

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 55
12/2002
ΤΙΜΗ: € 5,90

www.naftikachronika.gr

ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ:

Σχέδιο Ανάν
& ευρωπαϊκή
προοπτική

SHIPMANAGEMENT

Σχέσεις & συγκλίσεις
με τον ελληνικό
εφοπλισμό

IACS:

Νέα μέτρα
για τα
bulk carriers



no matter where

a l w a y s t h e r e



LINE ADVERTISING

• **AUTHORIZED SERVICE STATION FOR:**

 **MITSUBISHI** UE - DIESEL ENGINES - 
ALSTOM - **NAPIER**® Turbochargers
 **KBB** Kompressorenbau Bannewitz GmbH



• **EXCLUSIVE REPRESENTATIVES:**



Metallwerke Harzgerode GmbH
Piston Manufacturers

• **ENGINE, MACHINERY & TURBOCHARGER SERVICES**

OVERHAULING • REBLADING • DYNAMIC BALANCING • SPARE PARTS
WORLDWIDE SERVICE & SPARE PARTS OF ALL TURBOCHARGER TYPES



TURBOMED
ENGINE & MACHINERY SERVICES

24 HOUR HELP LINE: +30-10-4614010

I. & K. PARASKEVOPOULOS S.A.
67, AKTI MIAOULI, GR - 185 37 PIRAEUS, HELLAS • TEL.: +30-10-4616001 • FAX: +30-10-4616082
e-mail: turbomed@otenet.gr



Η ΘΑΛΑΣΣΑ ΑΝΑΔΕΙΚΝΥΕΙ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ

Ταξίδεψε και συ μαζί μας

ως αξιωματικός γέφυρας ή μηχανής
σε σύγχρονα ελληνικά bulk carriers

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





Φωτ. εξωφύλλου:
Γιώργου Γιαννακί

10. ΠΕΡΙΣΚΟΠΙΟ

12. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΝΕΑ

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ

28. ΣΤΟΧΟΣ Η ΠΟΙΟΤΙΚΗ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΟΥ ΚΥΠΡΙΑΚΟΥ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ

*Συνέντευξη του Σέργιου Σεργίου, διευθυντή
Εμπορικής Ναυτιλίας του κυπριακού
υπουργείου Συγκοινωνιών*

32. Η ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ Ν. ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

*Άρθρο του Μιλτιάδη Βαρβιτσιώτη,
βουλευτή της Ν.Δ., τομέαρχη Ναυτιλίας*

34. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΠΛΗΤΤΕΙ ΤΑ P&I CLUBS

Άρθρο του Σπύρου Πολέμη

36. ΘΕΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ BULK CARRIERS: ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ Ή ΕΛΛΕΙΨΗ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ

*Άρθρο του Στάθη Κουλουκουντή,
διευθυντή Rethymnis & Kulukundis Ltd.*

40. ΠΟΣΟ ΕΠΗΡΕΑΖΟΝΤΑΙ ΤΑ BULK CARRIERS ΑΠΟ ΤΑ ΝΕΑ ΜΕΤΡΑ ΤΟΥ ΙΑCS;

*Άρθρο από το τεχνικό τμήμα
της SEA BULK SHIPPING S.A.*

44. ΔΙΕΡΕΥΝΗΤΙΚΗ ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

50. SOLAS XI-2 & ISPS CODE: ΘΩΡΑΚΙΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΠΕΝΑΝΤΙ ΣΤΗΝ ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΑ

52. ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΩΝ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΑΠΟ ΧΩΡΕΣ ΤΗΣ Ε.Ε.





BEYOND THE COMPASS!



M/v Frio Hellenic, 500,000 cbft, built 1999

Lavinia fix their course up to your needs!



M/v Canarian Reefer, 270,000 cbft, built 1996

*L*avinia Corp. are not merely the world's leading High Seas transshipment operators, simultaneously supplying fishing fleets with 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 24 years.

 **LAVINIA corp.**
OPERATORS & MANAGERS OF REEFER VESSELS

Head Office:

Laskaridis Shipping Co. Ltd, Athens

Tel : +30-1-6199090/4, 6106759/60/61

Fax : +30-1-6106762/3

e-mail : athens@laskaridis.gr

or

Frigoship Chartering GmbH, Hamburg

Tel : +49-40-3860540

Fax : +49-40-38612870

e-mail : reefers@frigoship.de

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Αριθμός φύλλου 55, Δεκέμβριος 2002
Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωττάκης, Έτος Ιδρύσεως: 1931

Ιδιοκτησία:

Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.

Εκδότρια & Διευθύντρια:

Ιωάννα Μπίσια

Διευθύντρια Σύνταξης:

Λίτσα Μαρέλου

Σύμβουλος Ειδικών Θεμάτων:

Ηλίας Γ. Μπίσιος

Art Director:

Νίκος Αμπλιανίτης

Ναυτιλιακός Συντάκτης:

Γιώργος Φραγκούλης

Ειδικοί Συνεργάτες:

Ξέν. Αντωνιάδης, Απ. Δόμβρος, Γιώργος Μπάνος,

Τάκης Μακρής

Διεύθυνση Διαφήμισης:

Χρήστος Καπάντας

Υποδοχή Διαφήμισης:

Ράνια Πανταζή

Φωτογραφίες:

Γιώργος Γιαννακής

Παραγωγή διαχωρισμών:

Αφοι Τζίφα, Ασκληπείου 61, 106 80 Αθήνα,
τηλ. 210-36.36.497, 210-36.36.186, fax: 210-36.18.172

Εκτύπωση:

ΠΛΑΙΣΙΟ Π. ΚΟΚΑΛΛΗΣ & ΣΙΑ Ο.Ε. Κατσάντων 3,
Μεταμόρφωση, τηλ. 210-28.55.067

Πρακτορείο Διανομής Τύπου:

ΑΡΓΟΣ Α.Ε.

Συνδρομές (10 τεύχη):	Ιδιώτες:	€ 52,82
	Ναυτικοί & φοιτητές:	€ 46,95
	Εταιρείες - Οργανισμοί:	€ 61,62
	Χώρες Ε.Ε.:	€ 93,91
	Χώρες εκτός Ε.Ε.:	€ 102,71

Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε., Εκδοτικές Επιχειρήσεις
Φίλωνος 46 & Αγίου Σπυριδώνος 5-7, 185 35 Πειραιάς,
τηλ. 210-42.27.111- fax: 210-42.26.719
e-mail: gratia@ath.forthnet.gr

www.naftikachronika.gr

Web strategy development by OMNICO

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 αναπαράχθει, αντιγραφεί ή αναδημοσιευθεί χωρίς την προηγούμενη έγγραφη άδεια των ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ.



ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΣ

- 54. ΜΙΚΡΗ ΑΛΛΑ ΣΤΑΘΕΡΗ Η ΑΝΟΔΟΣ
- 62. Ο ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ ΓΙΑ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΤΗΣ Ε.Ε.
- 68. Η ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ «ΕΥΓΕΝΙΟΥ ΕΥΓΕΝΙΔΗ»

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

- 72. ΣΕ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΡΟΤΑ Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ
- 74. ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ ΝΕΑ
- 76. ΠΑΡΑΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ
- 78. ΝΗΟΛΟΓΙΑ

SPECIAL REPORT: SHIPMANAGEMENT

- 82. THIRD PARTY SHIPMANAGERS & THE SHIPOWNERS' MANAGERS
- 84. THE GREEK MARKET LACKS TRADITION AND EXPERTISE IN THIRD PARTY MANAGEMENT
- 86. SHIP MANAGEMENT AN OUTSOURCING DEBATE
- 92. THIRD PARTY SHIPMANAGEMENT: A SHIPOWNERS' PERCEPTION
- 94. THE SITUATION IN WORLD SHIPBUILDING (part 2)

OUR BASIC PRODUCT: YOUR PEACE OF MIND



YOUR PARTNER IN AUTOMATION



WOODWARD

Rexroth
Bosch Group

Service partner

KIDDE
Fire Protection

GRAVINER

29 Malakassi st., 187 57 Keratsini, Athens - Greece, Tel.: +30 10 4001 657, Fax: +30 10 4001 652
URL: www.mas.gr, e-mail: info@mas.gr



ΟΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑΝ
ΚΑΙ Η ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΑ

αισιοδοξία και αμφισβήτηση

Οι πρόσφατες πρωτοβουλίες των Ηνωμένων Εθνών για την επίλυση του κυπριακού προβλήματος δεν αφορούν μόνο το πολιτικό μέλλον της Μεγαλονήσου. Οι προτάσεις Ανάν αφορούν άμεσα και τομείς της οικονομίας που θα επηρεαστούν από τις πολιτικές εξελίξεις, επιλύοντας πολυετή προβλήματα που ενέκυψαν μετά τη διχοτόμηση της νήσου. Ως ένα νησιωτικό κράτος, με σημαντική ναυτιλιακή παράδοση, η Κύπρος στηρίζεται στη σημαντική ναυτιλιακή της δύναμη και επιχειρεί να αντλήσει τα οφέλη που της αρμόζουν.

Τα «Ν.Χ.», μία έκδοση που γνωρίζει την άμεση συσχέτιση της κυπριακής ναυτιλίας με την ελληνική, θεωρούν, σε αυτή την ιστορική στιγμή, επιβεβλημένη την εξέταση όλων των παραμέτρων που θα ανεξίτηλουν τις δυνατότητες του κυπριακού νηολογίου.

Η απόφαση της Ε.Ε. να αποδεχθεί το κυπριακό νηολόγιο «με σύστημα ανοιχτού νηολογίου» -που δεν αντιβαίνει στην κοινοτική νομοθεσία περί ανταγωνισμού- του προσδίδει αναμφισβήτητο συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι των υπολοίπων. Οι προεκτάσεις των πλεονεκτημάτων και οι συνέπειες που απορρέουν από αυτά ήδη απασχολούν σοβαρά τον Έλληνα υπουργό Ε.Ν.

Ωστόσο, σύμφωνα με το Σχέδιο του γενικού γραμματέα του ΟΗΕ, και πιο συγκεκριμένα στο προσχέδιο Συντάγματος, προκύπτει το συμπέρασμα ότι η ναυτιλία θα εμπίπτει στις αρμοδιότητες του «κοινού κράτους».

Κατ' αυτόν τον τρόπο η όποια ναυτιλιακή πολιτική θα χαράσσεται σε ομοσπονδιακό επίπεδο.

Το βασικότερο πλεονέκτημα που προκύπτει από την υιοθέτηση του Σχεδίου Ανάν και συνεπώς τη λύση του

Κυπριακού είναι η άρση του τουρκικού εμπάργκο, η οποία θα έχει πολλαπλά αποτελέσματα. Ως πλέον σημαντικό θεωρούμε την αύξηση της ανταγωνιστικότητας του κυπριακού νηολογίου αφού τα υπό κυπριακή σημαία πλοία θα μπορούν, επιτέλους, να προσεγγίζουν τουρκικά λιμάνια. Το γεγονός αυτό θα προσελκύσει αρκετούς Έλληνες -και όχι μόνον- πλοιοκτήτες των οποίων οι δραστηριότητες συνδέονται άμεσα με τις τουρκικές θάλασσες και τον Εύξεινο Πόντο.

Εξάλλου, ενδέχεται αύξηση στην εμπορική κίνηση των κυπριακών λιμένων καθώς πλοία ανεξαρτήτως σημαίας που προέρχονται ή κατευθύνονται σε τουρκικά λιμάνια, θα μπορούν να προσεγγίζουν και τα κυπριακά.





100 YEARS

**SHIPMANAGEMENT
EXPERIENCE**

AKTI MIAOULI 47-49
PIRAEUS 185 36, GREECE
TEL.: 4580 000, FAX: 4292 576



Ηετικό επίσης στοιχείο αποτελεί και το άνοιγμα της κυπριακής ναυτιλίας προς την τουρκική εφοπλιστική αγορά.

Ο Τούρκος επιχειρηματίας θα έχει τη δυνατότητα να εμπιστευτεί την κυπριακή σημαία ως μια ευρωπαϊκή σημαία ανοικτού νηολογίου αλλά και την Κύπρο ως κέντρο πλοιοδιαχείρισης.

Στα θετικά μπορεί, επίσης, να καταγραφεί η δημιουργία νέων προοπτικών στους τομείς των κρουαζιερόπλοιων και της ακτοπλοΐας. Με το άνοιγμα των λιμανιών και την ελεύθερη ναυσιπλοΐα με όλες τις γειτονικές χώρες, η ενωμένη Κύπρος ως χώρα-μέλος της Ε.Ε. θα αποτελεί δημοφιλή προορισμό για τους Ευρωπαίους, γεγονός που θα έχει ευνοϊκά αποτελέσματα στην επιβατική και τουριστική κίνηση της νήσου.

Ως προς τις διεθνείς της υποχρεώσεις, η εφαρμογή των Διεθνών Συμβάσεων και Συνθηκών που έχει κυρώσει η Κύπρος, θα τύχουν εφαρμογής σε ολόκληρη την επικράτειά της.

Με την αξιοποίηση των χωρικών υδάτων, πέρα από την αύξηση του εύρους της θαλάσσιας δικαιοδοσίας που θα ασκεί η Μεγαλόνησος σε θέματα λαθρομετανάστευσης και διακίνησης ναρκωτικών διά θαλάσσης, ενδεχομένως να οδηγήσουν στην ανάπτυξη της παράκτιας αλιείας και στο θαλάσσιο τουρισμό.

Όλα τα πιο πάνω, εκτός βεβαίως από την άρση του τουρκικού εμπάργκο που πρέπει να θεωρείται δεδομένη εξέλιξη, βρίσκονται υπό την αίρεση των διευκρινίσεων που θα δοθούν και που πιθανόν να επικεντρώνονται στο βαθμό αρμοδιοτήτων που θα έχουν (αν θα έχουν) «τα συστατικά κράτη» στον τομέα της εμπορικής ναυτιλίας.



A R C A D I A
SHIPMANAGEMENT Co. LTD

*Η Arcadia
εύχεται στη ναυτική οικογένεια
Χρόνια Πολλά*



DNV

Certified to ISO 9001 : 2000
by DNV



INTERTANKO
MEMBER

8, Dragatsaniou str., 105 59 Athens, Hellas

Tel: (210) 3238 290, 3315 980/1/2, 3234 951 - Fax: (210) 3254 677, 3252 500

Telex: 218657, e-mail: info@arcadiasm.gr

Ευθύνες και στους εφοπλιστές;

Εντύπωση προκάλεσε η δήλωση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Ανωμερίτη σχετικά με τις ευθύνες του Έλληνα πλοιοκτήτη για το μαρασμό της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης Περάματος. Σε πρόσφατη παρουσίαση βιβλίου του καθηγητή κ. Βλάχου, ούτε λίγο ούτε πολύ, ο υπουργός απέδωσε μεν ευθύνες για τη συρρίκνωση του κλάδου στην Πολιτεία και στους επιχειρηματίες, αναφέρθηκε όμως και στους πλοιοκτήτες, που απευθύνονται σε άλλες... πιο οικονομικές αγορές. Πώς μπορεί να φταίει ο «πελάτης» δεν καταλαβαίνουμε. Όπως δεν καταλαβαίνουμε γιατί ο υπουργός αγνοεί τη στήριξη που πρόσφεραν και προσφέρουν στον κλάδο συγκεκριμένοι (όχι λίγοι) Έλληνες εφοπλιστές. Οι γενικεύσεις και οι απαξιώσεις τελικά δεν χωρούν σε τόσο ευαίσθητα ζητήματα.

Το μέλλον των ελληνικών κρουαζιερόπλοιων

Σύμφωνα με την ενδιαφέρουσα αλήθια σίγουρα και απογοητευτική εικόνα που έδωσε ο κ. Ανδρέας Ποταμιάνος για το μέλλον των ελληνικών κρουαζιερόπλοιων, οφείλουμε όλοι να ανησυχούμε για τον κλάδο που εκπροσωπεί. Ο κ. Ποταμιάνος εξέφρασε το φόβο ότι σύντομα -ίσως και σε ένα έτος- κανένα κρουαζιερόπλοιο δεν θα φέρει την ελληνική σημαία, αφού το οικονομικό κόστος για τους επιχειρηματίες -ειδικά ως προς τις συνθέσεις των πληρωμάτων- είναι δυσβάσταχτο. Θεωρούμε επιβεβλημένη την άμεση παρέμβαση των αρμοδίων φορέων, αφού ο ήδη συρρικνωμένος αυτός κλάδος πιθανόν τελικά να αφανιστεί από ελληνικά χέρια.

Ποια θα είναι τελικά η πορεία της Ενωμένης Ευρώπης;

Η διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι σίγουρα για οικονομικούς και πολιτικούς λόγους σκόπιμη και επιβεβλημένη. Ιδιαίτερη ανησυχία όμως μας προκαλούν οι διακυμάνσεις -ίσως και αποκλίσεις- στην ποιότητα τόσο των νηολογίων όσο και των ακτοφυλακών πολεμικών υπό ένταξη χωρών. Ευελπιστούμε ότι το υπουργείο μας, ιδιαίτερα με αφορμή την προσεχή ελληνική προεδρία, θα εξετάσει την ποιότητα και τις παρεχόμενες υπηρεσίες των κρατών αυτών και την ανταγωνιστικότητα τους - σε συνάρτηση με τις προσφερόμενες εγγυήσεις ποιότητας και ασφάλειας που παρέχουν τα νηολόγια τους. Επίσης προσδοκούμε πως ο υπουργός, σε συνεργασία με εκπροσώπους της ναυτιλίας, θα καθορίσει ένα πεδίο δράσης με σκοπό τη διαφύλαξη τόσο των εθνικών όσο και των ναυτιλιακών μας προτεραιοτήτων και συμφερόντων.

Επιτέλους αρχίζουν έργα στάθμευσης στην Ακτή Μιαούλη!

Με ιδιαίτερη ικανοποίηση ενημερωθήκαμε ότι υπογράφηκε τελικά η σύμβαση για τη μελέτη και κατασκευή του υπογείου σταθμού αυτοκινήτων στο χώρο μπροστά από το εκθεσιακό κέντρο του ΟΛΠ. Ο σταθμός θα διαθέτει δύο υπόγειους ορόφους και θα εξυπηρετεί 730 αυτοκίνητα. Ο στόχος για την παράδοση του έργου είναι βέβαια το... 2004, αλήθια σίγουρα αποτελεί ένα ουσιαστικό έργο, το οποίο αξίζει να περιμένουμε εμείς, που αγαπάμε κάθε πρωί στην Ακτή Μιαούλη και στους γύρω δρόμους!

Εθνικοί λιμένες μόνο κατ' όνομα;

Μας έχει πραγματικά ξαφνιάσει η ολιγωρία της κυβέρνησης για το θέμα της βελτίωσης των προσφερόμενων υπηρεσιών και της ασφάλειας στους λιμένες που θα εξυπηρετήσουν την αυξημένη επιβατική κίνηση κατά τους προσεχείς Ολυμπιακούς Αγώνες.

Σε λιμάνια όπως η Ραφήνα και ο Βόλος έχουν κατατεθεί προτάσεις για την αναμόρφωση της γενικότερης εικόνας και λειτουργίας τους, ουσιαστικά όμως έργα δεν έχουν ακόμη ξεκινήσει. Ως έντυπο που σέβεται την αγωνία των διοικήσεων των «εθνικών λιμένων», θα θέλαμε να ξέρουμε εάν οι δύο κυρίες που προϊστάται στο ΥΠΕΧΩΔΕ είναι ενήμερες για την καθυστέρηση των έργων και αν τελικά άγχονται καθόλου για τα χρονικά περιθώρια, που μάλλον στενέουν.

Αντίο Αυστραλία!

Η Διοίκηση της Ολυμπιακής Αεροπορίας αποφάσισε την περικοπή των δρομολογίων προς Αυστραλία. Όλοι θυμάστε την έντονη αντιπαράθεση, πριν από λίγα μόλις χρόνια, μεταξύ της ηγεσίας του υπουργείου Μεταφορών και των τοπικών φορέων της Αυστραλίας αλλά και των συνδικαλιστικών οργάνων της εταιρείας και της αντιπολίτευσης σχετικά με την ενδεχόμενη κατάργηση του σταθμού στη Μελβούρνη.

Τελικά η κατάργηση επήλθε και στους δύο σταθμούς της χώρας χωρίς αυτήν τη φορά διαμαρτυρίες και... απειλές! Φαίνεται ότι κατάλαβαν οι γνωστοί άγνωστοι που βομβάρδιζαν μέσω των ΜΜΕ την εικόνα του εθνικού μας μεταφορέα, πως οι περίοδοι των μικροπολιτικών σκοπιμοτήτων πέρασαν και ότι ο δημόσιος τομέας οφείλει επιτέλους να λειτουργεί με αποκλειστικό γνώμονα την οικονομική του ευμάρεια.

Εγκαταλελειμμένα υπηρεσιακά κτίρια στην καρδιά του Πειραιά!

Μας ευχαρίστησε ιδιαίτερος η ερώτηση του βουλευτή Πειραιά Παναγιώτη Μελά προς τον ΥΕΝ, που κατατέθηκε πρόσφατα στη Βουλή και αφορά την κατάσταση στο παράρτημα του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιά, το οποίο βρίσκεται στην οδό Φιλελλήνων 2.

Ως γνωστόν, στο κτίριο αυτό στεγάζονται σημαντικότερες υπηρεσίες του ΥΕΝ όπως το νηολόγιο, το ναυτολόγιο κτλ., ενώ παρατηρείται παντελής αδιαφορία για τη συντήρηση και τον εκσυγχρονισμό του.

Είναι τουλάχιστον απαράδεκτο, αξιωματικοί και υπάλληλοι του Λ.Σ. να θεωρούνται «παιδιά ενός κατώτερου θεού» και να αναγκάζονται να χρησιμοποιούν δικούς τους ηλεκτρονικούς υπολογιστές για υπηρεσιακές ανάγκες!

Προβλήματα στα Στενά του Βοσπόρου

Οι συνεχείς παρεμβάσεις της τουρκικής Πολιτείας που αφορούν την ορθή και ασφαλή διέλευση των πλοίων στα Στενά του Βοσπόρου και στη θάλασσα του Μαρμαρά, εξακολουθούν να προκαλούν ρήγματα στις σχέσεις της τουρκικής κυβέρνησης με τις διεθνείς εφοπλιστικές ενώσεις.

Παρά τις επισημάνσεις και αντιρρήσεις των διεθνών φορέων για τις τελευταίες τροποποιήσεις της νομοθεσίας στο συγκεκριμένο θέμα, η τουρκική διοίκηση αρνήθηκε να επανεξετάσει το θέμα εξαιτίας των... εκλογών και της επακόλουθης πολιτικής αστάθειας των ημερών.

Με τόση δυσκινησία, μέχρι και σε θέματα διεθνούς ενδιαφέροντος που αφορούν τη ναυτιλιακή διοίκηση της γειτονικής χώρας, είναι μάλλον αναμενόμενη η οικονομική συρρίκνωση της ναυτιλίας τους.

Ο ξανάεισθες



Συνάντηση υπουργού Ε.Ν. με την αντιπρόεδρο της Ε.Ε.

Με την αντιπρόεδρο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και επίτροπο Μεταφορών Loyola de Palacio συναντήθηκε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης.

Κύριο αντικείμενο της συνάντησης ήταν τα θέματα της ελληνικής προεδρίας για το μέρος των ναυτιλιακών μεταφορών, η εξέλιξη των μέτρων για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές, τα θέματα διεύρυνσης και οι επιπτώσεις τους στην ευρωπαϊκή ναυτιλία.

Από τα θέματα επικαιρότητας κυριάρχησαν η επίσκεψη της επιτρόπου στην Κύπρο και το ατύχημα του υπό σημαία Μπαχαμών ελληνόκτητου πλοίου έξω από τις ισπανικές ακτές. Για το θέμα αυτό, όπως είναι γνωστό, η Ε.Ε. έχει λάβει σειρά αυστηρών μέτρων ασφαλείας, τα οποία δυστυχώς δεν έχουν υιοθετήσει άλλες ναυτιλιακές χώρες και κυρίως χώρες ανοικτού ημερολογίου.

Ο κ. Γ. Ανωμερίτης πρότεινε την ενεργοποίηση στους διεθνείς οργανισμούς των ελαχίστων απαιτήσεων της Ε.Ε., τονίζοντας πως «μονομερή θετικά μέτρα της Ε.Ε. για την ασφάλεια και το περιβάλλον, τα οποία δεν προωθούνται στη διεθνή σκηνή, ούτε την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας ωφελούν ούτε τους βασικούς μας στόχους προ-ωθούν».

Στο δείπνο εργασίας, το οποίο παρατέθηκε προς τιμήν της κ. Palacio στο Ναυτικό Όμιλο Ελλάδος, παρευρέθησαν ο διευθυντής Θαλασσιών Μεταφορών κ. Καραμήτσος, ο διευθυντής του γραφείου της επιτρόπου κ. Σχοινάς, ο διευθυντής του γραφείου της Ε.Ε. στην Αθήνα κ. Γ. Μαρκοπουλιώτης, ο γενικός γραμματέας του ΥΕΝ κ. Α. Λαμπρόπουλος, ο αρχηγός Λιμενικού Σώματος κ. Δελμηχάλης και επιτελικά στελέχη του ΥΕΝ.

Η Ελληνική Προεδρία

Στις Βρυξέλλες βρέθηκε ο γενικός γραμματέας του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας Λάμπρος Λαμπρόπουλος, προκειμένου να έχει διμερείς επαφές με αξιωματούχους της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για θέματα που αφορούν την επικείμενη ελληνική προεδρία.

Ο κ. Λαμπρόπουλος μεταξύ άλλων συναντήθηκε με το γενικό διευθυντή Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής κ. F. Lamoureaux, τον οποίο και ενημέρωσε για τις προτεραιότητες του υπουργείου Ε.Ν. για το προαναφερθέν διάστημα. Ο κ. Lamoureaux δήλωσε ότι οι προτεραιότητες του ΥΕΝ θεματικά συμπίπτουν με τις πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δίδοντας περαιτέρω ώθηση στις προτεινόμενες στρατηγικές σε επιμέρους τομείς, όπως της ναυτικής ασφαλείας, της απασχόλησης των ναυτικών και της αναβάθμισης της εν γένει εικόνας της κοινοτικής ναυτιλίας.

Ο γενικός γραμματέας συναντήθηκε επίσης με τον πρόεδρο της Επιτροπής Μεταφορών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου κ. L. Caveri, στον οποίο επισήμανε τη σημασία που αποδίδει η χώρα μας στη συμμετοχή και ουσιαστική συμβολή του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για την υιοθέτηση των στόχων της ναυτιλιακής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ο κ. Caveri τόνισε την ανάγκη της κοινής συνεργασίας της ελληνικής προεδρίας με τα μέλη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου με απώτερο στόχο την προώθηση ρεαλιστικών προτεραιοτήτων εκ μέρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών.

Τέλος, ο κ. Λαμπρόπουλος συναντήθηκε με τον κ. Μ. Σχοινά, διευθυντή του γραφείου της επιτρόπου Μεταφορών και Ενέργειας κ. L. de Palacio με τον οποίο συζήτησε το θέμα της άτυπης υπουργικής συνάντησης για τις μεταφορές και τη ναυτιλία καθώς και την πραγματοποίηση ειδικής εκδήλωσης με θέμα την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα.



Ο κ. Σχοινάς εξέφρασε την ικανοποίηση της Επιτροπής για τις πρωτοβουλίες της ελληνικής κυβέρνησης στον τομέα αυτό, ενώ παράλληλα τόνισε ότι αποτελεί μοναδική ευκαιρία και συγκυρία για τη διευρυμένη Ενωμένη Ευρώπη, η ελληνική προεδρία να αποτελέσει την αφετηρία μιας νέας εποχής για τη ναυτιλία και τους ναυτικούς.

Νέο Συμβούλιο Ναυτιλιακής Πολιτικής

Τη συγκρότηση Συμβουλίου Ναυτιλιακής Πολιτικής ανήγγειλε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γ. Ανωμερίτης κατά τη διάρκεια της επισκέψεώς του στην Κύπρο. Το νέο συμβούλιο, που για πρώτη φορά θεσμοθετείται στη χώρα μας, θα συνεδριάζει μία φορά το χρόνο προκειμένου να εξετάζει τα θεμελιώδη θέματα που αφορούν την ελληνική ναυτιλία.

Το Συμβούλιο Ναυτιλιακής Πολιτικής, που δεν θα έχει καμία σχέση με τα υπόλοιπα όργανα και δεν πρόκειται να αντικαταστήσει το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος ή άλλα όργανα του ΥΕΝ, θα περάσει με νόμο τους επόμενους μήνες, στο πλαίσιο του Β' πακέτου για την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής σημαίας.



Η προσφορά του καπετάν Παναγιώτη Τσάκου

Το «Μετάλλιο της Πόλεως των Αθηνών» απενεμήθη στον καπετάν Παναγιώτη Τσάκο, πρόεδρο του ιδρύματος «Μαρία Τσάκος» Μοντεβιδέο Ουρουγουάης, από το δήμαρχο Αθηναίων Δημήτρη Αβραμόπουλο για την προσφορά του στην ανάδειξη του ελληνικού πολιτισμού στο εξωτερικό.

Στο χαιρετισμό του ο κ. Αβραμόπουλος μίλησε για τη σπουδαία προσωπικότητα του καπετάν Τσάκου, αυτόν «το γνήσιο εκφραστή της δημιουργικότητας και της έμπνευσης των Ελλήνων ναυτικών. Η ελληνική γλώσσα χάρις σε αυτά τα προγράμματα ανθίσταται και προάγεται».

Στην «ελληνολατρία» που κυριαρχεί στη μακρινή Ουρουγουάη αναφέρθηκε ο καπετάν Παναγιώτης Τσάκος, τονίζοντας ότι το 1978, οπότε βρέθηκε σε αυτή τη μακρινή χώρα και διαπίστωσε την αγάπη των Ουρουγουανών για τον

ελληνικό πολιτισμό, ένωσε την ανάγκη να δημιουργήσει το ίδρυμα «η ελληνική γειτονιά στην Ουρουγουάη».

Το ίδρυμα «Μαρία Τσάκος» Μοντεβιδέο Ουρουγουάης ιδρύθηκε το 1978 με ουσιαστικό στόχο τη διάδοση του ελληνικού πολιτισμού. Η βασική λειτουργία του είναι η διδασκαλία της ελληνικής γλώσσας σε πάνω από 200 Ουρουγουανούς μαθητές.

Το συγκεκριμένο ίδρυμα έχει συνεργαστεί με το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, που προσφέρει κάθε χρόνο υποτροφία για ένα μαθητή του ιδρύματος, ενώ παράλληλα αδειοδοτήθηκε ως επίσημο εξεταστικό κέντρο για την πιστοποίηση γνώσης της ελληνικής γλώσσας.

