

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 77 • 02/2005 • ΤΙΜΗ 6 €
www.naftikachronika.gr

Από το χθες
στο σήμερα

Σχολιάζουν οι **κορυφαιοί**
της ελληνικής ναυτιλίας

+ Οι απόψεις των **αιρετών** της Ευρώπης
για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης



ON TIME ...ANY TIME!



MV Canarian Reefer, 270,000 cbft



MV Frio London, 200,000 cbft

Lavinia Corp. are not merely the world's leading High Seas transshipment operators, simultaneously supplying fishing fleets with bunker fuel and provisions. We do not simply operate the world's largest Ice-classed Reefer Fleet. We are also major carriers of all kinds of palletised and breakbulk perishable commodities.

Operating more than 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.



MV Frio Hellenic, 500,000 cbft

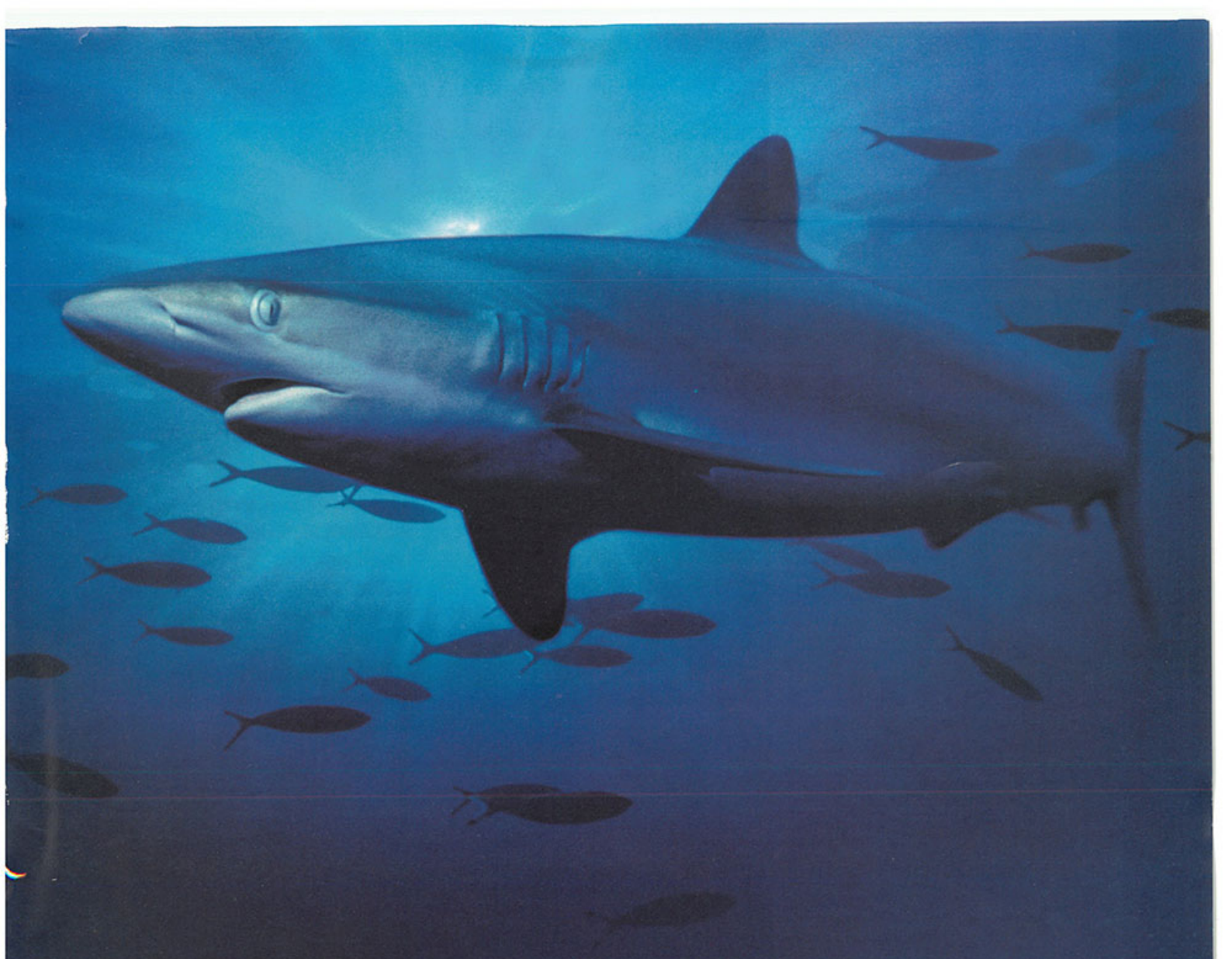
Head Office:
Laskaridis Shipping Co. Ltd, Athens:
Tel : +30-210-6284200.
Fax : +30-210-8089710/11/12
e-mail: athens@laskaridis.gr

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



LAVINIAcorp.
OPERATORS & MANAGERS OF REEFER VESSELS

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



Non stop

Intersmooth® SPC

Proven, patented TBT free copper acrylate antifouling technology. Constant self polishing and smoothing.
Proven 60 months capable - even in severe fouling environments. Control of fouling, fuel efficiency and speed.
Options for newbuilding and maintenance on a wide range of vessel types.
1600 vessel track record since 1997.

www.intersmoothSPC.com

✕ CONSTANT REVOLUTION

✕ International and Intersmooth are trademarks of or are licensed to Akzo Nobel

© Akzo Nobel, 2004

 **International**
Marine Coatings

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


AKZO NOBEL

Το Ευρωσύνταγμα και οι αλλαγές στη ζωή μας

48



Άρθρο του ευρωβουλευτού Κωστή Χατζηδάκη

Editorial	6
Με το βλέμμα του Σκάπουλου	12
Αντίο Πειραιά	14
Ναυτιλιακά Νέα	16
Ουκ αν λάβοις παρά του μη έχοντος	36

Πώς θα ενισχυθεί η
Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη
Οι μελέτες που εκπονήθηκαν για τη
Ζώνη Περάματος

38

Διεθνή Ύδατα

42

Το Ευρωσύνταγμα και οι αλλαγές
στη ζωή μας
Άρθρο του ευρωβουλευτού
Κωστή Χατζηδάκη

48

Σκέψεις για τον αυξανόμενο ρόλο
των πτυχιούχων πανεπιστημίων
στην ελληνική ναυτιλία
Άρθρο του δρος Άλκη Κορρέ

50

Ποιος και γιατί δεν θέλει την
αναβάθμιση της Ναυτικής
Εκπαίδευσης
Επιστολή-σχόλιο
του Αλέξανδρου Κουτρομπή

52

Το θέμα της ολικής αναθεώρησης
του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού
Δικαίου
Άρθρο του Μιχαήλ Μαλέρμπα,
υποναυάρχου Λ.Σ

54

Οι θεμελιακές προκλήσεις του 2005
Άρθρο του Εμμανουήλ Βορδώνη

58



Άλκη Κορρέ

Μιχαήλ Μαλέρμπα

Εμμανουήλ Βορδώνη

50 Σκέψεις για τον αυξανόμενο
ρόλο των πτυχιούχων
πανεπιστημίων
στην ελληνική ναυτιλία

54 Το θέμα της ολικής
αναθεώρησης
του Κώδικα Δημοσίου
Ναυτικού Δικαίου

58 Οι θεμελιακές
προκλήσεις
του 2005

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ / ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ / ΜΕΤΑΛΛΙΟ ΠΟΛΗΣ ΑΘΗΝΩΝ / ΤΙΜΗΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΜΠΟΤΣΗ
Αριθμός φύλλου 77, ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2005 / Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωττάκης / Έτος ίδρύσεως: 1931

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



CREW CALLING CARDS

Cut down on your expenses
not your calling time.

STRATOS




NAVARINO
telecom

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

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

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

[ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ]

61

Αφιέρωμα: Από το χθες στο σήμερα

Διαχρονικές προβλέψεις

επιφανών πρωτεργατών της Ελληνικής Ναυτιλίας

Με την ευγενή χορηγία του ιταλικού νηογνώμονα RINA (REGISTRO ITALIANO NAVALE HELLAS)

62



Ατενίζοντας το μέλλον
του Κων. Γ. Γράτσου
Σχολιάζει ο Γ. Γράτσος

62

Η μεσογειακή φορτηγός ναυτιλία
και τα προβλήματά της
του Δ. Ν. Λεβεντάκη
Σχολιάζει ο Ν. Βαρβατές

64

Εθνική ανάγκη η διατήρησης
της μεγάλης ελληνικής ναυτιλίας
του Ιωάννη Κουλουκουνητή
Σχολιάζει ο Στ. Κουλουκουνητής

68

Η ιστορία επαναλαμβάνεται
του Παναγιώτη Τσάκου

72

Διαμαρτύρομαι και προτείνω
του Πανταλέοντος Χρ. Λεμού
Σχολιάζει η Ιωάννα Λεμού

76

Προσοχή και επιφύλαξις:
Όχι νέες υποχρεώσεις
του Μιχαήλ Μ. Ξυλά
Σχολιάζει ο Γιάννης Ξυλάς

78

Το μέγα πρόβλημα,
η ναυτική εκπαίδευσις
του Σπύρου Ράνη

82

ABB Ελλάδος: Ένα από τα
σημαντικότερα κατασκευαστικά και
μελετητικά κέντρα στη χώρα
Άρθρο του Ιωάννη Κόκκοτος

88

Ο γίγαντας των αιθέρων
απογειώνεται
Παρουσίαση του Airbus 380

90

Παραναυτικά

96



Σχολιάζει ο Γιάννης Ξυλάς

Προσοχή και
επιφύλαξις:
**Όχι νέες
υποχρεώσεις**

78

Ιωάννης Κόκκοτος

ABB Ελλάδος:

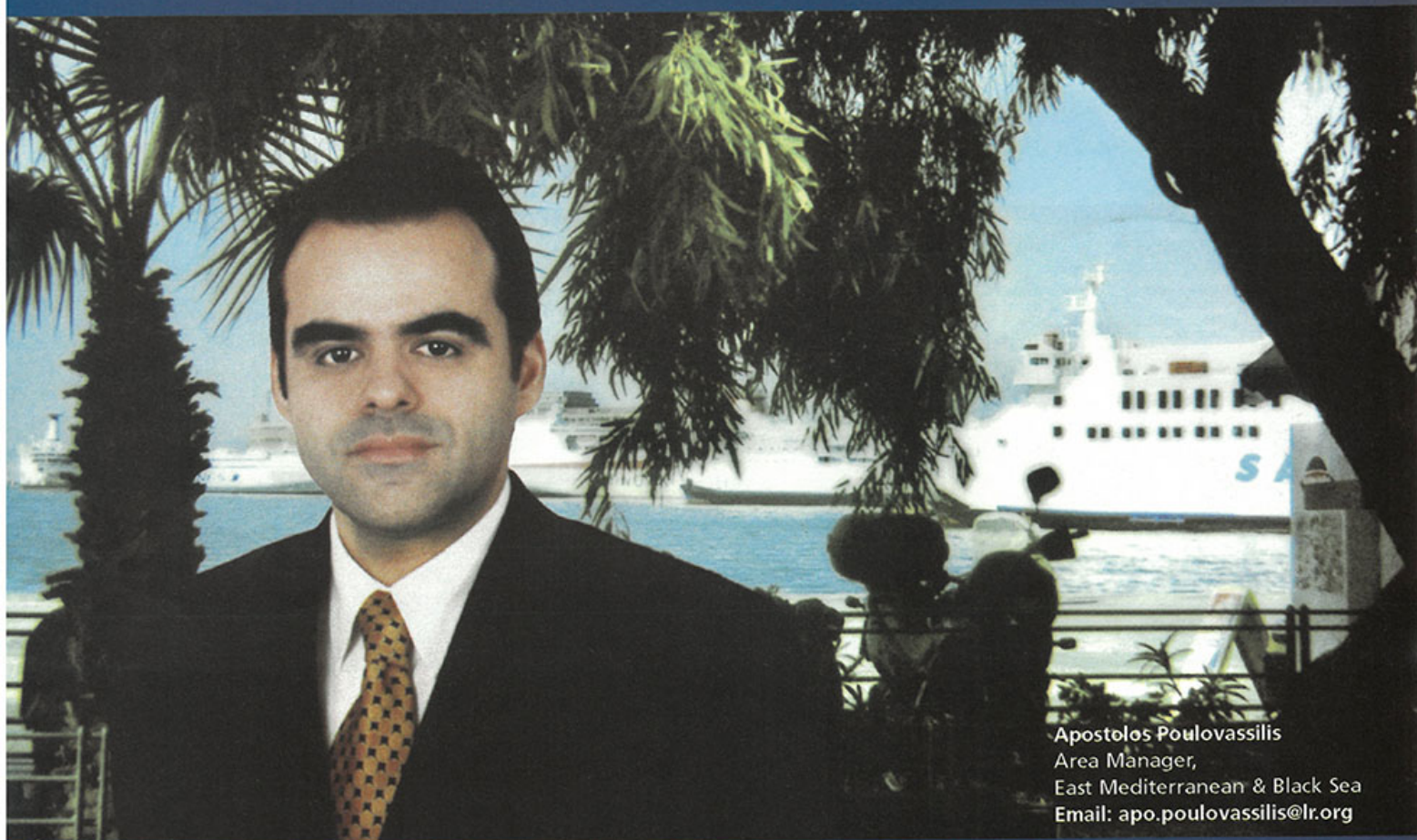
Ένα από τα σημαντικότερα
κατασκευαστικά
και μελετητικά κέντρα
στη χώρα

88

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, Λεωφ. Συγγρού 132, 176 71 Αθήνα, Τηλ. 210 - 92.22.501, 210-92.48.006, fax: 210 - 92.22.640
e-mail: editors@naftikachronika.gr / www.naftikachronika.gr / Web strategy development by IT BOX

Απόψεις που εκφράζονται στα ενυπόγραφα άρθρα δεν εκφράζουν απαραίτητα τη γνώμη του περιοδικού. Παρόλο που καταβλήθηκαν προσπάθειες για να βεβαιωθεί 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.

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 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.

**Lloyd's
Register**

Building better business

Οι Ευρωπαίοι συνομιλούν, συνωμοτούν, συνδιαλέγονται και αναγκάζονται να συναποφασίσουν



Η Επιτροπή Μεταφορών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, που συνήλθε στις 18 Ιανουαρίου 2005, αποφάσισε τελικά ότι στις πλέον σοβαρές περιπτώσεις ρύπανσης από πλοίο οι ποινές φυλάκισης δεν θα πρέπει να αποκλειστούν.

Η εισηγήτρια - ευρωβουλευτής του Ευρωπαϊκού Λαϊκού Κόμματος Corien Wortmann-Kool έριξε τα «βέλη» της κατά των πετρελαιοειδών εταιρειών και των λιμενικών αρχών, ενώ πρότεινε, ανεπιτυχώς τελικά, την υπεράσπιση των δικαιωμάτων των πληρωμάτων όπως επιθυμούν σύσσωμα τα σωματεία και οι ενώσεις. Πιο συγκεκριμένα, συνοψίζοντας στην ομιλία της προς τους συναδέλφους της, υπογράμμισε: «Υποστηρίζω την επιβολή αυστηρών ποινών για τη ρύπανση της θάλασσας από πλοίο, ακόμα και αν αυτές είναι ποινές φυλάκισης. Σε κάθε περίπτωση πάντως, αυτές θα πρέπει να επιβάλλονται δίκαια και δεν θα πρέπει να είναι κατηγορίες στρεφόμενες κατά του καπετάνιου και του πληρώματος, ειδικά εάν έχουν κάνει τα πάντα για να αποφύγουν τη ρύπανση».

Η εισήγησή της έγινε δεκτή με ψήφους 26 υπέρ, έναντι τεσσάρων κατά, ενώ ένας σημαντικός αριθμός από είκοσι ευρωβουλευτές απείχαν της ψηφοφορίας.

Οι πολυσυζητημένες τροπολογίες των Ελλήνων ευρωβουλευτών

Οι δύο τροπολογίες που πρότεινε η ευρωβουλευτής της Νέας Δημοκρατίας Ρόδη Κράτσα.

Τροπολογία 19 Αιτιολογική σκέψη 8

Αρχικό κείμενο

(8) Οι απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών από πλοία πρέπει να θεωρούνται παραβάσεις εφόσον διαπράττονται από πρόθεση, ενσυνείδητη αμέλεια ή βαρεία αμέλεια.

Προτεινόμενη τροπολογία

(8) Οι απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών από πλοία πρέπει να θεωρούνται ποινικά αδικήματα εφόσον διαπράττονται από πρόθεση ή ενσυνείδητη αμέλεια και εν γνώσει του ότι θα προκύψει ενδεχομένως ζημία.

Αιτιολόγηση της ευρωβουλευτού

Η τροπολογία αυτή ανατρέπει στη διατύπωση της πρότασης της Επιτροπής και αντικατοπτρίζει τη θέση που ενέκρινε το Κοινοβούλιο σε πρώτη ανά-

γνωση. Ο όρος «ποινικό αδίκημα» πρέπει να διατηρηθεί προκειμένου να καταδειχθεί η σοβαρότητα της παραβίασης αυτής του κανονισμού και των επιβαλλόμενων κυρώσεων.

Οι προτεινόμενοι νομικοί όροι «σοβαρή» ή «βαρεία αμέλεια» είναι ασαφείς και επιδεκτικοί υποκειμενικής ερμηνείας. Σε ορισμένες έννομες τάξεις υπάρχουν δυσκολίες με τους όρους «σοβαρή ή βαρεία αμέλεια» και η μετάφρασή τους στις γλώσσες των διαφόρων κρατών-μελών μπορεί να έχει διαφορετικό περιεχόμενο.

Συνεπώς, ο όρος «ενσυνείδητη αμέλεια και εν γνώσει του ότι θα προκύψει ενδεχομένως ζημία», ο οποίος χρησιμοποιείται και σε άλλες ναυτιλιακές συμβάσεις και ειδικότερα στη σύμβαση MARPOL, προτείνεται να χρησιμοποιηθεί και στο πλαίσιο της παρούσας Οδηγίας ως βάση για τον έλεγχο ευθύνης και με στόχο να χρησιμοποιηθεί ένας καταλληλότερος όρος με αποτέλεσμα που δεν υπολείπεται εκείνου στο οποίο απέβλεπε η Οδηγία και να διασφαλιστεί ενιαία ερμηνεία και εφαρμογή σε όλα τα κράτη-μέλη.

Η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή στη γνωμοδότησή της (TEN/142, 19/06/2003) σχετικά με τις ποινικές κυρώσεις υποστηρίζει πλή-

> Στην τακτική συνεδρίαση της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στις Βρυξέλλες, τη 18η-1-05, συζητήθηκε σε β' ανάγνωση η πρόταση Οδηγίας που αφορά το πολύπλοκο θέμα σχετικά με την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία και την εισαγωγή ποινικών κυρώσεων για αδικήματα ρύπανσης.

ρως την ανωτέρω ευθυγράμμιση με τη σύμβαση MARPOL.

Τροπολογία 28

Άρθρο 4

Αρχικό κείμενο

Παραβάσεις

Τα κράτη-μέλη διασφαλίζουν ότι οι απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών από πλοία σε οποιαδήποτε από τις περιοχές που αναφέρει το άρθρο 3, παράγραφος 1, αντιμετωπίζονται ως παραβάσεις, εφόσον διαπράττονται από πρόθεση, ενσυνείδητη αμέλεια ή βαρεία αμέλεια.

Προτεινόμενη τροπολογία

Ποινικά αδικήματα

Τα κράτη-μέλη διασφαλίζουν ότι οι απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών από πλοία σε οποιαδήποτε από τις περιοχές που αναφέρει το άρθρο 3, παράγραφος 1, αντιμετωπίζονται ως ποινικά αδικήματα, εφόσον διαπράττονται από πρόθεση ή ενσυνείδητη αμέλεια και εν γνώσει του ότι θα προκύψει ενδεχομένης ζημία.

Αιτιολόγηση της ευρωβουλευτού

Η τροπολογία αυτή ανατρέπει στη διατύπωση της πρότασης της Επιτροπής και αντικατοπτρίζει τη θέση που ενέκρινε το Κοινοβούλιο σε πρώτη ανάγνωση. Ο όρος «ποινικό αδίκημα» πρέπει να διατηρηθεί προκειμένου να καταδειχθεί η σοβαρότητα της παραβίασης αυτής του κανονισμού και των επιβαλλομένων κυρώσεων. Οι προτεινόμενοι νομικοί όροι «σοβαρή» ή «βαρεία αμέλεια» είναι ασαφείς και επιδεκτικοί υποκειμενικής ερμηνείας. Σε ορισμένες έννομες τάξεις υπάρχουν δυσκολίες με τους όρους «σοβαρή ή βαρεία αμέλεια» και η μετάφρασή τους στις γλώσσες των διαφόρων κρατών-μελών μπορεί να έχει διαφορετικό περιεχόμενο.

Συνεπώς, ο όρος «ενσυνείδητη αμέλεια και εν γνώσει του ότι θα προκύψει ενδεχομένης ζημία», ο οποίος χρησιμοποιείται και σε άλλες ναυτιλιακές συμβάσεις και ειδικότερα στη σύμ-

βαση MARPOL, προτείνεται να χρησιμοποιηθεί και στο πλαίσιο της παρούσας Οδηγίας ως βάση για τον έλεγχο ευθύνης και με στόχο να χρησιμοποιηθεί ένας καταλληλότερος όρος με αποτέλεσμα που δεν υπολείπεται εκείνου στο οποίο απέβλεπε η Οδηγία και να διασφαλιστεί ενιαία ερμηνεία και εφαρμογή σε όλα τα κράτη-μέλη. Η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή στη γνωμοδότησή της (TEN/142, 19/06/2003) σχετικά με τις ποινικές κυρώσεις υποστηρίζει πλήρως την ανωτέρω ευθυγράμμιση με τη σύμβαση MARPOL.

Στην ψηφοφορία που ακολούθησε, οι τροπολογίες της κ. Κράτσα δυστυχώς απορρίφθηκαν κατά πλειοψηφία.

Οι τροπολογίες που πρότείνει ο ευρωβουλευτής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας (ΚΚΕ) Γ. Τούσας

Αρχικό Κείμενο

Τροπολογία 33

Άρθρο 8, παράγραφος 2

2. Κάθε κράτος λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να διασφαλίσει ότι οι κυρώσεις στις οποίες αναφέρεται η παράγραφος 1 μπορούν να επιβάλλονται σε οποιονδήποτε (δηλαδή όχι αποκλειστικά στον ιδιοκτήτη του πλοίου, αλλά και στον ιδιοκτήτη του φορτίου, στο γραφείο ταξινόμησης, στην αρμόδια λιμενική αρχή ή σε οποιονδήποτε άλλο εμπλεκόμενο), υπαίτιο ποινικού αδικήματος, σύμφωνα με δικαστική απόφαση, κατά το άρθρο 4.

Προτεινόμενη τροπολογία

2. Κάθε κράτος-μέλος λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να διασφαλίσει ότι οι κυρώσεις στις οποίες αναφέρεται η παράγραφος 1 μπορούν να επιβάλλονται σε οποιονδήποτε (δηλαδή όχι αποκλειστικά στον πλοιοκτήτη – συμποιοκτήτες αλλά και στους συνεφοπιστές – τους διαχειριστές, στους καθ' οιονδήποτε τρό-

πο αντιπροσώπους και εκπροσώπους αυτών, τους ασφαλιστές, τους πράκτορες, τον αλληλοασφαλιστικό οργανισμό P&I CLUB του πλοίου, στο ναυλωτή, στο ναυλωτή γυμνού πλοίου, στον ιδιοκτήτη του φορτίου, το νηογνώμονα ή τη θυγατρική ή το παράρτημα αυτού μετά των εκπροσώπων του, τους υπ' αυτού προστιθέμενους επιθεωρητές ή τα υπ' αυτού εξουσιοδοτημένα πρόσωπα, στην αρμόδια λιμενική αρχή ή σε οποιονδήποτε άλλο εμπλεκόμενο) υπαίτιο ποινικού αδικήματος, σύμφωνα με δικαστική απόφαση κατά το άρθρο 4.

Αιτιολόγηση του ευρωβουλευτού

Η πείρα δείχνει ότι είναι κραυγαλέα ανεπαρκή τα προληπτικά και κατασταλτικά μέτρα για τους πλοιοκτήτες, τους εφοπιστές, τους διαχειριστές, τους εκπροσώπους τους, τους πράκτορες, τους ασφαλιστές, τους αλληλοβοηθητικούς οργανισμούς P&I CLUB του πλοίου, τους ναυλωτές, τους ναυλωτές γυμνού πλοίου, τους ιδιοκτήτες φορτίων, τους νηογνώμονες, τις θυγατρικές, τα παραρτήματα, τους εκπροσώπους τους, τους επιθεωρητές, τους εξουσιοδοτημένους φορείς και πρόσωπα, καθώς και τις αρμόδιες λιμενικές αρχές, που έχουν την ευθύνη για την κατάσταση, τη λειτουργία και την αξιοπλοία του πλοίου, για την προστασία του περιβάλλοντος.

Με δικαστικές αποφάσεις, πλοιοκτήτες, εφοπιστές, διαχειριστές, πράκτορες, ασφαλιστές, ναυλωτές, ιδιοκτήτες φορτίων, νηογνώμονες κ.ά., που συγκροτούν την αλυσίδα της υλικότεχνης υποδομής των πλοίων, υπαίτιοι ναυτικών εγκλημάτων και περιβαλλοντολογικών καταστροφών, αξιοποιώντας την εθνική και διεθνή νομοθεσία, δεν τιμωρούνται.

Αντίθετα, με μεγάλη αυστηρότητα, άδικα, κατά παράβαση και της διεθνούς νομοθεσίας, χρησιμοποιούνται οι ναυτεργάτες ως εξλαστήρια θύματα, προκειμένου να καθησυχάσουν τις ανησυχίες των εργαζομένων και να ανακόψουν τους αγώνες του εργατικού κινήματος για την προστασία του περιβάλλοντος.

Έχει αποδειχθεί ότι η πολιτική που καθορίζεται με κίνητρο την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας, την αύξηση των κερδών των ναυτιλιακών και χερσαίων βιομηχανικών επιχειρήσεων, των μονοπωλίων, είναι άκρως επικίνδυνη για την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και την προστασία του περιβάλλοντος. Η παρούσα τροπολογία διευρύνει και συγκεκριμενοποιεί τα φυσικά πρόσωπα και τους εμπλεκόμενους φορείς για την επιβολή κυρώσεων.

Στην ψηφοφορία που ακολούθησε, η τροπολογία του κ. Γιώργου Τούσσα απορρίφθηκε κατά πλειοψηφία.



Οι απόψεις του διευθυντή Θαλασσίων Μεταφορών της DG TREN Φώτη Καραμήτσου προς τους ευρωβουλευτές κατά τη διάρκεια της συζήτησης.

«Αυτό που μπορώ να πω είναι ότι πράγματι είμαστε πολύ κοντά με τη θέση του Κοινοβουλίου και ότι είχαμε μια κατάσταση όπου και οι δύο νομικές υπηρεσίες, της Επιτροπής και του Συμβουλίου, εξήγησαν σαφώς γιατί θεωρούμε ότι το κείμενο της κοινής θέσης είναι νομικά βάσιμο.

Τώρα, υπάρχει ένα πρόβλημα και θα ήθελα να εστιάσω σε αυτό την παρέμβασή μου, κι αυτό είναι στην τροπολογία 7. Και θα πάρω μερικά από τα σχόλια που έγιναν από κάποιους από εσάς. Η εισηγήτρια είπε ότι θα πρέπει να είμαστε σε θέση εύκολα να εξακριβώσουμε τι συνέβη και να πάρουμε μέτρα ενάντια σε αυτούς που προκάλεσαν τη μόλυνση. Ο κ. Jarzembowski είπε ότι δεν πρέπει να πάρουμε υπερβολικά μέτρα για τις περιπτώσεις που κάποιος υπήρξε ή αμελής ή έσφαλε και πρέπει να έχει μια λογική τιμωρία. Ο κ. Piecyk είπε ότι εάν

υπάρχει ένας αμελής εγκληματίας θα πρέπει να τιμωρηθεί.

Επιτρέψτε μου να σας εξηγήσω ποια ήταν η θέση της Επιτροπής και νομίζω και του Συμβουλίου πάνω σ' αυτό. Πιστεύουμε ότι καθώς τα περισσότερα από τα ατυχήματα, που προκαλούν μόλυνση και ζημιά στις ακτές μας, γίνονται κυρίως κοντά στις ακτές, θα πρέπει να λάβουμε τα περισσότερα δυνατά μέτρα για να προστατευθούμε. Και γι' αυτόν το λόγο υπάρχει αυτή η δυνατότητα που μας δίνει το άρθρο 5 παρ. 2 να το κάνουμε αυτό, που είναι η "βαριά αμέλεια". Και αυτό γιατί -οι περισσότεροι από εσάς είστε δικηγόροι, ή ακόμα και δικαστές- ξέρετε ότι αν θεωρητικά έχετε ένα ατύχημα και κάποιος πει ότι αυτό οφείλεται σε αμελή συμπεριφορά ή έγινε με πρόθεση, είναι πολύ δύσκολο να αποδειχθεί. Γι' αυτό όλα τα κράτη-μέλη έχουν κάνει αυτήν την πρόβλεψη και προβλέπουν ότι η "βαριά αμέλεια" ή η απλή αμέλεια είναι αυτό που εφαρμόζεται στις ακτές, στα εθνικά ύδατα, τα λιμάνια και τα εσωτερικά ύδατα.

Αν λοιπόν όλο το πλήρωμα είχε πει, έπινε όλη την προηγούμενη νύχτα, και μετά ξεκινούν από ένα λιμάνι κάπου στην ανατολική Βαλτική και προσκρούουν στην ακτή στη Δανία και δημιουργείται σοβαρή μόλυνση στη Βαλτική και κάνουν αιματολογική εξέταση, τους βρίσκουν όλους με 5% αλκοόλ στο αίμα γιατί είχαν πει τόσο πολύ πριν. Αυτό είναι βαριά αμέλεια; Αλλά όχι. Στην πραγματικότητα, σ' αυτήν την περίπτωση θα έπρεπε να μπορούμε να εξετάσουμε και, αν έχουν συμπεριφερθεί άσχημα, θα πρέπει να τιμωρηθούν. Αυτό είναι που λέει το κείμενο σε γενικές γραμμές.

Τώρα, νομίζω ότι υπάρχει ένα σημείο που τονίστηκε από κάποιους από εσάς. Αν συμβεί ένα ατύχημα από βαριά αμέλεια και είχαν παρθεί όλα τα αναγκαία μέτρα για να μειωθούν οι συ-



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

Ηρόδοτος



AVIN INTERNATIONAL S.A.

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



νέπειες απ' το ατύχημα, τότε αυτό πρέπει να ληφθεί υπ' όψιν. Και νομίζω ότι αυτό ήδη προβλέπεται στο άρθρο 8 στις ποινές, που λέει ότι "τα κράτη-μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν ότι οι παραβάσεις που αναφέρονται στο άρθρο 4 επισύρουν αποτελεσματικές, ανάλογες και αποτρεπτικές κυρώσεις, στις οποίες είναι δυνατόν να περιλαμβάνονται ποινικές ή διοικητικές κυρώσεις". Τώρα αν θέλετε να ενδυναμώσετε αυτό, νομίζω ότι είναι κάτι που πρέπει να περιληφθεί στη συζήτηση ανάμεσα στο Συμβούλιο και το Κοινοβούλιο, και να ληφθεί υπ' όψιν ότι οι άνθρωποι είχαν πάρει κάποια μέτρα. Αλλά νομίζω ότι η πρόβλεψη υπάρχει ήδη και οι άνθρωποι πρέπει να κρίνονται ανάλογα με το αν πήραν μέτρα και οι δικαστές είναι εκεί για να το αξιολογήσουν. Γι' αυτό λοιπόν επιμείνουμε στο ότι η βαριά αμέλεια πρέπει να περιλαμβάνεται ως μέσο της προστασίας των ακτών μας, και αυτό είναι στοιχείο που προσφέρεται από τη διεθνή νομοθεσία.

Τώρα υπάρχουν κάποια άλλα σημεία. Η ασφάλεια και τα πρόστιμα. Θα συμφωνήσω με τον κύριο Piesyk σ' αυτό, ότι αυτά τα πράγματα πρέπει να ασφαρίζονται. Και αυτή ήταν η πρότασή μας. Δεν περιλαμβάνεται στην κοινή θέση, είναι κάτι που ίσως μπορεί να συζητηθεί. Θεώρησαν... Αν κάποιος λάει και ασφαλιστεί σε ένα μέρος του κόσμου, στις Μπαχάμες, είναι πολύ δύσκολο να εξακριβωθεί αν είναι ασφαλισμένος. Γι' αυτό είπαν ότι δεν είναι αξιόπιστο και δεν μπορεί να διαπιστωθεί και γι' αυτό δεν συμπεριλήφθηκε στην Οδηγία. Όμως πιστεύουμε ότι η αρχή είναι σημαντική και πιστεύουμε ότι πρέπει να περιληφθεί ότι δεν μπορεί να ασφαλιστεί κάποιος που προκάλεσε ηθελημένα τη ζημιά.

Υπάρχουν και μερικά άλλα σημεία:

Για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής

αποβλήτων πλοίου, απλώς να αναφέρω ότι υπάρχει ήδη μια Οδηγία, γι' αυτό και εργαζόμαστε στην παρακολούθηση ακριβώς του πώς τα κράτη-μέλη την εφαρμόζουν και αν υπάρχουν κάποιες παραβιάσεις.

Και το άλλο στοιχείο που αφορά το μαύρο κουτί. Νομίζω υπάρχει μια τροπολογία σχετικά με την εισαγωγή μαύρου κουτιού. Θέλω να πω ότι όλα αυτά θα είναι μέρος της πρότασής μας για το τρίτο πακέτο για την ασφάλεια στη θάλασσα. Αυτά νομίζω ότι ήταν τα σημαντικά σημεία και θέλω να κάνω έκκληση στο Κοινοβούλιο να είναι πολύ προσεκτικό σε ό,τι αφορά την τροπολογία 7, γιατί στην πραγματικότητα με αυτή δίνουν το δικό τους μήνυμα προς τα έξω, ότι θέλουν να είμαστε λιγότερο αυστηροί και να προστατεύουμε λιγότερο τις ακτές μας απ' ό,τι θέλει το Συμβούλιο και τα κράτη-μέλη».



Η απάντηση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας στην ερώτηση των «Ν.Χ.» σχετικά με τα τεκταινόμενα στις Βρυξέλλες

«Δεν μπορώ να κρίνω την απόφαση ενός εκλεγμένου οργάνου. Αυτό που μπορώ να σας διαβεβαιώσω είναι ότι δόθηκε σκληρή μάχη από τους Έλληνες ευρωβουλευτές όλων των παρατάξεων. Η εισήγηση της Ολλανδής ευρωβουλευτού ήταν υπέρ των ελληνικών θέσεων.

Όπως γνωρίζετε ασκούνται πολλές πιέσεις από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Υπήρχε και το προηγούμενο της συζήτησης που είχε γίνει για την απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών, όπου η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υπέστη δεινή ήττα. Καταλαβαίνετε ότι τα θεσμικά όργανα μέσα

στην Ευρωπαϊκή Ένωση δεν θέλουν το ένα να αναιρεί το άλλο. Πάντα μέσα στους κόλπους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία είναι ένας χώρος συνεχούς διαλόγου και συνεχών συμβιβασμών, ίσως τελικά βάρυνε και αυτή η προηγούμενη απόφαση.

Η διαδικασία της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι γνωστή. Ακόμα και αν καταψήφισε το Κοινοβούλιο μια απόφαση, είναι η πάγια θέση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Πηγαίνει σε διαδικασία συζήτησης, η οποία παίρνει κάποιο χρόνο και, μέσα από ένα συμβιβασμό, βγαίνει το αποτέλεσμα. Το θετικό για μας, είναι ότι στο Συμβούλιο Εσωτερικών Υποθέσεων και Δικαιοσύνης, όπου χρειάζεται και απαιτείται για τη λήψη οποιασδήποτε απόφασης ομοφωνίας, εμείς καταστήσαμε σαφές ότι τέτοια απόφαση-πλαίσιο δεν ψηφίζουμε. Αυτό ισοδυναμεί με βέτο, εμείς είπαμε ότι αυτό δεν θα περάσει και έτσι οδηγήθηκε σε μια συζήτηση με τα κράτη-μέλη, που είχαν διαφορετική άποψη από μας, και καταλήξαμε στο συγκεκριμένο θέμα».



Τα «Ναυτικά Χρονικά», προς το παρόν, δεν επιθυμούν να σχολιάσουν τις απόψεις των αιρετών της Ευρώπης, των αντιπροσώπων της Επιτροπής ή του κ. υπουργού. Το ενδιαφέρον μας στρέφεται αποκλειστικά και μόνο στην Ολομέλεια του Σώματος τις προσεχείς εβδομάδες. Η Ολομέλεια του Σώματος αναμένεται να συνεδριάσει στα μέσα Φεβρουαρίου 2005, στο Στρασβούργο, και θα δώσει μια τελική απάντηση στις αγωνίες της ναυτιλιακής κοινότητας σχετικά με το θέμα αυτό.

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

Το κονδύλι για τη Ναυτική Εκπαίδευση

Έκπληκτοι έχουν μείνει, απ' ό,τι φαίνεται, τόσο ο υπουργός όσο και οι σύμβουλοί του με τα συνολικά χρηματικά ποσά που εδόθησαν από προηγούμενες ηγεσίες του ΥΕΝ για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα, συγκεκριμένα το 2003. Πολλά χρήματα, πάρα πολλά χρήματα εδόθησαν με ασήμαντο τελικά αποτέλεσμα. Η αλήθεια είναι ότι εμείς δεν είδαμε διαφημιστικά σποτ στην τηλεόραση και στο ραδιόφωνο (που μαθαίνουμε ότι κόστισε η δημιουργία στο κάθε ένα 45.000 ευρώ!!!). Εμείς επιμένουμε, ας αποδοθούν σε κάποιους ευθύνες. Θα βάλει ο υπουργός το μαχαίρι στο κόκκαλο; Για να δούμε... Το θέμα είναι εξαιρετικά σημαντικό και χρήζει ιδιαίτερης προσοχής και ευαισθησίας. Αλλιώς, ας σταματήσουμε να μιλάμε για προσέλκυση και εκπαίδευση.

Ο Πειραιάς, το μεγάλο λιμάνι(;)

Τελικά η πρόσφατη «αποχώρηση» της ηγεσίας του ΟΛΠ μάλλον πονοκέφαλο προκάλεσε στην πολιτική κεφαλή της Γρηγορίου Λαμπράκη. Λάθος επιλογές... Ας τοποθετούνται, επιτέλους, άνθρωποι που γνωρίζουν καλά τα θέματα (και προβλήματα) των λιμένων και της ναυτιλιακής γενικότερα. Οι αλεξιπτωτιστές συνήθως προσγειώνονται στραβά στη θάλασσα... Για να δούμε τι θα κάνουν και οι νέες ηγεσίες στους εθνικούς λιμένες. Ακούμε ότι οι αιτήσεις γι' αυτές τις θέσεις ήταν πολυάριθμες (έφτασαν τις 600) και ότι η τελική επιλογή εξαιρετικά δύσκολη.

Οι Γενίτσαροι των Βρυξελλών

Σε ερώτησή μας προς υψηλά ιστάμενο της Γρηγορίου Λαμπράκη, για ποιο λόγο δεν πιέζουμε για να τοποθετηθεί Έλληνας στην κεφαλή της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, λάβαμε την εξής, εξαιρετικά ενδιαφέρουσα απάντηση: «Μα αυτοί μόλις πάνε στις Βρυξέλλες γενίτσαροποιούνται...». Η απάντηση τα λέει όλα... και ο υπογράφων συμφωνεί. Λέτε γι' αυτό να μην υπάρχει σήμερα κανένας Έλληνας γενικός διευθυντής στην Ε.Ε.;

Ευρωπαϊκή ναυτιλιακή συνεργασία... μα υπάρχει τέτοια δυνατότητα;



Ο νέος Μαλτέζος Επίτροπος για θέματα Αλιείας και Ναυτιλιακής Πολιτικής κ. Borg δήλωσε πρόσφατα σε ομιλία του ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα επιδιώξει μια «ενιαία» φωνή των μελών της στα διεθνή πολιτικά fora. Η δήλωση αυτή προκάλεσε την άμεση και επικριτική παρέμβαση του Committee. Εμείς πάντως επισημαίνουμε ότι η Ελλάδα, μαζί με την Κύπρο και τη Μάλτα οφείλουν να συνεργάζονται στα «δύσκολα» θέματα της ναυτιλιακής πολιτικής. Σαφώς ο νέος επί-

τροπος οφείλει και πρέπει να είναι ανεξάρτητος από «εθνικές» παρεμβάσεις, αλλά, από την άλλη, οφείλει επίσης να εισακούσει τις ανησυχίες και ευαισθησίες των ναυτιλιακών εθνών της Μεσογείου.

Οι θέσεις του κ. Καραμήτσου

Κατά τη συζήτηση για την Οδηγία σχετικά με τη θαλάσσια ρύπανση στις Βρυξέλλες, ο διευθυντής Θαλασσίων Μεταφορών ανέφερε το εξής, ατυχές κατά την άποψή μας, παράδειγμα στους ευρωβουλευτές:



«Αν λοιπόν όλο το πλήρωμα είχε πει, έπινε όλη την προηγούμενη νύχτα, και μετά ξεκινούν από ένα λιμάνι κάπου στην ανατολική Βαλτική και προσκρούουν στην ακτή στη Δανία και δημιουργείται σοβαρή μόλυνση στη Βαλτική και κάνουν αιματολογική εξέταση και τους βρίσκουν όλους με 5% αλκοόλ στο αίμα γιατί είχαν πει τόσο πολύ πριν».

Πολλοί ευρωβουλευτές, από όλα τα κόμματα, κυρίως όμως της Αριστεράς, κυριολεκτικά επαναστάτησαν προς τους παραπάνω χαρακτηρισμούς... Λίγη προσοχή στην επιχειρηματολογία σας, κύριε διευθυντά... Η Ελλάδα έχει Έλληνες ναυτικούς και οφείλει να σεβαστεί την αξιοπρέπεια και τον επαγγελματισμό τους. Το ίδιο οφείλει να κάνει και η Επιτροπή.



Stealth Maritime Corporation S.A.

2005 WORLD TOUR



MT VL COSMOS



MT VL MALIBU



MT VL CHIOS



MT NORD STEALTH



MT PRIMO STEALTH



AFRAMAX N/B#2



AFRAMAX N/B#3



GAS AMAZON



GAS COURCHEVEL



GAS PROPHET



GAS PRODIGY



GAS SHANGHAI



BIRGIT KOSAN



GAS TINY



GAS ARCTIC



GAS EMPEROR

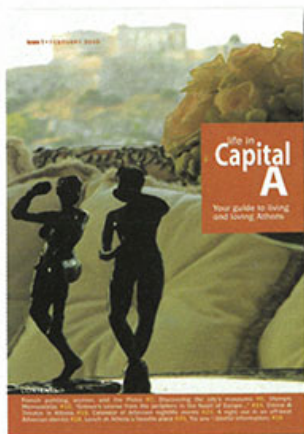


GAS ICE

COMING TO A PORT NEAR YOU

www.vafiasgroup.gr

Αντίο Πειραιά



Έπειτα από οχτώ χρόνια λειτουργίας και συνεχούς παρουσίας, στον Πειραιά, της Gratia Εκδοτικής, της εταιρείας που εκδίδει το περιοδικό «Ναυτικά Χρονικά», οι ιδιοκτήτες και η Διεύθυνση του περιοδικού αποφάσισαν από κοινού τη μετακόμιση της εταιρείας στη Λεωφόρο Συγγρού, στην Αθήνα. Η μετακόμιση αυτή ουσιαστικά εξυπηρετεί τη νέα κατεύθυνση της εκδοτικής εταιρείας, αλλά παράλληλα υποκρύπτει έναν καθοριστικό - συμβολικό χαρακτήρα.

Εν πρώτοις, η εταιρεία θα εκδίδει από τις 4 Φεβρουαρίου το νέο αγγλόφωνο περιοδικό Life in Capital A. Το διμηνιαίο περιοδικό αφορά τη σύγχρονη πολιτιστική, εικαστική και πολιτική ζωή στην πρωτεύουσά μας. Όπως προκύπτει, το νέο εκδοτικό εγχείρημα, που θα διανέμεται με μεγάλη κυκλοφορία δωρεάν σε πολλά σημεία εντός και εκτός της χώρας μας, χρειάζεται να έχει την έδρα του κοντά στο κέντρο της πρωτεύουσας, ούτως ώστε να παρακολουθούμε, ως συντάκτες, τις καθημερινές εξελίξεις στην πόλη μας.

