε.

Το ευνοϊκό οικονομικό περιβάλλον της ναυτιλίας δεν προήλθε λοιπόν από παγκόσμια οικονομική ευημερία, αλλά κυρίως από την αυξανόμενη σημασία και συμβολή στις διεθνείς μεταφορές της ταχείας ανάπτυξης πολλών και μεγάλης βαρύτητας φτωχών χωρών, που άλλαξαν τους διεθνείς συσχετισμούς. Έτσι υπερ-αντισταθμίστηκε η υποτονική πορεία των οικονομιών των ανεπτυγμένων χωρών και δημιουργήθηκαν οι συνθήκες εκείνες που ώθησαν τις ναυτιλιακές αγορές στα υψηλότερα επίπεδα όλων των εποχών και με προδιαγραφές διατήρησης υψηλών επιπέδων.

Είναι αξιοσημείωτο ότι η δυναμική των αναπτυσσόμενων χωρών ξεπέρασε και τις συνέπειες από τα πλήγματα που υπέστη η παγκόσμια οικονομία κατά το 2004 από τη μεγάλη αύξηση των τιμών του πετρελαίου και από την αναμενόμενη, βεβαίως, προ πολλού, μεγάλη πτώση της ισοτιμίας του δολαρίου.

Η εντυπωσιακή άνοδος του ΑΕΠ των ΗΠΑ κατά 4,7% το α' τρίμηνο λόγω επιστροφής φόρων, προστατευτισμού και αύξησης της καταναλωτικής πίστης στο 80% του ΑΕΠ,

επιβραδύνθηκε όπως ήταν φυσικό στα επόμενα τρίμηνα του έτους λόγω και των τιμών του πετρελαίου, για να δώσει έναν ετήσιο μέσον όρο ίσως κάτω του 4%.

Η ιαπωνική οικονομία ξεκίνησε τη χρονιά με τον εντυπωσιακό αναπτυξιακό ρυθμό 6,1% λόγω απογείωσης των εξαγωγών στην Κίνα. Στην πορεία, όμως, η πτώση του δολαρίου και οι τιμές του πετρελαίου έπληξαν τόσο τις εξαγωγές όσο και την εσωτερική ζήτηση με αποτέλεσμα να μειωθεί κάθετα ο ρυθμός ανάπτυξης, που αναμένεται να μετρηθεί κατά μέσον ετήσιο όρο γύρω στο 4%. Η Ε.Ε., που ξεκίνησε τη χρονιά με ρυθμό κοντά στο 2%, ίσως δεν έχει φθάσει το 1,8% για όλο το έτος. Και οι τρεις όμως αυτές οικονομικές ζώνες αναπτύχθηκαν με ταχύτερους ρυθμούς από το 2003, προσθέτοντας οπωσδήποτε και αυτές νέα φορτία στο παγκόσμιο εμπόριο, το οποίο διατήρησε έναν ρυθμό αύξησης άνω του 7% καθ' όλο το 2004.

Η παραπάνω επιβράδυνση του ρυθμού αύξησης του ΑΕΠ σημειώθηκε και στην κινεζική οικονομία μετά το α' τρίμηνο, αλλά έγινε σκόπιμα και για διαφορετικούς λόγους. Οι Αρχές της χώρας έπρεπε να εμποδίσουν την υπερ-επένδυση σε ορισμένους τομείς και να ενθαρρύνουν την επένδυση σε άλλους, σε μια προσπάθεια αποθέρμανσης αλλά και ισόρροπης ανάπτυξης της αχανούς χώρας. Έτσι, ο ρυθμός ανάπτυξης που ξεκίνησε με τον απρόσμενο ρυθμό 9,7% το α' τρίμηνο, τρομοκρατώντας την ηγεσία της χώρας και δημιουργώντας ελλείψεις στην ενέργεια, περιορίστηκε σε 9,6% το β' τρίμηνο, 9,1% το γ' τρίμηνο και ακόμα χαμηλότερα οπωσδήποτε στο δ' τρίμηνο, δίνοντας ένα μέσο ετήσιο ρυθμό 9,3%.

Το ερώτημα λοιπόν που τίθεται είναι: αφού η επιβράδυνση των μεγάλων χωρών κατά το β' τρίμηνο που είχε πιέσει και τη ναυλαγορά κάτω περίπου του 30%, συνεχίστηκε και στο υπόλοιπο του έτους και επιτάχθηκε με τη μεγάλη αύξηση των τιμών του πετρελαίου, πώς η ναυλαγορά επανήλθε από το γ' τρίμηνο σε ανοδική τροχιά, ξεπερνώντας τα επίπεδα του α' τριμήνου το Νοέμβριο;

Η εξήγηση έχει άμεση και έμμεση σχέση με τις αναδυόμενες οικονομίες και με το λεγόμενο αναπτυξιακό ντόμινο της Κίνας. Πράγματι, η αύξηση του όγκου των μεταφορών οφείλεται τόσο στην επιτάχυνση της ανάπτυξης των αναπτυσσόμενων χωρών χάρις στην αύξηση των τιμών των πρώτων υλών που εξάγουν στη Κίνα, όσο και στη στροφή της ενεργειακής πολιτικής της Κίνας λόγω της αύξησης των τιμών του πετρελαίου, ώστε τρία τέταρτα της παραγόμενης ηλεκτρικής ενέργειας να προέρχεται από άνθρακα.

Σύμφωνα με την Παγκόσμια Τράπεζα, το σύνολο των αναπτυσσόμενων χωρών σημείωσε αύξηση του ΑΕΠ κατά 6,1% το 2004, που είναι ο ταχύτερος ρυθμός της τελευταίας τριακονταετίας. Χώρες-κολοσσοί όπως η Ρωσία και η Βραζιλία αναπτύχθηκαν με ρυθμούς 6,9% και 6,1% αντίστοιχα, η Ινδία κράτησε έναν αξιόλογο ρυθμό ανάπτυξης 6% παρά την ανομβρία που έπληξε την αγροτική παραγωγή, ενώ πολλές άλλες χώρες της Ν. Αμερικής και της Ασίας σημείωσαν παρόμοιους ρυθμούς ανάπτυξης.

Όσο για την Κίνα, χωρίς να υπάρχουν σημαντικές επιπτώσεις στην ανάπτυξη της από τα μέτρα αποθέρμανσης, διογκώθηκε υπέρμετρα η κατανάλωση ενεργειακού άνθρακα στα 1,9 δισ. τόνους, έναντι ντόπιας παραγωγής

γής 1,3 δισ. τόνων, που σημαίνει τεράστια ώθηση στις εισαγωγές (άρα και στις μεταφορές), εφέτος και στο μέλλον.

Με τα σημερινά ενεργειακά και δολαριακά δεδομένα, ο ρυθμός ανάπτυξης των ανεπτυγμένων χωρών θα μειωθεί μεν κατά το 2005 αλλά θα παραμείνει υψηλότερος από το 2003. Η αποθέρμανση της κινεζικής οικονομίας δεν προβλέπεται να μειώσει το ρυθμό ανάπτυξης της κάτω του 8,5%. Ένδειξη γι' αυτό αποτελεί η νέα αύξηση-ρεκόρ των ξένων επενδύσεων -κατά 22% το 2004- και των νέων συμβάσεων για επενδύσεις που δεν έχουν πραγματοποιηθεί ακόμα κατά 35% στα \$135 δισ. Οι υπόλοιπες αναπτυσσόμενες χώρες θα διατηρήσουν τους ρυθμούς τους χάρις στις υψηλές τιμές των πρώτων υλών τους. Επί πλέον, η αύξηση του εισοδήματος των φτωχών χωρών αναμένεται να αυξήσει τις εισαγωγές από αυτές δημοπρασιών κατά 12-13% το χρόνο, από το 2005 και μετέπειτα.

Για τους παραπάνω λόγους, η αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου φαίνεται απίθανο να πέσει κάτω του 6% κατά το 2005, ποσοστό που θεωρείται αρκετό για να διατηρήσει ανθηρή τη ναυλαγορά με φυσιολογικές διορθώσεις όπως η περυσινή του β' τριμήνου και η τρέχουσα που άρχισε στις 8 του περασμένου Δεκεμβρίου.

Συνοπτική αναφορά στις ναυλαγορές

Είναι ο δεύτερος χρόνος εξαιρετικά υψηλής αγοράς σε όλους τους τομείς της ναυτιλίας, έτσι που η αναφορά σε κάθε τομέα χωριστά πιθανόν να μην έχει ιδιαίτερο νόημα. Άλλωστε, τα διαγράμματα που ακολουθούν, μιλούν από μόνα τους.

Είναι πλέον προφανές σε όλους πως οι ρυθμοί ανάπτυξης της Κίνας, που συμπαρασύρουν και άλλες χώρες του λεγόμενου Τρίτου Κόσμου, που έχουν πρώτες ύλες, είναι η κύρια και ίσως μοναδική πηγή αυτής της ανόδου. Επίσης είναι χαρακτηριστικό ότι η κάμψη των ναύλων στα bulk carriers που παρουσιάστηκε από τον Απρίλιο μέχρι τον Ιούνιο -περίοδος κατά την οποία έχασαν το 30%- συμπίπτει με τις προσπάθειες της Κίνας για αποθέρμανση της οικονομίας. Κατό-

πιν σταθεροποιήθηκαν και άρχισαν να ανεβαίνουν από τον Αύγουστο, για να ξεπεράσουν το Νοέμβριο τα επίπεδα Φεβρουαρίου/Μαρτίου, ενώ σημειώθηκαν νέα ρεκόρ σε όλες σχεδόν τις αγορές.

Διαλύσεις

Και στις διαλύσεις πλοίων έχουμε νέα ρεκόρ τιμών που κανείς δεν μπορούσε να φανταστεί πριν από ένα χρόνο, ενώ βέβαια τα προσφερόμενα πλοία προς διάλυση είναι είδος σε ανεπάρκεια, αφού έτσι επιβάλλει η ναυλαγορά. Συγκεκριμένα: Πουλήθηκαν για διάλυση 136 πλοία συνολικού dwt 7.901.532, έναντι 374 πλοίων συνολικού dwt 21.525.415 που πωλήθηκαν πέρυσι. Δηλαδή το ένα τρίτο του 2003.

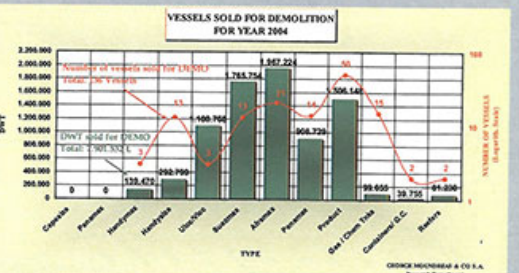
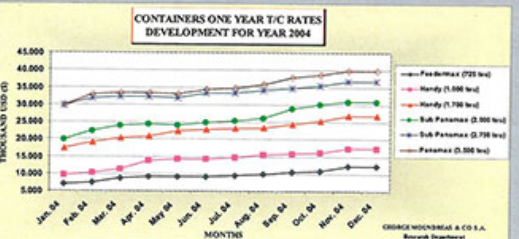
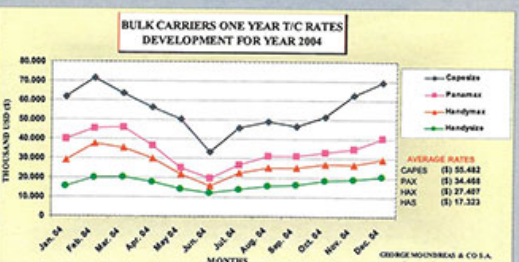
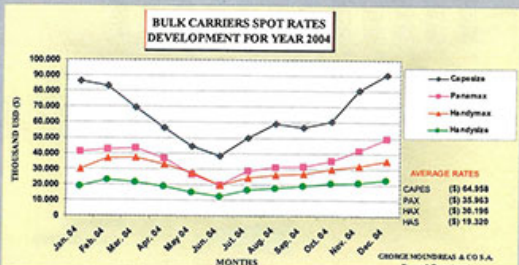
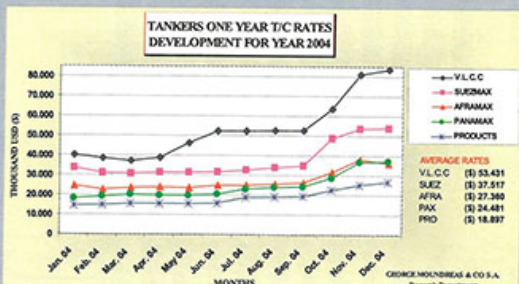
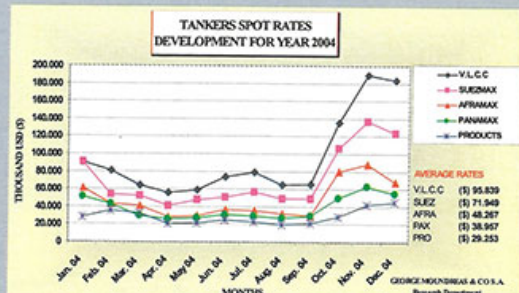
Συνοπτική αναφορά στην αγορά μεταχειρισμένων

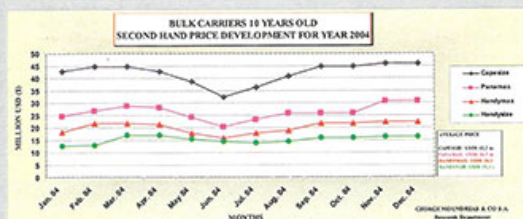
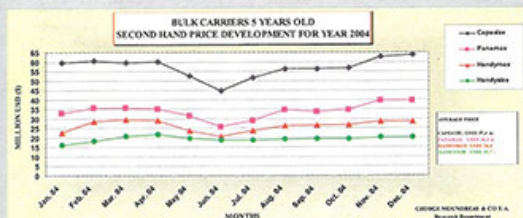
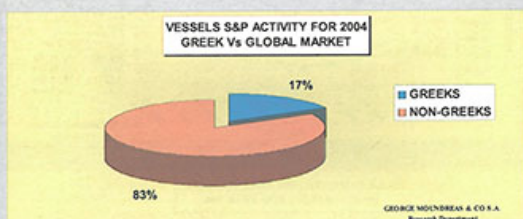
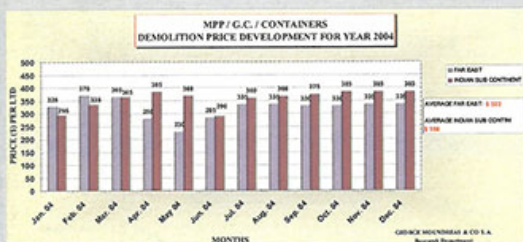
Η αγορά των μεταχειρισμένων πλοίων ήταν -με μικρά διαλείμματα- εξαιρετικά ζωντανή. Τα παρακάτω διαγράμματα που αναφέρονται στους Standard τύπους πλοίων Bulk Carriers και Tankers δείχνουν τη σημαντική συμμετοχή της ελληνικής και ελληνόκτητης ναυτιλίας στη διαμόρφωση της αγοράς, αν και όχι τόσο δυναμικά όσο και πέρυσι. Συγκεκριμένα, το 2003 αγόρασαν 353 πλοία και επενδύθηκαν 3.800.025.000, έναντι των 284 μονάδων του 2004 για τα οποία επενδύθηκαν 5.806.805.000 (μέχρι τις 15/12/2004). Η διαφορά των αξιών 2003 - 2004 είναι φανερή.

Σε ό,τι αφορά τα single hull tankers, η ανακοίνωση της Ιαπωνίας για παράταση του face out μέχρι το 2015 τούς έδωσε απροσδόκητη αισιοδοξία, με την ελπίδα παρόμοιας ανακοίνωσης από την Κίνα.

Συνοπτική παρουσίαση της αγοράς των μεταχειρισμένων

Στους πίνακες που ακολουθούν, είναι πολύ φανερό ότι δημιουργείται (για δεύτερο χρόνο) στιγμιαία σχέση ναύλου/αξιών πλοίων όπου οι αξίες ακολουθούν τις μεταβολές της ναυλαγοράς, ενώ πραγματικά κανείς δεν πίστευε σε πραγματική μεταβολή της ναυλαγοράς προς τα κάτω. Παρ' όλα αυτά, οι αξίες των πλοίων έπεφταν και ανέβαιναν, ανά-





λογα με τη διακύμανση της ναυλαγοράς. Διαπιστώνεται δηλαδή «χρηματιστηριακή αντίδραση» στη διαμόρφωση των αξιών των μεταχειρισμένων πλοίων.

Παραδοσιακά οι αξίες των πλοίων περιέχουν τις προσδοκίες της ναυλαγοράς για το προσεχές μέλλον, αφού η αγορά πλοίου ανήκει στις υψηλές κεφαλαιοποίησης επενδύσεις μακροχρόνιας απόσβεσης, που δεν επηρεάζονται στιγμιαία από τις διακυμάνσεις της ναυλαγοράς μέσα στον ίδιο χρόνο. Πιθανόν οι φόβοι των προηγούμενων κρίσεων, ειδικά της περιόδου 1981-1986, δεν έχουν ακόμα εξαλειφθεί, και ίσως εκεί να οφείλεται η κατά τη γνώμη μας αφύσικη αντίδραση στις αξίες των πλοίων.

Εν πάση περιπτώσει, από τα διαγράμματα τιμών που ακολουθούν, φαίνεται ότι οι αξίες των υπό εξέταση πλοίων ακολουθούν τη λογική των προσδοκιών της μελλοντικής αγοράς, αλλά έχουν ακόμα να διανύσουν αρκετή απόσταση.

Η λογική του «the ticket of the day» που ίσχυε για πλοία της εικοσαετίας, έχει επεκταθεί και στα νεότερα, έως και στα re-sales. Με αποτέλεσμα να έχει δημιουργηθεί μια ιδιόμορφη κατάσταση συνεχών πλειοδοτικών διαγωνισμών που βεβαίως ανεβάζουν τις τιμές σε πρωτόγνωρα ύψη. Ο λόγος αυτών των αυξήσεων των τιμών δεν είναι μόνο η καταπληκτική άνοδος των ναύλων αλλά η επίσης κάθετη αύξηση της τιμής των νεότευκτων, που οφείλεται κυρίως στον υπερδιπλασιασμό της τιμής του steel (αύξηση των τιμών των πρώτων υλών), καθώς και η σπανιότητα των ναυπηγικών κλινών. Εν τούτοις, υπάρχει ακόμα σημαντικό περιθώριο αύξησης τιμών ώστε να ισορροπήσουν στις σχέσεις ναύλου/προσδοκιών που ίσχυε και στο παρελθόν. Βεβαίως τα ποσά που πλέον απαιτούνται για αγορές μεταχειρισμένων, είναι δυσθεώρητα για το μικρό ή και μέσο πλοιοκτήτη, αφού π.χ. για ένα bulk carrier 20.000 έως και 65.000 tdw κατασκευής 1984/1985 χρειάζονται σήμερα τόσα κεφάλαια, όσα χρειάζονταν για να βάλεις αντίστοιχοι μεγέθους νεότευκτο πλοίο μόλις το 2002. Αυτό από μόνο του είναι ανασταλτικό γι' αυτήν την κατηγορία πλοιοκτητών, που ενώ βλέπουν ότι η ναυλαγορά κυριολεκτικά

πετάει, χρειάζονται τεράστια κεφάλαια για αγορές και επιφυλάσσονται για το ύψος της επένδυσης φοβούμενοι (κατά τη γνώμη μας αδικαιολόγητα) μια σοβαρή κάμψη της αγοράς που θα τους αφήσει ακάλυπτους. Ίσως αυτός είναι ο λόγος που οι Έλληνες είχαν μικρότερη αριθμητικά δραστηριότητα (μικρότερος αριθμός πλοίων αγοράστηκε από Έλληνες σε σχέση με το 2003).

Οι υψηλότερες συναλλαγές ελληνικών συμφερόντων

Ιανουάριος

Ο μήνας -κατά τον οποίο αγοράστηκαν άνω των 35 πλοίων- ξεκίνησε με την Enterprises Shipping που αγόρασε το cape «Iron Baron» 169.981 tdw built 1999 αντί των \$41.400.000, τη Ceres Hellenic Shipping to suezmax «Filikon» 149.989 dwt built 2002 αντί \$49.500.000, τη Minerva Marine to m.r. «Surfer Rosa» 46.080 dwt built 2004 έναντι \$33.000.000, τη Neda Maritime to panamax bulker «Moleson» 73.018 dwt built 1998 αντί των \$28.500.000, την Ocean Freighters to panamax bulker «Pontodamon» 72.917 dwt built 2000 αντί των \$35.500.000, την Dynacom Tankers to vlcc «Neptune» 319.360 dwt built 2002 αντί των \$85.600.000.

Φεβρουάριος

Στις αρχές του μήνα, η Franco Compania Naviera αγόρασε 2 panamax bulkers, το «Koby» και το «Anita», 72.495 dwt built 1998 και 1999 αντίστοιχα, αντί του ποσού των \$66.500.000 enbloc. Η Dynacom to «Albatross» vlcc 255.087 dwt built 1989 αντί των \$27.000.000. Η Top Tankers to «Limitless» και το «Endless» (αδελφά πλοία) suezmax 136.055 dwt built 1993 αντί των \$37.500.000 και \$37.000.000 αντίστοιχως. Η Ancora Investment to OBO «Glenbulk A» 98.754 dwt built 1987 αντί \$24.500.000.

Μάρτιος

Η Vita Management S.A. αγόρασε το «Miltiadis II» panamax bulker 72.493 dwt built 1999 αντί των \$36.000.000, ενώ η Good Faith to cape bulker «Star Xingang»



ALPHA DYNAMIC

ΕΠΕΝΔΥΣΤΕ ΣΤΗΝ ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ



ΑΕΡΟΚΙΝΗΤΕΣ ΔΙΑΦΡΑΓΜΑΤΙΚΕΣ ΑΝΤΛΙΕΣ

Κατάλληλες για τη ναυτιλία για άντληση υγρών κάθε είδους

ΡΟΟΜΕΤΡΗΤΕΣ

Υψηλής ακρίβειας
για μέτρηση
καυσίμων, λιπαντικών
και άλλων υγρών



Αγ. Σπυρίδωνος 33 - 122 43 Αιγάλεω,
Τηλ. 210. 531 7689, 210. 591 4818, Fax: 210. 591 4918
e-mail: info@alpha-dynamic.gr, www.alpha-dynamic.gr

ALLOCEANS SHIPPING CO. LTD

*Η Alloceans
εύχεται στη ναυτική οικογένεια
Χρόνια Πολλά*

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



148.140 dwt built 1985 αντί των \$ 27.000.000, η Goulandris Brothers to panamax bulker «Zagora» 73.435 dwt built 2001 αντί των \$37.500.000, η Clemko Ship Management to «Golden Falcon» handy bulker 42.842 dwt built 1985 αντί των \$14.500.000. Η Elmira Shipping and Trading τα αδελφά reefers «Artic Mermaid» και «Antarctic Mermaid» 10.457 dwt built 1992 και 1993 αντίστοιχα αντί των \$30.500.000 enbloc. Η Gourdomichalis Maritime to panamax bulker «Salmas» 73.506 dwt built 1995 αντί των \$33.500.000.

Απρίλιος

Η Hellepont Steamship αγόρασε το aframax product tanker «Hellepont Tatina» 105.535 dwt built 1999 αντί των \$42.400.000, η Drytank to m.t. «Kamari» 96.315 dwt built 1996 έναντι \$37.500.000. Η Dynacom to vlcc «C. Concord» και «Cross» 265.000 dwt built 1988 και 1986 αντίστοιχα αντί \$44.000.000.

Μάιος

Κυριαρχούν οι αγορές της Stamford Navigation 5 handy bulkers, τα «Maistros Breeze», «Zefyros Breeze», «Ostria Breeze», «Sirocco Breeze», «Bonita Light» 21.355/23.418/28.368/30.413/33.041

dwt built 1982/1982/1981/1981/1981 αντί των \$41.000.000 enbloc, η Prime Marine Management τα handy bulkers «Angelina F» και «Starly» έναντι \$12.250.000 enbloc, και η Chartworld Shipping τα 2 reefers «Chaiten» και «Swan Chacabuco» 12.974 dwt built 1988 και 1990 αντί \$25.500.000 enbloc συνδεδεμένα με 5 χρόνια χρονοναύλωση στους πωλητές.

Ιούνιος

Η Top Tankers inc. προχώρησε στην όντως θεαματική κίνηση της αγοράς, οκτώ product carriers 47.000 dwt built 1991/1992 και δύο suezmaxes 155.000 dwt built 1991 της Sovcomflot, αντί περίπου \$250.000.000. Η Dynacom to «Almare» to vlcc 269.605 dwt built 1993 αντί των \$39.500.000, η Centrofin προχώρησε σε 3 aframax tankers, «Ce-Ulsan» «Ce-Shila» «Ce-Pacific», 105.000 dwt built 1990/1990/1988 αντίστοιχα αντί \$66.000.000. Τέλος, η Minerva Marine αγόρασε το panamax bulker «World Romance» 74.047 dwt built 1999 αντί \$26.000.000.

Ιούλιος

Η Target Marine S.A. αγόρασε το «Semeli» panamax bulker 75.941 dwt built 2001 αντί \$31.000.000, η Stamford Navigation to panamax bulker «Anemi Breeze» και το caper «Nike» αντί του ποσού των \$19.750.000 και \$38.000.000 αντίστοιχα. Η Dynacom to «World Rule» panamax bulker 73.744 dwt built 1990 έναντι \$27.600.000 ενώ η Barclay Shipping τα «Apostolos II» και «Miltiadis Junior II» αντί των \$26.000.000 συνολικά.