Επεκτείνεται ο ΙΜΟ

Κατά τη διάρκεια του 22ου συνεδρίου του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού ΙΜΟ το συμβούλιο επικύρωσε την επέκτασή του σε 40 από 32 χώρες-μέλη. Η επέκταση αυτή φέρνει τον Παναμά και τη Βόρεια Κορέα στην κατηγορία Α του συμβουλίου, η οποία μέχρι τώρα απαρτίζεται από 10 κράτη που έχουν και τη μεγαλύτερη ναυτιλιακή δραστηριότητα. Τα υπόλοιπα κράτη αυτής της ομάδας είναι η Ελλάδα, η Κίνα, η Νορβηγία, η Ιταλία, η Ιαπωνία, η Αγγλία, η Ρωσία και οι ΗΠΑ. Στην κατηγορία Β προστέθηκαν η Ισπανία, το Μπανγκλαντές, ενώ στην ίδια κατηγορία ανήκουν η Αργεντινή, η Γαλλία, η Γερμανία, η Σουηδία, η Ινδία, η Ολλανδία και η Σουηδία. Στην τελευταία κατηγορία, τη Γ, ανήκουν 20 κράτη τα οποία δραστηριοποιούνται στις θαλάσσιες μεταφορές.

Ο γενικός γραμματέας του Οργανισμού κ. William A. O' Neil δήλωσε ότι με την τροποποίηση αυτή εξασφαλίζονται ακόμα καλύτερα τα συμφέροντα όλων των μελών του ΙΜΟ.



Τα προβλήματα των ναυτικών πρακτόρων

Τα προβλήματα που απασχολούν τον κλάδο των ναυτικών πρακτόρων συζητήθηκαν από το προεδρείο της Διεθνούς Ναυτικής Ένωσης με επικεφαλής τον πρόεδρο Νικόλαο Τραυλό και της διοίκησης του ΠΣ(Ε)ΝΠ με τον αρμόδιο διευθυντή του υπουργείου Οικονομικών, Π. Φράγκο.

Από τα σημαντικότερα ζητήματα που τέθηκαν προς επίλυση ήταν η ευθύνη των ναυτικών πρακτόρων κατά τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων. Όπως είναι γνωστό, οι τελωνειακοί υπάλληλοι σε περιπτώσεις ελέγχου και εντοπισμού, εντός εμπορευματοκιβωτίων, εμπορευμάτων διαφορετικών κατά το είδος ή την ποσότητα από αυτά που αναγράφονται στις φορτωτικές, έχουν δικαίωμα να προβούν σε αυτεπάγγελτη ποινική δίωξη κατά των ναυτικών πρακτόρων.

Ο κ. Φράγκος δήλωσε ότι το υπουργείο θα αντιμετωπίσει ευνοϊκά το αίτημα με ανάλογη νομοθετική ρύθμιση. Όσον αφορά δε τα πρόστιμα από τις τελωνειακές παραβάσεις,

έγινε σύσταση στους διευθυντές των τελωνείων να εξετάζουν με πολλή προσοχή κάθε περίπτωση τελωνειακής παράβασης και, όταν αποδεδειγμένα προκύπτει η ευθύνη του πράκτορα, τότε να προβαίνουν στη διαδικασία βεβαίωσης της παράβασης.

Όσον αφορά το θέμα των δικαιωμάτων εκτέλεσης τελωνειακών εργασιών, συζητήθηκε η περίπτωση κατάργησης επιβολής ΔΕΤΕ σε τελωνειακές εργασίες που εκτελούνται εντός του κανονικού ωραρίου των τελωνειακών οργάνων και εντός του τελωνειακού καταστήματος, όπως δήλωση πλοιάρχου κατά τον απόπλου, περί των ποσοτήτων, ταιγάρων, ποτών στο πλήρωμα κ.λπ.

Τέλος, στη συνάντηση αναφέρθηκε το θέμα λειτουργίας της Ελευθέρας Ζώνης τύπου II και για τα οχήματα, διότι μετά την καθιέρωση λειτουργίας της Ελευθέρας Ζώνης τύπου II στο λιμένα Πειραιώς τα κοινοτικά εμπορεύματα διακινούνται με τις απλουστευμένες διαδικασίες, όχι όμως και τα οχήματα που προέρχονται από χώρες της Κοινότητας. Για τα τελευταία ακολουθούνται χρονοβόρες διαδικασίες με αποτέλεσμα να δημιουργούνται δυσμενείς διακρίσεις εις βάρος των οχημάτων.





Τα ωράρια των ναυτικών

Σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος κατατέθηκε για επεξεργασία στο Συμβούλιο της Επικρατείας, το οποίο αφορά την ουσιαστική προστασία του χρόνου εργασίας των ναυτικών ελληνικών και ξένων πλοίων.

Συγκεκριμένα, το σχέδιο Π.Δ. προβλέπει για όλα τα πλοία που πλέουν σε κοινοτικούς λιμένες την υποχρεωτική συμμόρφωση προς την κοινοτική οδηγία 1999/Ε.Κ., επιβάλλοντας αυστηρές επιθεωρήσεις στα λιμάνια.

Οι επιθεωρήσεις μπορούν να έχουν ως αφορμή τις καταγγελίες των ναυτικών για παραβίαση του ωραρίου εργασίας ή ανάπαυσης.

Έτσι, αν κάποια λιμενική αρχή διαπιστώσει ότι υπήρξε γεγονός ή καταγγελία του ναυτικού ή αν αντιληφθεί κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης ότι το πλήρωμα που μετέχει σε φυλακή γέφυρας ή μηχανοστασίου είναι καταπονημένο, τότε μπορεί να απαγορεύσει τον απόπλου του πλοίου μέχρι να ξεκουραστεί το πλήρωμα.

Επίσης, το Π.Δ. αναφέρει πως κάθε πλοιοκτήτης πρέπει να ορίζει από την αρχή ένα ανώτατο όριο αριθμών εργασίας που δεν πρέπει να ξεπερνάει κανένας ναυτικός σε μια δεδομένη περίοδο, καθώς και το ελάχιστο όριο ανάπαυσης στη διάρκεια συγκεκριμένης περιόδου.

Για τον καθορισμό των χρονικών ορίων το Π.Δ. παραπέμπει στην εκάστοτε ισχύουσα νομοθεσία και στη σύμβαση που έχει υπογράψει ο κάθε ναυτικός, Έλληνας ή αλλοδαπός, θέτοντας όμως και πλαφόν, που δεν μπορούν να καταστρατηγηθούν από καμία νομοθεσία ή εργασιακή σύμβαση.

Ειδικότερα, προβλέπονται πως: Ο μέγιστος αριθμός των ωρών εργασίας δεν μπορεί να υπερβαίνει τις 14 ώρες ανά 24ωρο και τις 72 ώρες ανά 7ήμερο. Ο ελάχιστος χρόνος ανάπαυσης δεν μπορεί να είναι μικρότερος από 10 ώρες ανά 24ωρο και 77 ώρες ανά 7ήμερο.

Οι ώρες ανάπαυσης δεν μπορεί να μοιράζονται σε περισσότερες από δύο περιόδους, μία από τις οποίες θα είναι διάρκειας τουλάχιστον 6 ωρών, ενώ το διάστημα μεταξύ συναπτών περιόδων ανάπαυσης δεν θα ξεπερνάει τις 14 ώρες.

Ύψωσαν την ελληνική σημαία

Την ελληνική σημαία ύψωσε το Δ/Ε πλοίο MINEPBA, 58.125 κοχ, της λιβεριανής πλοιοκτήτριας εταιρείας Emma Marine S.A. με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα τη Minerva Marine Inc., έπειτα από σχετικό αίτημα το οποίο υπέβαλε στο ΥΕΝ.

Επίσης, την ελληνική σημαία ύψωσε το υπό σημαία Marshall Islands φορτηγό πλοίο ΑΡΤΕΜΙΣ, 29.500 κοχ, της πλοιοκτήτριας εταιρείας Zephyros Shipping Company Limited με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα τη Levant Maritime International S.A.

Την ελληνική σημαία ύψωσε και το ναυπηγούμενο Δ/Ε ΠΑΡΟΣ, 78.845 κοχ, της πλοιοκτήτριας εταιρείας Nostos Shipping Corporation με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα την Ermis Maritime Corp. Τέλος, την ελληνική σημαία ύψωσε το υπό σημαία Λιβερίας φορτηγό πλοίο ΑΛΦΑ ΚΟΣΜΟΣ, 87.378 κοχ, της πλοιοκτήτριας εταιρείας Tropic Ventures S.A. με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα την Alpha Tankers and Freighters.

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης ευχαρίστησε τους κ. Μαρτίνο, Λω, Αλαφούζο και Άννα και Χρήστο Κανελλάκη, αντιστοίχως, γι' αυτή τους την απόφαση.



Νέες προσλήψεις

Την έγκριση προσλήψεων 162 υπαλλήλων σε, εποπτευόμενα από το ΥΕΝ, ΝΠΔΔ και Α.Ε. αποφάσισε η τριμελής επιτροπή υπουργών μετά την εισήγηση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργου Ανωμερίτη.

Οι θέσεις που εγκρίθηκαν κατανέμονται ως εξής:

Οργανικές θέσεις στη Δημόσια Ναυτική Εκπαίδευση:	8
ΟΛΠ Α.Ε.:	92
Λιμενικά Ταμεία:	22
Οργανισμοί Λιμένων:	37
Δικηγόροι:	3

Οι θέσεις αφορούν ποικίλες ειδικότητες, η δε κατανομή τους θα γίνει με απόφαση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας.

**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





Περιφερειακές συσκέψεις

Υπό την προεδρία του γενικού γραμματέα κ. Α. Λαμπρόπουλου έγινε ευρεία σύσκεψη των περιφερειακών οργάνων του ΥΕΝ της Κρήτης και Δωδεκανήσου, η οποία πραγματοποιήθηκε στη Δ' Περιφερειακή Διοίκηση Λιμενικού Σώματος.

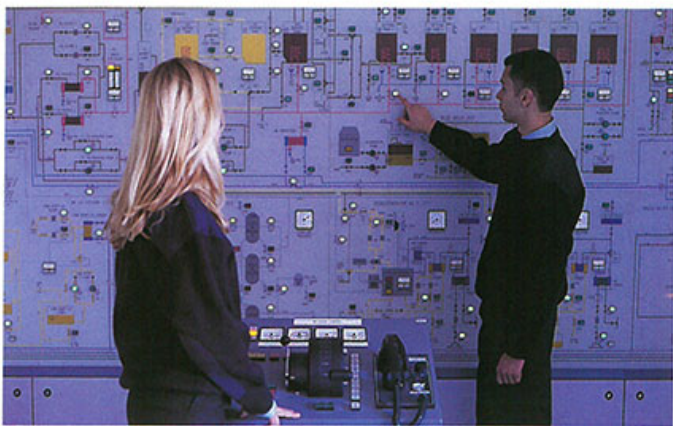
Στη σύσκεψη έλαβαν μέρος οι λιμενάρχες της Κρήτης και Δωδεκανήσου, η ΑΕΝ και οι περιφερειακές υπηρεσίες. Η σύσκεψη αυτή εντάσσεται στο πλαίσιο των περιφερειακών συσκέψεων του γενικού γραμματέα, που πραγματοποιούνται σε ολόκληρη την Ελλάδα, με σκοπό α) την αναδιοργάνωση των υπηρεσιών του υπουργείου και τον προσδιορισμό του ρόλου και της αποστολής του Λιμενικού Σώματος για την παγίωση της ασφάλειας στα λιμάνια και τις θαλάσσιες περιοχές της χώρας και β) την οργάνωση, βελτίωση, προστασία και ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας, που αποτελεί κεφάλαιο από τα πλέον σημαντικά για την εθνική οικονομία.

Από τον προεδρεύοντα γενικό γραμματέα δόθηκαν κατευθυντήριες οδηγίες για τον προγραμματισμό με δεκαετή προοπτική του στρατηγικού σχεδιασμού και της επιχειρησιακής δράσης της Περιφερειακής Διοίκησης και των υπαγομένων σ' αυτή υπηρεσιών, καθορίστηκαν οι στόχοι και ζητήθηκε υποβολή προτάσεων για την υλοποίησή τους, με γνώμονα τη βελτιστοποίηση της ποιότητας των παρεχομένων προς τους πολίτες υπηρεσιών, τη συνεχή εκπαίδευση και ανακατανομή του προσωπικού με την παράλληλη αναβάθμιση των συνθηκών εργασίας, τον εκσυγχρονισμό και τυποποίηση των επιχειρησιακών μέσων, τη μεγιστοποίηση του δημόσιου οφέλους με την ορθολογική διαχείριση των διατιθέμενων πόρων και την εφαρμογή νέων τεχνολογιών.

Νέο εκπαιδευτικό σύστημα

Στην εκδήλωση έναρξης της νέας εκπαιδευτικής περιόδου των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, στην Ακαδημία Μηχανικών, στη Χίο, παρευρέθηκε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης, ο οποίος συνοδεύεται από τον αρχηγό Λ.Σ. Χρήστο Δελιμιχάλη και τον κλαδάρχη αρμόδιο για θέματα εκπαίδευσης κ. Μανδελίνη. Μιλώντας προς τους νέους σπουδαστές της ΑΕΝ, ο κ. Ανωμερίτης τόνισε τη σύνδεση του εκπαιδευτικού συστήματος με τις ανάγκες της ναυτιλίας, τη δημιουργία ενός νέου εκπαιδευτικού συστήματος για το ανθρώπινο δυναμικό της ελληνικής ναυτιλίας το οποίο θα ενσωματώνει τη νέα γνώση, την τεχνολογία και την πληροφορική και θα δημιουργεί υψηλής ποιότητας στελέχη.

Ο υπουργός Ε.Ν. ανακοίνωσε ότι στις αρχές Δεκεμβρίου θα παρουσιαστεί το νέο εκπαιδευτικό σύστημα Ε.Ν., ενώ αποκάλυψε πως θα προβεί στη μείωση της θαλάσσιας υπηρεσίας από 36 σε 24 μήνες για τους πλοιάρχους και μηχανικούς για την απόκτηση του τίτλου πλοιάρχου και μηχανικού Α' εκ του τίτλου του Β'.



Στην εκδήλωση παρευρέθηκαν ο Μητροπολίτης Χίου, Ψαρών και Οινουσσών κ.κ. Διονύσιος, οι νομαρχιακές και δημοτικές αρχές, φορείς του ναυτιλιακού κόσμου και ο πρόεδρος της Tsakos Shipping and Trading S.A. κ. Παν. Τσάκος. Ο καπετάν Παναγιώτης Τσάκος, προκειμένου να συμβάλει στην πραγμάτωση των εξαγγελιών και να συμμετέχει έμπρακτα στην προσπάθεια ενδυνάμωσης του ναυτικού επαγγέλματος δήλωσε ότι η εταιρεία του προσφέρει στους σπουδαστές ΑΕΝ την πρακτική εκπαίδευση και δετές συμβόλαια εργασίας για την απόκτηση διπλώματος πλοιάρχου και μηχανικού Β' στα πλοία των εταιρειών του. Τέλος, ο υπουργός ανακοίνωσε ότι στην ΑΕΝ Μηχανικών Χίου, ανεξαρτήτως των γενικότερων ρυθμίσεων του νέου εκπαιδευτικού συστήματος, θα ιδρυθεί και θα λειτουργήσει από τις αρχές του επόμενου χρόνου Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων, ικανοποιώντας έτσι ένα πάγιο αίτημα του ναυτικού κόσμου της Χίου.

Ο υπόγειος σταθμός του ΟΛΠ

Υπεγράφη η σύμβαση για τη μελέτη και κατασκευή του υπόγειου σταθμού αυτοκινήτων στο χώρο που βρίσκεται μπροστά από το εκθεσιακό κέντρο του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς. Ο νέος σταθμός, που θεωρείται από τα σημαντικότερα έργα υποδομής για την πόλη του Πειραιά, θα περιλαμβάνει δύο επίπεδους υπόγειους ορόφους στάθμευσης αυτοκινήτων με 730 θέσεις συνολικά. Η συνολική επένδυση του έργου θα φτάσει τα 14.400.000 ευρώ, εκ των οποίων τα 3 εκατ. θα συγχρηματοδοτηθεί ο ΟΛΠ. Στόχος είναι το έργο να παραδοθεί πριν από τους Ολυμπιακούς του 2004.



SAILING THE SEAS OF COLOR

MARINE & PROTECTIVE COATINGS

Athens
Thessaloniki
Cyprus
Shanghai
Skopje
Boston
Houston
Miami
N. Orleans
New York
Montreal
Buenos Aires
Antwerp
Rotterdam
Malta
Lebanon
Cairo
Singapore
Tallinn
S. Africa



CASCO
INTERNATIONAL

Casco International S.A. 9 Kanari St., 106 71, Athens, Greece Tel.: (210) 33 92 665-7 • Fax: (210) 33 92 668
Sales & Technical Support 35 Dragatsaniou St., 185 45, Piraeus, Greece Tel.: (210) 42 21 125 • Fax: (210) 41 20 479
Branch Office 15 Mitropoleos St., 546 24 Thessaloniki, Greece Tel.: (2310) 24 4715 • Fax: (2310) 22 3936
Manufacturing Plant Loutraki Industrial Area, Greece - Shanghai, China

e-mail: athens@cascopaints.com www.casco-paints.com



Νέο διοικητικό συμβούλιο για τον ΟΛΘ

Συγκροτήθηκε σε σώμα το νέο διοικητικό συμβούλιο του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης. Η νέα σύνθεση του συμβουλίου είναι η εξής:

Πρόεδρος: Αντώνιος Βαφειάδης, διευθύνων σύμβουλος: Απόστολος Γενίτσαρης, αντιπρόεδρος: Βασίλειος Δημαρέλος, μέλη: Ευθύμιος Αντύπας, Αθανάσιος Κουλούσιος, Νικόλαος Κουμλής, Δημήτριος Χριστοδούλου, Πέτρος Νάσκος, Ιωάννης Τσολακίδης, Νικόλαος Παρπούδης, Απόστολος Τσουρέκας. Εν τω μεταξύ, τα 42 εκατ. ευρώ προβλέπεται να φτάσουν για το έτος 2002 τα έσοδα του Οργανισμού, ενώ τα κέρδη προ φόρων τα 6,3 εκατ. ευρώ.

Αναλυτικότερα, κατά τη διάρκεια του πρώτου εξαμήνου του τρέχοντος έτους τα έσοδα από πωλήσεις υπηρεσιών ανήλθαν στα 19,2 εκατ. ευρώ, ενώ τα κέρδη προ φόρων έφτασαν τα 2,3 εκατ. ευρώ. Συγκριτικά με το πρώτο εξάμηνο του παρελθόντος έτους (2001) σημειώθηκε αύξηση της τάξης των 8,44% και 23,6% αντίστοιχα.

Επίσης, σύμφωνα με τις έως σήμερα εκτιμήσεις, ανοδικά θα εξελιχθούν τα ετήσια βασικά μεγέθη διακίνησης φορτίου με προβλεπόμενη μεταβολή για το 2001-2002 στον τομέα των εμπορευματοκιβωτίων κατά 5% και στον τομέα των εμπορευμάτων κατά 4%.

Το νέο συνταξιοδοτικό καθεστώς

Με ομόφωνη θετική ψήφο τα κόμματα της Βουλής επικύρωσαν την τροπολογία για το νέο συνταξιοδοτικό καθεστώς των συνταξιούχων του ΝΑΤ.

Με την τροπολογία αυτή, οι κύριες συντάξεις των ναυτικών αυξάνονται κατά 70-80% και οι επικουρικές κατά 160%.

Με το νέο καθεστώς της σταδιακής προσαρμογής των κύριων συντάξεων, από το 60% του ονομαστικού μισθού στο 70% του πραγματικού μισθού και της επικουρικής από 1% σε 1,5% ετησίως, στο τέλος της περιόδου προσαρμογής η κύρια και επικουρική σύνταξη θα ισοδυναμεί με το ποσό του συνολικού μισθού.

Η τροπολογία ψηφίστηκε χωρίς καμία αλλαγή από το κείμενο που κατέθεσε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γ. Ανωμερίτης και για το οποίο υπήρχε η σύμφωνη γνώμη της ΠΝΟ.

Όπως δήλωσαν ο κ. Γ. Ανωμερίτης και οι περισσότεροι ομιλητές στη Βουλή, το ψήφισμα πρέπει να θεωρείται ιστορικό για το ναυτεργατισμό, αφού με τη συγκεκριμένη τροπολογία ικανοποιούνται αιτήματα δεκαετιών.



Ημερίδα για τη υποδοχή αποβλήτων πλοίων

Η Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής διοργάνωσε ημερίδα με θέμα «Εφαρμογή της οδηγίας 2000/59 της Ε.Ε. για ευκολίες υποδοχής αποβλήτων πλοίων στους ελληνικούς λιμένες», παρουσία της ηγεσίας των Οργανισμών Λιμένων Α.Ε. και εκπροσώπων των φορέων διαχείρισης των λοιπών ελληνικών λιμένων, της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, των περιφερειών, των πλοιοκτητών και των εταιρειών που έχουν την αντίστοιχη τεχνογνωσία. Την ημερίδα χαιρέτισαν ο γενικός γραμματέας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής Νικόλαος Θωμόπουλος και ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος του ΟΛΠ κ. Σ. Θεοφάνης. Κατά τη διάρκεια της παρουσιάστηκε από στελέχη του Λ.Σ. το αντικείμενο της οδηγίας, οι απαιτήσεις και οι υποχρεώσεις των φορέων διαχείρισης των ελληνικών λιμένων, ενώ οι εκπρόσωποι όλων των εταιρειών που εμπλέκονται στο αντικείμενο της οδηγίας, ανέλυσαν τις εμπειρίες τους και τις δυνατότητες συνδρομής τους προς τους ενδιαφερομένους. (Αναλυτικά η οδηγία της Ε.Ε. στη σελίδα 62).



MEDITERRANEAN MARITIME S.A.



99, Akti Miaouli
185 38 Piraeus • GREECE
Tel.: (+3) 210 4290236,
(+3) 210 4290266
Fax: (+3) 210 4290054
Tlx. 212176 MMSA GR
E-mail: meditmar@hol.gr





Εκσυγχρονίζεται ο ΟΛΠ

Σε ποσοστό 42% αυξάνει ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς το επενδυτικό του πρόγραμμα για το έτος 2003. Οι επενδύσεις, ύψους 78 εκατ. ευρώ, θα δοθούν κυρίως για έργα υποδομής στο επιβατηγό λιμάνι στο πλαίσιο της διεξαγωγής των Ολυμπιακών Αγώνων 2004, ενώ τα υπόλοιπα κονδύλια θα κατανεμηθούν για τη βελτίωση παγίων περιουσιακών στοιχείων του Οργανισμού στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων στο Νέο Ικόνιο και περίπου 9 εκατ. ευρώ θα δαπανηθούν για την επέκταση των υποδομών στο car terminal.

Αξίζει να σημειωθεί ότι το πρώτο εξάμηνο του 2002 τα καθαρά κέρδη του Οργανισμού είχαν αυξηθεί κατά 1,5 εκατ. ευρώ, ποσοστό αύξησης που προκύπτει από τις αντιστοιχίες της περιόδου του 2001 που ήταν 14,5% και της φετινής 16%. Επίσης, σύμφωνα με εκτιμήσεις, το προσέχες έτος εκτιμάται πως οι πωλήσεις του ΟΛΠ σε υπηρεσίες θα ανέλθουν στα 134,4 εκατ. ευρώ, τα καθαρά κέρδη προ φόρων στα 30,7% και τα μετά φόρων στα 19,9 εκατ. ευρώ. Εδώ πρέπει να σημειώσουμε ότι στο νέο προϋπολογισμό του ΟΛΠ δεν προβλέπεται καμία αύξηση στα τιμολόγια του 2003.

Οι δέσμες ενεργειών που προβλέπονται από το master plan του ΟΛΠ και αφορούν την ολυμπιακή λιμενική ζώνη είναι οι ακόλουθες:

- Δημιουργούνται 5 περιοχές υποδοχής, η κάθε μία από τις οποίες εξυπηρετεί 1 έως 3 κρουαζιερόπλοια.
 - Δημιουργούνται 5 πύλες εισόδου/εξόδου που συνδέουν τις 5 περιοχές υποδοχής της ζώνης με το δίκτυο της πόλης του Πειραιά, μοιράζοντας το συνολικό κυκλοφοριακό φόρτο σε διάφορα σημεία.
- Η κάθε περιοχή υποδοχής διαρθρώνεται γύρω από έναν επιβατικό σταθμό (passenger terminal), όπου γίνεται ο έλεγχος διαπίστευσης και ασφάλειας με τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται η άνετη ροή επιβατών και να αποφεύγονται οι «ουρές» αναμονής.

Στην κάθε πύλη εισόδου/εξόδου αντιστοιχεί χώρος απο/επιβίβασης επισκεπτών (αφετηρίες/transport mail) και χώρος στάθμευσης (parking area) μόνο διαπιστευμένων οχημάτων. Όλοι οι αποβιβαζόμενοι επιβάτες οδηγούνται για έλεγχο ασφάλειας και διαπίστευσης στο αντίστοιχο κτίριο του επιβατικού σταθμού.

Σε κάθε περιοχή υποδοχής προβλέπεται η εγκατάσταση κέντρου πληροφόρησης επισκεπτών, ανταλλακτήριου συναλλάγματος και τραπεζικών ΑΤΜ, κέντρου επικοινωνίας (με τηλέφωνο, fax, υπολογιστές και ηλεκτρονικό ταχυδρομείο), γραφείου ενοικίασης κινητών τηλεφώνων, περιπτερό ΕΟΤ, χώρων υποδοχής για τους χορηγούς κ.ά. Επί πλέον, στο σύνολο της Ολυμπιακής Λιμενικής Ζώνης εγκαθίσταται ένας σταθμός Α' Βοηθειών (πλήρως εξοπλισμένος) υποστηριζόμενος από τουλάχιστον δύο ασθενοφόρα.

Εγκαθίσταται σε κατάλληλα διαμορφωμένο σημείο της Ολυμπιακής Ζώνης (και εξοπλίζεται) Επιχειρησιακό Κέντρο Ελέγχου «Αθήνα 2004».

Για την ασφάλεια: Επεκτείνεται η υπάρχουσα εξωτερική περίφραξη και προστίθεται νέα όπου απαιτείται, βάσει των προδιαγραφών του σχεδίου ασφαλείας του υπουργείου Δημόσιας Τάξης και της ΔΑΟΑ, ώστε να δημιουργηθεί μια εσωτερική απομονωμένη και πλήρως ασφαλής ζώνη κοντά στα πλοία κατά μήκος των κρηπιδωμάτων.

Για την κυκλοφορία πεζών και οχημάτων εντός του λιμανιού: Οι κινήσεις πεζών και οχημάτων είναι πλήρως διαχωρισμένες μέσα σε αυτήν τη ζώνη. Οι πεζοί κυκλοφορούν σε καθορισμένους πεζόδρομους. Ο σχεδιασμός εξασφαλίζει την προσβασιμότητα και στα άτομα με αναπηρία. Τα οχήματα κυκλοφορούν σε εσωτερικό δρόμο (δακτύλιο), πλήρως καθορισμένο, που διατρέχει την Ολυμπιακή Λιμενική Ζώνη από τη μία άκρη έως την άλλη.

Τα οχήματα που επιτρέπεται να κυκλοφορούν στην εσωτερική ζώνη και επί του δακτυλίου είναι τα εκτελούντα μόνον εσωτερική διαδρομή, λεωφορεία (shuttle buses) και τα έχοντα πλήρως ελεγχθεί, οχήματα τροφοδοσίας και εφοδιασμού, αποκομιδής απορριμμάτων -πάντοτε με κατάλληλο χρονικό προγραμματισμό ώστε να μη συμπίπτουν με τις μετακινήσεις των επισκεπτών- και γενικώς τα οχήματα έκτακτης ανάγκης, όπως ασθενοφόρο, πυροσβεστικά κ.λπ. καθώς και τα υπηρεσιακά.

Όλα τα πιο πάνω οχήματα χρησιμοποιούν για είσοδο/έξοδο μόνο 1 πύλη, στο νότιο άκρο του εσωτερικού δακτυλίου (πύλη ναυτικού).

Προβλέπεται η εγκατάσταση πλήρους συστήματος σηματοδότησης για την εσωτερική κυκλοφορία πεζών και οχημάτων, αλλά και σήμανσης εισόδων/εξόδων, αποβάθρων, κτιρίων, εγκαταστάσεων, αποθηκών κ.λπ., εξωτερικά και εσωτερικά.

Σταθμός επιβατών: Στο σύνολο της Ολυμπιακής Λιμενικής Ζώνης διαμορφώνονται 5 κτίρια σταθμοί επιβατών, «Κανέλλου», «Ξαβερίου», «Κεντρικού Κτιρίου ΟΛΠ», «Πρώην Τελωνείου» και «Βασ. Κων/νου/ ΟΤΕ», ένα σε κάθε περιοχή υποδοχής, που θα εξυπηρετούν από 1 έως 3 κρουαζιερόπλοια ο καθένας, επί 20-21 ημέρες, κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων. Οι σταθμοί αυτοί είναι υφιστάμενα κτίρια στα οποία θα γίνουν εργασίες αποκατάστασης (όπου απαιτούνται), αναδιαρρυθμίσεις και αναβάθμισης του εσωτερικού και καθώς και διαμόρφωσης του περιβάλλοντος χώρου τους. Προβλέπεται να γίνουν επίσης 3 νέες προσωρινές κτιριακές κατασκευές, ως επέκταση, σε όσους σταθμούς επιβατών δεν επαρκούν οι χώροι τους («Κανέλλου», «Ξαβερίου» και «Βασ. Κων/νου/ΟΤΕ»).

Η εσωτερική τους διαρρύθμιση είναι τέτοια ώστε να εξυπηρετούνται σε εντελώς διαχωρισμένες περιοχές οι έλεγχοι των επιβατών κατά την άφιξη/επιβίβαση (Departures) και κατά την αναχώρηση/αποβίβαση (Arrivals). Ο κάθε επιβατικός σταθμός εφοδιάζεται με τους απαραίτητους χώρους υγιεινής και αναμονής και μπορεί να διαθέτει και ιδιαίτερους χώρους προβολής του δήμου Πειραιά, καταστήματα προώθησης προϊόντων χορηγών ή αφορολογητών ειδών, καφετέρια - snack bar κ.ά.