Κατά δεύτερον, οι φίλοι, οι υποστηρικτές και οι κυριότεροι αναγνώστες των «Ναυτικών Χρονικών» που παρατηρούνται σε εταιρείες της ποντοπόρου ναυτιλίας, εγκαταλείπουν τον Πειραιά. Οι ισχυρές εταιρείες της ποντοπόρου έχουν σχεδόν όλες μετακομίσει σε διάφορες περιοχές (Φάληρο, Γλυφάδα, Κηφισιά, Βούλα, Χαλάνδρι, Κολωνάκι κ.α.) με αποτέλεσμα ο αγαπημένος μας Πειραιάς να

Μια συμβολική μετεγκατάσταση



είναι πλέον σημείο συνένωσης των ενώσεων και όχι έδρα των περισσότερων εταιρειών. Οι φίλοι μας έφυγαν λοιπόν... και εμείς, για να είμαστε κοντά

και πλάι τους, τους ακολουθούμε...

Ο συμβολικός όμως χαρακτήρας της μετακομίσεώς μας ως προς τη ναυτιλία θεμελιώνεται στο γεγονός ότι το βλέμμα μας πλέον δεν μπορεί και δεν πρέπει να είναι αποκλειστικά και μόνο στη Γρηγορίου Λαμπράκη ή στις ενώσεις της Ακτής Μιαούλη. Όπως επανειλημμένως έχουμε επισημάνει, το ιδιαίτερο και αμείωτο ενδιαφέρον μας πλέον εστιάζεται στο Στρασβούργο, στις Βρυξέλλες και στο Λονδίνο. Στα σημεία, δηλαδή, όπου χτυπάει η καρδιά της διεθνούς αλλά κυρίως της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής, που εξάλλου ενδιαφέρουν τη συντακτική ομάδα του πρωτότοκου περιοδικού μας.

Ο Πειραιάς θα μας αφορά και θα μας απασχολεί πάντα, αλλά τα ταξίδια μας πλέον, σε εξαιρετικά συχνή, τακτική βάση θα είναι προς τις ευρωπαϊκές πρωτεύουσες του Βορρά. Με αυτόν το γνώμονα, σκοπός μας είναι να ενημερώνουμε τους αναγνώστες μας έγκαιρα και αναλυτικά για όλες τις διεθνείς εξελίξεις στο χώρο της ναυτιλιακής πολιτικής και οικονομίας. Η ναυτιλία ανταγωνίζεται σε διεθνείς στίβους και εμείς, ως παρατηρητές και σχολιαστές της, οφείλουμε να την ακολουθούμε εντός και, κυρίως, εκτός των συνόρων μας.



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



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*

Ο ΥΕΝ παρουσιάζει στην κυβέρνηση το έργο του υπουργείου

Τις προτεραιότητες της κυβέρνησης στον τομέα της ναυτιλίας για το 2005 συζητήσαν, μεταξύ άλλων, ο πρωθυπουργός Κωνσταντίνος Καραμανλής με τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλη Κεφαλογιάννη. Μετά τη συνάντηση ο κ. Κεφαλογιάννης δήλωσε ότι η ελληνική ναυτιλία είναι πρώτη στην ατζέντα της κυβέρνησης και πως αποτελεί τη βαριά βιομηχανία της ελληνικής οικονομίας.

«Πετύχαμε πολλά όπως την απελευθέρωση όλων των Ελλήνων ναυτικών που βρίσκονταν στο εξωτερικό και, βεβαίως, τη δυναμική μας παρουσία στην Ευρωπαϊκή Ένωση για την αποφυγή της ποινικοποίησης της ναυτικής εργασίας», ανέφερε χαρακτηριστικά ο υπουργός Ε.Ν.

Μεταξύ άλλων μέτρων συζητήθηκε επίσης η ανάπτυξη των λιμανιών και η αναμόρφωσή τους ως πύλες εισόδου της χώρας με παραχώρηση ορισμένων υπηρεσιών σε ιδιώτες ή και με τη σύμπραξη δημοσίου και ιδιωτικού τομέα.

Στους σχεδιασμούς της κυβέρνησης είναι η ανάπτυξη του λιμανιού του Λαυρίου και η σύνδεσή του με μέσα μαζικής μεταφοράς σε πρώτη φάση και σε δεύτερη με μέσα σταθερής τροχιάς και γι' αυτό ήδη υ-

πάρχει συνεργασία με τα συναρμόδια υπουργεία.

Ακόμη, το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας σχεδιάζει συγκεκριμένη πολιτική για την ενίσχυση της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης. Όπως τόνισε ο υπουργός Ε.Ν., προτεραιότητες για το 2005 είναι η δημιουργία πολλών θέσεων εργασίας, η εισροή συναλλάγματος, οι διαρθρωτικές αλλαγές και η αντιμετώπιση του προβλήματος με τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες, ιδί-

ως στην άγονη γραμμή.

Επίσης, το επόμενο εξάμηνο, η κυβέρνηση θα δώσει προτεραιότητα στη δημιουργία πολλών θέσεων εργασίας στο χώρο της ναυτιλίας, στην εισροή ξένου συναλλάγματος στην Ελλάδα και βεβαίως στην ακτοπλοΐα για την απρόσκοπτη πρόσβαση όλων των Ελλήνων στη νησιωτική Ελλάδα. Σε ό,τι αφορά δε το τελευταίο, έγκυρες πηγές του υπουργείου αναφέρουν πως η κυβέρνηση είναι αποφασισμένη «να πληρώσει ό,τι χρειάζεται για την απρόσκοπτη πρόσβαση των συμπολιτών μας στα νησιά με καλά πλοία και σε καλές τιμές».



Ο γ.γ. του IMO στο πλευρό των πληγέντων

Επειτα από πρόσκληση του γενικού γραμματέα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) Ευθύμιου Μητρόπουλου συναντήθηκαν στο Λονδίνο οι εκπρόσωποι των οργανισμών IALA (International Association of Aids to Navigation and Lighthouse Authorities) και IHO (International Hydrographic Organization) για να εξετάσουν την κατάσταση της ναυσιπλοΐας στον Ινδικό Ωκεανό μετά το τσουνάμι της 26ης Δεκεμβρίου 2004 και να συμφωνήσουν σε κοινές ενέργειες αποκατάστασης των βλαβών σε συστήματα ασφαλούς πλοήγησης και ναυσιπλοΐας στην περιοχή, με σκοπό να εξασφαλίσουν την ασφαλή ναυσιπλοΐα των πλοίων, συμπεριλαμβανομένων και αυτών που μεταφέρουν στις πληγείσες περιοχές φορτία ανθρωπιστικής βοήθειας.

Αξίζει να σημειωθεί ότι ο γ.γ. του IMO βρίσκεται σε επαφή με διάφορα όργανα των Ηνωμένων Εθνών για να συντονιστούν μακροπρόθεσμες και βραχυπρόθεσμες ενέργειες. Επιπροσθέτως, με πρωτοβουλία του κ. Μητρόπουλου ιδρύθηκε ένα Ταμείο «The Tsunami Maritime Relief Fund», μέσω του οποίου η ναυτιλιακή βιομηχανία θα συντονίζει άμεσα την οικονομική βοήθεια προς τα θύματα του καταστροφικού τσουνάμι.

Επίσης, ο γενικός γραμματέας IMO έχει αποστείλει επιστολές προς όλες τις Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις (NGOs) και τις ενθαρρύνει για την ένθερμη συνεισφορά τους.



Αποτελέσματα συγκεντρωτικού ελέγχου στο πλαίσιο των επιθεωρήσεων του Paris MOU

Με την έναρξη εφαρμογής του Διεθνούς Κώδικα Ασφάλειας Πλοίων (ISPS Code), τα κράτη-μέλη του Paris MOU (Memorandum Of Understanding) πραγματοποίησαν εκστρατεία συγκεντρωτικών ελέγχων (Concentrated Inspection Campaign) από 01/07 έως 30/09/2004 προκειμένου να διαπιστώσουν τη συμμόρφωση των πλοίων με τις νέες απαιτήσεις ασφαλείας. Στην εκστρατεία, που συμμετείχε και η Ελλάδα, μεταξύ άλλων, διαπιστώθηκαν και τα ακόλουθα:



Επιθεωρήθηκαν 4.681 πλοία, από τα οποία 28 κρατήθηκαν αποκλειστικά για λόγους ασφαλείας, ενώ άλλα 44 κρατήθηκαν για ελλείψεις σε άλλους τομείς.

Το ποσοστό των κρατηθέντων πλοίων αποκλειστικά για λόγους ασφαλείας ανήλθε στο 1,5% έναντι 5,7% των συνολικά κρατηθέντων.

Εξήντα πλοία κρατήθηκαν λόγω έλλειψης του διεθνούς πιστοποιητικού ISSC, ενώ άλλα 45 αντιμετώπιζαν σχετικά προβλήματα, που ωστόσο δεν οδήγησαν σε κράτηση.

Εντοπίστηκαν 200 περιπτώσεις όπου δεν υπήρχε έλεγχος πρόσβασης στο πλοίο, ενώ σε 215 περιπτώσεις υπήρξε έλλειψη τήρησης αρχείου των σχετικών γυμνασίων ασφαλείας.

Η ολοκλήρωση της εκστρατείας του συγκεντρωτικού ελέγχου δεν σημαίνει σε καμία περίπτωση και τον τερματισμό των σχετικών επιθεωρήσεων από τα κράτη-μέλη. ■

Παραγγελίες για νέες ναυπηγήσεις έτους 2004

Στο ετήσιο Ανασκοπικό τεύχος των «Ναυτικών Χρονικών» είχε δημοσιευθεί το άρθρο του κ. Γεωργίου Μπάνου, αντιπροέδρου της George Moundreas & Co., S.A., τμήμα ναυπηγήσεων, στο οποίο αναφερόταν στις ελληνικές παραγγελίες κατά τη διάρκεια του 2004 (σελ. 58). Λόγω έγκαιρης προετοιμασίας του περιοδικού ο κ. Μπάνος δεν μπόρεσε να ολοκληρώσει τα στοιχεία του μηνός Δεκεμβρίου, τα οποία και παραθέτουμε για την πλήρη κάλυψη του 2004.

Παραγγελίες ανά έτος		
Τύπος πλοίου	2004	
Φορτηγά πλοία	24	2.428,600
Δεξαμενόπλοια	101	6.289,800
Containers	3	240,000
Επιβατηγά	7	21,000
Άλλα		
Σύνολο	135	8.979,400

Τα υπό ναυπήγηση ελληνικά πλοία ανά έτος		
Τύπος πλοίου	2004	
Φορτηγά πλοία	54	4.668,400
Δεξαμενόπλοια	203	17.341,100
Containers	7	500,000
Επιβατηγά	1	
Άλλα	12	
Σύνολο	277	22.509,500

Αλλαγές στον ΟΛΠ

Πραγματοποιήθηκε η έκτακτη γενική συνέλευση των μετόχων της ΟΛΠ Α.Ε. στην οποία αποφασίσθηκε:

α) Η αποδοχή των παραίτησεων του προέδρου Δ.Σ. Αναστάσιου Γκόνη και του διευθύνοντος συμβούλου Νικολάου Γιαννή.

β) Η μη αποδοχή των παραίτησεων των υπολοίπων μελών του Δ.Σ. Χρήστου Αντωνίου, Νικολάου Αναστασόπουλου, Δημητρίου Σαμόλη, Λυκούργου Αρεταίου & Νικολάου Φίλιππα.

γ) Η εκλογή των κ. Χρήστου Γκόνη & Γεωργίου Χαιρέτη, ως νέων μελών του Δ.Σ.

Η νέα σύνθεση του διοικητικού συμβουλίου είναι η εξής:

Σαμόλης Δημήτριος, εκπρόσωπος μετόχων, πρόεδρος Δ.Σ., μη εκτελεστικό μέλος, Αντωνίου Χρήστος, εκπρόσωπος μετόχων, αντιπρόεδρος, μη εκτελεστικό μέλος, Αναστασόπουλος Νικόλαος, εκπρόσωπος μετόχων, διευθύνων σύμβουλος, εκτελεστικό μέλος, Φίλιππας Νικόλαος, εκπρόσωπος μετόχων, μη εκτελεστικό μέλος, Χαιρέτης Γεώργιος, εκπρόσωπος μετόχων, μη εκτελεστικό μέλος, Αρεταίος Λυκούργος, εκπρόσωπος μετόχων, ανεξάρτητο μέλος, Γκόνης Χρήστος, εκπρόσωπος μετόχων, ανεξάρτητο μέλος, Αγραπίδης Χρήστος, εκπρόσωπος δήμου, δήμαρχος Πειραιά, μη εκτελεστικό μέλος, Κυριακού Πέτρος, εκπρόσωπος Οικονομικής & Κοινωνικής Επιτροπής, μη εκτελεστικό μέλος, Μπαλαμπανίδης Ευστράτιος, εκπρόσωπος υπαλλήλων, μη εκτελεστικό μέλος, Νουχουτίδης Γεώργιος, εκπρόσωπος λιμενεργατών, μη εκτελεστικό μέλος. ■



«Olympic Future» και «Olympic Flag», τα τελευταία αποκτήματα της Olympic Shipping

Ένα από τα δύο νεότευκτα, που παρέλαβε το καλοκαίρι, παρουσίασε σε ειδική εκδήλωση η Olympic Shipping and Management S.A., συμφερόντων του Ιδρύματος Ωνάση.

Το πλοίο «Olympic Future» παραδόθηκε στην Olympic Shipping τον Αύγουστο του 2004 και έχει υψώσει την ελληνική σημαία. Κατασκευάστηκε στα ναυπηγεία Namura Shipbuilding Co. Ltd της Ιαπωνίας με τις υψηλότερες

προδιαγραφές, είναι 155,039 τόνων dwt, έχει μήκος 273,97 μ., πλάτος 47 μ. και διαθέτει διπλά τοιχώματα.

Σήμερα ο στόλος του Ιδρύματος αποτελείται από 19 πλοία εκ των οποίων τα 13 είναι δεξαμενόπλοια υψηλής τεχνολογίας και 6 ξηρού φορτίου, συνολικής μεταφορικής ικανότητας 2.733.000 τόνων. Η ναυτιλιακή Olympic Shipping and Management S.A. απασχολεί 250 Έλληνες αξιωματικούς, ενώ τα 18 από τα 19 πλοία της είναι εγγεγραμμένα στο ελληνικό νηολόγιο. Η ναυτιλιακή εταιρεία βρίσκεται στην τρίτη γενιά διαχείρισής της, η οποία υλοποιείται από τριμελή εκτελεστική επιτροπή που την αποτελούν ο κ. Αντώνης Παπαδημητρίου, ως συντονιστής της εκτελεστικής επιτροπής, με ειδικό τομέα τα χρηματοοικονομικά και τα μεγάλα projects, ο κ. Γιάννης Ιωαννίδης με επίκεντρο των αρμοδιοτήτων του τα ναυτιλιακά και ο κ. Γιώργος Ζαμπέλας, υπεύθυνος για τις επενδύσεις σε ακίνητα. Η εκτελεστική επιτροπή διαχειρίζεται σε καθημερινή βάση το επιχειρηματικό ίδρυμα υπό την επίβλεψη του εποπτικού συμβουλίου, που αποτελείται από τους κ. Στέλιο Παπαδημητρίου, Παύλο Ιωαννίδη και Απόστολο Ζαμπέλα. Ανώτατο όργανο του Ιδρύματος είναι το δεκαπενταμελές διοικητικό συμβούλιο.

Με την απόκτηση των δεξαμενόπλοιων «Olympic Flag», 155.039 τόνων dwt, το Μάρτιο του 2004, και «Olympic Future», τον Ιούλιο του ίδιου έτους, ολοκληρώθηκε η τρέχουσα φάση του προγράμματος ανανέωσης του στόλου της εταιρείας, η οποία ωστόσο διατηρεί ένα συνεχές πρόγραμμα ανανέωσης και επέκτασης, ακολουθώντας τη συγκυρία της αγοράς με σταθερά βήματα. ■



Ο ελληνικός στόλος το 2004

Κυρίαρχα στοιχεία του ελληνικού στόλου για το 2004 ήταν η σημαντική αύξηση του τονάζ και η μείωση του μέσου όρου ηλικίας των πλοίων, ενώ ο αριθμός των πλοίων που έχουν υψώσει την ελληνική σημαία μειώθηκε κατά τρία. Αναλυτικότερα και σύμφωνα με τον πίνακα εγγραφών-διαγραφών πλοίων, που έδωσε στη δημοσιότητα το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας μέχρι και την 7η Ιανουαρίου 2005, το σύνολο των πλοίων που φέρουν την ελληνική σημαία ανέρχονται σε 1.971, ενώ στο τέλος Δεκεμβρίου του 2003 ήταν 1974. Επίσης, το σύνολο του τονάζ ανήλθε στις 31/12/2004 σε 32.669.268 κοχ έναντι 31.917.727 το 2003. ■

Δύναμη ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και πίνακας εγγραφών - διαγραφών άνω των 100κοχ

ΜΗΝΑΣ	ΕΓΓΡΑΦΕΣ ΑΡΘΡΟΥ 13				ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ		ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΡΘΡΟΥ 13		ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ	
	Αρ. Πλοίων	ΚΟΧ	Αρ. Πλοίων	ΚΟΧ	Αρ. Πλοίων	ΚΟΧ	Αρ. Πλοίων	ΚΟΧ	Αρ. Πλοίων	ΚΟΧ
Ιανουάριος	1.986	32.795.829	15	1.032.614	4	2.023	3	100.518	4	54.098
Φεβρουάριος	1.985	32.976.300	3	331.587	5	63.254	8	212.204	1	2.166
Μάρτιος	1.981	32.989.341	11	704.123	8	35.627	13	598.649	10	128.060
Απρίλιος	1.980	32.861.913	4	237.015	8	5.861	10	362.766	3	7.538
Μάιος	1.981	32.755.108	3	197.652	8	13.556	7	297.236	3	777
Ιούνιος	1.984	32.834.111	4	156.675	9	15.599	5	105.362	5	7.909
Ιούλιος	1.988	32.381.681	4	302.142	15	24.023	12	777.409	3	1.186
Αύγουστος	1.982	32.148.805	3	122.653	2	2.479	9	357.438	2	570
Σεπτέμβριος	1.978	32.160.162	5	219.507	2	304	7	205.777	4	2.677
Οκτώβριος	1.977	32.468.241	6	447.203	6	15.164	4	116.315	9	37.973
Νοέμβριος	1.977	32.635.061	5	246.100	3	7.301	3	78.248	5	8.333
Δεκέμβριος	1.971	32.669.268	4	244.270	3	3.438	5	165.270	8	48.231

Σύνολο εγγραφών το 2004: 140 πλοία 4.430.170 κοχ

Σύνολο διαγραφών το 2004: 143 πλοία 3.676.710 κοχ

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



TOMASOS BROTHERS INC.

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



Ημερίδα για την ανανέωση του ελληνικού στόλου

Με θέμα την «Ανανέωση του Ελληνικού Εμπορικού Στόλου - Ναυπηγήσεις», η WISTA Hellas πραγματοποίησε ημερίδα στο Ναυτικό Όμιλο Ελλάδος. Το πάνελ των ομιλητών αποτελούνταν από τους κ. Ν. Ευθυμίου, πρόεδρο της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, Γ. Μπάνο, αντιπρόεδρο της εταιρείας Goerge Moundreas Shipping Co., και Β. Ματζαβίνο, διευθυντή Ναυτιλιακών Εργασιών της Hyrovereinsbank Πειραιά. Ο κ. Ευθυμίου στην ομιλία του τόνισε ότι οι Έλληνες πλοιοκτήτες κτίζουν πλοία προηγμένων προδιαγραφών, λαμβάνοντας πάντοτε υπ' όψιν τους τους τελευταίους κανονισμούς της Marpol, του IMO, του Νηογνώμονα, καθώς και της Σημείας, και με γνώμονα την προστασία της ζωής, της περιουσίας και του περιβάλλοντος.

Από την ομιλία του κ. Μπάνου διαφάνηκε η υπεροχή των ναυπηγείων της Άπω Ανατολής έναντι των ευρωπαϊκών, τόσο σε κόστος κατασκευής, αριθμό παραγγελιών, όσο και σε παραγωγικότητα. Επισήμανε, δε, την άποψη ότι η υψηλή παραγωγικότητα οφείλεται στη διαφορά της κοινωνικής αντίληψης μεταξύ των δύο, δηλαδή, το ομαδικό πνεύμα της Ανατολής έναντι του Δυτικού ατομισμού.

Ο κ. Ματζαβίνος ανέλυσε τις πηγές ναυτιλιακής χρηματοδότησης και αναφέρθηκε στη συμπεριφορά των διαφόρων φορέων της κατά τη διάρκεια των κύκλων της ναυτιλιακής αγοράς. Ανέπτυξε επίσης τους λόγους για τους οποίους η ελληνική ναυτιλία προέβη σε εκτεταμένες παραγγελίες νέων ναυπηγήσεων τα τελευταία χρόνια και συγχρόνως ανέλυσε την τραπεζική χρηματοδότηση νεότευκτων πλοίων.

Τη συζήτηση συντόνισε η κα Βέρα Χαλκίδη, στέλεχος της Athenian Sea Carriers Ltd. ■

Μεταφορά έδρας Ναυτιλιακού Ακολουθού

Αναγκαία έκρινε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Μ. Κεφαλογιάννης τη μεταφορά έδρας του Ναυτιλιακού Ακολουθού από τη Νέα Ορλεάνη στο Χιούστον των Ηνωμένων Πολιτειών.

Ο λόγος μεταφοράς της έδρας ήταν η κατάργηση της Ελληνικής Προξενικής Αρχής της Νέας Ορλεάνης με την οποία συνεργαζόταν και εξυπηρετείτο ο ναυτιλιακός ακόλουθος του ΥΕΝ.

Συγκεκριμένα, η προξενική αρχή μεταφέρθηκε στην Τάμπα της Φλόριδας, περιοχή όπου δεν παρουσιάζει κίνηση εμπορικών πλοίων, και ως εκ τούτου ο ΥΕΝ έκρινε απαραίτητη επιλογή τη μεταφορά της έδρας στο Χιούστον, η θέση του οποίου είναι σε κεντρικό σημείο στην εν λόγω περιοχή και το λιμάνι του έχει σημαντική κίνηση εμπορικών πλοίων, και επιπροσθέτως υπάρχει Ελληνική Προξενική Αρχή. ■

Οι Έλληνες εφοπλιστές συνεισφέρουν στους πληγέντες

Στην τελευταία συνεδρίαση του διοικητικού συμβουλίου της Ενωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, ο πρόεδρος Νίκος Δ. Ευθυμίου διεμήνευσε τη βαθιά λύπη της εφοπλιστικής οικογένειας για τις οδυνηρές συνέπειες από τη θεομηνία που έπληξε τις περιοχές της νοτιοανατολικής Ασίας και εξέφρασε τα συλλυπητήρια των συναδέλφων του προς τις οικογένειες των θυμάτων. Ακολούθως, τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου αποφάσισαν και ανοίχθηκε τραπεζικός λογαριασμός στον οποίον καλούνται να συνεισφέρουν οι Έλληνες εφοπλιστές, συνεχίζοντας τη μακράν παράδοση φιλαλληλίας και κοινωνικής ευαισθησίας της ναυτιλιακής κοινότητας. ■

Το «didimon» της TEN

Το πρώτο από τα πέντε νεότευκτα, που αναμένει μέσα στο 2005, παρέλαβε η Tsakos Energy Navigation (TEN). Πρόκειται για το διπλού τοιχώματος πλοίο με την ονομασία «didimon», χωρητικότητας 37.432 dwt. Το νέο απόκτημα της TEN, που χτίστηκε στα ναυπηγεία Hyundai Mipo, είναι ναυλωμένο από πετρελαϊκή εταιρεία της Νοτίου Αμερικής για διάρκεια ενός χρόνου και θα αποφέρει στην εταιρεία καθημερινά το ποσόν των 18.450 δολαρίων. ■

Τιμήθηκε ο καπετάν Βασίλης Κωνσταντακόπουλος

Για τη σημαντική προσφορά του στη ναυτική εκπαίδευση και στους δόκιμους αξιωματικούς του Εμπορικού Ναυτικού τιμήθηκε από το απερχόμενο διοικητικό συμβούλιο της Πανελληνίας Ένωσης Σπουδαστών Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού (ΠΕΣΑΕΝ), ο cрт Βασίλης Κωνσταντακόπουλος.

Στην εκδήλωση, που έγινε στο κτίριο της ναυτιλιακής εταιρείας Costamare, ο κ. Κωνσταντακόπουλος ανακηρύχθηκε επίτιμο μέλος της ένωσης και του παραδόθηκε ο θυρεός της. ■



Από δεξιά, οι κ. Παναγιώτης Αλέξιος (αντιπρόεδρος), Γιώργος Παρασκευάς (πρόεδρος), Δημήτριος Ματζέζος (γενικός γραμματέας), Νικόλαος Πολυμέρης και Παναγιώτης Γιώτης (μέλη Δ.Σ.)

Σύσκεψη για την απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών

Υπό την προεδρία του γενικού γραμματέα Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής, Γεωργίου Βλάχου, πραγματοποιήθηκε σύσκεψη σχετικά με την πρόταση Οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών.

Στη σύσκεψη, εκτός των υπηρεσιακών παραγόντων, παρευρέθησαν εκπρόσωποι όλων των εμπλεκόμενων φορέων όπως: ΟΛΠ Α.Ε., ΟΛΘ Α.Ε., Ομοσπονδία Φορτοεκφορτωτών Ελλάδος (ΟΦΕ), Ομοσπονδία Υπαλλήλων Λιμένων Ελλάδος (ΟΜΥΛΕ), Πανελλήνια Ένωση Πλοηγών, Πανελλήνια Ένωση Ρ/Κ Ν/Γ πλοίων, Ένωση

Πλοιοκτητών Ρ/Κ, Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, Ένωση Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων, Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοίας, Ένωση Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων, Διεθνής Ναυτική Ένωση.

Ο κ. Βλάχος ανέφερε στους παρευρισκομένους τους στόχους του ΥΕΝ, όπως η ανταγωνιστικότητα των λιμένων, η εξασφάλιση της ασφάλειας στον εργασιακό χώρο, η εξασφάλιση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και ο προγραμματισμός για την προώθηση της Οδηγίας με σεβασμό του υφιστάμενου κοινωνικού και εργατικού κεκτημένου και με ταυτόχρονη αύξηση της απασχόλησης στο συγκεκριμένο τομέα.



Τα αιτήματα των ναυπηγοεπισκευαστών

Την υπόσχεση για τη συμμετοχή τους στην Ομάδα Εργασίας που συστήνει το υπουργείο Ανάπτυξης απέσπασαν από το γενικό γραμματέα Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής ΥΕΝ Γ. Βλάχο οι εκπρόσωποι των εργοδοτικών ενώσεων του κλάδου της Ν/Ζώνης.

Αναλυτικότερα, κατά τη διάρκεια της συνάντησης οι εκπρόσωποι έθεσαν στο γενικό γραμματέα σειρά αιτημάτων, μεταξύ των οποίων:

- Το θέμα των επενδύσεων στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη.
- Η απόκτηση δεξαμενής, γερανών, ρεύματος και ύδρευσης.
- Και του ανέπτυξαν την πάγια θέση τους για ένταξη της πλειοψηφίας των επιχειρήσεων σε πρώτη φάση στο Μητρώο των Ναυπηγοεπισκευαστών.

Ο κ. Βλάχος ζήτησε από τους εκπροσώπους να τον ενημερώσουν αναλυτικά με γραπτή επιστολή προκειμένου να εξετάσει διεξοδικά τις θέσεις τους. ■

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



Τα νέα της ΕΕΕ



[Η διέλευση της διώρυγας του Παναμά]

Με απόφαση της αρμόδιας Αρχής της διώρυγας του Παναμά, κάθε πλοίο με μεταφορική ικανότητα φορτίων πετρελαίου ή καυσίμων μεγαλύτερη των 400 τόνων, που πρόκειται να τη διαπλεύσει, πρέπει να υποβάλει «σχέδιο έκτακτης ανάγκης για ρύπανση από πετρέλαιο» 96 ώρες πριν από την είσοδό του στη διώρυγα.

Η ρύθμιση αυτή ισχύει ήδη από 1.1.2005.

[Τα τέλη στη διώρυγα του Σουέζ]

Από 1ης Φεβρουαρίου τα τέλη διελύσεως πλοίων από τη διώρυγα του Σουέζ αυξάνονται κατά 3% περίπου.



[Πιστοποιητικό ασφαλείας στους λιμένες της Ιαπωνίας]

Με εγκύκλιο της, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών ενημέρωσε τα μέλη της ότι από 1ης Μαρτίου 2005 θα ισχύσει νέα νομοθεσία στην Ιαπωνία, βάσει της οποίας υποχρεούνται τα πλοία που προσεγγίζουν στους λιμένες της χώρας να επιδεικνύουν πιστοποιητικό ασφαλείας τους, που θα καλύπτει περιπτώσεις «απομακρύνσεως ναυαγίου και ρυπάνσεως από καύσιμα του πλοίου».

Οι ιαπωνικές αρχές θα θεωρούν ικανοποιητικό για την τήρηση των απαιτήσεων της νομοθεσίας τους το πιστοποιητικό ασφαλείας πλοίου από P&I Club, μέλος της Διεθνούς Ένωσης (I.G) των P&I Clubs. Πρόκειται ωστόσο για εκδοχή, που η εγκύκλιος της ΕΕΕ συνιστά να ελέγχεται κατά περίπτωση από τον αλληλοασφαλιστικό οργανισμό με τον οποίον συνεργάζονται οι διαχειριστές των πλοίων.

[Η ναυτολόγηση συνταξιούχων ναυτικών]

Σύμφωνα με νέα ρύθμιση, βάσει σχετικής αποφάσεως του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, συνταξιούχος ναυτικός που επανέρχεται στην ενεργό υπηρεσία σε πλοία με ελληνική σημαία ή συμβεβλημένα με το ΝΑΤ, πρέπει να είναι εφοδιασμένος με ειδική άδεια που εκδίδεται από το ΓΕΝΕ και η οποία πιστοποιεί ότι δεν προσφέρεται προς ναυτολόγηση εν ενεργεία ναυτικός της ίδιας ειδικότητας.

[Έγκριση γνωμοδότησης από την ΕΟΚΕ]

Η Ολομέλεια της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής (ΕΟΚΕ) υιοθέτησε με 148 ψήφους υπέρ, 12 κατά και 10 αποχές, γνωμοδότηση ειδικότερου ενδιαφέροντος για την ελληνική ναυτιλία.

Τη γνωμοδότηση αυτή που αφορά την αναθεώρηση κανόνων ανταγωνισμού τακτικών γραμμών - tramps και απηχεί πλήρως τις ελληνικές θέσεις, εισηγήθηκε η δρ Άννα Μπρεδήμα - Σαββοπούλου (της Ομάδας 1 - εργοδότες, προερχόμενη από την ΕΕΕ).



Η γνωμοδότηση αναφέρεται στις προτάσεις της Λευκής Βίβλου «περί καταργήσεως της ομαδικής εξαιρέσεως από τους κανόνες ανταγωνισμού που χορηγεί ο κανονισμός 4056 στις Κόνφερανς τακτικών γραμμών».

Επίσης αναφέρεται στη μελλοντική μεταχείριση του τομέα των tramps, όπου δραστηριοποιείται η συντριπτική πλειοψηφία του ελληνικού εφοπλισμού. Για τις μεταφορές tramps η ΕΟΚΕ δέχεται τις ρυθμίσεις τις οποίες προτείνει η Λευκή Βίβλος, επειδή θεωρεί ότι στην πλειοψηφία των περιπτώσεων, δεν θα υπάρξει πρόβλημα περιοριστικών πρακτικών εφόσον πρόκειται περί μεταφορών που χαρακτηρίζονται ως μοντέλο τέλειου ανταγωνισμού.

Όσον αφορά τις μεταφορές τακτικών γραμμών, εάν καταργηθεί ο κανονισμός 4056 χωρίς να αντικατασταθεί από νέο, που να προ-

βλέπει το θεσμό των Κόνφερανς, θα απαιτηθούν υπεράνθρωπες προσπάθειες για τη διεξαγωγή διαπραγματεύσεων προκειμένου να οδηγήσουν σε σειρά συμφωνιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τρίτες χώρες.

Παράλληλα, θα πρέπει να τροποποιηθεί το κοινοτικό κεκτημένο που παραπέμπει στον Κώδικα Συμπεριφοράς των Κόνφερανς, της UNCTAD.

Λαμβάνοντας υπ' όψιν το πλήθος των νομικών προβλημάτων τα οποία θα δημιουργηθούν από μια ενδεχόμενη κατάργηση των Κόνφερανς, η ΕΟΚΕ καλεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να εκπονήσει νομική μελέτη σχετικά με τις απαραίτητες ρυθμιστικές αλλαγές για την περίπτωση που οι Κόνφερανς καταργηθούν στην Ευρωπαϊκή Ένωση και διατηρηθούν στον υπόλοιπο κόσμο.

Η γνωμοδότηση προτείνει νέα ομαδική εξαίρεση στις Κόνφερανς για να χορηγηθεί μεταβατική περίοδος, κατά τη διάρκεια της οποίας να ισχύσουν τα κριτήρια της νομολογίας του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου. Στην περίοδο αυτή η Επιτροπή θα πρέπει να παρακολουθεί τις ραγδαίες διεθνείς εξελίξεις στον τομέα των τακτικών γραμμών ώστε να προχωρήσει σε διαβουλεύσεις με άλλες χώρες, όπως είναι οι Ην. Πολιτείες, η Ιαπωνία, ο Καναδάς και η Αυστραλία, προκειμένου να υιοθετήσει μελλοντικά εναρμονισμένο καθεστώς λειτουργίας των τακτικών γραμμών, συμβατό σε παγκόσμιο επίπεδο.

[Και φυλλάδιο και διαβατήριο]

Με επιστολή της προς την ΕΕΕ η αμερικανική πρεσβεία διευκρινίζει σχετικά με την επίσηυση της διαδικασίας για την έκδοση Visa στους ναυτικούς, ότι εκτός του ναυτικού φυλλαδίου είναι απαραίτητο και διαβατήριο εν ισχύ.

Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να απευθύνονται στο αμερικανικό προξενείο για την υποβολή των σχετικών δικαιολογητικών.

**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

Ανθρωπιστική βοήθεια από τη Majestic International Cruises Inc.

Με ομόφωνη απόφαση του Δ.Σ. και των μετόχων της εταιρείας Majestic International Cruises Inc. αποφασίστηκε η δωρεάν παραχώρηση του κρουαζιερόπλοιου «Ocean Monarch» στο υπουργείο Εξωτερικών ως έμπρακτη απόδειξη μικρής συμμετοχής της στο φιλανθρωπικό έργο που ανέλαβαν το προαναφερόμενο υπουργείο, η Αρχιεπισκοπή Αθηνών και άλλες Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις για τους πληγέντες της θεομηνίας που έπληξε τις περιοχές της νοτιοανατολικής Ασίας.

Το διοικητικό συμβούλιο της Majestic International Cruises αποφάσισε επίσης να καλυφθούν πλήρως από ίδια κεφάλαια όλα τα λειτουργικά έξοδα του πλοίου, οι μισθοί πληρωμάτων, τροφοδοσία, ασφάλειες κ.λπ. Το πλοίο αναχώρησε από Πειραιά στις 17 Ιανουαρίου με προορισμό τη Σρι Λάνκα ή άλλον προορισμό σε άλλη χώρα από τις πληγείσες περιοχές που θα επιλέξει το υπουργείο Εξωτερικών.

Το πλοίο στελεχώθηκε με αριθμό ιατρών και νοσηλευτικού προσωπικού μερίμνη του υπουργείου Εξωτερικών που έχει την ολική ευθύνη και μέσω των Μη Κυβερνητικών Οργανώσεων που μετέχουν στην αποστολή.

Σύμφωνα με ομόφωνη απόφαση, οι επιβαίνοντες ιατροί και το νοσηλευτικό προσωπικό θα παρέχουν κάθε δυνατή ιατροφαρμακευτική υποστήριξη στους πάσχοντες συνανθρώπους μας, που μετά τον καταστροφικό σεισμό και το τσουνάμι βρίσκονται σε απόγνωση.

Το «Ocean Monarch» μεταφέρει επίσης αρκετά μεγάλη ανθρωπιστική βοήθεια που θα διανεμηθεί στους πάσχοντες συνανθρώπους μας στις πληγείσες περιοχές. Η όλη επιχείρηση θα διαρκέσει τρεις μήνες, εκ των οποίων οι δύο μήνες θα διατεθούν καθαρά για την παραμονή του πλοίου στις πληγείσες περιοχές. ■

Ναυτιλιακό συνάλλαγμα

Σύμφωνα με τα προσωρινά στοιχεία της Τραπέζης της Ελλάδος, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρρευσε, κατά το εντεκάμηνο Ιανουαρίου-Νοεμβρίου 2004 στη χώρα μας, ανήλθε σε 12.094,7 εκατομμύρια ευρώ έναντι 8.599,6 εκατομμυρίων ευρώ του αντίστοιχου εντεκάμηνου 2003. Ειδικότερα κατά το μήνα Νοέμβριο 2004 το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρρευσε ανήλθε σε 1.150,2 εκατομμύρια ευρώ έναντι 832,8 εκατομμυρίων ευρώ του αντίστοιχου μηνός Νοεμβρίου 2003. ■

Το «Μέγαρο Περικλή Γρ. Καλλιμανόπουλου»

Σε διατηρητέο νεοκλασικό κτίριο του 1912 εγκατέστησε τα γραφεία του ο Όμιλος Καλλιμανόπουλου. Το ανακαινισμένο κτίριο, που βρίσκεται στην Ακτή Μισαούλη και Σκουζέ στον Πειραιά, ανεγέρθη το 1912 από το γνωστό αρχιτέκτονα Ζήζηλα, ο οποίος είχε σχεδιάσει την Αναργύρειο και Κοριαλένιο Σχολή των Σπετσών. Κατά τη διάρκεια του καταστροφικού βομβαρδισμού του Πειραιά στο Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, το κτίριο σχεδόν καταστράφηκε για να υποστεί μεταπολεμικά ουσιαστικές τροποποιήσεις.

Το 1981 και αφού το κτίριο είχε περιέλθει στην ιδιοκτησία του ομίλου, χαρακτηρίστηκε διατηρητέο. Το νεοκλασικό οίκημα, στο οποίο ο Όμιλος Καλλιμανόπουλου θα στεγάσει τις ναυτιλιακές εταιρείες Marine Management Services N.E., Trade and Transport Inc. και Toisa Limited, ονομάστηκε «Μέγαρο Περικλή Γρ.

Καλλιμανόπουλου» προς τιμήν του αείμνηστου Περικλή Καλλιμανόπουλου, εκ των πατριαρχών της ελληνικής ναυτιλίας. Του δημιουργού του πρώτου μεγάλου εμπορικού στόλου που ταξίδευε τη γαλανόλευκη σε όλους τους ωκεανούς και την έστειλε στα διεθνή λιμάνια.

Τον αγιασμό των εγκαίνιων τέλεσε ο Αρχιεπίσκοπος Αθηνών και πάσης Ελλάδος Χριστόδουλος και ευλόγησαν ο μητροπολίτης Πειραιώς Καλλίνικος και ο μητροπολίτης Καλαβρύτων και Αιγιαλείας Αμβρόσιος.

Στην τελετή των εγκαίνιων καθώς και στη δεξίωση που παρέθεσε στη συνέχεια στη Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιά το ζεύγος Γρηγόρη Καλλιμανόπουλου, παρευρέθησαν ο υπουργός Εθνικής Άμυνας Σπύλιος Σπηλιωτόπουλος, ο υφυπουργός Εξωτερικών Π. Σκανδαλάκης, οι βουλευτές Πειραιώς καθώς και συνεργάτες και φίλοι της ναυτιλιακής οικογένειας. ■

Απεβίωσε ο Δημήτρης Κωστή Λως

Απεβίωσε πλήρης ημερών και κηδεύτηκε στις 7.1.2005, στην Κηφισιά, ένας από τους τελευταίους εκπροσώπους της μεγάλης ναυτιλιακής ανάπτυξης της χώρας μας του εικοστού αιώνα, ο Δημήτρης Κωστή Λως.

Εξαίροντας την προσωπικότητά του, στην τελευταία συνεδρίαση του διοικητικού συμβουλίου της ΕΕΕ, ο πρόεδρος Νίκος Δ. Ευθυμίου ανέφερε μεταξύ των άλλων και τα εξής:

«Υπήρξε γόνος ναυτικής οικογένειας από τον Βροντάδο της Χίου, που από το 19ο αιώνα δραστηριοποιείται ενεργά στην ποντοπόρο ναυτιλία, ανδρούται κατά το μεσοπόλεμο υπό την καθοδήγηση του γενάρχη της, του καπετάν Κωστή Λω, και που σήμερα διαθέτει έναν από τους πιο νέους σε ηλικία και σύγχρονους στόλους υπό ελληνική σημαία.

Έμπειρος ο ίδιος Α' μηχανικός Εμπορικού Ναυτικού, αλλά και συνετός διαχειριστής μαζί με τους αδελφούς του, παρέδωσε μίαν άριστα οργανωμένη ναυτική επιχείρηση στην τέταρτη γενιά της οικογένειας Λω, που συνεχίζει το έργο πάνω σε δοκιμασμένες αρχές και αξίες, όπως το υψηλό ήθος, το πνεύμα καλής συνεργασίας και η βαθιά αφοσίωση στις ρίζες της χιώτικης καταγωγής, μαζί με ένα πλούσιο όσο και αθόρυβο κοινωνικό έργο, κυρίως μέσα από τις δραστηριότητες του κοινωνικού ιδρύματος που φέρει το όνομα του Κωστή Μ. Λω.

Άνθρωπος με βαθιά γνώση και πείρα του αντικείμενου της πολύχρονης απασχόλησής του, ο Δημήτρης Λως, ο "Μαστροδημήτρης" όπως συνηθίζαν να τον αποκαλούν με αγάπη και σεβασμό τα πληρώματα της εταιρείας, κατέβαινε μέχρι λίγο πριν από το τέλος της ζωής του τακτικότερα στα γραφεία της "Βροντάδος" στον Πειραιά και με τη σοφή διακριτικότητα της ηλικίας του βοηθούσε το έργο των διαδόχων του.

Απλός, προσηνής, με εκείνη τη χαρακτηριστική θυμοσοφία που απέπνεε γνώση ζωής και μαζί καλοσύνη και ανθρωπιά, πρόσφερε τις καλές του υπηρεσίες και στην Ένωση μας από τη θέση του αντιπροέδρου γι' αυτό και τιμήθηκε με τη διάκριση του επίτιμου μέλους της». ■

Στρατηγικός στόχος του RINA η διευρυμένη συνεργασία με την ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία

Με στόχο την ανάπτυξη νέων υπηρεσιών σε τομείς που άπτονται των ενδιαφερόντων των πελατών του, ο ιταλικός νηογνώμονας RINA πραγματοποιήσε πρόσφατα, στη Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιά, τη δεύτερη συνεδρίαση της Ελληνικής Τεχνικής Επιτροπής του.

Η συνεδρίαση είχε στόχο την ανάπτυξη νέων υπηρεσιών σε τομείς ενδιαφέροντος των πελατών του, κάτι που είχε άλλωστε θεσπιστεί στην Ελληνική Επιτροπή του ιταλικού νηογνώμονα RINA το 2004.

Κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης, έγινε παρουσίαση των νέων μελών της Τεχνικής Επιτροπής, που αποτελείται από τους κ. Σ. Τσονάκη της Eastern Mediterranean Maritime Ltd, Α. Τσιριγάνη της Oceanbulk Maritime A.S. και την κα Μ. Βαρβατέ της Naftotrade Shipping & Commercial S.A.



Η Τεχνική Επιτροπή αποτελείται πλέον από 21 εκπροσώπους της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας, οι οποίοι συγκαταλέγονται μεταξύ των κορυφαίων στελεχών στους τομείς των δεξαμενόπλοιων, των bulk carriers, των container ships και των επιβατηγών πλοίων.

Καλωσορίζοντας τα νέα μέλη, ο περιφερειακός διευθυντής Ελλάδας κ. S. Bertilone αναφέρθηκε στα επιτεύγματα του RINA κατά το 2004. Ειδικότερα, στα τέλη Δεκεμβρίου 2004, η ολική χωρητικότητα του στόλου του RINA αυξήθηκε περισσότερο από 10% σε σχέση με το προηγούμενο

έτος. Το βιβλίο παραγγελιών νεότευκτων το Δεκέμβριο περιελάμβανε 294 πλοία ολικής χωρητικότητας περίπου 4 εκατ. GT. Κατά τη διάρκεια του 2004, ο RINA υπέγραψε συμβόλαια με Έλληνες πλοιοκτήτες για 32 πλοία (περιλαμβανομένων 7 νεότευκτων) 650.000 GT, τα οποία αντιπροσωπεύουν αύξηση μεγαλύτερη του 40% σε σχέση με τον ελληνόκτητο στόλο που είχε εγγραφεί στο RINA το 2003.