Αύγουστος

Η Drytank αγόρασε το «Iguana» panamax bulker 70.349 dwt built 1996 έναντι \$26.500.000, η Barclay Shipping to «Miltiadis II» panamax bulker 72.439 dwt built 1999 αντί \$31.000.000. Η Dynacom to vlcc «Yiomaral» 302.432 dwt built 1993 αντί \$57.000.000 και η Centrofin to «Nissos Christiana» aframax tanker 105.274 dwt built 1996 \$41.700.000

Σεπτέμβριος

Η Seatrade Compania Maritima αγόρασε το re-sale m.r. «Sable» 37.000 dwt παραδοτέο από κορεατικό ναυπηγείο το 2006 αντί των \$36.500.000. Η Drytank S.A. to «Laura» m.t. 96.759 dwt built 1992 αντί \$35.000.000. Οι ίδιοι αγόρασαν επίσης το «Ocean Crystal» panamax bulker 73.688 dwt built 1999 \$31.000.000. Η DST to «Bianco Zealand» 46.637 dwt bulker built 1994 αντί \$19.500.000 συνδεδεμένο με χρονοναύλωση στους πωλητές.

Η Elmira Shipping & Trading to «Sea Blue» bulker 48.220 dwt built 2000 έναντι \$28.500.000. Η Pacific and Atlantic to «Pateroniso» panamax bulker 69.06 dwt built 1990 αντί \$20.000.000, η Centrofin Management to «Ce Dragon» m.t. 96.759 dwt built 1990 αντί των \$21.000.000. Τέλος η Drytank to «Ocean Crystal» panamax bulker 73.688 dwt built 1999 αντί \$31.000.000.

Οκτώβριος

Μαζί με το Νοέμβριο, οι πλέον δραστήριοι μήνες. Η Elmira Shipping and Trading προχώρησε στο «Sibulk Tradition» handymax bulker 55.362 dwt built 2004 αντί των \$35.500.000. Η Alpha Tankers and Freighters στο cape bulker «Marvelous» 170.000 dwt built 2000 έναντι \$53.000.000. Η Top Tankers στο suezmax «Ishwari» 145.000 dwt built 1991 έναντι \$41.500.000.

Η World Tankers Management στο m.r. «Gaida» 41.465 dwt built 1991 αντί \$20.500.000, η Costamare στα containers «Marchen Maersk» και «Maersk Mandraki» 60.639 dwt built 1988 αντί \$76.000 enbloc συνδεδεμένα με τρία χρόνια χρονοναύλωση στους πωλητές. Η Petrobulk Maritime Inc. αγόρασε το «Angel» panamax bulker 72.681 dwt built 1999 αντί \$34.500.000. Η Enviro Shipmanagement αγόρασε το «Aztlán» bulker 45.622 dwt built 1996 αντί των \$24.000.000. Η Drytank πλήρωσε για τα panamax bulkers «Oceanic Enterprise» και «Matheos» 71.251 και 76.300 dwt αντίστοιχα built 1995/2001 τα ποσά των \$34.000.000 και \$37.000.000 αντίστοιχα.



KLAIPEDA LITHUANIA
MARINE SERVICES



SHIP ASSISTANCE IN THE PORT OF KLAIPEDA
COASTAL TOWAGE
TOWING OF FLOATING CRANES AND BARGES
SHIP ESCORT FOR SAFE PASSAGE
STAND BY AT DISABLED VESSELS
SHIFTING OF IMMOBILIZED SHIPS AT ANCHORAGE
SALVAGE AND WRECK REMOVAL
SINGLE BUOY MOORING ASSISTANCE
TOW OUT OF OFFSHORE STRUCTURES
CREW CHANGE ON ANCHORAGE
SHIP SUPPLY SERVICE ON ANCHORAGE
FRESHWATER SUPPLY
UNDERWATER REPAIRS



Towage & Marine Assistance S.Neries 12, LT-5800 Klaipėda, Lithuania
Tel.: +370 46 310644, Fax: +370 46 311155
towmar@towage.lt www.towage.lt



Η Barclay για τα aframax tankers «Archimidis» και «Archon» 105.433 dwt built 1985 πλήρωσε \$61.000.000 enbloc. Οι ίδιοι τα δύο OBO «Victoria Spirit», «Vancouver Spirit» 103.200 dwt built 1993 πλήρωσαν \$69.500.000 enbloc, για τα «Amadeus» και «Asterix I» m.r. 29.999 dwt built 1982, πλήρωσαν 20.000.000 enbloc και για το «Bro Selma» 81.351 dwt m.t. built 1987 πλήρωσε 21.000.000. Η Prime Marine Management για 3 m.r., τα «Turmoil», «Endurance», «Eternity», 39.870 dwt built 1988 πλήρωσε \$99.000.000 enbloc. Η Poseidon Shipping για το panamax bulker «Epanorthosis» 73.700 dwt built 2004 πλήρωσε \$42.000.000 και η «Ikaros Shipping» για το handymax «Copilco» 46.000 dwt built 1999 πλήρωσε \$29.600.000.

Νοέμβριος

Η Drytank αγόρασε το panamax bulker Stalo 73.034 dwt built 1995 έναντι \$31.700.000. Η Top Tankers 5 suezmaxes, τα «Nandu», «Shravan», «Chanda», και «Kamlesh Kishore», 143.750 dwt built 1991/1992 αντί \$256.500.000. Η Gulf Marine Management το «Venture Spirit» vlcc 298.287 dwt built 2003 αντί \$125.000.000. Η Metrostar Management το vlcc «Violando» 309.233 dwt built 2003 αντί \$122.000.000. Η Cardif Marine Inc. τα panamax bulkers «Galene» και «Giuseppe D'Amato» 74.000 dwt built 1995 αντί \$63.000.000 enbloc. Η Diana Shipping το cape «Eric LD» 170.000 dwt built 1999 για \$63.000.000, η Neda Maritime Agency το caper «Polystar» 151.300 dwt built 1994 για \$45.000.000. Τέλος, η Dynacom τα 8 aframax της Teekay 100.000 dwt built 1989/1990 έναντι \$200.000.000. Οι ίδιοι 2 vlcc «Columba Star» και «Dorado Star».

Δεκέμβριος (Μέχρι τη 15η)

Η ναυλαγορά έχει αρχίσει ελαφρά καθοδική πορεία. Το ίδιο και το αγοραστικό ενδιαφέ-

ρον. Η Prime Marine Management για 2 aframax, «Torm Hilde» και «Torm Margrethe», 84.000 dwt built 1990/1988 πλήρωσε \$51.000.000 enbloc, η Modion Maritime Management για 2 panamax bulkers συνδυασμένα με χαμηλή χρονοναύλωση \$9.500 την ημέρα για έξι μήνες τα «Millennium Venture» και «Christina Venture» 72.500 dwt built 200, πλήρωσε \$67.500.000 enbloc. Η Maryville Maritime Inc για 2 panamax bulkers, τα «Lord Fortune» και «United Seas», 69.000 και 74.577 dwt αντίστοιχα built 1994 και 1998 πλήρωσε \$70.000.000 enbloc.

Αντί επιλόγου

Είναι απολύτως απαραίτητο να ενστερνισθούμε όλοι ότι τα θεμελιώδη έχουν οριστικά μεταβληθεί. Μέχρι το 2002 το παγκόσμιο εμπόριο (και κατά συνέπεια και οι μεταφορές) διεξαγόταν κατά το 70% τουλάχιστον μεταξύ των ανεπτυγμένων/ώριμων οικονομιών, δηλαδή ΗΠΑ, Ευρώπης, Ιαπωνίας, Αυστραλίας. Από το 2003 και μετά οι αναπτυσσόμενες χώρες, Κίνα, Βραζιλία, Ρωσία, Ινδία, με πρωταγωνίστρια την Κίνα αύξησαν θεαματικά τους ρυθμούς ανάπτυξής τους. Αυτό σε συνδυασμό με τον πληθυσμό τους (περίπου 3 δις.) έριξαν νέες, τεράστιες ποσότητες φορτίων στην αγορά, που η παγκόσμια ναυτιλία και η ναυπηγική βιομηχανία δεν ήταν έτοιμες να απορροφήσουν. Αποτέλεσμα, οι ναύλοι σε πρωτόγνωρα ιστορικά ύψη. Η πορεία αυτή είναι μη αναστρέψιμη, αφού δεν είναι δυνατόν οι χώρες αυτές να επανέλθουν στην προ του 2002 κατάσταση, ούτε να κατασκευαστούν άμεσα τόσα ναυπηγεία που να καλύψουν τη ζήτηση της αγοράς. Πρέπει να σημειωθεί ότι η πορεία αυτών των χωρών έχει ευεργετικά αποτελέσματα και στις ανεπτυγμένες οικονομίες. Παραδείγματος χάριν, σε ό,τι αφορά την Ιαπωνία τουλάχιστον, η γειτνίαση με την Κίνα τη βοηθά να διατηρεί την ισχύ του εμπορικού της ισοζυγίου και, προς το παρόν, να αντισταθμίζει τις συνέπειες του δημοσιονο-

μικού της ελλείμματος που είναι το υψηλότερο στον κόσμο (περίπου το 151% του ΑΕΠ σύμφωνα με ιαπωνικούς υπολογισμούς).

Παρ' όλα αυτά, οι διαρκώς υψηλές τιμές του πετρελαίου και η προσπάθεια της τιθασευμένης ανάπτυξης της Κίνας θα έχουν τις επιδράσεις τους στην παγκόσμια οικονομία, και κατά συνέπεια και στις μεταφορές. Ο κύριος πρόσθετος όγκος των μεταφορών κατά το 2005 θα προέλθει από τις αναπτυσσόμενες οικονομίες με πρώτη την Κίνα και το αναπτυσσόμενο της ντόμινο σε μια σειρά από άλλες αναπτυσσόμενες χώρες που την τροφοδοτούν με πρώτες ύλες. Είναι βέβαιο πλέον από τη συμπεριφορά της οικονομίας της κατά το 2004 ότι η ανάπτυξή της δεν θα πέσει κάτω του 8,5% από 9,3%. Δείγμα των επιδράσεων που θα έχει στις θαλάσσιες μεταφορές, παρά τη σχετική επιβράδυνση, είναι το συμπέρασμα από κινεζικές πηγές ότι μόνο οι μεταφορές σιδηρομεταλλεύματος θα χρειασθούν 35-40 πρόσθετα Capers πλήρους απασχόλησης κατ' έτος από το 2005. Το συνολικό αποτέλεσμα των παραπάνω θετικών και αρνητικών παραγόντων προβλέπεται να κρατήσει την αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου κατά το 2005 κοντά στο 6% από άνω του 7% εφέτος, που σημαίνει ότι παρά τις καθοδικές διορθώσεις αλλά και τις αυξημένες παραδόσεις νεότευκτων το 2005, η ναυλαγορά θα κυμανθεί σε λίαν αξιοπρεπή επίπεδα, το αργότερο προτού λήξει το πρώτο εξάμηνο. Η διορθωτική αυτή πορεία αυτή έχει ήδη αρχίσει από τις 8 Δεκεμβρίου, και σημειώθηκε αμέσως η ίδια νευρική αντίδραση από τους συναλλασσόμενους στον τομέα αγοραπωλησιών.

Για τη νέα χρονιά, αυτό που μπορούμε να πούμε είναι, ας απολαύσουμε τη νέα ιστορική περίοδο που άρχισε το 2003.

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

NEPTUNE TECHNICAL AGENCIES LTD

MARINE CONSULTANTS AND SURVEYORS - SHIPYARD REPRESENTATIVES

Achilleos 82, 17563 P. Faliro, Greece - Tel/Fax: +30 210 9880006, +30 210 9880086 - e-mail: neptech2@otenet.gr

SHIPREPAIRS IN THE BALTIC SEA

With over 15 years experience in the Baltic Sea States, enhanced by the exclusive representation of shipyards we can offer a full range of any type of repairs, modifications, new buildings and services through the companies we represent and cooperate in the following countries:
**LITHUANIA - LATVIA - ESTONIA - RUSSIA
POLAND**



Western Shipyard

Tallin Shipyard

Vyborg Shipyard

Παρακολουθήστε τις εξελίξεις από
τη νέα ιστοσελίδα του βραβευμένου περιοδικού.

Αποκτήστε άμεσα
όλες τις απαραίτητες
πληροφορίες σε θέματα:

- ποντοπόρου ναυτιλίας
- ακτοπλοΐας
- αγοραπωλησιών
- αερομεταφορών

naftikachronika.gr

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΑΚΟΥ 61 • 6-7-2003 • ΤΙΜΗ 5,30

Ναυτική ασφάλεια:
Προτεραιότητες και
δεσμεύσεις

Εκπαίδευση ετοιμότητας
με τη Μονάδα Υποβρυχίων Αποστολών
της Εθνικής Σημασίας
υποδρομή των εξελίξεων



Ελληνικές ναυπηγικές παραγγελίες κατά τη διάρκεια του 2004

[ΜΙΑ ΠΡΩΤΗ ΘΕΩΡΗΣΗ]

Αριθμός και τύποι παραγγελθέντων πλοίων

Ένας συνολικός αριθμός 125 παραγγελιών διαφόρων τύπων 8.215.400 dwt και συνολικού κόστους της τάξεως των 4,6 δισ. δολαρίων ΗΠΑ εξειδικεύεται σε 91 δεξαμενόπλοια των 5.955.800 dwt, 24 πλοία χύδην ξηρού φορτίου 2.238.000 dwt, 4 LNG συνολικής χωρητικότητας 578.000 κ. μέτρων, 3 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και 3 εξειδικευμένες μονάδες. Τα παραπάνω στοιχεία αφορούν στην ελληνική δραστηριότητα του 2004, με την επιφύλαξη, ως ελέγχη, της πρόσθεσης εντολών που θα γίνουν γνωστές κατά το μήνα Δεκέμβριο και της επιβεβαίωσης της σχετικής ακριβείας των στοιχείων τον Ιανουάριο.

Σύγκριση με το πρώτο εξάμηνο 2004 και με ολόκληρο το 2003

Κατά το α' εξάμηνο του 2004, ο συνολικός αριθμός παραγγελιών ανήλθε στα 82 πλοία των 5.337.800 dwt, εκ των οποίων 55 δεξαμενόπλοια, 17 bulkcarriers, τα 4 LNG's, 3 containers και 3 άλλων τύπων, συνολικού κόστους 3,13 δισ. δολαρίων ΗΠΑ. Τούτο σημαίνει μια, όλως φαινομενική κατά τη γνώμη μας, πτώση της δραστηριότητας κατά το δεύτερο εξάμηνο 2004, αφού κάτι τέτοιο πρέπει σαφώς να αποδοθεί, όχι στην έλλειψη ενδιαφέροντος εκ μέρους της πλοιοκτησίας αλλά α) στην προϊούσα σπάνι ναυπηγικών κλινών και β) στις ραγδαίως ανερχόμενες τιμές, προϊόν τούτου της υψηλής ζήτησης χάλυβος και του διπλασιασμού των τιμών, αφ' ενός, και, αφ' ετέρου, της δραστηρικής μεταβολής των συναλλαγματικών ισοτιμιών (πτώση δολαρίου) που προκαλεί σοβαρά προβλήματα στα ναυπηγεία ιδίως για τα τρέχοντα συμβόλαια.



Του Γ. Μπάνου

Αντιπρόεδρου της
GEORGE MOUNDEAS & CO., S.A.,
Τμήμα Ναυπηγήσεων

Η παρούσα (πρώτη) θεώρηση των πεπραγμένων του έτους 2004 στον τομέα των ναυπηγικών παραγγελιών για λογαριασμό Ελλήνων εφοπλιστών αποτελεί μια προσπάθεια κάλυψης του θέματος σε ένα σχετικά ενωρίς στάδιο, με τα στοιχεία του Δεκεμβρίου ελλείποντα σχεδόν εξ ολοκλήρου, ενώ ακόμη και μια κατάλληλη επιβεβαίωση των δεδομένων θα έδινε περισσότερο κύρος στον όλο σχολιασμό, χωρίς τούτο να σημαίνει ότι και τα νυν υπάρχοντα στοιχεία απαγορεύουν την εποικοδομητική εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων. Με την επιφύλαξη, λοιπόν, της εν μέρει αναθεώρησης δεδομένων και, σε μικρότερο βαθμό, συμπερασμάτων, ας μας επιτραπούν τα εξής σχόλια:

Για χάρη σύγκρισης, και σύμφωνα με τα στοιχεία του Τμήματος Ναυπηγήσεων της George Moundreas & Co., S.A., οι αντίστοιχες ναυπηγικές παραγγελίες κατά το 2003 ανήλθαν σε 202 πλοία (45 bulkcarriers, 135 tankers, 18 containers και 4 άλλων τύπων) των 19.602.500 dwt και συνολικής επένδυσης \$ ΗΠΑ 6,9 δισ. Για χάρη μιας ευρύτερης θεώρησης των εξελίξεων, σκόπιμη είναι και η παράθεση του πίνακα «Greek Shipping Newbuilding Activity (1998-2003)», εκ του οποίου διαφαίνονται οι ποσοτικές διακυμάνσεις της τελευταίας εξαετίας.

Παρατηρήσεις & σχόλια

Απαιτείται ιδιαίτερη προσοχή και πείρα προκειμένου κάποιος να ερμηνεύσει τις εξελίξεις. Η απλή σύγκριση αριθμών δυνατόν να οδηγήσει σε εσφαλμένα και, ως εκ τούτου, επικίνδυνα συμπεράσματα. Στην πραγματικότητα, όπως η καθημερινή ενασχόληση με πρόσωπα και πράγματα αφήνει να δια-

Vessel Type	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Bulkcarriers	3 219,000	82 6,250,000	39 2,919,370	7 576,000	40 4,889,500	45 3,580,700
Tankers	33 3,167,300	31 5,692,000	70 9,909,000	57 5,764,000	61 6,482,000	135 15,186,400
Containers	11 439,975	9 612,000	14 818,000	5 137,000	2 104,000	18 941,400
Pax & Ferries	13	17	5	3		
Others	10	2	5	3		4
Total Orders	70 3,826,275	141 12,554,700	133 13,646,370	75 6,477,000	103 11,475,500	202 19,602,500

Vessel Type	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Bulkcarriers	19 1,358,350	99 7,259,660	117 8,300,380	58 4,173,400	57 6,621,550	70 5,982,637
Tankers	54 5,675,490	65 8,585,300	106 16,733,177	118 14,939,000	131 14,988,000	173 17,825,658
Containers	11 439,975	20 1,186,400	14 804,000	12 506,400	10 554,750	31 1,680,140
Pax & Ferries	16	33	30	19	2	
Others	16	17	16	16	11 33,000	8
Total Orders	116 7,473,815	234 17,031,360	283 25,837,557	223 19,618,800	211 22,197,300	282 25,488,435



φαίνεται, ο ελληνικός εφοπλισμός έχει εισέλθει σε μια ιστορική φάση όπου η ναυπηγική παραγωγή έχει καταστεί ο κύριος μοχλός ανανέωσης και μεγέθυνσης του εμπορικού στόλου.

Η ζήτηση, επομένως, έχει αυξη-

θεί και παραμένει σταθερά σε υψηλά επίπεδα, με παράγοντες που διαμορφώνουν τις εκάστοτε διακυμάνσεις αριθμού, όγκου και αξίας των πράξεων, την ταμειακή ή και δανειακή ευχέρεια και, ιδίως κατά την πρόσφατη χρονική περίοδο, τη διαθεσιμότητα καταλλήλων ναυπηγικών κλινών. Πολύ πρόσφατα, ο παράγων «τιμή» παίζει ένα σημαντικό (ανασταλτικό) ρόλο, απόρροια αυτό της αύξησης του ναυπηγικού κόστους, που κυρίως οφείλεται στην απότομη αύξηση των τιμών ναυπηγικού χάλυβος και μηχανημάτων-εξαρτισμού, σε συνδυασμό με την αρνητική επίδραση της άνασης πτώσης της ισοτιμίας του αμερικανικού δολαρίου έναντι των νομισμάτων των κυριότερων ναυπηγικών χωρών. Είναι, πράγματι, δύσκολο, ακόμη και από καθαρά ψυχολογικούς λόγους, να πείσεις κάποιον ότι πρέπει να πληρώσει \$ 53 εκατ. για κάτι που, μόλις προ 15 μηνών, θα πλήρωνε \$ 37 εκατ., έστω και εάν η σκληρή πραγματικότητα κλίνει προς την αποδοχή της διαφοράς.

Καθώς το 2004 οδεύει αισίως προς το τέλος του, όλο και περισσότερο η ναυπηγική παραγωγή, για τους παραπάνω εκτεθέντες λόγους, καθίσταται

έργο δύσκολο. Η άγρια κατάλληλου project προϋποθέτει άριστες και στενές σχέσεις τόσο με τους ναυπηγούς ή και τους επαγγελματίες μεσίτες του χώρου, όσο και την αξιολόγηση, με ψυχραιμία και σύνεση, των τρεχουσών συνθηκών και των προοπτικών της ναυλαγοράς, το τελευταίο όντας πολύ δύσκολο έργο, δεδομένου ότι αναζητούμε εν προκειμένω ορίζοντα μακρού χρόνου με δεδομένα υποκείμενα σε απρόβλεπτες μεταβολές. Η ανάμνηση (των τιμών) του πρόσφατου παρελθόντος λειτουργεί μάλλον αρνητικά.

Πρόβλεψη του γράφοντος (αφού πρόβλεψη περιβεβλημένη το χαρακτήρα της εγκυρότητας πρακτικά είναι αδύνατον να υπάρξει) είναι η διατήρηση ζωηρού ενδιαφέροντος εκ μέρους της πλοιοκτησίας με περιορισμένη ανταπόκριση από την πλευρά των ναυπηγών και ουσιώδη άνοδο των τιμών και εύκαμπτους όρους.

Παράλληλα, δεδομένου ότι οι δυνατότητες παραγγελιών για συμβατικούς τύπους πλοίων καθίστανται συνεχώς και πιο περιορισμένες, μπορούμε να μαντέψουμε τη στροφή του ενδιαφέροντος προς πλέον εξειδικευμένους τομείς, ένας εκ των οποίων εκείνος των μικρών tankers (chemicals & products) 5-16.000 dwt, έχει ήδη προ πολλού αναδειχθεί σε πρώτη σειρά ενδιαφέροντος και δικαιούται ένα ιδιαίτερο άρθρο προς ανάδειξη των χαρακτηριστικών του.





Του Σπύρου Πάνη,
Managing Director Ranger Marine S.A.

Δύο νέοι όροι -«ανωτατοποίηση» και «εξακτίνωση»- έχουν ορμητικά εισβάλει στο ελληνικό λεξιλόγιο προκειμένου προχείρως να εξυπηρετήσουν νέες πρακτικές και έκτακτες ανάγκες.

Ο στωικός αναγνώστης δεν θα βρει τις λέξεις στα πλούσια λεξικά της γλώσσας μας, ώστε να φωτιστεί επί του τι ακριβώς σημαίνουν, αφού εφευρέθηκαν μεν οι όροι, θα πολιτογραφηθούν δε επισήμως, όταν εφευρεθεί και η περίπου σημασία των. Πρόκειται πάντως περί ηχηρών λέξεων που φέρνουν στο νου, ανωτερότητα, ακτινοβολία και... τις «Υποθήκες» του Καρυωτάκη?

Το ερώτημα είναι ποιες ανάγκες υπαγόρευαν την εν προκειμένω νεολογία; Η απάντηση είναι ορατή διά γυμνού οφθαλμού, για να μην πούμε, βγάζει μάτι, αλλά ουδείς τη βλέπει, αφού οι ταγοί της κοινωνίας μας -πολιτικοί και πανεπιστημιακοί- έτσι έχουν επιλέξει.

DREI PROFESSOREN HEIMAT VERLOREN¹ To «Passe Partout»

Απαραίτητη προϋπόθεση για τη συμμετοχή σε διαγωνισμούς πρόσληψης στο Δημόσιο είναι το πτυχίο τριτοβάθμιας εκπαίδευσης και όχι οι αντικειμενικές γνώσεις και δεξιότητες για τη μία ή την άλλη θέση. Χρησιμότητα επίσης το πτυχίο είναι για προαγωγές, επιδόματα, τριετίες και άλλα προνόμια, ο δε ευτυχής κάτοχός του το αξιοποιεί ασχέτως αντικειμενικών προσόντων που προοδευτικά φθίνουν, εξ ου και τα προβλήματα λειτουργίας στο δημόσιο τομέα.

Το πτυχίο δεν πιστοποιεί γνώσεις, αλλά αυτό δεν ενδιαφέρει αφού είναι «το κάτι άλλο» που ο νεοέλληνας ποθεί μ' όλη τη δύναμη της αποπροσανατολισμένης καρδιάς του. Είναι το «passe partout» για πρόσβαση και «προκοπή» στο Δημόσιο και λόγος ας μη γίνει για παραγωγικότητα και ανταγωνιστικότητα, έχουν αυτές, από περίπου 25 έτη, τεθεί στο μοιραίο χρονοντούλαπο της Ιστορίας. Το βάρος όμως της ευθύνης κάθε άλλο παρά πέφτει στους ώμους της νεολαίας, κυρίως βαραίνει τους ταγούς μας.

Οι καθηγητές των εκπαιδευτικών ιδρυμάτων (εξαιρουμένων επί του παρόντος των βρεφονηπιαγωγείων) φροντίζουν για την «ανωτατοποίηση» της κλίμακάς τους - και οι πολιτικοί για την ικανοποίηση των ψηφοφόρων. Σήμερα λειτουργούν 450 τμήματα, 38 ΑΕΙ - ΤΕΙ, σε 68 πόλεις!... Αυτή η σκανδαλώδης διασπορά πανεπιστημιακών τμημάτων ονομάζεται... εξακτίνωση.