Δίκτυα παροχών και τεχνολογικών υποδομών:

- Αναβάθμιση και επέκταση δικτύων ύδρευσης, πυρόσβεσης και αποχέτευσης.
- Επαρκής φωτισμός για λόγους φύλαξης και ασφάλειας, κατά μήκος της εξωτερικής περιφράξης στις πύλες, στις αποβάθρες και στους χώρους αποθήκευσης. Επαρκής και με διαβαθμίσεις στους υπόλοιπους χώρους ανάλογα με τη χρήση τους.
- 24ωρη ηλεκτρονική παρακολούθηση με σύστημα κλειστού κυκλώματος τηλεόρασης (CCTV) σε όλα τα σημεία εισόδου στην εγκατάσταση. Η πλευρά της θάλασσας φυλάσσεται αντίστοιχα από το Λιμενικό Σώμα.
- Πρόβλεψη για επαρκές τηλεπικοινωνιακό δίκτυο/και δίκτυο data.
- Πρόσθετοι αριθμοί για την κάλυψη των αυξημένων αναγκών χρήσης κινητών τηλεφώνων (θα εγκατασταθούν από ΟΤΕ/COSMOTE).
- Εγκατάσταση μεγάλων οθονών συστήματος ανακοινώσεων για καθοδήγηση πλήθους ή αναζήτηση (Public Address).
- Υπό έρευνα η εγκατάσταση συστήματος ηλεκτρονικής οργάνωσης κάρτας πρόσβασης check in.

GENERAL SHIPS' REPAIRS

PANAGIOTIS P. LIAKOS

ΣΤΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΑΠΟ ΤΟ 1970

10 Dervenakion Str, 185 45 Piraeus

Tel: (+3010) 463 0126 - 463 0823

Fax: (+3010) 461 9583

E-mail: liakos@otenet.gr





Ο Διευθύνων
σύμβουλος της HEN
κ. Μάριος Στεργίου

Δυναμική είσοδος της Ήφαιστος Ελλάς Ναυπηγεία σε προγράμματα του Πολεμικού Ναυτικού

Τη συνεργασία της με το υπουργείο Εθνικής Άμυνας και ειδικότερα τη Γενική Διεύθυνση Αμυντικών Επενδύσεων για την υλοποίηση του προγράμματος ενεργοποίησης των ΤΠΚ «Τουρνάς» και «Σακίτης» υπέγραψε η Ήφαιστος Ελλάς Ναυπηγεία (HEN), θυγατρική εταιρεία του ομίλου της LAMDA Development.

Η ανάθεση του έργου έγινε μετά από σχετικό διαγωνισμό που διεξήγαγε το υπουργείο Εθνικής Άμυνας.

Ειδικότερα, η νέα σύμβαση αφορά την εκτέλεση των βασικών εργασιών ενεργοποίησης των προαναφερόμενων πλοίων, το κόστος της οποίας ανέρχεται σε 4,4 εκατομμύρια ευρώ. Το πρόγραμμα των εργασιών αναμένεται να ολοκληρωθεί σε 18 μήνες από την ημερομηνία ενεργοποίησης της σύμβασης και για τα δύο πλοία, οπότε και θα παραδοθούν στο Πολεμικό Ναυτικό.

Σύμφωνα με δηλώσεις του διευθύνοντος συμβούλου της HEN κ. Μάριου Στεργίου, «η υπογραφή της σύμβασης ανάθεσης επισφραγίζει την πρώτη συνεργασία της Ήφαιστος Ελλάς Ναυπηγεία με το Πολεμικό Ναυτικό. Με τον τρόπο αυτό, σηματοδοτείται η δυναμική είσοδος της εταιρείας στο χώρο της αμυντικής βιομηχανίας και επισημαίνεται η αναπτυξιακή πορεία της στο χώρο της ναυτιλίας».

Η Ήφαιστος Ελλάς Ναυπηγεία ήδη συμμετέχει μέσω κοινοπραξίας σε διαγωνισμό που διακήρυξε το υπουργείο Δημόσιας Τάξης για την κατασκευή σειράς πυροσβεστικών σκαφών.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η Ήφαιστος Ελλάς Ναυπηγεία Α.Ε. είναι μια σύγχρονη ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα, που δραστηριοποιείται στην παροχή εξειδικευμένων ολοκληρωμένων υπηρεσιών στη συντήρηση, επισκευή και μετασκευή σκαφών μεγάλου μεγέθους όπως πολυτελείς θαλαμηγούς (mega yachts), εμπορικά πλοία και πάσης φύσεως πλωτά. Η εταιρεία κατέχει παραθαλάσσιες εκτάσεις με λιμενικές εγκαταστάσεις σημαντικής αξίας, αξιόλογη υποδομή και εξοπλισμό.

Η ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα παρουσιάζει κατά το εννέαμηνιο που έληξε στις 30.9.2002 κύκλο εργασιών 19.253 εκατ. ευρώ (6.560 δισ. δρχ.), αυξημένο σε σχέση με το 2001 κατά 93%, χάρις στα σημαντικά έργα αναβάθμισης και μετασκευής θαλαμηγών που ολοκληρώθηκαν μέσα στο 2002.

Ανησυχία για πιθανή φορολόγηση υπεράκτιων εταιρειών

Ένα μοντέλο επενδύσεων που αφορά και τον ελληνικό χώρο τίθεται σε κίνδυνο. Ο λόγος για την προοπτική φορολόγησης που μελετά το υπουργείο Οικονομικών και αφορά τις επενδύσεις σε ακίνητα που έχουν πραγματοποιηθεί στην Ελλάδα από υπεράκτιες εταιρείες. Έτσι, ένα μοντέλο ιδιαίτερα δημοφιλές στην ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα βρίσκεται υπό αμφισβήτηση.

Στην περίπτωση της ναυτιλίας η ύπαρξη των υπεράκτιων εταιρειών σχετίζεται με την ανάγκη των ναυτιλιακών παραγόντων να διατηρούν κάτω από τις οποιεσδήποτε επιχειρηματικές συνθήκες την αυτοδυναμία και ευελιξία τους. Στην πορεία του χρόνου οι εν λόγω εταιρείες αποτέλεσαν βοήθημα και χρησιμοποιήθηκαν για την ενίσχυση των επενδύσεων των Ελλήνων εφοπλιστών στην Ελλάδα.

Ήδη ένα σημαντικό μέρος από τις επενδύσεις των off shore εταιρειών που έχουν πραγματοποιηθεί από Έλληνες εφοπλιστές, σχετίζεται με την ανάπτυξη άλλων παράλληλων δραστηριοτήτων που κατά κύριο λόγο συνδέονται με τον τουριστικό τομέα και τις ανεγέρσεις σύγχρονων τουριστικών μονάδων.

Σημαντικοί ναυτιλιακοί παράγοντες εκτιμούν ότι τυγχάνουν μη δίκαιης αντιμετώπισης από την ελληνική Πολιτεία, οι περισσότεροι δε εξ αυτών δηλώνουν ότι δεν θα προχωρούσαν σε ανάλογες επενδύσεις εάν γνώριζαν εκ των προτέρων τις βλέψεις και τις «ορέξεις» του υπουργείου Οικονομικών. Εν πάση περιπτώσει, οι οιοσδήποτε ρυθμίσεις γίνουν δεν θα πρέπει να έχουν αναδρομική ισχύ.

Οι ίδιοι εκτιμούν ότι αν δεν μπορούν να επενδύσουν τις αποταμιεύσεις τους στην Ελλάδα θα το πράξουν σε άλλες χώρες του κόσμου, ενώ θα πρέπει να θεωρείται βέβαιο ότι θα πουλήσουν τα ακίνητα που ήδη έχουν αγοράσει.

Έτσι, εκτιμούν οι ίδιοι κύκλοι, εάν τελικώς η κυβέρνηση προχωρήσει στη φορολόγηση των υπεράκτιων εταιρειών, θα προβεί σε ανατροπή του υπάρχοντος σκηνικού το οποίο θα καταλήξει εις βάρος της εθνικής οικονομίας, η οποία αν και προσδοκά σημαντικά οφέλη σε οικονομικό επίπεδο, μετά την εφαρμογή του νέου μέτρου θα διαπιστώσει ότι αυτά που χάνει είναι πολύ περισσότερα.





Εξονυχιστικοί οι έλεγχοι μετά το ναυάγιο του Prestige Αιχμές για Μ. Βρετανία και Ελλάδα

Ιδιαίτερα ανησυχητικές διαστάσεις για την παγκόσμια κοινή γνώμη έχει λάβει το ναυάγιο του δεξαμενόπλοιου Prestige, το οποίο κόπηκε στα δύο και βυθίστηκε στα μέσα Νοεμβρίου, περίπου 270 χιλιόμετρα ανοιχτά των ακτών της Γαλιτίας.

Το δεξαμενόπλοιο ήταν έμπορτο με 70.000 τόνους πετρελαίου και μέχρι τη στιγμή που γράφτηκαν αυτές οι γραμμές, είχαν διαρρεύσει στη θάλασσα περισσότεροι από 5.000 τόνοι, απειλώντας με τεράστια οικολογική καταστροφή τις ακτές της Ισπανίας. Το υπόλοιπο φορτίο βυθίστηκε μαζί με το πλοίο σε βάθος περίπου 3.500 μέτρων, προκαλώντας την έντονη ανησυχία τόσο των ισπανικών αρχών όσο και ολόκληρης της Ε.Ε., αφού σε αυτό το βάθος θεωρείται σχεδόν αδύνατη μια πιθανή επιχείρηση άντλησης του φορτίου από τις δεξαμενές του πλοίου. Σε περίπτωση δε που οι περίπου 70.000 τόνοι διαρρεύσουν στη θάλασσα, θα πρόκειται για τη μεγαλύτερη ρύπανση που προκλήθηκε ποτέ με συνέπεια και την ανάλογη οικολογική καταστροφή.

Όσον αφορά το 27μελές πλήρωμά του, μεταξύ των οποίων και δύο Έλληνες (ο πλοίαρχος Απόστολος Μαγκούρας και ο Α' μηχανικός Νίκος Αργυρόπουλος), πρόλαβαν να εγκαταλείψουν το πλοίο προτού βυθιστεί στα παγωμένα νερά του Ατλαντικού.

Το χωρητικότητας 81.564 dwt δεξαμενόπλοιο ναυπηγήθηκε το 1976 στην Ιαπωνία και πλοιοκτήτρια εταιρεία του είναι η λιβεριανή Mare Shipping Inc., ωστόσο από το ρεπορτάζ προέκυψε ότι η εν λόγω εταιρεία είναι ελληνικών συμφερόντων. Εξάλλου, το Prestige έφερε σημαία Bahamas και σύμφωνα με τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργο Ανωμερίτη, δεν έχει καμία απολύτως σχέση με το ελληνικό νηολόγιο και την ελληνική ναυτιλία γενικότερα. Τη διαχείριση του πλοίου είχε η επίσης λιβεριανή εταιρεία Universe Maritime, η οποία διατηρεί γραφεία και στην Αθήνα, ενώ ναυλωτρία ήταν η Crown Resources, ρωσικών συμφερόντων.

Η βύθιση του Prestige δημιούργησε πολλαπλά ερωτήματα στους ναυτιλιακούς και πολιτικούς κύκλους της Ενωμένης Ευρώπης, αφού το πλοίο είχε επιθεωρηθεί στην Αγία Πετρούπολη μόλις λίγες ημέρες πριν από το ατύχημα (συγκεκριμένα στις 28/10/2002) για θέματα προστασίας περιβάλλοντος, χωρίς διατύπωση παρατηρήσεων. Το μοιραίο δεξαμενόπλοιο είχε περάσει in transit από το λιμάνι της Καλαμάτας στις 7 Ιουνίου, προκειμένου να αντικατασταθεί ο πλοίαρχός του, και δεν είχε υποβληθεί σε επιθεώρηση από τις ελληνικές αρχές, με αποτέλεσμα η Commission να στείλει επιστολή στο YEN με την οποία ζητούσε να διευκρινιστεί γιατί η χώρα μας δεν προχώρησε σε έλεγχο του πλοίου ενώ αυτό βρισκόταν σε ελληνικά χωρικά ύδατα. Παράλληλα, ανάλογη επιστολή εστάλη από την Επιτροπή και στη Μ. Βρετανία, αφού το Prestige πέρασε από το Γιβραλτάρ χωρίς επίσης να υποβληθεί σε κάποιο έλεγχο. Για το εν λόγω ζήτημα πρέπει να αναφερθεί ότι, σύμφωνα με την κοινοτική οδηγία 95/21, τα κράτη-μέλη της Ε.Ε. υποχρεούνται να ελέγχουν τουλάχιστον το 25% των πλοίων που εισέρχονται στα λιμάνια τους, με σκοπό να διαπιστώσουν αν αυτά πληρούν τους κανονισμούς ασφαλείας που έχει θέσει η Ε.Ε. Όταν το συγκεκριμένο πλοίο έδωσε στο ελληνικό λιμάνι, η Ελλάδα είχε ήδη ξεπεράσει το ποσοστό ελέγχων και συνεπώς δεν ήταν υποχρε-

ωμένη να προβεί σε επιθεώρηση, ειδικά αφού δεν υπήρχε και κάποια καταγγελία για παράβαση των κανονισμών. Επί πλέον, σύμφωνα με τη σύμβαση UNCLOS, πλοία in transit τα οποία δεν εκτελούν εμπορικές πράξεις δεν επιθεωρούνται, εκτός αν στις Αρχές περιέλθουν καταγγελίες.

Εν τω μεταξύ, με τη διαδικασία του εξαιρετικά επείγοντος αρχίζουν οι εξονυχιστικοί έλεγχοι στα πετρελαιοφόρα πλοία που ανήκουν στην κατηγορία υψηλού κινδύνου, σύμφωνα με δηλώσεις της επιτρόπου Μεταφορών και Ενέργειας Loyola de Palacio. Οργισμένη η κοινοτική επιτροπή απέδωσε ευθύνες στις κυβερνήσεις για την αδιαφορία τους, λέγοντας χαρακτηριστικά ότι «το ναυάγιο του Prestige δείχνει δυστυχώς ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είχε δίκιο που πίεζε τους "15" να ενισχύσουν τα μέτρα ναυτικής ασφάλειας». Στην επιστολή της δε προς τα κράτη-μέλη της Ε.Ε. η επιτροπή σημειώνει ότι «βρίσκονται αντιμέτωποι με πολιτικές υποχρεώσεις, αν όχι νομικές». «Χάσαμε πολύτιμο χρόνο. Η μόλυνση δεν γνωρίζει σύνορα», συμπλήρωσε η κ. De Palacio.

Το ναυάγιο του Prestige αποτελεί το δεύτερο μεγάλο ατύχημα σε πετρελαιοφόρο κοντά στις ακτές της Ευρώπης μέσα σε τρία χρόνια. Το Δεκέμβριο του 1999 είχε βυθιστεί ανοιχτά των γαλλικών ακτών το Δ/Ε Erika, προκαλώντας, εκτός από τεράστια καταστροφή του θαλασσίου οικοσυστήματος, και τη θέσπιση μιας σειράς σκληρών μέτρων από την Ε.Ε. και τον IMO για την ασφάλεια των δεξαμενόπλοιων.

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι το γαλλικό κέντρο κατά της θαλάσσιας μόλυνσης CEDRE υπολογίζει πως οι 500.000 τόνοι πετρελαίου που βρίσκονται στις δεξαμενές ναυαγίων σε όλο τον κόσμο, αποτελούν μόνιμη πηγή μόλυνσης των θαλασσών. Στην περίπτωση του Prestige και της Γαλιτίας πλήττεται μια περιοχή μείζονος οικολογικής σημασίας και μια ιδιαίτερα σημαντική ζώνη αλιείας.

Από την πλευρά της, η Ευρωπαϊκή Ένωση κάλεσε τις κυβερνήσεις των κρατών-μελών να κινηθούν γρηγορότερα για την εφαρμογή των νέων κανονισμών ελέγχου, που θα μπορούσαν να αποτρέψουν παρόμοιες καταστροφές. Για τις εξελίξεις του ναυαγίου μπορείτε να ενημερώνεστε από την ιστοσελίδα των «N.X.» www.naftikachronika.gr

Η ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΤΟΥ PRESTIGE

1. Πλοιοκτήτρια εταιρεία	MARE SHIPPING INC LIBERIA, MONROVIA
2. Διαχειρίστρια εταιρεία	UNIVERSE MARITIME LTD LIBERIA
3. Σημαία νηολογίου	BAHAMAS
4. Νηογνώμονας	AMERICAN BUREAU OF SHIPPING, USA (A.B.S)
5. P & I Club	The London Steamship
6. Φορτίο	FUEL OIL
7. Τελευταίος έλεγχος σε λιμένα της Ε.Ε.	Rotterdam 1999
8. Τελευταίος έλεγχος σε χώρα Paris MOU	Ρωσία, St. Petersburg 28-10-2002 από Russian State Inspection on Protection of
9. Ναυλωτές	Crown Resources AG London WIM 9HF
10. Πλήρωμα	2 Έλληνες, 24 Φιλιππινέζοι, 1 Ρουμάνος



▶▶▶ Στο στόχαστρο της κ. De Palacio είναι και πάλι η Ελλάδα, αφού υπάρχουν ενδείξεις ότι το ελληνικό υπουργείο Ανάπτυξης δεν έχει ακολουθήσει με συνέπεια την κοινοτική νομοθεσία περί αποθεμάτων ενέργειας.

Η Επιτροπή αποφάσισε στις 16 Οκτωβρίου να ζητήσει επισήμως από την Ελλάδα να αυξήσει το επίπεδο των αποθεμάτων της σε πετρέλαιο, έτσι ώστε να συμμορφωθεί με τις διατάξεις της κοινοτικής νομοθεσίας, βάσει των οποίων τα κράτη-μέλη υποχρεούνται να διατηρούν επί μόνιμου βάσεως, για τρεις κατηγορίες προϊόντων πετρελίου, επίπεδο αποθεμάτων που να αντιστοιχεί τουλάχιστον σε 90 ημέρες κατανάλωσης.

Το αίτημα αυτό υποβλήθηκε υπό μορφή αιτιολογημένης γνώμης, που συνιστά το δεύτερο στάδιο της διαδικασίας επί παραβάσει.

Σε περίπτωση που δεν είναι ικανοποιητικά, τόσο η απάντηση όσο και οι ενέργειες της Ελλάδας, η Επιτροπή είναι πιθανό να παραπέμψει την υπόθεση στο Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στο Λουξεμβούργο.

Η Loyola de Palacio δήλωσε αναφορικά με την υπόθεση αυτή τα ακόλουθα: «Προέχει περισσότερο από ποτέ να είμαστε έτοιμοι να αντιμετωπίσουμε τις απειλές που αντιμετωπίζουμε όσον αφορά τον εξωτερικό εφοδιασμό μας με πετρέλαιο. Τα αποθέματα ασφαλείας είναι σημαίνουσας σημασίας εν προκειμένω».

Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι κατά την τελευταία διετία το επίπεδο των αποθεμάτων στην Ελλάδα έχει συχνά κατέλθει κάτω από το απαιτούμενο επίπεδο των 90 ημερών για δύο από τις τρεις κατηγορίες προϊόντων: τη βενζίνη και τα μέσα κλάσματα απόσταξης (πετρέλαιο εσωτερικής καύσης και κηροζίνη).

Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφάσισε σήμερα να απευθύνει αιτιολογημένη γνώμη στην Ελλάδα. Η κατάσταση αυτή, σύμφωνα με τις Βρυξέλλες, είναι ενδεικτική των στελλιών του συστήματος αποθεμάτων που βασίζεται αποκλειστικά στα αποθέματα που διατηρούν οι επιχειρήσεις πετρελαιοειδών.

▶▶▶ Η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, σε συνεργασία με το ισπανικό υπουργείο Ανάπτυξης και τέσσερις κορυφαίους οργανισμούς στο χώρο των μεταφορών, ενέκρινε τέσσερις συμφωνίες για συγχρηματοδότηση προγραμμάτων βελτίωσης της υποδομής τόσο των οδικών αρτηριών και των λιμένων όσο των αεροδρομίων και των σιδηροδρομικών σταθμών.

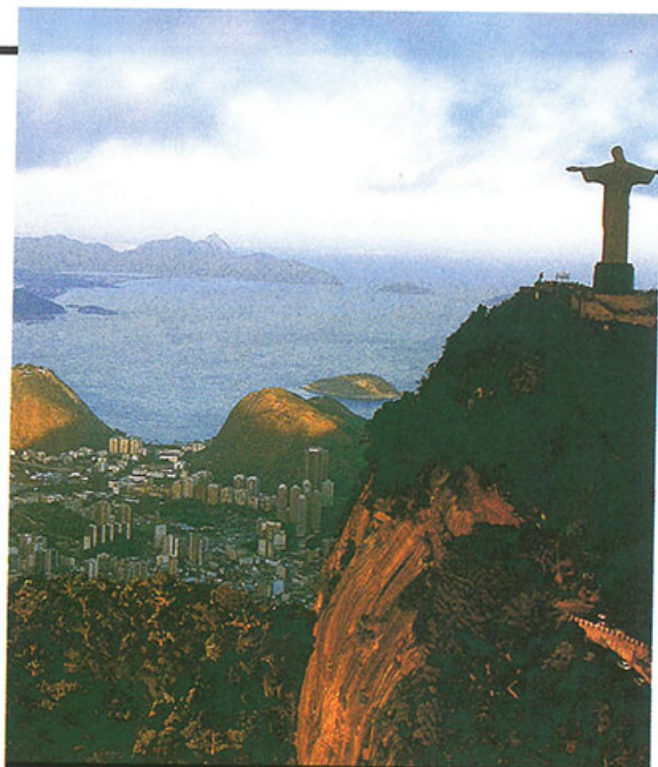
Το συνολικό πρόγραμμα θα ξεπεράσει τα 60 δισεκατομμύρια ευρώ, ενώ η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων θα δανειοδοτήσει τις ενέργειες αυτές τα επόμενα 4 με 5 χρόνια με το ποσό των 10 δισ. ευρώ.

Η ισπανική κυβέρνηση έχει δώσει ιδιαίτερη έμφαση στη βελτίωση των υποδομών και της ασφάλειας στο χώρο των μεταφορών, ενώ και στο παρελθόν η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων έχει υποστηρίξει οικονομικά επιτυχημένα σχέδια που υλοποιήθηκαν άμεσα από το ισπανικό ΥΠ.ΑΝ.



▶▶▶ Άνω των 300 πειρατικές ή/και ληστικές επιθέσεις, μέχρι και το μήνα Οκτώβριο, δέχτηκαν πληθία εμπορικού ναυτικού. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με στοιχεία του IMO οι πιο επικίνδυνες χώρες, θάλασσες και περιοχές, όπου παρατηρούνται αυξημένα κρούσματα πειρατείας και ληστειών, είναι οι ακόλουθες:

Ινδονησία	79 κρούσματα
Μπανγκλαντές	27 κρούσματα
Ερυθρά Θάλασσα	18 κρούσματα
Στενά της Μάλαγας	15 κρούσματα
Ινδία	16 κρούσματα
Ισημερινός	12 κρούσματα
Μαλαισία	12 κρούσματα
Βιετνάμ	11 κρούσματα
Φιλιππίνες	10 κρούσματα
Σομαλία	9 κρούσματα



►►► Κινδύνους κλοπής εμπορευμάτων εντοπίζει το UK P&I Club στο λιμάνι του Σάντος στη Βραζιλία. Το Club αναφέρεται ειδικά στην κλοπή εμπορευμάτων μεγάλης αξίας που μεταφέρονται με containers από λιμάνια της Ευρώπης και των ΗΠΑ. Σύμφωνα με το Club, τους τελευταίους 6 μήνες παρατηρήθηκαν απώλειες στα εμπορεύματα τριών πλοίων, που μετέφεραν ηλεκτρονικούς υπολογιστές από τις ΗΠΑ στο συγκεκριμένο βραζιλιάνικο λιμάνι. Οι παραπάνω κλοπές ξεπερνούν σε αξία το 1,56 εκατομμύριο δολλάρια, ενώ οι αρμόδιες αρχές πιστεύουν ότι τα αδικήματα διεξάχθηκαν από εκφορτωτές με... συνηθισμένες αλλιά ταχύτητες μεθόδους. Το Club προειδοποιεί ότι παρόμοιες ενέργειες μπορεί να επαναληφθούν και προτείνει στα μέλη του διάφορους τρόπους για την επιτήρηση και διασφάλιση των εμπορευμάτων τους, στο προσεχές τεύχος του «Loss Prevention News» που εκδίδει. Παράλληλα, οι βραζιλιάνικες αρχές έχουν ήδη γνωστοποιήσει σε ενδιαφερόμενες εταιρείες ότι, λόγω της επιδημίας κίτρινου πυρετού στη Σενεγάλη και σε άλλες χώρες της Δυτικής Αφρικής, όσα πλοία καταφθάνουν στο λιμάνι της Paranagua από τη Μαύρη Ήπειρο (πλην της Ν. Αφρικής) θα υπόκεινται σε αυστηρότατους υγειονομικούς ελέγχους.

►►► Έμφαση στη ναυτική εκπαίδευση δίνει η γερμανική κυβέρνηση, αφού γνωστοποίησε την απόφασή της για την επιχορήγηση ναυτιλιακών εταιρειών οι οποίες θα εφαρμόσουν κύκλο εκπαιδευτικών σεμιναρίων σε εν ενεργεία ναυτικούς που απασχολούνται σε πλοία εγγεγραμμένα στο γερμανικό νηολόγιο.

Η γερμανική κυβέρνηση έχει ήδη επιχορηγήσει εταιρείες και στο παρελθόν (το πρόγραμμα ξεκίνησε το 1998 και συνεχίστηκε και τα επόμενα έτη), ενώ η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενέκρινε την επιχορήγηση αυτή ως σύμφωνη με το γενικότερο πλαίσιο της ναυτιλιακής πολιτικής της.

Η Επιτροπή εξέτασε λεπτομερώς το καθεστώς επιχορήγησης και αποφάσισε ότι δεν παραβιάζει τους κανόνες ανταγωνισμού, αφού το όλο πρόγραμμα έχει ως σκοπό τη διατήρηση και εξέλιξη της τεχνογνωσίας και της ναυτικής εκπαίδευσης στη Γερμανία. Παρόμοια προγράμματα χρηματοδότησης, εγκεκριμένα από την Ε.Ε., έχουν εφαρμοστεί επιτυχώς στη Σουηδία και στη Φινλανδία.



BUNKERING AEGEAN STATION

Gibraltar

Piraeus

Fujairah
KHOR-FAKKAN

TEL: + 301 4292530 FAX: + 301 4292595 E-mail: aegeanoil@otenet.gr



►►► Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανακοίνωσε πρόσφατα την πρόθεσή της για την περαιτέρω χάραξη μιας πανευρωπαϊκής, σύγχρονης πολιτικής σε θέματα περιβαλλοντικής προστασίας. Πιο συγκεκριμένα, η Επιτροπή πρόκειται να προτείνει νομοθεσίες που θα προστατεύουν το θαλάσσιο περιβάλλον με σκοπό την επιβολή στα κράτη-μέλη ενιαίων ρυθμίσεων στο θέμα αυτό. Οι πρώτες συστάσεις για τη χάραξη της ενιαίας πολιτικής θα συζητηθούν στην Κοπεγχάγη από 4 έως 6 Δεκεμβρίου, ενώ οι τελικές προτάσεις της Επιτροπής θα δημοσιευθούν το 2004.

Προς το παρόν, η στρατηγική θα εστιαστεί σε φλέγοντα θέματα που απασχολούν τόσο τη ναυτιλιακή κοινότητα όσο και τους περιβαλλοντικούς οργανισμούς, όπως: σύσφιγξη των σχέσεων και της τεχνολογίας μεταξύ τοπικών και διεθνών περιβαλλοντικών οργανισμών, εφαρμογή και προώθηση της πρωτοβουλίας περί «clean ship», εφαρμογή του πρωτοκόλλου του Κιότο από όλα τα κράτη-μέλη, επανεξέταση των νομοθεσιών σχετικά με τη ρύση αποβλήτων και επικινδύνων ουσιών από πλοία στις θάλασσες κτλ. Τα παραπάνω σχέδια της Επιτροπής αντανακλούν τη γενικότερη πρόθεση των οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για ανάληψη πρωτοβουλιών για την προστασία του περιβάλλοντος, όπως διαμορφώθηκαν μετά την ανακοίνωση του 6ου Περιβαλλοντικού Προγράμματος Δράσης που ήδη σχηματοποιείται και εφαρμόζεται στην Ε.Ε. κατά τη δεκαετία που διανύουμε.

►►► Ανησυχούν οι διεθνείς οργανισμοί και ενώσεις για τις εξελίξεις στη Μέση Ανατολή. Φορείς όπως οι International Chamber of Commerce και International Maritime Bureau (IMB), με αφορμή την επίθεση στο δεξαμενόπλοιο Limburg, πρότειναν κάποια πρόσθετα μέτρα ασφαλείας που οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει άμεσα να αναλάβουν. Ο IMB ήδη προειδοποίησε τόσο τους λιμένες με σημαντική διεθνή κίνηση όσο και τα κράτη με αξιόλογη ναυτική δύναμη ότι, εάν δεν λάβουν πρόσθετα μέτρα για την προστασία της ποταπόρου ναυτιλίας, ενδέχεται να υποστούν τα επακόλουθα σφοδρών τρομοκρατικών χτυπημάτων. Ο IMB συνέστησε, μάλιστα, στις διεθνείς ακτοφυλακές να απαγορεύουν τη διέλευση σκαφών σε συγκεκριμένες περιοχές λιμένων όπου διέρχονται ή αράζουν δεξαμενόπλοια. Ειδικά για πλοία που διέρχονται σε τέτοιες περιοχές, ο IMB προτείνει τον εξονυχιστικό έλεγχο τους με σκοπό την αποτροπή τρομοκρατικών χτυπημάτων παρόμοιων με αυτό στο Limburg. Ο IMB και η BIMCO έχουν ήδη επισημάνει τους κινδύνους σε όσες ναυτιλιακές εταιρείες εξυπηρετούν με πλοία τους λιμένα στη Μέση Ανατολή, στις χώρες του Αραβικού Κόλπου, στο Πακιστάν και στην Ινδονησία για το ενδεχόμενο τρομοκρατικών χτυπημάτων εναντίον δεξαμενόπλοιων, ενώ συνιστούν άμεση καθοδήγηση από τους τοπικούς πράκτορες και τα P&I Clubs. Ειδικά η BIMCO εξέδωσε πρόσφατα ανακοίνωση, στην οποία εκφράζει την έντονη ανησυχία της για τα ενδεχόμενα τρομοκρατικών χτυπημάτων εναντίον της ναυτιλιακής κοινότητας και προτρέπει τους πλοιοκτήτες να επανεξετάσουν, σε συνεργασία με τους ασφαλιστές, τη γενικότερη στρατηγική τους.



►►► Αύξηση των συνεισφορών ανακοίνωσε και το Swedish Club, επιβεβαιώνοντας τη διεθνή πλέον οικονομική κρίση που αντιμετωπίζουν τα P&I Clubs. Το κορυφαίο σουηδικό Club επισήμανε σε πρόσφατη ανακοίνωσή του προς τα μέλη και τα MME ότι οι αυξήσεις στις συνεισφορές -που σίγουρα θα αγγίξουν το 25%- έχουν ως σκοπό τη βελτίωση της οικονομικής κατάστασης με γνώμονα την ανέλιξη των γενικότερων οικονομικών αποτελεσμάτων, όπως είχε αποφασιστεί τον Οκτώβριο του 2001 από την ηγεσία για τις οικονομικές περιόδους 2001 - 2003. Το εν λόγω Club θα εμφανίσει αναμενόμενη οικονομική ζημία στο τέλος του έτους, η οποία αντικατοπτρίζει και τη γενικότερη δυσκαμψία του κλάδου. Στην παραπάνω ανακοίνωση δεν αναφέρεται χρονική περίοδος για την οποία η διοίκηση εικάζει ότι το Club θα επανέλθει στην κερδοφορία.