Την έναρξη της παρουσίασης των νέων μελών έκανε ο αναπληρωτής διευθυντής του marine division του RINA, κ. R. Cazzulo, ο οποίος έκανε μια σύνοψη των τελευταίων θεμάτων των εργασιών του IMO και του IACS, περιλαμβανομένων των κανονισμών του IACS για τα bulk carriers και τα πετρελαιοφόρα δεξαμενόπλοια.

Τα μέλη της Τεχνικής Επιτροπής εργάστηκαν από κοινού με τον κ. D. Cervetto, τεχνικό διευθυντή για τα φορτηγά πλοία, και τους ειδικούς του αρχηγείου του RINA, κ. B. Garrone και D. Bruni, καθώς και τον κ. Σ. Ζολότα, επικεφαλής του RINA Hellas.

Η συζήτηση περιελάμβανε θέματα σχετικά με τα πρότυπα για το σχεδιασμό των κανονισμών φορτώσεως των bulk carriers, έτσι ώστε να πλοία να συμμορφώνονται με τους κανονισμούς των σταθμών φορτοεκφορτώσεως, την έγκριση των νέων κανονισμών επίστρωσης του RINA, με τους οποίους ο νηογνώμονας παίζει ρόλο από κοινού με τον ιδιοκτήτη στο στάδιο της κατασκευής, καθώς και τις νέες υπηρεσίες που αναπτύσσονται για τα περιβαλλοντικά θέματα, δηλαδή, το Ship Environmental Rating Assessment (ERA) και το σύστημα ταξινόμησης Green Star.

Η Ελληνική Τεχνική Επιτροπή του RINA θα ανακοινώσει σύντομα τα αποτελέσματα των δραστηριοτήτων της στην Ελληνική Επιτροπή του RINA, η οποία αναμένεται να συνεδριάσει το Μάρτιο του 2005.

Μετά τη λήξη της συνεδρίασης, ακολούθησε γεύμα, στο οποίο πήραν μέρος τα μέλη της Ελληνικής Τεχνικής Επιτροπής και εκπρόσωποι του ιταλικού νηογνώμονα RINA. ■

Οι αγοραπωλησίες πλοίων / Από την Overseas Agency Ltd /

Ξεκινώντας την πρώτη έκθεση του 2005 θα θέλαμε, κατ' αρχάς, να ευχηθούμε στους αναγνώστες του περιοδικού ο καινούργιος χρόνος να φέρει υγεία και ευτυχία και να αποβεί ακόμα πιο δημιουργικός για την ελληνική ναυτιλία. Μετά το πέρας της εορταστικής περιόδου των Χριστουγέννων και της Πρωτοχρονιάς, η αγορά του Πειραιά δείχνει να επιστρέφει στους φυσιολογικούς ρυθμούς της, χωρίς να παρουσιάζονται ιδιαίτερες μεταβολές σε σχέση με τις συνθήκες που επικρατούσαν κατά τα τέλη του προηγούμενου έτους. Με τους δείκτες της ναυλαγοράς των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου να παρουσιάζουν σκαμπανεβάσματα, αλλά να διατηρούνται πάντα σε υψηλά επίπεδα, η αγορά των ναύλων δείχνει να έχει αρκετή δυναμική για να διατηρηθεί σε ιδιαίτερα καλά επίπεδα, τουλάχιστον μεσοπρόθεσμα. Από την άλλη, οι τιμές των μεταχειρισμένων και η γενικότερα καλή διάθεση των πωλητών παραμένουν καθώς οι περισσότεροι πλοιοκτήτες είναι αισιόδοξοι για την πορεία της αγοράς. Αξίζει να αναφερθεί ότι στις αρχές Φεβρουαρίου αναμένονται οι εορτασμοί του Κινεζικού Νέου Έτους, που αναμφίβολα θα επηρεάσουν την κινητικότητα του χώρου.

Στο χώρο των δεξαμενόπλοιων η εικόνα παραμένει επίσης αναλλοίωτη. Παρά τη γενικότερη πτώση των αποδόσεων στο χώρο, το αγοραστικό ενδιαφέρον είναι ισχυρό και οι τιμές διατηρούνται, ιδιαίτερα λόγω της μειωμένης προσφοράς μονάδων προς πώληση.

Αναλλοίωτη παραμένει η κατάσταση στο χώρο των ναυπηγήσεων, καθώς η έλλειψη διαθέσιμων κλινών οδηγεί τις τιμές σταθερά σε υψηλότερα επίπεδα. Τέλος, περιορισμένη εξακολουθεί να είναι η κίνηση του χώρου των διαλύσεων λόγω μικρής προσφοράς τανάζ. Οι τιμές διατηρούνται περίπου στα \$445 ανά τόνο Ιδτ για δεξαμενόπλοια τόσο στην Ινδία όσο και στο Μπανγκλαντές. ■

Το μυθικό «Κουτί της Πανδώρας»

Η ΕΕΕ συμπλήρωσε 90 χρόνια

Σε πρόσφατη συνεντεύξη του Ροταριανού Ομίλου Αθηνών τιμήθηκε η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών με την ευκαιρία της συμπλήρωσής 90 χρόνων από την ίδρυσή της.

Στην ευχαριστήρια ομιλία του ο πρόεδρος της ΕΕΕ, Νίκος Δ. Ευθυμίου, αναφέρθηκε στη συμβολή της ΕΕΕ για τη δημιουργία του «ναυτιλιακού θαύματος» του 20ού αιώνα και για τον πρωτεύοντα ρόλο που διαδραματίζει στον κοινοτικό και παγκόσμιο διάλογο για τα προβλήματα και το μέλλον της βιομηχανίας των θαλασσίων μεταφορών. Στη συνέχεια ο κ. Ευθυμίου αναφέρθηκε στην ελληνική ναυτιλία τον 21ο αιώνα, η οποία απαριθμεί ένα στόλο από περίπου 4.000 πλοία, 180 εκατομμυρίων τόνων και αντιπροσωπεύει περίπου το 20% του παγκόσμιου στόλου από πλευράς χωρητικότητας σε τόνους DW.

Λιάδες συμπολίτες μας που εργάζονται στον κλάδο του τουρισμού».

Ιδιαίτερη μνεία έκανε ο κ. Ευθυμίου στη γενναιοδωρία των Ελλήνων εφοπλιστών και στα κυριότερα ιδρύματα που έχουν ιδρύσει:

«Ολόκληρο τον εικοστό αιώνα, όπως και τον καινούργιο που μόλις αρχίσαμε να διανύουμε, η γενναιοδωρία των ανθρώπων της θάλασσας ξεπέρασε κάθε μέτρο για μια φτωχή χώρα, με πολλές και αλληπάλληλες πολινδρομήσεις και αναταράξεις στον εθνικό και πολιτικό της βίο.

Από τους αδελφούς Βαλλιάνους, που κοντά στα άλλα κόσμησαν την πρωτεύουσα με το νεοκλασικό κόσμημα της Εθνικής Βιβλιοθήκης, και τον Ιωάννη Βαρβάκη με την πρώιμη φροντίδα του για την παιδεία, μέχρι τη σταυροφορία του Νικόλαου Κυριακίδη στην Αμερική υπέρ του αδούλωτου ελ-

λδρυμα Σταύρου Νιάρχου, με έργο και σχεδιασμούς για πλούσιο κοινωνικό και πολιτιστικό έργο σε ολόκληρη τη χώρα, όπως και στο εξωτερικό. Ίδρυμα Ιωάννη Διαμαντή Πατέρα, με έμπρακτη ευαισθησία για τις οικογένειες των ναυτικών.

Ίδρυμα Ιωάννη Λάτση, με εντυπωσιακά εθνικά και κοινωνικά χαρακτηριστικά.

Λύρειο Ίδρυμα στην Αττική με μεγάλη φιλοanthρωπική δραστηριότητα.

Καλλιμανοπούλειο Εκκλησιαστικό και Διακονικό Κέντρο με σημαντικό έργο κοινωνικό και πολιτιστικό στα Καλάβρυτα.

Ίδρυμα εις μνήμην Ν.Π. Γουλανδρή, στο οποίο ανήκει το διεθνώς γνωστό Μουσείο Κυκλαδικής Τέχνης, στην Αθήνα.

Ίδρυμα Βασίλη και Ελίζας Γουλανδρή, που οργάνωσε το Αρχαιολογικό Μουσείο και ίδρυσε το Μουσείο Μοντέρνας Τέχνης, στην Αθήνα.

Ίδρυμα Άννας Γουλανδρή και Δημήτρη Χορν, με έντονη πολιτιστική δραστηριότητα, και αυτό στην πρωτεύουσα.

Ίδρυμα Ναυτικού Μουσείου Οινουσσών του Νικόλαου Σπ. Λαιμού.

Ίδρυμα Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου που συνέστησε ο Γεώργιος Δρακόπουλος στη Μύκονο.

Ίδρυμα Ναυτικού Μουσείου Χίου, του Νικόλαου Λω.

Ίδρυμα Μαρίας Τσάκου, στο Μοντεβιδέο της Ουρουγουάης, για τη διάδοση της ελληνικής γλώσσας στη Νότιο Αμερική.

Και πολλά άλλα ακόμη, όπως τα Ίδρύματα Θωμά και Βάντας Επιφανειάδη στη Σκιάθο και των αδελφών Ρεθύμηνη «Η Αδελφότης Κασίων», το Ίδρυμα Κωστή Μ. Λω, με κοινωνικό έργο στη Χίο και η «Ελληνική Εταιρεία» με πρόεδρο τον κ. Κώστα Καρρά με αξιόλογο πολιτιστικό και περιβαλλοντικό έργο καθώς και πλήθος από προσωπικές δωρεές για σχολεία, νοσοκομεία, κοινωνικά έργα, υποτροφίες και εκκλησίες.

Αυτούς τους Έλληνες της εκρηκτικής επιχειρηματικότητας, αλλά και της εθνικής, κοινωνικής και πολιτιστικής προσφοράς, στέγασε στα 90 χρόνια του βίου της και εξακολουθεί να στεγάζει η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών.

Δικαιολογημένα, λοιπόν, αισθάνεται και υπερήφανη και δυνατή, κρατώντας στα χέρια της πάντα ανοικτό για λογαριασμό της Μεγάλης Ναυτιλίας, το μυθικό «Κουτί της Πανδώρας». ■



«Αυτός ο μεγάλος στόλος μεταφέρει το 30% του διεθνούς εμπορίου, ναυπηγεί πλοία για την ανανέωσή του, που αντιπροσωπεύουν επένδυση της τάξεως των επτά δισεκατομμυρίων δολαρίων, όσο δηλαδή το ύψος δυο ετήσιων κρατικών προϋπολογισμών. Και ακόμη, εισάγει συνάλλαγμα που τα τελευταία πέντε χρόνια αντιστοιχεί στο 40% του πλεονάσματος του ισοζυγίου υπηρεσιών», τόνισε χαρακτηριστικά ο πρόεδρος της ΕΕΕ και συμπλήρωσε: «Για να σχηματιστεί μια πληρέστερη εικόνα, να προσθέσω ότι αυτή τη στιγμή δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα περισσότερες από χίλιες ναυτιλιακές εταιρείες με 11.000 εργαζομένους και υψηλόμισθα στελέχη και ότι το σύνολο των εργαζομένων σε θάλασσα και στεριά για το πλοίο ξεπερνά τις 120.000, που εισφέρουν στην ελληνική οικονομία περίπου το ίδιο με τις πεντακάσιες χι-

λινισμού και τις οικογένειες Εμπειρίων, Λυκαρδόπουλου και Βεργωτή, που η τελευταία θα κτίσει μέσα από τα ερείπια των σεισμών το πιο πρωτοποριακό χωριό στην Ευρώπη, τα Κουρκουμελάτα της Κεφαλονιάς.

Όμως, δεν μπορώ να αντισταθώ στον πειρασμό και να μην κάνω έστω απλή μνεία στα κυριότερα ιδρύματα της ναυτικής μας κληρονομιάς που λειτουργούν αυτή τη στιγμή στον τόπο μας:

Ίδρυμα «Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης», με διεθνή ακτινοβολία, εθνική πολιτιστική προσφορά και τη σωτήρια ευεργεσία του Ωνάσειου Καρδιοχειρουργικού Κέντρου.

Ίδρυμα Ευγενίδου, με πρωτοποριακή συμβολή στην προαγωγή της τεχνικής παιδείας στην Ελλάδα και με το μεγαλύτερο ψηφιακό Πλανητάριο σήμερα, στον Κόσμο.

- 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



Για ένα «βέτο» χωρίς προκαταλήψεις και συντεχνιακά συμφέροντα

«Η καινούργια χρονιά βρίσκει τη ναυτιλία μας πάλι στην πρώτη θέση της παγκόσμιας κατάταξης, με παραγγελίες που το οικονομικό τους μέγεθος προκαλεί ίλιγγο. Με σημαντική βελτίωση και ποιοτική αναβάθμιση του στόλου της, πιστή στη θέλησή της για ποιοτική ναυτιλία, για να προσφέρει ασφάλεια στον άνθρωπο, στο περιβάλλον, σε όλα».

Με αυτά τα λόγια άρχισε την ομιλία του ο πρόεδρος της Πανελλήνιας Ένωσης Πλοίαρχων Εμπορικού Ναυτικού (ΠΕΠΕΝ) Ευάγγελος Κούζιλος, στην εκδήλωση για την κοπή της πρωτοχρονιάτικης πίτας της Ένωσης.

Στην κατάμεστη αίθουσα εκδηλώσεων του ΟΛΠ, ο πρόεδρος της ΠΕΠΕΝ παρουσίασε στους παρευρισκομένους τον πλοίαρχο του δεξαμενόπλοιου «Prestige», κ. Απόστολο Μάγκουρα, υπογραμμίζοντας:

«Ανάμεσά μας, με ταπεινότητα, με ήθος, με ξεχωριστή αξιοπρέπεια, βρίσκεται ένας συνάδελφος που η αναληψία κάποιων, δήθεν πολιτισμένων, με μακρά ναυτική παράδοση, με ιστορία, κρατούσαν δέσμιο, υπακούοντας σε πολιτικές σκοπιμότητες, σε σκοτεινά συμφέροντα, προσωπικά, οικονομικά ή οτιδήποτε άλλο.

Είναι ο καπετάν Απόστολος Μάγκουρας, ο οποίος επιτέλους ύστερα από μια απαράδεκτη, ακατανόητη και άνομη τακτική των ισπανικών αρχών, για περισσότερο από 24 μήνες, βρισκόταν δέσμιος της ανικανότητας, της ατολμίας και του στρουθοκαμηλισμού των ισπανικών αρχών. Βρίσκεται κοντά μας, κοντά στους συνάδελφους του, στους ανθρώπους της ναυτιλίας, μα πάνω απ' όλα, κοντά στην οικογένειά του, κοντά στους δικούς του.

Ευτυχώς, η Ευρωπαϊκή Ένωση υπέστειλε και αυτή τον επισείοντα του στρουθοκαμηλισμού, της υποκρισίας και της σκοπιμότητας.

Με αυτά όμως που έκαναν, με τη συμπεριφορά τους και την τακτική τους, το prestige τους, το γόητρό τους, πήγε άπατο. Και δύσκολα θα αποκατασταθεί».

Ο κ. Κούζιλος, κάνοντας μια σύντομη αναδρομή της χρονιάς που πέρασε, τόνισε ότι «πουθενά στον κόσμο, ένας τόσο μικρός αριθμός εργαζομένων, όπως αυτών που ασχολούνται σε κάθε θέση στη 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 συνάλλαγματος στον εθνικό προϋπολογισμό.

Για να διατηρήσουμε όμως αυτά τα μεγέθη και για να τα αυξήσουμε, πρέπει να αλλάξουμε πο-



λιτική, σκέψη και φιλοσοφία. Επειδή όμως όλες 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».

Ως λύσεις ο πρόεδρος της ΠΕΠΕΝ πρότεινε στον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας την άσκηση «εσωτερικού βέτο», χωρίς προκαταλήψεις, συντεχνιακά συμφέροντα, μικρόκαρδες και μικροπολιτικές φιλοσοφίες, στα εξής θέματα:

- Για αναμόρφωση του απηρχαιωμένου και αναχρονιστικού Ναυτικού Δικαίου, που είναι βασισμένο ακόμη και σε Β.Δ. ή χουντικούς νόμους και τις περισσότερες φορές για όλα «φταίει ο πλοίαρχος».
- Για να χτυπηθούν συντεχνιακές νοοτροπίες, παρεϊστικές φιλοσοφίες, που αποκλείουν τους πλοίαρχους από θέσεις που δικαιωματικά τους ανήκουν, και λόγω γνώσεων και δοκιμασμένων ικανοτήτων θα προσφέρουν περισσότερα και βεβαίως καλύτερα.
- Για καλύτερη ιατροφαρμακευτική περίθαλψη και ανθρώπινη συμπεριφορά.
- Για σωστή σύνταξη και εφάπαξ σύμφωνα με αυτά που έχουν πληρωθεί και πληρώνονται.
- Δίκαιη φορολογική μεταχείριση και αντιμετώπιση.
- Για μια καλύτερη εκπαίδευση με σωστούς σπουδαστές, σωστούς καθηγητές, βιβλία και υλικοτεχνική υποδομή που να συμβαδίζει με τις σύγχρονες απαιτήσεις και το μέγεθος της ελληνικής ναυτιλίας.
- Για τα 13 δισ. που θα εισρεύσουν από το ναυτιλιακό συνάλλαγμα, να γίνουν ακόμη περισσότερα, αλλά να πιάσουν τόπο προς όφελος της κοινωνίας. Για τη διασφάλιση των θέσεων εργασίας, για ανθρώπινα ωράρια και συνθήκες εργασίας, σύμφωνα και με τους ισχύοντες νόμους και κανονισμούς.

Τα αιτήματα των σπουδαστών ΑΕΝ Ασπροπύργου

Αιτήματα τα οποία χρήζουν άμεσης λύσης διεκδικούν οι σπουδαστές της Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού Ασπροπύργου.

Πιο συγκεκριμένα, τα θέματα τα οποία χρήζουν άμεσης εξέτασης και προώθησης συγκεκριμένων μέτρων είναι:

1. Αναγνώριση των πτυχίων των ΑΕΝ ως ισότιμα πτυχία με αυτά των ΤΕΙ έπειτα από νομοθετική ρύθμιση που να το διασφαλίζει. Ειδικότερα, το σοβαρό πρόβλημα στο πρόγραμμα μεταπτυχιακών σπουδών στο Πανεπιστήμιο Πειραιά για τους παρακολουθούντες το ΠΜΣ αποφοίτους ΑΕΝ προκύπτει επειδή το υπουργείο Παιδείας εξέφρασε τη νεοφανή θέση, σύμφωνα με την οποία οι απόφοιτοι των ΑΕΝ είναι ισότιμοι με τα καταργηθέντα ΚΑΤΕΕ και όχι με τα ΤΕΙ. Αυτό θίγει τα κεκτημένα των ΑΕΝ ως ισότιμων αποφοίτων Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης και έχει αποτέλεσμα οι απόφοιτοι των ΑΕΝ να μην μπορούν να παρακολουθήσουν κάποιο μεταπτυχιακό πρόγραμμα, αφού ο Ν. 2196/2001 (ΦΕΚ 114Α) προβλέπει τη συμμετοχή αποφοίτων ΤΕΙ στα ΠΜΣ. Σύμφωνα με το Ν. 1865/89 τα πτυχία των ΚΑΤΕΕ είναι ισότιμα με αυτά των ΤΕΙ αντιστοίχων ειδικοτήτων, που για τις ΑΕΝ δεν υπάρχει βέβαια αντίστοιχη ειδικότητα στα ΤΕΙ, και συνεπώς οι απόφοιτοι δεν είναι ισότιμοι εάν δεν υπάρξει ειδικότερη νομοθετική ρύθμιση που να μνημονεύει την ισοτιμία ΑΕΝ - ΤΕΙ.

2. Διασφάλιση θέσεων στα πλοία για την πρακτική άσκηση των σπουδαστών (δύο εξάμηνα).

3. Καλύτερη των συνθηκών εκπαίδευσης στα πλοία. Δυστυχώς έχουν καταγγελθεί μεμονωμένα περιστατικά όπου επιδοτούμενοι σπουδαστές ναυτολογήθηκαν ως δόκιμοι πλοίαρχοι και μηχανικοί και χρησιμοποιήθηκαν ως καμαρότοι και μάγειροι αντί να εκπαιδεύονται στη γέφυρα και στη μηχανή του πλοίου. Χρειάζεται αυστηρότερος έλεγχος και εποπτεία από τις λιμενικές αρχές και τη Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών, καθώς και έκδοση οδηγίας από το ΥΕΝ προς τις εταιρείες και τους πλοιάρχους των πλοίων.

4. Επαναφορά της υποχρεωτικά ομοιόμορφης ενδυμασίας με την παραδοσιακή (οχτάρα) στολή του δοκιμίου αξιωματικού του Ε.Ν. Η σημερινή εμφάνιση των σπουδαστών στις σχολές δεν συνάγεται ούτε με το επάγγελμα του αξιωματικού του Ε.Ν. ούτε και με τον τρόπο ζωής στο πλοίο.

5. Να αυξηθεί το ποσοστό προέλευσης ΑΕΝ υποψηφίων για θέσεις αξιωματικών και υπαξιωματικών του Λ.Σ. Τα νέα υπεράσπυρα σκάφη που θα παραλάβει το Λ.Σ. σε λίγο καιρό κινδυνεύουν να μείνουν χωρίς τα απαιτούμενα πληρώματα, αφού πλοίαρχοι και μηχανικοί υπάρχουν ελάχιστα στο Λ.Σ., και πάραυτα το ποσοστό προέλευσης ΑΕΝ υποψηφίων στο Λ.Σ. μειώθηκε επί υπουργίας Χρήστου Παπουτσή από 40% σε 20%.

6. Να επιδοτηθεί και το δεύτερο εκπαιδευτικό ταξίδι.



7. Να προχωρήσουν άμεσα όλες οι απαραίτητες κανονιστικές διατάξεις του Ν. 3153/2003 ώστε οι ΑΕΝ να μπορούν να πιστοποιούν τις απαραίτητες ειδικές και εξειδικευμένες γνώσεις, που προβλέπονται η STCW και υπόλοιποι διεθνείς κανονισμοί, και να ενταχθούν στα προγράμματα σπουδών, ώστε να μη χρειάζεται τελειώνοντας τις ΑΕΝ ύστερα από τέσσερα χρόνια να χρειάζονται άλλα 2 χρόνια για να αποκτηθούν αυτά τα πιστοποιητικά.

8. Λόγω της σημαντικής μείωσης της στρατιωτικής θητείας στους 12 μήνες και πολύ σύντομα, σύμφωνα με τις ανακοινώσεις της κυβέρνησης, στους 11, κρίνεται να γίνει εκ νέου νομοθετική ρύθμιση για τους αποφοίτους των ΑΕΝ οι οποίοι είχαν το ευεργέτημα της 12μηνιας θητείας, τώρα όμως, για να διατηρηθεί το κίνητρο, πρέπει η θητεία να μειωθεί ακόμη περισσότερο για τους αποφοίτους ΑΕΝ αφού πλέον για όλες τις κατηγορίες είναι 12μηνη. ■

UNISPEC GROUP
 CANADA - DUBAI - ENGLAND - GREECE

chemicals

Listed in ISSA International Ship Suppliers' Association
CATALOG 2002

Pgs 979-981 Product Codes 75.016.00 - 75.016.34

UNISPEC®

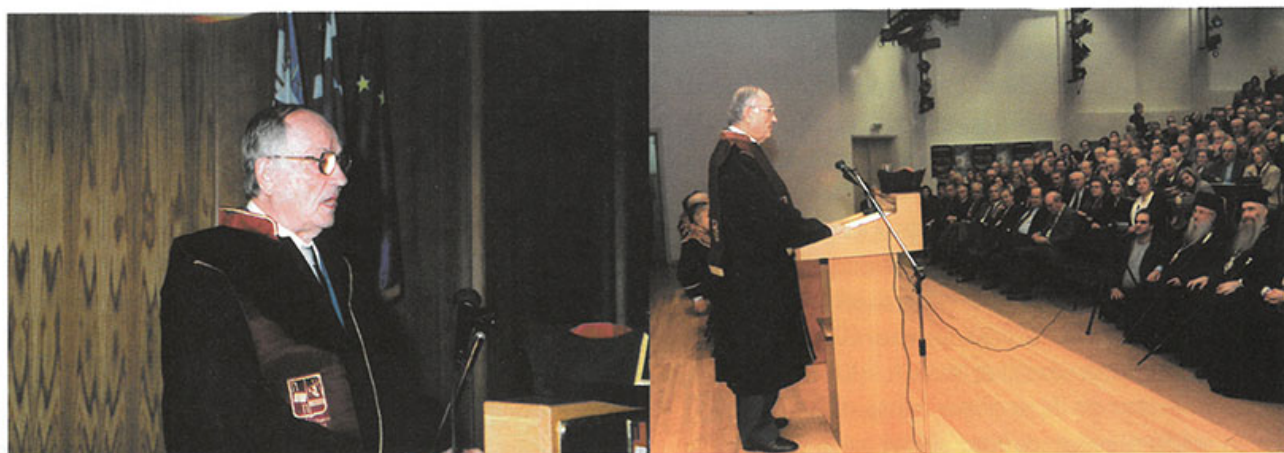
www.unispec.gr

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

Το Πανεπιστήμιο Πειραιώς τίμησε τον Βασίλειο Βενέτη

Με λαμπρότητα και επισημότητα πραγματοποιήθηκε στην κατάμεστη αίθουσα τελετών του Πανεπιστημίου Πειραιώς η τελετή αναγόρευσης του Βασιλείου Παν. Βενέτη σε επίτιμο διδάκτορα του Τμήματος Διεθνών και Ευρωπαϊκών Σπουδών του πανεπιστημίου.



Η όλη εκδήλωση άρχισε με ομιλία του πρύτανη του Πανεπιστημίου Πειραιώς καθηγητή Βασιλείου Μπένου, ο οποίος αιτιολόγησε την απόφαση του πανεπιστημίου να τιμήσει τον Βασίλειο Βενέτη. Όπως είπε, «ο Βασίλης Βενέτης έχει ασκήσει με ασυνήθιστη συνέπεια και υψηλό ήθος επί τεσσαρακονταετία το λειτουργήμα του δικηγόρου - υπερασπιστή στην πόλη του Πειραιά. Ως πρόεδρος σήμερα του Ταμείου Νομικών καλείται να περαιώσει επιτυχώς το τόσο καίριο από πολλούς έργο της οικονομικής ανόρθωσης του εν λόγω οργανισμού και της εξασφάλισης της μελλοντικής του σταθερότητας. Πρόκειται για έναν από τους πιο επιφανείς εκπροσώπους του νομικού συνδικαλισμού στη χώρα μας. Διετέλεσε επί δωδεκαετία πρόεδρος του ΔΣΠ με εξαιρετικά αποτελέσματα για το Δικηγορικό Σύλλογο και για την αναβάθμιση των νομικών υπηρεσιών που προσφέρονται στους πολίτες της πόλης του Πειραιώς αλλά και σε ολόκληρο τον ελλαδικό χώρο».

Ως μακροβιότερος πρόεδρος μεγάλου Δικηγορικού Συλλόγου από τη γένεση του νομικού συνδικαλισμού, έθεσε ως κέντρο των δραστηριοτήτων του α) την κοινωνική διάσταση του δικηγορικού επαγγέλματος, β) την επιστημονική ανάπτυξη των μελών του.

Τον πρύτανη διεδέχθη στο βήμα ο καθηγητής του τμήματος Διεθνών και Ευρωπαϊκών Σπουδών κ. Βασίλειος Γκίκας, ο οποίος ανέπτυξε το πολυσχιδές επιστημονικό, κοινωνικό και συνδικαλιστικό έργο του νέου διδάκτορος.

Μετά το πέρας της ομιλίας του κ. Γκίκας, ο πρύτανης ανέγνωσε τις αποφάσεις

της Συγκλήτου για την αναγόρευση του Β. Βενέτη ως επίτιμου διδάκτορος και ενέδωσε τον τιμώμενο με την τήβενο. Ο τιμώμενος, αφού ευχαρίστησε για τη μεγάλη τιμή, έλαβε το λόγο και ανέπτυξε με εμπειριστατωμένη ομιλία του το θέμα «Η έννοια του Δικαίου στη σκέψη και τις πράξεις των Αρχαίων Ελλήνων».

Την τιμητική αυτή εκδήλωση κόσμησαν με την παρουσία τους οι Σεβασμιότατοι Μητροπολίτες Πειραιώς κ.κ. Καλλίνικος, Νικαίας Αλέξιος, Γλυφάδας, Βούλας, Βάρης, Βουλιαγμένης και Ελληνικού κ.κ. Παύλος, Δημητριάδος κ. Ιγνάτιος, ο πρώην πρωθυπουργός και πρώην πρόεδρος του Αρείου Πάγου κ. Γρίβας, ο υφυπουργός Μεταφορών κ. Νεράντζης, βουλευτές, ο δήμαρχος Πειραιά κ. Αγραπίδης, αντινομάρχες, αντιδήμαρχοι, ο ακαδημαϊκός κ. Γεωργιάδης, πρόεδροι πρώην και νυν των Ανωτάτων Δικαστηρίων της χώρας μας, οι εισαγγεείς του Αρείου Πάγου, οι πρόεδροι των Δικηγορικών Συλλόγων Αθηνών και Πειραιώς, εκπρόσωποι των επαγγελματικών και επιστημονικών φορέων του Πειραιά, πλήθος συναδέλφων και φίλων.

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι το Πανεπιστήμιο Πειραιώς έχει τιμήσει με τον τίτλο του επίτιμου διδάκτορος τον Αρχιεπίσκοπον Τιράνων και πάσης Αλβανίας κ.κ. Αναστάσιον και το γνωστό καθηγητή του Πανεπιστημίου της Τιβίκης Thomas Oppremann, εις τον οποίον μάλιστα είχε απονεμηθεί και το βραβείο Νομέλ. Η αποδοθείσα τιμή εις τον Βασίλειον Βενέτη αποτελεί ιδιαίτερη τιμή και για το Σώμα εν γένει των δικηγόρων. ■

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:

- *συρματοσχοινα*
- *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



1/

●●● Το κείμενο κάποιου κ. Σπ. Ράνη στο περιοδικό «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ», τεύχος 76, Ιαν./2005, νομίζω πως ήταν άκρως εντυπωσιακό! Και θα ήθελα να κάνω μερικά σύντομα σχόλια.

α. Περί παραγωγικότητας και ανταγωνιστικότητας του Δημοσίου.

Από τη φωτογενή ένθετη φωτογραφία του κ. Ράνη συμπεραίνω ότι είναι άτομο «κάποιας ηλικίας» και θα ανέμενα να έχει κάποια ιδέα για τους λόγους που κάνουν το Δημόσιο αντιπαραγωγικό, και όχι να ισχυρίζεται ότι το πρόβλημα έγκειται στα... πτυχία των στελεχών του! Αγαπητέ κ. Ράνη μου, τα ιδιωτικά ΚΤΕΛ σάς μεταφέρουν από την Αθήνα στη Θεσσαλονίκη με τετραπλάσια τιμή εισιτηρίου από τον ΟΣΕ, τούτο, διότι κάποιος πρέπει να μεταφέρει και το φανταράκο και το φοιτητάκι, ακόμη και να κάνει «τσάμπα» τις κρατικές και στρατιωτικές μεταφορές. Το Δημόσιο δεν είναι επιχειρηματίας, δεν είναι έμπορος με στόχο το κέρδος. Επιδιώκει ακόμη και μείωση της ανεργίας, για την οποία ο ιδιώτης αδιαφορεί πλήρως. Και είναι τελείως άλλο ζήτημα τα αν, για διαφόρους λόγους, κάποιοι προτιμούν να έχουν ένα Ελληνικό Δημόσιο σε ρόλο εμπόρου και μάλιστα κακού.

«DREI PROFESSOREN...» και άλλα παραμύθια

β. Περί Ελληνικών ΑΕΙ.

Τα περί ιδιωτικών ή ξένων ΑΕΙ του κ. Ράνη μου θυμίζουν το γνωστό συμπέρασμα της αλεπούς του Αισώπου: «Ομφακες είσιν» ή, περίπου, «Όσα δεν φτάνει η αλεπού, τα κάνει κρεμαστάρια»! Κατ' έτος κάποια Ελληνόπουλα εισάγονται στα ελληνικά ΑΕΙ, και τα καλύτερα, ίσως, μυαλά της χώρας εισάγονται στο ΕΜΠ. Οι αποτυχάνοντες στρέφονται αλλού ή καταφεύγουν σε ιδιωτικά ή ξένα σχολεία απ' όπου εξασφαλίζουν κάποιο «χαρτάκι». Εμείς, σαν χώρα, σαν αγορά, θέλουμε αυτούς της Β' διαλογής; Θα πω στον κ. Ράνη ότι η γνωστή φράση του Ευαγγελίου, «οι έσχατοι έσσονται πρώτοι, οι δε πρώτοι έσχατοι», έχει εφαρμογή μόνο στο... υπερπέραν και όχι στο μάταιο τούτο κόσμο. Τα ελληνικά ΑΕΙ -πέρα από προβλήματα, δυσλειτουργίες και ελληνικά «τερτίπια»- εξαναγκάζουν το φοιτητή να... κολυμπήσει μόνος του, χωρίς καμία συνδρομή/καθοδήγηση, και παράγουν επιστήμονες που διαπρέπουν όταν, αργότερα, ευρεθούν

σε χώρες με σωστή οργάνωση και αξιοκρατία. Υποψιάζομαι δε ότι και το πολύπαθο ΔΙΚΑ-ΤΣΑ είναι συνεχώς στο «στόχαστρο» ακριβώς διότι πιέζεται από κάθε λογής επιτήδειους να αναγνωρίζει ακόμη και «κουμπούρες» Χάρβαρντ, Οξφόρδης κ.λπ.

γ. Περί πτυχίων.

Όστε τα πτυχία, κ. Ράνη μου, είναι «rasse partout» και δεν αντιπροσωπεύουν γνώσεις! Θεωρώ αστεία κάθε είδους επιχειρηματολογία επ' αυτού. Θα πω μόνον ότι αν ασθενήσετε, κ. Ράνη μου -Θεός φυλάξει- εσείς να πάτε σε νοσοκομείο με... εμπειρικούς γιατρούς ή πτυχιούχους από Κονγκό ή Φινλανδία. Εγώ θα μεταβώ στο Ναυτικό Νοσοκομείο Αθηνών -σε γιατρούς από το Αριστοτέλειο- διότι, τότε δεν θα πρόκειται για... STCW ή δημοσιογραφικές «φανφάρες», αλλά για τη ζωή μου!.. Τέλος, για την παραγωγή πλοιάρχων σε... 9 μήνες, τι να πω; Αν είναι έτσι, κ. Ράνη μου, προτιμώ να μεταβαίνω στους θαλάσσιους προορισμούς μου κολυμπώντας... Και μη χειρότερα!..

Με εξαιρετική τιμή
Κων/νος Απ. Γέροντας

Πλοίαρχος Π.Ν., πτυχ. Σχ. Ναυτ. Δοκιμών,
Ναυτ. Σχ. Πολέμου, Νομικής Αθηνών

2/

●●● Κι' εγώ στο ΝΝΑ θα πάω αν, «Θεός φυλάξει», ασθενήσω, αλλά πολύ το χαίρομαι που έχω την ελευθερία να προτιμήσω τον ιδιώτη «κουμπούρα» της Οξφόρδης, του Χάρβαρντ ή τον χειροπράκτορα της γειτονιάς μου. Αυτή η ελευθερία επιλογής αποτελεί τη σταθερή βάση της ανταγωνιστικής οικονομίας που (υποτίθεται ότι) εφαρμόζουμε. Κι αυτήν ακριβώς τη βάση υπονομεύουν τα μονοπώλια και ολιγοπώλια, κυρίως τα κρατικά που προσφέρουν «δωρεάν» χαμηλό επιπέδου υπηρεσίες, έχουν υψηλό κόστος και καλλιεργούν τη «διαπλοκή». Ανταγωνισμός/ιδιωτική πρωτοβουλία διατηρούν την αμερικανική οικονομία - επιχειρήσεις - πανεπιστήμια - Υγεία σε σταθερή τροχιά ανάπτυξης, ενώ ο κρατισμός οδήγησε την αλήστου μνήμης ΕΣΣΔ και τους δορυφόρους της -χώρες με ανεξάντλητες πηγές πλούτου και ικανό ανθρώπινο δυναμικό- στην κα-

Απάντηση του κ. Σπύρου Ράνη επί της επιστολής του κ. Κ. Γέροντα

ταστροφή.

Αλλά, έχουμε εγγύς παράδειγμα. Η ναυτιλία μας πρωτεύει και αναπτύσσεται σ' ένα παγκόσμιο πεδίο σκληρού αλλά ελεύθερου ανταγωνισμού. Όπου, δε, έβαλε το κράτος χέρι, ναυπηγεία - ακτοπλοΐα («Ελληνική Ακτοπλοΐα» της ΕΤΒΑ - 8 πλοία), ναυτική εκπαίδευση, προέκυψε και προκύπτει σπατάλη, «διαπλοκή» και χρεοκοπία.

Το γεγονός ότι διαπρέπουμε οι Έλληνες εκτός, αλλά σπανίως εντός, εθνικών ορίων, όπως σω-

στά γράφει ο κ. Κ.Γ., έχει εξελιχθεί σε εθνικό εγγενές ελάττωμα.

Κι εγώ με τον ΟΣΕ ταξιδεύω, αλλά χιλιάδες πολίτες προτιμούν τα ΚΤΕΛ όπως δικαιούνται και καλά κάνουν. Αλλά δεν αντιλαμβάνομαι πόθεν ο κ. Κ.Γ. αντελήφθη -αν κάτι αντελήφθη- ότι επιθυμώ να καταργηθούν ο ΟΣΕ, το ΝΝΑ, τα κρατικά εκπαιδευτικά ιδρύματα ή άλλο τι σχετικό. Τα ισχυρά κρατικά μονοπώλια που υπονομεύουν την υγεία της οικονομίας και της κοινωνίας μας, οφείλουμε να καταργήσουμε. Τα πτυχία δυστυχώς και ασχέτως αν αντιπροσωπεύουν τις γνώσεις που «πιστοποιούν» αποτελούν ισχυρά passe partout για μία ναυπηγική θέση στο δημόσιο τομέα, μακριά από ανταγωνισμούς, προσπάθεια και τις «δυσκολίες» του ιδιωτικού τομέα. Πλήθος νέων το γνωρίζουν αυτό και ενδιαφέρονται για το πτυχίο και όχι για τη γνώση. Ένα παράδειγμα ίσως πείσει

τον κ. Κ.Γ. Υποθέτουμε ότι η Γενική Διεύθυνση Αλιείας του υπουργείου Γεωργίας χρειάζεται πέντε ψαράδες, προκηρύσσει διαγωνισμό και υποψήφιοι παρουσιάζονται ψαράδες, με σύ- νεργα ψαρικής αλλά χωρίς passe partout, κα- θώς και πτυχιούχοι ιχθυολόγοι. Είναι βέβαιο ότι αντί να προσληφθούν ψαράδες απ' αυτούς που πιάνουν ψάρια, θα διορισθούν ιχθυολόγοι γραφείου, θα τονωθεί η γραφειοκρατία και δεν θα υπάρχει αλιευμα. Όλα μαζί τα νήματα, το καθένα στη θέση του, με τις σωστές «προ- διαγραφές» υφαίνουν τον κοινωνικό ιστό, ακόμη και αυτά που ο επιστολογράφος χα- ρακτηρίζει β' διαλογής, είναι θέμα κοινωνικής συνοχής και οικονομικής δομής.

Όσο «για την παραγωγή πλοιοάρχων σε... 9 μήνες, τι να πω;» Εγώ θα πω ότι ο κ. Κ.Γ. δεν α- ποφοίτησε από τη σχολή του, κατευθείαν πλοιοάρχος, αντιστοίχως οι ΑΕΝ δεν παράγουν πλοιοάρχους και Α' μηχανικούς, αλλά πολλά χρόνια έχουν μπροστά τους οι απόφοιτοι, κα-

θώς και αλληπάλληλες δοκιμασίες μέχρι το κα- ταληκτικό δίπλωμα Α'. Οι θαλασσινοί πλοίαρ- χοι και μηχανικοί φυσικά δεν «παράγονται» στο θρανίο αλλά στο πλοίο κατά κύριο λόγο, ώστε μπορούμε να μεταβαίνουμε αφόβως στους «θαλάσσιους προορισμούς μας», όπως π.χ. ετησίως πράττουν 40 εκατ. επιβάτες της ακτοπλοΐας μας. Ασχέτως πάντως τούτου, θα μπορούσε να ωφεληθεί τον κ. Κ.Γ η κολύμβη- ση μεγάλων αποστάσεων, αφού το θαυμάσιο αυτό σπορ γυμνάζει και το πνεύμα ώστε ο τολ- μητίας -εν ευθέτω χρόνω- να δύναται να εκ- θέτει τις σκέψεις του, χωρίς να εκτίθεται.

Η οικονομική δύναμη είναι σήμερα εξ ίσου σημαντική με τη στρατιωτική ισχύ και η ναυτι- λία αποτελεί την υγιέστερη και πιο ανταγωνι- στική συνιστώσα της οικονομίας μας, πέραν δε τούτου θεωρείται το Τέταρτο Όπλο. Κρατισμός και απουσία σοβαρής ναυτιλιακής πολιτικής εξορίζει πλοία και υπηρεσίες εκτός επικρά- τειας. Αυτά ο κ. Κ.Γ. οφείλει να τα γνωρίζει ως

«πτυχιούχος Ναυτικής Σχολής Πολέμου».

Ως «πτυχιούχος Νομικής Αθηνών» οφείλει να με διορθώσει ως προς τον αριθμό των κρατών που έχουν επικυρώσει τη STCW. Οι χώρες αυ- τές είναι 162 (όχι 98 που εκ παραδρομής ανέ- φερα) και αντιπροσωπεύουν το 98% του πα- γκόσμιου τονάζ.

Και ως «πτυχιούχος Σχολής Ναυτικών Δοκί- μων» θα διδάχτηκε ότι τυχόν αιτιάσεις και δια- φωνίες επί ενός δημοσιεύματος διατυπώνο- νται επί του περιεχομένου και ποτέ με ευτελείς αιχμές προσωπικά κατά του συντάκτη.

Αυτά υπό την αίρεση ότι οι εκτυπωτικοί τί- τλοι σπουδών, που μετριοφρόνως εκτίθενται κατά πόδας της επιστολής του κ. Κ.Γ., δεν απο- τελούν... passe partout.

Ομολογώ, τέλος, ότι δεν κατάλαβα τι ακριβώς υποστηρίζει ο επιστολογράφος. Πιθανότατα και ο ίδιος.

Με τιμή
Σπ. Ράνης



ALPHA DYNAMIC

Επενδύστε στην Αξιοπιστία



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

Ουκ αν λάβοις παρά του μη έχοντος



Ξεκάθαρες εξηγήσεις, χωρίς περιστροφές, για την αργοπορία των μέτρων σχετικά με την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του εθνικού μας ναυτολογίου ζήτησε ο πρόεδρος της Ναυτιλιακής Λέσχης Πειραιώς, Γιάννης Ξυλάς, από τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλη Κεφαλογιάννη, στο πρόσφατο γεύμα εργασίας που παρετάθη προς τιμήν του ΥΕΝ, παρουσία εκπροσώπων του εφοπλισμού.

Ο κ. Ξυλάς στην ομιλία του συγκεκριμένα κάλεσε τον κ. Κεφαλογιάννη να δώσει επί πλέον εξηγήσεις για την καθυστέρηση της αναδιοργάνωσης της ναυτικής εκπαίδευσης, καθώς επίσης και τους τρόπους που θα οδηγήσουν στο να γίνει ο Πειραιάς ένα πραγματικό ναυτιλιακό κέντρο, με την ουσιαστική αναβάθμιση της ναυτιλιακής δικαιοσύνης και τη δημιουργία προϋποθέσεων για τη λειτουργία ασφαλιστικών και ανασφαλιστικών οργανισμών.

«Θα πρέπει μόνο να σας θυμίσω ότι η ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία πληρώνει κάθε χρόνο περίπου 2,5 δισεκατομμύρια δολάρια σε ασφάλιστρα, ένα μέρος των οποίων θα μπορούσε να μένει στην Ελλάδα», τόνισε ο κ. Ξυλάς και επισήμανε πως «η ελληνική ναυτιλία δεν είναι μόνο ακτοπλοΐα, η ακτοπλοΐα είναι βεβαίως σημαντική και λόγω του κοινωνικού της χαρακτήρα, δεν παύει όμως να αντιπροσωπεύει σε αριθμούς περίπου το 2-3% της ελληνικής ναυτιλίας. Είναι αυτόνομο, λοιπόν, ότι το υπόλοιπο 97% που είναι η ποντοπόρος ναυτιλία χρειάζεται περισσότερη προσοχή και δικαιότερο καταμερισμό δυνάμεων από το υπουργείο Ε.Ν., από αυτό που μας είχαν συνηθίσει οι προκάτοχοι του σημερινού υπουργού. Τη χρονιά που μας πέρασε, οι Έλληνες εφοπλιστές έφεραν στην πατρίδα πάνω από 16 δισ. δολάρια. Πρέπει να δοθούν κίνητρα ώστε αυτό το συνάλλαγμα να μείνει στη χώρα και να επενδυθεί. Σήμερα ναυπηγούνται περίπου 330 καινούργια πλοία ανά τον κόσμο για τους Έλληνες εφοπλιστές. Αυτές οι επενδύσεις εδραιώνουν τη βιομηχανία μας στην πρώτη γραμμή παγκοσμίως για πολλά ακόμη χρόνια».