Τέλος του '91, στο πλαίσιο «διαλόγου για την Παιδεία» (τι πληκτική, επαναλαμβανόμενη ιστορία) συστήθηκε ειδική επιτροπή, που, αφού μελέτησε το θέμα, πρότεινε ανωτατοποίηση των ΤΕΙ. Αυτό προκάλεσε τις έντονες διαμαρτυρίες των πρυτάνεων ΑΕΙ που δήλωσαν: «Τα πορίσματα της επιτροπής είναι εντελώς αβάσιμα και οδηγούν στη νόθευση της Ανώτατης Εκπαίδευσης. Τα ΤΕΙ δεν είναι και δεν μπορούν να γίνουν πανεπιστήμια»³. Οι πρυτάνεις τελικά ενέδωσαν, αφού 10.000 πανεπιστημιακοί δάσκαλοι πρέπει να εξασφαλίσουν απασχόληση. Η Παιδεία δρέπει σήμερα τους πικρούς καρπούς της κακής -πριν από 15 χρόνια- σποράς, το δε «φάρμακο» είναι ένας ακόμα «διάλογος» για την Παιδεία.

Με παλμό και με ταμπούρλα

Καθηγητές και σπουδαστές κατεβαίνουν σε συλλαλητήρια διαμαρτυρίας (το τελευταίο(;) στις 10 του περασμένου Δεκέμβρη, οπότε αποκλείστηκε για 5 ώρες το κέντρο της Αθήνας και πολιορκήθηκε το υπ. Παιδείας) προκειμένου να προστατεύσουν το δημόσιο χαρακτήρα της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, ενώ στους διεθνείς διαγωνισμούς (ΟΟΣΑ) οι μαθητές μας κατατάσσονται σταθερά στις τελευταίες θέσεις, με πρώτους τους Φινλανδούς. Στα Φινλανδικά, οι όροι «ανωτατοποίηση» και

«εξακτίνωση» είναι άγνωστοι, αφού πρόκειται περί γλώσσας όχι τόσο πλούσιας όσο η Ελληνική, λειτουργούν δε και ιδιωτικά πανεπιστήμια, αφού στη Φινλανδία η παιδεία δεν είναι δημόσιο αγαθό που προσφέρεται «δωρεάν». . . Άσχετα όμως με τις επικοινωνιακές φανφάρες, την παιδαριώδη συνθηματολογία και το τι κάνουν οι κουτόφραγκοι, σ' έναν κρίσιμο τομέα, καθηγητές και πολιτικοί χρωστούν περισσότερη φροντίδα και ρεαλισμό. Στη θάλασσα βρίσκεται το συγκριτικό μας πλεονέκτημα, δεδομένου δε ότι είμαστε μικρός σχετικά λαός, το πρόβλημα της εξασφάλισης επαρκών στελεχών είναι εθνικό και μείζον.

Μοναδική πηγή στελεχών για την υπερμεγέθη ναυτιλία μας είναι οι ΑΕΝ (Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού), που τυπικά ανήκουν στην τριτοβάθμια εκπαίδευση, πάγιο δε και πιεστικό αίτημα των καθηγητών ΑΕΝ είναι να γίνουν πανεπιστημιακοί, διά της «αναβάθμισης» των ΑΕΝ σε ΑΕΙ. Προς υποστήριξη του αιτήματος τούτου, οι σπουδαστές κατεβαίνουν υποκινούμενοι σε συλλαλητήρια και . . . πολιορκούν το ΥΕΝ. Οι σπουδαστές φυσικά γνωρίζουν ότι το πτυχίο αποτελεί το «passe partout» για το οποίο έγινε ήδη λόγος, άλλωστε μόνο οι μισοί απόφοιτοι των ΑΕΝ ή και λιγότεροι ακολουθούν τη ναυτική σταδιοδρομία. Το ευγενές αίτημα προς «ανωτατοποίηση» των καθηγητών ΑΕΝ υποστηρίζει ομάδα πανεπιστημιακών, που κι αυτοί οραματίζονται ένα «passe partout» για πρόσβαση στη ναυτική εκπαίδευση. Αλλά το Σύνταγμα ρητά επιτάσσει τα ΑΕΙ να είναι «πλήρως αυτοδιοικούμενα», πράγμα ασυμβίβαστο με τις ιδιαίτερες και ειδικές αξιώσεις της εκπαίδευσης των αξ/κών του Ε.Ν., τη διοικητική δομή των ΑΕΝ και την πειθαρχία που τις χαρακτηρίζει. Η θέση του διοικητή της Σχολής ανατρέπει από μόνη της κάθε έννοια αυτοδιοίκησης. Εκτός αν πρόκειται για το χατίρι της Μεγάλης Συντεχνίας ν' αποδομήσουμε ένα σύστημα ναυτικής εκπαίδευσης με βαθείς ρίζες, στην παράδοση, την Ιστορία και το διεθνές ναυτικό δίκαιο.

Αλλά και ο ΠΠΚΕΝ⁴ από μόνος του ανατρέπει κάθε ιδέα αυτοδιοίκησης. Τούτων λεχθέντων, επιχειρήματα του είδους «αφού οι βρεφονηπιοκόμοι είναι πτυχιούχοι, έτσι και πολύ περισσότερο πρέπει να είναι και οι πλοίαρχοι - μηχανικοί του Ε.Ν.» δεν είναι παρά πρόχειρα συντεχνιακά συνθήματα. Ο καβγάς είναι για το passe partout.

Τα διεθνή πρότυπα εκπαίδευσης/ασφάλειας στη θάλασσα

Το θέμα της ασφάλειας στη θάλασσα δεν αφορά αποκλειστικά τη χώρα νηολόγησης του πλοίου, τον πλοιοκτήτη ή το πλήρωμα αυτού. Τα πλοία διεθνών πλώων επισκέπτονται λιμάνια και παραπλέον ακτές διαφόρων χωρών, πολίτες και οργανισμοί διαφόρων επίσης χωρών (επιβαίνοντες, ναυλωτές, έμποροι, ασφαλιστές, νηογνώμονες, τράπεζες, clubs και πολλοί άλλοι) ενδιαφέρονται για την ασφάλεια αυτών των πλοίων, κι όπως είναι φυσικό οι σχετικοί κανονισμοί είναι κοινοί, διεθνείς και υποχρεωτικής εφαρμογής.

Οι εν λόγω διεθνείς κανονισμοί αποτελούν προϊόν μακράς πείρας και επίπονης εργασίας, είναι απολύτως αξιόπιστοι, η δε χώρα μας -της οποίας η ναυτιλία πλήττεται από τις λεγόμενες «περιφερειακές ρυθμίσεις» - έχει κάθε λόγο να τους εφαρμόζει με υποδειγματική επιμέλεια.

Οι κανονισμοί -ναυπήγηση, επάνδρωση κ.λπ.- θέτουν σαφή όρια ασφάλειας κάτω των οποίων το πλοίο χάνει την αξιοπλοΐα του, με ό,τι τούτο σημαίνει και συνεπάγεται. Τα όρια αυτά θεωρούνται και χαρακτηρίζονται «minimum but adequate requirements», σημαίνει δε τούτο ότι ένα κράτος μπορεί ν' ανεβάσει τα όρια ασφάλειας για τα πλοία του αν έτσι επιθυμεί. Εις ουδέν όμως το υποθετικό αυτό κράτος ωφελείται, αφού πλήθος από πλοία άλλων σημαίων θα παραπλέουν τις ακτές του, θα επισκέπτονται τα λιμάνια του, θα επιβιβάζουν τους πολίτες του κ.λπ. εφαρμόζοντας τα διεθνώς παραδεκτά όρια ασφαλείας που το υποθετικό αυτό κράτος κρίνει ανεπαρκή. Ζημιώνει απεναντίας τη ναυτιλία του που την επιβαρύνει με πρόσθετο περιττό κόστος. Αυτό που το εν λόγω υποθετικό κράτος οφείλει να πράξει, αν πράγματι επιθυμεί υψηλότερο επίπεδο ασφάλειας σε κάποιο θέμα, είναι να καταγγείλει τη συγκεκριμένη «ελλιπή» διεθνή σύμβαση, να προτείνει βελτιώσεις και να την εφαρμόζει μέχρις ότου επιτύχει το στόχο του.

Αυτό ακριβώς οφείλει να πράξει η χώρα μας καθ' όσον αφορά τη Διεθνή Σύμβαση STCW/95 (διαδικασία και επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών), αν έχει πεισθεί ότι χρήζει αναβάθμισης, αλλά εν τω μεταξύ οφείλει να την εφαρμόζει. Φυσικά αν επιθυμεί, να έχουμε Έλληνες αξιωματικούς, να καταπολεμηθεί η ανεργία των νέων, να βελτιωθεί η δραματική κατάσταση του NAT, να διατηρήσουμε τη ναυτική/ναυτιλιακή τεχνογνωσία μας κ.λπ.





Παρέλκει να τονιστεί ότι η STCW/95 είναι σαφής και λεπτομερής, πλαισιώνεται από άλλα σχετικά κείμενα του IMO και της Ε.Ε., έχει υπογραφεί και «υιοθετηθεί» από 98 κράτη-μέλη του IMO, με-ταξύ των οποίων και η χώρα μας.

Απογραφή τώρα

Για τα προβλήματα της ναυτικής εκπαίδευσης/εργασίας (αλλά και της ανεργίας), λύσεις μπορεί να αναζητηθούν αφού πρώτα μάθουμε ποιες είναι οι ανάγκες της ναυτιλίας μας σε ανθρώπινο δυναμικό για τα προσεχή 10 χρόνια, τι αποδίδει και με ποιο κόστος το υφιστάμενο σύστημα ΑΕΝ, και ποια η έκταση της διαρροής. Ο Διάλογος για τη Ναυτική Εκπαίδευση άρχισε στο ΥΕΝ και τελειώ-σε(;) προτού λυθούν αυτές οι απορίες.

Η Σύμβαση STCW/95 αποτελεί νόμο του κράτους και όπως ξέρουμε οι νόμοι δεν ισχύουν όπως θεσπίζονται αλλά όπως εφαρμόζονται, θ' αναφέρω δε ένα μόνο παράδειγμα μεθόδου εφαρμογής της εν λόγω σύμβασης. Σύμφωνα με τη Σύμβαση και τα model courses του IMO η θεωρητική εκ-παίδευση για τους πλοίαρχους είναι εννέα (9) μήνες ενώ στις ΑΕΝ διαρκεί 3(!) χρόνια... Είμαστε δηλαδή τέσσερις φορές βασιλικότεροι του βασιλέως, αφού έτσι τυπικά προϋποθέτει η κατάταξη των ΑΕΝ στην τριτοβάθμια εκπαίδευση, κι έτσι θεραπεύονται τα συμφέροντα των καθηγητών.

Είναι δηλαδή καθαρά θέμα *passé partout*. Η συνολική εξάλλου απαιτούμενη θαλάσσια υπηρεσία μέχρι το δίπλωμα πλοιάρχου Α' τάξεως είναι, κατά τη STCW/95, 4 χρόνια, ενώ παρ' ημίν είναι 6. Έναντι ενός Άγγλου, π.χ., ο Έλληνας χρειάζεται πολύ περισσότερο χρόνο για να γίνει πλοίαρχος, ενώ δε ο πρώτος θα πλοιαρχεύσει σε ηλικία 25 ετών, ο δεύτερος θα περάσει τα 30. Και φυσικά γνωρίζουμε ότι η ταχεία επαγγελματική εξέλιξη είναι σοβαρότατο κίνητρο προσέλκυσης.

Στο διάλογο για τη Ν. Εκπαίδευση που πρόσφατα έγινε στο ΥΕΝ οι μετέχοντες καθηγητές ΑΕΙ και ΑΕΝ έδωσαν ρεσιτάλ νοοτροπίας «*passé partout*». Και πώς να μην έρθουν στο νου τα λόγια του Bismarck: *Drei Professoren heimat verloren...*

Σημειώσεις

1/ Τον Bismarck (1815 - 1898, πρώτος καγκελά-ριος της Γερμανίας, θεωρούμενος πολιτική ιδιοφυ-ΐα) σπασχολούσε κάποτε ένα μείζον εθνικό πρό-βλημα, και οι συνεργάτες του πρότειναν ν' αναθέ-σει την εξεύρεση λύσης ο' επιτροπή εκ τριών κα-θηγητών. Κι αυτός παρατήρησε, «Τρεις καθηγητές! Πάει χάθηκε η πατρίδα».

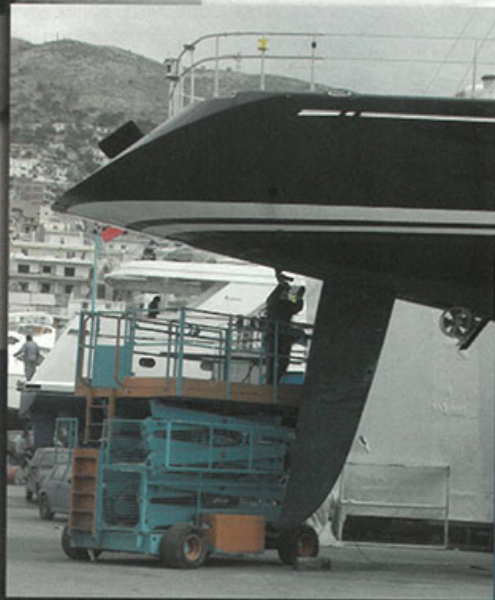
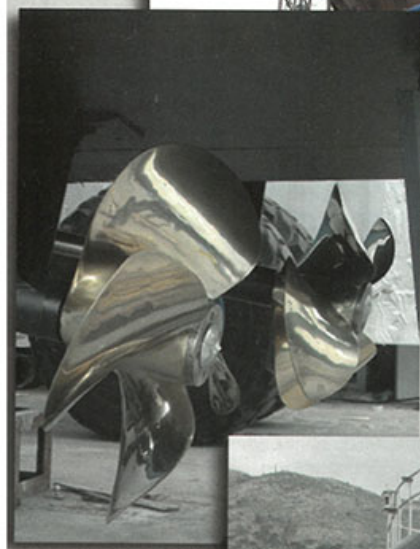
2/ Υποθήκαι - Κ. Καρυωτάκης

Όταν οι άνθρωποι θέλουν το κακό του δίνουν όψη ν' αρέσει. Του δίνουν λόγια χρυσά που νικούν με την πειθώ με το ψέμα.

3/ Από τον ημερήσιο Τύπο - 29 και 30/01/92

Οι ειδικές συνθήκες ζωής και εργασίας στη θάλασσα, και το γεγονός ότι κοινά αδικήματα όταν διαπράττο-νται στο πλοίο δημιουργούν πολύ σοβαρότερους κιν-δύνους, αποτελούν τη δικαιολογητική βάση της ειδι-κής ναυτικής ποινικής νομοθεσίας. Ο πρώτος ΠΠΚΕΝ (Ποινικός και Πειθαρχικός Κώδικας του Εμπορικού Ναυτικού) τέθηκε σ' εφαρμογή το 1923, ο δε υφιστά-μενος το 1971, και ορίζει (όπως και ο πρώτος) την έν-νοια και το χαρακτήρα του αδικήματος, τον καταλογι-σμό ευθυνών, τις ποινές και την πειθαρχική δικαιοδο-σία. Ο Κώδικας διδάσκεται στις ναυτικές σχολές στη θεωρία και η πειθαρχία στην πράξη, η δε «ποινικοποι-ση» του ναυτικού επαγγέλματος είναι παλαιότατη - αλλά άγνωστη στις Βρυξέλλες- ιστορία.

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.



DIMOCRATIAS AVENUE 104 - 106
188 63 PERAMA PIRAEUS

TEL: 210 4410 182 / 4020 256, FAX: 210 4020 262

e-mail: halura@hol.gr

P&I Clubs:

Ο αθόρυβος θεσμός της ναυτιλίας



Του Σπύρου Πολέμη

Προέδρου North of England
P&I Club

Τα P&I Clubs είναι ένας θεσμός, ο οποίος λειτουργεί τόσο καλά και αποτελεσματικά που περνάει σχεδόν απαρατήρητος.

Πόσοι γνωρίζουν φερ' ειπείν ότι τα Clubs του International Group ασφαλίζουν πάνω από 35.000 πλοία, 540 εκατομμυρίων τόνων ολικής χωρητικότητας, ή περίπου 1 δισ. τόνων DW, τα οποία δημιουργούν πάνω από 60.000 claims το χρόνο, κόστους περίπου 1,6 δισ. δολαρίων.

Αριθμοί πολύ μεγάλοι, που ξαφνιάζουν και που κάνουν πολλούς να απορούν, αλλά όμως είναι πραγματικότητα. Claims τα οποία διεκπεραιώνονται αθόρυβα και χωρίς να συζητείται πολύ η σημασία του μεγάλου αυτού έργου.

Ένας θεσμός πολύτιμος για την ιδιοκτησία, για τη ναυτιλία και για τον κόσμο ολόκληρο, χωρίς τον οποίον, και χωρίς τη θαυμαστή αποτελεσματικότητά του, η διακίνηση των αγαθών δεν θα ήταν εφικτή.

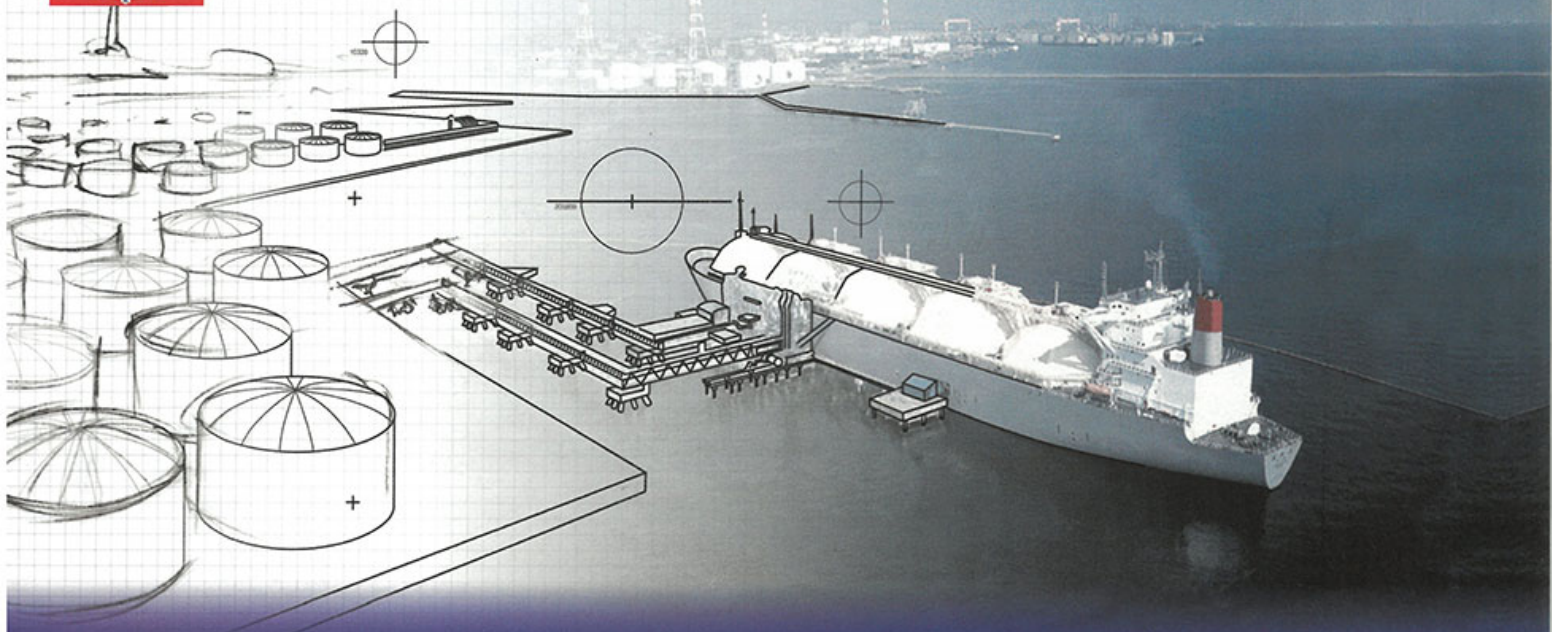
Για τους λόγους αυτούς, επομένως, είναι ανάγκη στη σημερινή εποχή να είμαστε πιο ενήμεροι, με μεγαλύτερη και καθαρότερη συναίσθηση του έργου που επιτελείται, για να μπορούμε να αντιμετωπίζουμε τις αντιξοότητες των σημερινών περιστάσεων. Πρέπει να πληροφορησούμε το κοινό και τους ιθύνοντες για τη σπουδαιότητα του πολύπλοκου αυτού έργου και για τους κινδύνους που υποθάλπει μια κάποια αρνητική νοοτροπία, διότι ένα τέτοιο οικοδόμημα δεν πρέπει να το αφήσουμε να κινδυνεύει. Είναι ένας θεσμός αναντικατάστατος.

Οι συνεχείς επιθέσεις εναντίον των P&I Clubs είναι πολλές φορές λόγω ελλείψεως σοβαρής και επιμελημένης σκέψεως και διαβρώνουν, ζημιώνουν και δημιουργούν αρνητικό κλίμα, το οποίο επηρεάζει τη σωστή τους λειτουργία. Η συνεχής απαίτηση για απεριόριστη ευθύνη έναντι της ιδιοκτησίας, μια απόλυτη παράλογη και ανεφάρμοστη στην πράξη ιδέα, μια πίεση προς τα Clubs και μια απαίτηση από τα Clubs για

απευθείας προς αυτά claims, όχι δηλαδή μέσω των πλοίων, καταστρέφουν τη βάση και την υφή του θεσμού, διότι κυριαρχεί επιθυμία τιμωρίας και διωγμού. Θα προτιμούσε κανείς να πιστεύει ότι βασικά όλα αυτά συμβαίνουν από άγνοια, αλλά δυστυχώς δεν είναι μόνον άγνοια, έχει εισέλθει και ένα θέμα κοινωνικοπολιτικό, που δηλητηριάζει ορισμένων τις σκέψεις.

Τα P&I Clubs είναι ένας κρίκος της αλυσίδας των ναυτιλιακών θεσμών, επάνω στους οποίους στηρίζεται το οικοδόμημα των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών. Επιτελούν έργο καίριο, σοβαρό και πολύπτυχο, το οποίο δεν είναι άμεσα γνωστό, αλλά ούτε και εύκολα κατανοητό στους παράγοντες εκτός ναυτιλίας. Χρειάζεται σύνεση και ορθός συλλογισμός, δύο αγαθά τα οποία ας ελπίζουμε ότι τελικά θα κυριαρχήσουν, για να υπάρξει η απαιτούμενη ισορροπία.





ARE YOU WINNING THE CORROSION BATTLE?

Get the live scores at www.hempel.com



Hempel have developed an on-line tool which gives you the complete picture of the properties of Hempel's epoxy products.

HEMPEL

Tel: +30 4143 400 • www.hempel.gr • Fax: +30 4143 500 • sales@gr.hempel.com



Η πρωτοφανής άνοδος της παγκόσμιας ναυτιλίας



Η χρονιά που τελειώνει σε λίγο μάς επιφύλαξε μια εκπληκτική και πρωτοφανή πορεία στην παγκόσμια ναυτιλία. Η δυναμική άνοδος, που άρχισε το φθινόπωρο του 2003, συνεχίστηκε με μεγαλύτερους ρυθμούς το πρώτο τρίμηνο του 2004, φθάνοντας στις αρχές Φεβρουαρίου στα υψηλότερα καταγεγραμμένα επίπεδα της τελευταίας εικοσαετίας, με τους σχετικούς δείκτες να εκτινάσσονται σε πρωτόγνωρα ύψη.

Του **Ιωάννη Παχούλη**, αντιπροέδρου Hellenic Shipbrokers Association, Managing Director της εταιρείας Megachart Inc.

Οι κύριοι λόγοι που οδήγησαν σε αυτή την άνοδο ήταν, κατ' αρχάς, η συνεχιζόμενη πτωτική πορεία του αμερικανικού δολαρίου έναντι των ισχυρών νομισμάτων, η οποία άνοιξε τους δρόμους στην άνηση του διεθνούς εμπορίου αλλά και στην ισχυροποίηση της αμερικανικής οικονομίας, και η συνεχιζόμενη άνοδος της κινεζικής οικονομίας - η οποία μετά την ανάληψη των Ολυμπιακών Αγώνων του 2008 και την τεράστια εισροή δυτικών κεφαλαίων λόγω της αναμενόμενης ανάπτυξης, είχε μια αλματώδη πορεία, εκμεταλλευόμενη δε το φθινόεργο εργοτικό δυναμικό και την ιδιαίτερα υψηλή ζήτηση σιδήρου για εσωτερική κατανάλωση και αναδόμηση της αχανούς αυτής χώρας, εκτίναξε τις εισαγωγές πρώτων υλών και ιδιαίτερως σιδηρομεταλλεύματος στα πρωτοφανή επίπεδα των 200 εκατομμυρίων τόνων.

Είναι προφανές ότι οι αυξημένες ανάγκες μεταφοράς καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου και η μειωμένη ναυπήγηση πλοίων ξηρού φορτίου, λόγω της από διετίας δεσμεύσεως των ανά τον κόσμο ναυπηγείων στη ναυπήγηση τάνκερ διπλού κύτους και τοιχωμάτων σύμφωνα με τις υπάρχουσες διεθνείς εντολές, δημιούργησαν μια έλλειψη πλοίων, η οποία συνέβαλε στην άνοδο αυτή. Θα πρέπει βεβαίως να αναφέρουμε ότι η έλλειψη τανά ήταν επίσης αποτέλεσμα και του συνωστισμού πλοίων στα κινεζικά λιμάνια λόγω της συνεχούς ανόδου των εισαγόμενων πρώτων υλών.

Ας προσπαθήσουμε τώρα να εξετάσουμε το «θαύμα» της ανόδου αυτής μέσω των δεικτών του BDI, που καθημερινά μας εξέπληττε με νέα ύψη ρεκόρ.