CHOICE OF FLAG MATTERS



THE MARSHALL ISLANDS

Qualities to Consider:

Flag State Administration
Political Stability
Maritime Law
Mortgage Recordation System
Safety Record

Registration and Tonnage Tax Fees
Corporate Law
Flag State Experience
Customer Service

THE CHOICE IS YOURS...



INTERNATIONAL REGISTRIES, INC.

Corporate and Maritime Services

WASHINGTON D.C./RESTON Tel: (703) 620-4880 Fax: (703) 476-8522 E-mail: info@register-iri.com

NEW YORK FT. LAUDERDALE/MIAMI LONDON HONG KONG ZURICH PIRAEUS

website: www.register-iri.com

Στόχος η ποιοτική αναβάθμιση του Κυπριακού Στόλου



**Συνέντευξη
του Σέργιου Σεργίου,
Διευθυντή Εμπορικής
Ναυτιλίας του κυπριακού
υπουργείου Συγκοινωνιών**

Με τη θεσμοθέτηση ναυτιλιακής πολιτικής και την εναρμόνιση της κυπριακής νομοθεσίας σε θέματα εμπορικής ναυτιλίας με την Ε.Ε., η Κύπρος οδεύει έτοιμη για την ένταξή της στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αναφέρει στην επίκαιρη συνέντευξή του στα «Ναυτικά Χρονικά» ο διευθυντής Εμπορικής Ναυτιλίας του κυπριακού υπουργείου Συγκοινωνιών Σέργιος Σεργίου.

Τονίζει δε ότι κύριος άξονας της Κυπριακής πολιτικής είναι η ποιοτική αναβάθμιση του εθνικού στόλου και η επιτυχής αντιμετώπιση των προκλήσεων της σύγχρονης ναυτιλιακής βιομηχανίας, ενώ παράλληλα η κυβέρνηση της Κύπρου έχει σημειώσει θεαματική πρόοδο στους τομείς βελτίωσης τόσο των επιπέδων ασφαλείας στα υπό σημαία της πλοία όσο και της υποδομής σε προσωπικό του τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας του αρμόδιου υπουργείου.

Πώς ανταποκρίνεται η κυπριακή ναυτιλία στις αυξημένες απαιτήσεις της διεθνούς νομοθεσίας και ναυτιλιακής ποιτικής εν όψει μάλιστα και της επικείμενης ένταξης της νήσου στην Ευρωπαϊκή Ένωση;

Κατά την τελευταία 7ετία έχει εκσυγχρονισθεί σχεδόν πλήρως η νομοθεσία που διέπει την εμπορική ναυτιλία με την κύρωση όλων των βασικών διεθνών ναυτιλιακών συμβάσεων. Όσον αφορά την εναρμόνιση της κυπριακής νομοθεσίας με το ευρωπαϊκό κεκτημένο, έχουν ήδη υιοθετηθεί 25 από τα 29 νομοσχέδια που αφορούν την εμπορική ναυτιλία, ενώ εκτιμάται ότι τα 4 που υπολείπονται για πλήρη εναρμόνιση, θα υιοθετηθούν κατά το πρώτο τρίμηνο του 2003.

Πώς μπορεί να ρυθίσει το πρόβλημα της χαμηλής κατάταξης της κυπριακής σημαίας στη λίστα του Paris MOU και τι ενέργειες γίνονται για την ανέλιξή της;

Οι επιθεωρήσεις και οι έλεγχοι κυπριακών πλοίων αυξήθηκαν αισθητά κατά τα τελευταία χρόνια ως αποτέλεσμα σειράς μέτρων που υιοθετήθηκαν από την κυπριακή κυβέρνηση. Η αύξηση των επιθεωρήσεων οδήγησε στη σημαντική μείωση τόσο των κατακρατήσεων κυπριακών πλοίων σε λιμάνια της Αμερικής και της Ευρώπης όσο και των ναυτικών ατυχημάτων. Ενδεικτικό της μείωσης των κατακρατήσεων είναι το γεγονός πως κατά το 2001 για πρώτη φορά, ύστερα από σχεδόν 20 χρόνια λειτουργίας του Μνημονίου, ο μέσος όρος κατακρατήσεων των κυπριακών πλοίων είναι

χαμηλότερος του μέσου όρου κατακρατήσεων του Μνημονίου. Συγκεκριμένα, ο μέσος όρος κατακρατήσεων του Paris MOU για το έτος 2001 ήταν 9,09% ενώ το ποσοστό κατακρατήσεων κυπριακών πλοίων ήταν 8,85%. Όσον αφορά το 2002, οι ενδείξεις είναι πως η Κύπρος πολύ πιθανόν να πετύχει πολύ καλύτερη θέση στη λίστα του Paris MOU, αφού το ποσοστό κατακρατήσεων των κυπριακών πλοίων σε χώρες-μέλη του Paris MOU για το πρώτο εξάμηνο του 2002 βρίσκεται στο 7,40%, μειωμένο κατά 3,48% σε σχέση με το αντίστοιχο εξάμηνο του 2001.

Ποιες προσπάθειες έχουν δρομοποιηθεί για την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό του κυπριακού στόλου και σε ποιους τομείς;

Τα κριτήρια και οι όροι νηολόγησης έχουν διαφοροποιηθεί και έχουν γίνει αυστηρότεροι για πλοία μεγάλης ηλικίας, σε μια προσπάθεια ανανέωσης του κυπριακού στόλου. Πιο συγκεκριμένα, πλοία ηλικίας άνω των 15 ετών θα πρέπει να περάσουν από ειδική επιθεώρηση και λεπτομερή έλεγχο. Σημαντικό στοιχείο αποτελεί επίσης η διατήρηση των οικονομικών κινήτρων που προσφέρονται για τις εταιρείες που επιλέγουν στα πλοία τους την κυπριακή σημαία. Τα κίνητρα αυτά θα συνεχίσουν να υφίστανται ακόμα και μετά την ένταξη της Κύπρου στην Ε.Ε., γεγονός που θα διατηρήσει την ανταγωνιστικότητα του κυπριακού νηολογίου σε πολύ ψηλά επίπεδα.

Η κυπριακή κυβέρνηση μέσα στο πλαίσιο βελτίωσης των επιπέδων ασφαλείας του κυπριακού στόλου έχει εκδώσει οδηγίες σε όλους



τους ανεγνωρισμένους νηογνώμονες, να προβαίνουν σε λεπτομερή έλεγχο των πλοίων που αλιάζουν σημαία και επιθυμούν να εγγραφούν στην κυπριακή, καθώς επίσης και σε κυπριακά πλοία που κατόπιν ελέγχου από τις Αρχές Ξένων Λιμένων παρουσιάζουν ελλείψεις.

Ποια μέτρα έχει αναλάβει η κυβέρνησή σας ως προς τον εκσυγχρονισμό τόσο της υποδομής όσο και της ασφάλειας των κυπριακών λιμένων;

Η διοίκηση και ο έλεγχος των κυπριακών λιμένων ασκείται από την Αρχή Λιμένων Κύπρου, η οποία σε στενή συνεργασία με το υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων έλαβε τον τελευταίο καιρό δραστικά μέτρα, τα οποία βελτίωσαν σημαντικά τόσο την παροχή υπηρεσιών όσο και τον τρόπο διαχείρισης και την ασφάλεια των κυπριακών λιμένων.

Συγκεκριμένα, η απόφαση για επέκταση του λιμανιού Λεμεσού αποδείχτηκε ιδιαίτερα ευεργετική, αφού πέρα από το γεγονός ότι εκμηδενίστηκε ο χρόνος αναμονής των πλοίων, ελαχιστοποιήθηκε και το κόστος που απορρέει από τη φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων στα κυπριακά λιμάνια. Η παροχή 24ωρης εξυπηρέτησης στα λιμάνια βρίσκεται υπό συνεχή βελτίωση, με τη σταδιακή εισαγωγή του συστήματος βάρδιας.

Η πολιτική της κυβέρνησης για σταθερή ανάπτυξη και αποτελεσματικότερη, ασφαλέστερη και αποδοτικότερη λειτουργία των λιμανιών άρχισε, αργά αλλή σταθερά, να υλοποιείται. Προς την κατεύθυνση αυτή επεκτείνονται και βελτιώνονται οι χώροι στοιβασίας εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι Λεμεσού, προχωρεί με γοργούς ρυθμούς η διαδικασία κατασκευής νέας αίθουσας επιβα-

τών, ενώ μελετάται και η προοπτική αύξησης του αριθμού γερανογεφυρών. Όσον αφορά το λιμάνι Λάρνακας, έχουν ήδη υποβληθεί δηλώσεις ενδιαφέροντος για την ανάπτυξη και αξιοποίηση του λιμανιού σε κύριο σταθμό κρουαζιερόπλοιοι με τη μέθοδο του στρατηγικού επενδυτή.

Ποια είναι τα νέα μέτρα της κυπριακής κυβέρνησης σε θέματα ναυτικής ασφάλειας όσο και διατήρησης - ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας;

Η πολιτική της κυβέρνησης κατά την τελευταία 7ετία (1995-2002) είχε κύριο άξονα την ποιοτική αναβάθμιση του κυπριακού στόλου έτσι που να μπορεί να αντιμετωπίζει με επιτυχία τα σημερινά δύσκολα διεθνή δεδομένα, τις μεγάλες προκλήσεις της σύγχρονης ναυτιλιακής βιομηχανίας και την προσπάθεια εναρμόνισης με το κοινοτικό κεκτημένο.

Προς την κατεύθυνση αυτή, η κυβέρνηση εκτός από τον εκσυγχρονισμό της ναυτιλιακής νομοθεσίας έχει υιοθετήσει μια σειρά από μέτρα, τα οποία στην πορεία έχουν αποδειχθεί επιτυχημένα, αλιάζοντας προς το καλύτερο την εικόνα της κυπριακής σημαίας και ενισχύοντας την ανταγωνιστικότητά της.

Κατά την τελευταία 7ετία εγκαθιδρύθηκε δίκτυο εποπτών κυπριακών πλοίων που εδρεύουν σε διάφορα λιμάνια του εξωτερικού. Το δίκτυο αριθμεί σήμερα 35 επόπτες καλύπτοντας 25 λιμάνια σε 14 χώρες και επεκτείνεται συνεχώς με την προοπτική να καλύψει περισσότερα από 40 λιμάνια.

Κατά την τελευταία δεκαετία, η στελέχωση του τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας με επιστημονικό και τεχνικό προσωπικό αυξήθηκε σε σημαντικό βαθμό. Συγκεκριμένα, το τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας



αριθμεί σήμερα 26 επιθεωρητές πλοίων και 7 λειτουργούς εμπορικής ναυτιλίας σε σύγκριση με 8 επιθεωρητές πλοίων και 3 λειτουργούς εμπορικής ναυτιλίας που υπηρετούσαν στο τμήμα το 1993. Σημειώνεται, επίσης, ότι έχει δρομοποιηθεί ήδη η πρόσληψη 11 επιθεωρητών και 5 λειτουργών.

Τα μέτρα αυτά είχαν αποτέλεσμα την αισθητή αύξηση των επιθεωρήσεων και ελέγχων κυπριακών πλοίων, γεγονός που οδήγησε στη σημαντική μείωση τόσο των κατακρατήσεων κυπριακών πλοίων σε λιμάνια της Αμερικής και της Ευρώπης όσο και των ναυτικών ατυχημάτων.

Το τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας κατά την ίδια περίοδο έχει ενισχύσει την παρουσία του στο εξωτερικό με τη λειτουργία ναυτιλιακών γραφείων στο Ρότερνταμ και στο Αμβούργο, επιπροσθέτως των γραφείων σε Πειραιά, Λονδίνο και Νέα Υόρκη.

Η μηχανογράφηση του τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας και η πλήρης αυτοματοποίηση των εργασιών του έχει ήδη αρχίσει και αναμένεται, με την ολοκλήρωση του συστήματος μέσα στο πρώτο εξάμηνο του 2003, να δώσει τη δυνατότητα για ταχύτερη, ακριβέστερη και πληρέστερη εξυπηρέτηση των συναλλασσομένων με το τμήμα. Το σύστημα αυτό θεωρείται από τα πιο σύγχρονα στον κόσμο, γεγονός που θα κάνει το κυπριακό νηολόγιο ακόμα πιο ανταγωνιστικό.

Η υιοθέτηση των πιο πάνω μέτρων και η σημαντική βελτίωση που έχει επιτευχθεί σε όλο το φάσμα δραστηριοτήτων της κυπριακής ναυτιλίας, έπεισε τόσο τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα όσο και τους πιο αυστηρούς επικριτές πως η κυπριακή σημαία είναι σήμερα αξιόπιστη, με πολύ καλές προοπτικές, αποτελώντας μια αξιόλογη επιλογή για κάθε πλοιοκτήτη.

Ποιες ενέργειες υποστηρίζετε για την προσέλκυση νέων Κυπρίων στο ναυτικό επάγγελμα;

Όπως είναι γνωστό, η ελληνική κυβέρνηση προσφέρει κάθε χρόνο θέσεις για Κύπριους νέους που θέλουν να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού, καθώς επίσης μετεκπαίδευση στα Κέντρα Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού σε Κύπριους αξιωματικούς που υπηρετούν σε κυπριακά πλοία και απαιτείται να μετεκπαιδευτούν για σκοπούς προαγωγής. Παράλληλα, το Ανώτερο Τεχνολογικό Ινστιτούτο της Κύπρου διαθέτει κλάδο ναυτομηχανολόγων. Το τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας έχει αποφασίσει και είναι ήδη στα σκαριά η δημιουργία ενημερωτικού βιβλιαρίου/οδηγού, το οποίο θα περιγράφει τα ναυτικά και ναυτιλιακά επαγγέλματα καθώς επίσης τις προοπτικές απασχόλησης και τις αποδοχές τους. Το βιβλίο θα απευθύνεται στους μαθητές λυκείου και πιο συγκεκριμένα στο μάθημα του επαγγελματικού προσανατολισμού, έτσι οι νέοι θα έχουν την ευκαιρία να ενημερωθούν για τα ναυτικά επαγγέλματα. Παράλληλα, σε περιπτώσεις που θα υπάρξει ιδιαίτερο ενδιαφέρον, λειτουργοί του τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας θα επισκέπτονται τα σχολεία για εκτενέστερη ενημέρωση των νέων.

Έχετε εγκρίνει διεθνείς ιδιωτικές σχολές για την εκπαίδευση και επιμόρφωση σε θέματα STCW; Ποια είναι τα κριτήριά σας για την αξιολόγηση της ποιότητας και αποτελεσματικότητας αυτών των σχολών;

Το τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας, θέλοντας να κρατήσει την εκπαίδευση των ναυτικών στο ψηλότερο δυνατό επίπεδο, έχει μέχρι σήμερα αναγνωρίσει εκπαιδευτικά προγράμματα που διεξάγονται μόνο σε έξι Ναυτικές Σχολές. Δύο από τις Ναυτικές Σχολές λειτουργούν στην Κύπρο, ενώ οι υπόλοιπες βρίσκονται στην Ελλάδα. Η αναγνώριση των διαφόρων εκπαιδευτικών προγραμμάτων γίνεται σύμφωνα με τις σχετικές απαιτήσεις της Διεθνούς Σύμβασης Περί Προτύπων Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών (STCW), 1978 όπως έχει τροποποιηθεί, αλλά και σύμφωνα με την οδηγία 2001/25/Ε.Κ. της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών. Όλες οι αναγνωρισμένες σχολές πρέπει να εφαρμόζουν και να είναι πιστοποιημένες σύμφωνα με το διεθνές πρότυπο διαχείρισης ποιότητας ISO 9001:2000.

Επί πλέον, έχουν καθοριστεί λεπτομερείς οδηγίες με τακτικές και διαδικασίες που πρέπει οι Ναυτικές Σχολές να ενσωματώσουν στο σύστημα ποιότητας που εφαρμόζουν και που αντικατοπτρίζουν τις επιπρόσθετες απαιτήσεις της Κυπριακής Δημοκρατίας σχετικά με το επίπεδο της εκπαίδευσης, τα προσόντα των εκπαιδευτών και των αξιολογητών, τα εκπαιδευτικά μέσα και την αξιολόγηση της ναυτικής ικανότητας.

Για την αναγνώριση κάποιου εκπαιδευτικού προγράμματος απαιτείται αρχικός έλεγχος και εξέταση του συστήματος ποιότητας που εφαρμόζεται από τη Ναυτική Σχολή καθώς και η παρακολούθηση και αξιολόγηση του προγράμματος στην πράξη.

Όλα τα εκπαιδευτικά προγράμματα που έχουν αναγνωριστεί από την Κυπριακή Δημοκρατία ελέγχονται περιοδικά, τόσο με τακτικούς όσο και με αιφνίδιους ελέγχους που αφορούν το σύστημα ποιότητας και τη διεξαγωγή του προγράμματος.

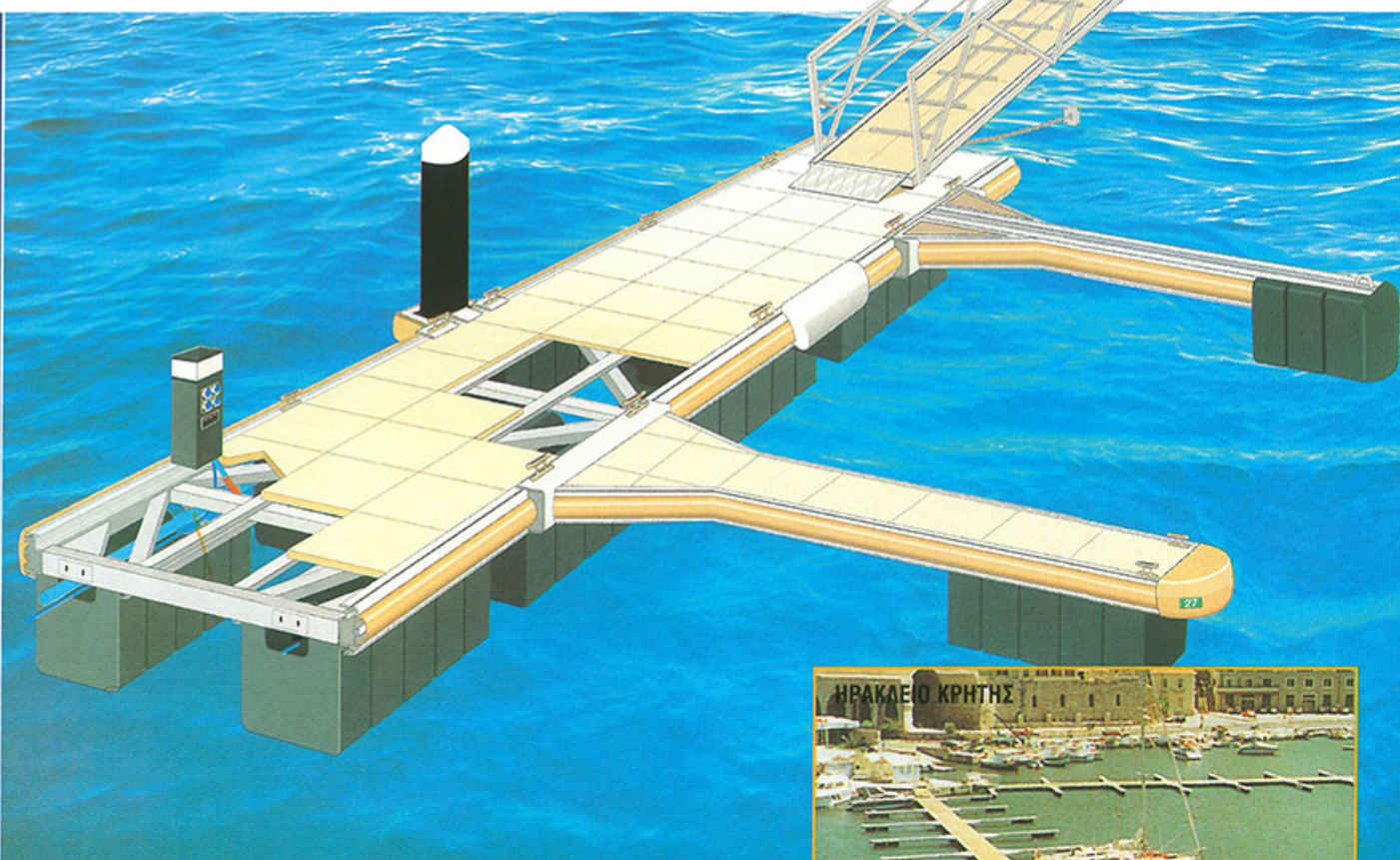
Πώς κρίνετε την έλλειψη τακτικής ακτοπλοϊκής σύνδεσης (με Ε/Γ-Ο/Ι) μεταξύ Ελλάδας και Κύπρου;

Η έλλειψη τακτικής ακτοπλοϊκής σύνδεσης μεταξύ Ελλάδας και Κύπρου είναι ένα γεγονός που έχει απασχολήσει κατά καιρούς την κυπριακή κυβέρνηση. Οι λόγοι της μη ύπαρξης δρομολογιών από και προς την Κύπρο, τόσο από ελληνικές όσο και από κυπριακές εταιρείες, είναι καθαρά οικονομικοί. Ανασταθμικός παράγοντας θεωρείται η απαγόρευση εκφόρτωσης αυτοκινήτων στο λιμάνι του Πειραιά, με αποτέλεσμα όταν πλοία με επιβάτες από την Κύπρο που συνοδεύουν ιδιωτικά αυτοκίνητά τους προσεγγίζουν το λιμάνι του Πειραιά, πρέπει να αποβιβάζουν τους επιβάτες εκεί και μετά να προχωρήσουν στο Ικόνιο για την αποβίβαση των αυτοκινήτων. Το αυξημένο κόστος και η σπατάλη χρόνου αποθαρρύνουν την ακτοπλοϊκή σύνδεση της Ελλάδας με την Κύπρο.

Ο κλάδος των κρουαζιερόπλοων παγκοσμίως έχει πληγεί μετά την τρομοκρατική ενέργεια της 11ης Σεπτεμβρίου. Ποια πολιτική έχει ακολουθήσει η κυβέρνησή σας για την ενίσχυση του κλάδου;

Η κυβέρνηση έχει συνεχή επαφή με τους ιδιοκτήτες κρουαζιερόπλοων. Μέχρι σήμερα δεν έχουν ληφθεί επί πλέον μέτρα που να στοχεύουν στην ενίσχυση του κλάδου, όμως είναι πρόθυμη να συζητήσει οποιαδήποτε αιτήματα που η ικανοποίησή τους εμπνέει στις εξουσίες και αρμοδιότητές της.

Η παγκόσμια λύση στην κατασκευή Πλωτών προβλητών και εξεδρών



Η ψυχαγωγία, τα θαλάσσια sports,
το yachting, οι θαλάσσιες μεταφορές,
είναι οι τομείς που μας διαφημίζουν

Μαρίνες: Rimini, Cannes, Sydney, Le Havre, Nice,
St. Tropez, Βηρυτός, είναι μερικοί από τους
4.000 πελάτες μας που μας εμπιστεύονται.



ELITE YACHTING LTD
Αποκλειστικός αντιπρόσωπος για Ελλάδα και Κύπρο

Λ. Αλίου 52, 174 55 Άλιμος, Τηλ.: 010.98.51.122
Fax: 010.98.51.199, e-mail: eliteyac@otenet.gr



*Άρθρο του Μιλτιάδη Βαρβιτσιώτη,
βουλευτή της Ν.Δ., τομέαρχη Ναυτιλίας*

Πριν από λίγες ημέρες ολοκληρώθηκε ο κύκλος των συναντήσεων του προέδρου της Νέας Δημοκρατίας Κώστα Καραμανλή με φορείς της ναυτιλίας. Από μόνη της αυτή η εξέλιξη μαρτυρά το πραγματικό ενδιαφέρον της Νέας Δημοκρατίας, ώστε αύριο ως υπεύθυνη κυβέρνηση του τόπου να συμβάλει με έργα και συγκεκριμένη πολιτική στην ανάπτυξη των υγιών δραστηριοτήτων που έχει ανάγκη η ελληνική οικονομία στο πλαίσιο του εντεινόμενου διεθνούς ανταγωνισμού.

Η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του υπό ελληνική σημαία πλοίου και ιδιαίτερος το εθνικής σημασίας θέμα της προσέληψης και της εκπαίδευσης νέων αξιωματικών στο ναυτικό επάγγελμα αποτελούν ζητήματα πρώτης προτεραιότητας για τη φιλελεύθερη παράταξή μας και αυτά θα αποτυπωθούν με τον πιο σαφή και κατηγορηματικό τρόπο στο επικαιροποιημένο πρόγραμμα της Νέας Δημοκρατίας, που θα δοθεί στη δημοσιότητα τους προσεχείς μήνες. Σε αντίθεση με τις υπόλοιπες πολιτικές δυνάμεις, που απέδειξαν έμπρακτα ότι ούτε πρόγραμμα ούτε την απαραίτητη πολιτική βούληση διέθεταν για τη στήριξη της ελληνικής ναυτιλίας, η ηγεσία της Νέας Δημοκρατίας βρίσκεται και πάλι στην πρωτοπορία, υποστηρίζοντας και στηρίζοντας τη σύνδεση της ναυτικής δραστηριότητας με την τραυματισμένη εθνική οικονομία που θα παρδώσουν οι κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ.

Η νέα πολιτική που επαγγέλλεται η Νέα Δημοκρατία για την ενίσχυση της ελληνικής ναυτιλίας κινείται στο τρίπτυχο ανάπτυξη, ανταγωνιστικότητα και καθαρές σχέσεις με τους ανθρώπους της θάλασσας. Σε αυτήν την πολιτική δεν χωρούν ούτε παλινωδίες

ούτε αγκυλώσεις και αιφνιδιασμοί. Τα ήθη που έκαναν όλη τις κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ, όπως και οι αποσπασματικές κινήσεις τόνωσης του κλάδου, είναι έξω από τη φιλοσοφία και την ιδεολογία του κόμματός μας.

Είναι αλήθεια ότι τα μέτρα που πήρε στις αρχές του χρόνου η ηγεσία του ΥΕΝ για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου κινήθηκαν προς τη σωστή κατεύθυνση. Όμως, η μείωση κατά 40% του συντελεστή φορολόγησης των ποντοπόρων πλοίων σε καμία περίπτωση δεν αποτελεί πανάκεια. Απαιτείται η επανεξέταση όλων των στοιχείων που καθορίζουν το κόστος λειτουργίας και διαχείρισης του ελληνικού πλοίου, αλλά και η περαιτέρω μείωση του συντελεστή φορολόγησης, αφού είναι διαπιστωμένο ότι το κέρδος για το ελληνικό κράτος μπορεί να προέλθει μόνον από προσέληψη σημαντικού αριθμού πλοίων στην ελληνική σημαία. Αυτό που προέχει λοιπόν αυτήν τη στιγμή είναι η περαιτέρω ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας.

Η κυβέρνηση είχε δεσμευθεί αρχικώς ότι θα ολοκληρώσει τις κινήσεις της έως το Μάιο αλλά τίποτα τέτοιο δεν συνέβη. Αξίζει να σημειωθεί ότι η καθυστέρηση υλοποίησης των κυβερνητικών δε-

Η προτεινόμενη πολιτική της Νέας Δημοκρατίας για την Ελληνική Ναυτιλία

αμεύσεων σημειώθηκε σε μια περίοδο κατά την οποία η βρετανική κυβέρνηση ανακίνησε το θέμα της φορολόγησης των ναυτιλιακών εταιρειών που εδρεύουν στο Ηνωμένο Βασίλειο, με αποτέλεσμα πολλοί από τους πλοιοκτήτες να «απειλούν» ότι θα εγκαταλείψουν το Λονδίνο και θα εγκατασταθούν στον Πειραιά. Με αυτές όμως τις καθυστερήσεις και τις ολιγοήμερες δεν αξιοποιούνται οι ευκαιρίες. Και πολύ περισσότερο, δεν εξυπηρετείται το γενικότερο συμφέρον της ελληνικής ναυτιλίας με ενέργειες όπως αυτές του οικονομικού επιτελείου της κυβέρνησης, το οποίο για τους γνωστούς λόγους που σχετίζονται με τα έσοδα του Δημοσίου, ανακίνησε με τον πλέον άκομψο και παράδοξο τρόπο το θέμα της φορολόγησης των off shore εταιρειών. Όπως είναι γνωστό, οι συγκεκριμένες εταιρείες αποτελούν τον κινητήριο μοχλό όχι μόνο της ελληνικής αλλά και της παγκόσμιας ναυτιλίας και οποιαδήποτε αλλαγή στο ισχύον καθεστώς θα πλήξει καίρια την ελληνική σημαία.

Οι καλές προθέσεις περρίσσεψαν και αυτό που μένει να αντιμετωπίσουμε είναι η σκληρή πραγματικότητα που δημιουργήσαν και θα αφήσουν πίσω τους οι κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ. Όχι μόνο στην ποταπόλη αλλά και στην ακτοπλοία, όπου πέρασε μια περίοδος δώδεκα χρόνων προσαρμογής στο κοινοτικό κεκτημένο που όμως δεν αξιοποιήθηκε.

Την 1η Ιανουαρίου 2004 εκπνέει η προθεσμία εξαίρεσης της χώρας μας από τις διατάξεις του κοινοτικού κανονισμού 3577/92 για την εφαρμογή της ελεύθερης κυκλοφορίας και των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές των κρατών-μελών της Ε.Ε. Ωστόσο, όπως διαβεβαιώνουν όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς και τα αρμόδια κοινοτικά όργανα, η απελευθέρωση για την οποία γίνεται λόγος στο νέο θεσμικό πλαίσιο (το οποίο ισχύει ήδη από την 1η Νοεμβρίου) δεν έχει σχέση με την πραγματικότητα. Η Νέα Δημοκρατία είναι αποφασισμένη να βάλει ένα οριστικό τέλος στη διαι-

ώνιση του ισχυρού κρατικού παρεμβατισμού, ο οποίος φέρει και την αποκλειστική ευθύνη για το άναρχο και ασύδοτο καθεστώς που εγκαθιδρύθηκε στο Αιγαίο.