Η απάντηση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας ήταν αιχμηρή και χωρίς πολλά περιθώρια διαπραγμάτευσης. «Ουκ αν λάβοις παρά του μη έχοντος», ήταν το μήνυμα που έστειλε στα αιτήματα των εφοπλιστών, ενώ παράλληλα τους κάλεσε να επενδύσουν μέρος των κερδών τους σε τομείς όπως τα λιμάνια, αλλά και να ενισχύσουν τα έργα για τη μετατροπή του Πειραιά σε διεθνές ναυτιλιακό κέντρο.

Ο κ. Κεφαλογιάννης αναφέρθηκε στις πολιτικές που υλοποίησε μέχρι



σήμερα το YEN στο χώρο της ναυτιλίας, αλλά και στις προτεραιότητες της νέας περιόδου, όπως αυτή σηματοδοτήθηκε μετά τη συνάντησή του με τον πρωθυπουργό Κωνσταντίνο Καραμανλή, όπου εξειδικεύτηκε ο προγραμματισμός του υπουργείου για το 2005.

Ο κ. Κεφαλογιάννης αναφέρθηκε στην ομιλία του σε πρόσφατα στατιστικά στοιχεία, τα οποία κατατάσσουν τον υπό ελληνική σημαία στόλο σταθερά στην τέταρτη θέση στον κόσμο (μετά τον Παναμά, τη Λιβερία και τις Μπαχάμες), με βάση τη χωρητικότητά του, ενώ ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος ελέγχει το 15,5% της παγκόσμιας χωρητικότητας (gt) και το 18% της μεταφορικής ικανότητας (dwt) του παγκόσμιου στόλου. Σύμφωνα πάντα με τα στοιχεία που ανέφερε ο υπουργός Ε.Ν., στην Ευρωπαϊκή Ένωση, ο υπό ελληνική σημαία στόλος καταλαμβάνει την πρώτη θέση μεταξύ πλοίων που είναι εγγεγραμμένα στα κύρια νηολόγια των κρατών-μελών της και στα οποία απασχολείται μεγάλος αριθμός εργαζομένων, που ξεπερνά τις 25.000. Όσο για την εισροή του ναυτιλιακού συναλλάγματος κατά το 2004 θα ξεπεράσει τα 13 δισεκατομμύρια ευρώ.

Στο δε Πειραιά λειτουργούν πάνω από 1.100 ναυτιλιακές εταιρείες, οι οποίες παρέχουν άμεση απασχόληση σε περισσότερους από 11.000 εργαζομένους και διαχειρίζονται πάνω από 3.000 πλοία.

Στρατηγικός στόχος του υπουργείου, επισήμανε ο κ. Κεφαλογιάννης, είναι να αναδειχθεί σημαντικά η προστιθέμενη αξία στην ελληνική οικονομία από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα.

Στη συνέχεια ο υπουργός αναφέρθηκε στους στόχους που το YEN σε συνεργασία με τα συναρμόδια υπουργεία προωθεί και αυτοί είναι:

- Η ενίσχυση του ρόλου των ελληνικών ασφαλιστικών εταιρειών στην κάλυψη ναυτικών κινδύνων.
- Η ενθάρρυνση των Ελλήνων εφοπλιστών στη δημιουργία αξιόλογου ασφαλιστικού φορέα (P & I Club) που αναμένεται να οδηγήσει σε περαιτέρω προσέλκυση συναφών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων.
- Η περαιτέρω ενίσχυση και τόνωση της δραστηριοποίησης ναυτιλιακών εταιρειών.
- Η καθιέρωση της ναυτικής διαιτησίας και του θεσμού του Ναυτικού Δικαστηρίου στον Πειραιά για την εκδίκαση των ναυτιλιακών υποθέσεων από εξειδικευμένους δικαστές.

Πιο συγκεκριμένα, οι προτεραιότητες για το YEN είναι:

- Η συνέχιση της προστασίας της ελληνικής ναυτεργασίας.
- Η περαιτέρω ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας.
- Η περαιτέρω ενίσχυση των κανόνων της ποιοτικής ναυτιλίας και η προσέλκυση περισσότερων πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο.
- Η αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης και η προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα.
- Η αποτελεσματική εφαρμογή των νέων διατάξεων ασφαλείας (security) για πλοία και λιμάνια.
- Η περαιτέρω εφαρμογή της εθνικής λιμενικής πολιτικής.



> Ένα από τα προβλήματα που κλήθηκε να αντιμετωπίσει το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας σε συνεργασία με τα υπουργεία Οικονομίας και Οικονομικών, Εθνικής Άμυνας, Ανάπτυξης, Απασχόλησης & Κοινωνικής Προστασίας και Μεταφορών & Επικοινωνιών είναι αυτό της διαμόρφωσης πολιτικής ενίσχυσης της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης (Πέραμα, Κερατσίνι, Σαλαμίνα). Γι' αυτόν το σκοπό συγκροτήθηκε Ομάδα Εργασίας σε επίπεδο γενικών γραμματέων των προαναφερόμενων υπουργείων υπό την προεδρία του γενικού γραμματέα Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής Γ. Βλάχου και με τη συμμετοχή του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.



Πώς θα ενισχυθεί η Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Περάματος;



Η Ομάδα Εργασίας πραγματοποίησε συναντήσεις με τους εκπροσώπους όλων των εμπλεκόμενων φορέων στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Περάματος, δηλαδή, εκπροσώπους των σωματείων των εργαζομένων, εκπροσώπους των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στη ζώνη, την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος και τη διοίκηση του ΟΛΠ ΑΕ. Στη συνέχεια, συγκέντρωσε και κατέγραψε όλο το σχετικό πληροφοριακό υλικό από μελέτες που έχουν εκπονηθεί κατά το παρελθόν, τα αιτήματα των φορέων των εργαζομένων, τις προτάσεις των αρμόδιων κρατικών φορέων για τη Ν/Ζώνη, σχετικές δημοσιεύσεις στον Τύπο, πανεπιστημιακές εργασίες κ.λπ. Έπειτα από μελέτη του συγκεντρωμένου υλικού και λαμβάνοντας υπ' όψιν τις ιδιαιτερότητες του ναυπηγοεπισκευαστικού κλάδου της Ελλάδας, η Ομάδα Εργασίας κατέληξε σε συμπεράσματα και εμπεριστατωμένες προτάσεις για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας

της ζώνης.

Τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η ΝΕΖ Περάματος συνοψίζονται στα ακόλουθα:

- Υψηλό κόστος εργασίας.
- Ανυπαρξία οικονομικών κινήτρων.
- Οφειλές σε ασφαλιστικούς οργανισμούς.
- Αδυναμία υποδοχής μεγάλων πλοίων (απαιτούνται μικρές βελτιώσεις).
- Ανεπαρκής υποδομή και εξοπλισμός ως προς το δεξαμενισμό πλοίων.
- Αθέμιτος ανταγωνισμός μεταξύ των επιχειρηματικών μονάδων και των εργολάβων.
- Έλλειψη εγγυοδοτικών μηχανισμών από το τραπεζικό σύστημα της χώρας για την ανάληψη ναυπηγικών εργασιών από τις μικρομεσαίες μονάδες.
- Αυξανόμενος ανταγωνισμός από τα ναυπηγεία χωρών χαμηλού εργατικού κόστους (π.χ. Κορέα, Κίνα, Ιαπωνία, Πολωνία, χώρες Μαύρης Θάλασσας, χώρες Βαλτικής κ.ά.).

Πρώτη βασική διαπίστωση της Ομάδας Εργα-

οίας ήταν η ανάγκη για την εκπόνηση μακροχρόνιου Προγράμματος Οικονομικής Αναγέννησης της περιοχής του Περάματος Αττικής, του οποίου σκοπός είναι η αποτύπωση των μακροχρόνιων προβλημάτων της Ζώνης, η αξιολόγηση των μέτρων που ελήφθησαν κατά το παρελθόν και η εξεύρεση λύσεων με εναλλακτικές κατευθύνσεις και ολοκληρωμένο πρόγραμμα οικονομικής αναγέννησης της περιοχής. Το πρόγραμμα συμπεριλαμβάνει μελέτη με προτάσεις, πηγές χρηματοδότησης και σχέδιο δράσης. Γι' αυτόν το σκοπό έχουν εξευρεθεί οι σχετικοί πόροι και κατόπιν διαγωνισμού επελέγη ο μελετητής.

Οι προτάσεις της Ομάδας Εργασίας για την ενίσχυση της Ν/Ζώνης Περάματος έχουν ως ακολούθως:

1. Αναφορικά με το Μητρώο Επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στη Ν/Ζώνη Περάματος:
Προτείνεται η εξέταση αναθεώρησης του νομικού πλαισίου του μητρώου, η απλοποίηση των προϋποθέσεων ένταξης των επιχειρήσεων σε αυτό καθώς και η παράταση των προθεσμιών για την ένταξη στο μητρώο.
2. Αναφορικά με τα μέτρα για την ενίσχυση της Ν/Ζώνης Περάματος προτείνονται:
Η τροποποίηση του κανονισμού και των τιμολογίων, δικαιωμάτων επί πλοίων-πλωτών ναυπηγημάτων στη ναυπηγοεπισκευαστική περιοχή του ΟΛΠ Α.Ε. και ενσωμάτωση κινήτρων (π.χ. επισκευή πλοίου με ραντεβού). Αλλαγή του πλαισίου των εγγυητικών επιστολών για προσέλκυση νέων πελατών και επαναπροσδιορισμός των προστίμων, εκπρώσεων και άλλων παροχών προς τους πελάτες. Η επανεξέταση της οικονομοτεχνικής μελέτης για την αγορά μιας ή δύο μεταχειρισμένων πλωτών δεξαμενών τύπου PANAMAX και διερεύνηση της δυνατό-

τητας εγκατάστασής τους στην Κυνόσουρα Σαλαμίνας καθώς και η δυνατότητα εγκατάστασης πλωτού προβλήτα στο χώρο αυτό.

Η παροχή δικτύου αέρος-ύδατος-ηλεκτρικού ρεύματος για το χώρο της Ζώνης είτε υπό διαχείριση ΟΛΠ Α.Ε. στην αρμοδιότητα αντίστοιχης διεύθυνσης ναυπηγικού τομέα είτε από νέο φορέα που θα ιδρυθεί για την ανάληψη όλου του τομέα ναυπηγοεπισκευαστικών εργασιών.

Η απομάκρυνση των ναυαγίων, των επικίνδυνων και των επιβλαβών, λόγω ακινησίας πλοίων σύμφωνα με το Ν. 2881/01 «περί ρύθμισης θεμάτων ανέλκυσης ναυαγίων και άλλες διατάξεις».

3. Αναφορικά με τη δυνατότητα ίδρυσης και λειτουργίας θυγατρικής εταιρείας του ΟΛΠ Α.Ε. με σκοπό την οργάνωση και προσέλκυση έργου στη Ν/Ζώνη Περάματος (ΝΑ.ΖΩ.ΠΕΙ.) προτείνονται:
Η διερεύνηση δυνατότητας ένταξης της ΝΕΖ στις διατάξεις του ν. 2545/97 (Α' 254) περί βιομηχανικών και επιχειρηματικών περιοχών (ΒΕΠΕ), με δυνατότητα συμμετοχής του ΟΛΠ Α.Ε. σε αντίστοιχο φορέα σε ποσοστό που θα συμφωνηθεί μεταξύ των μερών.
Κίνητρα για συνενώσεις - συγχωνεύσεις - κοινοπραξίες, έτσι ώστε να αναπτυχθούν οι οικονομίες κλίμακας. Δημιουργία Clusters επιχειρήσεων στην περιοχή της ΝΕΖ.
4. Αναφορικά με την αντιμετώπιση των οφειλών των ναυπηγοεπισκευαστικών επιχειρήσεων προς το ΙΚΑ και το Δημόσιο προτείνεται η δυνατότητα τμηματικής απόδοσης των οφειλών με διακανονισμούς και εκπρώσεις κατά περίπτωση.
5. Αναφορικά με την ενίσχυση της απασχόλησης προτείνεται η ίδρυση σχολών μαθητείας για το υφιστάμενο αλλά και μελλοντικό προσωπικό της Ζώνης υπό



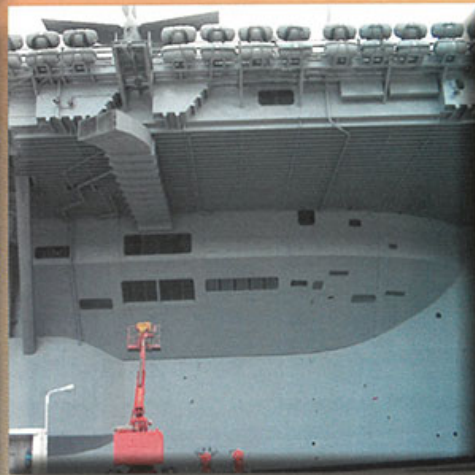
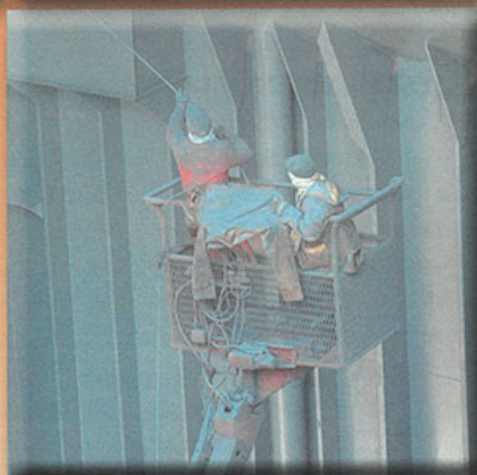
την αρμοδιότητα του ΟΑΕΔ με δυνατότητα συμμετοχής και των ανέργων. Υπάρχει δυνατότητα συμμετοχής του ΟΛΠ Α.Ε. με συνεισφορά σε κτιριακές εγκαταστάσεις.

6. Αναφορικά με την εξέταση θεμάτων ασφαλιστικών εισφορών:
Προτείνεται η καταβολή των ασφαλιστικών εισφορών επί της προβλεπόμενης αμοιβής της Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας και όχι επί της Κλαδικής με στόχο την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων της ΝΕΖ καθώς και για λόγους ίσης μεταχείρισης έναντι των άλλων ναυπηγείων.
7. Αναφορικά με την ασφάλεια εργασίας και καθαριότητα στους χώρους εργασίας προτείνονται η αυστηρή τήρηση του Π.Δ. 70/1990 (Α' 31) «περί υγιεινής και ασφάλειας των εργαζομένων σε ναυπηγικές εργασίες» και ο εκσυγχρονισμός των υφισταμένων εγκαταστάσεων όπως και η παροχή χώρων υγιεινής και εξυπηρέτησης των εργαζομένων σε όλη τη ΝΕΖ.



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

YOUR CORROSION PROBLEMS



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

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



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

CORAL LTD.
GENERAL MARINE REPAIRS



διεθνή ύδατα

Επιμέλεια: Ηλίας Μπίσιος

Συνδυασμένες μεταφορές: Η Επιτροπή αποστέλλει αιτιολογημένη γνώμη στην Ελλάδα



Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή απέστειλε αιτιολογημένη γνώμη -το τελευταίο βήμα πριν από την επίσημη προσφυγή στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο- στην Ελλάδα για μη τήρηση της νομοθεσίας της Ε.Ε. σχετικά με τις συνδυασμένες μεταφορές [Οδηγία 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 7ης Δεκεμβρίου 1992 σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών-μελών (Ε.Ε. L368 της 17.12.1992, σ. 38)]. Στόχος της παραβίασθαις νομοθεσίας είναι η ανάπτυξη συνδυασμένων μεταφορών ως εναλλακτική λύση των οδικών μεταφορών. Η ευρωπαϊκή νομοθεσία απαγορεύει τυχόν ποσοτώσεις ή άδειες για εργασίες συνδυασμένων μεταφορών μεταξύ κρατών-μελών.

Μία αυστριακή εταιρεία που εκτελεί συνδυασμένες μεταφορές από την Αυστρία προς την Ελλάδα διαμαρτυρήθηκε στην Επιτροπή ότι οι ελληνικές αρχές εμποδίζουν τα φορτηγά της να εκτελέσουν το τελικό σκέλος οδικής διαδρομής, κατηγορώντας την ότι αναλαμβάνει παράνομες μεταφορές. Η Επιτροπή θεωρεί ότι η Ελλάδα δεν τήρησε την ευρωπαϊκή νομοθεσία, επειδή δεν έλαβε μέτρα ώστε οι μεταφορικές εταιρείες από άλλα κράτη-μέλη να δύνανται να εκτελούν το αρχικό και το τελικό σκέλος της διαδρομής σε διακινήσεις συνδυασμένων μεταφορών.

Η Οδηγία επιτρέπει σε οποιονδήποτε οδικό μεταφορέα που είναι εγκατεστημένος στην Ε.Ε. και ανταποκρίνεται στους όρους πρόσβασης στην αγορά, να εκτελεί το αρχικό και το τελικό σκέλος συνδυασμένων μεταφορών σε κράτη-μέλη όπου δεν είναι εγκατεστημένος. Επί πλέον, η Οδηγία επιβάλλει στα κράτη-μέλη να μην περιορίζουν το αρχικό και το τελικό σκέλος διακίνησης με συνδυασμένες μεταφορές μεταξύ κρατών-μελών με τυχόν ποσόστωση ή άδεια.

Πηγή: Ε.Ε.

Ο Νικηφόρος Διαμαντούρος επανεξελέγη Ευρωπαίος Διαμεσολαβητής

Με 564 ψήφους έναντι 45, που έλαβε ο κ. Giuseppe Fortunato, ο Νικηφόρος Διαμαντούρος εξελέγη στη θέση του Ευρωπαίου Διαμεσολαβητή. Να σημειωθεί ότι στην ψηφοφορία έλαβαν μέρος 643 ευρωβουλευτές, ενώ 34 ήταν εκείνοι που απέσχον.

Η εκλογή του Ευρωπαίου Διαμεσολαβητή γίνεται από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στην αρχή κάθε βουλευτικής περιόδου. Ο θεσμός καθιερώθηκε το 1995 με πρώτο εκλεγέντα διαμεσολαβητή τον κ. Jacob Soderman, ο οποίος επανεξελέγη το 1999 και τον οποίο διαδέχθηκε ο κ. Διαμαντούρος. Ο Έλληνας καθηγητής του Πανεπιστημίου Αθηνών υπήρξε Συνήγορος του Πολίτη στην Ελλάδα προτού αναλάβει τη θέση του Ευρωπαίου Διαμεσολαβητή.



Τα καθήκοντα του Ευρωπαίου Διαμεσολαβητή είναι εξαιρετικά σημαντικά και αποτελούν τον ακρογωνιαίο λίθο της δημοκρατικότητας και της αρχής δικαίου που διέπει την Ευρωπαϊκή Ένωση. Γνωστός και ως Συνήγορος του Πολίτη, αποτελεί το όργανο στο οποίο μπορεί να καταφύγει κατευθείαν κάθε Ευρωπαίος πολίτης αν πιστεύει ότι τα δικαιώματά του έχουν παραβιαστεί λόγω κακοδιαχείρισης/κακοδιοίκησης από κάποιο από τα όργανα της

Ένωσης. Ο Διαμεσολαβητής εξετάζει ένα μεγάλο αριθμό παραπόνων, που αποστέλλονται από πολίτες κάθε χρόνο, και ενεργεί στις περιπτώσεις που τα παράπονα όντως εμπίπτουν στη δικαιοδοσία του.

Πηγή: Ε.Κ.

Η Ευρωβουλή παραμένει σκεπτική για το μέλλον των διατλαντικών σχέσεων

Η Ολομέλεια στο Στρασβούργο ενέκρινε, στις 13/1 με 319 ψήφους υπέρ, 94 κατά και 151 αποχές, την κοινή πρόταση ψηφίσματος τεσσάρων πολιτικών ομάδων (ΕΛΚ-Ε.Δ., ΣΕΚ, ΦΙΛ, ΕΕΕ) σχετικά με τις διατλαντικές σχέσεις. Οι ευρωβουλευτές εξέφρασαν την ελπίδα πως η δεύτερη θητεία του προέδρου



Μπους και της νέας κυβέρνησης θα έχει αποτέλεσμα ένα νέο ξεκίνημα στις διατλαντικές σχέσεις μεταξύ Ε.Ε. – ΗΠΑ. Επισήμαναν ακόμη την προθυμία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ειδικότερα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου να συνεργαστούν και να καταβάλουν κοινές προσπάθειες για την επίλυση των παγκόσμιων προβλημάτων. Επί πλέον, καλωσόρισαν, με την ευκαιρία αυτή, την επίσκεψη του προέδρου Μπους στα ευρωπαϊκά όργανα, το Φεβρουάριο του 2005. Η Ολομέλεια έχει, σύμφωνα με επίσημη ανακοίνωση Τύπου, επίγνωση του γεγονότος ότι σε αρκετούς τομείς πολιτικής, όπως το Διεθνές Ποινικό Δικαστήριο και το Πρωτόκολλο του Κιότο, υπάρχουν σοβαρές διαφορές μεταξύ της Ε.Ε. και των ΗΠΑ όσον αφορά την ανάλυση, τη διάγνωση και την πολιτική προσέγγιση. Παράλληλα, στην ανακοίνωση αλλά και στο ψήφισμα εκφράζει την ανησυχία της για το γεγονός πως, επί του παρόντος, δεν υπάρχουν παρά ελάχιστες ενδείξεις πραγματικής μεταστροφής της πολιτικής της σημερινής κυβέρνησης των ΗΠΑ. Ως εκ τούτου, ελπίζει ότι η νέα κυβέρνηση θα καταβάλει περισσότερες προσπάθειες για την αναμόρφωση και ανανέωση της εταιρικής σχέσης μεταξύ Ε.Ε. και ΗΠΑ.

Κατά την άποψη των ευρωβουλευτών, όπως καταγράφεται στην ανακοίνωση Τύπου, στο πλαίσιο επιδίωξης της παγκόσμιας ασφάλειας θα πρέπει να ληφθούν υπ' όψιν οι ακόλουθες προτεραιότητες:

- Η καταπολέμηση της διεθνούς τρομοκρατίας και της διάδοσης των όπλων μαζικής καταστροφής, καθώς και η αναζωπύρωση των διαπραγματεύσεων για τον έλεγχο των εξοπλισμών και τον αφοπλισμό σε πολυμερές επίπεδο.
- Η ανάγκη αντιμετώπισης των πηγών της τρομοκρατίας, για παράδειγμα, μέσω συντονισμού στον τομέα της αναπτυξιακής βοήθειας και υποστήριξης των αναδυόμενων δημοκρατικών διαδικασιών επί τη βάση του πλήρους σεβασμού των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, του κράτους δικαίου.
- Η ανάγκη εξεύρεσης αποτελεσματικής απάντησης –στην κοινή βάση των αναπτυξιακών στόχων της χιλιετίας– στις νέες παγκόσμιες προκλήσεις που υπερβαίνουν τα εθνικά σύνορα, και συγκεκριμένα στη μείωση της φτώχειας, τις μεταδοτικές ασθένειες και την υποβάθμιση του περιβάλλοντος. Σχετικά με αυτό, οι ευρωβουλευτές πιστεύουν ότι η καταστροφή από το τσουνάμι παρέχει μια ευκαιρία για την ανάληψη κοινής και συντονισμένης ανακουφιστικής δράσης προς τις πληγείσες χώρες, με τη βοήθεια των Η.Ε., δράση που πρέπει να ακολουθηθεί από ένα μακρόπνοο πρόγραμμα αποκατάστασης και ανοικοδόμησης, με στόχο την αειφόρο ανάπτυξη της περιοχής.

Τέλος, οι ευρωβουλευτές προτείνουν να δοθεί μια νέα ώθηση για την ενίσχυση της οικονομικής εταιρικής σχέσης. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί μέσω:

- Της εστίασης σε συγκεκριμένες ιδέες που αποσκοπούν στη μεγαλύτερη δυνατή προαγωγή της διατλαντικής οικονομικής ολοκλήρωσης.
- Της καταβολής προσπάθειών προς την κατεύθυνση μιας εκτεταμένης διατλαντικής συμφωνίας για τις αεροπορικές μεταφορές.
- Και της επιτάχυνσης του ρυθμιστικού διαλόγου για τις χρηματοοικονομικές αγορές.

Πηγή: Ε.Κ.



Οι ναύλοι ανεβαίνουν, το δολάριο πέφτει, οι αγορές ζωηρεύουν, υποστηρίζει η Moore Stephens

Αντιβάζοντας το 2005, η εταιρεία Moore Stephens δηλώνει ότι οι ναύλοι θα παραμείνουν σε υψηλό επίπεδο, ωστόσο, τα δολάρια τα οποία εισπράττει η ναυτιλία θα «αγοράζουν» λιγότερα.

Στο ναυτιλιακό δελτίο της Moore Stephens, «The Bottom Line», ο Chris Chasty, επικεφαλής του ναυτιλιακού ομίλου, αναφέρει: «Το 2004 ήταν μια καλή χρονιά για τη ναυτιλία. Η μεγάλη ζήτηση και η έλλειψη tonnage βοήθησαν στη βελτίωση των κερδών. Αν αυτό συνδυαστεί με το γεγονός ότι φέτος δεν αναφέρθηκαν σημαντικά περιστατικά θαλάσσιας ρύπανσης ή κατάρρευσης μεγάλης εταιρείας, είναι εύκολο να υποδεχθούμε το 2005 με ένα αίσθημα αισιοδοξίας. Ακόμα και οι λογιστές του κλάδου χαμογελούν, όταν δεν κοιτάει κανείς». Εν τούτοις, η ναυτιλία δεν είναι ποτέ «απλό αρμένισμα». Για να βοηθήσει τον τομέα να κατευθυνθεί το νέο έτος, ο κ. Chasty παρουσιάζει ορισμένες προβλέψεις:



διεθνή ύδατα

«Πρώτον, οι ναύλοι. Φυσικά, αυτοί θα παραμείνουν σε υψηλό επίπεδο στους περισσότερους τομείς. Το αμερικανικό δολάριο εξακολουθεί να κυριαρχεί, αν και η παγκόσμια αγοραστική του δύναμη μειώνεται και είναι πιθανό να υποχωρήσει ακόμα περισσότερο τους πρώτους μήνες του τρέχοντος έτους. Ορισμένοι ισχυρίζονται ότι μέσα σε δέκα χρόνια, το ευρώ ή το γουάν θα έχουν αντικαταστήσει το αμερικανικό δολάριο ως κυρίαρχα νομίσματα στα παγκόσμια συναλλαγματικά αποθέματα. Η πρόβλεψη αυτή εμπεριέχει κάποιο ρίσκο, είτε στοιχηματίσετε στο δολάριο ή στο ευρώ, είτε σε οτιδήποτε άλλο».

Ο κ. Chasty συμβουλεύει τη ναυτιλιακή βιομηχανία να μη θεωρήσει τη ναυτιλία ως επένδυση, προς το παρόν. «Αντιθέτως, προτιμήστε να επενδύσετε στις υποδομές. Λιμάνια, σιδηροδρόμους, δρόμους, tank farms, όλους τους τομείς που αφορούν τη διακίνηση. Εδώ είναι που υπάρχει ζήτηση για επενδύσεις και που μπορείτε ακόμα να έχετε σημαντικές απολαβές», τονίζει. Και συμβουλεύει τη στενή παρακολούθηση των χρηματιστηριακών αγορών. «Σίγουρα θα υπάρξει κατάρρευση μεγάλης εισηγμένης ναυτιλιακής εταιρείας ή κατάρρευση ναυτιλιακών μετοχών, κάποια στιγμή φέτος. Δεν χρειάζεται να υπάρχει λόγος. Δεν υπάρχει λογική στα χρηματιστήρια», επισημαίνει.

Όπως οι μετεωρολογικές προβλέψεις στις οποίες βασίζονται οι ναυτικοί, έτσι και οι προβλέψεις της Moore Stephens δεν θα πρέπει να ληφθούν σοβαρά υπόψη. Ωστόσο, στο τέλος του 2005, θα μας έχουν δώσει μια ιδέα για το πού βρισκόμαστε, έτσι ώστε να μπορέσουμε να σχεδιάσουμε τις κινήσεις μας για την επόμενη περίοδο.

Το πρωτοχρονιάτικο τεύχος του «The Bottom Line» καλύπτει επίσης το πρόσφατο θέμα των φορολογικών επιβαρύνσεων οι οποίες επηρεάζουν τη ναυτιλία και εξετάζει το θέμα του ΦΠΑ στα superyacht.

Η Ε.Ε. ζητεί τροποποίηση της φορολογικής νομοθεσίας ναυτιλιακών εταιρειών

Επίσημη αίτηση για την τροποποίηση της φορολογικής της νομοθεσίας όσον αφορά τη συγκέντρωση κεφαλαίων αποφάσισε να αποστείλει στην Ελλάδα η Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Όπως αναφέρεται στην ανακοίνωση της Ε.Ε., η χώρα μας επιβάλλει φόρο εισφοράς όταν μια εταιρεία μεταφέρει την έδρα της ή την έδρα της πραγματικής της διεύθυνσης στην Ελλάδα και απαλλάσσει γενικά από το φόρο εισφοράς τις ναυτιλιακές και γεωργικές εταιρείες.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θεωρεί ότι οι κανόνες αυτοί είναι αντίθετοι προς την Οδηγία που αφορά τους έμμεσους φόρους επί συγκεντρώσεων κεφαλαίων (69/335/ΕΟΚ), η οποία επιτρέπει στα κράτη-μέλη να επιβάλλουν φόρο εισφοράς μόνο κατά τη σύσταση των εταιρειών και όχι κατά τη μεταφορά της έδρας τους, και κατά συνέπεια δεν επιτρέπει την απαλλαγή από το φόρο σε ορισμένους οικονομικούς τομείς.

Η αίτηση έχει τη μορφή αιτιολογημένης γνώμης, που είναι το δεύτερο στάδιο της διαδικασίας παράβασης η οποία προβλέπεται από το άρθρο 226 της Συνθήκης. Εάν η χώρα μας δεν τροποποιήσει τη νομοθεσία της εντός δύο μηνών, τότε πιθανόν η Επιτροπή να παραπέμψει το θέμα στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του ελληνικού νόμου 1676/86, οι εταιρείες που μεταφέρουν την έδρα τους ή την έδρα της πραγματικής τους διεύθυνσης από ένα άλλο κράτος-μέλος ή από μία τρίτη χώρα στην Ελλάδα υπόκεινται σε φόρο εισφοράς, όταν η μεταφορά αυτή δεν υπόκειται σε φόρο εισφοράς σε ένα άλλο κράτος-μέλος της Ε.Ε.

Επί πλέον, η Ελλάδα απαλλάσσει όλες τις ναυτιλιακές και γεωργικές εταιρείες από αυτόν τον φόρο.

Η Επιτροπή έχει τη γνώμη ότι αυτές οι δύο διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας είναι ασυμβίβαστες προς την Οδηγία 69/335/ΕΟΚ, βάσει της οποίας τα κράτη-μέλη έχουν το δικαίωμα να επιβάλλουν φόρο εισφοράς στην πράξη σύστασης μιας



εταιρείας σε ένα κράτος-μέλος με ανώτατο συντελεστή 1%.

Η Κομισιόν θεωρεί, επίσης, ότι η εν λόγω Οδηγία δεν επιτρέπει την επιβολή φόρου εισφοράς στην πράξη μεταφοράς στην Ελλάδα της έδρας της πραγματικής διεύθυνσης ή της έδρας μιας εταιρείας η οποία είχε συσταθεί σε ένα άλλο κράτος-μέλος ή σε μια άλλη τρίτη χώρα. Επί πλέον η Ελλάδα έχει το δικαίωμα, βάσει μιας τροποποίησης της Οδηγίας για το φόρο εισφοράς, το 1985, να απαλλάσσει ορισμένους αλλά όχι όλους τους τομείς από τις συναλλαγές.

Συγκεκριμένα, ο ανταγωνισμός που υφίσταται στο ναυτιλιακό τομέα καθιστά ακόμα πιο σημαντικό για τα κράτη-μέλη να μη θεσπίσουν διατάξεις οι οποίες είναι ασυμβίβαστες προς το δίκαιο της Ε.Ε., ειδικά στις περιπτώσεις που υπάρχουν κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις στον παραπάλω τομέα.

Around the World

MARSHALL ISLANDS REGISTRY

Flag Performance Matters...



The Choice is Yours

INTERNATIONAL REGISTRIES
(GREECE) INC.

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 • PIRAEUS • HONG KONG • SINGAPORE • SHANGHAI

www.register-iri.com





Ο πρώην επικεφαλής του Εργατικού Κόμματος του Ηνωμένου Βασιλείου και πρώην επίτροπος Neil Kinnock είναι πλέον ο σύμβουλος της BIMCO για τα ευρωπαϊκά ναυτιλιακά θέματα, όπως ανακοίνωσε ο διεθνής ναυτιλιακός οργανισμός. Ανέλαβε τα καθήκοντά του ως σύνδεσμος της BIMCO με την Ε.Ε. την 1η Ιανουαρίου του 2005.

Ο Neil Kinnock, σύμβουλος της BIMCO για ναυτιλιακά ζητήματα της Ε.Ε.

Ο Βρετανός πολιτικός, ο οποίος αποχώρησε πέρυσι από τη θέση του αντιπροέδρου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, θα βοηθήσει την BIMCO στις προσπάθειές της να ξεκινήσει στενότερο διάλογο με τις Βρυξέλλες εκ μέρους των μελών της. Σχολιάζοντας το διορισμό του Neil Kinnock, ο πρόεδρος της BIMCO, κ. C.C. Tung, δήλωσε ότι «η BIMCO μπορεί να συνεισφέρει θετικά στις ναυτιλιακές εξελίξεις με την Ευρωπαϊκή Ένωση. Ως ο μεγαλύτερος διεθνής ναυτιλιακός οργανισμός και με μέλη από όλους τους τομείς του κλάδου, η BIMCO βρίσκεται σε μοναδική θέση να επιστήσει την προσοχή των αρμοδίων αρχών στις απόψεις και τις πραγματικές λύσεις της βιομηχανίας».

Η διαδικασία έχει ήδη αρχίσει με τη διεξαγωγή στενού διαλόγου με την EMSA, για σειρά ζητημάτων που αφορούν την ασφάλεια και το περιβάλλον. «Η γνώση και εμπειρία του Neil Kinnock, ιδιαίτερος ως πρώην μέλους της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αρμοδίου για την πολιτική στον τομέα των μεταφορών», πρόσθεσε ο κ. Tung, «θα βοηθήσει την BIMCO στο στόχο της να εμπλακεί θετικά στις συζητήσεις για τη ναυτιλιακή πολιτική με έναν εποικοδομητικό τρόπο και να συνεισφέρει στη γνώση, την ειδικότητα και την εμπειρία μας». Ο κ. Kinnock από την πλευρά του δήλωσε: «Η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι ζωτικής σημασίας για την παγκόσμια ανάπτυξη και ευημερία και η BIMCO από καιρό ασχολείται με την προώθηση προοδευτικών πολιτικών και πρακτικών στη ναυτιλία. Έτσι, με μεγάλη μου ευχαρίστηση δέχθηκα την πρόσκλησή τους για συνεργασία και προσβλέπω σε μια ενδιαφέρουσα και παραγωγική σχέση». Ο Neil Kinnock, ο οποίος είναι επίσης πρόεδρος του Βρετανικού Συμβουλίου και σύντομα θα γίνει μέλος της βρετανικής Βουλής των Λόρδων, υπηρέτησε ως επίτροπος Μεταφο-

ρών (1995-1999), αφού αποχώρησε από τη θέση του επικεφαλής της αντιπολίτευσης του βρετανικού κοινοβουλίου. Διορίστηκε αντιπρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής το 1999 και από τη θέση αυτή προώθησε σειρά μεταρρυθμίσεων. Τα μέλη της BIMCO θα γνωρίσουν τον Neil Kinnock κατά τη διάρκεια της γενικής συνέλευσης για τα 100 χρόνια του οργανισμού, που θα πραγματοποιηθεί από τις 23 έως τις 25 Μαΐου του 2005 στην Κοπεγχάγη.

Η BIMCO ιδρύθηκε το 1905, έχει βάση τη Δανία και είναι ο μεγαλύτερος ναυτιλιακός σύνδεσμος παγκοσμίως, με περίπου 2.400 μέλη από 123 χώρες, τα οποία ελέγχουν στόλο περίπου 550 εκατ. dwt, αντιπροσωπεύοντας το 65% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου. Η BIMCO είναι επίσημος παρατηρητής του IMO και, εκτός των άλλων δραστηριοτήτων της, παρέχει επίσης πρακτικές πληροφορίες και βοήθεια στη ναυτιλιακή κοινότητα.





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





Του ευρωβουλευτή της Νέας Δημοκρατίας
Κωστή Χατζηδάκη

Πρώτα απ' όλα θα πρέπει να τονιστεί ότι πριν από μερικά χρόνια η χρήση της λέξης «Σύνταγμα» για τη Συνθήκη της Ε.Ε. θα ήταν αδιανόητη. Η χρησιμοποίηση και μόνον της λέξης Σύνταγμα στη νέα Συνθήκη, παρότι αυστηρά δεν ανταποκρίνεται σε αυτό που ορίζουμε ως Σύνταγμα, καταδεικνύει τρόπον τινά την πολιτική βούληση της Ευρώπης να γίνει πολιτική Ένωση με διακριτή και σαφέστερη διεθνή παρουσία. Αυτή η εξέλιξη υπογραμμίζει παράλληλα τον ολοένα και πιο σημαντικό ρόλο της Ε.Ε. στη ζωή του πολίτη. Οι Βρυξέλλες, που κάποτε μας επηρέαζαν ελάχιστα, θα μας επηρεάζουν από εδώ και στο εξής συνεχώς πιο πολύ.

Δεύτερον, το Σύνταγμα αποτελεί ένα «άνοιγμα» της Ευρώπης προς τους πολίτες, καθώς απλοποιεί τις μέχρι τώρα συνθήκες σε ένα ενιαίο κείμενο, στο οποίο μπορεί να ανατρέξει κάθε Ευρωπαίος πολίτης. Επομένως, γίνεται πιο εύληπτη

η νομική τάξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το «άνοιγμα» αυτό προς τους πολίτες επιβεβαιώνεται και με την ενσωμάτωση του Χάρτη των Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, εξέλιξη η οποία σηματοδοτεί το γεγονός ότι η Ευρώπη δεν είναι μόνο μία Ένωση με καθαρά οικονομικά χαρακτηριστικά -ενιαία αγορά-, αλλά μια Ένωση που στις διαδικασίες της σέβεται τα ανθρώπινα δικαιώματα.

Τρίτον, ενισχύεται ο ρόλος των εθνικών κοινοβουλίων στην καθημερινή λειτουργία της Ε.Ε. καθώς, εάν το 1/3 των εθνικών κοινοβουλίων κρίνει ότι μία νομοθετική πρόταση της Επιτροπής επεκτείνεται σε θέματα που δεν είναι αρμοδιότητα της Ένωσης (αρχή της «επικουρικότητας»), τότε η Επιτροπή θα πρέπει να επανεξετάσει την πρότασή της έχοντας τη δυνατότητα να την αποσύρει, να τη διατηρήσει ή να την τροποποιήσει, αιτιολογώντας σε κάθε περίπτωση την επιλογή της. Παράλληλα ενισχύεται η δυνατότητα παρέμβασης του Ευρω-

Το Ευρωσύνταγμα και οι αλλαγές στη ζωή μας

Είναι σημαντικό, πιστεύω, όταν αναλύουμε το νέο Ευρωπαϊκό Σύνταγμα, να εστιάζομαστε στις αλλαγές που θα επιφέρει στην καθημερινότητα του απλού πολίτη και στο κατά πόσο αλλάζει -αν αλλάζει- τη ζωή του προς το καλύτερο.

παίου πολίτη, καθώς εισάγεται το δικαίωμα ενός και πλέον εκατομμυρίου πολιτών (από έναν ελάχιστο αριθμό κρατών-μελών) να ζητήσουν από την Επιτροπή να αναλάβει νομοθετική πρωτοβουλία σε ζητήματα που θεωρούν ότι είναι μείζονος σημασίας.

Τέταρτον, έχουμε ενίσχυση του ρόλου του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου (του μοναδικού οργάνου άμεσα εκλεγμένου από τους Ευρωπαίους πολίτες) καθώς καθίσταται πραγματικός συννομοθέτης με

Η χρησιμοποίηση και μόνον της λέξης Σύνταγμα στη νέα Συνθήκη, παρότι αυστηρά δεν ανταποκρίνεται σε αυτό που ορίζουμε ως Σύνταγμα, καταδεικνύει τρόπον τινά την πολιτική βούληση της Ευρώπης να γίνει πολιτική Ένωση με διακριτή και σαφέστερη διεθνή παρουσία.

το Συμβούλιο, αφού η «συναπόφαση» πλέον είναι ο κανόνας. Έτσι, το Κοινοβούλιο σε μεγάλο βαθμό γίνεται το δεύτερο νομοθετικό σώμα δίπλα στο Συμβούλιο.

Πέμπτον, η δημιουργία του αξιώματος του υπουργού των Εξωτερικών της Ένωσης, η οποία αποτελεί μία από τις σημαντικότερες καινοτομίες του Συντάγματος. Βέβαια η εξέλιξη αυτή δεν σημαίνει ότι καταργούνται οι υπουργοί των Εξωτερικών και ότι αυτομάτως η Ε.Ε αποκτά εξωτερική πολιτική. Ωστόσο, είναι ένα βήμα προς την αποτελεσματικότερη και πιο συνεκτική εξωτερική δράση της Ε.Ε.

Έκτον, στο πλαίσιο της Κοινής Πολιτικής Ασφάλειας και Άμυνας, προβλέπονται δύο ρήτρες αλληλεγγύης εξαιρετικής σημασίας. Η πρώτη προβλέπει τη συνδρομή από τα κράτη-μέλη (ακόμη και με στρατιωτικά μέσα) σε κράτος-μέλος που έχει δεχθεί τρομοκρατική επίθεση ή έχει πληγεί από φυσική καταστροφή. Η δεύτερη -που αφορά όσα κράτη-μέλη επιθυμούν να συμμετάσχουν σε ένα στενότερο κύκλο αμυντικής «Ευρωζώνης»- επεκτείνει την αλληλεγγύη μεταξύ των εταίρων ακόμη και σε περιπτώσεις ένοπλης επίθεσης απέναντι σε κράτος-μέλος, φτάνει βεβαίως τα κράτη-μέλη να εκμεταλλευτούν αυτήν τη δυνατότητα.

Τέλος, θα ήθελα να επισημάνω και δύο αναφορές που κάνει το Σύνταγμα «ελληνικής» σημασίας. Αναφέρομαι στον τουρισμό και στις νησιωτικές, ορεινές και παραμεθόριες περιοχές. Ο τουρισμός εντάσσεται στους τομείς όπου η Ένωση μπορεί να αναλάβει υποστηρικτικές ή συμπληρωματικές δράσεις. Η αναφορά αυτή, χωρίς να υποκαθιστά τις εθνικές πολιτικές, δημιουργεί τη δυνατότητα για λήψη μέτρων σε ευρωπαϊκό επίπεδο, που θα έχουν προστιθέμενη αξία σε σχέση με τις επιμέρους εθνικές πολιτικές και θα στοχεύουν στην υποστήριξη της ανταγωνιστικότητας της τουριστικής βιομηχανίας στην Ε.Ε. Η δεύτερη αναφορά για τις νησιωτικές, παραμεθόριες και τις ορεινές περιοχές της Ένωσης και τα προβλήματά τους θα μπορεί, ενδεχομένως στο μέλλον, να αποτελέσει νομική βάση για να ζητήσουμε ιδιαίτερη οικονομική μεταχείριση από τα κοινοτικά ταμεία για τις περιοχές αυτές ανεξάρτητα από το εισόδημά τους.

Είναι βέβαια λογικό ότι Ευρωπαϊκό Σύνταγμα -όπως και τα εθνικά Συντάγματα- δεν μπορεί αυτομάτως να αλλάξει από τη μία μέρα στην άλλη τη ζωή μας. Από μόνη της μια συνταγματική συνθήκη δεν λύνει τα προβλήματα της ανεργίας, της απασχόλησης των οικονομικών ελλειμμάτων κ.λπ. Παρέχει, ωστόσο, τα νομικά εργαλεία για να ασκηθεί μια πιο αποτελεσματική πολιτική σε συγκεκριμένους τομείς. Στο χέρι μας

είναι (των πολιτικών και των κυβερνήσεων), βασιζόμενοι στις θεμελιακές αξίες της Ευρώπης και μέσα στο πλαίσιο και στους στόχους που το Σύνταγμα θέτει, να οικοδομήσουμε μια Ευρώπη με έντονη διεθνή παρουσία, ασφαλή, λειτουργική, που θα θέτει τον πολίτη και τις ανάγκες του στο επίκεντρο των προτεραιοτήτων της.