Η χρονιά άρχισε με το γενικό δείκτη στα ίδια επίπεδα με το κλείσιμο του 2003, δηλαδή στις 4.761 μονάδες, οι οποίες συγκρινόμενες με την αντίστοιχη περίοδο του Ιανουαρίου του 2003, που ήταν στις 1.738 μονάδες, δείχνει τη μεγάλη άνοδο που βιώσαμε τον περασμένο χρόνο. Οι αναλύσεις έδειχναν μια περαιτέρω ανοδική τάση, αλλά κανείς δεν μπορούσε να φανταστεί τα επίπεδα που θα έφθανε στο μικρό χρονικό διάστημα του πρώτου διμήνου. Η άνοδος της ζήτησης των Capers παρέσυρε και τους υπόλοιπους επιμέρους δείκτες / τύπους πλοίων σε πρωτοφανή ύψη, φθάνοντας στις αρχές Φεβρουαρίου στις 5.681 μονάδες που αποτελούσε και το υψηλότερο καταγεγραμμένο ρεκόρ γενικού δείκτη, με τα Capers στις 7.947 μονάδες, τα Panamax στις 5.452 μονάδες και, τέλος, τα Handymax στα 32.779 δολάρια ημερησίως.

Υστερα από αυτό το ρεκόρ άρχισε μια διορθωτική πτώση με πολλές δια-

κυμάνσεις, η οποία συνεχίστηκε έως και τον Ιούνιο, οπότε ο γενικός δείκτης έφθασε τις 2.622 μονάδες. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι η πτώση αυτή ήταν κυρίως το αποτέλεσμα της αποφάσεως της κινεζικής κυβέρνησης να ανακόψει τους ρυθμούς ανάπτυξης της καλπάζουσας οικονομίας, φοβούμενη μια υπερθέρμανση που θα απέφερε αρνητικά αποτελέσματα και χαλιναγώγηση του πληθωρισμού, ο οποίος άγγιξε το 4,4% σ' αυτήν την περίοδο. Εμείωσε λοιπόν, γι' αυτό το μικρό διάστημα, τις εισαγωγές πρώτων υλών ανεβάζοντας συγχρόνως τα επιτόκια, με αποτέλεσμα την παράταση περάτωσης κάποιων έργων και το πάγωμα κάποιων πιστώσεων. Αυτό βεβαίως δεν ήταν δυνατόν να συνεχιστεί επ' άπειρον, έτσι αμέσως μετά το τέλος του Ιουνίου η ναυλαγορά άρχισε μια συνεχή ανοδική πορεία με μικρές κατά καιρούς διορθώσεις, οι οποίες δεν έδειχναν ικανές να ανακόψουν τη δυναμική της, φθάνοντας στις αρχές του Νοεμβρίου να ξεπερνά πάλι τις 5.000 μονάδες και να συνεχίζει την κούρσα ανόδου σπάζοντας στις 25 Νοεμβρίου το ρεκόρ του Φεβρουαρίου και σύντομα ανεβάζοντας το δείκτη την 6η Δεκεμβρίου στις 6.208 μονάδες που αποτελεί νέο ρεκόρ, με τους επιμέρους δείκτες στις 8.858 (Capers), 6.003 (Panamax) και στα 33.887 δολάρια (Handymax).

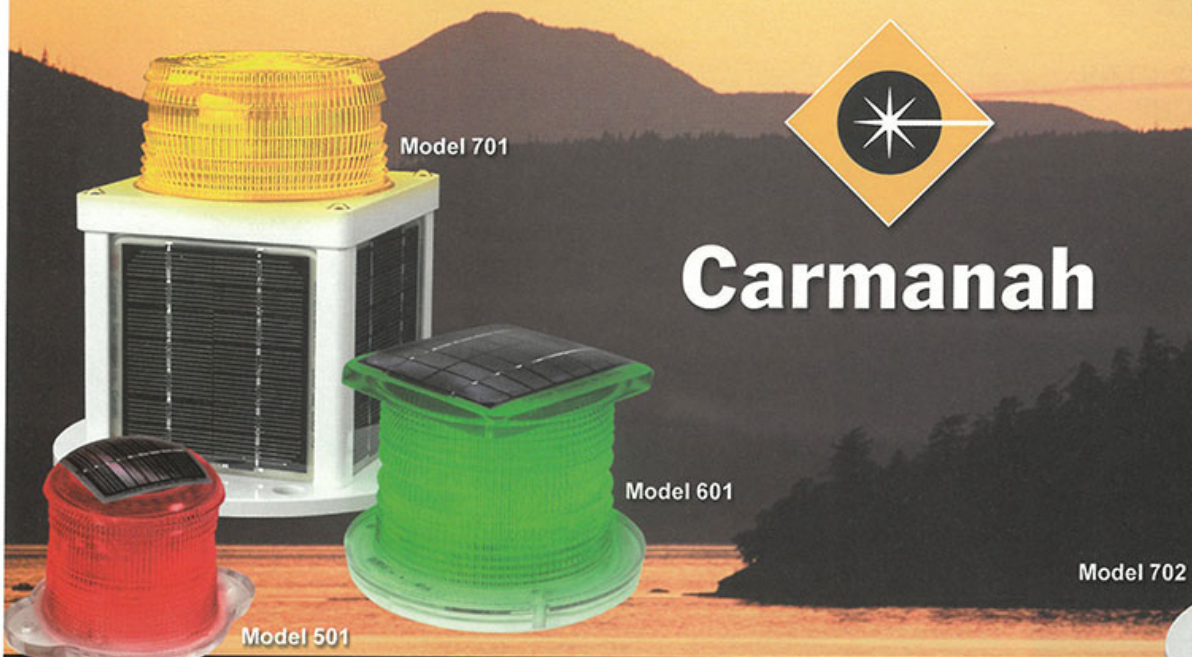
Μετά το ρεκόρ αυτό, άρχισε μια διορθωτική πτώση η οποία συνεχίζεται έως το τέλος του Δεκεμβρίου.

Είναι φανερό πως η τρομερή αυτή άνοδος της ναυλαγοράς έφερε μια οικονομική άνηση όχι μόνον στους πλοιοκτητικούς αλλά και γενικότερα στους συναφείς τομείς των υπηρεσιών της ναυτιλίας. Εάν προσθέσουμε και τη φθηνή χρηματοδότηση λόγω χαμηλού δολαρίου, είναι εμφανές γιατί οι παραγγελίες νεότευκτων πλοίων, αν και οι τιμές τους έχουν καταγράψει νέα ρεκόρ, αυξήθηκαν κατακόρυφα σε όλα τα γνωστά ναυπηγεία. Όπως ήταν αναμενόμενο και οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων ανέβηκαν αντίστοιχα σε πρωτόγνωρα ύψη, ακολουθώντας την αλληλένδετη επίδραση με την τρέχουσα ναυλαγορά. Λαμβάνοντας υπ' όψιν ότι τα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου κάθε χωρητικότητας, τύπου και ηλικίας είχαν μεγάλη ζήτηση και κερδοφορία στο χρόνο που πέρασε, δεν μας εξέπληξε η μείωση των διαλύσεων ακόμη και σε ποσοστό 50% από την αντίστοιχη περσινή περίοδο, αν και οι τιμές του Scrap έφθασαν και τα 500 δολάρια ανά τόνο. Ευχή λοιπόν όλων είναι να συνεχισθεί η δυναμική της ναυλαγοράς σε παρόμοιους ρυθμούς και την επόμενη χρονιά, για ένα καλύτερο μέλλον της παγκόσμιας και ιδιαίτερα της ελληνικής ναυτιλίας.

Solar-Powered LED Marine Lighting

SELF-CONTAINED • MAINTENANCE FREE • RUGGED • RELIABLE

- Available in red, green, amber, white and blue output
- One to three nautical miles of visibility, depending on model
- More than 90,000 units installed in 110 countries



Authorized Distributor:

"Beluga" Minos Pagonis

8 Papachristou, 156 69 Papagou, Athens, Greece

Tel/Fax: +(30210) 65 42 436

Email: beluga@otenet.gr



The first dedicated manning services agent in Piraeus
to achieve ISO 9002 certification



UNITED SHIPPING & TRADING COMPANY OF GREECE, S.A.



6 IASONOS STREET • 185 37 PIRAEUS, GREECE

TEL: +30-210-4283660 • FAX: +30-210-4283630 • TLX: 213014 UTRD GR • CABLES: UTRADE GR



K. C. LYRINTZIS
GROUP

ΑΠΟΨΕΙΣ

2004



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

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

Στοιχειοθετούν, επίσης, σαφείς θέσεις και προτάσεις στα προβλήματα της ελληνικής ναυτιλίας και το ρόλο που καλείται να διαδραματίσει στα ευρωπαϊκά και διεθνή φόρα το 2005.

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



Νίκος Βαρβατές

**Πρόεδρος Ένωσης Εφοπλιστών
Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων
(ΕΕΜΦΠ)**

Οι πρόσφατες πρωτοβουλίες της Ευ. Ένωσης για τη ΝΜΑ έχουν να κάνουν με την καθιέρωση των λεγόμενων Motorways of the Seas σε σχέση με την αναδιοργάνωση και των διευρωπαϊκών οδικών δικτύων. Βλέπουμε λοιπόν αμέσως, όπως είπα, ότι μιλάμε πάλι για τις τακτικές γραμμές και τις συνδυασμένες μεταφορές. Προσωπικά δεν νομίζω ότι έχουν προσωπικό περιεχόμενο, γιατί είναι γνωστό σε όσους ασχολούνται πως υπάρχουν συγκεκριμένοι Ευρωπαίοι επιχειρηματίες, οι οποίοι προσπαθούν να επωφεληθούν μόνιμα μέσω Ε.Ε. και ενός συνδυασμού υιοθέτησης από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή των Motorways of the Seas και της αναθεώρησης των διευρωπαϊκών δικτύων.

Υπάρχει λοιπόν για τους άμεσα ενδιαφερομένους κάποιος στόχος, που μπορούν να πετύχουν μέσα από αυτές τις πρωτοβουλίες.

Όσο για το Γ' ΚΠΣ, όπως και στον ισχύοντα αναπτυξιακό νόμο, παρά τις συγκεκριμένες προτάσεις μας, δεν συμπεριελήφθη τελικά καθόλου η ναυτιλία.

Στο υπόμνημα που υποβάλαμε στα μέσα Ιουνίου στον κ. Κεφαλογιάννη, επανερχόμαστε και ζητάμε την ένταξη των Μεσογειακών, τόσο στο νέο αναπτυξιακό νόμο όσο και στο Δ' ΚΠΣ.

Ιωάννης Αλούπης

**Διευθύνων σύμβουλος
«Σ. Λιβανός Ελλάς Α.Ε.»**

Το γεγονός ότι έχουμε φθάσει σε οριακό σημείο παραγωγής ικανών επαγγελματιών (όσον αφορά στο θέμα κατάρτισης και αγάπης προς το επάγγελμα) μελλοντικών αξιωματικών, νομίζω ότι στα ναυτιλιακά έντυπα έχει γραφεί πολλές φορές. Όμως, θα ήθελα να σημειώσω ότι η ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας δεν έγκειται μόνον στον αριθμό των πλοίων ή τη χωρητικότητα και των αξιωματικών τους, αλλά κυρίως στον εκσυγχρονισμό των πλοίων.

Πάσχουμε αληθινά στην έγκαιρη παρακολούθηση και αφομοίωση όλων των σύγχρονων μεθόδων και της υψηλής τεχνολογίας. Δεν υποστηρίζουμε απλώς την αύξηση του αριθμού των εισακτέων στις ναυτικές σχολές αλλά κυρίως την αναβάθμιση των εισαγωγικών κριτηρίων και το επίπεδο σπουδών (η ΕΕΕ έχει δώσει μερικά στατιστικά στοιχεία βαθμολογίας των Πανελληνίων).





Εμμανουήλ Α. Βορðωνης
Executive Director της Thenamaris
(Ship Management) Inc.

Αυτά που κερδίζονται με κόπο, εύκολα μπορεί να χαθούν χωρίς τη νηφαλιότητα, την ευελιξία και προσαρμοστικότητα που επιβάλλουν οι διεθνείς εξελίξεις. Η Ευρώπη έχασε τη ναυπηγική της βιομηχανία από την Ανατολή. Η μεγάλη παραγωγή του software δημιουργείται πια στην Ινδία. Ελληνικές βιομηχανίες παραδίδουν τα όπλα και μεταναστεύουν στη γειτονική Ανατολική Ευρώπη. Σήμερα, για να είμαστε ειλικρινείς με τον εαυτό μας, και παρά την αγάπη, το όραμα και το πάθος των Ελλήνων επιχειρηματιών για τον τόπο τους, το μεγαλύτερο μέρος της ελληνόκτητης ναυτιλίας παραμένει ακόμα εκτός εθνικού νηολογίου.

Η αγορά αμείλικτη και πάντα οδηγεί στο ταυτόχρονα φθηνότερο και καλύτερο. Και εδώ καλύτερο σημαίνει πάρα πολλά. Πολλά, που στην εξίσωση της ανταγωνιστικότητας απομειώνουν τη σημαντικότητα του κόστους και ενισχύουν όλα τα άλλα. Την τεχνολογία, την ενάργεια, την ευελιξία, τον επαγγελματισμό, τη συνέπεια, τη δέσμευση και την αγάπη για το καλό αποτέλεσμα. Ο μόνος μηχανισμός επιβίωσης και επιτυχίας είναι εκείνος που εξασφαλίζει όλα τα συστατικά συγχρόνως και κάνει το τελικό προϊόν της υπηρεσίας ελκυστικότερο συνολικά.

Είναι πολύ σημαντικό και ελπιδοφόρο, που οι ελληνικές επιχειρήσεις της θάλασσας βρήκαν το θάρρος και καταφέρνουν να αντιμετωπίσουν τις τεράστιες επενδύσεις του εκσυγχρονισμού.

Νίκος Α. Βερνίκος
Πρόεδρος της Ν.Ε.
Vernicos Salvage & Towage

Υπάρχει ένα σχετικά πρόσφατο νομοθετικό πλαίσιο για την ανέλκυση ναυαγίων στη χώρα μας, το οποίο όμως, ελλείψει πηγών χρηματοδότησης, δεν αντιμετωπίζει το πρόβλημα των υπαρχόντων ναυαγίων, τα περισσότερα των οποίων είναι αγνώστων ιδιοκτητών ή υπό ξένη σημαία. Τα έξοδα ανέλκυσης είναι τεράστια και στις περισσότερες περιπτώσεις δεν καλύπτονται από την αξία scrap των ναυαγίων, με συνέπεια την έλλειψη εμπορικού ενδιαφέροντος από πλευράς ιδιωτών. Από την άλλη μεριά, οι Οργανισμοί Λιμένος και το Γαλάζιο Ταμείο, που επιβαρύνονται με τις δαπάνες ανέλκυσης, σε περίπτωση έλλειψης ιδιωτικού ενδιαφέροντος, δεν έχουν τις οικονομικές δυνατότητες για την απαιτούμενη χρηματοδότηση, με αποτέλεσμα την ουσιαστική αδυναμία αντιμετώπισης προβλήματος. Εκτιμώ ότι αν υπάρχουν επικίνδυνα ή επιβλαβή ναυαγία στη χώρα μας, η ανέλκυσή τους θα επιτευχθεί μόνο με γενναία κρατική ενίσχυση.



K. C. LYRINTZIS
GROUP





f r a n m a n

Your leading Greek Agents

Newbuilding Contracting

Repairs & Conversions

Shipbuilding Equipment

Spare Parts

Ship Supplies

Marine Communications

Consultancy





Ανδρέας Δρουσιώτης

Managing Director
Hanseatic Shipping Co. Ltd

Η κυπριακή σημαία θεωρείται εξαιρετική και αναγνωρίζεται κατεξοχήν από όλες τις τράπεζες (χρηματοδότησης αγοράς πλοίων) για τη διαφάνειά της στο νηολόγιο και στην εγγραφή υποθηκών πλοίων.

Η σημαία παραμένει ανταγωνιστική σε σχέση με τα τέλη που χρεώνει και παρέχει την ευχέρεια επιλογής πληρώματος διαφορετικών εθνικοτήτων, χωρίς αυτό να εξυπακούεται ότι είναι φθηνότερη ή υποδεέστερη άλλων νηολογίων.

Σαφώς η σημαία είχε στο παρελθόν χαρακτηριστεί ως σημαία «ευκαιρίας», αλλά αυτός ο χαρακτηρισμός είχε αποδοθεί από τον ITF. Αξίζει να τονίσουμε, όμως, πως οι πλοιοκτήτες φρόντιζαν να κρατούν τα πλοία τους, ασχέτως σημαίας, σε υψηλά επίπεδα ποιότητας.

Οι πλοιοκτήτες που κάνουν χρήση του κυπριακού νηολογίου και δεν πιστεύουν στην ποιοτική ναυτιλία έχουν πιθανώς «υποφέρει» από τα παραπάνω ζητήματα.

Όσο για το θέμα του μπόϊκοτάζ στα τουρκικά λιμάνια, έχει προκαλέσει κάποια προβλήματα, αλλά έχουμε βρει ορισμένες λύσεις για να αντεπεξέλθουμε.

Αλέξανδρος Γκιγκιλίνης

Managing Director
της Gigilinis Salvage & Towage

Οι Κανονισμοί Λιμένος χρήζουν βελτίωσης και συγκεκριμένα ο ισχύων Γενικός Κανονισμός Λιμένος του 1993 αναθεώρησης περιλαμβάνει αναχρονιστικές διατάξεις που αφορούν την ηλικία των ρυμουλκών, τα κριτήρια καταλληλότητάς τους, τον εξοπλισμό τους κ.ά. Εκείνο που θα ζητούσα από το νέο υπουργό είναι, πολύ απλά, να υιοθετήσει το νομοθετικό πλαίσιο περιλαμβανομένων των κανονισμών Λιμένος και των Κανονισμών Ασφαλείας που ισχύουν στους υπόλοιπους εταίρους μας στην Ε.Ε. (Ολλανδία, Γερμανία, Αγγλία, Βέλγιο, Γαλλία κτλ.). Αυτά τα κράτη-μέλη έχουν ένα υγιές πλαίσιο -τουλάχιστον πολύ υγιέστερο από το δικό μας- που επιτρέπει στον επαγγελματία πλοιοκτήτη Ρ/Κ-Ν/Γ να λειτουργήσει αξιοκρατικά. Ο υπουργός κατά την άποψή μας δεν έχει σε πρώτη φάση παρά να υιοθετήσει τους κανονισμούς αξιοποίησης των Ρ/Κ πλοίων των εταίρων παράκτιων κρατών (διότι πιστεύω από εκεί ξεκινάει το σαθρό καθεστώς) και να δώσει εντολή στα αρμόδια τμήματα του Λιμενικού Σώματος να προχωρήσουν προς αυτή την κατεύθυνση.



K. C. LYRINTZIS
GROUP





Γιάννης Ξυλάς

Πρόεδρος και CEO
Ariston Navigation Corp.

Πολλοί θα θυμούνται ότι το NAT υπήρξε μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του '80 ένα εύρωστο ταμείο με σημαντικότατο πλεόνασμα σε ξένο συνάλλαγμα. Έκτοτε έγινε η εύκολη λύση για κάθε πικραμένο που οι εκάστοτε κυβερνήσεις ήθελαν να βολέψουν, με αποτέλεσμα σήμερα να είναι «Ναυτικό» ταμείο μόνο στα χαρτιά και φυσικά να είναι υπερχρεωμένο. Είναι δύσκολο να αναλύσει κανείς σε μερικές αράδες τι ακριβώς χρειάζεται για να λυθεί το πρόβλημα του NAT. Επιγραμματικά μόνο θα πω ότι αυτό που σίγουρα χρειάζεται είναι κατ' αρχάς ξεκαθάρισμα από τους άσχετους με το χώρο της ναυτιλίας, για να μειώσει τα έξοδά του, και κατά δεύτερον να αυξήσει τα έσοδά του και αυτό μπορεί να γίνει στο πλαίσιο ευρύτερων κινήτρων για να αυξηθούν τα πλοία ελληνικού νηολογίου, και παράλληλα να αυξηθεί η δεξαμενή των μάχιμων Ελλήνων ναυτικών σε πλοία με ελληνική σημαία.

Ν. Α. Παπαδάκης

Kassian Maritime
Navigations Agency Ltd

Κατά την άποψή μου η Κίνα είναι η χώρα του μέλλοντος. Οι Κινέζοι, μάλιστα, είναι ιδιαίτερος θετικός απέναντι στους Έλληνες, αφού και οι δύο λαοί μοιραζόμαστε μια εξαιρετική και πλούσια ιστορία αλλά και δύο ένδοξους πολιτισμούς. Το 1997 είχα προβλέψει ότι μέχρι το 2020 η Κίνα θα είναι ο κορυφαίος παράγοντας στο χώρο της ναυπηγικής βιομηχανίας. Σήμερα είμαι σίγουρος ότι μάλλον ήμουν πολύ συντηρητικός και ότι πάρα πολύ σύντομα οι Κινέζοι θα κατακτήσουν ολοκληρωτικά και αυτή την αγορά. Σε αυτό το σημείο θα ήθελα να δώσω μια συμβουλή στη νεότερη γενιά: να μάθουν την κινεζική γλώσσα -ειδικά τη διάλεκτο των Μανδρινών-, αλλά και να επισκεφθούν, ίσως και να δουλέψουν στην Κίνα. Τη ίδια ακριβώς συμβουλή έχω δώσει και στους γιους μου.





Νίκος Πατέρας

Chief Executive Officer Pacific
& Atlantic Corporation

Το σύνολο των Ελλήνων εφοπλιστών δεν έχει πεισθεί ότι τα Bulk Carriers με διπλά τοιχώματα θα είναι ασφαλέστερα. Πρόσφατα έχει πραγματοποιηθεί μια τεράστια ανανέωση του ελληνόκτητου στόλου με νεότευκτα Bulk Carriers, επενδύσεις για τις οποίες οι προβλεφθείσες αποσβέσεις χρειάζονται πολλά χρόνια. Έτσι, λοιπόν, αν τα διπλού τοιχώματος Bulk Carriers γίνουν υποχρεωτικά, τότε θα έχουμε μια διαφοροποίηση της αγοράς μεταξύ διπλού και μονού τοιχώματος Bulk Carriers με επώδυνες συνέπειες και τεράστιο κόστος για τον ελληνικό εφοπλισμό. Αυτές οι προτάσεις προέρχονται από άναυτους Ευρωπαίους πολιτικούς. Σε αυτούς ταιριάζει η λαϊκή παροιμία «έλα, παππού, να σου δείξω τα αμπελοχώραφά μου».

Άδωνις Παπαδόπουλος

Chairman - Interiorient
Navigation Co. Ltd

Η ένταξη της Κύπρου στην Ε.Ε. δεν αποτελεί καινούργια εξέλιξη. Η εθνική νομοθεσία επί σειράν ετών εναρμονιζόταν με την κοινοτική, με σκοπό την πλήρη προετοιμασία για την ένταξη. Στο χώρο της ναυτιλίας έχουν παραμείνει ελάχιστα σημεία, τα οποία χρήζουν μόνο λεπτομερειακών βελτιώσεων. Η Κυπριακή Κυβέρνηση έχει δραστηριοποιηθεί ιδιαίτερα στην υπογραφή διεθνών ναυτιλιακών συμβάσεων και βρίσκεται σε πλεονεκτικότερη θέση από μερικά κράτη που είναι ήδη μέλη της Ε.Ε. Σχετικά με τα επίπεδα ποιότητας, προσπάθειες έχουν καταβληθεί για την απομάκρυνση υποβαθμισμένων πλοίων από το νηολόγιο και νέες προϋποθέσεις έχουν εφαρμοσθεί για την εγγραφή νέων πλοίων. Η επιβολή αυτών των ψηλών προδιαγραφών θα απομακρύνει το διαχειριστή υποβαθμισμένων πλοίων, βελτιώνοντας έτσι την εικόνα του νηολογίου σε σχέση με τις επιθεωρήσεις του Μνημονίου του Παρισιού, ενώ παράλληλα θα προσελκύσει περισσότερες νηολογήσεις λόγω των υπόλοιπων ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων που προσφέρει η σημαία. Έτσι, συμπεραίνουμε ότι η ένταξη στην Ε.Ε. θα επηρεάσει θετικά την κυπριακή σημαία.



K. C. LYRINTZIS
GROUP



SOUTHERN SHIPPING & FINANCE CO. LTD

SOUTHERN SHIPPING (CHARTERING) LTD



HALKIDON SHIPPING CORPORATION

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

85 Akti Miaouli & 2 Flessa Str.
185 38 Piraeus



Καπετάν Παναγιώτης Ν. Τσάκος

Πρόεδρος Tsakos Group

Οι αρνητικές επιπτώσεις από το κόστος της στελέχωσης από Έλληνες αξιωματικούς αντισταθμίζονται από τη βελτίωση της ποιότητας του προσφερόμενου προϊόντος, διότι κανείς δεν μπορεί να αμφισβητήσει την υψηλή ποιότητα του Έλληνα ναυτικού. Εξ άλλου, αν θέλουμε να έχουμε όραμα και προοπτική για τη ναυτιλία μας, οφείλουμε να στηριχθούμε στους Έλληνες αξιωματικούς και να ενθαρρύνουμε την παραγωγή όσο το δυνατόν περισσότερων νέων αξιωματικών και την προώθησή τους στα πλοία μας, για να καταστούν έμπειρα στελέχη για τα πλοία και τα γραφεία μας.