Η άμεση και πλήρης απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών δεν αποτελεί μόνο απαίτηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά και όρο για τη βελτίωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Το μοντέλο του «κράτους-επιχειρηματία», που ονειρεύονται ακόμα και σήμερα ορισμένα στελέχη της κυβέρνησης, έχει τελεώσει και οι πρακτικές να ασκεί «κοινωνική πολιτική με ξένες τσέπες» έχουν και αυτές ημερομηνία λήξης. Τα αποτελέσματα αυτών των απόψεων και πολιτικών τα βιώνουμε ήδη, καθώς παρατηρούνται σημαντικές αυξήσεις στους ναύλους και ταυτόχρονα οι πλοιοκτήτες βρίσκονται σε μια διαρκή αντιπαράθεση με την Πολιτεία για μια σειρά από αδικαιολόγητες κρατικές παρεμβάσεις. Από αυτές τις παρεμβάσεις το Δημόσιο θα κληθεί να πληρώσει πολλαπλάσια χρήματα για την κάλυψη των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών (από τα 4 δισ. έφτασε τα 12,9 δισ. δρχ.) με τα μικρά νησιά του Αιγαίου, χωρίς όμως να βάλει ούτε ένα λιθαράκι για τη βελτίωση της ποιότητας των συγκοινωνιών.

Οφείλω να σημειώσω ότι τα 12,9 δισ. σφαιρικά και δεν είναι μεγάλο ποσό όταν οφείλεις να σηκώνεις το βάρος της στήριξης των νησιωτικών περιοχών. Είναι άλλο πράγμα όμως να τα ξεδεύεις εξαιτίας ενός κάκιστου σχεδιασμού και άλλο να τα διαθέτεις για τη βελτίωση της ποιότητας των δρομολογίων και των υποδομών τους. Προς αυτήν την κατεύθυνση θα κινηθεί η Νέα Δημοκρατία, προκειμένου να σπάσει το φαύλο κύκλο της απομόνωσης των μικρών νησιών του Αιγαίου και ταυτόχρονα θα κινηθεί στην κατεύθυνση της πλήρους απελευθέρωσης των θαλασσιών μεταφορών, ώστε να δημιουργηθεί ένας υγιής ανταγωνισμός που θα αποβεί σε όφελος των καταναλωτών αλλά και των επιχειρήσεων.



Destel Group

Your Partner to Supply Your Vessel

Exclusive Representatives:



We offer you reasonable prices on top quality products, with speedy response

We can give you the solutions to upgrade your cargo holds

23 Aristidou Str., 185 35 Piraeus, Tel: 010 4171815-8, Fax: 010 4171 812, destel@otenet.gr



Ένα από τα σημαντικότερα θέματα που απασχολούν έντονα τους πλοιοκτήτες τα τελευταία έτη είναι το συνεχώς αυξανόμενο κόστος της ασφάλειας P&I. Ο κ. Σπύρος Μ. Πολέμης, πλοιοκτήτης και πρόεδρος του North of England P&I Club, αναλύει τα αίτια και τις παραμέτρους που οδηγούν στα ύψη το κόστος της μικρασφάλειας και προτείνει ενδιαφέρουσες όσο και απαραίτητες αλλαγές, τόσο στρατηγικής όσο και νοοτροπίας, για την οικονομική ανάκαμψη του κλάδου.

Οικονομική κρίση πλήττει τα P&I Clubs

Άρθρο του Σπύρου Μ. Πολέμη, προέδρου του North of England P&I Club

Το κόστος της μικρασφάλειας (P&I Insurance) συνεχώς αυξάνεται τα τελευταία χρόνια και έτσι πολλὰ Clubs αναγκάστηκαν και αναγκάζονται να πάρουν από τα αποθέματά τους για να μπορέσουν να αντεπεξέλθουν στην αυξημένη αυτή δαπάνη ή και σε πολλές περιπτώσεις χρειάστηκε να ζητήσουν από τα μέλη τους επί πλέον χρήματα.

Η ασφάλεια P&I έχει γίνει σχεδόν όσο ακριβή είναι και η ασφάλεια του Hull & Machinery, και πολλοί από τους διευθυντές των Clubs πιστεύουν πως η πορεία αυτή των πραγμάτων δυστυχώς θα συνεχισθεί και εις το μέλλον. Θα δούμε τις αιτίες του φαινομένου κατωτέρω.

Όπως είναι γνωστό, το κόστος της ασφάλειας P&I είναι το σύνολο των ποσών τα οποία πρέπει να πληρωθούν για τις απαιτήσεις (Claims) του κάθε Club και μέσω του International Group των P&I Clubs (IG) από όλα τα Clubs μαζί, πάνω από κάποιο ποσό και μετά. Αυτό το ετήσιο κόστος αποτελείται από διάφορα μέρη, μεταξύ των οποίων και τα εξής:

1. Απαιτήσεις για ζημιές φορτίων.
2. Ζημιές σε εγκαταστάσεις, προβλήτες κ.λπ.
3. Ασθένειες πληρωμάτων, ατυχήματα πληρωμάτων.
4. Απαιτήσεις λιμενεργατών κ.ά.

Επί πλέον των ανωτέρω όμως υπάρχουν οι συνεχώς επανεισπραξιές και πληρωμές από εικονικές ή και τύποι απαιτήσεων υπερτιμωμένων, μεταξύ των οποίων και οι εξής:

- α) Εικονικές ελλείψεις φορτίων.
- β) Εσκαμμένοι, κακοί χειρισμοί διαδικασιών πλεωρίσεων και αποπλεωρίσεων ώστε να δημιουργηθούν μικρές ζημιές σε προβλήτες, σε πυλώνες προσδέσεως κ.λπ. με συνέπεια να απαιτούνται γενικότερες και μεγαλύτερες επισκευές που χρειάζονται οι προβλήτες, εις βάρος του πλοίου.
- γ) Μικρά πλοία, θαλαμηγοί κ.ά. τα οποία υποτίθεται υπέστησαν ζημιές από τα απόνερα του πλοίου, σε περιορισμένο θαλάσσιο χώρο ή ποτάμι, παρόλο που το πλοίο προχωρούσε με την προκαθορισμένη από τον πλοίο ταχύτητα, ο οποίος και ευρίσκει στη γέφυρα κατά τη στιγμή εκείνη.

δ) Υποτιθέμενες ζημιές σε ψαράδικα δίκτυα τα οποία ευρίσκονται σε εγκεκριμένους διαύλους πλεύσεως.

ε) Υπέρογκες απαιτήσεις για εγγυήσεις.

στ) Αρνήσεις από τους διεκδικούντες να δεχθούν τις εγγυητικές επιστολές των P&I Clubs, απαιτώντας αντί αυτών εγγυήσεις σε μετρητά, κάτι το οποίο δεν συνέβαινε παλιότερα.

ζ) Προβληματικές περιοχές ανά τον κόσμο όπου τα πλοία έχουν μεγαλύτερες πιθανότητες να υποστούν ζημιές/claims, ορισμένες πολύ σοβαρές, όπως εσκαμμένες προσαράξεις, συγκρούσεις με λεκάνες κ.ά. Όπως φαίνεται εκ των ανωτέρω, λοιπόν, ειδικότερα τα τελευταία χρόνια, επικρατεί η γενική αντίληψη ότι το πλοίο είναι εύκολη λεία, και λόγω του υπέρογκου φόρτου εργασίας διεκπεραιώσεως των claims και λόγω του εξίσου υπέρογκου κόστους των δικηγόρων, δεν υπάρχει πάντα μια απολύτως σθεναρότερη αντίσταση εις το να μην ικανοποιηθεί η απαίτηση. Καταβάλλεται τελικώς μειωμένο ποσό κατόπιν συμβιβασμού.

Όλα τα Clubs προσπαθούν να καταπολεμήσουν όλες τις απαιτήσεις, αλλ'όχι εξαιτίας των όσων ανέφερα ανωτέρω, είναι εύλογο ότι το κόστος τελικά έχει αυξηθεί και επίσης συνεχώς μεγαλώνει. Για να διορθωθεί η κατάσταση, πρέπει να αλλάξει η νοοτροπία αντιμετώπισης των claims και να καταβληθεί διεθνώς πολύ μεγαλύτερη προσπάθεια εις το να κατανοήσουν οι δημιουργούντες εικονικές ή και φαινομενικά πραγματικές απαιτήσεις, ότι δεν πρόκειται να ικανοποιηθούν.

Ήδη έχει αρχίσει εδώ και ένα χρόνο στενότερη συνεργασία μεταξύ των Clubs, συχνότερη αλληλοενημέρωση, σχετικά με όλα όσα ανέφερα προηγουμένως, και μεγαλύτερη προσπάθεια για μια σθεναρή καταπολέμηση των claims και ειδικότερα βεβαίως των ειδικών απαιτήσεων.

Τέλος, οι άνθρωποι γενικώς δεν είναι πλέον τόσο τίμιοι και δεν διακρίνονται για φιλοτιμία. Η προσπάθεια να κερδίσουν παρανόμως χρήματα αυξάνεται, υποβοηθούμενη και από τη νοοτροπία νομικής ή και δικαστικής καταδίωξης του πλοιοκτήτη. Δυστυχώς, πάρα πολλοί ανά την υφήλιο βλέπουν το πλοίο ως μεγάλη ευκαιρία εύκολου πλουτισμού και αυτό πρέπει να σταματήσει.

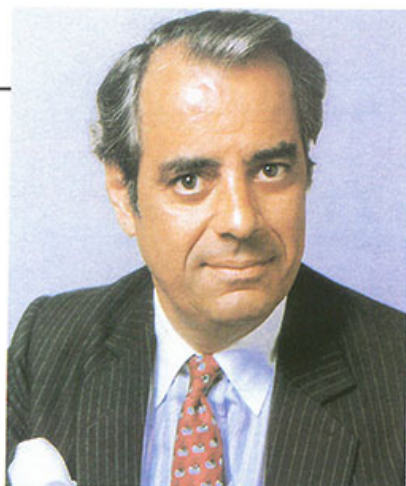
ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΛΑΥΡΙΟΥ Α.Ε.

ΤΟ ΛΑΥΡΙΟ
ΤΟΥ ΧΘΕΣ...
ΚΑΙ ΤΟΥ ΑΥΡΙΟ...

ΑΚΤΗ ΑΝΔΡ. Γ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ, ΛΑΥΡΙΟ, Τ.Κ. 19500

ΤΗΛ.: (02920) 22 089 - 27.711, FAX: (02920) 25 769





του Στάθη Κουλικουντί,
διευθυντή Rethymnis & Kulukundis Ltd,
μέλους του Δ.Σ., Ενώσεως Ελλήνων
Εφορηιστών, Πειραιά & μέλους
Δ.Σ. & τέως αντιπροέδρου Ελληνικής
Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας
(GSCC) Λονδίνου.

Τα νέα μέτρα ασφαλείας
που προτείνει η Διεθνής Ένωση
Νογνωμόνων (IACS) για τα ήδη
υπάρχοντα φορτηγά χύδην φορτίου
πλοία, καθώς και η εξέταση

των επιπτώσεων
αυτών των μέτρων
στη ναυτιλία, είναι
το κυρίαρχο θέμα
που αναλύει
ο κ. Στάθης
Κουλικουντής
καθώς και το τεχνικό
τμήμα της
ναυτιλιακής
εταιρείας Sea Bulk
Shipping S.A.

ΘΕΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ BULK CARRIERS:

Πρόβλημα κατασκευής ή έλλειψη συντήρησης;

Το θέμα της ασφάλειας των πλοίων χύδην φορτίων (Bulk Carriers) έχει απο-
σχολήσει σχεδόν συνεχώς τον εφορηισμό, τους ναυτιλιακούς οργανισμούς, κα-
θώς επίσης και τις διεθνείς και εθνικές ναυτιλιακές αρχές τις δύο τελευταίες δε-
καετίες. Από την απώλεια δηλαδή, το Σεπτέμβριο του 1980, του βρετανικού
πλοίου μικτού φορτίου (OBO) «Derbyshire», το οποίο βυθίστηκε στο Ανατολικό
Πέλαγος της Κίνας σε τυφώνα, μαζί με ολόκληρο το πλήρωμά του, 42 άτομα,
και τις συζύγους δύο μελών του πληρώματος. Μία σειρά απωλειών Bulk Carriers
στις αρχές κυρίως της δεκαετίας του 1990 έφεραν το πρόβλημα ακόμη περισσό-
τερο στην επικαιρότητα και καθ' όλη τη διάρκεια της δεκαετίας, μπορεί κανείς να
πει ότι το θέμα της ασφάλειας των Bulk Carriers σπανίως έλειπε από τις ημερή-
σιες διατάξεις των συνεδριάσεων των ναυτιλιακών οργανισμών.
Συγκεκριμένα, στα έτη 1990 και 1991, χάθηκαν 44 ποντοπόρα Bulk Carriers με
148 ανθρώπινες ζωές. Η κατάσταση αυτή ήταν σαφώς απαράδεκτη και το πρό-
βλημα έπρεπε επείγοντως να λυθεί. Οι απώλειες των Bulk Carriers συνεχίστηκαν
όμως και κατά τη διάρκεια της δεκαετίας 1992-2001, οπότε χάθηκαν συνολικά
116 Bulk Carriers άνω των 10.000 κοχ και 618 ανθρώπινες ζωές.
Οι αιτίες των απωλειών της δεκαετίας αυτής, σύμφωνα με στοιχεία της Intercargo,
είναι οι εξής:

ΑΙΤΙΕΣ ΤΩΝ ΑΠΩΛΕΙΩΝ*

Αιτία	Απώλειες (1992-2001)
Προσάραξη	29
Κατασκευαστική	20
Πυρκαγιά στο μηχανοστάσιο, έκρηξη	15
Σύγκρουση	15
Διαρροή	14
Μηχανική βλάβη	8
Εξαφάνιση/άγνωστη αιτία	7
Φόρτωση/εκφόρτωση	3
Πυρκαγιά φορτίου, έκρηξη	2
Ανατροπή	2
Επαφή αντικειμένων	1
Σύνολο απωλειών	116

Ενώ, όπως δείχνει ο ανωτέρω πίνα-
κας, μόνο σε 20 περιπτώσεις η αιτία
της απώλειας μπορεί να αποδοθεί σε
καθαρά κατασκευαστικούς λόγους,
τέσσερις άλλες κατηγορίες απωλει-
ών, ήτοι συγκρούσεις, διαρροές,
φορτο/εκφορτωτικές ζημιές και ανα-
τροπές, δύνανται να συμπεριλαμβά-
νουν και κατασκευαστικούς λόγους.
Δηλαδή, οι αιτίες αυτές μπορεί να
περικλείουν κατασκευαστικές αδυνα-
μίες του πλοίου, οι οποίες συμβάλλ-
ουν ή προκαλούν την ολική του
απώλεια. Επομένως, πολλή απώλει-
ες της τελευταίας δεκαετίας, έστω
όχι οι περισσότερες, θεωρείται ότι
προήλθαν ή καθαρά από κάποιου εί-
δους κατασκευαστική ατέλεια ή ότι
κατασκευαστικοί λόγοι συνέβαλαν σε
αυτές.

Για να βρούμε όμως τη λύση στο κα-
τασκευαστικό πρόβλημα, χρειάζεται
να εντοπίσουμε πώς ακριβώς έγκει-
ται.

Εάν δηλαδή το κατασκευαστικό σχέδιο του πλοίου ήταν ανεπαρκές, και επο-
μένως χρειάζεται να στρέψουμε την προσοχή μας στη βελτίωση των προδιαγρα-
φών κατασκευής πλοίων, ή εάν λόγω ανεπαρκούς συντήρησης ή ανεπαρκούς
επιθεώρησης από πληρώμα νηογνώμονα, ή λόγω και των δύο αυτών αιτιών, η



κατασκευή του πλοίου διαβρώθηκε σε επικίνδυνο σημείο και προκάλεσε την απώλειά του.

Στην αρχή της δεκαετίας του 1990 ήταν μάλλον αποδεκτό, ακόμη και από τους ίδιους τους νηογνώμονες, ότι οι επιθεωρήσεις τους ήταν μάλλον ανεπαρκείς. Για το λόγο αυτόν το 1993 κρίθηκε αναγκαίο και αναπτύχθηκε το πρόγραμμα επαυξημένων επιθεωρήσεων (ESP), το οποίο ενσωματώθηκε στη SOLAS (SOLAS XI/2) το 1994 και μίλησε σε εφαρμογή για Bulk Carriers άνω των 5 ετών ηλικίας το 1996. Το ESP τροποποιήθηκε το 1996, 1997 και 2000. Από την αρχή της εφαρμογής του το ESP φάνηκε να έχει μεγάλη επιτυχία στη μείωση των ατυχημάτων των Bulk Carriers.

Το 1994, η προσοχή μετατέθηκε στο ανθρώπινο στοιχείο και, ύστερα από αρκετά χρόνια συζητήσεων, στη συμβολή ιδίως του πληρώματος και της ομάδας που διαχειρίζεται το πλοίο στην εταιρεία. Αναπτύχθηκε επομένως και υιοθετήθηκε ο γνωστός ISM Code, ο κώδικας ασφαλείας διαχείρισης. Ο κώδικας, που τέθηκε σε εφαρμογή για τα Bulk Carriers τον Ιούλιο του 1998, υποχρεώνει το πλήρωμα και το διαχειριστή ενός πλοίου να ακολουθήσουν ένα εγκεκριμένο γραπτό σύστημα.

Επί πλέον, το 1996, ο IMO υιοθέτησε νέους κανονισμούς για συστήματα πρόληψης διάβρωσης σε δεξαμενές έρματος των νέων κατασκευών (SOLAS II-1/3-2) και μεθόδους φορτώσεως φορτίων σε υπάρχοντα πλοία και νέες κατασκευές (SOLAS VI/2 & 7), οι οποίοι κανονισμοί επίσης τέθηκαν σε εφαρμογή τον Ιούλιο 1998. Το 1997 υιοθετήθηκε το νέο ειδικό κεφάλαιο SOLAS XII για την ασφάλεια των Bulk Carriers, το οποίο επέβαλε νέες και ενισχυμένες κατασκευαστικές διατάξεις, με εφαρμογή τον Ιούλιο του 1999, για νέες κατασκευές και για τα υπάρχοντα πλοία αναλόγως της ηλικίας του πλοίου. Βασικό στοιχείο του SOLAS XII ήταν η ενίσχυση των διπυθμένων και του διαφράγματος μεταξύ κύτους Νων 1 & 2, που επιτρέπει την πλήρη κατάκλιση του κύτους Νο 1 χωρίς να βυθισθεί το πλοίο.

Έτσι, καθύφθηκαν όλες οι αιτίες απωλειών οι οποίες θα μπορούσαν να είχαν συμβάλει στις απώλειες των Bulk Carriers στην αρχή της δεκαετίας του 1990, δηλαδή το κατασκευαστικό, οι επιθεωρήσεις (νηογνώμονες), το λειτουργικό και το ανθρώπινο στοιχείο. Η εφαρμογή των ανωτέρω μέτρων μολοντί μείωσε δραματικά και συνεχίζει να μειώνει τις απώλειες των Bulk Carriers, παρά ταύτα δεν τις σταμάτησε τελείως.

Υπόθεση «Derbyshire»: Εν τω μεταξύ, οι οικογένειες των απολεσθέντων ναυτικών του «Derbyshire» πίεζαν τη βρετανική κυβέρνηση να διεξαγάγει επίσημη ανάκριση για να εξακριβωθεί η αιτία της απώλειας του πλοίου. Είχε γίνει επίσημη ανάκριση το Δεκέμβριο

του 1986, αλλά οι διαπιστώσεις της ανάκρισης δεν ήταν ικανοποιητικές και οι οικογένειες των ναυτικών, που είχαν συγκροτηθεί εν τω μεταξύ σε σύλλογο, συνέχισαν την πίεση στη βρετανική κυβέρνηση για υποθαλάσσια έρευνα, κάτι στο οποίο η κυβέρνηση δεν συμφωνούσε. Η ακριβής θέση του ναυαγίου ήταν άγνωστη και βρισκόταν στο βάθος του ωκεανού. Την εποχή εκείνη δεν υπήρχε τρόπος φωτογράφισης στο πιθανό βάθος του ναυαγίου, που το υπολόγιζαν περίπου 2,5 μίλια. Τελικά το 1994, με οικονομική ενίσχυση της Διεθνούς Ομοσπονδίας Εργατών Μεταφορών (ITF), έγινε υποθαλάσσια έρευνα για να βρεθεί το ναυάγιο, η οποία έρευνα, απίθανα, επέτυχε και βρέθηκε το ναυάγιο σε βάθος 4.200 μέτρων.

Κατόπιν σύστασης του τέως δικαστού Λόρδου Donaldson, ο οποίος είχε διοριστεί από το βρετανικό υπουργείο Μεταφορών για το σκοπό αυτόν, η βρετανική κυβέρνηση, σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Ένωση, ανέλαβε το κόστος της υποθαλάσσιας έρευνας του ναυαγίου, με προϋπολογισμό 2.000.000 λιρών Αγγλίας. Με βάση τα άφθονα φωτογραφικά στοιχεία και οπτικές ταινίες που συγκέντρωσε η υποθαλάσσια έρευνα, οι επίσημοι ανακριτές κατέληξαν στο συμπέρασμα πως η απώλεια του πλοίου προκλήθηκε από την εισαγωγή θαλάσσιου ύδατος στο πληρώριο μέρος του πλοίου. Έτσι το πληρώριο βύθισμα αυξήθηκε σε σημείο που τα κύματα τα οποία πέφτανε συνεχώς στο καπάκι του Νου 1 κύτους το σπάρανε κατακλύζοντάς το. Τα καπάκια των Νων 2 & 3 κύτων έπαθαν την ίδια ζημιά εν συνεχεία και έτσι πλημμυρίσανε και τα κύτα αυτά. Τότε, η ολική απώλεια του πλοίου ήταν αναπόφευκτη.

Εν όψει των διαπιστώσεων αυτών, αναγγέλθηκε από το Βρετανό αναπληρωτή πρωθυπουργό John Prescott, ότι η επίσημη ανάκριση για την απώλεια του «Derbyshire» θα ξανάνοιγε με δικαστική διαδικασία στο High Court of Justice, Λονδίνου. Στη διαδικασία αυτή, η οποία άρχισε την 5η Απριλίου 2000, προέδρευε ο δικαστής Colman. Υποβλήθηκαν οι καταθέσεις είκοσι επιστημόνων και τεχνικών εμπειρογνομόνων, έξι αρχιπλοιοάρχων και πέντε ακόμη μαρτύρων. Η διάρκεια της διαδικασίας κράτησε 54 ημέρες και η τελική έκθεση του δικαστού Colman δημοσιεύθηκε την 8η Νοεμβρίου 2000. Στη διαδικασία συμμετείχαν ο σύλλογος των οικογενειών των χαμένων ναυτικών, «The Derbyshire Families Association», οι ηθοιοκτήτες, Bibby Tankers Ltd., οι εκπρόσωποι διάδοχοι του ναυπηγείου όπου κατασκευάστηκε το πλοίο, Swan Hunter, ο νηογνώμονας του πλοίου, Lloyd's Register of Shipping, και το βρετανικό υπουργείο Περιβάλλοντος, Μεταφορών και Επαρχιών (DETR) στο οποίο, εν τω μεταξύ, είχε ενσωματωθεί το πρώην υπουργείο Μεταφορών.

Οι κύριες διαπιστώσεις της έκθεσης του δικαστή Colman ήταν ως εξής:

Η απώλεια του πλοίου θα μπορούσε να είχε αποφευχθεί εάν το πλοίο δεν βρισκόταν στην πορεία του τυφώνα. Το πλοίο ελάμβανε μετεωρολογικά δεδομένα τα οποία δεν είχαν προβλέψει σωστά τη σοβαρότητα του τυφώνα ούτε την πορεία και ταχύτητά του. Επίσης το πλοίο ελάμβανε σποραδικά δεδομένα από μια συμβουλευτική υπηρεσία μετεωρολογικής ναυσιπλοΐας. Ενώ η έκθεση εξετάζει τους λόγους γιατί δεν άλλαξε πορεία ο πλοίαρχος, όπως επίσης και το σχετικό μήνυμα που εστάλη στο πλοίο από την υπηρεσία μετεωρολογικής ναυσιπλοΐας (το οποίο δεν συνιστούσε αλληγή πορείας), καταλήγει στο συμπέρασμα ότι κανένα φταίξιμο δεν μπορεί να αποδοθεί ούτε στους αξιωματικούς του πλοίου που είχαν την ευθύνη για τη ναυσιπλοΐα του ούτε και στην υπηρεσία μετεωρολογικής ναυσιπλοΐας.

Τα κατασκευαστικά προβλήματα του πλοίου, τα οποία είναι ίδια με αυτά που είχαν ήδη αδεσφά του πλοία, κατασκευασμένα από το ίδιο ναυπηγείο, και συγκεκριμένα αδυναμία στον τομέα Νο 65, δεν είχαν καμία σχέση με την απώλεια του πλοίου. Σε αυτό το σημείο, η έκθεση συμφωνεί με τη διαπίστωση της προηγούμενης επίσημης ανάκρισης του 1986. Μολονότι η υποθαλάσσια έρευνα ανακάλυψε ότι το πρυμνίο μέρος του πλοίου διαχωρίστηκε από το υπόλοιπο του σκάφους, μάλλον στο σημείο του τομέα αρ. 65, η δικαστική έκθεση διαπιστώνει ότι αυτό έγινε μετά την καταβύθιση του πλοίου ως συνέπεια της καταστροφής παρά ότι ήταν η αιτία αυτής. Με βάση τις καταθέσεις των εμπειρογνομόνων, η έκθεση απέρριψε τη διαπίστωση των ανακριτών της υποθαλάσσιας έρευνας, πως η κύρια αιτία της εισαγωγής θαλάσσιου ύδατος εις στο πρυμνίο μέρος του πλοίου ήταν ότι το πλήρωμα δεν είχε κλείσει καλά το καπάκι (ρούμπνο) του πλωριού καταστρώματος. Συγκεκριμένα, η έκθεση παρατηρεί ότι ένας τέτοιος ισχυρισμός αντιστοιχεί με κατηγορία σοβαρής αμέλειας κατά των αποθεσθέντων αξιωματικών και του πληρώματος του πλοίου και ανησυχούσε σοβαρά τις οικογένειές τους. Το πιθανότερο ήταν, κατέληξε η έκθεση, ότι η θάλασσα εισήλθε στο πλωριό μέρος του πλοίου από τα εξαιρετικά και τα λοιπά εξαρτήματα του πλωριού καταστρώματος, τα οποία έπαθαν ζημιά από τη βαριά θαλάσσοταραχή.

Μετά την αύξηση του βυθίσματος της πλώρης, καταλήγει η έκθεση, μπορεί να εκληφθεί «με λογική εμπιστοσύνη» ότι το βάρος των κυμάτων στα καπάκια των πλωριών κυτών, διαδοχικά, τα κατέστρεψε με αποτέλεσμα την κατάρτιση των κυτών, αρ. 1-3, το ένα μετά το άλλο.

Με βάση τα ανωτέρω, η έκθεση καταλήγει στο συμπέρασμα ότι ο κανονισμός της διεθνούς σύμβασης περί γραμμών φορτώσεως (ILLC, 1966) είναι ανεπαρκής όσον αφορά τη δύναμη της αντοχής των πλωριών καπακίων των Bulk Carriers και απειλεί απαρρόδετα την ασφάλεια των πλοίων αυτών. Μάλιστα, ισχυρίζεται ότι τη SOLAS XII είναι επίσης ανεπαρκής, διότι δεν εφαρμόζεται αμέσως

και στα ήδη υπάρχοντα πλοία. Επομένως, συνιστά να μελετηθεί η ανεπάρκεια αυτή με βάση πρόγραμμα δοκιμών σε δεξαμενές (model basin), πράγμα το οποίο, δηλώνει η έκθεση, ήδη είχε συμφωνηθεί μεταξύ του DETR και της Διεθνούς Ενώσεως των Ναυπηγών (IACS) με χρηματοδότηση του DETR (λαμβάνοντας υπ' όψιν την -κατά της κρίσης της έκθεσης- ηγεσία της Μεγάλης Βρετανίας σε θέματα ναυτικής ασφάλειας).

Εάν το πρόγραμμα των δοκιμών αυτών αποκάλυπτε ότι οι ελλείψεις απαιτήσεων αντοχής καπακίων, με βάση το ILLC 66, ήταν σοβαρά ανεπαρκείς, πράγμα το οποίο, κατά την κρίση της έκθεσης, ήταν πολύ πιθανόν, τότε συνιστά στη βρετανική κυβέρνηση να πιέσει ισχυρά και επείγοντως για ανάλογη τροποποίηση της σύμβασης. Μεταγενέστερες εξελίξεις δείχνουν ότι οι καταλήξεις της δικαστικής διαδικασίας επί του «Derbyshire» ήταν για τη βρετανική ναυτιλιακή κοινότητα σαν ενδέκατη εντολή.

Θα δούμε ότι πολλή από τα μέτρα περί ασφάλειας των Bulk Carriers που τώρα προτείνονται έχουν τη βάση τους στην έκθεση της δικαστικής διαδικασίας επί του «Derbyshire» της βρετανικής κυβέρνησης.

Formal Safety Assessment (FSA): Εν όψει των συνεχιζόμενων απωλειών των Bulk Carriers, στην 70ή σύνοδο της Επιτροπής Ναυτιλιακής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), το Δεκέμβριο του 1998, προτάθηκε από τη βρετανική αντιπροσωπεία και υιοθετήθηκε από την επιτροπή μία Επίσημη Αξιολόγηση Ασφάλειας (FSA) επί του θέματος της ασφάλειας των Bulk Carriers. Η FSA καθορίζεται ως μία προδιαγεγραμμένη και συστηματική μέθοδος με σκοπό την ενίσχυση της ναυτιλιακής ασφάλειας, συμπεριλαμβάνοντας την προστασία ζωής, υγείας, ναυτιλιακού περιβάλλοντος και περιουσίας, με βάση την αξιολόγηση κινδύνου, κόστους και απόδοσης. Στη FSA συμμετέχουν πολλή κράτη-μέλη του IMO (καθώς και ανεξάρτητα όργανα, πανεπιστήμια, νηογνώμονες κ.λπ.) με ενδιαφέρον στον τομέα των Bulk Carriers. Η προσπάθεια συντονίζεται από τη βρετανική Υπηρεσία Ναυτιλίας και Ακτοφυλακής (MCA).

Ο σκοπός της FSA είναι να καθοδηγήσει τον IMO στις μελλοντικές του αποφάσεις στον τομέα της ασφάλειας των Bulk Carriers. Η διαδικασία περιέχει πέντε στάδια, ως εξής:

1ο Στάδιο: Εξακρίβωση κινδύνου, συγκέντρωση στοιχείων συμβάντων, ανάληψη με προδιαγεγραμμένη μέθοδο HAZID.

2ο Στάδιο: Υπολογισμός κινδύνου, υπολογισμός πιθανότητας κινδύνου, υπολογισμός πιθανών συνεπειών κινδύνου.

3ο Στάδιο: Ρύθμιση κινδύνου, κανονισμός με σκοπό τη μείωση πιθανότητας κινδύνου ή κανονισμός με σκοπό τη μείωση της συνέπειας του κινδύνου.