Σκέψεις

για τον αυξανόμενο ρόλο
των πτυχιούχων πανεπιστημίων
στην ελληνική ναυτιλία



Του Άλκη Κορρέ
Δρος Πανεπιστημίου Αιγαίου



Ταυτόχρονα με τη μείωση των Ελλήνων ναυτικών στα πλοία σημειώνεται μια άλλη, σημαντική αλλαγή στα ναυτιλιακά γραφεία του Πειραιά. Υπάρχει μια αυξανόμενη τάση για πλήρωση θέσεων σ' αυτά από μη ναυτικούς, πτυχιούχους ναυτιλιακών τμημάτων στην πλειοψηφία τους, οι οποίοι αποτελούν μια σημαντική κατηγορία του νέου αίματος που θα επανδρώσει τη ναυτιλία τού αύριο.

Το φαινόμενο αυτό δεν είναι ακριβώς νέο, ανέκαθεν υπήρχαν άνθρωποι από τη στεριά στα γραφεία, αλλά στο παρελθόν δεν είχε τις σημερινές του διαστάσεις. Σήμερα, υπάρχουν τέσσερα πανεπιστήμια που παράγουν ναυτιλιακές ειδικότητες στην Ελλάδα, έναντι ενός προ δεκαετίας, και ο αριθμός των αποφοίτων τους σε πρώτο βαθμό συμπληρώνεται από έναν επίσης σημαντικό αριθμό μεταπτυχιακών αποφοίτων από την Ελλάδα και το εξωτερικό. Προς το παρόν, ο αριθμός των διδακτορικών στο ναυτιλιακό χώρο παραμένει περιορισμένος, αλλά και αυτός ο αριθμός δείχνει αυξητικές τάσεις.

Θεωρώ ότι δύο είναι οι παράγοντες που ευνοούν συστηματικά την είσοδο πτυχιούχων στα ναυτιλιακά γραφεία: Το συγκριτικά χαμηλότερο κόστος αμοιβής σε σχέση με τους αξιωματικούς και η σχετική στενότητα στους κύκλους των τελευταίων. Όταν δεν βρίσκεις Έλληνες αξιωματικούς για τα πλοία, δεν τους ενθαρρύνεις να αφήσουν τη θάλασσα και έρθουν στο γραφείο. Με αυτή τη συλλογιστική, και με το αζημίωτο για τις εταιρείες, ο αριθμός των πτυχιούχων πανεπιστημίων αυξάνεται στα γραφεία και μαζί του οι δυνατότητες του ναυτιλιακού μας τομέα στην αφομοίωση πιο εξελιγμένων τρόπων διαχείρισης.

Ενώ ο καταξιωμένος αξιωματικός γέφυρας ή μηχανής είναι ασύγκριτα πιο κατατοπισμένος στον τρόπο με τον οποίο εκμεταλλεύεται κανείς τα πλοία και το έμπυχο δυναμικό τους, ο πανεπιστημιακός νέος έρχεται στο γραφείο φέρνοντας μαζί του γνωστικά αντικείμενα και τρόπους σκέψης άγνωστους μέχρι στιγμής στο κλασικό περιβάλλον της ναυτι-

> Η εξοικείωση με τη ναυτιλία, τη σημαντικότερη πλέον εθνική μας βιομηχανία, ξεπερνά ήδη τα στενά όρια των παραδοσιακών ναυτικών περιοχών και απλώνεται αδιακρίτως σ' ολόκληρη τη χώρα

λιακής επιχείρησης. Ίσως για πρώτη φορά τα ελληνικά ναυτιλιακά γραφεία αποκτούν νέο προσωπικό με σφαιρική κατάρτιση σε ζητήματα ναυτιλιακής παιδείας, άτομα τα οποία είναι έτοιμα να αφομοιώσουν νέα συστήματα και λογισμικό και πρόθυμα να προσαρμοστούν στις όποιες απαιτήσεις της ποιοτικής ναυτιλίας.

Αυτό το γεγονός ίσως οδηγήσει στο εγγύς μέλλον και σε άλλες, μικρότερες μεν, αλλά αξιοσημείωτες αλλαγές στο ναυτιλιακό εργασιακό περιβάλλον. Η εξοικείωση με τη ναυτιλία, τη σημαντικότερη πλέον εθνική μας βιομηχανία, ξεπερνά ήδη τα στενά όρια των παραδοσιακών ναυτικών περιοχών και απλώνεται αδιακρίτως σ' ολόκληρη τη χώρα. Τα πανεπιστημιακά τμήματα στα οποία διδάσκεται η εμπορική ναυτιλία προσελκύουν νέους και νέες απ' όλη την Ελλάδα και από μια ευρεία γκάμα επιστημών, σε μεταπτυχιακό επίπεδο. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να υπάρχουν, π.χ., απόφοιτοι Νομικής που παρακολουθούν μεταπτυχιακό σε χρηματοδότηση και αμέσως μετά προσφέρονται στην αγορά εργασίας με ανταγωνιστικούς όρους, ή παιδιά από το τμήμα Ναυτιλιακών και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών της Χίου που παίζουν στα δάκτυλα τους κανόνες Hague Visby, έχουν εξοικειωθεί με κάθε είδους ναυλοσύμφωνο και γνωρίζουν τη διεθνή νομοθεσία για την αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρύπανσης.

Εκτός από τις γνώσεις στο άμεσο αντικείμενο, τα παιδιά αυτά είναι φορείς πανεπιστημιακής νοοτροπίας η οποία, θέλω να πιστεύω, ξεπερνά τα στενά όρια του δούνα και λαβείν πάνω στο πλοίο. Είναι άτομα που έχουν εργαστεί πάνω σε μελέτες ως κομμάτι των σπουδών τους, έχουν συγγράψει μελέτες τα ίδια ως μέσο για την απόκτηση βαθμού και είναι σε θέση να εκτιμήσουν την αναγκαιότητα πιο σύνθετης προβληματικής

σε θέματα επιχειρηματικής στρατηγικής, π.χ., μέσα από τη θεωρία των παιγνίων. Οι απόφοιτοι συναποτελούν ένα δυναμικό με εξαιρετικές ικανότητες, που έχει τα φόντα να απογειώσει στο μέλλον την ανταγωνιστικότητα του ελληνόκτητου πλοίου.

Το συχνά ακουόμενο επιχείρημα



ότι οι μεν καταλαμβάνουν θέσεις των δε, δεν έχει βάθος, διότι σ' ένα ναυτιλιακό γραφείο οι θέσεις υπαγορεύουν τις ειδικότητες. Δεν μπορεί ποτέ ο πτυχιούχος να κάνει δουλειά αρχικαπετάνιου και ο μηχανικός δουλειά λογιστή. Ο διαχωρισμός αρμοδιοτήτων προκύπτει κατά αντικειμενικό τρόπο και, σ' ένα σωστά διαχειριζόμενο γραφείο, υπάρχει ανάγκη για ανθρώπους από τα πλοία και ανθρώπους από τα πανεπιστήμια. Όταν οι δυο αυτές κατηγορίες εργαζομένων συνεργάζονται αλληλοσυμπληρούμενες και καθοδηγούνται από πνεύμα επιχειρηματικότητας, δεν έχουμε να φοβηθούμε κανέναν.



> Για μία ακόμη φορά επιχειρείται από τη νέα ηγεσία του ΥΕΝ η αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης. Φαίνεται, όμως, πως η προσπάθεια αυτή δυστυχώς θα βαδίζει σε αποτυχία, όπως και αυτές προηγούμενων κυβερνήσεων.

Ποιος και γιατί δεν θέλει την αναβάθμιση της Ναυτικής Εκπαίδευσης



Τι συμβαίνει επιτέλους; Πώς είναι δυνατόν, η Ελλάδα με την παγκόσμια πρωτιά της μεγαλύτερης ναυτιλίας να μη θέλει τους αξιωματικούς που επανδρώνουν τα τεχνολογικά πολυσύνθετα και πανάκριβα πλοία της με γνώσεις και τίτλους ισότιμους, αν όχι ακόμη και ανώτερους, πανεπιστημίων; Όταν η παγκόσμια αγορά εργασίας, οι φοιτητές και οι γονείς αποδέχονται τη χρησιμότητα και του «δεύτερου Μάστερ», πώς θα μπορέσει ο ναυτιλιακός χώρος να προσελκύει νέους, τη στιγμή που το δίπλωμα των αποφοίτων των ΑΕΝ (βάσει του νόμου 2638/1998) είναι κατώτερο απ' αυτό του αποφοίτου του τμήματος «Επεξεργασίας ξύλου» των ΤΕΙ; Πώς να μην επαναστατήσουν οι μετρημένοι πλέον στα δάκτυλα σπουδαστές και απόφοιτοι των σχολών, όταν κάποια

στιγμή αντιληφθούν ότι το κράτος τούς εξαπάτησε διαφημίζοντας με τις ΑΕΝ σαν τριτοβάθμια ιδρύματα (τη στιγμή που προσπαθούσε να τους προσελκύσει στο ναυτικό επάγγελμα) ενώ στην πραγματικότητα το δίπλωμα που παίρνουν αποφοιτώντας δεν τους κατατάσσει στο ίδιο επίπεδο με τους αποφοίτους της «καθαρόαιμης» τριτοβάθμιας εκπαίδευσης και έτσι τους δημιουργεί σοβαρό πρόβλημα τη στιγμή που θα θελήσουν να αποκτήσουν κάποιο μεταπτυχιακό τίτλο. Η πρόταση που διαμορφώνει σήμερα το ΥΕΝ προσανατολίζεται σε «καταληκτικά» διπλώματα, επιχειρεί δηλαδή την εξομοίωση των αποφοίτων των ΑΕΝ με αποφοίτους άλλων σχολών τριτοβάθμιας εκπαίδευσης σε βάθος χρόνου, όταν και εφ' όσον αυτοί αποκτήσουν κάποτε δίπλωμα πλοιάρχου ή μη-

Επιστολή - σχόλιο προς τα «Ν.Χ.» του **δρος Αλέξανδρου Δ. Κουτρουπή,**
μέλους Επιτροπής Αναβάθμισης Ναυτικής Εκπαίδευσης ΥΕΝ, πρεσβύτερου λέκτορα και υπευθύνου σπουδών
Ναυτικής Τεχνολογίας, πανεπιστήμιο Greenwich, Λονδίνο

χανικού Α' τάξεως. Εκτός των άλλων, όμως, η βυζαντινή αυτή αντιμετώπιση, που σκοπό έχει να εγκλωβίσει τους νέους για όσο το δυνατό μεγαλύτερο διάστημα στη θάλασσα, παραβαίνει την αρχή κάθε εκπαιδευτικού μοντέλου. Ως γνωστόν, τουλάχιστο σε εμάς που εργαζόμαστε στο χώρο της παιδείας, για να αποκτήσει κανείς επιστημονικό δίπλωμα πρέπει να έχει σπουδάσει το γνωστικό αντικείμενο του κλάδου του σε αντίστοιχα υψηλό επίπεδο από την αρχή των σπουδών του. Η εμπειρία 7-8 ετών εργασίας είναι φυσικά επαγγελματικά πολύτιμη, όμως δεν προσθέτει γνώσεις πανεπιστημιακού επιπέδου. Αλλιώς, μια καλή νοσοκόμα μετά 10-15 χρόνια θα μπορούσε (με το ίδιο σκεπτικό) να αναγορευθεί σε γιατρό!

Καταλαβαίνω φυσικά την αγωνία κάποιων να κρατήσουν τους νέους στη θάλασσα και συμφωνώ ότι αυτό είναι και το βασικό ζητούμενο. Όμως η μέθοδος που ακολουθείται είναι εσφαλμένη και έχει το ακριβώς αντίθετο αποτέλεσμα. Αντί να προσελκύσει τα νέα παιδιά, απλώς τα απωθεί. Φυσικά και θα υπάρξουν διαρροές, όπως ισχύει σε κάθε κλάδο. Ας μην ξεχνάμε όμως τη μάζιγα της ανεργίας στη στεριά σε αντίθεση με τα πολλαπλά και σίγουρα οικονομικά και όχι μόνον οφέλη της δουλειάς στη θάλασσα. Η διαβίωση και οι συνθήκες εργασίας στον κυρίως νεότευκτο πλέον ελληνικό στόλο είναι άριστες, τα σύγχρονα μέσα συγκοινωνίας και επικοινωνίας εκμηδενίζουν αποστάσεις και οι εναλλαγές εργασίας στεριάς/θάλασσας μπορούν και πρέπει να προγραμματιστούν έτσι ώστε ο ναυτικός να απέχει από το σπίτι του όσο περίπου, αν όχι λιγότερο, και ένας φοιτητής του εξωτερικού! Τέλος, δεν αντιλαμβάνονται προφανώς οι υποστηρικτές της σχολής του εγκλωβισμού, ότι και όταν ακόμη σταματήσουν να ταξιδεύουν, οι αξιωματικοί αυτοί θα παραμείνουν στο φυσικό τους χώρο και θα αποτελέσουν τα απαραίτητα στελέχη-κλειδιά των ναυτιλιακών εταιρειών και της ευρύτερης ναυτιλιακής βιομηχανίας του μέλλοντος.

Το ελληνικό κράτος, από την άλλη πλευρά,

> Το ελληνικό κράτος, και στην περίπτωση μας οι υπηρεσίες του ΥΕΝ, δεν είχε και δεν έχει χαράξει καμία απολύτως στρατηγική σχετικά με τη ναυτική εκπαίδευση



και στην περίπτωση μας οι υπηρεσίες του ΥΕΝ, δεν είχε και δεν έχει χαράξει καμία απολύτως στρατηγική σχετικά με τη ναυτική εκπαίδευση. Η τελευταία σοβαρή μελέτη/απογραφή έγινε το 1980 από τον ΙΟΒΕ (Όλγα Δ. Γκουζούλη, «Ναυτική Εκπαίδευση») και έκτοτε ο ρόλος της Διεύθυνσης Εκπαίδευσης του ΥΕΝ περιορίστηκε στη διαχείριση κονδυλίων προερχομένων κατά περίπου 70% από την Κοινότητα. Η ΔΕΚΝ δεν διαχειρίζεται εκπαίδευση, με την ακαδημαϊκή έννοια, αλλά κτίρια, λογαριασμούς, προμήθειες, συσσίτια, φρούρηση κ.λπ. Άλλωστε και να ήθελε πράγματι να προσφέρει κάτι καλύτερο, ούτε τα κατάλληλα στελέχη και οργάνωση έχει ούτε τις γνώσεις και, κυρίως, ούτε το όραμα και τη βούληση. Βολεύει αντίστοιχα τους «παράγοντες της ναυτικής εκπαίδευσης» να κρατούν τους ναυτικούς σε ομηρεία και σε συνεχή εξάρτηση. Με άλλα λόγια, αντί να αντιμετωπίζουν το φοιτητή ή τον αξιωματικό του εμπορικού ναυτικού με αγάπη, φαίνεται να τον βλέπουν όπως οι παλαιοί χωροφύλακες, σαν «κατώτερους» πολίτες και παραβάτες. Και φυσικά, πάντοτε βολεύει και η καλή σχέση με τους εργοδότες, μια και κάποτε όλοι βγαίνουμε σε σύνταξη. Έχει συνεπώς τεράστια ευθύνη το Λιμενικό για τη σημερινή εικόνα της ναυτικής εκπαίδευσης και καλά θα κάνει να αλλάξει αντίληψη και να καταλάβει επιτέλους ποιος θα πρέ-

πει να είναι ο ρόλος του και η απώτερη αποστολή του στην Ελλάδα του 2005.

Τέλος, πρέπει να θυμηθεί και τις απόψεις της στο θέμα αυτό η πολιτική ηγεσία του ΥΕΝ όταν ήταν αντιπολίτευση: «Πώς είναι δυνατόν οι απόφοιτοι των ΑΕΝ, ενώ γίνονται δεκτοί για μεταπτυχιακές σπουδές σε πολλά και γνωστά πανεπιστήμια του εξωτερικού, να μη γίνονται δεκτοί στα ελληνικά πανεπιστήμια;» και «πώς θα διαφυλάξει η κυβέρνηση το κύρος και το επίπεδο των ΑΕΝ;» (Ερώτηση στη Βουλή του υπευθ. Τομέα Εμπορικής Ναυτιλίας της Νέας Δημοκρατίας κ. Μιλτιάδη Βαρβιτσιώτη, 4.12.2003, Αρ. Πρωτ. Ερωτήσεων 7142.)

Κλείνοντας, δεν πρέπει να ξεχνάμε και τα πάσης φύσεως υπολειπόμενα μικροσυμφέροντα. Σε μια χώρα που δυστυχώς μαστίζεται από τη συναλλαγή, το ρουσφέτι, την αναξιοκρατία και τη διαπλοκή, η διατήρηση μιας ολόκληρης τάξης σπουδαστών και εργαζομένων σε επίπεδο μετέωρο αποτελεί σίγουρα σπουδαίο εμπορικό αντικείμενο για πολλούς. Φροντιστήρια, προετοιμασίες, εξετάσεις, πιστοποιήσεις και πάει λέγοντας για πολλά χρόνια. Εδώ ένα δίπλωμα οδήγησης αυτοκινήτου πας να πάρεις...

Ας ευχηθούμε πως δεν θα καταλήξει και το θέμα αυτό σε κάποιο ευρωπαϊκό δικαστήριο, όπου σίγουρα και για μία ακόμη φορά θα διασυνθεί το όνομα της Ελλάδας.

> Το θέμα της **ολικής αναθεωρήσεως** του Κώδικα Δημοσίου **Ναυτικού Δικαίου**

Όροι - Προϋποθέσεις - Αδυναμίες - Προτάσεις

Του **Μιχαήλ Μαλέρμπα**, υποναυάρχου Λ.Σ. (ε.α.), μέλους Ελληνικής Ενώσεως Ναυτικού Δικαίου



• Ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου θεωρείται και είναι, κατά την άποψή μας, ο θεμελιώδης «Καταστατικός Χάρτης» του Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου.

Από δε τις κατ' εξουσιοδότηση εκδοθείσες, κατά καιρούς, διατάξεις αυτού και με την επίκληση συναφών τοιούτων Δημοσίου και Διεθνούς Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου δημιουργήθηκαν ανεξάρτητοι επιμέρους κλάδοι Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου όπως είναι π.χ.:

- Δίκαιο Επιθεωρήσεως και Ασφάλειας Πλοίων
- Δίκαιο Ναυτικής Εργασίας
- Δίκαιο Ακτοπλοίας
- Δίκαιο Ναυαγίων και Ναυαγιαρέσεων
- Ποινικό και Πειθαρχικό Δίκαιο Ε.Ν.
- Δίκαιο Λιμενικής Αστυνομίας κ.λπ.

• Ο Κώδικας επί 31 συνεχόμενα έτη λειτουργήσε λίαν αποτελεσματικά, από πάσης απόψεως υπέρ όλων των φορέων της Εμπορικής Ναυτιλίας, δημοσίων και ιδιωτικών. Το ιστορικό της συντάξεώς του από το 1948 και μέχρι τη διαμόρφωση του τελικού κειμένου από την τελευταία Συντακτική Επιτροπή αυτού διαλαμβάνεται διεξοδικά στο εισαγωγικό σημείωμα της εν λόγω Επιτροπής στον ΚΑΝΔ.

• Κατά τα πρώτα 25 έτη της εφαρμογής του Κώδικα επήλθαν ορισμένες μόνο μεμονωμένες τροποποιήσεις διατάξεων αυτού που επεβλήθησαν από τα δεδομένα και τις ανάγκες της ναυτιλίας και ως προς το πλοίο και ως προς το πλήρωμα.

Στην συνέχεια και μετά την ένταξη της Ελλάδος στην Ε.Ε. καθώς και την αλλαγή της πολιτικής του ΥΕΝ, ως προς τη ναυτική εκπαίδευση και την ακτοπλοία καθώς και άλλους τομείς, τροποποιήθηκαν και καταργήθηκαν ορισμένες διατάξεις του Κώδικα.

• Βεβαίως σε όλες τις περιπτώσεις ο Κώδικας όπως ισχύει τώρα λειτουργεί και εφαρμόζεται σε συνάρτηση με τον ισχύοντα Οργανισμό ΥΕΝ ως προς τη σύσταση και δομή των υπηρεσιών αυτού, κεντρικών, περιφερειακών και αλλοδαπής.

Επιδιωκόμενος σκοπός του ΚΑΝΔ

- Προστατευόμενο έννομο αγαθό.

• Στο Μέρος Πρώτο του Κώδικα είναι ενταγμένο από την Επιτροπή Συντάξεως αυτού, Κεφάλαιο Δ' με τον τίτλο «Ασφάλεια Πλοίων», άρθρα 31-45, έθα παρατίθενται οι σχετικές διατάξεις που αναφέρονται βασικά στις επιθεωρήσεις των πάσης φύσεως πλοίων, κατά την έννοια του άρθρου 3 του ΚΑΝΔ, στην εντεταλμένη καθ' ύλην αρμόδια υπηρεσία του ΥΕΝ (νυν κλάδος ΕΕΠ) για το σκοπό αυτό, καθώς και τους εξουσιοδοτημένους οργανισμούς (νησινώμονες), στις υποχρεώσεις των ιδιωτικών φορέων της ναυτιλίας, ήτοι εφοπλιστών, πλοιαρχών, ναυτικών πρακτόρων κ.λπ. και επιπροσθέτως και κατά κύριο λόγο στις προβλεπόμενες διοικητικές κυρώσεις (απαγόρευση απόπλου άρθρου 42 - χρηματικό πρόστιμο άρθρα 44 και 45) για παράβαση των επί του προκειμένου διατάξεων του κεφαλαίου αυτού.

• Δηλαδή, συμπερασματικώς, το Κεφάλαιο Δ' αποβλέπει στην ασφάλεια, την εύρυθμη και ομαλή λειτουργία της ναυσιπλοΐας κατά κύριο λόγο από τα πλοία που φέρουν ελληνική σημαία και πλέουν τόσο στα εθνικά όσο και στα διεθνή χωρικά ύδατα και λιμένες, και επιπροσθέτως στα υπό ξένη σημαία που καταπλέουν στα ελληνικά λιμάνια, σύμφωνα με τις διεθνείς δια-

τάξεις και τους κανονισμούς.

• Ανεξαρτήτως όμως του γράμματος και του πνεύματος του Κεφαλαίου Δ', εκτιμούμε και φρονούμε σχετικώς ότι το σύνολο των διατάξεων του Κώδικα αποβλέπει και σκοπεύει στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας σε όλη της την έκταση και μορφή. Με επισήμανση στους τρεις κύριους βασικούς άξονες που την αποτελούν, ήτοι το πλοίο, τους επιβαίνοντες (πλήρωμα και επιβάτες), το φορτίο (οιασδήποτε μορφής και κατηγορίας).

Τούτο δε διότι η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας εξασφαλίζεται και παγιώνεται από την Πολιτεία με πολλαπλά και διάφορα νομοθετικά μέτρα που εκφράζονται κατά τομείς:

- Ως προς το προσωπικό των πλοίων.
- Ως προς το πλοίο και το φορτίο.
- Ως προς τους επιβάτες.
- Ως προς την κρατική εξουσία και παρέμβαση.

• Κατά συνέπεια όλων των ανωτέρω διαλαμβανόμενων, συμπεραίνεται ότι επιδιωκόμενος σκοπός του Κώδικα και προστατευόμενο έννομο αγαθό αυτού είναι η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας εν γένει και κατά κύριο λόγο η αποφυγή ναυτικών ατυχημάτων, με την επίκληση βεβαίως και των συνδουσιών επί του προκειμένου διεθνών συμβάσεων και πρωτοκόλλων που έχουν συναφθεί από τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα σε θέματα ασφάλειας ναυσιπλοΐας και τις οποίες η Ελλάδα κύρωσε σύμφωνα με το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος.

Το ουσιαστικό εξεταζόμενο θέμα

της αναθεωρήσεως του Κώδικα ΔΝΔ

Προστασία και μη διασάλευση του έννομου αγαθού της ασφάλειας ναυσιπλοΐας.

• Από πολλούς νομικούς κύκλους, δημόσιους και ιδιωτικούς, που κατά κύριο λόγο ex officio ασχολούνται με το Ναυτικό Δίκαιο, διατυπώθηκε και υποστηρίχθηκε η άποψη ότι μετά 31 χρόνια λειτουργίας και εφαρμογής του Κώδικα επιβάλλεται πλέον μια ολική αναθεώρηση των διατάξεων αυτού στο σύνολό τους, λαμβανομένου υπ' όψιν του γεγονότος ότι από δημοσιεύσεώς του διαπιστώθηκαν παραλείψεις, λάθη και αδυναμίες.

• Η άποψη αυτή κατ' αρχήν είναι σωστή, αλλά για να υλοποιηθεί απαιτείται οπωσδήποτε να ληφθεί υπ' όψιν εκ των προτέρων ότι κάθε αναθεώρηση του Κώδικα ΔΝΔ θα έχει ως σημείο αναφοράς και επιδιωκόμενο σκοπό το προστατευόμενο υπό αυτού έννομο αγαθό που συνίσταται στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας ως ανωτέρω επιστημονήθηκε.

Τα ναυτιλιακά εθνικά και διεθνή δεδομένα

• Επίσης πρέπει να ληφθούν, επί του προκειμένου υπ' όψιν συγκεκριμένα εθνικά και διεθνή δεδομένα, ώστε να μη διασαλευθεί, αλλά τουναντίον να αναβαθμισθεί ο ως άνω επιδιωκόμενος σκοπός.

• Ειδικότερα τα ως άνω δεδομένα εστιάζονται:

- i. Στις προκαταρκτικές ενέργειες που επιβάλλεται να γίνουν για την αναθεώρηση του Κώδικα και μάλιστα όσον αφορά τη συγκρότηση και σύνθεση της αρμόδιας επιτροπής ή επιτροπών που θα επιληφθεί της αναθεωρήσεως αυτού.
- ii. Στην πραγματική κατάσταση που επικρατεί από πάσης απόψεως στην ελληνική και διεθνή ναυτιλία και συγκεκριμένα καθ' ο μέρος αφορά το πλοίο και το πλήρωμα.



- iii. Σε Οδηγίες και Κανονισμούς για τη ναυτιλία (πλοίο, φορτίο, επιβάτης) που απορρέουν πλέον από τη διεθνή ναυτιλιακή έννομο τάξη, IMO - E.E. Αυτό άλλωστε αποδείχθηκε με τις πρόσφατες αντικαταστάσεις των άρθρων 5, 165 και 166 καθώς και την προσθήκη του άρθρου 168 Α. Επιπροσθέτως δε της κυρώσεως των διεθνών κωδίκων: α) Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code), β) ασφάλειας των πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων και γ) των λοιπών συναφών κωδίκων για τη ναυτιλία που και αυτοί επηρεάζουν άμεσα την αναθεώρηση του ΚΔΝΔ.
- iv. Στις νέες συνθήκες αντιμετώπισης και ελέγχου των πληρωμάτων καθώς και προσλήψεως αυτών που υπαγορεύονται από την αλλαγή όλων των συνθηκών που επικρατούν στις σχέσεις ΥΕΝ - ναυτικού, εισροή αλλοδαπών στην ελληνική ναυτεργασία και λοιπά. Στο σημείο αυτό πρέπει να επισημάνουμε ότι, να μεν επιβάλλεται μια επανεξέταση, επαναπροσδιορισμός και αναμόρφωση των σχετικών ποινικών και πειθαρχικών διατάξεων του ΚΔΝΔ (άρθρα 205 - 271), πλην όμως κάθε είδους επέμβαση από την Πολιτεία σε αυτές θα πρέπει να έχει ως γνώμονα να μη θιγεί πρωτίστως η εύρυθμη και ομαλή διεξαγωγή των υπηρεσιών του πλοίου και επιπλέον να διατηρηθεί αυτή σε υψηλά επίπεδα.
- v. Στα διεθνή και εθνικά νομικά δεδομένα για την εκπαίδευση των πληρωμάτων και την παροχή των αντίστοιχων διπλωμάτων, ήτοι η διεθνής σύμβαση STCW 78/95 (όπως ισχύει), λαμβανομένης παράλληλα υπ' όψιν της καταργήσεως των άρθρων 65-70 του Κώδικα για τη Δημόσια Ναυτική Εκπαίδευση και της ψηφίσεως αντ' αυτών του Ν. 2638/98 (όπως ισχύει) για την «Οργάνωση και λειτουργία της ναυτικής εκπαίδευσης».
- vi. Στην ανάπτυξη του τουρισμού και της καταστολής του δημογραφικού προβλήματος στη νησιωτική Ελλάδα διά της εξασφάλισης ασφαλούς και ανταγωνιστικής ακτοπλοΐας λαμβανομένων υπ' όψιν α) της ψηφίσεως του Ν. 2932/01 (όπως ισχύει), β) των σχετικών επί του προκειμένου Οδηγιών για την ακτοπλοΐα και γ) της καταργήσεως ενίων συναφών αρ-

θρων του Κεφαλαίου Α' «Ακτοπλοΐα», του Μέρους Τέταρτου του ΚΔΝΔ, με αποτέλεσμα όλο το νομικό πλαίσιο που αφορά την ακτοπλοΐα να στηρίζεται σε διαφορετικά νομικά βάθρα.

Η προτεινομένη διοικητική μεθοδολογία και πρακτική για την επίτευξη του σκοπού της αναθεωρήσεως του ΚΔΝΔ

• Ειδική επισημάνση, καθόσον αποτελεί τη βασική προϋπόθεση και όρο της επιτυχίας της αναθεωρήσεως του Κώδικα, αποτελεί η συγκρότηση, η σύνδεση και το έργο των αρμοδίων προς τούτων επιτροπών που θα οριστούν, καθώς και η μέθοδος λειτουργίας αυτών.

Επ' αυτού σημειούμε τα κατωτέρω:

- i. Να ληφθεί υπ' όψιν ότι η διάρκεια συντάξεως του Κώδικα ήταν 25 συναπτά έτη (1948-1973) και κάτι παρόμοιο, έστω και με λιγότερα χρόνια ενασχόλησης επιτροπών, σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να επαναληφθεί.
- ii. Να συγκροτηθεί μια αρχική επιτροπή αποτελούμενη από φορείς και παράγοντες της ναυτιλίας, δημόσιους και ιδιωτικούς, εξειδικευμένους και απόλυτους γνώστες των σχετικών θεμάτων. Τα μέλη της επιτροπής αυτής θα πρέπει να είναι απαλλαγμένα σε όλες τις περιπτώσεις από υπηρεσιακές και άλλες ενασχολήσεις, άλλως δεν χρειάζεται να τίθεται θέμα αναθεώρησης του Κώδικα.
- iii. Τα εκ του Δημοσίου (ΥΕΝ) προερχόμενα μέλη της επιτροπής θα κατέχουν σε όλη τους την έκταση τις, κατά περίπτωση, διατάξεις που ισχύουν καθώς και εισηγήσεις διαμορφώσεως αυτών σύμφωνα με τα νέα δεδομένα που αναφέρονται ανωτέρω.
- iv. Τα εκ των λοιπών ιδιωτικών φορέων της ναυτιλίας μέλη, ναυτεργατικά σωματεία, ναυτική εργοδοσία, Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος κ.λπ., θα πρέπει να προσκομίσουν εισηγήσεις - προτάσεις για την ανάπτυξη της ναυτιλίας.
- v. Η ως άνω αρχική επιτροπή θα πρέπει να συντάξει σε εύλογο - τακτό χρονικό διάστημα προσχέδιο Κώδικα, το οποίο θα παραδοθεί σε δευτεροβάθμια συγκροτούμενη επιτροπή αποτελούμενη από νομικούς κύκλους ασχολούμενους κυρίως με το Ναυτικό Δίκαιο, σκοπός και έργο της οποίας θα είναι να συντάξει την τελική διαμόρφωση των διατάξεων του σχεδίου νέου Κώδικα ΔΝΔ από απόψεως νομοτεχνικής - επιστημονικής πλέον.

Βεβαίως, η σύμπραξη και η συμμετοχή επί του προκειμένου τόσο της Ελληνικής Ενώσεως Ναυτικού Δικαίου, όσο και του Δικηγορικού Συλλόγου Πειραιώς, θεωρείται οπωσδήποτε αναγκαία και επιβεβλημένη. Και η επιτροπή αυτή θα πρέπει να υποστηριχθεί από απόψεως διοικητικής με στελέχη του ΥΕΝ ικανά, ανάλογης υπηρεσιακής και επιστημονικής κατάρτισης.

Εκτιμάται ότι σε αυτό περίπου το πλαίσιο θα πρέπει να διεξαχθεί η όλη επιχείρηση αναθεωρήσεως του Κώδικα με την επί πλέον προσθήκη, ότι πρέπει να υφίσταται επί του προκειμένου πολιτική βούληση και επιπροσθέτως το επιβαλλόμενο εκ των περιστάσεων προσήκον ενδιαφέρον των υπηρεσιακών παραγόντων του ΥΕΝ.

Κατόπιν πάντων των ανωτέρω διαλαμβανομένων, κάθε ex officio παράγοντας, δημόσιος ή ιδιωτικός, δύναται να εξαγάγει τα συμπεράσματά του επί του προκειμένου θέματος της δυνατότητας ολικής αναθεωρήσεως των διατάξεων του Κώδικα ΔΝΔ.



FUJI ELECTRIC



**PORTABLE FLOW
METER**



FLOW METERS



**PRESSURE & LEVEL
TRANSMITTERS**



**PUMP ROOM GAS
DETECTION SYSTEMS**



**BOILER COMBUSTION
CONTROLLERS**



**INERT GAS OXYGEN
ANALYZER**



RECORDERS



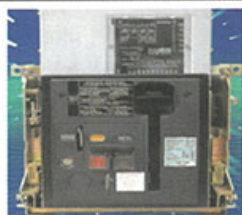
**TEMP.SENSORS
& CONVERTERS**



**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

Οι θεμελιακές προκλήσεις του 2005

[Η θέση που επιλέγουμε να δημοσιευθεί το άρθρο του κ. Βορδώνη δεν είναι τυχαία. Πιστεύουμε ότι προλογίζει με τον καλύτερο τρόπο το αφιέρωμα που ακολουθεί]



Του Εμμανουήλ Βορδώνη

Executive Director της Thenamaris
(Ships Management) Inc.



Κοινός τους τόπος είναι πως:

1. Κατ' αρχήν είναι και οι δύο, καθοριστικά σημαντικές για τις εξελίξεις.
 2. Είναι θετικά ανατρεπτικές, αναχαιτίζοντας η μία την οπισθοδρόμηση από όσα ως τώρα έχουν επιτευχθεί και απομακρύνοντας, η άλλη, την αγωνία από την ανάληψη μιας υπέρογκης και πολυδιάστατης ευθύνης.
 3. Ενεργοποιούν και στηρίζονται και οι δύο στην καινοτομία, τη σύνεση και τη θετική δημιουργικότητα.
 4. Εξασφαλίζουν, τέλος, και οι δύο, αν αντιμετωπιστούν αποτελεσματικά, τη σταθερότητα, την πρόοδο και τη μακροχρόνια ευημερία.
1. Κατ' αρχήν η πρωτοβουλία αυτή του Tanker Management Self Assessment (TMSA) ήρθε να αντιστρέψει την οπισθοδρόμηση που έφεραν το «Erika» και το «Prestige» στα ιστορικά επιτεύγματα του SELF-REGULATION που με τα χρόνια και την προσπάθεια έχουν καταξιώθει στο χώρο μας. Οι Νηογνώμονες και οι Αυτασφαλιστικοί Οργανισμοί γεννήθηκαν από τις ανάγκες του ανέκαθεν παγκοσμιοποιημένου κλάδου των Διεθνών Θαλάσσιων Μεταφορών. Ως μοναδικός τότε μηχανισμός εξασφάλισης της ποιότητας και κάλυψης των κινδύνων, καθορίζουν, και εδώ και χρόνια πολλά εξελίσσουν, τα αποδεκτά, για τις εκάστοτε χρονι-

Πολλές φορές αναρωτήθηκα για το ποια από τις δυο καινούργιες και μεγάλες προκλήσεις του 2004 είναι εκείνη που θα σηματοδοτήσει τη χρονιά που τώρα ξεκινάει.

Η δυσκολία της επιλογής, μια και οι δυο μού φαίνονταν εξ ίσου άξιες να τραβήξουν τη ματιά μας, με βοήθησε σταδιακά να διακρίνω, μέσα στην απόλυτη διαφορετικότητά τους, τα κοινά τους συστατικά. Αυτά, που θα τους επέτρεπαν να εμφανιστούν, όχι σαν δύο, αλλά σαν μία, θεμελιακή και κοινή πρόκληση.

κές περιόδους, επίπεδα Ανθρώπινης Ασφάλειας, Περιβαλλοντικής Συνέπειας και Ποιότητας. Μαζί με τα αυστηρά κριτήρια μιας αμείλικτης αγοράς και πολύ πριν οι Διεθνείς Συμβάσεις, οι ομοίμορφοι διασυνωριακοί κανονισμοί και οι μηχανισμοί κρατικών ελέγχων ωριμάσουν, η ίδια η ναυτιλία, εξυπηρετώντας τις δικές της απαιτήσεις και ιδιοσυγκρασία, είχε στήσει τους μηχανισμούς που προσδιορίζουν τη βασική προδιαγραφή και ανταχή του πλοίου στους καιρούς, το επίπεδο συντήρησης, τις κατ' ελάχιστον αποδεκτές αμοιβές, την εκπαίδευση και την εμπειρία του ανθρώπινου δυναμικού που επανδρώνει τα πλοία.

Μέσα στα θετικά όμως βήματα της τόσο σημαντικής για το μέλλον μας και σταδιακά αυξανόμενης περιβαλλοντικής ευαισθησίας, η αναταραχή των δύο ατυχημάτων και οι κακοί χειρισμοί που ακολούθησαν, κλόνισαν την εμπιστοσύνη σε ό,τι μέχρι τότε ίσχυε και είχε δοκιμαστεί. Αντί, αναγνωρίζοντας τα επιτεύγματα του παρελθόντος να οδηγηθούμε στην εξάλειψη των αδυναμιών και την περαιτέρω ενίσχυση του δοκιμασμένου πια διεθνούς πλέγματος Νηογνώμωνων, Αρχών και Μηχανισμών Αυτοελέγχου, οι ίδιοι επιτρέψαμε, αν όχι και υποδαυλίσαμε, τη θεμελιακή αμφισβήτηση και ακύρωσή του.

Τώρα όμως, η πρωτοβουλία των OCIMF και TMSA ξαναρχίζει το φως στους μηχανισμούς της αυτοαξιολόγησης και αυτοελέγχου,

ανοίγοντας το δρόμο της εκούσιας αυτοδέσμευσης και ευθύνης. Έτσι παράλληλα με ό,τι άλλο γίνεται στο πεδίο των Διεθνών Συμβάσεων και Κανονισμών, προσανατολίζει και πάλι την ευθύνη για την ασφάλεια και την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος στην ίδια τη Ναυτιλία και το ευρύτερο σύστημά της.

Είναι εξέλιξη καθοριστική, κοιτάει μπροστά, χρειάζεται σωφροσύνη και ακόμα περισσότερη συνέργεια και δουλειά από το σύνολο του ανθρώπινου δυναμικού της κάθε εταιρείας. Χτίζει έτσι, ακόμα καλύτερα, την αμοιβαία εμπιστοσύνη και μακροχρόνια συνεργασία μεταξύ των Φορέων που ταυτόχρονα και υπεύθυνα μετέχουν στην αλυσίδα της περιπέτειας των θαλάσσιων μεταφορών.

II. Στο πεδίο τώρα των επενδύσεων και εμπορικών συναλλαγών, η καλή αγορά αμβλύνει την ανησυχία για τον οικονομικό κίνδυνο των τεράστιων κεφαλαίων που τοποθετήθηκαν για την ανανέωση του παγκόσμιου στόλου. Τα αναπάντεχα εισοδήματα των δύο τελευταίων ετών επιτρέπουν την επιτάχυνση των αποσβέσεων, ενώ ταυτόχρονα, δημιουργούν την πρόκληση της αποτελεσματικής αξιοποίησης οικονομικών αποθεμάτων που ραγδαία δημιουργούνται.

Εδώ, η πρόκληση είναι ακόμα μεγαλύτερη. Δίπλα στη συσσώρευση αποθεμάτων ασφάλειας, τα διλήμματα, ο χρόνος και η δημιουργική φαντασία που θα απαιτηθεί για τη διασφάλιση και την αποδοτικότητα των νέων εισοδημάτων, είναι μεγάλα. Η μηδενική σήμερα, απόδοση των στατικών κεφαλαίων μαζί με το χαμηλό δολάριο και την αβεβαιότητα των συναλλαγματικών ανισορροπιών, αυξάνουν την πίεση για έγκαιρες επιλογές. Η ποικιλία των εναλλακτικών δρόμων είναι τεράστια με πολλαπλά διλήμματα και θετικές προκλήσεις πολλαπλές.

Η ελληνική ναυτιλία θα μεγαλώσει σε όγκο; Θα εξειδικευτεί περισσότερο; Θα ανοίξει καινούργιους τομείς και πάλι στο χώρο της ή θα διοχετεύσει κεφάλαια σε τομείς της ξηράς; Στην Ελλάδα ή αλλού; Αναπτυσσόμενες ή ώριμες οικονομίες θα απορροφήσουν τα νέα εισοδήματα; Θα είναι η βιομηχανική παραγωγή, οι απλές τοποθετήσεις σε ακατέργαστη γη, ή η δημιουργία ανεπτυγμένων προϊόντων του και προστιθέμενης αξίας στο real estate; Θα είναι προχωρημένες τεχνολογίες, υπηρεσίες; Τι;

Μέσα στην ένταση των σημερινών αγορών σε ποιο βαθμό οι επιχειρηματίες της θάλασσας θα βρουν τον απαραίτητο χρόνο, την προσωπική αντοχή και την ηρεμία, να αναπτύξουν και πάλι τη δημιουργικότητά τους σε νέους τομείς; Σε τι βαθμό το εσωτερικό στελεχιακό δυναμικό των επιχειρήσεων θα μπορέσει να ανταποκριθεί; Μήπως αναγκαστικά τα καινούργια κεφάλαια δεν θα έχουν άλλη λύση παρά να διοχετευθούν στους εξειδικευμένους και επαγγελματίες Διαχειριστές Κεφαλαίου;

Ας σημειωθεί πως η παραγωγή αυτή και συσσώρευση κεφαλαίων είναι γεγονός που όχι απλά έχει διαπιστωθεί, αλλά και έχει καταστεί ο σύγχρονος στρατηγικός στόχος των Τραπεζιτών των χω-

ρών που επιδιώκουν την προσέλκυση κεφαλαίων και των απανταχού Private και Investment Bankers, οι οποίοι βρίσκονται σε πλήρη εγρήγορση και αναπτύσσουν τα εργαλεία τους για να επιτύχουν εκείνοι την προσέλκυση και διαχείριση των σημαντικών αυτών οικονομικών πόρων.