Υπό την έννοια αυτή, δεν υπάρχει ουσιαστική αντιδικία των εφοπλιστών με τη ναυτεργασία ή το διοικητικό φορέα και δεν αποτελεί πρόθεση και αίτημά μας μόνον η χρησιμοποίηση μικρότερου αριθμού Ελλήνων αξιωματικών, αλλά και η παροχή και ευχέρεια μιας κάποιας άνετης επιλογής των ειδικοτήτων οσάκις οι συνθήκες θα το καθιστούν αναγκαίο. Πιστεύω ότι μια τέτοια ρύθμιση θα ενθαρρύνει πολλούς εφοπλιστές να υψώσουν την ελληνική σημαία στα πλοία τους και θα συμβάλει στην απασχόληση των Ελλήνων αξιωματικών.

Γιάννης Πλατσιδάκης

Managing Director

Anangel Maritime Services Inc.

Κοιτώντας στο ποντοπόρο τμήμα της εμπορικής μας ναυτιλίας, θεωρώ πως λίγα είναι τα προβλήματα τα οποία ζητούν λύση από το ελληνικό κράτος, όπως προσφορά ικανού αριθμού αξίων αξιωματικών, οικονομικά ανταγωνιστικό πλοίο στο διεθνές περιβάλλον, δυναμική εκπροσώπηση της χώρας μας στους διεθνείς οργανισμούς για ναυτιλιακά θέματα, εκσυγχρονισμός των οργανικών συνθέσεων των πλοίων. Θα εστιάσω στο τελευταίο θέμα, λέγοντας ότι είναι πλέον καιρός να ξεφύγουμε από το δογματισμό που μας κρατάει δέσμιους στη διά νόμου υποχρεωτική πρόσληψη Ελλήνων στις θέσεις του κατώτερου πληρώματος από τα πλοία με ελληνική σημαία.

Παρά την έντονη ανεργία στα διάφορα επαγγέλματα στη χώρα μας, μόνο στο θέμα των κατώτερων πληρωμάτων προσπαθεί το ελληνικό κράτος να επιβάλει, διά νόμου, την υποχρεωτική πρόσληψή των. Τη στιγμή που κάθε επιχειρηματίας είναι ελεύθερος να θεωρήσει το κόστος λειτουργίας του με την προσφερόμενη ποιότητα του εργατικού δυναμικού, πρέπει να αφαιρεθεί και ο διαχειριστής του ποντοπόρου πλοίου να ρυθμίσει τη σύνθεση, τουλάχιστον του κατώτερου πληρώματος, τη στιγμή μάλιστα που σπανίζει η διάθεση νέων Ελλήνων για σταδιοδρομία στις τάξεις αυτές.



K. C. LYRINTZIS
GROUP





Ανδρέας Τσαβλίδης

Διευθυντής της Tsavlis (Shipping) Ltd

Η επίτευξη της απόσυρσης των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος πριν ακόμη ολοκληρωθούν οι επίσημες έρευνες για τα αίτια του ατυχήματος του «Prestige», η οποία αποφασίστηκε από την Ε.Ε. και πραγματοποιήθηκε προτού υπάρξει έγκριση του IMO, ήταν μια βεβαιωμένη ενέργεια που δεν έλαβε υπ' όψιν τις ευρύτερες επιπτώσεις στη ναυτιλία και στις οικονομίες της Ε.Ε. Τα προσυμφωνημένα διαγράμματα σταδιακής αντικατάστασης των πλοίων μεγάλης χωρητικότητας του IMO ανετράπησαν, γεγονός που οδήγησε στην υπονόμευση της ασφάλειας των ναυτιλιακών επενδύσεων.

Κατά την άποψή μου, η οικολογική καταστροφή σε όλες αυτές τις περιπτώσεις θα μπορούσε να είχε δραστικά περιορισθεί ή αποφευχθεί αν υπήρχαν καθορισμένες περιοχές καταφυγής. Η καθιέρωση σαφούς και αποτελεσματικού καθεστώτος για τις περιοχές καταφυγής και επαρκών σχεδίων δράσης θα πρέπει να είναι η βασική προτεραιότητα για τη διεθνή κοινότητα. Το πρόσφατο παράδειγμα του «Castor», τη διάσωση του οποίου είχε αναλάβει η εταιρεία μας, καταδεικνύει την επιτακτική ανάγκη καθορισμού των περιοχών καταφυγής. Ασφαλώς, οι λιμένες καταφυγής δεν αποτελούν πανάκεια.



K. C. LYRINTZIS
GROUP



CHRISTOU ASSOCIATES



QUALITY MARITIME SERVICES



MARITIME TRAINING CENTER

K. C. LYRINTZIS Group of Companies, 139 Doiranis & Skra str., 176 73 Kallithea - Greece

T: ++ 30 210 9530680, F: ++ 30 210 9531120-1

E: info@kclgroup.gr, www.kclgroup.gr

Ακτοπλοΐα

Τα όρια της **ανοχής** και τα όρια της **αντοχής**





Στο τέλος της σεζόν το 2004 συνοδεύτηκε από μια άνευ προηγουμένου κινητικότητα στο μεγάλο θέμα της ακτοπλοΐας.

Διαμαρτυρίες προς τις εταιρείες και το υπουργείο, απεργιακές κινητοποιήσεις στα νησιά, πλήθος άρθρων στις τοπικές εφημερίδες, και γενικά μια εικόνα που πολλές φορές θύμιζε δεκαετία του 1970. Δεν υπάρχει κανείς στο χώρο της ακτοπλοΐας που να μην αισθάνθηκε αυτήν τη νευρική κατάσταση, που αποτελούσε ξεκάθαρη ένδειξη μη ικανοποίησης, αν όχι ανησυχίας.

Τα στενά περιθώρια κέρδους των ακτοπλοϊκών εταιρειών - που έγιναν ακόμα στενότερα από τη μεγάλη αύξηση στην τιμή του πετρελαίου - οδήγησαν σε προβληματισμούς και αποσύρσεις πλοίων. Άλλα που λήθηκαν και άλλα οδηγήθηκαν στα διαλείμματα. Οι κάτοικοι των νησιών απεθύνονται στον ποργό Εμπορικής Ναυτιλίας ζητώντας καλύτερες συγκοινωνίες. Οι πλοιοκτήτες απεθύνονται επίσης στον ποργό, ζητώντας πραγματική απελευθέρωση των ναύλων και εφαρμογή του Κοινοτικού Κανονισμού 3577/1992. Και εδώ είναι που το πρόβλημα περιπλέκεται.

«Πραγματική απελευθέρωση» ποτίζεται ότι είναι το καθεστώς που προσχόταν απλόχερα η Νέα Δημοκρατία όταν ήταν στην αντιπολίτευση, μη χάνοντας και καίρια να καταγγέλλει επίμονο βάσει του Νόμου 2932/2001 (πλέον γνωστό ως νόμο «Παπουτοή») ότι δεν επέφερε καμία τέτοια απελευθέρωση στην αγορά. Κάποιος λογικός άνθρωπος θα πέθετε ότι η τότε αντιπολίτευση θα είχε επεξεργασθεί ένα εμπεριστατωμένο σχέδιο για ποιες αλλαγές θα έκανε στον κλάδο αυτό εάν ή όταν γινόταν κυβέρνηση, και ότι οι αλλαγές αυτές θα ετίθεντο σε εφαρμογή άμεσα.

Και όμως. Σήμερα, δέκα (10) μήνες από τότε που κέρδισε τις εκλογές, και με επίθυρakis την παραπομπή της χώρας μας στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο για μη εναρμόνιση με τον Κανονισμό 3577, η κυβέρνηση δεν έχει ακόμη ξεκαθαρίσει τι ακριβώς θα κάνει στον τομέα της ακτοπλοΐας, ειμή μόνον ότι είναι ανάγκη να βρεθεί μια χρ-

σή τομή σε σχέση με το θεσμικό πλαίσιο, έτσι ώστε να αποφύγει η Ελλάδα την παραπομπή. Μόλις το Δεκέμβριο ο ποργός Εμπορικής Ναυτιλίας συγκάλεσε το Εθνικό Συμβούλιο Ναυτιλίας Πολιτικής και ανακοίνωσε τη σύσταση ομάδων εργασίας και την έναρξη διαλόγου από το εμπλεκόμενο φορέας, ζητώντας την ποσοβλή προτάσεων μέχρι τον Ιανουάριο. Για πολλούς η ενέργεια αυτή είναι ένα πολύ θετικό βήμα, ενώ για άλλους είναι άλλη μία ένδειξη ότι η κυβέρνηση ακόμη ψάχνεται σχετικά με την ακτοπλοΐα.

Το προφανές ερώτημα που τίθεται είναι, πότε θα τελειώσει ο διάλογος και τι συγκεκριμένα μέτρα θα ληφθούν. Εν τω μεταξύ, ούτε ο Ν. 2932 ούτε ο τρόπος εφαρμογής του έχουν αλλάξει. Ο ποργός Εμπορικής Ναυτιλίας, αν και δεν φαίνεται να συμφωνεί με τα όρια ηλικίας, εντούτοις δεν τα κατήργησε. Οι τακτικές γραμμές εξακολουθούν να έχουν πλαφόν στην οικονομική θέση και ποσχωρετική ετήσια λειτουργία. Οι ποσχωρετικές εκπτώσεις ναύλων και δωρεάν μετακινήσεις που αποφάσισε ο κ. Ανωμερίτης τον Οκτώβριο του 2002 ακόμη δεν έχουν καταργηθεί, παρ' όσον δεν εφαρμόζονται από τις ακτοπλοϊκές εταιρείες εδώ και καιρό. Σε πνεύμα πρωτοφανούς ασδοσίας, οι ακτοπλοΐοι αποφάσισαν σε κάποια φάση μέχρι και να καταργήσουν μονομερώς το πλαφόν στην οικονομική θέση, αλλά τελικά δεν το έπραξαν. Γενικά, όλο το 2004 πήρχε μια έντονη αβεβαιότητα, αν όχι εικόνα χάος στον κλάδο.

Τίθενται επίσης και ορισμένα άλλα ερωτήματα. Ένα είναι αν το ζήτημα αυτό είναι αποκλειστικά θέμα του ΥΕΝ. Ένα άλλο είναι εάν η κατάσταση

1. Διδάσκει ναυτιλιακή πολιτική στο Πανεπιστήμιο Αιγαίου.

2. Καθηγητής ΕΜΠ, πρώην διευθύνων σύμβουλος ΟΛΠ Α.Ε.



σηκώνει άλλη αναβολή. Ας πιάσουμε το πρώτο. Η εφαρμογή ή όχι του Κανονισμού 3577, δηλαδή κατά κύριο λόγο η απελευθέρωση στο ναύλο της οικονομικής θέσης, ξεκάθαρα δεν είναι θέμα αποκλειστικής αρμοδιότητας του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, διότι τυχόν αυξήσεις στο συνολικό λογαριασμό ναύλων έχουν γενικότερες επιπτώσεις στο χώρο της ελληνικής οικονομίας, για τον οποίο την ευθύνη φέρει ο υπουργός Οικονομίας και Οικονομικών. Δεδομένου δε ότι η τάξη του δεύτερου υπουργού

είναι ανώτερη αυτής του πρώτου, μπορούμε να θεωρήσουμε ότι ο κ. Κεφαλογιάννης δεν οδηγεί στο συγκεκριμένο θέμα, αλλά είναι υποχρεωμένος να ακολουθεί.

Το άλλο θέμα για το οποίο ο κ. Κεφαλογιάννης δεν είναι αρμόδιος, είναι το πότε και αν θα αγορασθούν -ή θα πωληθούν- πλοία. Αυτό είναι δουλειά των διοικητικών συμβουλίων των ακτοπλοϊκών εταιρειών, τα μέλη των οποίων έχουν εκλεγεί από τις γενικές τους συνελεύσεις με υποχρέωση να υπηρετήσουν για το διάστημα της θητείας τους το συμφέρον των μετόχων τους. Ο μόνος τρόπος που έχει η εκάστοτε κυβέρνηση να επηρεάσει την κρίση των διοικητικών συμβουλίων ως προς την επενδυτική τους πολιτική -ή οποία βεβαίως δύναται να είναι και αποεπενδυτική πολιτική- είναι εξασφαλίζοντας ένα πλαίσιο λειτουργίας που θα δίνει μια προοπτική επαρκούς κερδοφορίας σ' αυτούς που έχουν επιλέξει να εμπλακούν στο ακτοπλοϊκό παιχνίδι.

Αν η προσδοκώμενη κερδοφορία δεν φαίνεται σ' αυτά τα διοικητικά συμβούλια επαρκής, αυτά είναι υποχρεωμένα να λάβουν διορθωτικά μέτρα εις τρόπον ώστε να μην υπάρξουν ζημιές, και αν αυτές είναι αναπόφευκτες, να ελαχιστοποιηθούν. Ο συνηθέστερος τρόπος είναι ο περιορισμός στις αμφιβόλου κερδοφορίας δραστηριότητες, ενώ αναζητούνται νέες που θα προσφέρουν καλύτερες προοπτικές... Αυτό το πλαίσιο πορεύεσθαι δεν είναι διαπραγματεύσιμο, αντίθετα συνιστά μονόδρομο.

Τα διοικητικά συμβούλια των ακτοπλοϊκών εταιρειών, στο πλαίσιο της υποχρέωσης που έχουν, προβαίνουν σε περικοπές όπου μπορούν, με αποτέλεσμα τη μείωση των προσφερομένων πλόων, αυτό δηλαδή για το οποίο διαμαρτύρονται οι κάτοικοι των νησιών. Οι κάτοικοι θέλουν συχνή και ποιοτική συγκοινωνία, όπως εξ άλλου και το υπουργείο, αλλά υπό τις κρατούσες συνθήκες οι ακτοπλοίοι κωλύονται να τις παράσχουν. Τις πταίει;

Η απάντηση είναι εύκολη. Το σύστημα που διέπει την παροχή ακτοπλοϊκών υπηρεσιών έχει υποστεί σημαντικές αλλαγές από το Νοέμβριο του 2002 και επί του παρόντος δεν λειτουργεί καλά. Μέχρι στιγμής, το υπουργείο έχει επιλέξει να κρατήσει τα κλειδιά της εξυπηρέτησης των νησιών με όρους ασύμφορους για τους ακτοπλοούς. Θα μπορούσε οριακά και για κάποιο

περιορισμένο διάστημα να παρατείνει αυτή την κατάσταση, αν δεν υπήρχε ο 3577. Όμως υπάρχει, και η εφαρμογή του είναι υποχρεωτική.

Ο Κανονισμός 3577 προβλέπει προαιρετική προσφορά ακτοπλοϊκών υπηρεσιών με ελεύθερη δρομολόγηση και ελεύθερη τιμολόγηση αυτών. Το καθεστώς που περιγράφει δεν πρέπει να αποτελεί έκπληξη διότι είναι ευθυγραμμισμένο με την οικονομική φιλοσοφία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία λειτουργεί από το 1957 με βάση την ελεύθερη και όχι την κατευθυνόμενη οικονομία. Όμως, πουθενά στο Ν.2932 δεν ορίζεται η έννοια της «ελεύθερης γραμμής» και υπάρχουν «σημειολογικές» μόνο διαφορές μεταξύ των «τακτικών γραμμών» και των «γραμμών δημόσιας υπηρεσίας». Και στις δύο κατηγορίες το ΥΕΝ διατηρεί αμέριτο το δικαίωμα της παρέμβασης και επιβολής υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας, στις δε τακτικές γραμμές επιμένει στον καθορισμό ορισμένων πραγμάτων, όπως πλαφόν στο ναύλο της οικονομικής θέσης, για λόγους προστασίας του καταναλωτή. Ποιον όμως καταναλωτή προστατεύει και κατά ποιον τρόπο;

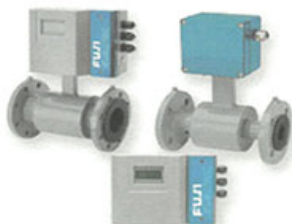
Με τη διατήρηση πλαφόν στο ναύλο της οικονομικής θέσης και στο ναύλο αυτοκινήτων, το υπουργείο εμποδίζει τη λειτουργία της ελεύθερης αγοράς, ως μη ωφέλε. Οι ακτοπλοίοι δεν προσφέρουν πλέον πλοία σε κάποιες γραμμές διότι αυτές είναι ασύμφορες υπό το υπάρχον καθεστώς. Κατά συνέπεια, δεν υπάρχει εκδήλωση ενδιαφέροντος. Τι γίνεται τότε; Απλούστατα, η γραμμή επιδοτείται ώστε να εξασφαλιστεί η συνέχεια του ελλαδικού χώρου. Αυτό συμβαίνει από τότε που δημοσιεύτηκε ο Ν. 2932 με αυξανόμενο ρυθμό. Ποιος πληρώνει; Το Δημόσιο, δηλαδή ο ίδιος ο καταναλωτής. Χειρότερα δεν γίνεται. Αυτή η διαπίστωση απαιτεί και στο δεύτερό μας ερώτημα, δηλαδή αν υπάρχουν περιθώρια για άλλη αναβολή. Η απάντηση είναι όχι.

Η παροχή επαρκών, από πάσης πλευράς, ακτοπλοϊκών υπηρεσιών έχει άμεση σχέση με τον τουρισμό, ο τουρισμός έχει άμεση σχέση με το εισόδημα και την ανάπτυξη στα μέρη αυτά. Όποιος δεν καταλαβαίνει -ή κάνει ότι δεν καταλαβαίνει- τη βαρύτητα του παράγοντος «εισόδημα», παίζει με τη φωτιά. Οι οικονομίες πολλών νησιών, όχι όμως όλων, χωρίς τουρισμό θα κινδυνεύσουν να καταστραφούν και η παράτα-

FUJI ELECTRIC



**PORTABLE FLOW
METER**



FLOW METERS



**PRESSURE & LEVEL
TRANSMITTERS**



**PUMP ROOM GAS
DETECTION SYSTEMS**



**BOILER COMBUSTION
CONTROLLERS**



**INERT GAS OXYGEN
ANALYZER**



RECORDERS



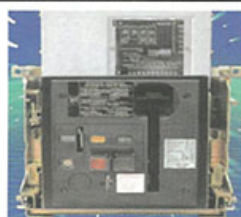
**TEMP.SENSORS
& CONVERTERS**



**P.I.D.
CONTROLLERS**



AUTO-BREAKERS



**DRAW OUT
BREAKERS**



**MAGNETIC
CONTACTORS**

EXCLUSIVE AGENTS & DISTRIBUTORS

C&A[®]
CONTROLS & AUTOMATION
TRADING & CONSTRUCTION Co

STAVROS KASSIDIARIS LTD

97, Agchialou & Aegaleo Str., 185 44 Piraeus, Greece
Tel.: + 30 210 4636000, Fax: +30 210 4624471
E-mail: info@kassidiaris.gr, www.kassidiaris.gr

ση της σημερινής κατάστασης οδηγεί με μαθηματική ακρίβεια εκεί. Η καμπάνα ήδη χτυπάει, και όταν χτυπάει, χτυπάει για όλους.

Το δίλημμα μεταξύ του κάπως ακριβότερου εισιτηρίου στην οικονομική θέση και στα αυτοκίνητα, που ενδέχεται να προκύψει μετά την απελευθέρωση, και καλύτερων από τις σημερινές ακτοπλοϊκών συνδέσεων, στην πραγματικότητα δεν υφίσταται. Η μια δράση είναι σημαντικότερη της άλλης και προτεραιότητα έχει η διασφάλιση της συνέχειας σύνδεσης. Για να υπάρξει καλή εξυπηρέτηση στα νησιά δεν πρέπει μόνο να καλύπτεται το κόστος παροχής των υπηρεσιών συνολικά, αλλά και να υπάρχει κέρδος ώστε να μπορεί να διανεμηθεί μέρισμα στους μετόχους. Κατά συνέπεια, εάν η κυβέρνηση έχει το πολιτικό θάρρος να λύσει το πρόβλημα της ακτοπλοΐας, θα πρέπει κατά τη γνώμη μας να κινηθεί ως εξής.

ΒΗΜΑ ΠΡΩΤΟ: ΠΛΗΡΗΣ ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

Τι σημαίνει πλήρης απελευθέρωση; Σημαίνει ότι ο πλοιοκτήτης μπορεί να δρομολογεί όποιο πλοίο θέλει, σε όποια γραμμή θέλει, για όσο χρονικό διάστημα θέλει, με ό,τι ναύλους θέλει, και ό,τι υπηρεσίες επί του πλοίου θέλει (καμπίνες, θέσεις, εστιατόρια κ.λπ.). Θα μπορεί αν θέλει να αλλάξει, το πλοίο, το δρομολόγιο, τους ναύλους, τη συχνότητα και τις επί πλοίου υπηρεσίες όποτε θέλει, αλλά με δική του ευθύνη και με ό,τι αυτό συνεπάγεται για την εικόνα και τη φήμη της εταιρείας του. Στη διαδικασία αυτή, δεν θα χρειάζεται να πάρει καμία έγκριση από το ΥΕΝ, εκτός από ό,τι αφορά τις προδιαγραφές ασφάλειας του πλοίου.

Πώς θα ρυθμιστεί η απελευθέρωση: Με αναμόρφωση του Ν. 2932, τώρα που δεν θα θιγούν πρώην υπουργοί, μια και άλλαξε κυβέρνηση, και όπως ακριβώς έχει ήδη ρυθμισθεί το θέμα στο διάδρομο της Αδριατικής, βλέπε και Ν.Δ. 288/1969, άρθρο 2: Δήλωση στο ΥΕΝ περί δρομολόγησης, ένα μήνα πριν από την έναρξη. Δεν χρειάζεται να ξαναφεύρουμε τον τροχό!

Προϋποθέσεις απελευθέρωσης: Η εταιρεία να είναι συνεπής φορολογικά, να μη είναι υπό πτώχευση ή εκκαθάριση, και τα πλοία της να πληρούν τις προδιαγραφές ασφάλειας που ορίζει η σχετική διεθνής νομοθεσία, με την



οποία θα πρέπει να εναρμονισθούμε αν δεν έχουμε ήδη (STCW, SOLAS, ISM Code, High Speed Craft Code, ISPS Code κ.λπ.) και οι χώροι ενδιαίτησης του πλοίου να πληρούν προδιαγραφές καθαριότητας και υγιεινής. Επίσης να έχει πλήρες ηλεκτρονικό σύστημα κράτησης και έκδοσης εισιτηρίων, τόσο στον Πειραιά όσο και στα νησιά.

Διαδικασία έγκρισης: Όλες οι γραμμές που ακτοπλοϊκές εταιρείες θέλουν να ξεκινήσουν σε παρόμοια βάση ελεύθερης δρομολόγησης θα

πρέπει να εγκρίνονται αυτόματα, υπό την προϋπόθεση τήρησης των ως άνω όρων. Γραμμές για τις οποίες θα διαπιστωθεί ότι δεν παρουσιάζουν εμπορικό ενδιαφέρον εμπίπτουν στην κατηγορία γραμμών δημοσίων υπηρεσιών (βλ. πιο κάτω).

Καθορισμός ναυτολογίου: Στις απελευθερωμένες γραμμές, ΟΛΟΙ οι ναύλοι (και της οικονομικής θέσης) θα είναι ελεύθεροι και δεν θα υπάρχει καμία παρέμβαση από το ΥΕΝ ή άλλο υπουργείο. Όλες οι τυχόν εκπτώσεις στους ναύλους καθορίζονται από την εταιρεία και όχι από το Δημόσιο. Η εταιρεία υποχρεούται να δημοσιοποιεί τους ναύλους της στα ΜΜΕ, Internet κ.λπ. Η Επιτροπή Ανταγωνισμού (ή άλλο ειδικά θεσμοθετημένο όργανο) θα έχει το δικαίωμα παρέμβασης μόνο αν διαπιστώσει ότι υπάρχει περίπτωση κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης από μια εταιρεία σε κάποια γραμμή, ή περίπτωση συνεννόησης (collusion) μεταξύ εταιρειών.

Διάφορα: Θα πρέπει να διευκρινισθούν ορισμένα συμπληρωματικά θέματα ώστε οι πλοιοκτήτες, Έλληνες και ξένοι, να ξέρουν τους κανόνες του παιχνιδιού, οι οποίοι να είναι ίδιοι για όλους. Αυτά είναι ενδεικτικά:

- **Καθεστώς σύνθεσης πληρώματος:** Η Πολιτεία καλό θα ήταν να απεμπλακεί, ίσως σταδιακά, από τον καθορισμό της ξενοδοχειακής σύνθεσης. Δεν ακούγεται σοβαρό το κράτος να αποφασίζει πόσοι μάγειροι ή σερβιτόροι θα είναι σε ένα πλοίο ως συνάρτηση του τονάζ.
- **Όρια ηλικίας:** Να καταργηθούν πλήρως και η νομοθεσία να εναρμονισθεί με τη διεθνή (καθεστώς γραμμών Αδριατικής). Έτσι και αλλιώς, παλιά πλοία δεν θα τηρούν τις νέες προδιαγραφές ασφάλειας για τα Ro/Ro (συνθήκη Στοκχόλμης κ.λπ.) και δεν θα επιζήσουν σε μια απελευθερωμένη αγορά. Εξ άλλου, αργά ή γρήγορα θα αντιμετωπίσουμε το ζήτημα κάποιου κοινοτικού πλοίου μεγαλύτερης ηλικίας να συνεχίζει να λειτουργεί όταν πλοία με ελληνική σημαία έχουν υποχρεωθεί σε απόσυρση.
- **Εξαγορές και συγχωνεύσεις ακτοπλοϊκών εταιρειών:** Να ελέγχονται από την Επιτροπή Ανταγωνισμού, ή άλλο σχετικό όργανο, ώστε να αποφεύγονται καταστάσεις εκμετάλλευσης δεσπόζουσας θέσης.