4ο Στάδιο: Ανάλυση κόστους και απόδοσης, υπολογισμός πιθανής μείωσης κινδύνου για κάθε προτεινόμενο κανονισμό, υπολογισμός κόστους εφαρμογής έναντι της επιτευχθείσας μείωσης κάθε προτεινόμενου κανονισμού.

5ο Στάδιο: Συστάσεις για τη λήψη αποφάσεων, συστάσεις σε αρμόδιες επιτροπές του IMO για τη λήψη αναλόγων αποφάσεων, τακτικές αναθεωρήσεις της μείωσης του κινδύνου που επιτεύχθηκε από τους κανονισμούς.

Εκ πρώτης όψεως η ανάλυση κόστους και απόδοσης των πιθανών προτεινόμενων κανονισμών ίσως να φαίνεται κάπως ενθαρρυντική για τον εφοπλισμό, ή τουλάχιστον λογική. Μια προσεκτική ανάγνωση όμως των περίπου 50 σελίδων των τελικών κατευθυντήριων γραμμών της FSA δείχνει ότι τα πράγματα δεν είναι ακριβώς έτσι. Όταν ο εφοπλιστής σκέπτεται ανάληψη κόστους και απόδοσης, ερευνά το κόστος της εφαρμογής της κάθε πρότασης και πώς θα αποσβέσει την απαιτούμενη επένδυση. Ο IMO όμως





INJE GOV L.T.D.

**GENERAL
AND SPECIALIZED
SHIP REPAIRS**



HATLAPA
MARINE EQUIPMENT



463, Dimokratias Ave., 188 63 Perama, Piraeus - Greece
Phones: (+30 210) 43.23.600/1-2, Fax: (+30 210) 43.12.770
e-mail: injegov@ath.forthnet.gr, web-site: www.injegov.gr

καθορίζει την απόδοση του προτεινόμενου κανονισμού ως την ολική αξία της μείωσης των ατυχημάτων. Στον υπολογισμό, υπάρχει ειδική φόρμουλα, συμπεριλαμβάνεται και η αξία του ναυτιλιακού περιβάλλοντος που προστατεύεται από τον προτεινόμενο κανονισμό, καθώς επίσης και καθορισμένη χρηματική αξία της ανθρώπινης ζωής που θα σωθεί από τον κανονισμό - εάν είναι δυνατόν να υπολογισθεί η χρηματική αξία μιας ανθρώπινης ζωής. Η μορφή και οι κατευθύνσεις της FSA είναι μάλλον επιστημονικές και πολύπλοκες για κάποιον που δεν είναι εξαιρετικά ειδήμων.

Άνθρωποι από καθαρά ναυτιλιακή προέλευση, χωρίς επιστημονική εκπαίδευση, είναι πολύ πιθανόν ότι θα δυσκολευθούν να την εφαρμόσουν. Η FSA τώρα έχει τελειοποιηθεί και κυκλοφορεί στα κράτη-μέλη του IMO, τα οποία έχουν υποβάλει ανάλογα σχέδια. Το θέ-

μα θα συζητηθεί το Δεκέμβριο, στην 76η σύνοδο της MSC, η οποία θα αποφασίσει για πρόσθετα μέτρα για την ασφάλεια των Bulk Carriers, με βάση τις συστάσεις της FSA. Λαμβάνοντας υπόψη την πολυπλοκότητα της, δεν θα πρέπει να μας εκπλήξει ότι υπάρχουν πολλές διαφορές στην ερμηνεία, σε ό,τι αφορά τις κατευθυντήριες γραμμές, και ότι προέκυψε μεγάλη ποικιλία προτάσεων και ανταποκρίσεων επί των προτάσεων αυτών. Η ομάδα εργασίας επί των Bulk Carriers της 75ης MSC, το Μάιο 2002, ενέκρινε για λεπτομερέστερη εξέταση και συζήτηση από την 76η MSC, προσωρινό κατάλογο 25 ενδεχομένων κινδύνων (RCOs). Οι προτάσεις αυτές για τροποποίηση της SOLAS περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων προτάσεις για διπλά τοιχώματα, πρόσδεμα/κυματοθραύστες, ενισχύσεις καπακιών, ενισχύσεις στα εξαρτήματα πλωρίου καταστρώματος, λοιπές κατασκευαστικές αλλαγές, βελτιωμένα συστήματα χρωματισμού, σωσίβιας λέμβους ελεύθερης πτώσης, στολής αυτοπροστασίας βύθισης, συναγεμικούς εισαγωγής ύδατος κλπ. Επίσης, περιλαμβάνουν λειτουργικές βελτιώσεις, π.χ., επικοινωνία μεταξύ πλοίου και φορτο/εκφορτωτικού τέρμιναλ, στοιχεία ευστάθειας φορτο/εκφορτώσεων, έλεγχο λιμενεργατών, εκπαίδευση επιθεωρητών λιμενικού ελέγχου κρατών, μετεωρολογική ναυσιπλοΐα και ειδική εκπαίδευση και πιστοποίηση πληρωμάτων για Bulk Carriers. Επίσης προτείνεται η εφαρμογή ενωρίτερα, στα 10 χρόνια ηλικίας αντί των 15, για τα υπάρχοντα πλοία, του κεφαλαίου XII της SOLAS.

Προτάσεις IACS: Το Μάρτιο του 2002, πριν ακόμη ολοκληρωθεί η FSA, η Διεθνής Ένωση Νηογνώμωνων (IACS) μας εξέληξε με την ανακοίνωση μιας σειράς ανεξαρτήτων μέτρων για την ασφάλεια των Bulk Carriers.

Ο IACS κατακρίθηκε από πολλές ναυτιλιακές οργανώσεις, ιδίως από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και την Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας, τόσο για τα μέτρα της ανακοίνωσης όσο και για το χρόνο που έγινε, δηλαδή μερικούς μήνες πριν από την ολοκλήρωση της FSA και περίπου επτά μήνες πριν από την 76η σύνοδο της MSC, οπότε επρόκειτο να συζητηθούν και να μελετηθούν οι συστάσεις της FSA και να αποφασισθεί ποιες από αυτές θα υιοθετηθούν. Οπωσδήποτε μια τροποποίηση της SOLAS, κατόπιν αποφάσεως του IMO, χρειάζεται ένα χρονικό διάστημα για να τεθεί σε

εφαρμογή, ενώ ο IACS, με τη μέθοδο της ενοποιημένης απαίτησης (UR), έχει τη δυνατότητα να εφαρμόσει ένα νέο κανονισμό του όποτε θέλει. Χωρίς να συζητήσουμε ακόμη εάν τα προτεινόμενα μέτρα χρειάζονται ή όχι, και επομένως εάν πρέπει να μπουν σε εφαρμογή ενωρίτερα ή αργότερα, είναι απαραίτητο, τουλάχιστον, να υπάρξει εναρμόνιση μεταξύ των κανονισμών του IACS και των κανονισμών της SOLAS.

Σαφώς υπάρχει μια ομοιότητα μεταξύ των κανονισμών που προτείνει ο IACS και στις συστάσεις της ομάδας εργασίας επί των Bulk Carriers, προς τη MSC, για συζήτηση στην 76η σύνοδο. Υπάρχουν διάφοροι υπολογισμοί του ολικού κόστους των μέτρων, στα όρια US\$ 750.000 - 1.000.000, για ένα Bulk Carrier Panamax, χωρίς να υπολογισθεί το κόστος ενίσχυσης της πλευρικής κατασκευής στα ήδη υπάρχοντα πλοία, εάν υιοθετηθεί το μέτρο αυτό. Παίρνοντας το όριο αυτό σαν μέσο όρο, φθάνουμε σε σύνολο US\$ 3,75 - 5 δισεκατομμυρίων. Η θέση της Μεγάλης Βρετανίας είναι ότι σαφώς χρειάζονται όλα τα μέτρα που προτείνει το FSA. Στη νότα της όμως προς τη MSC, σχολιάζοντας την τελική έκθεση της FSA, καταλήγει σε οκτώ μέτρα τα οποία θεωρεί προτεραιότητες. Αυτά περιλαμβάνουν νέες κατασκευές διπλών τοιχωμάτων και ενίσχυση της πλευρικής κατασκευής των ήδη υπάρχοντων πλοίων. Επίσης προτείνει την τροποποίηση της SOLAS ούτως ώστε να επιτρέπεται η κατάκλιση οποιουδήποτε μοναδικού κύτους, χωρίς να βυθίζεται το πλοίο. Η Ελλάδα έχει υποβάλει πολλά τεχνικά σχόλια σχετικά με τη FSA. Η λογική της θέση είναι ότι, εφόσον το SOLAS XII δεν έχει καν ακόμα πλήρως μπει σε εφαρμογή και δεν γνωρίζουμε πόσο ακόμη θετικά θα συμβάλει στην ασφάλεια και επειδή τα ατυχήματα στα Bulk Carriers οπωσδήποτε μειώνονται, είναι πρόωρο να επισημειώσουμε τώρα σε πρόσθετα μέτρα με ολικό κόστος που κυμαίνεται μεταξύ των US\$ 3,75 - 5 δισεκατομμυρίων.

Παρ' όλη τη λογική του επιχειρήματος αυτού, είναι πιθανό η 76η MSC να υιοθετήσει σημαντικά μέτρα κατά τη σύνοδό της το Δεκέμβριο του 2002. Μάλλον είναι αδύνατο, για πολιτικούς λόγους, μετά την τεράστια προσπάθεια της FSA, εν όψει, επίσης της δημοσιότητας που προκάλεσε η έκθεση του «Derbyshire» καθώς και το πρόσφατο ατύχημα του δ/ε «Prestige», να αποφασίσει ότι δεν χρειάζονται πρόσθετα μέτρα.

Επομένως, όπως φαίνεται, η ναυτιλία πρέπει να προετοιμασθεί για ένα ακόμα στραπάτσο, το τεράστιο δηλαδή κόστος των μέτρων που θα υιοθετηθούν εφέτος από τη MSC. Μαζί με τους άλλους πονοκεφάλους που αντιμετωπίζει η ναυτιλία, όπως τα όλο και υψηλότερα ασφάλιστρα, την ανταγωνιστικότητα, τα TBTs και ως μην ξεχάσουμε και τα μέτρα της προστασίας κατά της τρομοκρατίας που θα συζητηθούν στον IMO αμέσως μετά τη MSC και οπωσδήποτε θα επιβάλουν σημαντικές πρόσθετες δαπάνες στη ναυτιλία, δικαιολογείται να αισθάνεται ο εφοπλιστής σαν το χταπόδι που πιάνεται από ψαρά και το χτυπά συνέχεια στο βράχο. Επανερχόμαστε στο αρχικό ερώτημα, εάν δηλαδή το πρόβλημα της ασφάλειας των Bulk Carriers προέρχεται από το σχέδιο της κατασκευής και, επομένως, χρειάζονται όλα αυτά τα μέτρα που προτείνονται, ή εάν το πρόβλημα προέρχεται από κακή συντήρηση των πλοίων και ανεπαρκείς επιθεωρήσεις από πλειυράς νηογνώμωνων. Εάν και εφόσον η ναυτιλία αναγκασθεί να αντιμετωπίσει τα \$ 3,5 - 5 δισ. έκτακτο χαράτσι, οπωσδήποτε θα υπάρξει μεγάλο κίνητρο για τον εφοπλιστή που σκέπτεται έτσι να αποφύγει τους κανονισμούς. Όσο αυξάνεται το κόστος της συμμόρφωσης με τους κανονισμούς, τόσο θα αυξάνεται και το κίνητρο αποφυγής. Ειδικά ληφθεί στους νηογνώμονες να εμποδίσουν το φαινόμενο αυτό. Εάν η ναυτιλία αντιμετωπίσει το κόστος των μέτρων και εξακολουθήσουν μερικοί να ξεφεύγουν και, επομένως, συνεχισθούν οι απώλειες, τότε δεν θα έχουμε προοδευσει καθόλου και απλώς θα έχουμε σπαταλήσει τα λεφτά μας.

Τα οκτώ μέτρα ασφάλειας του IACS για τα Bulk Carriers περιλαμβάνονται στην ιστοσελίδα του περιοδικού: www.naftikachronika.gr



D. KORONAKIS S.A.

Manufacturers of:

- Wire Ropes
 - Galvanized - Bright
 - Preformed
 - Post pressed (compacted)
 - Normal - Non Rotating
 - R or L Hand Lay

*No matter where you are
we stretch out to reach you...*

- Kapa Ropes Multi-Strand **(in the ISSA Catalogue)**
 - Mooring Tails
 - B&W 40-60
 - Kapa Flex 40-60
- } Complying with OCIMF guidelines.
Recommended for TSH and GC'S
- Double braded 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

Stocks Around the World:

- Houston • New Orleans • Singapore
- Alexandria • Istanbul • Port Said • Algeciras
- Trieste • Rotterdam • Antwerp • Hamburg
- Immingham • Oporto • Barcelona
- Marseille • Dubai • Durban



Associated member
INTERTANKO

Member of EUROCORD & EWRIS

D. KORONAKIS S.A.

Head Office: 56, Grivas Str., 185 45 PIRAEUS - GREECE • TEL: +30 10 4060600 (40 Lines)
FAX: +30 10 4615211 • e-mail: koronaki@otenet.gr • website: www.koronakis.gr



Πόσο επηρεάζονται τα Bulk Carriers από τα νέα μέτρα του ο IACS

Από το τεχνικό τμήμα της Seabulk Shipping S.A.

Τα τελευταία δέκα χρόνια, οι απώλειες των Bulk Carriers ανήλθαν σε υψηλά ποσοστά. Πάνω από 100 πλοία βυθίστηκαν και περίπου 600 ζωές χάθηκαν, ειδικότερα δε η βύθιση του M/V DERBYSHIRE οδήγησε τον IACS στη δημιουργία νέων δεδομένων για την αντοχή και την «ευστάθεια έναντι βλάβης» των υπό κατασκευή πλοίων, καθώς επίσης και των ήδη υπαρχόντων. Σ' αυτή του την προσπάθεια ο IACS (IACS Unified Requirement UR) θέσπισε ένα πλαίσιο μέτρων που προβλέπει τα κάτωθι:

1ο μέτρο: Γρηγορότερη εφαρμογή των απαιτήσεων της SOLAS, κεφάλαιο XII καθώς επίσης και την πιο σύντομη εφαρμογή των κανονισμών UR S192 και UR S223, στα 10 χρόνια αντί των 15 τελευταίων χρόνων (αναθεωρημένο UR S23).

2ο μέτρο: Προσαρμογή του κανονισμού UR Z10.24 για το «Enhanced Survey Programme» (αναθεωρημένο UR Z10.2).

3ο μέτρο: Ο κανονισμός UR S245 προβλέπει την τοποθέτηση ανι-

χνευτή διαρροής υδάτων και συναγερμού στα κύττα, για τα υπό κατασκευήν και ήδη υπάρχοντα πλοία.

4ο μέτρο: Βελτίωση των παραπέτων ή του κυματοθραύστη στα υπάρχοντα πλοία που δεν έχουν πρόστεγο καθώς και τοποθέτηση προστέγου στα νέα πλοία.

5ο μέτρο: Βελτίωση της κατασκευής των εξαρτημάτων στο πρωραίο κατάστρωμα στα ήδη υπάρχοντα και στα υπό κατασκευήν πλοία.

6ο μέτρο: Νέες απαιτήσεις για τα καπάκια των κυτών.

7ο μέτρο: Πλευρική κατασκευή ελασμάτων (side shell structure).

8ο μέτρο: Ανιχνευτής υδάτων στις πωραίες περιοχές του φορτίου (ενσωματώθηκε στο UR S24).

Το μέτρο Νο 1 θα εφαρμοσθεί στα υπάρχοντα πλοία, μήκους 150 μέτρων και άνω, ενώ τα μέτρα Νο 2 έως 7 θα εφαρμοσθούν τόσο στα υπό κατασκευήν όσο και σε όλα τα ήδη υπάρχοντα πλοία.

Το ερώτημα εδώ είναι κατά πόσο τα αναφερόμενα μέτρα θα βελτιώσουν την ασφάλεια των Bulk Carriers.

Πιστεύουμε ότι πρακτικά αυτά τα μέτρα αναμένεται να οδηγήσουν:

1. Στη βελτίωση των κριτηρίων αντοχής στα υπάρχοντα και υπό κατασκευήν πλοία.
2. Στην αύξηση του χρόνου για το πλήρωμα να προβεί στις κατάλληλες ενέργειες σε έκτακτες καταστάσεις.
3. Στην προστασία του Νο 1 κύτους έναντι των κάθετων και οριζόντιων δυνάμεων και στην αύξηση της άντωσης στην πωραία περιοχή του πλοίου (όλα τα πρόστεγα να έχουν πλήρη στεγανοποίηση).
4. Στη βελτίωση των απαιτήσεων που έχουν σχέση με την τάση των δυνάμεων έναντι των δυνάμεων που δημιουργούνται από τη θάλασσα στα πωραία εξαρτήματα (εξαεριστικά και τα συστήματα ασφαλείας τους).

Σήμερα όλοι οι νηογνώμονες ασχολούνται εμπεριστατωμένα και δραστηρικά, σε συνεργασία με τους πλοιοκτήτες, με ανάλυση των δεδομένων σε σχέση με τις νέες κατασκευές των Bulk Carriers. Αυτό θα έχει αποτέλεσμα τη συνεχή εξέλιξη και βελτίωση των νέων κατασκευών των Bulk Carriers, που ήδη μελετώνται μέσα στον IACS. Το τελικό αποτέλεσμα θα ανοίξει τους δρόμους για τα «Double Hull Bulklers», που θεωρώ ότι είναι η πιο κατάλληλη λύση για μεγαλύτερη ασφάλεια, καλύτερη λειτουργία και πιο αποτελεσματική προστασία του περιβάλλοντος.

1. SOLAS, CHAPTER XII:	Additional Safety Measures for Bulk Carriers.
2. S19:	Evaluation of scantlings of the transverse watertight corrugated bulkhead between cargo holds Nos. 1 and 2, with cargo hold No.1 flooded, for existing single side skin Bulk Carrier.
3. S22:	Evaluation of Allowable hold loading of cargo hold No.1, with cargo hold No.1 flooded, for existing single side skin Bulk Carriers.
4. Z10.2:	Guide lines for the inspection of the transverse corrugated Bulkhead between Hold Nos.1 and 2.
5. S24:	Detection of water ingress into cargo holds of Bulk Carriers.



Towage & Marine Assistance



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

KLAIPEDA LITHUANIA



Towage & Marine Assistance S.Neries 12, LT-5800 Klaipėda, Lithuania
Tel.: +370 6 310644, Fax: +370 6 311155
E-mail: towage_marine@klaipeda.omnitel.net
www.towage.lt





Διερευνητική γνωμοδότηση για την ασφάλεια μεταφορών

Στον απόηχο των γεγονότων της 11ης Σεπτεμβρίου 2001, η ασφάλεια των θαλασσίων μεταφορών από τρομοκρατικές επιθέσεις αποτελεί μία από τις τρεις προτεραιότητες της ελληνικής προεδρίας στην Ε.Ε. το πρώτο εξάμηνο του 2003.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα εκδώσει σχετικά ανακοίνωση (συνοδευόμενη από νομοθετικά μέτρα) το Δεκέμβριο 2002 και ήδη βρίσκεται σε συνεχείς διαβουλεύσεις με τις ΗΠΑ.

Εισήγηση της Δρος Άννας Μπρεδήμα-Σαββοπούλου

Η διερευνητική γνωμοδότηση που ζήτησε η επιτροπή Μεταφορών κ. Loyola de Palacio από την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, είναι εξαιρετικά επίκαιρη. Οριοθετεί τις απόψεις των παραγωγικών τάξεων και της κοινωνίας των πολιτών της Ε.Ε. πάνω στο θέμα. Η γνωμοδότηση υιοθετήθηκε με συντριπτική πλειοψηφία (93 ψήφοι υπέρ, 1 κατά και 5 αποχές) τις 24-10-02 με γενική εισήγηση τη διευθύντρια Διεθνών Σχέσεων της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών δρ Άννα Μπρεδήμα-Σαββοπούλου (Ομάδα Ι-Εργοδότες) και εμπειρογνώμονα τον κ. Γιάννη Πανόπουλο.

Η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή (ECOSOC), ύστερα από πρόταση της επιτροπής Μεταφορών κ. Loyola de Palacio, διατύπωσε τις θέσεις των παραγωγικών τάξεων της Ε.Ε. υπό μορφή διερευνητικής γνωμοδότησης για το κρίσιμο θέμα της «ασφάλειας των μεταφορών», κατά τη συνεδρίαση της 24ης Οκτωβρίου 2002, στις Βρυξέλλες.

Η διερευνητική αυτή γνωμοδότηση ανέλυσε εμπεριστατωμένα τη σοβαρότητα του προβλήματος και προσδιόρισε το βαθμό που επηρεάζει το θαλάσσιο μεταφορικό έργο σε παγκόσμια κλίμακα, μετά τα δραματικά γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 στις ΗΠΑ.

Κύρια σημεία της αναλύσεως αυτής:

«Μετά τις τρομοκρατικές επιθέσεις στις ΗΠΑ, ο κόσμος αντιμετωπίζει τεράστια αβεβαιότητα. Τα κρουστικά κύματα εκείνων των τραγικών γεγονότων έχουν εξαπλωθεί και οι προεκτάσεις τους γίνονται αισθητές σχεδόν σε όλες τις πτυχές της ζωής μας. Η προληπτική και λειτούργητική ασφάλεια και η προστασία από τους κινδύνους έχουν αποκτήσει μεγαλύτερη σημασία από ποτέ άλλοτε και έχουν τοποθετηθεί στην κορυφή των προτεραιοτήτων για τη χάραξη πολιτικών.

Η ανάγκη να αυξηθεί η ασφάλεια παγκοσμίως είναι επιτακτική και αναγνωρίζεται εξίσου από τις κυβερνήσεις και τη βιομηχανία. Ωστόσο, όσο σοβαρές και αν είναι οι απειλές κατά της ασφάλειας, αυστηρά μέτρα ασφάλειας δεν μπορούν να διατηρηθούν περισσότερο από μερικές μόνον ημέρες σε κάθε περίπτωση.

Στον απόηχο της 11ης Σεπτεμβρίου, οι τομείς της ναυτιλίας και της αεροπορίας εξέφρασαν την πλήρη υποστήριξή τους στην ανάγκη καταπολέμησης της τρομοκρατίας και άλλων απειλών κατά της ασφάλειας των πλοίων και των αεροσκαφών. Η ασφάλεια είναι ένα ζήτημα όπου πρέπει κατεξοχήν να συμμετέχουν όλοι οι κρίκοι της αλυσίδας μεταφορών, προκειμένου να επιτευχθούν απτά αποτελέ-

ματα. Όλοι οι κρίκοι θα πρέπει να αναλάβουν το μερίδιο της ευθύνης τους, διαφορετικά ο πιο αδύναμος θα είναι ο στόχος των τρομοκρατών για να διεισδύσουν στο σύστημα. Η ασφάλεια της ναυτιλίας και της πολιτικής αεροπορίας είναι ένα πρόβλημα που τίθεται από την τρομοκρατία και τις παράνομες πράξεις σε παγκόσμιο επίπεδο, άρα απαιτεί προσοχή και παγκόσμιες λύσεις τις οποίες μπορούν να παράσχουν μόνον οι αντίστοιχοι διεθνείς οργανισμοί: ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ) και η Διεθνής Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας.

Οι πρώτες συνέπειες

Και η διερευνητική γνωμοδότηση επισημαίνει: «Οι αυξημένες απαιτήσεις ασφαλείας και σειρά πρόσθετων επιβαρύνσεων έχουν επηρεάσει το κόστος των θαλάσσιων και εναέριων μεταφορών εμπορευμάτων. Το γεγονός αυτό επιβαρύνει τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές, μέσω απαιτήσεων για κοινοποιήσεις πιο συχνών επιθεωρήσεων από τις ακτοφυλακές και υποχρεώσεων συνοδείας ρυμουλκών, που οδήγησαν σε αυξήσεις του κόστους και μεγαλύτερο χρόνο αναμονής. Για τις αεροπορικές μεταφορές το κόστος που σχετίζεται με την αύξηση της ασφάλειας στους αερολιμένες, οδήγησε στην επιβολή τελών ασφαλείας, υψηλότερων εμπορικών ασφαλιστών και επασφαλιστών πολέμου για ορισμένες ευαίσθητες περιοχές. Πρόσφατη έκθεση του ΟΟΣΑ για τον αντίκτυπο των τρομοκρατικών επιθέσεων της 11ης Σεπτεμβρίου στο διεθνές εμπόριο αναφέρει ότι «το κόστος των χρονικών καθυστερήσεων, της γραφειοκρατίας και της συμμορφώσεως εν όψει της διελύσεως των συνόρων κυμαίνονταν από το 5% έως το 13% της αξίας των μεταφερομένων αγαθών» και ότι «τα μέτρα ασφαλείας θα μπορούσαν να προσθέσουν άλλο ένα 1% έως 3% σ' αυτό το κόστος. Θα ήταν ουσιώδες να αποφύγουν οι κυβερνήσεις την επιβολή δυσανάλογων γραφειοκρατικών ή οικονομικών επιβαρύνσεων. Επίσης, το κόστος που κανονικά βρύνει τις κυβερνήσεις δεν θα πρέπει να χρεωθεί στους μεταφορείς.

Η ναυτιλία και η πολιτική αεροπορία πρέπει να συνεχίσουν να εξυπηρετούν αποτελεσματικά και αποδοτικά τη ροή του διεθνούς εμπορίου και, για να εξασφαλιστεί αυτό, τα πλοία, τα αεροσκάφη, οι αερολιμένες και οι λιμενικές εγκαταστάσεις πρέπει να έχουν προετοιμασθεί επαρκώς. Αν οι διαδικασίες ασφαλείας γίνουν υπερβολικά αυστηρές, οι δραστηριότητες μεταφοράς εμπορευμάτων πιθανόν να συρρικνωθούν μέχρι που να σταματήσουν σχεδόν τελείως, πράγμα που θα έδινε στους τρομοκράτες την επιτυχία που επιζητούν.

Και ο άνθρωπος παράγοντας

Ένα άλλο σοβαρό πρόβλημα που δημιουργήθηκε από τα πρόσφατα μέτρα των ΗΠΑ είναι η κατάρτιση των ομαδικών visa των πληρωμάτων πλοίων που προσεγγίζουν στις ΗΠΑ, η απαγόρευση εξόδου στην Ξηρά (transit) σε ναυτικούς μιας σειράς εθνικοτήτων σε λιμένες των ΗΠΑ και η υποχρέωση προσήλψης φρουρών με δαπάνη του πλοίου κατά τη διάρκεια της προσεγγίσεως σε λιμένες των ΗΠΑ. Τα μέτρα αυτά, που στην ουσία εξομοιώνουν τους ναυτικούς ορισμένων εθνικοτήτων με εγκληματίες, έχουν δώσει έναυσμα στις συζητήσεις στον ΙΜΟ σχετικά με τις ταυτότητες των ναυτικών. Στο θέμα θα χρειαστεί να ακουστεί η «φωνή της λογικής», η φωνή της Ε.Ε.

Ειδικότερα επισημαίνεται:

«Αναπόφευκτα, η ενίσχυση της ασφάλειας θα περιλαμβάνει πολυάριθμες ρυθμίσεις σε ό,τι αφορά τα υλικοτεχνικά μέσα και άλλες υπηρεσίες (ανθρώπινο δυναμικό και κατάρτιση). Θα πρέπει επομένως να ληφθούν μέτρα προς αποφυγή δυσανάλογων τεχνικών ρυθμίσεων, οι οποίες μπορεί να θεωρηθούν ότι προστατεύουν και προωθούν εμπορικά συμφέροντα. Επί πλέον, το εύρος και η κλίμακα των μέ-

τρων θα πρέπει να λαμβάνουν υπ' όψιν τυχόν δυσμενείς συνέπειες στην απόδοση του ανθρώπινου παράγοντα (κόπωση, άγχος κ.λπ.), με αποτέλεσμα οι εργαζόμενοι στον τομέα των μεταφορών να επηρεαστούν αναπόφευκτα».

Πρόσφατη έκθεση του ΟΟΣΑ για τον αντίκτυπο των τρομοκρατικών επιθέσεων της 11ης Σεπτεμβρίου στο διεθνές εμπόριο αναφέρει ότι «το κόστος των χρονικών καθυστερήσεων, της γραφειοκρατίας και της συμμορφώσεως εν όψει της διελύσεως των συνόρων κυμαίνονταν από το 5% έως το 13% της αξίας των μεταφερομένων αγαθών» και ότι «τα μέτρα ασφαλείας θα μπορούσαν να προσθέσουν άλλο ένα 1% έως 3% σ' αυτό το κόστος

Οι ασφαλιστικές επιπτώσεις

«Μετά τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου, οι ασφαλιστικές επιπτώσεις στις θαλάσσιες μεταφορές υπήρξαν τρομακτικές, αν και οι επιθέσεις αφορούσαν αεροσκάφη και αερολιμένες. Ωστόσο, οι υποδομές των θαλάσσιων μεταφορών θα μπορούσαν να ήταν οι επόμενοι στόχοι. Συγκεκριμένα, τα πλοία θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν ως όργανα της τρομοκρατίας για μεταφορά όπλων ή επικίνδυνων υλικών και, με τη βύθισή τους, για τη διατάραξη υποδομών των μεταφορών (π.χ. απόφραξη της εισόδου ενός λιμένος,

παρεμπόδιση της διέλευσης μιας διώρυγας). Τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών ουσιών και φυσικού αερίου, καθώς και τα πετρελαιοφόρα είναι ιδιαίτερως ευάλωτα και παρουσιάζουν αυξημένους κινδύνους. Τα εμπορευματοκιβώτια που μεταφέρονται από πλοία θα μπορούσαν επίσης να χρησιμοποιηθούν για λαθρεμπόριο όπλων μαζικής καταστροφής. Ενώπιον του δυνητικού κινδύνου, οι ΗΠΑ έχουν θέσει σε εφαρμογή εκτενέστερες διατάξεις για την προστασία των λιμένων και πλοίων τους. Καμία άλλη χώρα μέχρι στιγμής δεν έχει μεταβάλει μονομερώς και δραστηρικά τις ισχύουσες ρυθμίσεις ασφαλείας της για τη ναυτιλία.

Σε σύγκριση με τα αεροσκάφη και με την εξαίρεση της ομπρείας του κρουαζιερόπλοιου "Ακίλε Λάουρο", κανένα άλλο επιβατηγό ή φορτηγό πλοίο δεν έχει αποτελέσει στόχο τρομοκρατικών επιθέσεων με την κυριολεκτική έννοια του όρου. Ωστόσο, τα φορτηγά πλοία υπήρξαν θύματα πειρατείας και ένοπλης ληστείας. Ο συνολικός αριθμός των περιστατικών πειρατείας και ένοπλης ληστείας που καταγγέλλθηκαν από το 1984 έως το 2002 ήταν 2.650. Συνεπώς, η αξιολόγηση των κινδύνων θα πρέπει να επικεντρωθεί στην πιθανότητα και τη σοβαρότητα των κινδύνων, π.χ., στη γεωγραφική θέση, τα χαρακτηριστικά του μέσου μεταφοράς, την ευκολία πρόσβασης, την έκθεση στον κίνδυνο, τα θεσμικά και τα νομικά προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα μέτρα ασφαλείας.