Στο πνεύμα αυτό, το ερώτημα είναι σε τι βαθμό η Ελλάδα θα καταφέρει να αποβάλει ταχύρρυθμα τις γνωστές αγκυλώσεις για να προσελκύσει τα κεφάλαια που σήμερα σαν Ελεύθερα Διεθνή Ναυτιλιακά Αποθέματα συσσωρεύονται στα δημιουργικά χέρια Ελλήνων επιχειρηματιών;

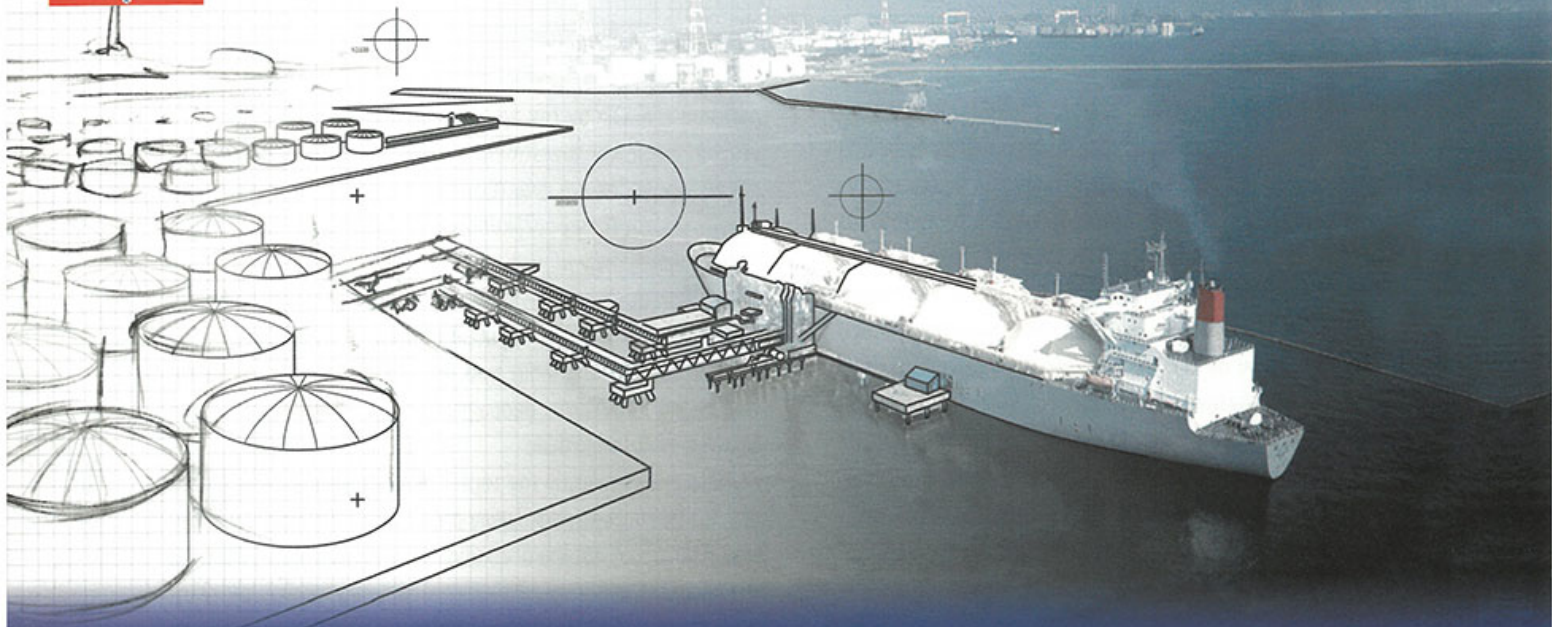
Και ασφαλώς, σε αυτόν τον τομέα, οι απλές φορολογικές ρυθμίσεις για επαναφορά κεφαλαίων στην Ελλάδα δεν θα είναι επαρκείς. Η μοναδική -ιστορικά- ευκαιρία, που έχει και πάλι η χώρα για την προσέλκυση παραγωγικών κεφαλαίων από το χώρο της ελληνόκτητης ναυτιλίας, χρειάζεται θετικές και συγκεκριμένες προτάσεις. Απαιτεί κλίμα συνέργειας, αμοιβαίας εμπιστοσύνης και, βέβαια, ένα πειστικό νομικό και φορολογικό υπόβαθρο που μακροχρόνια θεμελιώνει με ασφάλεια τις δημιουργικές επενδύσεις.

Έτσι, για το σκοπό της σύντομης αυτής αναφοράς στις δύο μεγάλες προκλήσεις και τους ορίζοντες που αυτές μας ανοίγουν, η



προσοχή και ματιά μας συσπειρώνονται στον ένα κοινό τους τόπο: Σε αυτή καθ' εαυτή τη δημιουργικότητα, την καλή δουλειά, την ωριμότητα και τη σύνεση που θα θεμελιώσει ακόμα πιο σταθερά τη θέση της Ελληνικής Ναυτιλίας στο χώρο των Διεθνών Θαλάσσιων Μεταφορών. Σε εκείνο το υπόβαθρο που, ταυτόχρονα, θα δώσει στα οικονομικά αποθέματα, διεξόδους για παραγωγικότητα, χρησιμότητα, υψηλή απόδοση, διατηρησιμότητα και νέα προστιθέμενη αξία.

Μια δημιουργικότητα που θα εξασφαλίσει στους επιχειρηματίες, τους εργαζόμενους, τον κλάδο και τη χώρα, την ευημερία και τη χαρά του καλού έργου για το μέλλον.



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

Διαχρονικές προβλέψεις επιφανών πρωτεργατών της ελληνικής ναυτιλίας

Η αναδίφηση από τα αρχεία των «Ναυτικών Χρονικών» της δεκαετίας 1970-1980, μας προσέφερε πλούσιο υλικό άρθρων των τακτικών συνεργατών, η πλειοψηφία των οποίων ανήκε στην εφοπλιστική κοινότητα. Οι προβληματισμοί και οι απόψεις κορυφαίων ονομάτων των εφοπλιστικών σικών σκιαγραφούσαν απλά και ρεαλιστικά τα σοβαρά θέματα που απασχολούσαν τότε τη ναυτιλία. Τα ίδια άρθρα σχολιάζουν με το σημερινό πρίσμα οι

ίδιοι εφοπλιστές ή οι συνεχιστές των ναυτιλιακών εταιρειών τους. Αυτή η ιστορική αναδρομή στο παρελθόν υπογραμμίζει τη σταθερότητα των εφοπλιστικών αιτημάτων απέναντι στην αδιαφορία της κρατικής μηχανής και της ανεπάρκειάς της για την επίλυσή τους. Χαρακτηριστικά στο πανηγυρικό τεύχος των «Ν.Χ.» τον Ιανουάριο του 1980 αναφέρεται: «Εκπληξιν προέκλεσε εις την κοινήν γνώμην η σειρά κατατάξεως του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας εις

την τελευταίαν βαθμίδα κατά την υποβολή ευχών εις τον Πρόεδρον της Δημοκρατίας για το νεον έτος. Το Κράτος δεν δύναται να αξιολογήσει μόνον από την Ναυτιλίαν, οφείλει να της δώσει και την προσοχήν και την σημασίαν που της αξίζουν, λόγω της τεράστιας συνεισφοράς της προς τον τόπο. Η θέση του ΥΕΝ εις την κυβερνητικήν ιεραρχίαν είναι απαράδεκτος για την ναυτιλίαν και τους ανθρώπους της».

Τα συμπεράσματα δικά σας...

Η παρουσίαση των θεμάτων έγινε με την ευγενή χορηγία
του ιταλικού νηογνώμονα RINA



RINA



Ατενίζοντας το μέλλον

Του Κωνσταντίνου Γ. Γράτσου
Νέα Υόρκη, Δεκέμβριος 1977



Κατά την άποψίν μου, αι συνθήκαι διά την παγκόσμιον Ναυτιλίαν δεν μετεβλήθησαν εντός του 1977.

Αι προοπτικαί παραμένουν εξ ίσου απαισιόδοξοι ως και κατά το παρελθόν έτος.

Υπάρχει πάντοτε ένα πλεόνασμα 400 περίπου δεξαμενοπλοίων, χωρητικότητας 35 έως 40 εκατ. τόννων, η δε κατάσταση διά τα πλοία ξηρού φορτίου εμφανίζεται πλέον ελπιδοφόρος. Οι πλοιοκτήται αρχίζουν να αισθάνωνται τας επιπτώσεις της μακροχρόνιου κρίσεως. Ιδιαίτερως εκείνοι, ως οι Νορβηγοί και Σουηδοί, οι οποίοι είτε εστερήθησαν του συνόλου των αποθεματικών των λόγω της βαρυτάτης φορολογίας, ή διά να αποφύγουν την υψηλήν φορολογίαν ηναγκάσθησαν να παραγγείλουν τοννάξ το οποίον απεδείχθη πλεονάζον.

Αι χρεωκοπία ναυτιλιακών επιχειρήσεων είναι πλέον φαινόμενον καθημερινόν, παρά τα προσπαθείας ωρισμένων κυβερνήσεων να περισώσουν ό,τι δύναται να περισωθή.

Εις την Ιαπωνίαν μόνον, υπάρχουν σήμερον 160 πλοία των οποίων η κατασκευή έχει περατωθή, αλλά δεν έχουν παραδοθή λόγω αδυναμίας των αγοραστών να εξασφαλίσουν πιστώσεις διά τας παραγγελίας των. Δεν χωρεί αμφιβολία ότι η κυβέρνησις της Ιαπωνίας πράττει ό,τι το δυνατόν προς επιλυσιν του σοβαρωτάτου αυτού προβλήματος, τώσον

διά τα ναυπηγεία όσον και διά την ιαπωνικήν οικονομίαν εν τω συνόλω της, μελετώσα διάφορα μέτρα, ως η υποτίμησις του γιεν εις τα προηγούμενα επίπεδα, η μείωσις των τιμών και η χορήγησις μακροπροθέσμων χρεωσασίων.

Εάν παραδοθούν, θα δημιουργήσουν νέα προβλήματα υπερπροσφοράς τοννάξ, ιδιαιτέρως εις τα πλοία μεταφοράς ξηρών φορτίων, δεδομένου ότι εις την κατηγορίαν αυτήν ανήκουν τα περισσότερα των προαναφερθέντων μη παραληφθέντων σκαφών.

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι, τουλάχιστον όσον αφορά εις την ναυαγοράν των δεξαμενοπλοίων, υπάρχουν διάφοροι τρόποι σταθεροποιήσεως των ναύλων. Μία λύσις προετάρη υπό του προέδρου της Ιντερτάνκο, κ. Έρλικκ Νάες και έτεροι δύο παρ' Έλλήνων πλοιοκτητών. Εκ των τελευταίων, η προταθείσα υπό του κ. Μανώλη Κουλουκουντή αναφέρεται επακριβώς εις το σύστημα ελαχίστου ναύλου του 1935, το οποίον εφηρμόσθη τότε υπό την προσωπικήν του επίβλεψιν με απόλυτον επιτυχίαν.

Κατά την ταπεινήν μου γνώμην, εάν αι μέθοδοι αυτάι τύχουν αποδοχής εκ μέρους των διεθνών ναυτιλιακών κύκλων, θα υποβοηθήσουν προφανώς εις την βελτίωσιν της χαλαρότητος, ήτις επικρατεί σήμερον, αλλά δεν αποτελούν λύσεις διά το μέλλον.

Είμαι βέβαιος ότι διερχόμεθα περιόδον



Η μεσογειακή φορτηγός ναυτιλία και τα προβλήματά της

Του **Δ. Ν. Λεβεντάκη**
Προέδρου της Ενώσεως Εφοπιστών
Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων
Πειραιάς, 1980



Η Ελληνική Μεσογειακή Φορτηγός Ναυτιλία περιλαμβάνουσα εις τους κόλπους της υπέρ τα 700 πλοία

801-4.500 τόννων d.w. αποτελεί ένα δυναμικό, αλλά και λίαν ευαίσθητο κλάδο της ναυτιλιακής δραστηριότητας των Ελλήνων.

Εις τον κλάδον αυτόν της Ναυτιλίας μας, ο οποίος απασχολείται όχι μόνον με την ικανοποίησιν μικρού μέρους των Εθνικών μας μεταφορικών αναγκών, αλλά κυρίως των διεθνών τοιούτων, τόσον εντός της Μεσογείου, όσον και πέραν ταύτης (Μαύρη Θάλασσα, Ερυθρά, Βαλτική, Ανατολική και Δυτική Αφρική, Βόρειος Θάλασσα, Περσικός Κόλπος κ.λπ.), εργάζονται πλέον των 10.000 Ελλήνων ναυτικών.

Το εκ της δραστηριότητος της Μεσογειακής Φορτηγού Ναυτιλίας εισαγόμενον εν Ελλάδι συνάλλαγμα υπερβαίνει το ποσόν των 300.000.000 δολλαρίων ετησίως. Η οργανική σύνδεσις της Ελληνικής Μεσογειακής Φορτηγού Ναυτιλίας μετά της Εθνικής Οικονομίας της χώρας μας, είναι στενοτάτη καθ'

όσον η δραστηριότης του κλάδου αυτού της Ναυτιλίας ασκείται κατ' αποκλειστικότητα εξ Ελλάδος, ένθα αι έδραι και τα Κέντρα διοικήσεως και διαχειρίσεως των πλοιοκτητριών εταιριών. Εν Ελλάδι εξ άλλου γίνονται κυρίως αι επισκευαί της κατηγορίας των πλοίων τούτων ως και αι προμήθειαι των πάσης φύσεως εφοδίων διά τον εξοπλισμόν αυτών. Ούτω η συμμετοχή της Μεσογειακής Φορτηγού Ναυτιλίας εις την διαμόρφωσιν του ύψους του εισαγομένου ετησίως εις την χώραν μας Ναυτιλιακού συναλλάγματος, ως και του Εθνικού μας εισοδήματος εν γένει, συγκριτικώς ευρίσκεται εις λίαν υψηλόν επίπεδον.

Η Μεσογειακή Φορτηγός Ναυτιλία αποτελεί τον κλάδον εκείνον δι' ου κυρίως διενεργούνται αι από θαλάσσης μεταφοραί της χώρας μας εν ειρήνη και πολέμω εις πάσης φύσεως αγαθά, εφόδια και υλικά. Αυτή επίσης αποτελεί το επίκεντρον πέραν του οποίου αναπτύσσονται και δραστηριοποιούνται πλείστοι όσοι κλάδοι της Εθνικής μας Οικονομίας και Επιχειρήσεις συναφείς με την κατασκευήν, επισκευήν, εξοπλισμόν, συντήρησιν, ανεφοδιασμόν και εν γένει εξυπηρέτησιν αυτής.

Εξ άλλου η Ελληνική Μεσογειακή Φορτηγός Ναυτιλία, λόγω του γεωγραφικού τομέως δραστηριότητός της, αναμένεται ότι με την ένταξιν της Ελλάδος εις την Ευρωπαϊκήν Οικονομικήν Κοινότητα θα ασκήση αποφασιστικήν επίδρασιν εις την διαμόρφωσιν της Κοινοτικής Ναυτιλιακής Πολιτικής εις αυτόν τον χώρον και θα αποτελέσῃ μίαν από τας



κυρίας θαλασσίας γεφύρας διά την προσπέλασιν από τον χώρον της Ε.Ο.Κ. προς την Εγγύς και Μέσην Ανατολήν, την Βορείαν, Ανατολικήν και Δυτικήν Αφρικήν, Νοτιοδυτικήν Ασίαν κ.λπ. με τας εντεύθεν αναμενομένας λίαν επωφελείς επιπτώσεις διά την Εθνικήν Οικονομίαν της χώρας μας.

Εκ των ανωτέρω, σαφώς διαφαίνεται η τεραστία σημασία ην έχει διά την χώραν μας από απόψεως Εθνικής, Οικονομικής και Πολιτικής, ο κλάδος αυτός της Ναυτιλίας μας.

Η Μεσογειακή Φορτηγός Ναυτιλία, ως άλλωστε και οι λοιποί κλάδοι της Ελληνικής ναυτιλίας, ως ζων, κινούμενος και εξελισσόμενος οργανισμός, είναι φυσικόν να αντιμετωπίζει συνεχώς διάφορα προβλήματα. Ο κατά το δυνατόν περιορισμός των προβλημάτων αυτών θα αυξήση τα περιθώρια και τας δυνατότητας της έτι περαιτέρω αναπτύξεως αυτής με τας εντεύθεν λίαν επωφελείς επιπτώσεις επί της εν γένει Εθνικής μας Οικονομίας.

Τα υφιστάμενα εις τον κλάδον της Μεσογειακής Φορτηγού Ναυτιλίας προβλήματα από τινων ετών κατέστησαν οξύτερα με συνέπειαν η θέσις αυτής συνεχώς να βαίνει επιδεινούμενη.

Η τελευταίως ενσκήψασα Διεθνής Οικονομική ύφεσις και αι πληθωριστικά πιέσεις, διηγούμεναι συνεχώς από την συνεχιζομένην και οσημέραι αυξανομένην πετρελαϊκήν κρίσιν, ως είναι φυσικόν έχουν επιδράσει δυσμενώς και επί της Μεσογειακής Φορτηγού Ναυτιλίας, τα περιθώρια εκμεταλλεύσεως της οποίας ανέκαθεν ήσαν περιορισμένα.

Εξ άλλου η σημειουμένη τελευταίως συνεχής και με εντονώτατον ρυθμόν αριθμητική αύξησις και ποιοτική βελτίωσις των μέσης χωρητικότητος πλοίων των Μεσογειακών χωρών, ως και των Σκανδιναυϊκών τοιούτων, αι πλείσται των οποίων παρέχουν εις τα πλοία της σημαίας των σημαντικές οικονομικές διευκολύνσεις, ενίοτε δε και επιδοτήσεις υπό διαφόρους μορφάς, ως και η κατά τα τελευταία έτη συνεχής και ραγδαία ανάπτυξις της



δυνάμει των Κρατικών στόλων των Σοσιαλιστικών χωρών, αι οποίαι διά του υποβιβασμού των ναύλων εις τιμάς DUMPING εις τας μεταφοράς, κατέστησαν έτι δυσχερέστερα την θέσιν του Μεσογειακού μας πλοίου.

Επίσης η συνεχώς αυξανόμενη τάσις αποκτήσεως Εθνικών στόλων υπό των υπό ανάπτυξιν χωρών, αι οποίαι διαφυλάττουν διά τα

πλοία των σημαντικών ποσοστών των Εθνικών των μεταφορών, ασκώσαι πολιτικήν διακρίσεως σημαίας, είχαν ως αποτέλεσμα τον σημαντικόν περιορισμόν των ευκαιριών απασχολήσεως του Μεσογειακού μας πλοίου και εμείωσαν αισθητώς τους τομείς και τας δυνατότητας απασχολήσεως και εκμεταλλεύσεως αυτού.

Εν κατακλείδι σημειούμεν ότι η συνεχής αύξησις των εξόδων εκμεταλλεύσεως του Μεσογειακού πλοίου, άνευ αναλόγου αυξήσεως των ναύλων ως και η υπό των αλλοδαπών ασφαλιστών επιβολή επαχθών επασφαλίστρων εις τα σχετικώς μεγάλης ηλικίας πλοία της κατηγορίας αυτής και τα κομιζόμενα υπ' αυτής φορτία, περιώρισαν σημαντικώς την ανταγωνιστικότητά του, ως και τα περιθώρια επικερδούς εκμεταλλεύσεώς του, με συνέπειαν να καταστή έτι δυσμενεστέρα η θέσις αυτού.

Τα κυριώτερα των προβλημάτων τα οποία αντιμετωπίζει σήμερα η Μεσογειακή Φορτηγός Ναυτιλία είναι τα ακόλουθα:

1. Ανανέωσις και εκσυγχρονισμός του κεφαλπλωτού δυναμικού της.
2. Βελτίωσις της ελληνικής ναυτιλιακής υποδομής.
3. Ανεπάρκεια ναυτεργατικού δυναμικού.
4. Απαλλαγή εκ του φόρου μεταβιβάσεως ακινήτων και διά τους εν Ελλάδι εγκατεστημένους Έλληνας πλοιοκτήτας.
5. Συνεπής και λελογισμένη πολιτική εις τας αυξήσεις διαφόρων τελών και δικαιωμάτων.
6. Συμπαραστάσις διοικητικού φορέως της ναυτιλίας και λιμενικών αρχών έναντι του Μεσογειακού Φορτηγού Πλοίου.



Σχόλιο του προέδρου της Ένωσης Εφοπλιστών
Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων **Νικόλαου Βαρβατέ**
στο άρθρο του αείμνηστου προέδρου ΕΕΜΠΦ
Δημήτρη Λεβεντάκη



Με μεγάλη συγκίνηση διάβασα το άρθρο του προκατόχου μου προέδρου της Ένωσης Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων Δημήτρη Λεβεντάκη, ενός άξιου ανθρώπου που προσέφερε πάρα πολλά, τόσο στη Μεσογειακή Φορτηγό Ναυτιλία, όσο και στη ναυτιλία γενικότερα. Ουδέν σχόλιον επί της ουσίας των προβλημάτων που θίγει ο αείμνηστος πρόεδρος γιατί, ο τρόπος με τον οποίο τα περιγράφει είναι άψογος.

Θα ήθελα όμως να κάνω μια εξομολόγηση, πριν αναφερθώ και εγώ στην ουσία του άρθρου. Δεν μπορώ να κρύψω το θαυμασμό μου για την άπαιστη απλή καθαρεύουσα που χρησιμοποιεί και η οποία τόσο ωραία και εκφραστική ήταν και όμως, όλοι μας, λίγο πολύ, βάλαμε το χέρι μας για την κατάργησή της, για να τη νοσταλγούμε σήμερα τόσο πολύ και να έχουμε τύψεις για το κατόρθωμά μας.

Νομίζω ότι η μεγάλη έκπληξη, όχι μόνο για μένα, αλλά και για τον καθένα που θα διαβάσει σήμερα αυτό το άρθρο, θα είναι η διαπίστωση ότι τα προβλήματα εκείνης της εποχής είναι και σήμερα ακριβώς τα ίδια, με πιο έντονο χαρακτήρα. Το τότε αίτημά μας για ανανέωση του στόλου δεν ικανοποιήθηκε και επιβεβαίωσε απλώς την πρόβλεψη του αείμνηστου προέδρου, με τον πιο πανηγυρικό τρόπο, για τη δραματική μείωση του Μεσογειακού Φορτηγού Στόλου. Σε συνδυασμό δε με την μη παράλληλη ανάπτυξη των ορίων μεγέθους των πλοίων που ανήκουν στην Ένωσή μας το αποτέλεσμα ήταν αφενός μεν το όριο ηλικίας των πλοίων να ανέλθει στα 32 χρόνια, αφετέρου δε ο αριθμός των πλοίων

της Ένωσής μας να συρρικνωθεί στο 1/3 του αριθμού που είχαμε 30 χρόνια πριν.

Ο συνδυασμός όλων των παραπάνω, οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η μη λύση αυτών των προβλημάτων, αλλά και των νέων που προέκυψαν και κατά κόρον και συνεχώς προβάλουμε στην πολιτική και στρατιωτική ηγεσία του ΥΕΝ, οδηγεί με μαθηματική ακρίβεια στην εξαφάνιση του κλάδου.

Γι' αυτό, θα ήθελα να επαναληφθώ για μια



ακόμα φορά, με την επωδό που πάντοτε χρησιμοποιώ σε ομιλίες και συνεντεύξεις μου, ότι χωρίς μέτρα για την ανταγωνιστικότητα, την ανανέωση, την ανάπτυξη της ναυτιλιακής υποδομής και γενικά χωρίς την άμεση ενασχόληση της Πολιτείας με τα προβλήματα μας, δυστυχώς, μετά από μερικά χρόνια, θα αιτιολογούν και οι νεώτεροι γιατί η Μεσογειακή Ναυτιλία εξαφανίστηκε και πέρασε σε χέρια άλλων γειτονικών χωρών.

Quality, Reliability, Knowledge



GIGILINIS SALVAGE & TOWAGE

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

6.000 H.P., 75 Tons B.P. Tugs

Operating 24 hours



www.gigilinis.com

Headquarters:

13, N. Kountouriotou str. • 546 25 Thessaloniki • Greece

Tel.: +30 2310 53 00 17 • Fax: +30 2310 54 06 46 • A.O.H.: +30 6944 694562 • Telex: 412117 MIGI GR

e-mail: gigilinis.shpn@axiom.gr

Ocean Going Salvage Tug
HELLAS



Ocean Going Salvage Tug
EUROPE



Ocean Going Salvage Tug
CAPTAIN MICHALIS



Ocean Going S&T Tug
MACEDON II



Harbour and Open Sea Tug
MINOTAUROS



Harbour and Open Sea Tug
ALEXANDROS



Harbour Tug
DIMITRIOS



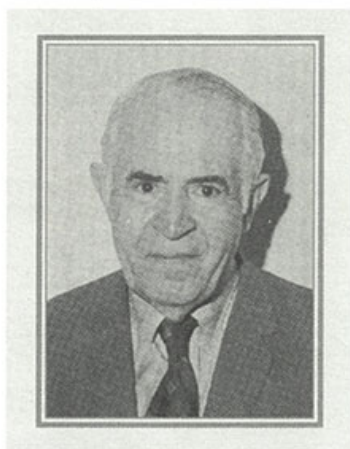
Harbour Tug
THEODOROS





Εθνική ανάγκη η διατήρησης της μεγάλης ελληνικής ναυτιλίας

Του **Ιωάννη Κουλουκουντή**, προέδρου
του εν Λονδίνω Committee 1976



Πρωτίστως θα ήθελα να δηλώσω, ότι δεν διακατέχομαι από λίαν απαισιοδόξους φόβους διά το μέλλον, την πρόοδον και την εξέλιξιν της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας, καίτοι είναι αναμφισβήτητον, ότι η ενσκήψασα βαρεία ναυτιλιακή κρίσις έχει ήδη επιφέρει βλάβας σοβαράς εκτάσεως εις πολλές διακεκριμένας επιχειρήσεις. Ήδη έχουν καταβληθή τεράστια ποσά διά την ακύρωσιν πλείστων συμβολαίων μεγάλης χωρητικότητος, πετρελαιοφόρων και μικτών πλοίων και σημαντικός αριθμός παρομοίων, των οποίων η προχωρημένη ναυπήγησις δεν επέτρεψε την ακύρωσιν, παρεδόθησαν ή παραδίδονται διά να πλεύσουν αμέσως εις θαλασσίους όρμους, όπου παροπλίζονται.

Ο ενθουσιασμός του εφοπλιστικού κόσμου να προβή εις τοιαύτας παραγγελίας αποδεικνύεται λάθος και αι επιχειρήσεις είναι σήμερον πεφορτισμένα με μεγάλα χρέη, με υψηλά επιτόκια και πολλά αργούντα πλοία.

Η αναγνώρισις του λάθους αυτού, οφειλόμενου εις τον μεγάλον ενθουσιασμόν του ελληνικού εφοπλισμού να αναπτύσσεται συνεχώς, με υποχρεώνει να κάνω έκκλησιν εις όλους τους παράγοντες της Εμπορικής Ναυτιλίας, να προσέξουν, όπως το λάθος αυτό μη επαναληφθή. Η έκκλησίς μου προς τους συναδέλφους είναι να εφαρμόσουν αυτήν την φοράν το «Σπεύδε βραδέως». Εντός των τελευταίων μηνών παρηγγέλθη εις ιαπωνικά ναυπηγεία μεγάλος αριθμός μπαλκ-κάρριερς και ήδη αι στατιστικά αναφέρουν, ότι θα υπάρξη μεγάλο πλεόνασμα πλοίων του τύπου τούτου κατά το 1977/78. Συνάδελφοι, λέγεται, ότι παρήγγειλαν άλλοι 6 έως 8, άλλοι 4, άλλοι 3 τοιαύτα πλοία. Διατί να μη ρυθμίσουν τας παραγγελίας των εις εν πλοίον κατ' έτος. Εν τοιαύτη περιπτώσει χωρίς να διατρέχουν κινδύνους και να δημιουργούν υπερπληθώραν τοννάζ, θα ανέπτυσσον συνεχώς και φρονίμως την ατομικήν των επιχειρήσιν.

Η έκκλησίς μας προς την Κυβέρνησιν έγκει-



ται εις το να έχη πλήρη κατανόησιν των δυσχερειών, τας οποίας τα πλοία αντιμετώπιζον σήμερον, λόγω της μεγάλης πτώσεως των ναύλων συνιστώσα και εις τας υπηρεσίας όπως παρέχουν ανεπιφύλακτον την συνεργασίαν των με τον εφοπλισμόν διά να αποφεύγεται πάσα αδικαιολόγητος καθυστέρησις εις πλοία.

Ο Ελληνικός εφοπλισμός δεν περιμένει οικονομικήν τινά ενίσχυσιν από την Ελληνικήν Κυβέρνησιν, όπως εξήτησαν και επέτυχον οι Νορβηγοί, αλλά περιμένει πλήρη κατανόησιν των δυσκολιών τας οποίας αντιμετώπιζει, ας μη προσθέτουν και άλλας εις αυτάς. Και προσθέτω μίαν άλλην έκκλησιν εις την Κυβέρνησιν: Να αναλάβη αυτή θετικήν πρωτοβουλίαν προς καθοδήγησιν της Ελληνικής κοινής γνώμης, η οποία αγνοούσα τον μέγαν ρόλον, τον οποίον διεδραμάτισεν η Ναυτιλία ουχί μόνον κατά την διάρκειαν των δύο Παγκοσμίων Πολέμων, αλλά διαρκούσης και της ειρηνικής περιόδου, διάκειται αναφανδόν δυσμενώς.

Μέγα εθνικόν κεφάλαιον η Ναυτιλία, εδημιουργήθη εις το εξωτερικόν χωρίς το παράπαν να επιβαρύνη το Έθνος.

Τέλος αναγνωρίζω μίαν εισέτι φοράν το χρέος, όπερ οφείλουμεν προς τον Ναυτεργατικόν παράγοντα διά την μέχρι τούδε συνεργασίαν του, έκκλησιν ποιούμαι, όπως συνεχισθή αυτή, ιδίως κατά τας δυσκόλους σημερινάς περιστάσεις.

Η συνεργασία όλων των ως άνω παραγόντων θα εξασφαλίσω το μέλλον και την ανάπτυξιν της Ελληνικής Ναυτιλίας, την ύπαρξιν της οποίας θεωρώ εθνικήν ανάγκην.

Σχόλια στο άρθρο του αείμνηστου **Ιωάννη Κουλουκουντή «ΕΘΝΙΚΗ ΑΝΑΓΚΗ Η ΔΙΑΤΗΡΗΣΙΣ ΤΗΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ»**, που δημοσιεύθηκε στις αρχές του 1976.

Του Στάθη Κουλουκουντή, διευθυντή της Rethymnis & Kulukundis Ltd, μέλους του Δ.Σ. της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας (GSCC) στο Λονδίνο, 2005



Ο αείμνηστος θεός μου, Ιωάννης Η. Γ. Κουλουκουντής, ο τότε πρόεδρος της εν Λονδίνω Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας, σε άρθρο του στις σελίδες των «Ναυτικών Χρονικών», το 1976, δηλώνει ότι «δεν κατέχεται από λίαν απαισιόδοξους φόβους διά το μέλλον, την πρόοδον και την εξέλιξιν της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας». Σημειώνοντας «βλάβας σοβαράς εκτάσεως» που ήδη είχε δημιουργήσει η τότε τρέχουσα βαριά κρίση σε πολλές συγκεκριμένες ναυτιλιακές επιχειρήσεις, συνέστησε στους συναδέλφους του «να εφαρμόσουν αυτήν τη φοράν το «σπεύδε βραδέως», όσον αφορά τις νέες παραγγελίες και τις νέες αγορές πλοίων, πράγμα το οποίο, ως συντηρητικός επιχειρηματίας που ήταν, ήταν πάντα η τακτική του, είτε σε περιόδους κρίσης είτε σε περιόδους Boom.

Αναγνωρίζοντας τη μέχρι τότε συνεργασία του ναυτεργατικού παράγοντα και εκφράζοντας την έκκληση να συνεχισθεί, ζήτησε την πλήρη κατανόηση των δυσκολιών που αντιμετώπιζε η ναυτιλία από την ελληνική κυβέρνηση, και επίσης η κυβέρνηση να αναλάβει θετική πρωτοβουλία για την καθοδήγηση της ελληνικής κοινής γνώμης για την εξασφάλιση του μέλλοντος και την ανάπτυξη του «μεγάλου εθνικού κεφαλαίου» που θεωρούσε την ελληνική ναυτιλία.

Όπως λέει η παροιμία, «η θάλασσα αρρωσταίνει, αλλά δεν πεθαίνει ποτέ» (παρ' όλα που πεθαίνουν τότε τότε οι ναυτικοί που ταξιδεύουν στη θάλασσα). Η ναυτιλία επιβίωσε τελικά στις βαριές κρίσεις των δεκαετιών του 1970 και του 1980, παρόλο που καταστραφήκανε ορισμένες συγκεκριμένες επιχειρήσεις, και ελληνικές, και αλλοδαπές. Η οικονομική κατάσταση που απολαμβάνει σήμερα η ναυτιλία είναι σαφώς τελείως αντίθετη από την κρίση που αντιμετώπιζε το 1976.

Φαίνεται ότι είτε ακούσανε οι εφοπλιστές τη σύσταση του Ιωάννη Κουλουκουντή και εφάρμοσαν το «σπεύδε βραδέως» είτε, άλλως, μάθανε το μάθημα των κρίσεων των δεκαετιών του 1970 και του 1980 και δεν υπερφορτωθήκανε με χρέη σε ακατάλληλες εποχές. Έτσι, όταν, κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1990, έπεσε πάλι η ναυλαγορά, δεν είχαμε σοβαρές συνέπειες.

Συνεχίζοντας αυτή την τακτική να μην αναλάβουν υπερβολικά χρέη, εξακολουθήσανε οι Έλληνες εφοπλιστές με ένα σημαντικότατο πρόγραμμα παραγγελιών νέων πλοίων, σε πάρα πολύ ευνοϊκές τιμές την περίοδο του 1999-2000. Τα πλοία αυτά παραδοθήκανε από τα ναυπηγεία το 2001-2002, στην καταλληλότερη στιγμή για να ωφεληθούν από το Boom που επικρατεί από το 2003 και έπειτα. Επομέ-

νως, ξεχρεωθήκανε οι εφοπλιστές και τώρα η ελληνική ναυτιλία ευρίσκεται στην πιο ισχυρή θέση από ποτέ. Οι προοπτικές είναι καλές, επίσης, διότι όταν τελικώς ξαναπέσει η ναυλαγορά και μειωθούν οι τιμές των πλοίων, οι Έλληνες εφοπλιστές θα ευρίσκονται και πάλι με τε-

ράστιο ρευστό ούτως ώστε να έχουν τη δυνατότητα να αγοράσουν πλοία και πάλι σε ευνοϊκές τιμές. Τα πράγματα δεν είναι όλα ρόδινα, όμως. Ο θείος μου ζήτησε το 1976 πλήρη κατανόηση των δυσκολιών της ναυτιλίας από την ελληνική κυβέρνηση. Οι κυβερνήσεις οποιουδήποτε κόμματος των περιόδων 1976 και μετέπειτα δεν ακούσανε πολύ την παράκληση αυ-

τόση σημασία λόγω των ισχυρών ναυλαγορικών συνθηκών, αλλά κανείς δεν πιστεύει ότι οι συνθήκες αυτές θα κρατήσουν διά παντός και ότι δεν θα υπάρξει το ζήτημα της ανταγωνιστικότητας σαν μελλοντικό πρόβλημα για τη ναυτιλία.

Παρόλο που η σημερινή ελληνική κυβέρνηση σωστά υποστήριξε τη ναυτιλία της στο ζήτημα της πρότασης της Ευρωπαϊκής Ένωσης για ποινικές κυρώσεις για ατυχηματικές ρυπάνσεις του θαλασσίου περιβάλλοντος, η πρωτοβουλία αυτή προκάλεσε πάρα πολύ απογοητευτική και ανεύθυνη ανταπόκριση από την εθνική αντιπολίτευση, η οποία λέγει ότι η κυβέρνηση ήταν «στην τσέπη των εφοπλιστών».

Όπως όλος ο ναυτιλιακός κόσμος γνωρίζει, θεωρείται ότι η μελλοντική εύρεση σοβαρών στελεχών για να επανδρώσουν τα πλοία θα δυσκολευθεί σημαντικά εάν με το παραμικρό ατυχηματικό συμβάν ρύπανσης πάει φυλακή ο πλοίαρχος είτε κάποιο άλλο μέλος του πληρώματος. Επομένως, η θέση της ναυτιλίας στο ζήτημα των ποινικών κυρώσεων δεν βασίζεται στην τσέπη των εφοπλιστών, αλλά στη σωστή μελλοντική λειτουργία της ναυτιλίας.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση επεμβαίνει όλο και περισσότερο και τελείως αδικαιολόγητα στον κανονισμό της ναυτιλίας. Η επέμβαση αυτή κυρίως βασίζεται περισσότερο σε επιπόλαια πολιτική σκοπιμότητα και όχι σε γνώση της ναυτιλιακής πραγματικότητας. Συνεπώς, η προ 29 ετών παράκληση του θείου μου προς την ελληνική κυβέρνηση για κατανόηση και συνεργασία όλων για την προστασία του «μεγάλου εθνικού κεφαλαίου» της ναυτιλίας παραμένει έγκυρη και σήμερα.



νως, ξεχρεωθήκανε οι εφοπλιστές και τώρα η ελληνική ναυτιλία ευρίσκεται στην πιο ισχυρή θέση από ποτέ. Οι προοπτικές είναι καλές, επίσης, διότι όταν τελικώς ξαναπέσει η ναυλαγορά και μειωθούν οι τιμές των πλοίων, οι Έλληνες εφοπλιστές θα ευρίσκονται και πάλι με τε-

τή. Το ζήτημα της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου παραμένει πολύ σοβαρό πρόβλημα, διότι, λόγω πολιτικού κόστους, καμία κυβέρνηση δεν έχει τολμήσει να επιλύσει το πρόβλημα αυτό. Βέβαια, ζητήματα όπως η ανταγωνιστικότητα δεν έχουν, προς το παρόν,

Strong and secure
A depth of knowledge
A mutual vision

www.ukpandi.com



UK P&I CLUB
Global P&I Insurance



Η ιστορία επαναλαμβάνεται

Του **Παναγιώτη Τσάκου**
Πειραιεύς, Δεκέμβριος 1979



Εκαλοσύνεψε. Και ξανακατέβηκαν οι Τραπεζίτες στην Ακτή Μιαούλη σαν τους σαλίκκαρους στην λιακάδα και ξανάνοιξαν τον μπεζαχτά και συναγωνίζονται στην αναζήτηση των πελατών και δίνουν κάθε είδους ευκολίες και προσφέρουν όσα χρήματα χρειάζεται οποιοσδήποτε, να αγοράσει οτιδήποτε.

Και ήλθαν πάλι οι Ιάπωνες και οι άλλοι κατασκευαστές, ενώ οι σχάρες έχουν ήδη καταληφθή μέχρι και το 1983 σε μερικές περιπτώσεις, κι ακούγονται και πάλι οι ίδιες θεωρίες για τον INFLATION, για την αγορά που ποτέ δεν θα ξαναπέσει τόσο χαμηλά όσο ήταν πρόσφατα, κι ακόμη το δολλάριο: τι να τα κάνη κανείς τα δολλάρια που τόσο χάνουν την αξία τους; Και αλύγιστος μαινεται μεταξύ μας ο ανταγωνισμός για την εξασφάλιση των λίγων καλών μεταχειρισμένων σκαφών που προφθαίνουν να κυκλοφορήσουν. Κι αναρωτιέμαι κανείς αν βρίσκεται στο 1979 -80 είτε στο 1973 -74, κι αν είναι αλήθεια πιστευτό πως διαθέτουμε τόσο ελάχιστη μνήμη.

Και δεν αναφέρομαι εδώ στους συνετούς εκείνους επιχειρηματίες, που εκμεταλλεύτηκαν τις χαμηλές τιμές των τελευταίων ετών για να ενισχύσουν και να βελτιώσουν τους στόλους των. Αναφέρομαι κυρίως σ' αυτούς που στρέφονται τώρα στις αγορές παλαιών και ακριβών σκαφών, που τ' αγοράζουν τώρα γιατί τώρα μπορούν να εξασφαλίσουν χρηματοδότηση. Κι' αυτό, γιατί οι περισσότεροι Τραπεζίτες είχαν εξαφανισθή όλο εκείνο το διάστημα που θα 'πρεπε να μέινουν για να βοηθήσουν και στην αντιμετώπιση των δυσκολιών και στην εκμετάλλευση των ευκαιριών της κακής αγοράς. Και τούτο, ενώ είναι βέβαιο ότι οι σημερινές τιμές των πλοίων και τα ηυξημένα Τραπεζικά επιτόκια καθιστούν τις σημερινές προσκτήσεις όχι μόνον ασύμφορες, αλλά και επικίνδυνα επιβαρυντικές, τόσο για την επιχειρηματική μας υπόσταση όσο και γενικότερα διά την Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία. Γι' αυτό, η αλόγιστη διόγκωση του στόλου μας για της προσκτήσεως ακριβών και ασύμφωρων παλαιών σκαφών δεν αποτελεί παρά κακή απομίμη-

ση παλαιών μεθόδων, που απέδωσαν θαυμαστά αποτελέσματα στο παρελθόν γιατί εφαρμόστηκαν μέσα σε διαφορετικές διεθνείς συγκυρίες.

Τότε κυρίως είχαμε επάρκεια καλών και ικανών πληρωμάτων που παρελάμβαναν τα πλοία εγκαταλελειμμένα από τα караβοστάσια των παροπλισμών της αλλοδαπής και τα μετέτρεπαν, σε θαυμαστά σύντομο χρόνο και με ελάχιστα έξοδα, σε αξιόλογα και νοικοκυρεμένα εργαλεία ικανά να αποδώσουν έστω και σε χαμηλή αγορά. Οι εποχές εκείνες επέρασαν ανεπιστρεπτί. Και δεν επιτρέπεται να σπαταλούμε σήμερα την δυναμικότητα των ολίγων ικανών πληρωμάτων μας σε εργαλεία αμφιβόλου αποδοτικότητας, που είναι βέβαιοι ότι στο σύντομο μέλλον θα είναι τελείως ασύμφορα.

Αλλά και η απότομη στροφή στις νέες παραγγελίες ακριβών νεότευκτων σκαφών δεν είναι ο καταλληλότερος τρόπος ανανεώσεως του στόλου μας αυτή την στιγμή. Δεν είναι μόνο η ακρίβεια των νέων κατασκευών που πρέπει να μας προβληματίζει, αλλά και η συναίσθηση του γεγονότος ότι ευρισκόμεθα στην ανατολή της δεκαετίας του '80, κατά την οποίαν προβλέπονται δραματικές τεχνοοικονομικές εξελίξεις εις τους τομείς ενεργείας και μεταφορών, εις τις μεθόδους και τα εργαλεία της εργασίας μας, εν όψει των οποίων επιβάλλεται να μην αναλάβουμε ακόμη υποχρεώσεις δεκάδων εκατομμυρίων δολλαρίων, προτού ευρεθούν οι νέοι προσανα-

τολισμοί στην ενέργεια και στην οικονομία που τόσο θα επηρεάσουν τις μεταφορές.

Υπάρχει βέβαια και ο αντίλογος και σ' αυτό. Προσφέρονται τα TIME CHARTERS των 5 και των 10 ετών που πλήρως εξασφαλίζουν θεωρητικά το εγχείρημα. Γι' αυτά όμως δεν έχω παρά να παραπέμψω και πάλι στα θλιβερά γεγονότα του πολύ πρόσφατου παρελθόντος, όταν πολλά από τα TIME CHARTERS αυτά απεδείχθησαν «άνθρακες» που έκαψαν με την φωτιά τους περιουσίες ολόκληρες και μόχθους δεκαετιών, CHARTERS που ήταν FULLY BANKABLE και που είχαν συναφθή με τις ευλογίες των Τραπεζών. Δεν δέχομαι λοιπόν ούτε την προτροπή για νέες παραγγελίες που σαν πανάκεια μας προσφέρονται είτε λόγω των λογικών επιτοκίων που χρεώνουν συγκριτικά οι γυάρδες, είτε για την ποιοτική βελτίωση του στόλου μας. Και τούτο γιατί, όπως προανέφερα, αφ' ενός μεν δεν μπορούμε να γνωρίζουμε τον τύπο των πλοίων που θα χρειασθώ η δεκαετία του '80 και αφ' ετέρου δεν είναι σωστό ότι η ποιοτική βελτίωση της Ναυτιλίας μας θα ανέβη αυτομάτως μόλις αποκτήσωμε καινούργια βαπόρια. Την προσοχή και το ενδιαφέρον μας για τους ανθρώπους μας πρέπει να ανανεώσουμε πολύ περισσότερο απ' ό,τι τα πλοία αυτά καθ' εαυτά. Επαρκή πληρώματα, κατάλληλα, κατηρτισμένα κι επιμορφωμένα; αυτά είναι που ανεβάσουν την στάθμη της Ναυτιλίας μας. Αλλά δεν είναι τα πληρώματα το θέμα του παρόντος.

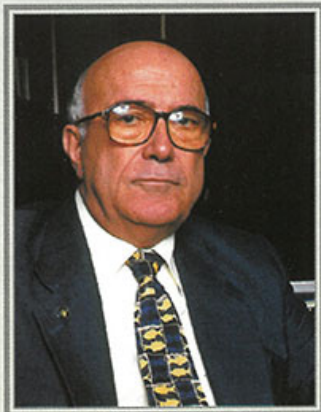


Εν τω μεταξύ το μόνο φρόνιμο τρόπο βελτίωσης του αφύχου μας υλικού που βλέπω είναι η πώλησις στις σημερινές υψηλές τιμές, των παλαιών, αντιοικονομικών αύριον, πλοίων. Και η αποταμίευσις όσων περισσότερων δυνατόν κερδών, έστω και υπό την μορφήν αυτών των τόσο υποτιμημένων πληθωριστικών δολλαρίων που κανένας μας δεν φαίνεται να εκτιμά τώρα τελευταία. Για να αποτελέση αυτή η αποταμίευση την μαγιά όταν έλθη η ώρα για την περαιτέρω βελτίωση του αφύχου μας υλικού.

Και εν τω μεταξύ να παραμείνη σαν νοικοκυρεμένο εχέγγυο των κεκτημένων και προστασία στους κακούς καιρούς.