Η πλήρης απελευθέρωση θα επιτρέψει να λειτουργήσουν ανταγωνιστικές τιμολογιακές πολιτικές οι οποίες, εν τέλει, θα ευνοήσουν την κοινωνία με τα νησιά, όπως π.χ. με την εισαγωγή εισιτηρίου διαρκείας, με την καθιέρωση προσφορών, με εποχικές εκπτώσεις κ.ά. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα σταματήσει άμεσα τις όποιες δράσεις της εναντίον της Ελλάδας. Ακόμη και πριν από την απελευθέρωση των ναύλων το υπουργείο μπορεί να εκτιμήσει ποιες διαδρομές θα είναι ασύμφωτες, αλλά σίγουρα θα το ξέρει ακριβέστερα μετά. Ο αριθμός τους εκτιμάται ότι θα είναι σαφώς μικρότερος απ' ό,τι σήμερα, προς ικανοποίηση του υπουργού Οικονομίας. Αυτές, και μόνον αυτές, θα πρέπει να επιδοτηθούν και ο βαθμός επιδότησης θα πρέπει να είναι τέτοιος ώστε να εξασφαλίζει επίπλεδο εισιτηρίου αντιστοίχου ύψους ανά επιβατομίλι με άλλες μη επιδοτούμενες διαδρομές.

ΒΗΜΑ ΔΕΥΤΕΡΟ: ΕΠΙΛΕΚΤΙΚΑ ΕΠΙΔΟΤΟΥΜΕΝΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Σε νησιά όπου η κίνηση δεν επαρκεί για την κερδοφόρα λειτουργία του πλοίου, ο Κανονισμός προβλέπει δυνατότητα επιδότησης. Η επιδότηση αυτή αποτελεί δημόσιο συμφέρον και αυτό την κάνει συμβατή με το ευρωπαϊκό κεκτημένο.

Πώς ορίζεται το δημόσιο συμφέρον:

Ένας ορισμός θα μπορούσε να ήταν ο εξής: Η εξασφάλιση τακτικών, αξιόπιστων και προσιτών ακτοπλοϊκών υπηρεσιών καθ' όλη τη διάρκεια του έτους ανάμεσα στην ηπειρωτική Ελλάδα και τα κατοικήσιμα νησιά της Ελλάδας, καθώς και σε επιλεγμένες πορθμειακές γραμμές, ώστε να εξασφαλίζεται η συνοχή, η κινητικότητα του πληθυσμού και η οικονομική ανάπτυξη της νησιωτικής Ελλάδας.

Το σημερινό σύστημα σαφώς δεν διασφαλίζει το δημόσιο συμφέρον.

Με την έλλειψη ανταγωνισμού που δημιουργεί η κατ' ευφημισμόν μόνο απελευθέρωση, και με τις μονοπωλιακές καταστάσεις που ακόμη υπάρχουν σε πολλές γραμμές, ούτε οι ναύλοι είναι τόσο προσιτοί σε μερικές γραμμές ούτε η ποιότητα υπηρεσιών είναι η καλύτερη δυνατή. Τα περισσότερα νέα πλοία είναι στην Αδριατική, εκεί όπου υπάρχει ανταγωνισμός, και υπάρχουν σαφείς ενδείξεις υποβάθμισης της ποιότητας υπηρεσιών εκεί όπου ο λίγος ανταγωνισμός που υπήρχε σταμάτησε (τυχαίο παράδειγμα: Δυτι-

κές Κυκλάδες). Σε πολλές γραμμές, η ακτοπλοΐα πλέον χάνει από το αεροπλάνο.

Μερικοί οικονομολόγοι πιστεύουν ότι αν το κράτος θέλει πραγματικά να στηρίξει κοινωνικές ομάδες όπως τους κατοίκους απομακρυσμένων νησιών, είναι πιο αποτελεσματικό να το κάνει απευθείας μέσω φοροαπαλλαγών ή ακόμη και δίνοντάς τους μετρητά για την ενίσχυση του εισοδήματός τους, παρά μέσω επιδοτήσεων των ναύλων που πληρώνουν ή των άγονων γραμμών που χρησιμοποιούν. Πάντως, για τη



διατήρηση ενός αποδεκτού επιπέδου ακτοπλοϊκής εξυπηρέτησης, ο Κανονισμός 3577 παρέχει στο ΥΕΝ, μέσω του Άρθρου 4, τη δυνατότητα επιδότησης των γραμμών δημοσίων υπηρεσιών χωρίς να προδιαγράφει τον τρόπο που αυτή θα δοθεί.

Κριτήρια επιλογής γραμμών «δημοσίων υπηρεσιών»:

Κατά το Άρθρο 4, αυτές ορίζονται ως εκείνες που ο πλοιοκτήτης, σκεπτόμενος στενά το δικό του εμπορικό συμφέρον, δεν θα επέλεγε να εξυπηρετήσει οικειοθελώς. Από το σύνολο των λιμένων της Ελλάδας, μερικοί με εξαιρετικά μικρή κίνηση ή/και σε απομακρυσμένες περιοχές είναι σαφές ότι ανήκουν σε γραμμές της κατηγορίας αυτής. Άλλοι λιμένες, με μεγάλη κίνηση, είναι σαφές ότι **δεν** ανήκουν. Υπάρχουν και μερικοί λιμένες οι οποίοι δεν είναι εξαρχής σαφές σε ποια κατηγορία ανήκουν, ή ανήκουν στη μια κατηγορία το καλοκαίρι και στην άλλη το χειμώνα.

Ποιοι είναι οι λιμένες αυτοί (ανά κατηγορία) μπορεί να προσδιορισθεί από το ΥΕΝ μετά την ανάλυση της κίνησης (ζήτησης) στους λιμένες αυτούς και μετά από αξιολόγηση του ενδιαφέροντος (προσφοράς) των ακτοπλοϊκών εταιρειών να εξυπηρετήσουν τους λιμένες αυτούς οικειοθελώς, μετά από κατάλληλη πρόσκληση ενδιαφέροντος σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Επειδή για μερικούς από τους λιμένες για τους οποίους θα εκδηλωθεί ενδιαφέρον για πραγματικά ελεύθερη δρομολόγηση είναι ενδεχόμενο είτε η συχνότητα είτε η τιμή στην οποία προσφέρεται η υπηρεσία να μην κριθούν ικανοποιητικές από την Πολιτεία, τέτοιοι λιμένες θα μπορούν να ενταχθούν στο σύνολο των λιμένων δημοσίου συμφέροντος. Στο σύνολο αυτό θα μπορούν επίσης να ενταχθούν προσωρινά λιμένες στους οποίους η εξυπηρέτηση καθίσταται προβληματική για οποιονδήποτε λόγο (π.χ. πτώχευση μιας από τις εταιρείες που τους εξυπηρετεί).

Μετά την κατηγοριοποίηση των λιμένων ως άνω, θα πρέπει η Πολιτεία να σχεδιάσει το δίκτυο γραμμών δημοσίου συμφέροντος του καλοκαιριού και το αντίστοιχο του χειμώνα, και μόνο για τους λιμένες όπου δεν υπάρχει ενδιαφέρον ελεύθερης δρομολόγησης - ή υπάρχει περιορισμένο ενδιαφέρον. Θα πρέπει να καθορίσει τις ελάχιστες επιθυμητές συχνότητες εξυπηρέτησης αυτών των λιμένων, έπειτα από

ανάλυση της κίνησης (καλοκαίρι - χειμώνα), τα ελάχιστα προσόντα πλοίων, καθώς και μέγιστα επίπεδα ναύλων. Οι λιμένες αυτοί μπορούν να κατηγοριοποιηθούν σε «υποδίκτυα» (π.χ. Δυτικές Κυκλάδες, Αργοσαρωνικός κ.κ.). Για κάθε ένα από αυτά, θα προκηρύσσεται δημόσιος διαγωνισμός σε ευρωπαϊκό επίπεδο για την ανάθεση της εξυπηρέτησης των λιμένων αυτών σε ακτοπλοϊκές εταιρείες.

Δυνατότητα επιδότησης, θέσπιση άλλων κινήτρων κ.λπ.: Πρέπει να υπάρχει επι-



δότηση στον πλοιοκτήτη αν αποδεδειγμένα υπάρχει ζημιά στη λειτουργία μιας γραμμής δημόσιας υπηρεσίας. Η επιδότηση θα πρέπει να γίνεται άμεσα από τον κρατικό προϋπολογισμό και όχι έμμεσα από επίναυλο στις ελεύθερες γραμμές, διότι το τελευταίο θα δημιουργούσε στρέβλωση του ανταγωνισμού στις ελεύθερες γραμμές, επιβάρυνση των κατοίκων των νησιών κ.λπ. Άρα ο επίναυλος που θεσπίστηκε με το Ν. 2932 πρέπει κατά τη γνώμη μας να καταργηθεί. Η διατήρηση δικτύου δημοσίων υπηρεσιών εξυπηρετεί το στρατηγικό συμφέρον όλης της χώρας και όχι των επιβατών για νησιά με μεγάλη κίνηση, ή εκείνων που πάνε για διακοπές, ώστε μόνον αυτοί να πληρώνουν.

Όσο για κίνητρα στους πλοιοκτήτες που βάζουν πλοία στις γραμμές δημοσίων υπηρεσιών, θα μπορούσαν να θεσπισθούν φοροαπαλλαγές, επιδότηση επιτοκίων για δάνεια για τα πλοία που χρησιμοποιούν για τις γραμμές αυτές ή άλλα κίνητρα. Προσοχή όμως, αυτά δεν πρέπει να στρεβλώνουν τον ανταγωνισμό στις ελεύθερες γραμμές!

Το πιο βασικό που πρέπει να καταλάβει η κυβέρνηση είναι ότι **η εξέλιξη στον ένα τομέα της ακτοπλοΐας είναι αλληλένδετη με την εξέλιξη στον άλλο**. Για τις γραμμές δημόσιας υπηρεσίας, είναι δεδομένο ότι η Πολιτεία θέλει να εφαρμόσει κοινωνική πολιτική, δηλαδή ότι θέλει ένα επαρκές σύστημα ακτοπλοϊκών γραμμών σε όλη τη χώρα καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Ας αποφασίσει πρώτα ποιο επίπεδο εξυπηρέτησης θέλει, κατόπιν διαλόγου με τους εμπλεκόμενους φορείς, και κυρίως τις τοπικές νησιωτικές κοινωνίες. Κατόπιν, ας χρηματοδοτήσει απευθείας το κομμάτι στο οποίο το επίπεδο αυτό δεν καλύπτεται από την ελεύθερη αγορά. Όμως, **η κάλυψη από την ελεύθερη αγορά θα εξαρτηθεί από το πόσο δυναμικά θα αφηθεί να αναπτυχθεί αυτός ο τομέας**. Επιβάλλοντας ευρείας έκτασης υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα αυτό, το κράτος διατρέχει τον κίνδυνο να τον καθηλώσει σε χαμηλούς ή αρνητικούς ρυθμούς ανάπτυξης προτού καν αυτός ξεκινήσει.

Είναι γνωστό ότι η όλη διατύπωση της ακτοπλοϊκής πολιτικής στο προ του Ν. 2932 θεσμικό καθεστώς βασίστηκε κυρίως στις ανάγκες του τομέα «δημοσίων υπηρεσιών», δηλαδή στην ανά-

γκη να παρέχεται κάποιο ελάχιστο επίπεδο υπηρεσιών σε όλα τα νησιά καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Παρ' όλη τη μεγάλη οικονομική του σημασία, ο τομέας «ελεύθερων γραμμών» στην ακτοπλοΐα, δηλαδή των γραμμών μεγάλης ζήτησης (τουριστικής ή άλλης) που θα ήθελαν να προσφέρουν οικειοθελώς οι πλοιοκτήτες, αντιμετωπίστηκε τα τελευταία 50 χρόνια από την Πολιτεία σαν πολίτης δεύτερης κατηγορίας, του οποίου οι ανάγκες υπολογιζόταν μόνον ως προς το σε ποιο βαθμό μπορούσαν να εξυπηρετηθούν τις ανάγκες του άλλου τομέα, εκείνου των δημοσίων υπηρεσιών. Με αυτόν τον τρόπο, η «κοινωνική πολιτική» έφτασε να παρεμποδίζει την καλύτερη εξυπηρέτηση του τομέα των ελεύθερων γραμμών, αποτυγχάνοντας να δει ότι όσο πιο επικερδής θα ήταν αυτός ο τομέας, τόσο περισσότερο οι πλοιοκτήτες θα μπορούσαν να παράχουν καλύτερες υπηρεσίες δημόσιου χαρακτήρα. Η παρεμπόδιση αυτή γινόταν μέσω του ισοπεδωτικού ελέγχου των ναύλων και μέσω ενός βυζαντινού συστήματος χορήγησης αδειών σκοπιμότητας, κάτι που ήταν ασύμβατο με τον Κανονισμό 3577. Δυστυχώς, μια παρόμοια νοοτροπία και πρακτική έχει συνεχισθεί με τη μέχρι σήμερα εφαρμογή του Ν. 2932.

Εκτός από την παραπομπή της χώρας μας στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, το πρόβλημα που διαγράφεται είναι το εξής. Η μη εύρωστη ανάπτυξη του τομέα των ελεύθερων γραμμών θα προκαλέσει αργά ή γρήγορα την αδυναμία και του άλλου τομέα της ακτοπλοΐας, εκείνου των γραμμών δημόσιας υπηρεσίας, να προσφέρει σωστές υπηρεσίες. Πλέον σημαντικό, θα προκαλέσει και την αδυναμία του κράτους να τις χρηματοδοτήσει. Όταν φτάσουμε εκεί, **και δυστυχώς προς τα εκεί πορευόμαστε με μεγάλη ταχύτητα**, η οποία εξέλιξη θα είναι επώδυνη για όλους, ιδιαίτερα σε μια χρονική συγκυρία κατά την οποία θα επιχειρηθεί η μείωση των ελλειμμάτων.

Ανεξάρτητα από την έκβαση του διαλόγου που ξεκίνησε το Δεκέμβριο, ένα είναι το σίγουρο. Χρειάζεται πολιτικό θάρρος να ληφθούν τα μέτρα εκείνα που θα αναστρέψουν την ακτοπλοΐα από την πραγματικά επικίνδυνη τροχιά στην οποία βρίσκεται σήμερα. Τροχιά η οποία θα επιδεινωθεί δραματικά και μαθηματικά θα οδηγήσει σε εκρηκτικές καταστάσεις όσο η εφαρμογή άμεσων διορθωτικών μέτρων καθυστερεί.

Ταξιδέψτε σε όλο το Αιγαίο

- ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΧΙΟΣ - ΜΥΤΙΛΗΝΗ - ΛΗΜΝΟΣ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ
- ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΧΙΟΣ - ΜΥΤΙΛΗΝΗ - ΛΗΜΝΟΣ - ΚΑΒΑΛΑ
- ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΣΥΡΟΣ - ΤΗΝΟΣ - ΜΥΚΟΝΟΣ - ΑΜΟΡΓΟΣ
- ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ - ΙΚΑΡΙΑ - ΣΑΜΟΣ



Πειραιάς: 210 4123185-4115015, Θεσσαλονίκη: 2310 522716, Λήμνος: 22540 22460,
 Σύρος: 22810 83400, Μυτιλήνη: 22510 28480-22220, Εύδηλος: 22750 31990,
 Αμοργός: 22850 71201, Σάμος: 22730 25133, Μύκονος: 22890 28240,
 Τήνος: 22830 22517, Άγιος Κήρυκος: 22750 22397-8, Νάξος: 22850 23830,
 Χίος: 22710 23971-25848, Καβάλα: 2510 226149, Καρλόβασι: 22730 35105.



NEL LINES

... η γέφυρα του Αιγαίου



Η ανάπτυξη των απομονωμένων νησιών μέσω του τομέα των θαλασσίων μεταφορών

Η εξάρτηση της κοινωνικοοικονομικής ανάπτυξης των νησιωτικών περιοχών, και ιδιαίτερα απομονωμένων, των ευρωπαϊκών κρατών καθώς και γενικά ζωτικών συμφερόντων των από τον τομέα των υπηρεσιών θαλασσίων ενδομεταφορών έχει γίνει δεκτή στο πλαίσιο των οργάνων της Ε.Ε. με τη θέσπιση ειδικών, εξαιρετικών ρυθμίσεων της κοινοτικής νομοθεσίας και πολιτικής. Οι εξαιρετικές αυτές ρυθμίσεις υιοθετούνται από τα κράτη-μέλη ως ειδικά διοικητικά μέτρα για τη χορήγηση κοινοτικών και εθνικών ενισχύσεων, που θεωρούνται το αποτελεσματικό μέσον για την κάλυψη των ιδιαίτερων κοινωνικοοικονομικών αναγκών των νησιών και τη διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας μεταξύ ηπειρωτικής και νησιωτικής χώρας. Οι ενισχύσεις αυτές είναι α) επενδυτικές ενισχύσεις και β) λειτουργικές ενισχύσεις.



Της Κίρης Π. Μαυρομάτη,
δικηγόρου, συμβούλου Ναυτικού
Επιμελητηρίου Ελλάδος (ΝΕΕ)
(Οι απόψεις είναι προσωπικές και δεν δεσμεύουν τον ανωτέρω φορέα)

Οι επενδυτικές ενισχύσεις συμπεριλαμβάνουν, μεταξύ των άλλων, τη συγχρηματοδότηση μέτρων για ανανέωση μέσων για τη θαλάσσια μεταφορά (χρηματοδότηση ναυπήγησης, εξοπλισμού κ.λπ.), στο πλαίσιο του Κοινοτικού Προγράμματος «Marco Polo» χρονικής διάρκειας 2003 έως 2010 και συνολικού προϋπολογισμού ύψους 115.000.000 ευρώ, καθώς και ποικίλες εθνικές ενισχύσεις ναυπήγησης, μετασκευής, ανανέωσης του εξοπλισμού ασφαλών και φιλικών προς το περιβάλλον πλοίων, που θα απασχολούν όσο το δυνατόν μεγαλύτερο αριθμό κοινοτικών ναυτικών. Η χορήγηση περιφερειακών ενισχύσεων, σύμφωνα με σχετικές ανακοινώσεις, που λαμβάνουν τη μορφή των επενδυτικών ενισχύσεων, συμπεριλαμβανομένων αυτών για αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων θαλασσιών μεταφορών, είναι δυνατόν να απευθύνεται προς ναυτιλιακές εταιρείες που έχουν την πραγματική έδρα τους σε υποβαθμισμένες νησιωτικές περιοχές, τα κέρδη εισρέουν στη συγκεκριμένη νησιωτική περιοχή για εύλογο χρονικό διάστημα και απασχολούν κατοίκους της περιοχής. Η δυνατότητα αυτή είναι ιδιαίτερα σημαντική για τα ελληνι-

κά νησιά, που τα περισσότερα έχουν τα χαρακτηριστικά των απομονωμένων και υποβαθμισμένων νησιωτικών περιφερειών.

Η χορήγηση περιφερειακών ενισχύσεων για την ίδρυση και εγκατάσταση εταιρειών στο έδαφος απομονωμένου ελληνικού νησιού, που θα παρέχουν τις υπηρεσίες τους σε όλους τους τομείς των θαλασσιών μεταφορών, θα ήταν δυνατόν να αναφέρονται στην

- Ίδρυση με τη συμμετοχή στο κεφάλαιο κατοίκων των νησιών, κυρίως ναυτικών, και εγκατάσταση ναυτικής εταιρείας λαϊκής βάσης με πραγματική έδρα στο έδαφος απομονωμένου νησιού για την παροχή υπηρεσιών ακτοπλοϊκών μεταφορών κυρίως μεταξύ μικρών νησιών.
- Ίδρυση και εγκατάσταση εταιρειών ναυπήγησης, μετασκευής και επισκευής σκαφών αναψυχής, εκμετάλλευσης των κατασκευασθσομένων όρμων καταφυγής επαγγελματικών σκαφών αναψυχής, εκμετάλλευσης μαρινών απομονωμένων νησιών, ιδιαίτερα από πρόσωπα, φυσικά ή νομικά, που είναι νησιώτες και δραστηριοποιούνται στον τομέα των επαγγελματικών σκαφών αναψυχής (ως κριτήριο



επιλεξιμότητας) για να επιτευχθεί ο στόχος ποιοτικών και χαμηλού κόστους υπηρεσιών αναλόγων των ανταγωνιστικών χωρών, Τουρκίας, Κροατίας, Μάλτας, Ισπανίας.

Η θέσπιση μειωμένων λιμενικών τελών αποτελεί ένα πρόσθετο μέτρο ενίσχυσης της ανάπτυξης της νησιωτικής ακτοπλοΐας.

Οι λειτουργικές ενισχύσεις προς τις εταιρείες των απομονωμένων νησιών αναφέρονται στην κάλυψη λειτουργικής ζημίας και έχουν σχέση με την απαλλαγή ή εκπτώσεις φόρων και ποικίλων λιμενικών ή άλλων τελών. Οι κρατικές αυτές ενισχύσεις θα πρέπει γενικά να έχουν σκοπό την απασχόληση κοινοτικών και ειδικά κατοίκων των απομονωμένων νησιωτικών περιφερειών, τόσο στην ξηρά όσο και στη θάλασσα, για να υλοποιηθούν τα κοινοτικά και τοπικά συμφέροντα.

Η χορήγηση κρατικών ενισχύσεων είναι δυνατή στο πλαίσιο της επιβολής υποχρεώσεων δημοσίων υπηρεσιών για την εξυπηρέτηση προγραμματισμένων τακτικών δρομολογιακών γραμμών (από και προς τα νησιά ή και μεταξύ των) χαμηλού ή μηδενικού επιχειρηματικού ενδιαφέροντος, οι οποίες δεν

είναι εμπορικά βιώσιμες σε ένα πλαίσιο ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού. Αυτές τις γραμμές οι κοινοτικοί πλοιοκτήτες δεν θα αναλάμβαναν να εξυπηρετήσουν σύμφωνα με τα πάγια εθνικά πρότυπα συνέχειας, τακτικότητας, μεταφορικού δυναμικού, επάνδρωσης, τιμολόγησης εάν ελάμβαναν υπ' όψιν μόνον το οικονομικό τους συμφέρον.

Η κάλυψη μη εμπορικά βιώσιμων διαδρομών με την επιβολή υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας θεωρείται ότι αποτελεί ανάληψη εκτέλεσης υπηρεσίας δημοσίου συμφέροντος, που δικαιολογεί τον περιορισμό εφαρμογής της θεμελιώδους κοινοτικής αρχής περί ελεύθερης παροχής υπηρεσιών για να εξυπηρετηθεί το δημόσιο συμφέρον στις εθνικές τακτικές γραμμές.

Το μεγαλύτερο ποσοστό των τακτικών και πρόσφορων υπηρεσιών ενδομεταφορών από, προς και μεταξύ των ελληνικών νησιών καθ' όλη τη διάρκεια του έτους μπορούν να θεωρηθούν ως δημόσιο συμφέροντος, διότι μόνον ένα μικρό ποσοστό αυτών των υπη-

γραμμών (δηλαδή χωρητικότητα, ηλικία, εξοπλισμό), (ii) της τιμολόγησης, δηλαδή το ανώτατο όριο τιμής ναύλου, (iii) της συχνότητας των δρομολογίων ειδικά όλο το χρόνο, κατόπιν εκπόνησης σχετικής μελέτης για τις πραγματικές ανάγκες του κάθε νησιού σε περιόδους ύφεσης και σε περιόδους αιχμής, ούτως ώστε να διασφαλίζει τη συνεχή και την τακτική παροχή ποιοτικών με χαμηλό κόστος μεταφορικών υπηρεσιών προς τους κατοίκους των νησιών, (iv) επάνδρωσης του πλοίου, το οποίο πρέπει να ανταποκρίνεται στο κοινοτικό συμφέρον περί απασχόλησης του υψηλότερου δυνατού αριθμού κοινοτικών ναυτικών, διατήρησης της κοινοτικής τεχνογνωσίας, ελέγχου των κοινοτικών πλοίων από κοινοτικά πληρώματα και στο εθνικό δημόσιο συμφέρον περί διατηρήσεως (μειώνοντας το ναυτεργατικό κόστος με την πλήρη απαλλαγή εισφορών κοινωνικής ασφαλίσεως πληρώματος) της προσφοράς θέσεων εργασίας για τους Έλληνες ναυτικούς των νησιών και γενικά της ελ-



νικής περιόδου ή έκτακτης δρομολόγησης.

Η χρονική διάρκεια της σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας αποτελεί σημαντικό παράγοντα για την παροχή επαρκών υπηρεσιών στα ελληνικά νησιά, ιδιαίτερα εάν αντισυμβαλλόμενο μέρος είναι «τοπικός μεταφορέας του μικρού νησιού».

Η ανωτέρω διάρκεια έχει καθορισθεί ενδεικτικά από την Επιτροπή στο ανώτατο όριο των πέντε ή έξι ετών, λαμβάνοντας υπ' όψιν την αρχή της αναλογικότητας. Όμως, όσον αφορά τη χρονική διάρκεια σύμβασης που αφορά μικρά νησιά (με κριτήριο το μέγιστο ετήσιο συνολικό αριθμό 100.000 επιβατών) αυξάνεται κατ' ανώτατο όριο στα δώδεκα χρόνια. Η συνομολόγηση μιας τέτοιας πολυετούς αποκλειστικής σύμβασης εφαρμόζεται από την αρμόδια αρχή ορισμένων κρατών-μελών όπως Ιταλία και Ισπανία.

Από τα ανωτέρω εκτεθέντα προκύπτει ότι η ελληνική Πολιτεία έχει τις δυνατότητες, σύμφωνα με την κοινοτική νομοθεσία και πολιτική, να λύσει αποτελεσματικά το πρόβλημα της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης των ελληνικών νησιών και εξυπηρετήσεως των εθνικών στρατηγικών συμφερόντων μέσω των διαφόρων τομέων των θαλασσιών μεταφορών. Όμως απαιτείται να τροποποιηθούν ορισμένες διατάξεις του Ν. 2932/2001 για να εναρμονισθούν με αυτές της σχετικής κοινοτικής νομοθεσίας (βλέπε. Κ. Μαυρομάτη «Οι επιπτώσεις της εφαρμογής της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα της ακτοπλοΐας», Πειραιϊκή Νομολογία, τόμος 25, τεύχ. 1 και 2, 2003) και να πληρωθούν τα κενά της ελληνικής πολιτικής θαλασσιών μεταφορών στη νησιωτική περιφέρεια και ιδιαίτερα στα απομονωμένα νησιά.