Στον τομέα της ναυτιλίας υπάρχουν γεωγραφικές περιοχές όπου εφαρμόζονται πρόσθετα ασφαλιστικά και οι περίοδοι εφαρμογής τους αυξήθηκαν αδικαιολόγητα. Επικρατεί η άποψη ότι τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου αποτέλεσαν δικαιολογία για την επιβολή υπερβολικών ασφαλιστικών. Επί του παρόντος, ο διάλογος μεταξύ πλοιοκτητών και ασφαλιστικών εταιρειών συνεχίζεται με στόχο την ανεύρεση πιο εύλογων λύσεων στο πρόβλημα».



Μέτρα από τον IMO και την Ε.Ε.

Αναλύοντας τις επιπτώσεις από τα μέτρα που λαμβάνονται για την απρόσκοπτη ροή του διεθνούς εμπορίου κατά τη θαλάσσια διακίνησή του, η εισήγηση τονίζει:

«Μετά τις επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου, ο IMO επεδίωξε να επανεκτιμήσει την κατάσταση των διεθνών ρυθμίσεων που αφορούν την ασφάλεια. Τα σχετικά μέτρα αναμένεται να υιοθετηθούν από διπλωματική διάσκεψη στις 4-13 Δεκεμβρίου 2002.

Οι προτάσεις μέτρων που έχουν διατυπωθεί διεθνώς στο πλαίσιο του IMO φαίνεται να καθιερώνουν «καλή ισορροπία» ανάμεσα στην ανάγκη εξασφάλισης της ελεύθερης κυκλοφορίας των αγαθών και των προσώπων και την ανάγκη παροχής της μέγιστης δυνατής προστασίας από τις τρομοκρατικές επιθέσεις. Τα μέτρα ασφαλείας θα πρέπει να είναι τέτοιας φύσεως που να αποτρέπουν την εκτροπή των συναλλαγών προς όφελος ορισμένων λιμένων (λόγω αυξημένων μέτρων ασφαλείας) και εις βάρος άλλων. Πέραν τούτου, τα μέτρα ασφαλείας δεν θα πρέπει να επιτρέπουν διακρίσεις μεταξύ ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών και εκείνων με μη προγραμματισμένα δρομολόγια σε κοινοτικούς λιμένες. Ωστόσο, οι λιμένες της Ε.Ε. θα πρέπει να υιοθετήσουν κοινά πρότυπα για να αυξήσουν την ασφάλειά τους, πριν ληφθούν μονομερή μέτρα από άλλες χώρες. Τα μονομερή μέτρα που εισάγουν διακρίσεις, κατατάσσοντας τα λιμάνια των άλλων χωρών στα «ασφαλή» ή καταχωρίζοντας τα στη μαύρη λίστα των «μη ασφαλών» από την άποψη του εντοπισμού των παράνομων μεταναστών και των τρομοκρατών, είναι απαράδεκτα».

Το ECOSOC προτείνει να κληθούν επείγοντως όλα τα κράτη-μέλη της Ε.Ε. που δεν είναι συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης για την καταστολή παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας της θαλάσσιας ναυσιπλοΐας (SUA) και του πρωτοκόλλου της, να επικυρώσουν τα δύο αυτά νομικά κείμενα.

Το ECOSOC προτείνει να διατυπωθούν εγκαίρως τροποποιήσεις της οδηγίας για τον έλεγχο του κράτους του λιμένα (95/21/ΕΚ), προκειμένου να τεθεί σε ισχύ η επέκταση του πεδίου εφαρμογής του ελέγχου του κράτους του λιμένα.

Το ECOSOC πιστεύει ότι το σύστημα που έχει ήδη θεσπισθεί με την οδηγία 93/75/ΕΟΚ για τις απαιτήσεις υποβολής αναφορών σχετικά με επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα θα πρέπει να επεκταθεί για να συμβάλει στην ανταλλαγή των πληροφοριών που θα πρέπει να παρέχονται.

Το ECOSOC πιστεύει πως η έγκαιρη εφαρμογή του συστήματος Galileo (που προβλέπεται να τεθεί σε λειτουργία έως το 2008) θα επιτρέψει έναν πολύ επακριβή εντοπισμό των πλοίων και των εμπορευματοκιβωτίων και θα διευκολύνει έτσι την επίτευξη του στόχου της αυξημένης ασφάλειας. Εν τω μεταξύ, θα πρέπει να καταβληθούν προσπάθειες για την επιτάχυνση της λειτουργικής φάσης (2003 - 2008) του προγράμματος EGNOS, προδρόμου του προγράμματος Galileo.

Ανησυχία για πρωτοβουλίες των ΗΠΑ

Στο αμερικανικό Κογκρέσο εκκρεμεί σειρά νομοσχεδίων με αντιτρομοκρατικά μέτρα για την ασφάλεια των θαλασσιών μεταφορών που, αν υ-

ιοθετηθούν, θα δημιουργήσουν το Fortress America (Αμερικανικό Οχυρό). Στην ουσία πρόκειται για ελέγχους εμπορευματοκιβωτίων (containers) στο λιμένα εξαγωγής (π.χ. Ε.Ε.) αντί του λιμένος εισαγωγής (ΗΠΑ). Το αποτέλεσμα των μέτρων αυτών θα είναι μια «επανάσταση» στον τρόπο λειτουργίας του παγκοσμίου εμπορίου. Ο στόχος της Ε.Ε. θα είναι η διεθνής συνεργασία. Η προσπάθεια της Ε.Ε. θα κατατείνει να πεισθούν οι Αμερικανοί για την υιοθέτηση διεθνών, ομοιόμορφων, ρεαλιστικών μέτρων ώστε να εξακολουθήσει η απρόσκοπτη ροή του διεθνούς εμπορίου.

Με ιδιαίτερη έμφαση στην εισήγηση της, η Ελληνίδα εκπρόσωπος στο ECOSOC τόνισε επίσης:

«Αυτό που δημιουργεί ανησυχίες είναι η προοπτική να υιοθετήσουν οι ΗΠΑ κανόνες, τους οποίους ο υπόλοιπος κόσμος ενδέχεται να μην μπορεί να ακολουθήσει, πράγμα που θα δημιουργήσει σύγχυση για τα πλοία, τους πλοιοκτήτες και τη διεπαφή πλοίου - λιμένα. Η πρωτοβουλία των ΗΠΑ για την ασφάλεια της ναυτιλίας επιτρέπει στην κυβέρνηση τους να προβαίνει στην αξιολόγηση ξένων λιμένων, εξαρτώντας την είσοδο των πλοίων στα αμερικανικά ύδατα από την απόδειξη ότι ο λιμένας προελεύσεώς τους έχει εφαρμόσει αποτελεσματικό έλεγχο του φορτίου και άλλα αντιτρομοκρατικά μέτρα. Ο όγκος των εμπορικών συναλλαγών με τις ΗΠΑ παρέχει ίσως ένα μέτρο της σημασίας και του αντίκτυπου αυτής της πρωτοβουλίας. Η βιομηχανία των κρουαζιερόπλοίων μεταφέρει πάνω από 6,5 εκατομμύρια Αμερικανούς ετησίως σε επιβατηγά πλοία. Επίσης, κάθε χρόνο εισέρχονται στους λιμένες των ΗΠΑ έξι εκατομμύρια τόνοι επικίνδυνων υλικών και σχεδόν ένα δισεκατομμύριο τόνοι πετρελαιοειδών προϊόντων. Η συνοδική κίνηση εμπορευματοκιβωτίων ανάμεσα στην Ευρώπη και τη Βόρεια Αμερική το 2001 ανήλθε σε 6.177.000 μονάδες. Το περίπου 22,5% της θαλάσσιας διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων που προορίζεται για λιμένες των ΗΠΑ, προέρχεται από εννέα μεγάλους λιμένες επτά κρατών της Ε.Ε.

Ο κύριος όγκος του εμπορίου της Ε.Ε. και άλλων περιοχών του κόσμου θα πρέπει να ωθήσει τις ΗΠΑ να αναζητήσουν ρεαλιστικές λύσεις σε ό,τι αφορά τη συνεργασία με τους εμπορικούς της εταίρους. Το ECOSOC καλεί την Ε.Ε. να αρχίσει διάλογο με τις ΗΠΑ και άλλες χώρες προς συζήτηση ζητημάτων κοινού ενδιαφέροντος όπως η κυριαρχία, η ανταλλαγή πληροφοριών, οι διαδικασίες ελέγχου εμπορευματοκιβωτίων, η αμοιβαιότητα και άλλα. Το γεγονός αυτό αποτελεί ευκαιρία για μεγαλύτερη προβολή της εικόνας της Ε.Ε. Το παρελθόν αλλά και πιο πρόσφατες εμπειρίες σε διάφορες περιοχές του κόσμου έχουν αποδείξει ότι η εστίαση αποκλειστικά σε μέτρα αστυνόμευσης είναι ελάχιστα αποτελεσματική. Η στρατηγική αστυνόμευσης δεν αποτελεί ασφαλή στρατηγική εντός μιας μη ασφαλούς κοινωνίας. Υφίσταται επιτακτική ανάγκη για την Ε.Ε. να αναλάβει την ηγεσία σε διεθνή κλίμακα για ένα ευρύτερο πλαίσιο ασφάλειας, που να αφορά και τα αίτια της τρομοκρατίας και να μην επικεντρώνεται μόνο στην εξάλειψη των αποτελεσμάτων της».

Τα τελικά συμπεράσματα

Και η εκτενής γνωμοδοτική διερεύνηση της κυρίας Μηρεδήμα καταλήγει στη διατύπωση συμπερασμάτων που εγκρίθηκαν με 93



HYDRATECHNICA

Hydraulic Ship Repairs
World Wide Service

ΣΤΑΥΡΟΣ

ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ

25 χρόνια πείρα

Η **HYDRATECHNICA**

είναι εταιρεία
ναυτιλιακών
υπηρεσιών
που προσφέρει
στους πελάτες της
εξειδικευμένες
υπηρεσίες
υψηλής ποιότητας
με υπευθυνότητα,
ταχύτητα
και συνέπεια.

✓ ΥΔΡΑΥΛΟΚΙΝΗΤΗΡΕΣ & ΑΝΤΙΕΣ ΕΛΑΙΟΥ,
ΥΨΗΛΗΣ ΚΑΙ ΧΑΜΗΛΗΣ ΠΙΕΣΕΩΣ

✓ ΥΔΡΑΥΛΙΚΟΥΣ ΚΥΛΙΝΔΡΟΥΣ
& ΓΡΥΛΟΥΣ ΑΜΠΑΡΙΩΝ

✓ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΑΝΤΛΙΩΝ
& ΥΔΡΑΥΛΟΚΙΝΗΤΗΡΩΝ

✓ ΥΔΡΑΥΛΙΚΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ, NORLAU,
STEERING GEAR, WINCHES, DECK MACHINERY

✓ ΓΕΡΑΝΟΥΣ ΠΛΟΙΩΝ

WORK SHOP
GRAVIAS 36, PIRAEUS



Phaedra Ltd.

35 Kolokotroni Str., 185 36 Piraeus Greece, Tel.: 4182 282 -3, 4286 348, Fax: 4182281, 4286 347
Work Shop: 36 Grivas str. & Egaleu str., 185 45 Piraeus Greece, Tel.: (+301) 4614940,
(+301) 4082742-3, Fax: (+301) 4627564, e-mail: phaedra@domi.gr

ψήφους υπέρ, 1 κατά και 5 αποχές.

— Το ECOSOC επικροτεί την πρόταση του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου για στενότερη συνεργασία των κρατών-μελών προς καταπολέμηση της τρομοκρατίας. Επίσης, επικροτεί την πρόοδο που σημειώθηκε από την 11η Σεπτεμβρίου σχετικά με την ένταξη του αγώνα για την πάταξη της τρομοκρατίας σε όλους τους τομείς της πολιτικής εξωτερικών σχέσεων της Ε.Ε.

— Το ECOSOC φρονεί ότι η Ε.Ε. θα πρέπει να αναλάβει ηγετικό ρόλο σε διεθνή κλίμακα σε ό,τι αφορά την εκπόνηση ευρύτερου πλαισίου για την ασφάλεια, το οποίο αφορά τα αίτια της τρομοκρατίας και δεν θα αποσκοπεί αποκλειστικά στην εξάλειψη των φαινομένων εκδήλωσης αυτής.

— Η ανάγκη να αυξηθεί η ασφάλεια ανά τον κόσμο είναι επιτακτική και αναγνωρίζεται εξίσου από τις κυβερνήσεις και τη βιομηχανία. Τα αυξημένα μέτρα ασφαλείας θα χρειαστούν ενισχυμένη συνεργασία των διαφόρων διοικήσεων των κρατών-μελών της Ε.Ε. και αυξημένο συντονισμό μεταξύ των εμπλεκόμενων υπηρεσιών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

— Δεδομένου του διεθνούς χαρακτήρα των ναυτιλιακών και των αεροπορικών μεταφορών, οι απαιτήσεις ασφαλείας θα πρέπει να βασίζονται σε αμοιβαίες ρυθμίσεις, να εφαρμόζονται ομοιόμορφα, να τηρούνται χωρίς διακρίσεις, ώστε να επιτρέψουν την πλέον αποτελεσματική ροή του εμπορίου.

— Απαιτείται συντονισμός των διαδικασιών λήψης αποφάσεων στα διεθνή φόρα και στο επίπεδο της Ε.Ε., προκειμένου να αποφευχθούν ενδεχόμενες ασυνέπειες ανάμεσα στους διεθνείς και τους κοινοτικούς κανόνες. Τα μονομερή και αυθαίρετα μέτρα θα πρέπει να αποφεύγονται, επειδή παρεμποδίζουν το διεθνές εμπόριο θέτοντας γραφειοκρατικά και άλλα εμπόδια και οδηγώντας τελικά σε στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και δυσμενείς επιπτώσεις στην οικονομία.

— Οι διμερείς συμφωνίες ορισμένων τελωνειακών αρχών της Ε.Ε.

με τις Αρχές των ΗΠΑ για την ασφάλεια των εμπορευματοκιβωτίων αντιτίθενται στην ενιαία κοινοτική προσέγγιση και υπονομεύουν την αλληλεγγύη της Ε.Ε. καθώς και την ανάγκη εξεύρεσης λύσεων σε διεθνή κλίμακα. Το ECOSOC, επίσης, υποστηρίζει την κοινοτική δράση που επιδιώκει συνομιλίες με τις ΗΠΑ με στόχο την επίτευξη συμφωνίας, που θα προβλέπει ίση μεταχείριση για όλα τα φορτία (εμπορευματοκιβώτια) που προέρχονται από την Ε.Ε. και τη μεταφορά/ενσωμάτωση των διμερών συμφωνιών σε πολυμερείς συμφωνίες.

— Τα νέα μέτρα ασφαλείας θα πρέπει να είναι ισορροπημένα όσον αφορά τους στόχους που επιδιώκουν, το κόστος τους και τον αντίκτυπό τους στην κυκλοφορία. Δεν θα πρέπει να περιορίζουν αδικαιολόγητα τα προσωπικά ανθρώπινα δικαιώματα των πολιτών ούτε τη συνταγματική τάξη των επιμέρους κρατών, εξυπηρετώντας έτσι τους σκοπούς των τρομοκρατών.

— Οι εργαζόμενοι στον τομέα των μεταφορών αναπόφευκτα θα επηρεαστούν από την εφαρμογή των μέτρων ασφαλείας. Η ευρωπαϊκή φιλοσοφία και ο ευρωπαϊκός πολιτισμός διέπονται από μεγάλο σεβασμό στα ανθρώπινα δικαιώματα και οποιαδήποτε αντίδραση σε απειλές τρομοκρατίας δεν θα πρέπει να παραβλέπει τις εν λόγω θεμελιώδεις αρχές.

— Τα κράτη της Ε.Ε. έχουν την ευθύνη να εξασφαλίζουν στους πολίτες τους το ύψιστο πρακτικό επίπεδο εθνικής ασφαλείας που να αναλογεί στην απειλή που αντιμετωπίζεται στα σύνορά τους, στα οποία συγκαταλέγονται και τα λιμάνια και τα αεροδρόμια. Θα πρέπει να αναλάβουν συντονισμένη δράση για τη χάραξη μιας ολοκληρωμένης πολιτικής για τη χρηματοδότηση και την εξασφάλιση του υψηλότερου δυνατού επιπέδου ασφαλείας για τα θαλάσσια και τα αεροπορικά ταξίδια.



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



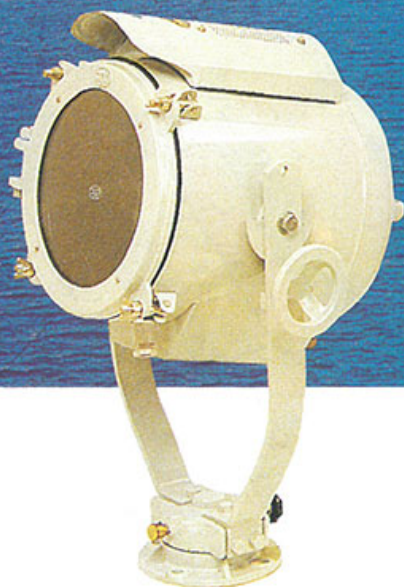
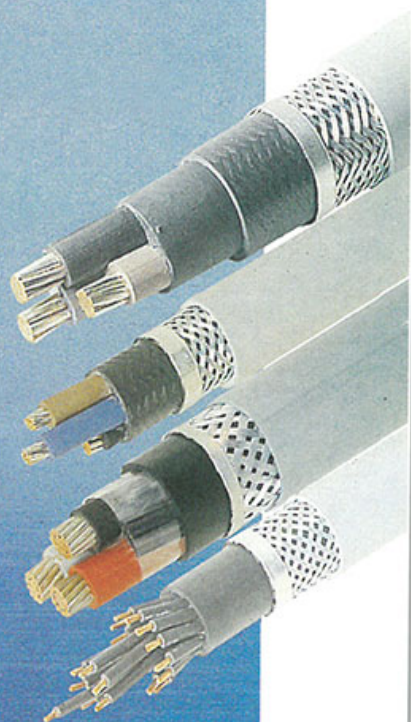
UNITED SHIPPING & TRADING COMPANY OF GREECE, S.A.



6 IASONOS STREET • 185 37 PIRAEUS, GREECE

TEL: +30-10-4283660 • FAX: +30-10-4283630 • TLX: 213014 UTRD GR • CABLES: UTRADE GR

Από το 1955
στην υπηρεσία της ναυτιλίας



 **TSOUKATOS**
ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ - ΦΩΤΙΣΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ
ΑΝΤΙΕΚΡΗΚΤΙΚΑ ΥΛΙΚΑ - ΚΑΛΩΔΙΑ - ΠΡΟΒΟΛΕΙΣ



SOLAS XI-2 & ISPS codes

Από την αρχή του έτους

πραγματοποιήθηκαν διάφορες συσκέψεις με θέμα το marine security και αποφασίστηκε ότι πλέον είναι επιτακτική η ανάγκη να ληφθούν ενισχυμένα μέτρα κατά της τρομοκρατίας, αλλιά και της πειρατείας που μαστίζει εδώ και πολλά χρόνια τον παγκόσμιο εμπορικό στόλο. Στις συναντήσεις αυτές, κατέθεσαν τις απόψεις τους τόσο Αμερικανοί ειδικοί όσο και Ευρωπαίοι, σχετικά με το τι θα πρέπει να περιλαμβάνει η νέα οδηγία για την ασφάλεια. Πρέπει να επισημανθεί δε, ότι οι ΗΠΑ βρίσκονται ήδη μπροστά στο ζήτημα της ασφάλειας πλοίων και λιμένων, αφού μετά το τρομοκρατικό πλήγμα που δέχθηκαν άρχισαν να εφαρμόζουν ενισχυμένα μέτρα.

Στην τελευταία από τις διαδοχικές συσκέψεις που πραγματοποιήθηκαν για το παραπάνω θέμα, ο IMO καινοποίησε αρχικό σχέδιο της SOLAS XI-2 (marine security), καθώς και του κώδικα ISPS (International Ship Port facility Security Code), τα οποία θα επικυρωθούν εντός του Δεκεμβρίου 2002.

Με δεδομένο ότι τα νέα ενισχυμένα μέτρα προσβλέπουν πρώτα απ' όλα στην ασφάλεια και στην προστασία των ανθρωπίνων ζωών, αλλιά και στην προφύλαξη των αγαθών που μεταφέρονται, οι κύριες κατηγορίες πλοίων που εμπίπτουν στη SOLAS XI-2 είναι: κρουαζιερόπλοια, επιβατηγά πλοία, πετρελαιοφόρα, χημικά δεξαμενόπλοια και container ships.

Ειδικότερα, οι δύο πρώτες κατηγορίες είναι σημαντικές λόγω των επιβατών που μεταφέρουν και η ακεραιότητα των οποίων

Σε μία από τις σημαντικότερες ανάγκες έχει μετατραπεί για την παγκόσμια ναυτιλία η προστασία πλοίων και λιμένων από τρομοκρατικές ενέργειες.

Μετά την ημερομηνία-ορόσημο της 11ης Σεπτεμβρίου 2001, αλλά και τις τρομοκρατικές επιθέσεις που γίνονται όλο και περισσότερες, δημιουργώντας πανικό σε όλα τα μήκη και πλάτη του πλανήτη (πιο πρόσφατο περιστατικό ο εμβολισμός του Δ/Γ Limburg, από πλοίαρχο με εκρηκτικά), ο IMO αποφάσισε να αυξήσει τα μέτρα ασφαλείας τόσο στα πλοία όσο και στα λιμάνια, θεσπίζοντας την οδηγία SOLAS XI-2 και τον κώδικα ISPS, η τελική μορφή των οποίων θα οριστικοποιηθεί από τα όργανα του Οργανισμού εντός του τρέχοντος μηνός.

του Γιώργου Φραγκούλη

ΩΡΑΚΙΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΠΕΝΑΝΤΙ ΣΤΗΝ ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΑ

είναι υψίστης προτεραιότητας. Η επικινδυνότητα των δεξαμενόπλοιων είναι δεδομένη, διότι σε περίπτωση που ένα τέτοιο πλοίο, έμφορτο με εύφλεκτα υλικά, «χτυπηθεί» από τρομοκράτες και βρίσκεται αγκυροβολημένο σε κάποιο λιμάνι οι συνέπειες θα είναι ολέθριες. Όσον αφορά τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, η ανάγκη για προστασία τους είναι ιδιαίτερα σημαντική, αφού τα containers μεταφέρουν μεγάλες ποσότητες εμπορευμάτων και είναι δύσκολο να ελεγχθούν απόλυτα από τις υπεύθυνες αρχές.

Όσον αφορά το περιεχόμενο της νέας οδηγίας, ορίζει μεταξύ άλλων ότι ο ISPS Code πρέπει να εφαρμοστεί. Δηλαδή, όλα τα πλοία θα πρέπει να εφοδιαστούν με νέα συστήματα ασφαλείας - στα οποία περιλαμβάνεται ειδικός εξοπλισμός ώστε να υπάρχει η δυνατότητα να ειδοποιηθούν οι Αρχές μέσα από το πλοίο σε περίπτωση που αυτό δεχθεί κάποια επίθεση, καθώς και συστήματα αποτροπής των τρομοκρατών/πειρατών- ενώ τα πληρώματα θα πρέπει να περάσουν από ειδική εκπαίδευση. Με ανάλογο βεβαίως εξοπλισμό θα πρέπει να εφοδιαστούν και τα λιμάνια, προκειμένου να είναι σε θέση να αντιδράσουν αποτελεσματικά σε μια πιθανή τρομοκρατική επίθεση.

Παράλληλα, σύμφωνα με τη SOLAS XI-2, όλα τα πλοία θα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με το απαραίτητο πιστοποιητικό Ship Security Certificate (SSC). Πρόκειται για το έγγραφο με το οποίο πιστοποιείται ότι το πλοίο έχει ενσωματωθεί με την παραπάνω οδηγία και πληροί τις προϋποθέσεις ενισχυμένης προστασίας του από ενδεχόμενες τρομοκρατικές επιθέσεις.

Το SSC χορηγείται εκ μέρους της σημαίας, από ανεγνωρισμένους οργανισμούς ασφαλείας, μεταξύ των οποίων είναι και η νοτιοαμερικανική. Όλα τα πλοία, δε, θα πρέπει να έχουν εφοδιαστεί με το συγκεκριμένο πιστοποιητικό μέχρι την 1η Ιουλίου 2004, ώστε να είναι σε θέση να ταξιδέψουν.

Εκτός από τον ειδικό «αντιτρομοκρατικό» εξοπλισμό -όπως alarms, ειδικούς ανιχνευτές και προβολείς- που πρέπει να τοποθετηθεί σε

όλα τα πλοία, ο ISPS code προβλέπει και μια σειρά ενεργειών που πρέπει να πραγματοποιηθούν από τις πλοιοκτήτριες εταιρείες και τους οργανισμούς λιμένων, προκειμένου να είναι σε θέση να αντεπεξέλθουν με όσο το δυνατόν μεγαλύτερη ασφάλεια σε ενδεχόμενη αληθινή απειλή.

Ειδικότερα, ο κώδικας προβλέπει ότι σε κάθε πλοιοκτήτρια εταιρεία θα πρέπει να οριστεί ένας αξιωματικός ασφαλείας, ο οποίος θα έχει ως αρμοδιότητα το συντονισμό και τον έλεγχο των συστημάτων ασφαλείας στα πλοία του στόλου. Επίσης, αξιωματικός ασφαλείας θα πρέπει να οριστεί και στα πλοία και θα έχει την ευθύνη συντονισμού τόσο των ειδικών συστημάτων όσο και του πληρώματος σε ενδεχόμενη επίθεση, αλλά και κατά τη διάρκεια σχετικών επιθεωρήσεων και ασκήσεων που πραγματοποιούνται πάνω στο πλοίο.

Επί πλέον, όλα τα πλοία μιας εταιρείας θα πρέπει κατ' αρχάς να επιθεωρηθούν από εμπειρογνώμονες και στη συνέχεια να συνταχθεί Σχέδιο Ασφαλείας Πλοίου (Ship Security Plan) -για κάθε πλοίο ξεχωριστά, ανάλογα με το δυναμικό και τις ανάγκες του- το οποίο θα βρίσκεται πάντα πάνω στο πλοίο, ώστε να αποτελεί χρηστικό εργαλείο για το πλήρωμα.

Στο Ship Security Plan, εκτός από τα σχέδια του πλοίου και όλων των εξοπλισμών του, θα περιλαμβάνονται και ειδικές οδηγίες πρόληψης και αντιμετώπισης της τρομοκρατίας σε διάφορα επίπεδα. Παράλληλα, όλα τα πληρώματα θα πρέπει να περάσουν από ειδική εκπαίδευση, ενώ ανάλογοι έλεγχοι με αυτούς των πλοίων θα πραγματοποιούνται και στην εταιρεία με σκοπό την πιστή εφαρμογή της οδηγίας.

Στο σημείο αυτό και μόλις ολοκληρωθούν οι παραπάνω ενέργειες, ο ανεγνωρισμένος Οργανισμός Ασφάλειας που προαναφέρθηκε, θα πιστοποιήσει το πλοίο με SSC.

Βέβαια, αντίστοιχες διαδικασίες και σύμφωνα πάντα με τη SOLAS XI-2 θα πρέπει να εφαρμοστούν και στους οργανισμούς λιμένων.

Έλεγχος των υπό ξένη σημαία πλοίων από χώρες της Ε.Ε.

Σκοπός του εν λόγω Π.Δ. είναι η προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στις διατάξεις της οδηγίας 2001/106/ΕΚ του Συμβουλίου της 19/12/2001, με την οποία τροποποιείται η οδηγία 95/21/ΕΚ που αφορά στην επιβολή διεθνών προτύπων ασφαλείας στα πλοία που χρησιμοποιούν κοινοτικά λιμάνια ή πλέουν στα ύδατα δικαιοδοσίας κράτους-μέλους και έχουν σχέση με την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας στα πλοία.

Αρμόδιες αρχές για την εφαρμογή του Π.Δ. (δηλαδή ουσιαστικά για τον έλεγχο των πλοίων με ξένη σημαία) έχουν οριστεί ο Κλάδος Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων (ΚΕΕΠ) και οι λιμενικές αρχές που ορίζονται από το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και διαθέτουν τον απαραίτητο αριθμό προσωπικού και ειδικευμένων επιθεωρητών στο πλαίσιο του Paris MOU.

Με το συγκεκριμένο Π.Δ. καθορίζεται επί πλέον ομοιόμορφη πολιτική διενέργειας υποχρεωτικών ενισχυμένων επιθεωρήσεων πλοίων από τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενώ παράλληλα καθορίζεται και το περιεχόμενο αυτών των ελέγχων.

Επίσης, μεταξύ άλλων, οχηματοποιούνται τα εξής:

- Η διαδικασία που θα ακολουθείται σε περίπτωση που δεν είναι εφικτό να γίνει επιθεώρηση σε ορισμένα πλοία.
- Τα μέτρα απαγόρευσης εισόδου σε λιμάνια για ορισμένα πλοία, καθώς και
- Η ύπαρξη και άρτια λειτουργία του συστήματος Voyager Data Recorder (VDR).

Κατηγορίες πλοίων που υποβάλλονται σε ενισχυμένη επιθεώρηση

- Δεξαμενόπλοια μεταφοράς φυσικού αερίου και χημικών προϊόντων, ηλικίας άνω των δέκα ετών, όπως καθορίζεται με βάση την ημερομηνία ναυπήγησης που αναφέρεται στα πιστοποιητικά ασφαλείας του πλοίου.
- Φορτηγά πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου, ηλικίας άνω των δώδεκα ετών, όπως καθορίζεται με βάση την ημερομηνία ναυπήγησης που αναφέρεται στα πιστοποιητικά ασφαλείας του πλοίου.
- Πετρελαιοφόρα ολικής χωρητικότητας άνω των 3.000 κόρων και ηλικίας άνω των 15 ετών, όπως καθορίζεται με βάση την ημερομηνία ναυπήγησης που αναφέρεται στα πιστοποιητικά ασφαλείας του πλοίου.
- Επιβατηγά πλοία, ηλικίας άνω των 15 ετών, εκτός των επιβατηγών πλοίων που αναφέρονται στο άρθρο 2, στοιχεία α) και β) της οδηγίας 1999/35/ΕΚ του Συμβουλίου της 29ης Απριλίου 1999, σχετικά με ένα σύστημα υποχρεωτικών επιθεωρήσεων για την ασφαλή εκτέλεση τακτικώνδρομολογιών από οχηματογώγα και ταχυπλοία επιβατηγά σκάφη.