Χρειάζεται άραγε να υπενθυμίσω ότι η έλλειψις ολίγων μόνον κατά περίπτωσιν εκατοντάδων χιλιάδων απ' αυτά τα υποτιμημένα δολλάρια συνεκλόνησε πρόσφατα συνθέμελα το οικοδόμημα της Ναυτιλίας μας;

Γερό κομπόδεμα λοιπόν. Αυτή η προτροπή και η ευχή μου για τους δύσκολους καιρούς που μας περιμένουν στα χρόνια του '80.



Κατ' αρχάς, ήθελα να ευχαριστήσω και να συγχαρώ τα «Ναυτικά Χρονικά» για την ωραία σκέψη τους να ανατρέξουν τ' αρχεία τους και να μας θυμίσουν πώς σκεπτόμασταν και πώς εκφραζόμασταν αυτές τις μέρες πριν από μια εικοσιπενταετία. Ομολογώ ότι είμαι πολύ εντυπωσιασμένος από πολλές από τις σκέψεις και τις επισημάνσεις των συναδέλφων, αλλά ακόμα και τις δικές μου, εκείνης της εποχής.

Φαίνεται ότι μερικές από αυτές τις απόψεις είναι περίπου «δόγματα» και σχεδόν διαχρονικές. Ενδεικτικά αυτό θα πρέπει να ισχύει για το κομπόδεμα, τη νοικοκυροσύνη, την αποφυγή υπερβολικού δανεισμού, την αποφυγή ακριβών αγορών, τις εύλογες επιφυλάξεις ως προς την αξιοπιστία πολλών χρονοναυλωτών στη χαμηλή αγορά, την αυξομειώση των τιμών δολαρίου και άλλων νομισμάτων, την εμφάνιση καλών ευκαιριών σε περιόδους κρίσεων κ.λπ.

Από την άλλη πλευρά, όμως, είναι μερικοί παράγοντες που επηρεάζονται εντονότερα και αλλάζουν ανάλογα με τις χρονικές συγκυρίες της εποχής, π.χ. αν το παλιό πλοίο δεν ήταν πια καλή αγορά για τη δεκαετία του '80, πολύ περισσότερο αυτό ισχύει για σήμερα, που και λιγότερους ναυτικούς και νεότερους και αυστηρότερους κανονισμούς έχουμε και το κόστος συντήρησής τους είναι υπέρογκο.

Ένας άλλος παράγων είναι το κόστος του χρήματος. Κατά την εποχή του άρθρου στο οποίο αναφέρομαι, το κόστος χρήματος ήταν της τάξεως του 20% και σήμερα ξέρετε ότι μιλάμε για 10 φορές λιγότερο.

Τέλος, οι τεχνολογικές εξελίξεις και η εφαρμογή τους στα πλοία και ναυπηγεία έχουν επιταχυνθεί με τέτοιο ρυθμό που ούτε η πιο μεγάλη φαντασία θα μπορούσε να είχε προβλέψει.

Τα δεδομένα σήμερα έχουν τελείως ανατραπεί. Τότε οι διεθνείς κανονισμοί επέβαλλαν σταδιακά, χρόνο με το χρόνο, υποχρεώσεις στα πλοία και η συμμόρφωση μπορεί να ήταν δύσκολη και δαπανηρή, ήταν πάντως εφικτή. Σήμερα αυθαίρετα επιβάλλονται υποχρεώσεις και κανονισμοί που καθιστούν ένα γερό, αντικειμενικά αξιόπιστο και αξιόπλοο πλοίο, κυριολεκτικά, πρακτικά άχρηστο.

Αυτός κυρίως είναι ο λόγος για τον οποίο η ανανέωση του στόλου, καθώς επίσης και η συνεχής επιμόρφωση των στελεχών αποτελεί μονόδρομο. Εν τούτοις, η σύνεση είναι μια παραίτηση διαχρονική. Και όταν ακόμη οι συγκυρίες, όπως οι παρούσες, απαιτούν την ανάληψη ρίσκου επί ποινή εξόδου από το παιχνίδι και τότε ακόμα η σύνεση πρέπει να είναι οδηγός μας. Τότε η σύνεση επιβάλλει, όσο και αν τούτο ηχεί αντιφατικό, το «μέτρον του λογικού ρίσκου».

Με τις καλύτερες ευχές μου για το 2005.

Καπ. Παναγιώτης Ν. Τσάκος

Σχόλιο του Άλκη Κορρέ,
Δρος Πανεπιστημίου Αιγαίου

Καπτά Παναγιώτης Τσάκος 1980 - 2005

Προσγειωμένη σκέψη και σοφία τότε, διαχρονικές αλήθειες και υποθήκες για το μέλλον, σήμερα. Αξίζει να δούμε από κοντά αυτά που ο καπτά Παναγιώτης μας συμβούλευε από καρδιάς ένα τέταρτο του αιώνα πριν και να δούμε αν προκύπτουν κάποια μαθήματα για εμάς τους νεότερους.

Πρώτο μάθημα: Εξακολουθούμε να έχουμε ελάχιστη μνήμη. Θυμάμαι φίλο μου ιδιοκτήτη μπαλκ κάριερ το 1998 να γκρινιάζει ότι δεν καλύπτει από το ναύλο ούτε τα τρέχοντα έξοδα του βαποριού του, τότε κοντά στα 5.000 δολάρια την ημέρα, και να διερωτάται ποιος θα αντέξει περισσότερο, η κρίση ή εκείνος. Σήμερα, αισιόδοξος και ματωμένος μετά από επτάπλάσιους ημερήσιους ναύλους επί μια διετία, συζητά για νέες επενδύσεις σε στεριά και θάλασσα και δίνει διαλέξεις για την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας. Σταμάτησε άραγε ο κύκλος των ναυλαγορών στο υψηλό του σημείο για πάντα; Σκέπτεται επαρκώς πώς θα εξυπηρετηθούν οι επί δωδεκαετία αναληφθείσες υποχρεώσεις σε κακές αγορές; Ο χρόνος θα δείξει.

Δεύτερο μάθημα: Αποτελεί εγγύηση αποπληρωμής δανείου η σύναψη time charter με πρώτης τάξεως ναυλωτή; Απάντηση, όχι πάντα. Πολλοί έχουν καεί έκτοτε από breach of warranties, misrepresentation, privity και άλλα τέτοια. Η χρονοναύλωση δεν αποτελεί πανάκεια.

Τρίτο μάθημα: Επαληθεύτηκε η πρόβλεψη για τεχνολογικές εξελίξεις στον τομέα της ενέργειας; Όχι μόνο επαληθεύτηκε, αλλά αποτέλεσε τη βάση για την OPA '90 και τις πρόσφατες ρυθμίσεις για πλοία διπλών τοιχωμάτων στον IMO. Πολλοί κήκαν με τα μονοχάλ, άλλοι ισορρόπησαν, άλλοι κατέβασαν ρολά. Όταν η τεχνολογική αλλαγή συνδυάζεται με χαζές επενδυτικές τακτικές, όπως αυτές που περιγράφει ο καπτά Παναγιώτης, τα αποτελέσματα είναι τραγικά για τους παθόντες.

Τέταρτο μάθημα: Όταν οι αξίες είναι ψηλά, παιδιά, πουλάμε, δεν αγοράζουμε.

Για όσους αμφιβάλουν για την αξία των συμβουλών, ας ξανακοιτάξουν την πορεία της εταιρείας σ' αυτή την εικοσιπενταετία και θα καταλάβουν.

Να είσαι καλά, καπτά Παναγιώτη. Λέγε τα εσύ, να μαθαίνουμε εμείς.



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: tw@tw.gr



Διαμαρτύρομαι και προτείνω

Του Πανταλέοντος Χρ. Λεμού
Ιανουάριος 1989



Σε κάποια φιλική συγκέντρωση, ένας φιλόλογος εί-
πε και το σημείωσα, διότι το
εθώρησα χρήσιμο, ότι ο Ξε-
νοφών στα απομνημονεύ-

μάτα του θυμάται, που ο Σωκράτης επέμεινε
«τους επιστάμενους άρχειν», δηλαδή να
διοικούν το οτιδήποτε, όσοι το γνωρίζουν. Κι
ο Πλάτων στο έργο που έγραφε τα γεράμα-
τά του, στους «Νόμους», καθορίζει ότι «έπε-
σθαι μεν τον ανεπιστήμονα κελεύον τον δε
φρονούντα ηγείσθαι τε και άρχειν» δηλαδή:
όποιος αγνοεί υποχρεούται να ακολουθεί, ο
δε γνωρίζων να ηγείται και να άρχη».

Περιττό να υπενθυμίσω ότι στην ναυτιλία ε-
ξουσιάζουν αυτοί που δεν ξέρουν. Επομένως
το κράτος από την πρώτη τοποθέτησή του
δεν μπορεί να ωφελήσει την ναυτιλία, διότι
την αναθέτει σε ανθρώπους που την αγνοούν.
Ιδού η αιτία του κακού, από το οποίο προέρ-
χονται όλα τα άλλα. Το κακό οφείλεται σε
παραβίαση λογικής αρχής.

Όταν η πολιτεία δεν είναι διατεθειμένη να ω-
φελήσει την ναυτιλία πρέπει οπωσδήποτε να
το αποκαλύπτουμε και να το καταγγέλλουμε,

όπως έκανα τότε με την ανακύκλωση, που
παρακάλεσα τον κ. Σαραντίτη να προσπα-
θήσει να μην εφαρμοσθή το μέτρο γιατί θα
φύγουν όλα τα καράβια και θα στραφούν σε
άλλες σημαίες. Αυτό όμως που έκανα δεν ή-
το αρκετόν. Δεν είναι δηλαδή αρκετόν να
συστήνωμεν. Δεν αρκεί να κατηγορούμε,
χρειάζεται να επεμβαίνομε και σε όσα αδια-
φορεί το κράτος, να το φροντίζομε εμείς.
Πού οφείλεται η υποχωρητικότητα; Αυτή η
διάθεση αποφυγής κάθε προσπάθειας;
Κατά την γνώμη μου νομίζω πως οφείλεται
στην επαγγελματική μας υπεραπασχόληση.
Έχομε τον αδιάκοπο επιχειρηματικό αγώνα.
Μας εξαντλεί χρόνο και αντοχή. Έτσι δεν
μας μένει καιρός ούτε δύναμη για σθεναρή
διεκδίκηση των δικαιωμάτων της ναυτιλίας.
Και είναι φυσικό, αφού υπεραπασχολούμεθα
να φέρνομε διόμιση και τρία δισεκατομμύ-
ρια δολάρια ετησίως στην χώρα μας λίγοι
εφοπλιστές και λίγες χιλιάδες ναυτεργάτες.
Χάνομε, λοιπόν, αμαχητί. Με αποτέλεσμα
ενώ είμεθα η κεφαλή και η ουσία της ναυτι-
λίας να φαινόμεθα ουραγοί και όχι σπάνια
απλοί θεατές της ρυθμίσεως, που οι άσχετοι
αποφασίζουν τα ναυτιλιακά ζητήματα. Για
την απαράδεκτη αυτή κατάσταση, δεν εξαι-
ρώ τον εαυτό μου.

Ευθύνομαι όσο ο καθένας μας, με την δια-
φορά όμως ότι εγώ τα λέω και μάλιστα προς
όλες τις κατευθύνσεις. Βέβαια κατά την λα-
ϊκή παροιμία «ένος κούκος δεν φέρνει την
άνοιξη». Ωστόσο δεν ματαιοπονώ, διότι πι-
στεύω ότι η φωνή μου δεν είναι φωνή βώ-
ντος εν τη ερήμω, αλλά εν τη θαλάσση όπου
κάποτε κάποιου θα την ακούσουν και ίσως
εκείνοι να έχουν την δύναμη να διορθώ-
σουν τα πράγματα.



Σχολιασμός στο άρθρο του αείμνηστου **Παντ. Λεμού**
«ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΟΜΑΙ ΚΑΙ ΠΡΟΤΕΙΝΩ»

Της **Ιωάννας Π. Λεμού, Efploia Shipping Co. S.A.**

Πόσο συγκινούμαι διαβάζοντας τα άρθρα του αειμνήστου πατέρα μου που ήτο μεταξύ των πολλών άλλων αρετών του και ένας οξυδερκής, ευφυής επιχειρηματίας.

Όλα του τα λόγια, οι σκέψεις, η φιλοσοφία, οι πράξεις παραδοσιακές, συνετές, αθάνατες, παράδειγμα προς μίμηση.

«Όταν η θάλασσα κυβερνιέται με σύνεση δεν πεθαίνει». Σωστό.

Και η σύνεση είναι μία, ασχέτως αν άλλοι βάζουν περισσότερη ή λιγότερη στις ιδέες και πράξεις των.

Για να προοδεύει ο άνθρωπος χρειάζεται να είναι ριψοκίνδυνος αλλά, συνετά. Σαν τον ακροβάτη που περπατά πάνω στο σχοινί αλλά έχει από κάτω του απλωμένο ένα δίχτυ.

Έχουν περάσει 20 χρόνια από τη μέρα που γράφτηκε αυτό το άρθρο και σήμερα κανείς από μας τους νεότερους δεν μπορεί να θυμηθεί, τι θα πει «παροπλισμένο». Οι ατέλειωτες ντάνες των βαποριών, που δεμένα πλώρη-πρύμνη, περίμεναν υπομονετικά να 'ρθει η ώρα που θα ξαναβάλουν μπροστά τις μηχανές τους, γεμίζοντας τη ράδα της Ελευσίνας... Μαύριζε η καρδιά σου να τα βλέπεις...

Όμως χειρότερο ήταν το συναίσθημα των εκατοντάδων εργαζομένων στα ναυτιλιακά γραφεία που βρέθηκαν ξαφνικά άνεργοι, και

των χιλιάδων ναυτικών που έφταναν στο σημείο να πουλάνε τις πορσελάνες τους και τ' ασημένια μαχαιροπίρουνα στα πεζοδρόμια της Ακτής Μιαούλη.

Στο μεταξύ τα τοκοχρεωλύσια να τρέχουν... και οι ανυπόμονοι τραπεζίτες να πιέζουν...

Τα βαπόρια στις ντάνες να μην αξίζουν ούτε το σίδερό τους και όλοι να περιμένουμε το πολυπόθητο αεράκι που αναφέρει ο πατέρας μου.

Το «αεράκι» ήρθε, φύσηξε δυνατά και έγινε ένα όμορφο μετέμι στις μέρες μας, και έχουμε βρεθεί στην κορυφή του κύματος!!! Τα ναύλα, οι αξίες των πλοίων, όλα έχουν φτάσει σε πρωτόγνωρα επίπεδα, με τη βοήθεια των φίλων μας εξ Ανατολών.

Ας θυμηθούμε τα λόγια του καπτα-Λέων, «να επιδείξουμε σύνεση». Βέβαια, αν το πιστεύουμε και το πράττουμε όλοι, οι καινούργιοι χρόνοι θα είναι ευτυχισμένοι και ευημερείς και αυτό ποτέ δεν θα αλλάξει, έστω κι αν αλλάζουν οι καιροί και οι μορφές επενδύσεων.

Όσο για εκείνο το άρθρο του 1989 στο περιοδικό σας, είναι δυστυχώς πάντα επίκαιρο. Αλλαγές δεν έχουν γίνει. Οι προβληματισμοί του πατέρα μου θα ήταν ακόμα περισσότεροι σήμερα.

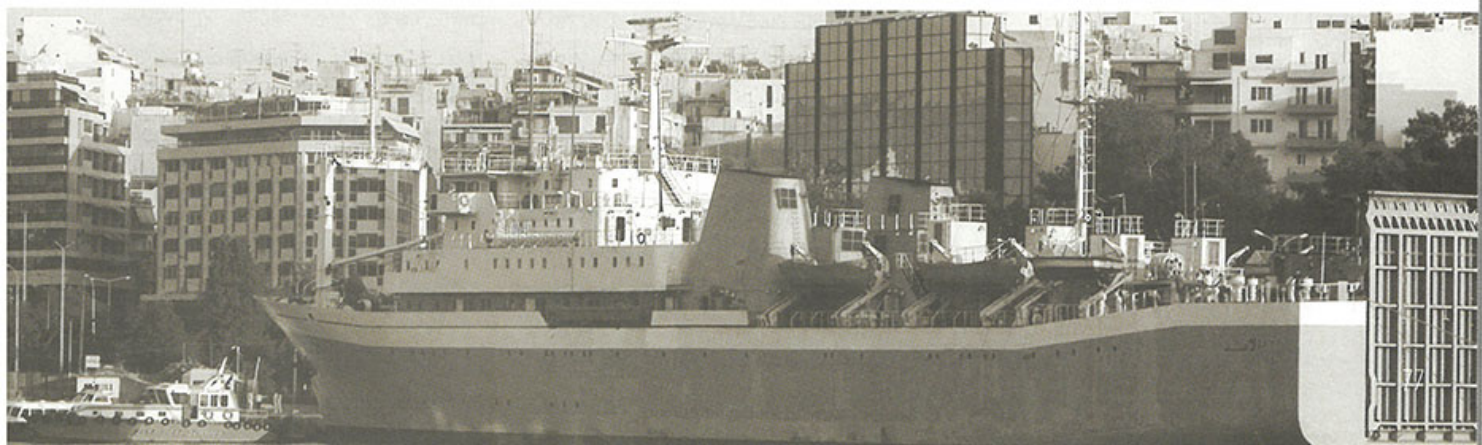
«Ποια δύναμη θα φτιάξει το NAT, όπως του αξίζει να είναι;» ερωτώ κι εγώ το ίδιο. Πώς θα ωφεληθεί η ελληνική ναυτιλία; Οι περισσότεροι έχουν ξένες σημαίες στα βαπόρια τους.

Ο Πειραιάς δεν έχει την αξιοπρεπή εμφάνιση που θα έπρεπε να έχει ως ένα από τα μεγαλύτερα ναυτιλιακά κέντρα της Ευρώπης.

Παρά τις βαρύγδουπες υποσχέσεις των υπουργών και δημάρχων πνίγεται στα Bar και στα σκουπίδια που γίνονται βουνά στα πεζοδρόμια. Το parking για τα αυτοκίνητα των εργαζομένων και των επισκεπτών στις ναυτιλιακές εταιρείες είναι ένας καθημερινός εφιάλτης! Μπροστά στις τράπεζες, στο πεζοδρόμιο ξαπλωμένοι άστεγοι ή ναρκομανείς... Δεν ξέρουμε πώς να δικαιολογήσουμε την κατάσταση αυτή στους ξένους που έρχονται στα γραφεία μας. Γι' αυτό πολλές εταιρείες μεταφέρθηκαν από το «Μελλοντικό Ναυτιλιακό Κέντρο» και αποδυναμώθηκε το ναυτιλιακό κέντρο που η φυσική του θέση είναι στο λιμάνι!

«Υπάρχουν λύσεις, δεν υπάρχει λογική που να τις κάνει πραγματικότητα».

Κλείνοντας, δανείζομαι τα λόγια του πατέρα μου από το 1989... «χάνομε λοιπόν, αμαχητί!»! Ακόμη χάνομε... , ως τότε;





Προσοχή και επιφύλαξις 'Όχι νέας υποχρεώσεις

Του **Μιχαήλ Μ. Ξυλά**
Πειραιάς, 1976



Προβλέψεις διά τας εξελίξεις της Ναυτιλίας εις το προσεχές και απώτερον μέλλον είναι εξόχως δύσκολοι, αν μη και αδύνατοι. Διότι αύται επηρεάζονται, συνήθως, από πολλούς ασαθμήτους και μη παράγοντας και συνθήκας, οι οποίοι ανατρέπουν κάθε βάσιμον υπολογισμόν. Θα επιχειρήσωμεν ουχ' ήττον να σκιαγραφήσωμεν τας σημερινάς τάσεις και πιθανάς εξελίξεις.

Είναι γνωστόν ότι πλείστα όσα κράτη, παλαιά και νέα, καταβάλλουν μεγάλας προσπάθειάς διά την αύξησιν της εμπορικής των Ναυτιλίας, άλλα προς υποβοήθησιν των εισαγωγών και εξαγωγών των και διά να περισώσουν πολύτιμον συνάλλαγμα, άλλα χάριν γοήτρου και άλλα δι' άλλους λόγους και σκοπούς. Ούτω ηυξήθη σημαντικώς και αυξάνεται συνεχώς ο εμπορικός στόλος της Σοβιετικής Ρωσίας και των άλλων ευρωπαϊκών κομμουνιστικών κρατών, αυξάνεται δε ταχέως ο στόλος της κομμουνιστικής Κίνας, διά συνεχών αγορών δεξαμενοπλοίων και πλοίων ξη-

ρού φορτίου, καλών τύπων και εις καλήν κατάστασιν, ομοίως δε διά ναυπηγήσεων. Αι Ινδίαί, επίσης, αυξάνουν συνεχώς τον εμπορικών των στόλον, δι' αγορών και ναυπηγήσεων, αποβλέπουσαι να φθάσουν κατά το έτος 1979-1980, εις τα 10.000.000 τόννων γκρος, από τα 4.000.000 περίπου, που κατέχουν σήμερον. Ταυτοχρόνως αυξάνεται σημαντικώς εις δεξαμενόπλοια και πλοία ξηρού φορτίου ο στόλος των αραβικών κρατών και του Ιράν. Επί πλέον δε αυξάνεται και ο εμπορικός στόλος των παραδοσιακών ναυτικών κρατών, τόσοις εις δεξαμενόπλοια, όσον και εις πλοία ξηρού φορτίου, τελευταίως μάλιστα εις μπαλκ κάρριερς, διά συνεχών ναυπηγήσεων και αφού πολλά των παραγγελθέντων γιγαντιαίων δεξαμενοπλοίων, αντί ν' ακυρωθούν υπό των παραγγελθέντων μετατρέπονται εις φορητά μπαλκ κάρριερς. Γίνεται, λοιπόν, αφ' ενός αύξησις της χωρητικότητος της Ναυτιλίας και αφ' ετέρου μετατοπισμός αυτής εις κράτη άτινα διαθέτουν αφθονίαν εργατικών χειρών, διά την επάν-



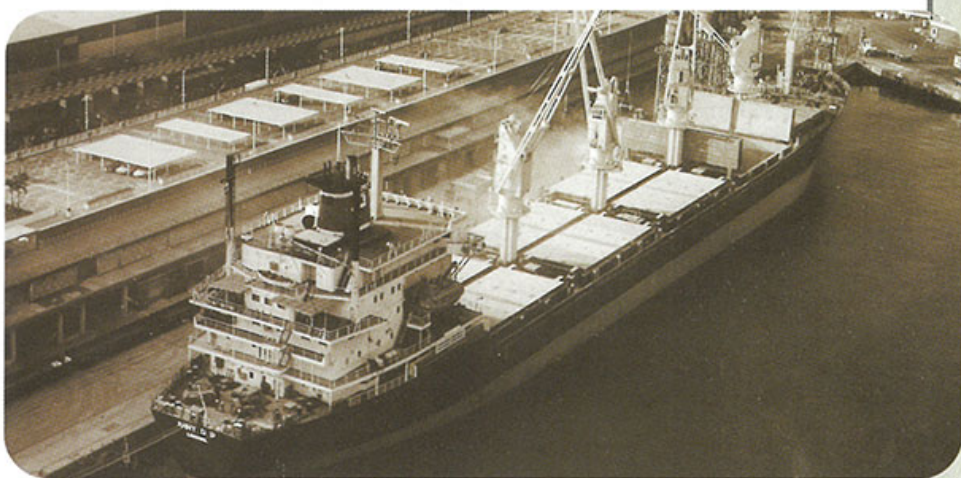
δρουν των παρ' αυτών αποκτωμένων πλοίων. Εκ του λόγου τούτου δύο τινά θέλουμε προκύψει κατά τα προσεχή έτη: Πρώτον η επίτασις του πληθωρισμού των δεξαμενοπλοίων και πιθανώτατα ο πληθωρισμός εις πλοία τύπου μπαλκ κάρριερς, εφ' όσον το μέγιστον μέρος των παραγγεληθέντων κατά το λήγον έτος 1975 πλοίων αφορά εις πλοία του τύπου τούτου και, δεύτερον, αι εις εισαγωγάς και εξαγωγάς ανάγκαι των πολυπληθών, ιδία, κρατών ήτοι: Κίνας, Ινδιών και Ρωσίας, θα διεξάγονται κατά το πλείστον δι' ιδίων πλοίων των κρατών τούτων, επί ζημία της Ναυτιλίας των κρατών εκείνων, άτινα δεν διαθέτουν αξίας λόγου ιδιόκας των εισαγωγών και εξαγωγών, μεταξύ των οποίων και η Ελλάς. Ανεξαρτήτως των λόγων τούτων, θα υπάρξη, πιθανώτατα, επίτασις εις την διάκρισιν σημαίων παρά των κρατών εκείνων, άτινα διαθέτουν μεγάλας ιδιόκας των εισαγωγών και εξαγωγών φορτίων.

Μεταβάλλεται, όθεν, καθημερινώς, επί το χειρότερον δι' ημάς τους Έλληνας, η φύσις και η μορφή της Ναυτιλίας και, ως εκ τούτου, επιβάλλεται εις τους εφοπλιστάς μας εξαιρετική προσοχή εις τας παραγγελίας των διά νέα πλοία ή εις τας αγοράς μεταχειρισμένων τοιούτων, δεδομένου, μάλιστα, ότι αι τιμαί των πλοίων, μεταχειρισμένων και ναυπηγούμενων, κυμαίνονται εις υψηλά επίπεδα, μη δικαιολογούμενα ποσώς εκ της σημερινής ναυλαγοράς και επί πλέον -δεδομένου ότι εις τας περισσότερας περιπτώσεις των αγορών και ναυπηγήσεων γίνεται χρήσις μεγάλων

δανείων προς πληρωμήν του τιμήματος- υπό επαχθείς συνθήκας όρους.

Δεν πρέπει να αυταπατώμεθα, ότι η βαρυτάτη κρίσις, ήτις πλήττει σήμεραν την παγκόσμιον Ναυτιλίαν, πρόκειται να παρέλθη συντόμως. Μάλλον δέον να έχωμεν υπ' όψιν, ότι αύτη θα παραταθή, κατά πάσαν πιθανότητα, επί μακρόν εισέτι διάστημα και θα επισωρεύση σοβαρωτάτας ζημίας, δεδομένων των δυσβαστάκτων εξόδων κινήσεως και συντηρήσεως των πλοίων, άτινα από ημέρας εις ημέραν αυξάνονται καταθλιπτικώς, και των δανείων δι' ων βαρύνονται τα πλοία, των οποίων δανείων η εξόφλησις είναι εξαιρετικώς δυσχερής, αν μη αδύνατος, εκ των εσόδων των. Ως εν μικρόν παράδειγμα αναφέρομεν ότι κατά τους πρώτους δέκα μήνας

της μεγαλύτερας προσοχής πάσαν πράξιν και ενέργειάν των, διά να μην υποστώσιν απογοητεύσεις ή και οικονομικάς καταστροφάς. Εκ των σημείων άτινα διαφαίνονται σήμεραν, το αρξάμενον έτος 1976, θα είναι έτος κατ' εξοχήν δύσκολον διά την Ναυτιλίαν, πιθανώτατα δε δυσκολώτερον του έτους 1975, διότι εν τω μεταξύ, θα έχουν εξαντληθή ή μειωθή σημαντικώς τα αποθέματα άτινα υπήρχον κατά το λήξαν έτος 1975, εκ παλαιότερων κερδών. Διότι η σημερινή βαθεία κρίσις της Ναυτιλίας, οφειλομένη αφ' ενός εις την ύπαρξιν πληθωρισμού πλοίων και αφ' ετέρου εις την βαρείαν παγκόσμιον κρίσιν της βιομηχανίας και της Οικονομίας εν γένει, η οποία έχει περιορίσει σημαντικώς την βιομηχανικήν παραγωγήν



του λήγοντος έτους 1975, επώχρυσαν 21 ναυτιλιακά ιαπωνικά εταιρία. Ως είναι δε γνωστόν, οι Ιάπωνες είναι σκληροί και επιτυχείς αγωνιστάι εις όλας σχεδόν τας εκδηλώσεις των. Το να επαναπαυώμεθα, λοιπόν, εις παλαιότερας επιτυχίας και θριάμβους μας και να αναμένωμεν την επανάληψιν των, δεν αρμόζει εις σοβαρούς και επιμελείς επιχειρηματίας, οι οποίοι δέον να ζυγίζωσι μετά

και εν συνεχεία τας μεταφοράς, εις παγκόσμιον κλίμακα, δεν πρόκειται να παρέλθουν συντόμως, αλλά θα απαιτήσουν ικανόν διάστημα και θα εκλείψουν βαθμιαίως. Επιβάλλεται, συνεπώς, ιδιαίτερα προσοχή και επιφύλαξις, εις την ανάληψιν νέων υποχρεώσεων, αν δεν θέλωμεν να θρηνησωμεν συμφοράς και καταστροφάς.



Σχόλια στο άρθρο του αείμνηστου **Μιχαήλ Μ. Ξυλά**
«ΠΡΟΣΟΧΗ ΚΑΙ ΕΠΙΦΥΛΑΞΙΣ - ΟΧΙ ΝΕΑΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ»,
που δημοσιεύθηκε στις αρχές του 1976

Του Γιάννη Α. Ξυλά, προέδρου & CEO Ariston Navigation Corp.

Ο αείμνηστος Μιχαήλ Μ. Ξυλάς, δικηγόρος και επιτυχημένος εφοπλιστής εν ζωή, υπήρξε μια από τις μεγάλες μορφές του σύγχρονου θαύματος που λέγεται Ελληνική Ναυτιλία, καθώς επίσης και μεγάλος δωρητής της πατρίδας μας. Οι απόψεις του είχαν πάντα ιδιαίτερη βαρύτητα. Στο άρθρο που μου ζητήθηκε να σχολιάσω, ο Μιχαήλ Μ. Ξυλάς αναφέρεται στην παγκόσμια οικονομία και κατ' επέκτασιν ναυτιλία ως εξής: Αρχικά αναφέρεται στο γεγονός ότι κατά κανόνα είναι δύσκολες οι προβλέψεις στη ναυτιλία, γιατί αυτή επηρεάζεται από πολλούς αστάθμητους παράγοντες. Παρ' όλα αυτά, δεν διστάζει να διακινδυνεύει προβλέψεις για διάφορα θέματα που θα δούμε παρακάτω. Αναλύοντας την ανάπτυξη των κρατικών εμπορικών στόλων, ο Μιχαήλ Μ. Ξυλάς παρατηρεί πολύ εύστοχα ότι νέα και παλιότερα κράτη φτιάχνουν εμπορικές ναυτιλίες για να βοηθήσουν τις εξαγωγές και εισαγωγές τους αλλά και για λόγους γοήτρου. Πρωτοστατούν οι Ινδίες, η Κίνα και η Σοβιετική Ένωση, χώρες κατά κανόνα με φτηνά εργατικά χέρια. Προβλέπει σημαντική αύξηση του στόλου της Ινδίας μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του '70, και η ιστορία τον δικαιώνει εν πολλοίς, αφού ο στόλος της Ινδίας από το 1976 έως το 1980 αυξήθηκε από τα 3,8 εκατ. στα 5,8 εκατ. t.g., μια αύξηση άνω του 50%. Επίσης προβλέπει αύξηση του στόλου των αραβικών χωρών και του Ιράν, κάτι που επιβεβαιώθηκε πλήρως την επόμενη τριετία (1976-1978), και σταμάτησε μόνον αργότε-

ρα, λόγω αφενός μεν της τεράστιας παγκόσμιας ύφεσης που επικράτησε αυτά τα χρόνια, αφετέρου, και σε ό,τι αφορά το Ιράν, λόγω της ασταθούς πολιτικής κατάστασης που επικράτησε στα τέλη της δεκαετίας του '70. Διαβλέπει μια σημαντική διαρθρωτική αλλαγή στη μορφή της παγκόσμιας ναυτιλίας εις βάρος των κρατών που δεν ελέγχουν φορτία, μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα, και συστήνει προσοχή στους Έλληνες πλοιοκτήτες που είναι έτοιμοι να υπογράψουν νέες παραγγελίες ή να αγοράσουν μεταχειρισμένα πλοία.

Προβλέπει ότι η κρίση που επικρατούσε τότε στην παγκόσμια ναυτιλία δεν θα περάσει σύντομα, οι δυσκολίες μάλιστα θα επιταθούν διότι τα έξοδα αυξάνονται κάθε χρόνο, τα αποθέματα παλαιότερων κερδών εξαντλούνται και τα έσοδα δεν αρκούν. Συστήνει μάλιστα αυτοσυγκράτηση και σύνεση, και όχι επανάπαυση σε παλαιότερες επιτυχίες και δόξες - φέρνει μάλιστα το παράδειγμα 21 ιαπωνικών ναυτιλιακών εταιρειών οι οποίες επώχλευσαν μέσα στο 1975.

Κάνει, τέλος, μια ανάλυση των αιτιών τής τότε ναυτιλιακής κρίσης, η οποία κατά τον Μιχαήλ Μ. Ξυλά οφείλετο σε δύο κυρίως λόγους: Πρώτον, στην υπερπροσφορά πλοίων και, δεύτερον, στη βαριά παγκόσμια βιομηχανική και οικονομική κρίση (που ξεκίνησε από την πετρελαϊκή κρίση του 1973) και την επίπτωση αυτής στις παγκόσμιες μεταφορές. Προβλέπει ότι οι αιτίες της κρίσης αυτής δεν θα περάσουν σύντομα αλλά θα απαιτηθεί

αρκετός χρόνος για να εκλείψουν βαθμιαία και, κλείνοντας το σχόλιό του, συστήνει πάλι προσοχή και αυτοσυγκράτηση.

Το άρθρο αυτό φανερώνει τέσσερις ιδιαίτερες αρετές του Μιχαήλ Μ. Ξυλά:

- 1. Διορατικότητα:** Προβλέπει με απόλυτη επιτυχία τις εξελίξεις της επόμενης πενταετίας πάνω στη ναυτιλία όσον αφορά την εξέλιξη των εμπορικών κρατικών στόλων αλλά και της ναυτιλιακής κρίσης. Η κρίση της εποχής κράτησε για άλλα 3-4 χρόνια!
- 2. Γενναιότητα:** Δεν διστάζει να διακινδυνεύσει προβλέψεις, παρόλο που και ο ίδιος επισημαίνει στην αρχή του σχολίου του ότι οι προβλέψεις στη ναυτιλία είναι πάντα δύσκολες, καθόσον αυτή επηρεάζεται από πολλούς αστάθμητους παράγοντες.
- 3. Αυτοσυγκράτηση:** Ένα γνώρισμα της γενιάς του Μιχαήλ Μ. Ξυλά, που τον βοήθησε πάντα να προχωράει στα σταθερά βήματά του με επιτυχία, χωρίς να παίρνει αδικαιολόγητα ρίσκα.
- 4. Μεγαλοψυχία:** Μοιράζεται ανοικτά τις προβλέψεις του για τη ναυτιλία με τους συναδέλφους του Έλληνες εφοπλιστές, βάζοντας το γενικότερο συμφέρον πάνω από το προσωπικό του.



f r a n m a n

Your leading Greek Agents

Newbuilding Contracting

Repairs & Conversions

Shipbuilding Equipment

Spare Parts

Ship Supplies

Marine Communications

Consultancy



220 Syngrou Avenue, Athens 176 72, Greece tel.: +30 210 9532 350 fax: +30 210 9532 355 e-mail: info@franman.gr <http://www.franman.gr>



Το μέγα πρόβλημα Η ναυτική εκπαίδευσις

Του **Σπύρου Ράνη**,
Managing Director Ranger Marine S.A.
Πειραιάς, 1977



Εφιστώμεν όλως ιδιαιτέρως την προσοχήν των αρμοδίων και των ενδιαφερομένων επί της κατωτέρω εμπεριστατωμένης μελέτης του κ. Σ. Ράνη, εμποροπλοιάρχου και αποστράτου λιμενικού αξιωματικού. Πραγματεύεται θέμα καίριου διά την Ναυτιλίαν μας ενδιαφέροντος. Πάνω από 65.000 νέοι απόφοιτοι του Γυμνασίου βρήκαν κλειστό φέτος το δρόμο προς την ανωτάτη εκπαίδευση και τούτο ήταν αποτέλεσμα προγραμματισμού και προσπάθειας σωστού επαγγελματικού προσανατολισμού της νεολαίας. Γιατί η οικονομία μας ενώ δεν χρειάζεται απεριόριστο αριθμό επιστημόνων πάσχει από έλλειψη στελεχών τεχνικής και επαγγελματικής κατάρτισης και εξειδικεύσεως. Ώστε είναι κατ' αρχή λογικό η Πολιτεία να ενθαρρύνει και εν ανάγκη να πιέζει τους νέους να τρέπονται προς επαγγελματικές κατευθύνσεις, που εξυπηρετούν το κοινωνικό σύνολο, την οικονομία και τους ίδιους. Ένας ειδικός κλάδος της οικονομίας μας που

σκληρά δοκιμάζεται σήμερα από έλλειψη στελεχών κι' όλο σκληρότερα θα δοκιμάζεται με την πάροδο του χρόνου είναι η Ναυτιλία. Κι' εδώ συνέβη με τους υποψηφίους η εξής αντίφαση. Αφού έγινε δαπανηρή προβολή των Ναυτικών Σχολών και γενικώτερα του ναυτικού επαγγέλματος και συγκεντρώθηκαν 2.000 περίπου υποψήφιοι για τις Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού, έγιναν τελικά δεκτοί περίπου 900 και κλείστηκαν οι πόρτες στους πιο πολλούς, αν και υπήρχε τρόπος να μη χαθή ούτε ένας. Χρειάζεται δηλαδή η Ναυτιλία μερικές χιλιάδες νέα στελέχη. Γίνεται σοβαρή δαπάνη προβολής του ναυτικού επαγγέλματος και των Σχολών. Έρχονται οι υποψήφιοι και διώχνουμε τους μισούς. Αυτό το παράλογο έχει τη... λογική του για την οποία γίνεται παρακάτω λόγος.

ΟΙ ΙΔΙΩΤΙΚΕΣ ΝΑΥΤΙΚΕΣ ΣΧΟΛΕΣ

Στη σημερινή περίπου μορφή της, η ιδιωτική ναυτική εκπαίδευση έχει ιστορία πάνω από εκατό χρόνια. Το 1867 λειτούργησαν στα



εξής μέρη, πέντε Ναυτικές Σχολές μ' ενενήντα μαθητές συνολικά. Στην Ερμούπολη, Ύδρα, Σπέτσες, Γαλαξίδι και Αργοστόλι. Απ' αυτές υπάρχει μόνο της Ύδρας που έγινε Δημόσια το 1930. Ήταν η πρώτη Δημόσια Σχολή Εμπορικού Ναυτικού. Φυτώριο με παράδοση και αποφοίτους που πολλοί εξελίχθηκαν σε λαμπρούς αστέρες του ναυτικού μας στερεώματος.

Με τα χρόνια ιδρύθηκαν και άλλες Δημόσιες Σχολές. Σήμερα στην Ελλάδα λειτουργούν οι εξής 51 ναυτικές Σχολές.

		Δημόσι.	Ιδιωτ.	Σύνολο
1.	Πλοίαρχων	7	2	9
2.	Μηχανικών	6	19	25
3.	Ραδ/φητών	3	14	17
		16	35	51

Ας δούμε ακολούθως ποια είναι η παραγωγή των Σχολών αυτών. Μέσα σε πέντε χρόνια απ' το 1970 έως το 1974, αποφοίτησαν απ' τις 16 Δημόσιες Σχολές μας 2.170 Δόκιμοι (Πλοίαρχοι - Μηχανικοί - Ραδιοηλεκτρονικοί) όπως φαίνεται στον πίνακα 4 που παρατίθεται στο τέλος. Στον ίδιο χρόνο δαπανήθηκε για να έχουμε τους δοκίμους αυτούς, μισό περίπου δισεκατομμύριο δραχμές. Στην ίδια περίοδο η παραγωγή των 35 Ιδιωτικών Ναυτικών Σχολών (βλ. πίνακες 1 και 2) ήταν 3.720 δόκιμοι. Διπλάσιος σχεδόν αριθμός που γίνεται υπερτριπλάσιος αν συγκρίνουμε τον αριθμό των εισαγωγικών διπλωμάτων μιας δεκαετίας (βλ. πίνακα 3). Ούτε δραχμή δεν διέθεσε το Δημόσιο ή το ΚΝΕ γι' αυτά τ' αποβαίδια της ναυτικής μας παιδείας. Όλα δωρεάν για τους σπουδαστές των Δημοσίων Σχολών Εμπορικού Ναυτικού.

Δημιουργήσαμε δύο κατηγορίες ναυτικών σπουδαστών. Πατρικούς και πληβείους. Σ' όλες όμως τις ναυτικές χώρες οι ιδιώτες κρατάνε εκλεκτούς ρόλους στη ναυτική εκπαίδευση και ενθαρρύνονται προς τούτο. Εδώ μονάχα, στη ναυτική μας χώρα υπονομεύεται και αποθαρρύνεται η ιδιωτική πρωτοβουλία, μέσα ακριβώς στο βασίλειό της. Γιατί η ιδιωτική ναυτική εκπαίδευση, χέρι με χέρι, βάδισε στο διεθνή ναυτικό στίβο με τη Ναυτιλία μας, και είναι συντελεστής του ναυτικού μας επιτεύγματος. Μια γερή κολώνα του λαμπρού αυτού οικοδομήματος της ιδιωτικής δραστηριότητας.

Η τακτική αυτή που χρόνια έχει υιοθετήσει το κράτος απέναντι στην ιδιωτική ναυτική εκπαίδευση έχει αποδώσει πικρούς καρπούς και θ' αποδώσει ακόμα πικρότερους εφ' όσον δεν αλλάξει.

Από τους πίνακες 4 και 5 που παρατίθενται φαίνεται ότι κάθε απόφοιτος Δημοσίας Ναυτικής Σχολής στοιχίζει γύρω στις 250.000 δρχ. αν ληφθεί υπ' όψιν και η χρήση των πα-

γίων στοιχείων (κτιρίων, πλωτών μέσων, εγκαταστάσεων κ.λπ.). Δεν ξέρουμε πόσοι απ' τους απόφοιτους αυτούς μένουν στα καράβια. Δεν ξέρουμε μήπως κάποιος αριθμός αποφοίτων δεν βάζει καν πόδι σε κουβέρτα βαποριού. Οπωσδήποτε όλοι οι απόφοιτοι δεν μπορεί να σταδιοδρομούν στη Ναυτιλία, κάποιο μέρος θα χάνεται προς άλλες επαγγελματικές απασχολήσεις και αυτό σημαίνει ότι, κάθε νέο στέλεχος που αποκτά μέσω της δημοσίας εκπαίδευσης η Ναυτιλία, της κοστίζει πάνω από 300.000 δρχ.

ΟΙ ΠΑΓΙΔΕΣ

Η ιδιωτική εκπαίδευση έχει στην Ελλάδα βαθιές ρίζες, το ίδιο άλλωστε συμβαίνει σ' όλες τις χώρες, μ' ελεύθερη οικονομία. Η τεχνική ειδικά εκπαίδευση είναι κατά μέγα ποσοστό στα χέρια ιδιωτών. Εάν απουσίαζε η λύση της ιδιωτικής τεχνικής εκπαίδευσης, ούτε φαναρτζή να μας κολλήση το μπρίκι δεν θα βρήκαμε.

Ασχέτως ευχών, επιθυμιών ή θεωριών, περί του ποιες κοινωνικές λειτουργίες πρέπει να κρατά στην αποκλειστική του αρμοδιότητα το Κράτος, το βέβαιο είναι ότι, σήμερα η ιδιωτική τεχνική εκπαίδευση είναι πολύτιμη για την ελληνική οικονομία.

Αυτό έχοντας υπόψη του ο νομοθέτης, εθέσπισε την ισοτιμία των διπλωμάτων αποφοίτων Δημοσίων και αντιστοίχων Ιδιωτικών Σχολών, εθέσπισε τον έλεγχο της λειτουργίας των Ιδιωτικών Σχολών και τέλος τις εξετάσεις των σπουδαστών και αποφοίτων των από επιτροπές του δημοσίου. Και πράγματι είναι σ' όλους τους τομείς της εκπαίδευσης σεβαστή αυτή η ισοτιμία. Στη Ναυτιλία τα πράγματα δεν είναι και τόσο απλά. Το Υ.Ε.Ν. δεν δέχεται την ισοτιμία. Ώστε δημιουρ-



γείται μια παγίδα για τους σπουδαστές που πάνε σε μια «ισότιμη» κατά το νόμο ιδιωτική Ναυτική Σχολή και που όταν αποφοιτούν ανακαλύπτουν ότι τυπικώς μόνο έχουν ισότητα με τους αποφοίτους των Δημοσίων Σχολών πτυχία.

Δεν είναι λογική η δυσπιστία του Υ.Ε.Ν. προς τις κρατικές υπηρεσίες που σήμερα εποπτεύουν και ελέγχουν τις Ιδιωτικές Ναυτικές Σχολές. Δεν είναι λογικό το κράτος να δυσπιστήσει προς το κράτος και είναι τελείως παράλογο τέτοιοι αναλογισμοί να βασανίζουν χιλιάδες αποφοίτους και σπουδαστές.