ρεσιών συνιστά εμπορικά βιώσιμη επιχειρηματική δραστηριότητα για οιονδήποτε κοινοτικό πλοιοκτήτη.

Η ελληνική αρμόδια Αρχή δεν έχει καθορίσει τις τακτικές γραμμές ενδομεταφορών που εμπίπτουν στην έννοια του δημοσίου συμφέροντος, διότι δεν έχει σχετική υποχρέωση κατά τον κανονισμό, αλλά έχει θεσπίσει τα εθνικά πρότυπα ελάχιστης συχνότητας για όλες τις ανωτέρω γραμμές ως να είναι όλες δημόσιες υπηρεσίες. Η ανωτέρω Αρχή, κατά το δικαστήριο, δεν έχει δικαίωμα να θεωρήσει τις υπηρεσίες όλων των νησιωτικών ενδομεταφορών, δηλαδή και των κερδοφόρων γραμμών, ως δημόσιες υπηρεσίες.

Αντίθετα, η ελληνική Πολιτεία έχει υποχρέωση να συμπληρώσει τα κενά του Ν. 2932/2001 [άρθρ. 8(1)] και να προσδιορίσει σαφώς (κατά το ισπανικό πρότυπο), κατά την εφαρμογή της διαδικασίας σύναψης σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας (ΣΔΥ), το εθνικό πρότυπο (i) της μεταφορικής ικανότητας του πλοίου για κάθε γραμμή ή δέσμη

ληνικής περιφέρειας από τον τομέα της νησιωτικής ακτοπλοΐας, που είναι ένας τομέας υψηλής εργατικής έντασης και που επηρεάζει την έκταση της ανεργίας με συνέπεια την πληθυσμιακή αποψίλωση ιδιαίτερα των μικρών νησιών. Η τελευταία, η οποία συνδέεται με την κοινωνικοοικονομική ζωή των νησιών, επηρεάζει την αποκλειστική οικονομική ζώνη της Ελλάδος.

Επίσης η ελληνική Πολιτεία έχει υποχρέωση να τροποποιήσει τις διατάξεις του Ν. 2932/2001 περί σύναψης σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας, ούτως ώστε να εναρμονίζεται με τις κοινοτικές διατάξεις (άρθρο 90 ΣΡ) και να συμπεριλάβει στους όρους της προσκλήσεως, που αποτελούν κατά το Ν. 2932/2001 τους όρους της σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας, τις πρόσθετες υποχρεώσεις εκτός από αυτές του υιοθετηθέντος γενικού συστήματος των υποχρεώσεων δημοσίων υπηρεσιών (ΥΔΥ) όπως περί προσθέτων συνδέσεων κατά τη χειμερινή περίοδο ή περί αντικατάστασης πλοίου εντός ελαχίστης хро-

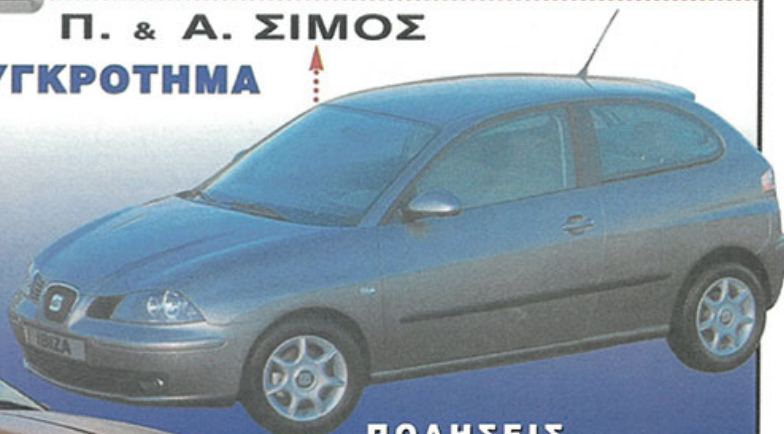


Impocar A.E.

Π. & Α. ΣΙΜΟΣ

ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ

**Εως 60 Μηνιαίες
Άτοκες Δόσεις**



**ΠΩΛΗΣΕΙΣ
SERVICE
ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ
ΑΞΕΣΟΥΑΡ
ΦΑΝΟΠΟΙΕΙΟ
ΒΑΦΕΙΟ**

ΠΕΙΡΑΙΩΣ 93, 18541 ΠΕΙΡΑΙΑΣ, Τηλ.: 210 48 33 877, Fax: 210 48 25 931

TRANSMAR SHIPPING Co S.A.

MANAGERS - OPERATORS

QUALITY - SAFETY - ACCURACY

FOCUSING IN THE FUTURE

TRANSMAR

**G. KAVOUKAS - MARGARITA KAVOUKA
SHIPPING AGENCY**

SERVICE ABOVE ALL

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



Τα σημαντικότερα γεγονότα του έτους

Ιανουάριος

3/1

Επανεξελέγη πρόεδρος της Πανελληνίας Ένωσης Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού ο Ευάγγελος Κούζιλος.

7/1

Στη διάρκεια του Δεκεμβρίου 2003 τα ναυπηγικά προγράμματα των Ελλήνων εφοπλιστών ανήλθαν σε 716 εκατ. δολάρια, με 22 παραγγελίες για ναυπήγηση δεξαμενό-πλοίων χωρητικότητας 1,73 εκατ. dwt.

8/1

Αύξηση-ρεκόρ, της τάξης του 46%, σημείωσε το 2003 η ναυπηγική παραγωγή στην Κίνα.

9/1

Ακινητοποιήθηκε στο λιμάνι Ντέρμπαν, της Ν. Αφρικής, το κρουαζιερόπλοιο «Olympia Countess» της Royal Olympic Cruises ύστερα από δικαστική παρέμβαση λόγω χρηματικών οφειλών της εταιρείας.

10/1

Πετρελαϊκά φορτία για λογαριασμό της Shell θα μεταφέρει η εισηγμένη στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης General Maritime Corp.

14/1

Συμφώνησε η Ολομέλεια του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου με το περιεχόμενο της πρότασης Οδηγίας της Επιτροπής, που αφορά τη ρύπανση από πλοία και την εισαγωγή κυρώσεων, συμπεριλαμβανομένων ποινικών κυρώσεων, για αδικήματα ρύπανσης.

Σε ρότα ποιοτικής αναβάθμισης, το ελληνικό νηολόγιο ενισχύθηκε το 2003 κατά 168 πλοία χωρητικότητας 7,15 εκατ. κοχ, ενώ αντίστοιχα διεγράφησαν 156 πλοία συνολικής χωρητικότητας 4,43 εκατ. κοχ.

15/1

Η Λισαβώνα και όχι ο Πειραιάς επελέγη τελικά ως έδρα του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας. Το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας δεν θα καρπωθεί τα οφέλη για την περαιτέρω ανάπτυξη του cluster των ναυτιλιακών και παραναυτιλιακών δραστηριοτήτων.

21/1

Σε απολογισμό του έργου της κυβέρνησης χωρίς αναφορά σε εξαγγελίες μέτρων για τη ναυτιλία περιορίστηκε ο πρωθυπουργός Κώστας Σημίτης, στο πλαίσιο των εγκαινίων του νέου επιβατηγού σταθμού στην Ακτή Βασιλειάδη, στο λιμάνι του Πειραιά.

24/1

Ο γενικός γραμματέας του IMO Ευ. Μητρόπουλος συναντήθηκε με την επίτροπο Μεταφορών και αντιπρόεδρο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της Ε.Ε., Λογίολα ντε Παλάθιο. Οι δύο πλευρές συμφώνησαν ότι ο IMO παραμένει ο βασικός φορέας λήψης και εφαρμογής μέτρων στην παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία, ενώ η Ε.Ε. εστιάζεται στην προστασία των ακτών στην περιφέρεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης.





5/2

Τη δυσφορία του ελληνικού εφοπλισμού για την καθυστέρηση λήψης του β' πακέτου μέτρων ανταγωνιστικότητας εξέφρασε ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών Νίκος Ευθυμίου, στην ομιλία του που έγινε στο πλαίσιο της ετήσιας γενικής συνέλευσης της ΕΕΕ.

9/2

Στις πρώτες 31 μέρες του 2004 οι Έλληνες πλοιοκτήτες προχώρησαν σε 18 παραγγελίες πλοίων, συνολικής αξίας 600 εκατ. δολαρίων.

15/2

Επενδύσεις συνολικού ύψους 244 εκατ. δολαρίων πραγματοποίησαν οι Έλληνες πλοιοκτήτες στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων την τελευταία εβδομάδα.

16/2

Επίτιμο μέλος του διοικητικού συμβουλίου του Propeller Club ανακηρύχθηκε ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδας Σπύρος Αλεξανδράτος ως αναγνώριση της συμβολής του στην ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας.

17/2

Την παρέμβαση του πρωθυπουργού Κώστα Σημίτη για την κρίση που έχει ξεσπάσει στην ελληνική κρουαζιέρα ζητεί, με επιστολή του, ο πρώην ΥΕΝ Γιώργος Ανωμερίτης.

14/1

Σε «Σύνδεσμο Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας» μεταλλάχθηκε η Ένωση Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων αφού, όπως τόνισαν τα μέλη του Συνδέσμου, η Πολιτεία δεν ευαισθητοποιήθηκε στα προβλήματα και αιτήματά τους.

23/2

Τριγμοί στην αυτονομία της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας. Τα πλοία της αποτελούν στόχο της τέως... Ένωσης Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων μετά την καταστροφή που έχει πλήξει την ελληνική κρουαζιέρα.

27/2

Επανεκλέγεται στην προεδρία του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδας ο Σπύρος Αλεξανδράτος. Παράλληλα, νέο διοικητικό συμβούλιο εκλέγεται στην Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας. Ο κ. Στ. Σαρρής παραμένει στην προεδρία.

1/3

Ναυτική τραγωδία στον Ατλαντικό, στις ανατολικές ακτές των ΗΠΑ, όταν το υπό σημαία Σιγκαπούρης χημικό δεξαμενόπλοιο «Bow Mariner» έπειτα από έκρηξη τυλίχθηκε στις φλόγες και βυθίστηκε. Έξι ναυτικοί διεσώθηκαν και 18 αγνοούνται, μεταξύ αυτών και τρεις Έλληνες.

3/3

Επιστρέφει στις κρουαζιέρες η Royal Olympic Cruises μετά την απόφαση του Εφετείου Πειραιά να την εντάξει στο άρθρο 45 του Ν. 1892/90 και να της ορίσει επίτροπο διαπραγματευτή.

8/3

Στην ομιλία του στη Ναυτική Λέσχη Πειραιά ο γενικός γραμματέας του ΙΜΟ Ευ. Μητρόπουλος επισήμανε: «Η διατήρηση του Οργανισμού αλώβητου και ο σεβασμός στην παγκοσμιότητα των κανονισμών του καθίσταται αδήριτη ανάγκη περισσότερο σήμερα από ποτέ άλλοτε. Πρόκειται περί μύθου η αναποτελεσματικότητα του ΙΜΟ».

10/3

Στην ομιλία του, στο πλαίσιο της τελετής παράδοσης-παραλαβής του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, ο νέος ΥΕΝ Μανώλης Κεφαλογιάννης σκιαγράφησε τους βασι-

Μάρτιος

Απρίλιος

κούς άξονες που θα κινηθεί η ναυτιλιακή πολιτική της νέας κυβέρνησης. Στόχος η χάραξη αποτελεσματικής πολιτικής για την εμπορική ναυτιλία και η δημιουργία συνθηκών εμπιστοσύνης Πολιτείας και ναυτιλιακού κόσμου.

16/3

Με τον πρωθυπουργό Κωνσταντίνο Καραμανλή συναντήθηκε ο υπουργός Ε.Ν. Μανώλης Κεφαλογιάννης. Κεντρικό θέμα της συζήτησης η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας καθώς και η αύξηση των θέσεων εργασίας των Ελλήνων ναυτικών.

17/3

Η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία αποστέλλει υπόμνημα στον υπουργό Ε.Ν. κ. Κεφαλογιάννη με κεντρικούς άξονες τη διασφάλιση των θέσεων εργασίας των Ελλήνων ναυτεργατών, την κοινωνικοασφαλιστική προστασία και την επαναφορά του ειδικού φορολογικού καθεστώτος.

Νέος γενικός γραμματέας του ΥΕΝ ορίζεται ο κ. Ιωάννης Τζωάννος ενώ στη θέση του γενικού γραμματέα Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής τοποθετείται ο κ. Γεώργιος Βλάχος.

22/3

Η Ευρωπαϊκή Ένωση, ανταποκρινόμενη στο αίτημα της ελληνικής κυβέρνησης, κάλεσε την κυβέρνηση του Πακιστάν να προχωρήσει στην απελευθέρωση των Ελλήνων και Φιλιππινέζων ναυτικών που κρατούνται παράνομα μετά την προσάραξη του δεξαμενόπλοιου «Tasman Spirit».

26/3

Ο Μανώλης Κεφαλογιάννης ανακοινώνει ότι ο μισθός του κάθε προέδρου, διευθυνόντος συμβούλου και manager, εν γένει, που έχουν υπογράψει σύμβαση με νομικά πρόσωπα τα οποία είναι υπό την εποπτεία του ΥΕΝ, μειώνεται κατά 50%.

28/3

Ένα μήνα παράταση ζητεί το ΥΕΝ από την Ε.Ε. προκειμένου να δώσει σαφείς εξηγήσεις για τους λόγους που δεν απελευθερώθηκε πλήρως η ακτοπολιτική αγορά από την 1η Ιανουαρίου 2004, όπως όφειλε να κάνει η προηγούμενη κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ.

30/3

«Το σύστημα που ακολουθήθηκε για το καμποτάζ έφερε την καταστροφή στην κρουαζιέρα. Το αποτέλεσμα είναι ότι διαλύθηκε ο εργοδότης. Δεν επιλύουμε τα προβλήματα διαλύοντας τον εργοδότη», δήλωσε μεταξύ άλλων ο πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων, Περικλής Παναγόπουλος.

1/4

Την ευελιξία στις οργανικές συνθέσεις, την επιδοτούμενη απόσυρση και ανανέωση των μεσογειακών φορτηγών πλοίων, τη ναύλωση του γυμνού πλοίου, την εισαγωγή στο Χ.Α. και την επιδότηση ασφαλιστικών εισφορών των Ελλήνων ναυτικών είναι τα φλέγοντα θέματα της Μεσογειακής Ναυτιλίας, που θα τεθούν υπ' όψιν του κ. Κεφαλογιάννη, δήλωσε στη γενική συνέλευση της ΕΕΜΦΠ ο πρόεδρος Νίκος Βαρβατές.

6/4

Ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος καταθέτει υπόμνημα στον ΥΕΝ με θέματα προτεραιότητας την ανταγωνιστικότητα, την ενίσχυση των ελληνικών αντιπροσωπειών στους διεθνείς οργανισμούς και τη ναυτική εκπαίδευση.

16/4

Τα 6,5 εκατ. ευρώ θα αγγίξουν οι μελέτες που αφορούν τα μέτρα για την ασφάλεια των ελληνικών λιμένων στο πλαίσιο του Κώδικα ISPS.

21/4

Στην Ολομέλεια της Ευρωβουλής ο ευρωβουλευτής του ΠΑΣΟΚ Μ. Μαστοράκης καταγγέλλει την παραχάραξη της ελληνικής μετάφρασης της έκθεσης Στερξ, που αφορά τα συμπεράσματα της προσωρινής επιτροπής



Safety and Security Matters

MARSHALL ISLANDS REGISTRY

The Choice is Yours



International Registries,
(Greece) Ltd.
Maritime and Corporate Services
Tel: +30-210-4293-223/227
Fax: +30-210-4293-228
E-mail: piraeus@register-iri.com

WORLDWIDE OFFICES
WASHINGTON, DC/RESTON NEW YORK
FT. LAUDERDALE LONDON ZURICH
HONG KONG SINGAPORE
www.register-iri.com

Απρίλιος

Μάιος



της Ευρωβουλής για την ασφάλεια και τη θάλασσα και συγκεκριμένα στο κεφάλαιο που αφορά την ανταλλαγή απόψεων με τον πλοίαρχο του «Prestige», Απόστολο Μάγκουρα.

27/4

Ο Έλληνας πλοιοκτήτης Βασ. Παπαχρηστίδης πωλεί το στόλο του στην εταιρεία CBM, βελγικών συμφερόντων, έναντι 450 εκατ. δολαρίων. Η πώληση αφορά τα τέσσερα δεξαμενόπλοια, από τα μεγαλύτερα στον κόσμο, τύπου Visc διπλού τοιχώματος.

28/4

Το ποσόν των 25,5 δισ. δολαρίων έφτασε η δανειοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας από ελληνικές και τράπεζες του εξωτερικού. Η αύξηση αγγίζει το ποσοστό του 54,6% μέσα σε τρία χρόνια.

30/4

Ο YEN Μανώλης Κεφαλογιάννης υπέγραψε Προεδρικό Διάταγμα με το οποίο τροποποιούνται, ύστερα από 20 χρόνια, οι διατάξεις του Π.Δ. 296/85 «περί παρεχόμενης εις τους ασφαλισμένους του Οίκου του Ναύτου προστασίας». Οι τροποποιήσεις στοχεύουν στον εκσυγχρονισμό και στην προσαρμογή του Οίκου του Ναύτου στις νέες επιστημονικές εξελίξεις.

1/5

Κύπρος και Μάλτα, δύο από τα πλέον ανταγωνιστικά νηολόγια παγκοσμίως, εισέρχονται στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Ο ανταγωνισμός για τη ναυτιλία αρχίζει να σκληραίνει επικίνδυνα.

3/5

Η Blue Star Ferries αποσύρεται από τις διεθνείς γραμμές. Το ενδιαφέρον της ακτοπλοϊκής εταιρείας στρέφεται πλέον στο Αιγαίο.

10/5

Συναντήθηκε στο Λονδίνο ο υπουργός Ε.Ν. Μ. Κεφαλογιάννης με το Συμβούλιο της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου. Κεντρικοί άξονες της συζήτησης των δύο πλευρών ήταν η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας, η βελτίωση της ναυτικής εκπαίδευσης, η δημιουργία ικανού αριθμού αξιωματικών για την επάνδρωση των πλοίων και η κυβερνητική υποστήριξη των ελληνικών θέσεων στα διεθνή φόρα.

18/5

Η Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοϊας επαναφέρει το αίτημα της αύξησης 10% στην τιμή των εισιτηρίων. Αιτιολογία η εκτίναξη του λειτουργικού κόστους των πλοίων.

22/5

«Ως αιτία πολέμου θα εκληφθεί η μη ικανοποίηση, από την πλευρά της Πολιτείας, του αιτήματος για διπλασισμό του εφάπαξ, που έχει θέσει η Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων Ε.Ν.» δήλωσε στην ετήσια τακτική γενική συνέλευση ο πρόεδρος της ΠΕΠΕΝ Ευάγγελος Κούζιλος.

26/5

Υπόμνημα με τις προτάσεις της απέστειλε η Διεθνής Ναυτική Ένωση στον υπουργό Ε.Ν. Βασικότερα σημεία, η αναστροφή του δυσμενούς κλίματος, η ομαλοποίηση της εμπορευματικής ροής και η ανταπόκριση του ΟΛΠ στις βασικές υποχρεώσεις του.

29/5

Αύξηση των επενδύσεων κατά 32% πραγματοποίησε η ΟΛΠ Α.Ε. το 2003 σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος, φτάνοντας τα 40 εκατ. ευρώ έναντι 27 εκατ. ευρώ αντίστοιχα.





2/6

Με κυρώσεις απειλεί ο ΥΕΝ τους ακτοπλόους εάν αυξήσουν 10% τους ναύλους στην οικονομική θέση και στο γκαράζ.

7/6

Έγιναν το απόγευμα τα εγκαίνια της διεθνούς ναυτιλιακής έκθεσης «Ποσειδώνια 2004», παρουσία του πρωθυπουργού Κων. Καραμανλή.

9/6

Παραιτήθηκε από πρόεδρος της Blue Star Ferries και από μέλος του διοικητικού συμβουλίου των Επιχειρήσεων Αττικής ο Γεράσιμος Στρίντζης.

11/6

Υπέρ της πρόσληψης του Γερ. Στρίντζη στη θέση του διευθύνοντος συμβούλου στην Hellas Flying Dolphins τάσσεται το προεδρείο των Μινωικών Γραμμών.

16/6

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας στέλνει τους ακτοπλόους στην Επιτροπή Τιμών και Εισοδημάτων, αρνούμενος να νομιμοποιήσει τη μονομερή απελευθέρωση των ναύλων της οικονομικής θέσης και του γκαράζ.

17/6

Σταματούν τα έργα στη μαρίνα Ζέας, μετά τη δυναμική παρέμβαση των κατοίκων, του νομάρχη Πειραιά και των φορέων.

17/6

Νέα πρόσωπα ανέδειξε στο διοικητικό συμβούλιο η γενική συνέλευση της Hellas Flying Dolphins. Μεταξύ αυτών ο Γερ. Στρίντζης, ο Νίκος Βαρβατές (πρόεδρος της ΕΕΜΦΠ), ο εφοπλιστής Παν Λασκαρίδης και ο πρώην αρχηγός Α.Σ. Περ. Ουσατζόπουλος.

18/6

Παμψηφεί επανεξελέγη, για μια διετία, πρόεδρος του Committee ο Επαμεινώνδας Εμπειρίκος.



28/6

Η Arcadia Ship Management του Κων. Αγγελόπουλου πουλάει δύο δεξαμενόπλοια στην αμερικανικών συμφερόντων εταιρεία Omi Cor. Η ίδια εταιρεία αγοράζει 12 δεξαμενόπλοια από την εταιρεία συμφερόντων Μίνως Κυριακού Athenian Sea Carriers.

1/7

Το ισπανικό δικαστήριο απορρίπτει την αίτηση απελευθέρωσης του καπετάνιου του «Prestige», Απόστολου Μάγκουρα.

7/7

Αυξήσεις στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια, από 13 λεπτά μέχρι 1,87 ευρώ επί του καθαρού ναύλου, εξήγγειλε ο ΥΕΝ.

12/7

Άνοιγμα στη ναυτιλιακή αγορά της Κίνας έκανε ο Όμιλος Βαφειά προχωρώντας στη δημιουργία κοινοπραξίας με την ελληνικών συμφερόντων ναυλομεσιτική εταιρεία North Star Shipping. Η νέα εταιρεία, η Eastern Star Maritime, θα έχει έδρα το Qingdao στην Κίνα.

17/7

Ο εφοπλιστής Σταμάτης Ρέστης άφησε την τελευταία του πνοή από ανακοπή καρδιάς σε ηλικία 67 ετών.

26/7

Το νεότευκτο δεξαμενόπλοιο «Aegean Angel», χωρητικότητας 160.000 dwt, παρέλαβε η Arcadia Shipmanagement του Κωνσταντίνου Αγγελόπουλου.

28/7

Κατά 40% αυξήθηκε το εισρεύσαν ναυτιλιακό συνάλλαγμα το πεντάμηνο Ιανουαρίου - Μαρτίου 2004.

Αύγουστος

Σεπτέμβριος



10/8 Υπό άκρα μυστικότητα συναντήθηκαν ο πρόεδρος των ΕΠΑΤΤ, Περικλής Παναγόπουλος με τον πρόεδρο των Μινωικών Κωνσταντίνο Κληρονόμο. Θέμα της συνάντησης η Hellas Flying Dolphins.

11/8 Στην ολυμπιακή ζώνη λιμάνι του λιμανιού του Πειραιά κατέπλευσε το μεγαλύτερο κρουαζιερόπλοιο του κόσμου, το «Queen Mary 2».

Στην εταιρεία Titan Oil ανήκει πλέον το VLCC δεξαμενόπλοιο «Chios» του Ομίλου Βαφειά, έναντι 23 εκατ. δολαρίων.

19/8 Την κατάσχεση των πλοίων της ΔΑΝΕ «Ρόδος» και «Πάτμος» αποφάσισε το Πρωτοδικείο Πειραιά. Τα πλοία θα κατασχεθούν για οφειλές μέχρι του ποσού των 279.000 ευρώ.

20/8 Η εταιρεία Metrostar Management του Θεόδωρου Αγγελόπουλου παρέλαβε το τρίτο από τα νεότευκτα φορτηγά χύδην φορτίου, τύπου panamax. Πρόκειται για το «Bulk Three», χωρητικότητας 76.417 dwt.

31/8 Πρόταση για ελάφρυνση των συνθηκών κράτησης όσων ναυτικών κατηγορούνται για ναυτικά ατυχήματα που προκαλούνται από ρύπανση, προωθεί η Ευρωπαϊκή Ένωση.

6/9 Ξεπέρασε τα 18 δισ. δολάρια η αξία των συναλλαγών στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων στη διάρκεια του 2004.

8/9 Την άρση του επικομίστρου, ύψους 96 ευρώ, στα containers ζητεί η Διεθνής Ναυτική Ένωση.

13/9 Μέτρα για την ενίσχυση της ναυτιλίας, μέσω του Δ' Κοινοτικού Πακέτου Στήριξης, έθεσε ως στόχο της κυβέρνησης ο κ. Καραμανλής στην ομιλία του στο πλαίσιο της 69ης Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης.



21/9 Να ακυρώσει την πώληση της Stelmar Shipping προς την αμερικανική εταιρεία επενδύσεων Fortress Investment Group, έναντι 677 εκατ. δολαρίων, επιχειρεί ο ιδρυτής της Στέλιος Χατζηγιάννου.

22/9 Η επιχείρηση «διαφάνεια» αρχίζει να παίρνει σάρκα και οστά στο ΥΕΝ. Με εντολή του κ. Κεφαλογιάννη μεταιώνεται διαγωνισμός ανταλλακτικών αεροσκαφών, ενώ με εντολή εισαγγελέα ασκείται δίωξη για υπόθεση προμηθειών εις βάρος πολιτικού προσωπικού του υπουργείου.



29/9 Προσφορά ύψους 670 εκατομμυρίων δολαρίων έκανε ο γνωστός πλοιοκτήτης Νίκος Δ. Πατέρας, μέσω της εταιρείας του Pacific & Atlantic, για την εξ ολοκλήρου αγορά του στόλου της μαλαισιανής MISC που αποτελείται από 32 πλοία.

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

**YOUR
CORROSION
PROBLEMS**

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

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



CORAL LTD.
GENERAL MARINE REPAIRS

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

4/10

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και η Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου συνεδρίασαν από κοινού στα γραφεία της ΕΕΕ.

Αμέσως μετά, τα δύο προεδρεία συναντήθηκαν με τον πρωθυπουργό Κ. Καραμανλή, από τον οποίο ζήτησαν ανάληψη πρωτοβουλιών και μιας ηγετικής στάσης προκειμένου να χαραχθεί η μελλοντική πορεία της ναυτιλιακής πολιτικής.

Ο Γεώργιος Γράτσος εξελέγη πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος.

10/10

Η εταιρεία Costamare Shipping του καπετάν Βασίλη Κωνσταντακόπουλου αγόρασε από τον όμιλο AP Moller-Maersk τα container-ships «Marchen Maersk» και «Marit Maersk», ναυπήγησης 1988 και χωρητικότητας 4.800 τευ το καθένα.

12/10

Το ενδέκατο νεότευκτο δεξαμενόπλοιο, «Aegean Dignity», παρέλαβε η Arcadia Shipmanagement Ltd του Κωνσταντίνου Αγγελόπουλου.

14/10

Ο Όμιλος Αγγελικούση ναύλωσε για 20 χρόνια τα τέσσερα πλοία LNG, που διαθέτει, στην κοινοπραξία που έχουν συστήσει η κυβέρνηση του Κατάρ με Εκχον και Mobil, με την ονομασία Ras Laffan Liquefied Natural Gas II.

19/10

Η General Maritime του Πίτερ Γεωργιόπουλου προσφέρει στην εταιρεία Top Glory το ποσόν των 400 εκατομμυρίων δολαρίων για να αγοράσει το στόλο των πλοίων της που αποτελείται από πλοία handysize-handymax και panamax, ναυπηγημένα από το 1984 έως το 1999.

19/10

Η ελληνική ναυτιλία βραβεύτηκε για τη συμμετοχή της στο σύστημα AMVER (Αυτόματη Αμοιβαία Βοήθεια για τη Διάσωση Πλοίων). Στην εκδήλωση που οργανώνει κάθε χρονιά το Propeller Club τιμήθηκαν 110 ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες για 562 πλοία.

20/10

Στο Μέγαρο Μουσικής γιορτάστηκαν τα 25 χρόνια λειτουργίας του Ιδρύματος «Μαρία Τσάκου». Το ίδρυμα δραστηριοποιείται και εδρεύει στο Μοντεβιδέο Ουρουγουάης με σκοπό τη διάδοση του πολιτισμού και την εκμάθηση της ελληνικής γλώσσας.

21/10

Με μηνιαία αύξηση το ναυτιλιακό συνάλλαγμα το οκτάμηνο του 2004 έφτασε τα 8.756 δισ. ευρώ, σημειώνοντας αύξηση 43% σε σχέση με το αντίστοιχο οκτάμηνο του 2003, όταν είχε φτάσει τα 6.122 δισ. δολ.

22/10

«Η μείωση των κινδύνων για το περιβάλλον, αλλά και η ασφάλεια και η υγεία των εργαζομένων αποτελούν τις βασικές προτεραιότητες του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού», ανέφερε στο πλαίσιο της ομιλίας του στην 52η Επιτροπή Προστασίας του Θαλασσιού Περιβάλλοντος (52 MEPC) ο γ.γ. του Οργανισμού Ευθύμιος Μητρόπουλος.



25/10 Στη διάρκεια της 2613ης συνάντησης του Συμβουλίου υπουργών Δικαιοσύνης και Εσωτερικών Υποθέσεων της Ε.Ε., στο Λουξεμβούργο, ο ΥΕΝ έθεσε το θέμα της ίδρυσης Ευρωπαϊκής Ακτοφυλακής, το οποίο και έτυχε θετικής ανταπόκρισης από το Συμβούλιο.

26/10 Κατηγορηματική άρνηση των Ελλάδας, Κύπρου και Μάλτας στην πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για ποινικοποίηση του ναυτικού επαγγέλματος με την επιβολή αυστηρότατων ποινών φυλάκισης και προστίμου σε περίπτωση ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος, στη συνεδρίαση του Συμβουλίου υπουργών Δικαιοσύνης και Εσωτερικών Υποθέσεων της Ε.Ε., που διεξήχθη στο Λουξεμβούργο.

2/11 Ο Πίτερ Λιβανός αύξησε κατά 25,33% το ποσοστό του στην εισηγμένη στο Χρηματιστήριο του Όσλο νορβηγική εταιρεία Odjfell, που δραστηριοποιείται σε χημικά δεξαμενόπλοια.

3/11 Στο τρίτο τρίμηνο του 2004 τα καθαρά κέρδη για την Top Tankers έφτασαν τα 6,5 εκατ. δολάρια, από 46.000 δολ. το αντίστοιχο περσινό τρίμηνο.

4/11 Με έξι δεξαμενόπλοια υπό ναυπήγηση τύπου ranaamax double hull, η Hellestrand Steamship συνεχίζει το επενδυτικό της πρόγραμμα. Την ίδια στιγμή τα κέρδη της Tsakos Energy Navigation (TEN) στο τρίτο τρίμηνο του 2004 ανήλθαν στα 25,47 εκατ. δολάρια, δηλαδή αύξηση ποσοστού 217%, από 8,03 εκατ. δολάρια το τρίτο τρίμηνο του 2003.

15/11 Σε νέες αγορές προχωράει η Metrostar του Θεόδωρου Αγγελόπουλου. Συγκεκριμένα, η εταιρεία προχώρησε στην αγορά δύο δεξαμενόπλοιων VLCC's. Στόχος της Metrostar είναι να φτάσει να διαχειρίζεται ένα στόλο από 10 δεξαμενόπλοια VLCC's και 10 bulkers.

16/11 Σύμφωνα με απόφαση του τοπικού ποινικού δικαστηρίου της Λα Κορούνια επετράπη στον πλοίαρχο του «Prestige» Απόστολο Μάγκουρα να επιστρέψει στην Ελλάδα για διάστημα τριών μηνών υπό όρους.

19/11 Η Arcadia Shipmanagement Co. Ltd του Κωνσταντίνου Αγγελόπουλου προχώρησε σε παραγγελίες για ναυπήγηση δύο δεξαμενόπλοιων χωρητικότητας 115.000 τόνων ice class 1A.

24/11 Τη δέσμευση του υπουργού Ε.Ν. Μαν. Κεφαλογιάννη ζήτησε η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία προκειμένου να μην καταργηθούν τα κατώτερα πληρώματα από τις οργανικές συνθέσεις.

29/11 Αυξημένο κατά 42,1% είναι το εισρεύσαν ναυτιλιακό συνάλλαγμα στο εννεάμηνο του 2004, σε σύγκριση με το αντίστοιχο περσινό διάστημα που είχε ανέλθει στα 9,859 δισ. ευρώ.



Δεκέμβριος



1/12

Δόθηκε στη δημοσιότητα το πόρισμα της ναυτιλιακής αρχής στις Μπαχάμες, το οποίο καταλογίζει ευθύνες στις ισπανικές αρχές για τον τρόπο που χειρίστηκε το ναύαγιο του «Prestige».

Νέος πρόεδρος της Ελληνικής Συμβουλευτικής Επιτροπής των Lloyd's εξελέγη ο καπετάν Παναγιώτης Τσάκος, πρόεδρος του Ομίλου Τσάκου, οποίος διαδέχεται τον Γρηγόρη Χατζηελευθεριάδη, πρόεδρο και διευθύνοντα σύμβουλο της Eletson Corporation.

3/12

Έναντι 740 εκατ. δολαρίων ο Όμιλος Ρέστη απέκτησε το στόλο της Malaysia International Shipping Corporation, ο οποίος αποτελείται από 32 φορτηγά πλοία.

4/12

Από τον Ιανουάριο μέχρι το Νοέμβριο του 2004, οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν πραγματοποιήσει 136 παραγγελίες, αξίας 4,7 δισ. δολ.

6/12

Από το λιμάνι Ulsan της Κορέας απέπλευσε για το παρθενικό του ταξίδι το πλοίο της Arcadia Shipmanagement του Κων. Αγγελόπουλου «Aegean Dignity», το οποίο έχει χωρητικότητα 160.000 dwt.

7/12

Επεκτείνει το στόλο του ο Όμιλος Βαφειά με την αγορά ενός πλοίου, LPG carrier, χωρητικότητας 3.500 dwt και ναυπήγησης 1999.

10/12

Σε συμφωνία κατέληξαν οι πρεσβευτές της Ε.Ε. σχετικά με την επιβολή μέτρων και προστίμων για τη ρύπανση των θαλασσών, απορρίπτοντας την πρόταση της ποινικοποίησης της θαλάσσιας ρύπανσης από ατύχημα. Οι πρεσβευτές συμφώνησαν να εφαρμοστεί η αυστηρή επιβολή ποινών μέσω του IMO.

13/12

Η Stelmar Shipping πωλείται, στην τιμή του 1,3 δισ. δολαρίων, στην αμερικανική εταιρεία Overseas Shipholding Group. Κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης του Εθνικού Συμβουλίου Ναυτιλιακής Πολιτικής τέθηκαν όλα τα θέματα που απασχολούν την ακτοπλοΐα και ειδικότερα οι ελλείψεις στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες.

15/12

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προσέφυγε στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο κατά της Ελλάδας για τη μη ενσωμάτωση στο εθνικό δίκαιο της κοινοτικής οδηγίας περί επιτήρησης των θαλασσίων συγκοινωνιών και μεταφορών.

16/12

Στο τακτικό γενικό συμβούλιο της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας (ΠΝΟ) για τον προγραμματισμό της δράσης του 2005, βασικές προτεραιότητες είναι η καταπολέμηση της ανεργίας και η διασφάλιση των θέσεων εργασίας των ναυτεργατών.

23/12

Η πρόταση της Διεθνούς Ένωσης Νηογνωμόνων για τους νέους κανόνες κατασκευής πλοίων -η οποία έχει αποτέλεσμα τη μείωση της διάρκειας ζωής των πλοίων- βρίσκεται εντελώς αντίθετη στην Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου (Committee). Το Committee επισημαίνει ότι, εάν υιοθετηθεί, θα προκαλέσει σημαντική ζημιά στη ναυτιλιακή βιομηχανία.

28/12

Η αγορά των πλοίων για το 2004 κλείνει με συναλλαγές ύψους 29,5 δισ. δολ. Σε τρεις από τις μεγαλύτερες συμφωνίες πρωταγωνιστούν Έλληνες πλοιοκτήτες και συγκεκριμένα ο Όμιλος Ρέστη, η General Maritime του Πίτερ Γεωργιόπουλου και η Athenian Sea Carriers του Μίνωος Κυριακού.



GREEK SHIPPING DIRECTORY



JUST
2005
EDITION
PUBLISHED



Περιλαμβάνει:

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

Contents:

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

ORDER FORM

To: GREEK SHIPPING PUBLICATIONS CO. LTD.

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

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

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

Number of Copies	GREEK SHIPPING DIRECTORY 2005	Unit Price
		EURO € 180,00

NAME IN FULL:.....

SIGNATURE:.....

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

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

Δυσκολότερη γίνεται η διαχείριση των δεξαμενόπλοιων



Οι διαχειριστές δεξαμενόπλοιων χρειάζονται συστήματα πληροφορικής, που θα τους επιτρέψουν να συντονίσουν τις απαιτήσεις ποιότητας, ασφάλειας και διαχείρισης ώστε να αντιμετωπίσουν τις προκλήσεις που παρουσιάζονται.

Η Ulysses Systems με το Task Assistant® βοηθάει πολλές από τις μεγαλύτερες εταιρείες διαχείρισης δεξαμενόπλοιων σε αυτό, ώστε να μπορούν να αποδεικνύουν ότι διαχειρίζονται ασφαλή και αποδοτικά πλοία. Το Task Assistant® θα έχει εγκατασταθεί σε περισσότερα από 600 πλοία των σημαντικών νέων πελατών της Ulysses Systems μέχρι το τέλος του 2004.

Στην πρόσφατη ετήσια αναφορά της Stena, που χρησιμοποιεί το Task Assistant®, αναφέρεται:

(Το κείμενο παρουσιάζεται στα αγγλικά για να αποφευχθούν τυχόν μεταφραστικά λάθη):

To further improve the Safety, Environmental and Quality Management System and to assist in achieving a higher degree of safety and efficiency by helping personnel focus on critical, task specific processes, Ulysses' Task Assistant™ is being deployed throughout the managed fleet.

Stena, Annual Report, 2004

Οι προκλήσεις για τους διαχειριστές πλοίων, και συγκεκριμένα αυτών που διαχειρίζονται tankers, αυξάνονται, με την παρουσίαση των κριτηρίων του TMSA (Tanker Management & Self Assessment) από τον OCIMF. Το TMSA είναι απαιτητικότερο από προη-

γούμενους διαχειριστικούς κανονισμούς που έχουν θεσπιστεί, όπως το ISM Code. Ο κ. Παντελεήμων Παντελής, Chief Business Consultant της Ulysses Systems, σχολιάζει:

«Οι ήδη εφαρμοζόμενες πρακτικές, θα υπερφορτωθούν με περισσότερες διαδικασίες υψηλού επιπέδου, σε ό,τι αφορά για παράδειγμα τις διαδικασίες Change Management, Risk Management και Route Cause Analysis.

Για να επιτευχθεί αυτή η συντονισμένη αλλαγή, είναι ανάγκη η σύνδεση των νέων διαδικασιών με αυτές που ο κόσμος έχει συνηθίσει να εκτελεί μέχρι τώρα. Μόνο η Ulysses Systems έχει καταφέρει να ενώσει με σαφή τρόπο κάθε διάσταση της πληροφορίας με αυτό που ο κάθε χρήστης κάνει σε καθημερινή βάση. Αυτό αφαιρεί πολλή δουλειά που χρειάζεται για να συν-

δεθούν οι νέες διαδικασίες και απαιτήσεις με τις υπάρχουσες, με αποτέλεσμα τον πιο καλό συντονισμό αυξανόμενων δραστηριοτήτων που δεν έχουν σχέση μεταξύ τους».

Η διαχείριση της πληροφορίας δεν είναι το μόνο συστατικό που απαιτείται για την εφαρμογή του TMSA. Είναι βέβαιο ότι, για να διεκπεραιωθούν οι νέες διαδικασίες με τον ακριβή τρόπο που σχεδιάστηκαν, θα επέλθει ένας τεράστιος όγκος επί πλέον εργασίας.

Έτσι, όπως σε κάθε τέτοιου είδους αλλαγή στα πρότυπα διαχείρισης, τα πρακτικά εργαλεία της πληροφορικής μπορούν να αυξήσουν την ικανότητα κάθε εταιρείας, ώστε να διαχειρίζεται και να διεκπεραιώνει περισσότερα ζητήματα χωρίς να υποχρεωθεί να αλλάξει τον τρόπο διοίκησης, αυξάνοντας τα επίπεδά της.



Η διάκριση για το διεθνή όμιλο MARICHEM MARIGASES

Ο όμιλος Marichem Marigases Worldwide Services ανακηρύχθηκε νικητής στα Seatrade Dubai International Maritime Awards 2004 που πραγματοποιήθηκαν στο Dubai της Μέσης Ανατολής. Εκατοντάδες διακεκριμένοι καλεσμένοι, εκπρόσωποι της ναυτιλιακής κοινότητας της Μέσης Ανατολής παρευρέθησαν στο Fairmont για τη βραδιά απονομής των βραβείων κριτές των οποίων ήταν: Ο Ευθύμιος Μητρόπουλος, γενικός γραμματέας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), ο καπετάνιος Duncan McKelvie, πρόεδρος του Ναυτικού Ινστιτούτου UAE Branch, ο καπετάνιος Jitendra Misra, πρόεδρος - μέλος του Ινστιτούτου των Ναυλωτών Πλοίων, και ο

Richard Wyborn, πρόεδρος Ινστιτούτου Μηχανικών Πλοίων, Επιστήμης και Τεχνολογίας.

Ο όμιλος Marichem Marigases Worldwide Services νίκησε στο διαγωνισμό με το καινοτόμο προϊόν «Marichem Oil Spill Dispersant», η αποτελεσματικότητα και το περιβαλλοντολογικό όφελος του οποίου αποτελούν τα βασικά στοιχεία που το οδήγησαν στην πρώτη θέση. Πρόκειται για ένα νέο τρίτης γενιάς διασκορπιστικό προϊόν, τύπου II και III, εγκεκριμένο από αναγνωρισμένους οργανισμούς, από διεθνή ινστιτούτα και επιστημονικά εργαστήρια. Το Marichem Oil Spill Dispersant δεν περιέχει υδρογονάνθρακες και είναι ειδικά σχεδιασμένο για τη διασπορά

πετρελαίου στη θάλασσα, στην ακτή, στο λιμάνι καθώς και πάνω και έξω από το πλοίο.

Το τμήμα έρευνας, ανάπτυξης και τεχνολογίας του ομίλου διεξάγει διαρκώς έρευνες προκειμένου να διαθέτει τα πιο καινούργια, φιλικά προς το περιβάλλον και προς τους χρήστες τους προϊόντα. Ο όμιλος διαθέτει στην γκάμα των προϊόντων του μία ολοκληρωμένη σειρά εξειδικευμένων προϊόντων και εξοπλισμού για τη δραστηκή καταπολέμηση των διαρροών πετρελαίου, η οποία αφενός πληροί τις υψηλότερες προσδοκίες της ναυτιλίας σε ό,τι αφορά την ποιότητα και αποτελεσματικότητα των προϊόντων και αφετέρου διατίθεται σε ανταγωνιστικές τιμές. Η εν λόγω σειρά προϊόντων χρησιμοποιείται για τον έλεγχο της πετρελαϊκής μόλυνσης και είναι γνωστή ως συστήματα ελέγχου πετρελαϊκής μόλυνσης.



Τελετή απονομής στο Dubai: Ο Matthew I. More (αριστερά) της Marichem Marigases Worldwide Services (όμιλος ο οποίος κέρδισε το βραβείο στην κατηγορία Καταπολέμησης Θαλάσσιας και Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης), ο σουλτάνος Ahmed Bin Sulayem, Executive Chairman, Ports, Customs και Free Zone Corporation, και ο Christopher Hayman (δεξιά), Managing Director, Seatrade.

Νέο εταιρικό Website για τον Όμιλο Τσαβλίρη



Ο Όμιλος Τσαβλίρη, ο οποίος δραστηριοποιείται διεθνώς στον τομέα των ναυαγιαρέσεων και ρυμούλκησης, ανακατασκεύασε το εταιρικό website, το οποίο μπορούν οι επισκέπτες να το βρουν στη ηλεκτρονική διεύθυνση www.tsavlis.com. Η ανακατασκευή του site αποσκοπεί στην καλύτερη ενημέρωση του επισκέπτη για τις υπηρεσίες και δραστηριότητες του ομίλου, συνδυάζοντας ένα δυναμικό και μοντέρνο design, που κάνει την πλοήγηση μέσα στις ιστοσελίδες εύκολη και ευχάριστη.

Πιο αναλυτικά, στο νέο, website η αρχική σελίδα -εκτός από τα περιεχόμενα- περιέχει άμεση πρόσβαση (links) στα τηλέφωνα της εταιρείας, σε περίπτωση άμεσης ανάγκης, τις πιο πρόσφατες επιχειρήσεις καθώς και τα τελευταία νέα και εκδόσεις του ομίλου. Οι επισκέπτες μπορούν να βρουν πληροφορίες για όλες τις επιχειρήσεις διάσωσης και ρυμούλκησης από το έτος 2000 και μετά, οι οποίες συνοδεύονται τις περισσότερες

φορές με «on-the job» φωτογραφίες και videos. Επί πλέον, υπάρχει ένα εντυπωσιακό αρχείο με flash animations, που παρουσιάζει πάνω σε έναν παγκόσμιο χάρτη τις σημαντικότερες διασώσεις του ομίλου από το 1981 έως και το 1999.

Οι επισκέπτες μπορούν επίσης, να πληροφορηθούν αναλυτικά για το προφίλ και τις υπηρεσίες της εταιρείας, τις νέες θέσεις εργασίας, καθώς και για το στόλο και τον εξοπλισμό που διαθέτει. Τέλος, με τη «φόρμα επικοινωνίας», οι επισκέπτες μπορούν να εγγραφούν και να παραλαμβάνουν, μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, το τριμηνιαίο εταιρικό ενημερωτικό δελτίο (newsletter) ή/και διάφορες εκδόσεις του ομίλου (μέσω ταχυδρομείου).

Κόκκινα Κύματα

Του Απόστολου Δόμβρου

Νύχτα Σεπτέμβρη. Στο σκοτεινό Αιγαίο ταξιδεύει ένα φέρι-μποτ. Στα σαλόνια και στα εστιατόριά του πάνω από χίλιοι επιβάτες κατευθύνονται προς ένα νησί του νοτίου Αιγαίου. Μεταξύ αυτών και ο Αλέξης Περάτης, μηχανολόγος, ειδικός στα σωστικά μέσα, η Φοίβη Λεμού με ντοκτορά στην αγγλική ποίηση, μια παρέα φορτηγατζήδων, ένας παπάς, δύο Γερμανίδες τουρίστριες, μια παρέα φαντάρων, που επιστρέφουν στις μονάδες τους από άδεια, η Μίριαμ, του αρχαιότερου επαγγέλματος, που πάει στο νησί για να πιάσει δουλειά σε ένα μπαρ, ο Μύρωνας, ευκατάστατος νησιώτης, και κάποιες άλλες νησιώτισσες.

Όλους τους παρακολουθεί ο συγγραφέας, αναλύοντας μέσα από τις κουβέντες τους διαφορετικούς χαρακτήρες τους και τους προβληματισμούς τους.

Επάνω που ο φτερωτός θεός πετυχαίνει με τα βέλη του τη Φοίβη και τον Αλέξη, το πλοίο πιάνει φωτιά και όλοι αυτοί, που αναφέρθηκαν πιο πά-

νω, αναγκάζονται να πέσουν στη θάλασσα και να καταφύγουν σε μια πνευστή σωστική σχεδία, για να σώσουν τη ζωή τους. Στην πνευστή σχεδία κατέφυγαν και τα μέλη του πληρώματος, μεταξύ αυτών και ο ύπαρχος του σκάφους.

Μέσα στη σχεδία το σκηνικό αλλάζει. Κάθε ένας από τους ήρωες αποκαλύπτει τον πραγματικό του χαρακτήρα...

Ο Απόστολος Δόμβρος, απόλυτος γνώστης των σωστικών μέσων (το 1981 ήταν επικεφαλής επιστημονικής αποστολής που οργάνωσε το Ελληνικό Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας για να μελετήσει τις συνθήκες επιβίωσης πάνω σε μια πνευστή σωστική σχεδία), όχι μόνο περιγράφει ρεαλιστικά το ναυάγιο, αλλά δίνει και χρήσιμες συμβουλές στους επιβάτες των πλοίων και μέσω του βιβλίου αυτού χτυπάει την εγκληματική κατάσταση που επικρατεί στον τομέα της επιθεώρησης των σωστικών μέσων στα ελληνικά πλοία της ακτοπλοΐας.

Η MAERSK HELLAS έγινε 100 ετών!

Η Maersk Hellas Ltd και η Maersk Logistics Hellas Ltd, οργάνωσαν, πρόσφατα, μια διπλή γιορτή που αφορούσε αφενός τη μετεγκατάστασή τους στις καινούργιες τους εγκαταστάσεις και αφετέρου τα 100 χρόνια από την ίδρυση του ομίλου A.P.Moller -Maersk Group.

Οι καλεσμένοι είχαν την ευκαιρία να ταξιδέψουν ανά τον κόσμο μιας και κάθε όροφος των νέων γραφείων, αντιπροσώπευε και μία ήπειρο με ήχους και γεύσεις από Ασία, Αφρική, Αμερική και Ελλάδα.

Ανάμεσα στους καλεσμένους παρευρέθησαν και στελέχη από την ελληνική - διεθνή ναυτιλιακή και οικονομική κοινότητα.

Τα νέα γραφεία της Maersk Hellas Ltd και της Maersk Logistics Hellas Ltd βρίσκονται στην οδό Καποδιστρίου 54 στο Μοσχάτο.

1 / Εξωτερική άποψη του νέου κτιρίου

2 / Ο MD της Maersk Hellas LTD κ. Anders Koksang

3 / Ο κ. Koksang με τον Δανό πρέσβη Niels Henrik Sliben



Strong and secure
A depth of knowledge
A mutual vision



UK P&I CLUB
Global P&I Insurance

www.ukpandi.com



Star performer in Ship Management

★ Safety ★ Security ★ Quality ★ Environmental Protection

METROSTAR MANAGEMENT CORP.

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