Είναι πιο κοντά στη Ναυτιλία, όπως είναι φυσικό, τα στελέχη του Υ.Ε.Ν. σε σύγκριση μ' οποιοδήποτε άλλο κρατικό όργανο. Όπως και τα στελέχη του Υπουργείου Παιδείας είναι πιο κοντά στην παιδεία. Δίστανται οι απόψεις περί του ποιος πρέπει να ασκή την εποπτεία των Τεχνικών Σχολών. Το Υπουργείο δηλαδή Παιδείας ή οι άμεσα ενδιαφερόμενοι κρατικοί φορείς.

Φαίνεται πως η κάθε μια απ' τις δύο αυτές λύσεις έχει αρετές και μειονεκτήματα στην ίδια περίπου αναλογία.

Όποια πάντως λύση κρίνεται σωστή κι ακολουθείται απ' την Πολιτεία, πρώτες οι κρατικές υπηρεσίες θα πρέπει να τη σέβονται και να την υποστηρίζουν. Αλλιώς δημιουργείται κομπούζιο που πλήττει σπουδαστές και Ναυτιλία.

Ο ψυχρός πόλεμος που το Υ.Ε.Ν. από χρόνια κάνει εναντίον της ιδιωτικής ναυτικής εκπαίδευσης έχει ως κίνητρο έναν αδικαιολόγητο φόβο πιθανού ανταγωνισμού εκ μέρους των Ιδιωτικών Ναυτικών Σχολών και ως κύριο όπλο μια πολυτελή θεωρία.

ΤΑ ΔΑΙΜΟΝΙΑ, ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟ ΚΑΙ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ

Μια Ιδιωτική Σχολή λειτουργεί φυσικά επί ε-

πιχειρηματικής βάσεως κι' είναι λογικό να προσπαθή να περιορίσει τις δαπάνες της.

Οι σπουδαστές όλων των Τεχνικών μας Σχολών, φυσικά και των Ναυτικών, προέρχονται απ' τις ασθενέστερες οικονομικά τάξεις. Οι περισσότεροι εργάζονται για να ζήσουν και να σπουδάσουν. Αυτά σημαίνουν ότι τα διδάκτρα πρέπει να είναι, και πράγματι είναι, σε χαμηλά επίπεδα. Για τα δύο αίφνης χρόνια φοιτήσεως σε μια Ιδιωτική Σχολή Πλοιάρχων ή Ραδιοτηλεγραφητών ο σπουδαστής επιβαρύνεται με το συνολικό ποσό των 25.000 δρχ. περίπου.

Αν αυξηθούν οι δαπάνες φοιτήσεώς του θα βελτιωθούν ανάλογα και οι συνθήκες εκπαίδευσης από πλευράς οργάνων, κτιρίων, μέσων κ.λπ. Κι' αν δεκαπλασιαστούν και φθάσουν τις 250.000, όπως είναι στις Δημόσιες, τότε θα μπορούν κι' οι Ιδιωτικές Ναυτικές Σχολές ν' αγοράσουν «πλούσιο» εκπαιδευτικό εξοπλισμό. Είναι όμως τούτο δυνατό, κι' αν είναι δυνατό είναι λογικό ή σκόπιμο; Η επιχειρηματική βάση της ιδιωτικής ναυτικής εκπαίδευσης γίνεται συχνά στόχος σκληρών σχολίων. Όχι πάντα δικαίων και όχι πάντα αδικών. Θα ήταν υπερβολή αν υποστήριζε κανείς ότι, οι σχολάρχες είναι όλοι, αγαθοί απόστολοι μιας υψηλής εκπαιδευτικής αποστολής. Έχουν δυστυχώς σημειωθεί στο παρελθόν κρούσματα μνημειώδους αδιαφορίας, προχειρότητας και ανευθυνότητας. Εκ λόγων επιχειρηματικής δεοντολογίας, επαγγελματικού ανταγωνισμού, αλλά και συστηματικότερης και πιο οργανωμένης διαρκώς παρακολούθησής του έργου των Ιδιωτικών Ναυτικών Σχολών εκ μέρους της Διοικήσεως, η στάθμη λειτουργίας τους βελτιώνεται σταθερά και τα θλιβερά κρούσματα εξαφανίζονται.

Ένα ιδιαίτερα σημείο προξενεί πίκρα στους σπουδαστές, τους δασκάλους και σε κάθε α-

σκολούμενο με την ιδιωτική εκπαίδευση. Έχει κατά καιρούς το Υ.Ε.Ν. αναγνωρίσει με διατάγματα, ως ισότιμα προς τα πτυχία των Δημοσίων Ναυτικών Σχολών, πτυχία διαφόρων αλλοδαπών Ιδιωτικών Ναυτικών Σχολών. Έχει έτσι θέσει την Ελληνική ιδιωτική ναυτική εκπαίδευση σε κατώτερη μοίρα, σε σχέση με την αλλοδαπή, ενώ είναι σε καλύτερο γενικά επίπεδο. Δείχνει έτσι το δρόμο του εκπαιδισμού στους νέους που δεν μπορούν να εξασφαλίσουν μια θέση στις Δημόσιες Ναυτικές Σχολές.

ΤΟ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Είναι τόσο πολλές και τόσο κρίσιμες οι ελλείψεις αξιωματικών στη Ναυτιλία μας σήμερα ώστε ολόκληρη η ρώμη της ναυτικής παιδείας μας, δημόσιας και ιδιωτικής, δεν φτάνουν για να περιορίσουν το χάσμα των ελλείψεων. Η πολεμική και η αντίδραση στο έργο των Ιδιωτικών Ναυτικών Σχολών είναι μια πολυτέλεια που δεν τη δικαιούται κανείς και δεν την αντέχει η Ναυτιλία.

Οι εις βάρος των αποφοίτων των Ιδιωτικών Ναυτικών Σχολών διακρίσεις πρέπει να καταργηθούν ή να περιορισθούν στο ελάχιστο. Το Υπουργείο Παιδείας ενισχύει τους σπουδαστές όλων των Ιδιωτικών Τεχνικών και Επαγγελματικών Σχολών, προσφέροντας τα διδάκτρα δύο περίπου μηνών. Θα πρέπει και το Υ.Ε.Ν. να βρη πόρους και έχει τη δυνατότητα και την υποχρέωση να ενισχύσει τους σπουδαστές των Ιδιωτικών Ναυτικών Σχολών, πέραν του ποσού αυτού. Να ελαττωθεί το χάσμα ευκολιών που παρέχονται μεταξύ σπουδαστών Δημοσίων και Ιδιωτικών Ναυτικών Σχολών.

Κάθε υποψήφιος που δεν κατορθώνει να εξασφαλίσει μια θέση κατά τις ετήσιες εισαγωγικές εξετάσεις των Δημοσίων Ναυτικών Σχολών πρέπει να ενθαρρύνεται να ζητά μια

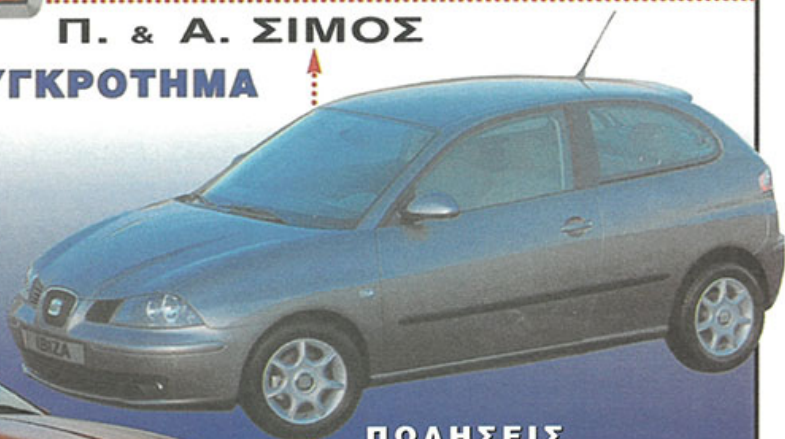


Impocar A.E.

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



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

θέση στις ισότιμες αντίστοιχες ιδιωτικές. Αυτή δε η ισοτιμία που προβλέπεται από το νόμο πρέπει να είναι σεβαστή και ν' αποκτήσει ουσιαστικό περιεχόμενο.

Οι εργαζόμενοι, οι νέες κι' άλλες κατηγορίες σπουδαστών που, εξ αντικειμενικών συνθηκών, δεν μπορούν να φοιτήσουν σε μια Δημόσια Ναυτική Σχολή πρέπει εμπράκτως να ενθαρρύνονται να εγγραφούν σε μια Ιδιωτική, χωρίς να τους δίνεται ποτέ η εντύπωση πως αποκτούν ένα δεύτερης κατηγορίας δίπλωμα. Χωρίς να τους καλλιεργείται η ιδέα ότι αποτελούν τους παρίες της ναυτικής εκπαίδευσης. Χωρίς να επιβαρύνονται με πρόσθετη θαλάσσια υπηρεσία και άλλες δυσμενείς διακρίσεις. Χωρίς να τους υποδεικνύει, το ίδιο το κράτος, να φύγουν στο εξωτερικό να σπουδάσουν.

Οι πίνακες που ακολουθούν περιέχουν ένα μήνυμα: Η ναυτική εκπαίδευση έχει δύο σκέλη: Δημόσια - Ιδιωτική. Για να περπατήσει τα χρειάζεται και τα δύο.

ΠΙΝΑΞ 1. ΙΔΙΩΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Α) ΣΧΟΛΑΙ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ Ε.Ν.

1. Προμηθεύς	Πειραιεύς
2. Πειραιϊκός Σύνδεσμος	"
3. Αρχιμήδης	"
4. Ήρων	"
5. Ήφαιστος	"
6. Απόστ. Παύλος	"
7. Πυθαγόρας	"
8. Αναξαγόρας	"
9. Πρωταγόρας	"
10. Αϊνστάϊν	"
11. Αλέξ. Ωνάσης	Ν. Σμύρνη
12. Ευκλείδης	Θεσσαλονίκη
13. Δημόκριτος	Χαλκίδα
14. Βαλιάνειος	Ληξούρι
15. Σύρου (*)	Σύρος
16. Λαμιακή (*)	Λαμία
17. Νηρέυς (*)	Ρόδος
18. Δαίδαλος (*)	Χανιά Κρήτης
19. Θαλής (*)	Καλλιθέα

(*) Διέκοψε την λειτουργίαν της.

Β) ΣΧΟΛΑΙ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗΤΩΝ Ε.Ν.

1. Θαλής	Αθήναι
2. Μαρκόνη	"
3. Β. Βρανά	Πειραιεύς
4. Πειραιϊκός Σύνδεσμος	"
5. Σ. Ράνη	"
6. Αναξαγόρας	"
7. Διαγόρας	"
8. Πρωτεύς	"
9. Λεύκιππος	Θεσσαλονίκη
10. Ευκλείδης	"
11. Ίκαρος	Ηράκλειον Κρήτης
12. Μαρκουλάκη	Χανιά Κρήτης
13. Δημόκριτος	Χαλκίδα
14. Πολικός Αστήρ	Πειραιεύς

Γ) ΣΧΟΛΑΙ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Ε.Ν.

1. Σ. Ράνη	Πειραιεύς
2. Πρωτεύς	"

Σχόλιο του ιδίου

Το άρθρο αυτό δημοσιεύθηκε στο τεύχος 1977 του περιοδικού μας. Η ναυτιλία ακολούθησε έκτοτε πορεία θεαματικής ανόδου, η ναυτική εκπαίδευση πορεία δραματικής καθόδου, ο κρατισμός πορεία συνεχούς αναβάθμισης, η δε ναυτιλιακή πολιτική παρέμεινε άνευ πορείας. Ο Πειραιάς εξελίχθηκε σε διεθνές κέντρο παροχής ναυτιλιακών υπηρεσιών, όπου οι αλλοδαποί διευρύνουν το ρόλο, το κόστος και το αναστημά τους, με την ενεργό συμπράσταση των δικών τους ισχυρών κρατών αλλά και του δικού μας(!). Ξένα πληρώματα/αξιωματικοί - νηολόγια (100 σημαίες) - κέντρα επιμόρφωσης - ασφαλιστές - clubs - κοκ. κοκ.

Οι πίνακες που στο εν λόγω άρθρο περιλαμβάνονται σκιαγραφούν μια κατάσταση καθ' όσον αφορά τη ναυτική εκπαίδευση που, συγκρινόμενη με τη σημερινή, φέρνει αισθήματα απογοήτευσης και μελαγχολίας. Πέραν των πηγών προέλευσης αξιωματικών του Ε.Ν. που εκεί αναφέ-

ρονται, υπήρχαν και άλλες, όπως οι λεγόμενοι «ευεργετικοί», οι υπαξιωματικοί και αξιωματικοί του Π.Ν., μηχανικοί από τις Σχολές Βιομηχανίας κ.λπ.

Μεγάλη η ναυτιλία, μικρό το κράτος - «μικρό» και το ναυτιλίας, ευάριθμος λαός, μεγάλη η ανεργία, πολλές οι ελλείψεις σε αξιωματικούς στην ελληνική αλλά και στη διεθνή ναυτιλία, ανεπαρκείς οι ΑΕΝ.

Οι αντιφάσεις αυτές ζητούν θεραπεία. Επείγοντως.

Παρέλκει να τονιστεί, ότι πολλά έχει να ωφεληθεί ο τόπος - ο Πειραιάς ιδιαίτερα - από μία ρηξικέλευθη ναυτιλιακή πολιτική, που όμως προϋποθέτει γενναία αντιπαράθεση με συντεχνιακά κεντήματα και ανάληψη του πιθανού πολιτικού κόστους.

Με την κατάλληλη, βεβαίως, προβολή της πολιτικής αυτής, θα υπάρξει πολιτικό κέρδος, δεδομένου ότι ο ελληνικός λαός και αντιληψη έχει, και ισχυρούς δεσμούς με τη θάλασσα, και τον ανασταλτικό ρόλο των συντεχνιών έχει αντιληφθεί.



WORKING FOR SHIPPING AND ENVIRONMENT

The Green Star Design logo identifies ships which are designed, constructed and operated in such a way as to ensure maximum respect for the environment.

The Green Star Design logo will give passengers an assurance that the ship on which they are sailing through areas of outstanding natural beauty is helping to maintain the cleanliness of the air and seas.

Together for excellence.

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



RINA

www.rina.org

Ένα από τα **σημαντικότερα κατασκευαστικά και μελετητικά** κέντρα στη χώρα

ABB Ελλάδος



Η ABB Ελλάδος, εταιρεία Ενεργειακής Τεχνολογίας και Αυτοματισμού, αναπτύσσει όλο το φάσμα των δραστηριοτήτων του διεθνούς ομίλου στους τομείς της παραγωγής, μεταφοράς και διανομής ενέργειας καθώς και της βιομηχανίας, των μεταφορών, της ναυτιλίας, των κατασκευών και των γενικών υποδομών. Μεταφέροντας σταδιακά την τεχνογνωσία από τα κέντρα έρευνας και ανάπτυξης του ομίλου στο εξωτερικό και αξιοποιώντας ταυτόχρονα την πείρα της στις ιδιαιτερότητες της εγχώριας αγοράς, την οποία απέκτησε κατά την πολυετή παρουσία της στην Ελλάδα, η ABB διαθέτει σήμερα ένα από τα σημαντικότερα κατασκευαστικά και μελετητικά κέντρα στη χώρα.

Του Ιωάννη Κόκκοτου, General Manager Marine & Turbocharging ABB S.A.



Η εταιρεία επενδύει τόσο σε παραγωγικές διαδικασίες όσο και σε σύγχρονες μεθόδους εκτέλεσης ηλεκτροτεχνικών έργων. Παράλληλα, υιοθετώντας την τεχνογνωσία του ομίλου, εφαρμόζει σύγχρονες μεθόδους διάθεσης προϊόντων, με αποτέλεσμα να θεωρείται το πλέον αξιόπιστο κέντρο εμπορίας ηλεκτροτεχνικού εξοπλισμού και κλιματιστικών συστημάτων. Κατά την οικονομική χρήση 2003 οι πωλήσεις ανήλθαν σε 78,8 εκατ. ευρώ, τα κέρδη προ φόρων 5,1 εκατ. ευρώ και οι παραγγελίες 64,4 εκατ. ευρώ. Η εταιρεία απασχολεί περισσότερους από 100 εξειδικευμένους επιστήμονες και διαθέτει συνολικά 290 υπαλλήλους. Παγκοσμίως, δε, ο όμιλος απασχολεί 103.000 υπαλλήλους σε 100 χώρες. Η ABB Ελλάδα έχει αναπτύξει ειδική μονάδα εξυπηρέτησης Ναυτιλίας και Υπερπληρωτών με έδρα στο Ρέντη. Η μονάδα αυτή είναι πιστοποιημένη κατά ISO 9002 από την TÜV Γερμανίας. Παρέχει ηλεκτρολογικά και μηχανολογικά συστήματα, προϊόντα και πλήρη τεχνική υποστήριξη για τις ανάγκες της ναυπηγικής βιομηχανίας και των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών και των πλοίων τους σε όλο τον κόσμο.

Ο ειδικευμένος Σταθμός Υποστήριξης Υπερπληρωτών (Turbochargers) της ABB είναι συνδεδεμένος μέσω ηλεκτρονικού υπολογιστή με το κεντρικό εργοστάσιο της Ελβετίας και με το παγκόσμιο δίκτυο σταθμών υπερπληρωτών της ABB και παρέχει άμεση υποστήριξη των πελατών της σε ανάγκες επιθεώρησης και επισκευής των υπερπληρωτών τους. Το συνεργείο συντήρησης και επισκευής υπερπληρωτών -το μοναδικό εξουσιοδοτημένο στην Ελλάδα- είναι πλήρως εξοπλισμένο και οργανωμένο έτσι ώστε οι υπεύθυνες και απαραίτητες διαδικασίες επισκευών να ολοκληρώνονται στο μικρότερο δυνατό χρόνο. Πέρα από τόνους και μηχανήματα κατεργασιών, το συνεργείο είναι εξοπλισμένο με σύγχρονο σύστημα καθαρισμού νερού-άμμου, εγκατάσταση αναγόμενων αξόνων και ζυγοσταθμίσεις για κάθε τύπο στροφέου.

Εκτός από τη διάθεση τεχνιτών στην ευρύτερη περιοχή της Ελλάδας, η ABB αναλαμβάνει την υποστήριξη των πελατών της σε ανάγκες επιθεώρησης και επισκευής των υπερπληρωτών τους σε οποιοδήποτε λιμάνι του κόσμου, αξιοποιώντας το παγκόσμιο δίκτυο των 80 και πλέον εξουσιοδοτημένων σταθμών της ABB, που εγγυάται σωστή και γρήγορη αντιμετώπιση κάθε προβλήματος.

Οι υπερπληρωτές της ABB διατίθενται σε όλες τις κατηγορίες ισχύος, για 2χρονες και 4χρονες μηχανές με ισχύ από 500 kW και πάνω. Αποτέλεσμα της συνεχούς έρευνας και ανάπτυξης είναι οι καινούργιοι τύποι υπερπληρωτών TPL και TPS, που διευρύνουν τη σειρά προϊόντων των δοκιμασμέ-

νων τύπων RR, VTC και VTR. Υπερέχουν σε τομείς όπως ο εντυπωσιακά αυξημένος βαθμός απόδοσης και η μεγάλη δυνατότητα εφαρμογών τους με ταυτόχρονη μείωση των ανταλλακτικών από τα οποία αποτελούνται. Για το χρήστη αυτό μεταφράζεται σε μεγαλύτερη διάρκεια ζωής, απλούστερη και σπανιότερη συντήρηση, δηλαδή μείωση των λειτουργικών εξόδων. Η ελληνική μονάδα διαθέτει, επίσης, πάνω από 1.000 διαφορετικά είδη ανταλλακτικών σε όλους τους τύπους των υπερπληρωτών, σε παρακαταθήκη για την άμεση εξυπηρέτηση των πελατών της, με 24ωρη δυνατότητα ελέγχου και αποστολής. Επίσης, προσφέρεται η οικονομική -εναλλακτική των καινούργιων- λύση των ανακατασκευασμένων και πλήρως επισκευασμένων γνήσιων, μεταχειρισμένων ανταλλακτικών. Το εύρος των δυνατοτήτων της ABB εκτείνεται από την απλή ανακατασκευή εδράνων και αντλίων έως τη χρήση αναγομωμένων πτερυγών και τη διάθεση πλήρως επισκευασμένων αξόνων, στροφείων και υπερπληρωτών. Οι συνεχείς διαδικασίες ελέγχου και επισκευής, σύμφωνα με τις ακριβείς προδιαγραφές της ABB Turbosystems Ltd για μεταχειρισμένα ανταλλακτικά, εγγυώνται υψηλό επίπεδο ποιότητας.

Οι λύσεις Turbocharging της ABB αποτελούν τελικά την πιο οικονομική απάντηση. Ο μεγάλος αριθμός των υπερπληρωτών της ABB σε λειτουργία, σε συνδυασμό με τη μακρά πείρα που αποκτήθηκε στους υπερπληρωτές και τις πολλαπλές δυνατότητες για παγκόσμιο service, εξασφαλίζει συνεχή ανάπτυξη και βελτίωση προϊόντων καθώς επίσης και το καλύτερο δυνατό service προς όφελος όλων των πελατών μας.

Στις εγκαταστάσεις του Ρέντη λειτουργεί επίσης και ειδικό τμήμα ναυτιλιακών εφαρμογών για όλα τα συστήματα και προϊόντα της ABB που αφορούν τον κλάδο της ναυτιλίας, όπως συστήματα αυτοματισμού, γεννήτριες, πίνακες και υλικά διανομής, καλώδια, συστήματα εξαερισμού και κλιματισμού. Η ABB είναι πάντα δίπλα στη ναυτιλιακή βιομηχανία σε ό,τι αφορά ηλεκτρολογικά και ηλεκτρονικά συστήματα. Παρέχει μονάδες παραγωγής ενέργειας, συστήματα ηλεκτρικής πρόωσης συμπεριλαμβανομένης της ηλεκτρικής πρόωσης με το σύστημα Aziprod, ολοκληρωμένες λύσεις αυτοματισμού και μια μεγάλη σειρά ηλεκτρολογικών προϊόντων όπως:

Συστήματα ηλεκτρικής πρόωσης, Σύστημα πρόωσης Aziprod, Compact Aziprod για εύρος ισχύος 400 kW έως 5 MW, Ολοκληρωμένα συστήματα αυτοματισμού, για κάθε τύπο πλοίου, Ολοκληρωμένο σύστημα ελέγχου πρόωσης, Σύστημα ελέγχου ισχύος.

Στην Ελλάδα το τμήμα Ναυτιλίας και Υπερπληρωτών το στελεχώνουν εξειδικευμένοι μηχανικοί, υπάλληλοι εξυπηρέτησης πελατών (με δυνατότητα επικοινωνίας σε 24ωρη βάση) και τεχνικό προσωπικό που συγκροτούν μία ομάδα με στόχο την απρόσκοπτη και άμεση εξυπηρέτηση των αναγκών των πελατών.

Η ABB Ελλάδα μπορεί να προσφέρει ολοκληρωμένες λύσεις, οι οποίες προκύπτουν από τη συνεργασία ανάμεσα στους διάφορους επιχειρηματικούς τομείς, συνδυάζοντας όλη τη διαθέσιμη πείρα και εξειδίκευση στις μελέτες, την ανάπτυξη, την ανέγερση, την εγκατάσταση, την επιθεώρηση, τις δοκιμές, τη θέση σε λειτουργία και το service και προσφέροντας όλα στον πελάτη από ένα και μοναδικό συνεργάτη, την ABB Ελλάδα.



Ο «**γίγαντας**
των αιθέρων»
απογειώνεται

Στο αεροδρόμιο Blagnac της
Τουλούζης, στα νοτιοδυτικά σύνορα της Γαλλίας, τρία
αεροσκάφη ευρείας ατράκτου τύπου Airbus A380 κατακτούν τους διεθνείς
αιθέρες. Το όνειρο μιας περασμένης εποχής, το μεγαλύτερο και πιο σύγχρονο αεροσκάφος όλων
των εποχών κατασκευάζεται και περιμένει την παρθενική, εμπορική του πτήση σε λίγους μόνο μήνες
από σήμερα. Τα «Ναυτικά Χρονικά», ύστερα από μια ευγενική πρόσκληση της Lufthansa και της Airbus
Industries, επισκέφθηκαν τη γραμμή παραγωγής του A380 στην Τουλούζη και στο Αμβούργο
και σας μεταφέρουν τις πρώτες εντυπώσεις για το «γίγαντα των αιθέρων».





Σήμερα, 6.000 άτομα με υψηλή εξειδίκευση εργάζονται πυρετωδώς σε διαφορετικές γωνίες του πλανήτη για την ολοκλήρωση και τελειοποίηση του νέου αεροσκάφους, που θα αλλάξει την ιστορία των αερομεταφορών. Σύμφωνα με την κατασκευάστρια εταιρεία, το νέο αεροσκάφος Airbus A380 είναι το πιο σύγχρονο, ευρύχωρο και άνετο αεροσκάφος ευρείας ατράκτου που έχει κατασκευασθεί στην ιστορία της πολιτικής αεροπορίας. Τα πρώτα αεροσκάφη του συγκεκριμένου τύπου αναμένεται να τεθούν στην εμπορική διάθεση και εκμετάλλευση των αεροπορικών εταιρειών κατά το 2006. Αν και το αεροσκάφος βασίζεται σε εξαιρετικά νέα αεροναυπηγικά σχέδια, αντανakλά παράλληλως την προηγμένη και εφαρμοσμένη τεχνολογική εμπειρία της Airbus Industries.

Τα κτιριακά συγκροτήματα της Airbus

Τα τρία πρώτα αεροσκάφη που κατασκευάζονται, προκειμένου να παραδοθούν στους αερομεταφορείς τον επόμενο χρόνο, βρίσκονται ήδη στην Τουλούζη και πιο συγκεκριμένα στο νέο βιομηχανικό συγκρότημα - υπόστεγο Jean

Luc Lagardere. Το νέο αυτό «υπόστεγο» κατασκευάστηκε αποκλειστικά και μόνο για να φιλοξενήσει το νέο αεροσκάφος. Είναι ομολογουμένως ένα κτιριακό συγκρότημα τεραστίων διαστάσεων και εξαιρετικών τεχνολογικών προδιαγραφών. Οι εγκαταστάσεις απλώνονται σε μια επιφάνεια 50 εκταρίων και βρίσκονται εξαιρετικά κοντά στο πολιτικό αεροδρόμιο της Τουλούζης. Το υπόστεγο κατασκευής έχει επιφάνεια 1.600 x 820 ποδών και ύψος 46 μέτρων. Κατά την περίοδο 2006 - 2007 οι υπεύθυνοι τύπου της Airbus μάς επισήμαναν ότι θα παράγεται από το συγκεκριμένο συγκρότημα ένα αεροσκάφος την εβδομάδα ενώ θα συναρμολογούνται εκ παραλλήλου μέχρι και 6 αεροσκάφη του ίδιου τύπου. Στο ίδιο βιομηχανικό συγκρότημα σήμερα φιλοξενούνται οι διοικητικές - τεχνολογικές υπηρεσίες σε ειδικά διαμορφωμένα γραφεία που καταλαμβάνουν ένα κτίριο 6 ορόφων σε μια επιφάνεια που ξεπερνά τα 34.000 τ.μ. Στην ίδια επίσης περιοχή φιλοξενείται και το cockpit simulator του A380, σε ένα κτιριακό συγκρότημα που ξεπερνά τα 19.000 τ.μ. Στον ίδιο βιομηχανικό χώρο στην Τουλούζη κατασκευάζονται και τα αεροσκάφη ευρείας ατράκτου και μακρινών αποστάσεων Airbus 330 και 340.



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

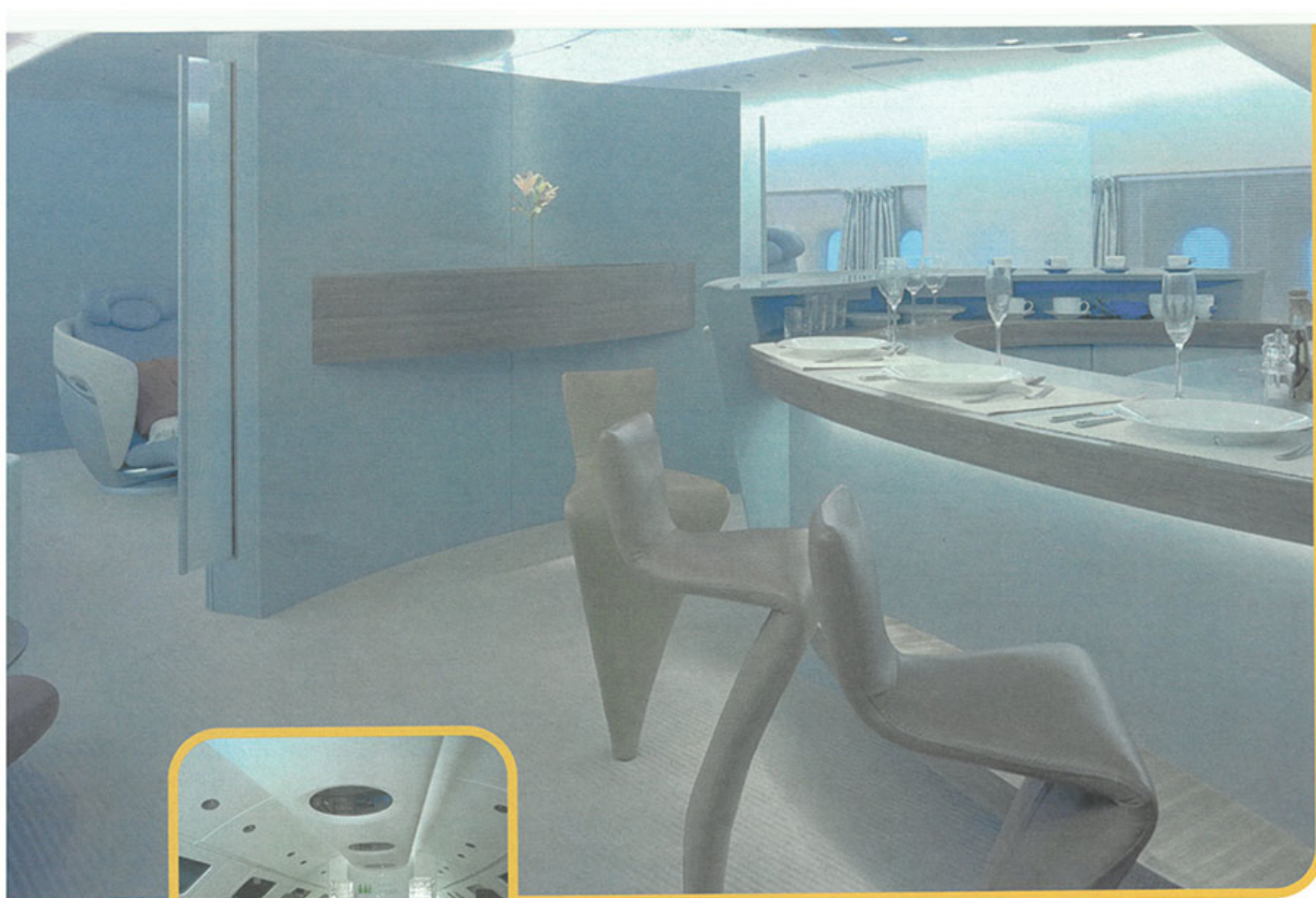


Πειραιάς: 210 4123185-4115015, Θεσσαλονίκη: 2310 522716, Λήμνος: 22540 22460,
 Σύρος: 22810 83400, Μυτιλήνη: 22510 28480-22220, Εύδηλος: 22750 31990,
 Αμοργός: 22850 71201, Σάμος: 22730 25133, Μύκονος: 22890 28240,
 Τήνος: 22830 22517, Άγιος Κήρυκος: 22750 22397-8, Νάξος: 22850 23830,
 Χίος: 22710 23971-25848,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



NEL LINES

... η γέφυρα του Αιγαίου



Τμήματα του αεροσκάφους A380 κατασκευάζονται σε 16 πόλεις της Ευρώπης, της Ασίας και των ΗΠΑ. Τα κυριότερα συγκροτήματα παραγωγής και κατασκευής όμως είναι στην Τουλούζη και στη Νάντη της Γαλλίας, στο Αμβούργο της Γερμανίας, στο Broughton της Ουαλίας, στο Getafe και στο Puerto Real της Ισπανίας. Στο Αμβούργο κατασκευάζεται το πίσω μέρος της ατράκτου του αεροσκάφους, το οποίο με την ολοκλήρωσή του θα μεταφέρεται στην Τουλούζη προκειμένου να «ενωθεί» με το υπόλοιπο αεροσκάφος. Επίσης στην ίδια περιοχή έχει διαμορφωθεί ένας ειδικά διαμορφωμένος και τεραστίων διαστάσεων βιομηχανικός χώρος για την τελική βαφή των αεροσκαφών. Στον ίδιο βιομηχανικό χώρο στο Αμβούργο αλλά σε διαφορετικά συγκροτήματα κατασκευάζεται και η εξαιρετικά επιτυχημένη οικογένεια των A320.

Η πρωτοπορία του A380

Το νέο αεροσκάφος θα φιλοξενεί γύρω στις 550 θέσεις, θα καταναλώνει λιγότερα καύσιμα ανά θέση/χλμ. και θα ταξιδεύει σε ακτίνα μεγαλύτερη (κατά 10%) από το

Boeing 747. Οι κατασκευαστές δηλώνουν επίσης ότι το νέο αεροσκάφος θα καταναλώνει 13% λιγότερα καύσιμα από το 747 και θα είναι εξαιρετικά φιλικό προς το περιβάλλον. Το πιλοτήριο θα είναι παρόμοιο με την υπόλοιπη οικογένεια της Airbus με αποτέλεσμα οι χειριστές να χρειάζονται ελάχιστες ώρες εξειδίκευσης στο συγκεκριμένο τύπο αεροσκάφους - γεγονός που θα είναι προς το οικονομικό όφελος μιας αεροπορικής εταιρείας. Το αεροσκάφος θα ταξιδεύει με κινητήρες Rolls-Royce Trent 900 ή GP 7200 της Engine Alliance (της συμμαχίας General Electric και της Pratt & Whiney).

Το Airbus A380 σχεδιάστηκε προκειμένου να φιλοξενεί 550 επιβάτες σε τρεις θέσεις (πρώτης, διακεκριμένης και οικονομικής) και να συνδέει αεροδρόμια που βρίσκονται σε απόσταση μεταξύ τους μέχρι 15.000 χλμ. Το αεροσκάφος προορίζεται για δρομολόγια μακρινών αποστάσεων με εξαιρετικά μεγάλη επιβατική κίνηση όπως π.χ. Λονδίνο - Νέα Υόρκη, Φρανκφούρτη - Τόκιο, Παρίσι - Λος Άντζελες, Ντουμπάι - Μελβούρνη. Ο σκοπός του αεροσκάφους είναι να εξυπηρετήσει τα αεροδρόμια όπου παρατηρείται εξαιρετικά



μεγάλος όγκος εργασιών και δυσκολία εξεύρεσης slots απογείωσης ή και προσγείωσης σε ώρες αιχμής. Παράλληλα, το αεροσκάφος κατασκευάζεται σε συνεργασία με 60 διοικήσεις αεροδρομίων με σκοπό τον πλήρη συντονισμό των δραστηριοτήτων των διεθνών αερολιμένων προκειμένου να φιλοξενήσουν επιτυχώς το νέο τύπο αεροσκάφους.

Το αεροσκάφος θα παρέχει στους επιβάτες ανέσεις που πραγματικά προκαλούν έκπληξη. Ευρύχωρες καμπίνες με ντους, ειδικό άνετο μπαρ, χώρος για καταστήματα duty free αλλά και ειδικά διαμορφωμένος χώρος ξεκούρασης του προσωπικού είναι μερικές από τις καινοτομίες που πρέπει να σημειώσουμε. Ιδιαίτερη έμφαση αξίζει να επιστήσουμε στις νέες διαμορφωμένες καμπίνες της πρώτης και διακεκριμένης θέσης που αγγίζουν την τελειότητα στην καλαισθησία και την άνεση.

Μέχρι σήμερα, 11 σημαντικές εταιρείες με μεγάλη οικονομική επιφάνεια και πολλές διακρίσεις έχουν παραγγείλει 129 A380, συμπεριλαμβανομένων και 17 αεροσκαφών που θα εξυπηρετούν αποκλειστικά μόνο εμπορεύματα. Με το νέο αεροσκάφος,

αεροπορικές εταιρείες με μεγάλο αριθμό αεροσκαφών μακρινών αποστάσεων και εξειδικευμένων σε διηπειρωτικά ταξίδια θα μπορούν να συγχωνεύουν κάποιες πτήσεις τους που σήμερα εξυπηρετούνται με «μικρότερα» αεροσκάφη.

Το πρώτο αεροσκάφος A380 θα πετάξει με τα χρώματα της Emirates (σε σύνολο η εταιρεία έχει παραγγείλει 41 αεροσκάφη!) ενώ οι κυριότεροι πελάτες του αεροσκάφους είναι οι Lufthansa (15 παραγγελίες), Qantas - Australia (12 παραγγελίες) Singapore Airlines (10 παραγγελίες), Air France (10 παραγγελίες).

Τα «Ναυτικά Χρονικά» θα ήθελαν να ευχαριστήσουν τον κ. Michael Suser, γενικό διευθυντή της Lufthansa για την Ελλάδα και την Κύπρο, και την κα Christiane Henzel, υπεύθυνη δημοσίων σχέσεων της εταιρείας για την Ελλάδα και την Κύπρο, για την ευγενική τους πρωτοβουλία και πρόσκληση. Θα ήθελαν να ευχαριστήσουν επίσης την Airbus Industries για την υποδειγματική τους φιλοξενία στην Τουλούζη, αλλά και τη Lufthansa German Airlines για την επίσκεψη και παραμονή τους στο Αμβούργο.



Ρυθμιστές στροφών κινητήρων με πιστοποιητικό ναυτιλίας από τη Mitsubishi



Η MITSUBISHI διαθέτει τη σειρά FR-A540L για ισχύ από 65 έως και 280 kW κατάλληλους και πιστοποιημένους για χρήση σε πλοία και θαλάσσιες πλατφόρμες (offshore platforms). Η πιστοποίηση δόθηκε από το DNV (DET NORSKE VERITAS, certificate No E-6178). Η σειρά FR-A540L, πέραν της καταλληλότητάς της για εφαρμογές ναυτιλίας, διαθέτει ισχυρότατα χαρακτηριστικά εξόδου και απόδοσης ροπής καθώς και εκτεταμένη γκάμα διαγνωστικών και μεθόδων ελέγχου και επίβλεψης. Αποδίδει έως και 200% του ονομαστικού ρεύματος με υψηλή ροπή από χαμηλές στροφές και μπορεί να ενσωματωθεί σε ψηφιακό δίκτυο επικοινωνίας.

UTECO Βιομηχανικός και ναυτιλιακός αυτοματισμός

«Η κατάθεση σε κοινό λογαριασμό»

της Ανθής-Πελένη Παπαγεωργίου, εκδόσεις Π.Ν. Σάκκουλας



Αντικείμενο του βιβλίου είναι οι ειδικές ρυθμίσεις του ν. 5638/1932 «Περί καταθέσεως εις κοινόν λογαριασμόν» σε παραβολή με τις γενικές διατάξεις του αστικού δικαίου. Κατά το ν. 5638/1932, τα χαρακτηριστικά της κατάθεσης σε κοινό λογαριασμό είναι: α) Ότι ο καθένας από τους συνδικαιούχους μπορεί να αναλάβει και το σύνολο του ποσού της κατάθεσης (άρθρο 1 παρ. 1), β) ότι σε περίπτωση θανάτου ενός από τους συνδικαιούχους η κατάθεση περιέχεται αυτοδικαίως στους επιζώντες δικαιούχους (άρθρο 2 παρ. 1), οπότε οι κληρονόμοι δεν έχουν δικαίωμα επί της καταθέσεως (άρθρο 3), γ) ότι η κατάθεση είναι ελεύθερη από κάθε φόρο κληρονομίας (άρθρο 2 παρ. 2), και δ) ότι η κατάθεση είναι περιορισμένης κατασχετή (άρθρο 4). Έτσι, το βιβλίο πραγματεύεται θέματα που αφορούν ιδίως τη νομική φύση, τη λειτουργία και την κατάσχεση της κατάθεσης σε κοινό λογαριασμό, τη διάκριση από το συμπλεκτικό λογαριασμό, καθώς και τα ζητήματα κληρονομικού δικαίου εν όψει του άρθρου 117 ΕισΝΑΚ.

Κώδιξ Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου

του Μαλέρμπα Μιχαήλ, υποναυάρχου Λ.Σ. (ε.α.), μέλους Ελληνικής Ενώσεως Ναυτικού Δικαίου, εκδόσεις Σταμούλη



Η ύλη του ως άνω συγγράμματος δεν αποτελεί μια απλή συλλογή και παράθεση των, περί το εν γένει Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο, ισχυουσών διατάξεων, αλλά επιτελική επιστημονική εργασία, η νομική μορφή και ο χαρακτήρας της οποίας εστιάζεται αφ' ενός μεν στη θεματολογική ταξινόμηση της ύλης, σύμφωνα με το διάγραμμα του Κώδικος ΔΝΔ, και αφ' ετέρου δε στη νομοτεχνική κωδικοποίηση:

α. Των βασικών διατάξεων αυτού (όπως νυν ισχύουν) Άρθρα 1 έως 273 και

β. Των συναφών διατάξεων που επικαλούνται επί του προκειμένου, απαρτίζοντας και συνθέτοντας το σύνολο του Corpus του Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου.

Εμπλουτίζεται δε η εργασία αυτή περιλαμβάνοντας:

Εμπειρισιακή Εισαγωγή στον ΚΔΝΔ, όλες τις Εισηγητικές Εκθέσεις (αρχικές και μεταγενέστερες), όλες τις κατ'

εξουσιοδότηση εκδοθείσες διατάξεις, Π.Δ. - Υ.Α., όλες τις σχετικές συνάδουσες διατάξεις Δημοσίου και Διεθνούς Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, Γνωμοδοτήσεις Ν.Σ. του Κράτους, Βιβλιογραφία κατά Κεφάλαιο.

Το σύγγραμμα συντάχθηκε αποκλειστικά προς άρτια ενημέρωση και σωστή κατάρτιση του κάθε ex-officio αρμοδίου οργάνου, δημόσιου και ιδιωτικού, που χειρίζεται ανάλογο θέμα, ήτοι πλοιάρχων - μηχανικών Ε.Ν., επιτελών ναυτιλιακών εταιρειών, βαθμοφόρων του Λιμ. Σώματος, δικηγόρων - δικαστικών, καθώς επίσης και των ναυτικών πρακτορείων, των ναυλομεσιτών, των παράλιων βιομηχανιών που εμπλέκονται στο θαλάσσιο χώρο (ναυπηγεία, διυλιστήρια, τσιμεντοβιομηχανίες), Οργανισμών Λιμένος κ.ά.

Το βιβλίο είναι εξαιρετικά χρήσιμο όχι μόνον εξ αιτίας της πληρότητάς του, αλλά και γιατί προσφέρει έγκυρη και επίκαιρη ενημέρωση σε ποικίλους φορείς εμπλεκόμενους με τη ναυτιλία, συμβάλλοντας άμεσα στη δημιουργία συνειδητών φορέων της ναυτιλιακής πολιτικής και ανάπτυξης της χώρας μας.



D. KORONAKIS S.A.

from Old to new and from small to Huge

The ancient minoan ship was reproduced by the Chania archeological museum and D. Koronakis ropes were used to bind the hull planks together the way they did 3000 ago...

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

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

There is always a Koronakis tie that withstands time

MANUFACTURERS OF:

- Wire Ropes
- Galvanized - Bright /Preformed /Post pressed (compacted)
- Normal - Non Rotating / R or L Hand Lay
- KAPA Ropes Multi-Strand (in the ISSA Catalogue)
- Mooring Tails
- B&W 40-60 } Complying with OCIMF guidelines.
- Kapa Flex 40-60 } Recommended for TSH and GC'S
- Double braided Ropes for ships and offshore platforms

STOCKISTS OF:

- Anchors
- Anchor Chains (stud link)
- Chains
- Accessories
- Cargo Gear
- Rigging Gear
- Slings of Woven wire rope, Chain, Polyester (fiber), Wire
- Pneumatic Fenders



Head Office: 56, Grivas Str., 18545 Piraeus-Greece Tel: +30 2104060600 Fax: +30 2104615211 e-mail: koronakis@koronakis.gr website: www.koronakis.gr





TURBOMED

ΧΥΘΗΡΙΟ • ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΟ • TURBO SERVICE



ΧΥΘΗΡΙΟ

- 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

LINE ADVERTISING



ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΟ

- Γενικές επισκευές μηχανών εσωτερικής καύσης
- Μηχανολογικές κατασκευές ακριβείας



TURBO SERVICE

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