Διαδικασίες ενισχυμένης επιθεώρησης

Οι διαδικασίες που θα ακολουθούνται, σύμφωνα με το συγκεκριμένο Π.Δ., κατά τη διάρκεια των ενισχυμένων επιθεωρήσεων και αφορούν γενικά τις παραπάνω κατηγορίες των πλοίων, είναι οι εξής:

Νέα μέτρα για τον έλεγχο των υπό ξένη σημαία πλοίων, στο πλαίσιο του Paris MOU,

θέτει Προεδρικό Διάταγμα που βρίσκεται

σε διαδικασία έγκρισης

από τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας.

- Γενική διακοπή ρεύματος και θέση σε λειτουργία της γεννήτριας ανάγκης.
 - Επιθεώρηση του φωτισμού ανάγκης.
 - Λειτουργία της πυροσβεστικής αντλίας ανάγκης με δύο πυροσβεστικές μάνικες συνδεδεμένες στο κύριο δίκτυο πυρκαγιάς.
 - Λειτουργία των αντλιών υδροσυλλεκτών.
 - Κλείσιμο των στεγανών θυρών.
 - Καθαίρεση μιας σωσίβιας λέμβου από την πλευρά της θάλασσας.
 - Δοκιμαστική διακοπή εξ αποστάσεως, π.χ., των λιβήτων, του εξαερισμού και των αντλιών καυσίμου.
 - Δοκιμή του μηχανισμού πηδαλίου, συμπεριλαμβανομένου του βοηθητικού μηχανισμού πηδαλίου.
 - Επιθεώρηση των πηγών τροφοδοσίας ηλεκτρικού ρεύματος ανάγκης για τις εγκαταστάσεις ραδιοεπικοινωνίας.
 - Επιθεώρηση και, στο μέτρο του δυνατού, δοκιμή του διαχωριστήρα του μηχανοστασίου.
- Επί πλέον, εκτός των παραπάνω διαδικασιών που θα εφαρμόζονται κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων για όλα τα πλοία, κάθε κατηγορία θα έχει και ειδικότερα στοιχεία επιθεώρησης.

Πιο συγκεκριμένα, για τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς φυσικού αερίου και χημικών προϊόντων η επιθεώρηση περιλαμβάνει και τα εξής:

- Διατάξεις ελέγχου και ασφαλείας της θερμοκρασίας, της πίεσης και της στάθμης των δεξαμενών φορτίου.
- Συσκεύς ανάλυσης οξυγόνου και εκρηξιμέτρα, συμπεριλαμβανομένης της βαθμονόμησής τους, ύπαρξη συσκευής ανίχνευσης χημικών προϊόντων με το δέοντα αριθμό κατάλληλων σωλήνων ανίχνευσης αερίων για το μεταφερόμενο φορτίο.
- Εξοπλισμό διαφυγής εκτάκτου ανάγκης από τα ενδιαιτήματα, ο οποίος παρέχει κατάλληλη προστασία του αναπνευστικού συστήματος και των οφθαλμών για κάθε άτομο επί του πλοίου (εάν αυτό επιβάλλεται λόγω των προϊόντων που αναγράφονται στο διεθνές πιστοποιητικό καταλληλότητας ή στο πιστοποιητικό καταλληλότητας για τη μεταφορά επικίνδυνων χημικών ουσιών χύδην ή υγροποιημένων αερίων χύδην, ανάλογα με την περίπτωση).
- Έλεγχος της αναγραφής του μεταφερόμενου προϊόντος στο διεθνές πιστοποιητικό καταλληλότητας ή στο πιστοποιητικό καταλληλότητας για τη μεταφορά επικίνδυνων χημικών ουσιών χύδην ή υγροποιημένων αερίων χύδην, ανάλογα με την περίπτωση.
- Μόνιμη πυροσβεστική εγκατάσταση του καταστρώματος, είτε



είναι τύπου αφρού είτε τύπου ξηρού χημικού προϊόντος είτε άλλου τύπου, ανάλογα με το μεταφερόμενο προϊόν.

Bulk carriers

- Ενδεχόμενη διάβρωση των βάσεων των μηχανημάτων καταστρώματος.
- Ενδεχόμενη παραμόρφωση ή και διάβρωση των μπουκαπορτών.
- Ενδεχόμενα ρήγματα ή και τοπική διάβρωση των εγκάρσιων φρακτών.
- Πρόσβαση στα κύττα φορτίου.
- Επαλήθευση ότι τα ακόλουθα έγγραφα φυλάσσονται επί του πλοίου, έλεγχος των εγγράφων αυτών και επιβεβαίωση της θεώρησης από το port state ή το νηογνώμονα: Εκθέσεις επιθεώρησης της κατασκευής του πλοίου, εκθέσεις εκτίμησης της κατάστασης του πλοίου, εκθέσεις παχυμετρήσεων, έγγραφο περιγραφής που αναφέρεται στην απόφαση Α. 744(18) του ΙΜΟ.

Πετρελαιοφόρα

- Μόνιμο σύστημα παραγωγής αφρού επί του καταστρώματος.
- Γενικός εξοπλισμός πυρόσβεσης.
- Επιθεώρηση των πυροφρακτών στο μηχανοστάσιο, στο αντλιοστάσιο και στα ενδοναυτικά.
- Έλεγχος της πίεσης του αδρανούς αερίου και της περιεκτικότητάς του σε οξυγόνο.
- Δεξαμενές έρματος: Εξέταση εν πρώτοις από την ανθρωποθυρίδα/ την πρόσβαση από το κατάστρωμα της δεξαμενής μιας τουλάχιστον εκ των δεξαμενών έρματος στην περιοχή φορτίου και είσοδος στη δεξαμενή έρματος, εφόσον ο επιθεωρητής διαπιστώσει σαφείς λόγους για περαιτέρω επιθεώρηση.

- Επαλήθευση ότι τα ακόλουθα έγγραφα φυλάσσονται επί του πλοίου, έλεγχος των εγγράφων αυτών και επιβεβαίωση της θεώρησης από το port state ή το νηογνώμονα: Εκθέσεις επιθεώρησης της κατασκευής του πλοίου, εκθέσεις εκτίμησης της κατάστασης του πλοίου, εκθέσεις παχυμετρήσεων, έγγραφο περιγραφής που αναφέρεται στην απόφαση Α. 744(18) του ΙΜΟ.

Επιβατηγά

- Δοκιμή του συστήματος ανίχνευσης πυρκαγιάς και συναγερμού.
 - Έλεγχος του ασφαλούς κλεισίματος των θυρών πυρασφάλειας.
 - Δοκιμή της μεγαφωνικής εγκατάστασης.
 - Γυμνάσιο πυρκαγιάς, κατά το οποίο πρέπει να επιδεικνύεται το σύνολο των στοιχείων πυρασφάλειας και στο οποίο συμμετέχει μέρος του προσωπικού προετοιμασίας γευμάτων.
 - Επίδειξη της εξοικείωσης των βασικών μελών του πληρώματος με το σχέδιο ελέγχου βλητών.
- Εάν κρίνεται σκόπιμο, η επιθεώρηση μπορεί να συνεχίζεται κατά το χρόνο κατά τον οποίο το πλοίο κατευθύνεται προς ή αποπλέει από λιμένα κράτους-μέλους, εφόσον συμφωνεί ο πλοίαρχος ή ο διαχειριστής. Οι επιθεωρητές δεν πρέπει να παρεμποδίζουν τη λειτουργία του πλοίου, ούτε να δημιουργούν καταστάσεις οι οποίες, κατά την κρίση του πλοίαρχου, θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια των επιβατών, του πληρώματος και του πλοίου. Πρέπει να σημειωθεί πως, σύμφωνα με το Προεδρικό Διάταγμα, οι επιθεωρητές θα πρέπει να έχουν υπόψη τους ότι η διεξαγωγή ελέγχων επί του πλοίου κατά τη διάρκεια εκτέλεσης ορισμένων εργασιών -όπως η φορτοεκφόρτωση για παράδειγμα- τις οποίες επηρεάζουν άμεσα, ενδέχεται να θέσει σε κίνδυνο την ασφαλή εκτέλεση των εν λόγω εργασιών.



Μικρή αλλά σταθερή η άνοδος



ναυλαγορά ξηρού φορτίου διατήρησε τη θετική της πορεία την περίοδο που εξετάζουμε. Όλοι ανεξαιρέτως οι δείκτες παρουσίασαν μικρή αλλά σταθερή άνοδο. Ο Baltic Dry κέρδισε 103 μονάδες, φτάνοντας τις 1.446, ενώ και ο δείκτης των Panamax βελτιώθηκε κατά 113 μονάδες και διαμορφώθηκε στις 1.399. Ο δείκτης των Handymax σημείωσε άνοδο 424 μονάδων κλείνοντας γύρω στις 9.662 μονάδες, ενώ τέλος τη μεγαλύτερη βελτίωση κατέγραψε ο δείκτης των Capesize, ο οποίος έφτασε τις 1.864 μονάδες, κερδίζοντας 438. Γενικότερα, οι ναύλοι βρίσκονται σε ικανοποιητικά επίπεδα στις περισσότερες περιοχές παγκοσμίως, με την περιοχή της Μαύρης Θάλασσας να προσφέρει αρκετά υψηλά νούμερα.

Στο χώρο των αγοραπωλησιών, τα μεταχειρισμένα φορτηγά ήταν για μία ακόμα φορά στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος λόγω της παρούσας κατάστασης της ναυλαγοράς. Παρ' όλη αυτά, οι μονάδες που είναι ναυπηγημένες στη δεκαετία του 1980 κοστολογούνται σήμερα αρκετά υψηλά, σε σχέση με την απόδοσή τους από πλευράς ναύλων, με το γεγονός αυτό να μη δείχνει αρκετό να αποτρέπει τους υποψήφιους αγοραστές. Επί πλέον, τα επίπεδα τιμών της αγοράς είναι πολλαπλές φορές δυσδιάκριτα, αφού μεταβάλλονται ανά μικρά χρονικά διαστήματα ακολουθώντας μια ανοδική τάση κυρίως λόγω της αυξημένης ζήτησης και της πορείας των ναύλων. Ένα handymax περίπου 45.000 τόνων χτισμένο στα μέσα του 1980, για παράδειγμα, κοστολογούνταν πριν από περίπου 2 μήνες λίγο πάνω από 5.000.000 δολάρια ΗΠΑ σύμφωνα με τις αναφερθείσες πωλήσεις. Σήμερα, ένα παρόμοιο πλοίο έχει κερδίσει σε αξία γύρω στα 500.000 δολάρια.

Στις ναυπηγήσεις, ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζεται τελευταία για μεσαίου μεγέθους δεξαμενόπλοια μεταφοράς παραγώγων πετρελαίου, με ένα σημαντικό αριθμό παραγγελιών να καταγράφονται σε ναυπηγεία της Άπω Ανατολής. Από την άλλη, τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία αποφάσισαν να καταφύγουν στον Οργανισμό Διεθνούς Εμπορίου για να επιλύσουν τις διαφορές τους με τους Κορεάτες ανταγωνιστές τους, μετά την απόρριψη του αιτήματος των πρώτων για αύξηση των τιμών στα νεότευκτα από τους Κορεάτες κατά 14%.

Τέλος, στις διαλύσεις, οι προσφερόμενες τιμές έχουν σταθεροποιηθεί σε ικανοποιητικά επίπεδα, παρ' όλη την αύξηση που παρατηρήθηκε στην προσφορά τονάζ τον τελευταίο μήνα. Αξιοσημείωτο γεγονός αποτέλεσε η προσφορά 202 δολαρίων ΗΠΑ ανά τόνο light για δεξαμενόπλοια, η οποία όμως μπορεί να θεωρηθεί πλησυσματική αν λάβουμε υπόψη την ποσότητα ανοξειδωτού ατσάλιου των δεξαμενών του πλοίου. Γενικά πάντως, τα επίπεδα των τιμών βρίσκονται γύρω στα 155-160 δολάρια ανά τόνο light για φορτηγά, στα 165-170 δολάρια για πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και άνω των 170 δολαρίων για δεξαμενόπλοια.

Ενδεικτικά αναφέρθηκαν, μεταξύ άλλων, και οι ακόλουθες πωλήσεις από τα μέσα Νοεμβρίου έως και σήμερα:

BULKCARRIERS

NAME	D.W.T.	BUILT	GEAR	PRICE US\$	BUYERS
XIN YUAN HAI	186,000	1988 - JAPAN	GEARLESS	17,000,000 INCL A 7 YEAR BB T/C BACK TO SELLERS AT USD 8,900/DAY	BERGSAV
YANGTZE ORE	171,120	1999 - KOREA	GEARLESS	31,000,000	ANANGEL - AMERIKAN SHIPHOLDINGS
VIRGINIE VENTURE	171,120	1999 - KOREA	GEARLESS	31,000,000	»
LOWLANDS TRASSEY	163,554	1995 - UK	GEARLESS	24,000,000	SOUTH AFRICA MARINE CORP
MINERAL CENTURY	161,425	1995 - KOREA	GEARLESS	25,000,000	GREEKS
ROYAL EXCELSIOR	151,053	1995 - JAPAN	GEARLESS	22,500,000	OCEANBULK
DOCELAKE	72,861	1997 - KOREA	GEARLESS	16,500,000 ENBLOC EACH	ELCANO
DOCEISLAND	72,861	1997 - KOREA	GEARLESS	»	»
BEL ACE	70,252	1996 - JAPAN	GEARLESS	29,000,000 ENBLOC	YANG MING LINES
BEL BEST	69,163	1996 - JAPAN	GEARLESS	»	»
NAVIOS BULKER	69,737	1981 - JAPAN	GEARLESS	3,100,000	GREEK
CEMTEX GENERAL	69,703	1989 - JAPAN	GEARLESS	8,900,000	GREEK
ENERGY PROSPERITY	68,636	1994 - JAPAN	GEARLESS	12,700,000	GREEK
ALEXIS A	68,407	1987 - JAPAN	GEARLESS	8,500,000	GREEK
GIOVANNI DELLA GATTA	64,850	1987 - ITALY	GEARLESS	RGN 7,500,000 INCL 2-3 YR T.C BACK AT RGN USD 7750/DAY	UNDISCLOSED
CAPTAIN JOHN L	64,413	1982 - KOREA	GEARLESS	RGN 4,100,000 - 4,200,000	GREEKS
OCEANIC PILOT	62,250	1980 - JAPAN	GEARLESS	2,600,000	KOREAN
WORLD UMPIRE	47,409	1983 - KOREA	CRANES 4 X 25	4,300,000	GREEK
FORWARD 3	46,678	1996 - JAPAN	GEARLESS	13,500,000	GREEK
INCE EXPRESS	45,877	1985 - JAPAN	TEU 1050 CRANES 4 X 25	5,900,000	TURKISH
HIGHLAND TRUST	42,838	1985 - JAPAN	TEU 180 CRANES 4 X 25	5,800,000	WINDFORCE MARITIME
J.EMMA	42,055	1986 - JAPAN	TEU 844 CRANES 4 X 25	6,600,000	GREEK
PIPITSA PETRAKIS	35,501	1984 - JAPAN	GEARLESS	4,600,000 INCL BALANCE TC TILL MARCH 2003 AT USD 6000/DAY TO DANISH CHARTS	EVRIPOS
NEGO LOMBOK	33,307	1985 - JAPAN	CRANES 4 X 25	5,500,000	VAMVASHIP MARITIME
AN AN	32,961	1981 - JAPAN	CRANES 5 X 25	3,400,000	GREEK
PACKING	32,243	1983 - JAPAN	TEU 1004 CRANE 5 X 30	4,000,000	GREEK
EUGENIA B.	30,697	1975 - JAPAN	DERRICKS 5 X 22	1,200,000	DUBAI BASED
GREAT LAKER	28,358	1987 - JAPAN	CRANES 4 X 25	XS 6,00,000	MURMANSK SHIPPING
ADMIRE	27,500	1996 - JAPAN	CRANES 4 X 30	11,300,000	GREEK
ALIKRATOR	26,978	1983 - JAPAN	CRANES 2 X 25 CRANES 2 X 15	3,250,000	UNDISCLOSED
ELENA S	26,140	1984 - GERMANY	TEU 1316 CRANES 4 X 40	4,700,000	UNDISCLOSED
SEA HAPPINES	25,398	1996 - JAPAN	CRANES 4 X 30.5	RGN 8,500,000	TURKISH
ASTERI	22,245	1980 - JAPAN	CRANES 2 X 25 DERRICKS 2 X 25	1,100,000 ON "AS IS" BSS	CHINESE
AFRICA	22,194	1981 - JAPAN	DERRICKS 4 X 25	2,000,000 (PREVIOUS SALE FAILED)	DAEBO, KOREA
TROPICAL VENTURE	21,989	1988 - JAPAN	CRANES 2 X 11	3,00,000,000	CHINESE
RUBY TUESDAY	8,517	1985 - SPAIN	TEU 160 DERRICKS 2 X 50 DERRICKS 2 X 25	2,000,000	UNDISCLOSED
NEVA TRADER	7,694	1977 - NORWAY	CRANES 3 X 16	1,085,000	CYPRUS BASED

TANKERS

NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
DORSET	269,895	1975 - JAPAN	TANKER	7,750,000 FOR A CONVERSION PROJECT	JORDIAN
FLINDERS	149,235	1982 - JAPAN	TANKER	P+C TERMS	UNDISCLOSED
PARIS II	87,325	1980 - SWEDEN	TANKER	3,900,000 ON "AS IS" BSS	SINGAPORE BASED
GULF GLORY	63,133	1981 - JAPAN	TANKER	SLIGHTLY LESS THAN 7,000,000	GREEK
EASTMAN SPIRIT	32,290	1976 - U.K.	TANKER	1,500,000	GREEK
CELTICA	31,450	1976 - NORWAY	TANKER	1,800,000	ITALIAN
BRO POLARIS	11,745	1981 - SWEDEN	TANKER	RGN 4,000,000	UNDISCLOSED
TENYOSHI MARU	5,655	1985 - 1985	TANKER	1,800,000	KOREAN
SHIN KYOWA MARU	4,999	1985 - JAPAN	TANKER	1,750,000	FAR EASTERN
KOYO MARU NO.7	4,998	1986 - JAPAN	TANKER	1,900,000	SINGAPOREAN
EASTERN PHOENIX	3,200	1999 -	TANKER	6,200,000	SOUTH KOREAN
PERSEVERANCE	40,392	1990 - YUGOSLAVIA	CHEMICAL TANKER	13,500,000	PRIME MARITIME
STOLT NTABA	13,946	1991 - JAPAN	CHEMICAL TANKER	13,000,000	JAPANESE
STOLT NTOMBI	13,600	1991 - JAPAN	CHEMICAL TANKER	13,000,000	JAPANESE
HIGHLAND SPIRIT	7,569	1985 - JAPAN	CHEMICAL TANKER	3,100,000	KOREAN
REGULUS GAS	3,500	1998 - JAPAN	LPG	UNDISCLOSED	GEOGAS

TWEEDECKERS/MPPs/CONTAINERS

NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
MOL VICTORY	CONTAINER	40,638	1988 - JAPAN	TEU 2542	24,000,000 ENBLOC	DANAOS SHIPPING
MOL INDEPENDENCE	CONTAINER	38,624	1986 - JAPAN	TEU 2571	"	"
P&O NEDLLOYD MARSEILLE	CONTAINER	38,170	1999 - GEMANY	TEU 2890	12,500,000	EUROPEAN
LT EUROPA	CONTAINER	26,674	1990 - ITALY	TEU 1555 21,000,000 ENBLOC INCL 3 YRS T/C BACK AT USD	7,750/DAY	GREEK
LT AFRICA	CONTAINER	26,674	1989 - ITALY	TEU 1555	"	"
IBERIAN CONFIDENCE	TWEEN	15,384	1983 - SPAIN	TEU 331 CRANES 1 X 5 DERRICKS 1 X 50 DERRICKS 3 X 25 DERRICKS 4 X 5	1,750,000	CHINESE
COLD STREAM	REEFER	10,086	1994 - JAPAN	REEFER CAP 12466 TEU 453 CRANES 4 X 20	6,300,000	UNDISCLOSED
ERIKSON CRYSTAL	REEFER	6,120	1989 - NORWAY	REEFER CAP 7525 TEU 108 DERRICKS 4 X 6	3,500,000	GREEN REEFER
MAGDALENA	REEFER	3,529	1979 NETHERLANDS	REEFER CAP 5136 DERRICKS 4 X 5	1,700,000	UNDISCLOSED



NEL LINES

...η γέφυρα του Αιγαίου



Με το **ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ**
τώρα και
ΠΕΙΡΑΙΑ - ΚΩ - ΡΟΔΟ

ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ: 010-4115015

DEMOLITION

NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	LTD	PRICE US\$/LDT	BUYERS
KUPE	BULKER	159,162	1971 - JAPAN	30,350	163,5	CHINA
EURO MERCHANT	BULKER	64,657	1978 - JAPAN	12,615	163	INDIA
PANAMAX LUCK	BULKER	60,214	1976 - JAPAN	10,339	150	CHINA
FROTASIRIUS	BULKER	43,797	1074 - BRAZIL	9,600	62 ON "AS IS" BSS BRAZIL	UNDISCLOSED
RIO BRANCO	BULKER	38,097	1981 - BRAZIL	8,861	P+C TERMS	INDIA
OLYMPUS	BULKER	34,995	1975 - SPAIN	7,585	29,5	UNDISCLOSED
FENIX	BULKER	26,923	1975 - SPAIN	6,900	158.5	BANGLADESH
NORVIC	BULKER	26,414	1977 - JAPAN	6,531	165	INDIA
HOPE L	BULKER	22,670	1974 - JAPAN	5,657	P+C TERMS	BANGLADESH
NEDLLOYD HOORN	CONTAINER	48,439	1979 - NETHERLANDS	22,906	P+C TERMS	CHINA
PEGASUS BAY	CONTAINER	47,209	1978 - GERMANY	24,345	P+C TERMS	CHINA
PALLISER BAY	CONTAINER	39,710	1977 - GERMANY	-	P+C TERMS	UNDISCLOSED
RESOLUTION BAY	CONTAINER	38,757	1977 - GERMANY	22,671	P+C TERMS	CHINA
MINERVA P	CONTAINER	23,720	1978 - DENMARK	7,700	172	INDIA
MOR EUROPE	CONTAINER	14,520	1979 - GERMANY	-	147	CHINA
MCC VANTAGE	CONTAINER	7,169	1976 - GERMANY	3,503	161	INDIA
LILIET	TWEEN	14,763	1977 - DENMARK	4,891	UNDISCLOSED PRICE ON "AS IS" BSS HAVANA	UNDISCLOSED
LILIET	TWEEN	14,763	1977 - DENMARK	4,891	UNDISCLOSED PRICE ON "AS IS" BSS HAVANA	UNDISCLOSED
TROPICAL REEFER	REEFER	10,554	1978 - JAPAN	7,381	85	TURKEY
VERGINA REEFER	REEFER	9,592	1977 - NORWAY	-	85	TURKEY
ABANT	OBO	105,550	1974 - SWEDEN	19,672	158	INDIA
STAVANGER PRINCE	TANKER	87,464	1979 - JAPAN	15,727	165 INC 900 TS BUNKERS ROB	SINGAPORE
NISSOS THERA	TANKER	63,028	1978 - JAPAN	10,240	166	SINGAPORE
WS NILE	TANKER	47,000	1974 -	9,811	185	INDIA
LEADER	TANKER	38,414	1969 - USA	-	189	INDIA
BABA GURGUR	TANKER	36,397	1973 - SPAIN	-	P+C TERMS	INDIA
KRITI RUBY	TANKER	32,590	1973 - NORWAY	7,341	171	BANGLADESH
STOLT VICTOR	CHEMICAL TANKER	30,899	1977 - NORWAY	8,101	202 INCL 212 TS STAINLESS STEEL	INDIA
PARAGGI	CHEMICAL TANKER	9,552	1973 - SWEDEN	-	P+C TERMS	TURKEY
LINCOLNSHIRE	LPG	24,950	1972 - U.K	9,662	157 ON "AS IS" FUJAIRAH	UNDISCLOSED
ALPHAGAS	LPG	6,912	1967 - GERMANY	4,813	147 ON "AS IS" BSS JEBEL ALI	UNDISCLOSED

TECHNICAL COMPANY S. HILIOU LTD.

HYDROBLASTING 23.000 PSI

24
HOUR REPAIRS DURING
THE VOYAGE



HYDROBLASTING OF VESSELS • HYDRO-GRIDBLASTING
HYDROBLASTING • CLEANING • PAINTING • GAS-FREE

S. HILIOU LTD.

77, DIMOKRATIAS AVE, 188 63 PERAMA

TEL: (+3010) 44 10 431 - 40 20 304

FAX: (+3010) 4416 887 - 40 20 367

WWW.HILIOS.GR

E-MAIL: HILIOS@HILIOS.GR

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις πριν από 1 χρόνο - Νοέμβριος 2001

1. BULKCARRIERS NAME	D.W.T.	BUILT	LDT	PRICE US\$/LDT	BUYERS
CAPELLA	73,049	1997 - KOREA	-	9,800,000 on a BBHP scheme for 5 years at USD 5,200 per day	GREEK
BALTIC HAWK	42,850	1995 - JAPAN	CRANES 4X30 TS	12,500,000	OASIS / DUBAI
LUCKY CENTURY	35,360	1998 - JAPAN	CRANES 4X31 TS	12,000,000	HONG-KONG BASED
BROOKHAVEN	32,755	1985 - POLAND	CRANES 4X25 TS TEU 738	Excess 4,000,000	RUSSIAN
LONG KIM	25,402	1984 - JAPAN	CRANES 3X30 TS DERRICK 1X25 TS	3,600,000	GREEK
ALEXANDRITE	23,934	1980 - JAPAN	CRANES 5X25 TS DERRICK 1X15 TS	2,300,000	EVALEND
EURASIAN CHERUB	22,560	1981 - JAPAN	DERRICKS 5X25 TS TEU 402	2,100,000	CHINESE
2. TANKERS NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
PACIFIC VENUS	258,096	1992 - JAPAN	TANKER	Region 34,000,000 incl. BB for 8 months at USD 20,000 per day	UNDISCLOSED
NAVION CLIPPER	78,228	1993 - JAPAN	PRODUCT CARRIER	Region 55,000,000 on BBHP	PETROBRAS
SEALION I	59,250	1977 - NORWAY	PRODUCT CARRIER	3,400,000	AVIN
THREE RIVERS	40,490	1982 - YUGOSLAVIA	CHEMICAL TANKER	7,500,000	DANISH
NORD FAST	29,998	1987 - JAPAN	PRODUCT CARRIER	Region 9,600,000	SOCOMA
AUBISQUE	10,582	1979 - ITALY	TANKER	Region 2,000,000	GREEK
ROYAL PHOENIX	2,772	1998 - JAPAN	CHEMICAL TANKER	5,600,000	KOREAN
3. DEMOLITION NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	PRICE US\$/LDT	BUYERS
LILY	BULKER	63,970	1978 - JAPAN	150	INDIA
PANAGIA SPILLIANI	BULKER	41,047	1975 - JAPAN	149	INDIA
HOPEWELL	TWEEN	16,932	1986 - BULGARIA	128	INDIA
MONTE RORA	CONTAINER	44,829	1977 - JAPAN	127.5	CHINA
AURIGA	TANKER	410,590	1976 - JAPAN	129	PAKISTAN
RIZA	TANKER	134,473	1974 - SWEDEN	140	BANGLADESH

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις πριν από 10 χρόνια - Νοέμβριος 1992

1. BULKCARRIERS NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
VENORA	133,000	1983 - JAPAN	-	20,850,000	CLIENTS OF S.A. DREYFUS
PAN MAPLE	117,800	1973 - SWEDEN	-	4,300,000	PIRAEUS BASED
TAMAR	65,419	1981 - KOREA	-	10,400,000	GANMOUNT / LONDON
CHENNAI MUYARCHI	52,600	1973 - SPAIN	-	2,100,000	FAR EASTERN
HORTENSIA ESTRELLA	42,837	1985 - JAPAN	CRANES 4X25 TS, 180 TEU	15,900,000	WITHIN JAPAN
BARKALD	30,027	1984 - JAPAN	CRANES 3X25 TS, 514 TEU	13,000,000	NORWEGIAN
SOUTHERN ISLAND	23,209	1987 - JAPAN	CRANES 5X25 TS, 672 TEU	11,800,000	JAPANESE
MORNING STAR	18,788	1976 - JAPAN	DERRICKS 4X25 TS 275 TEU	2,600,000	CHINESE
2. TANKERS NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
STAR HERO	151,076	1991 - ROMANIA	TANKER	14,250,000	POLEMBROS
CHEVRON METEOR	137,825	1977 - JAPAN	TANKER	4,300,000	CLIENTS OF ADRIATIC TANKERS
MANHATTAN PRINCESS	82,358	1977 - BELGIUM	CHEMICAL TANKER	4,000,000	TSAKOS
SKAULAKE	66,417	1982 - JAPAN	TANKER	12,500,000	SONAP / CHILE
SKAW PRINCESS	57,372	1978 - GREAT BRITAIN	TANKER	5,500,000	CUBAN
CROWN CONFIDENCE	39,076	1983 - JAPAN	PRODUCT CARRIER	12,000,000	ESSAR
NOKTURUS	22,685	1986 - SWEDEN	TANKER	20,000,000	UNDISCLOSED
3. DEMOLITION NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	PRICE US\$/LDT	BUYERS
SIGUITA	BULKER	113,946	1971	146.5	CHINA
TERAMO	BULKER	26,932	1968	150	INDIA
NANCY LYKES	CONTAINER	14,530	1961	90	"AS IS" SAN FRANCISCO
ETERNITY	TANKER	253,977	1972	138	CHINA
TITANIC	TANKER	124,507	1972	152	CHINA
SOUTH CROSS	TANKER	22,630	1965	Region 155-157	INDIA

ΚΡΙΚΟΣ ΧΡΩΜΑΤΑ



ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ

ΚΡΙΚΟΣ ΧΡΩΜΑΤΑ Α.Ε.Β.Ε.

Εμμ. Παππά 15 - Αιγάλεω (Αθήνα) 112 42

Τηλ.: 010 34 64 087, Fax: 010 34 65 041

[http: www.kriko.gr](http://www.kriko.gr) E-mail: krikossa@hol.gr





Ο περιορισμός της θαλάσσιας ρύπανσης υποχρέωση για τα κράτη της Ε.Ε.

Το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας διοργάνωσε και πραγματοποίησε, στις 31-10-2002, ημερίδα για την εφαρμογή της οδηγίας της Ε.Ε. για ευκολίες υποδοχής αποβλήτων πλοίων στους ελληνικούς λιμένες.

Η πραγματοποίηση της εν λόγω ημερίδας είχε ως πρωταρχικό στόχο την ενημέρωση των φορέων διαχείρισης λιμένων (Οργανισμούς Λιμένα Α.Ε., λιμενικά ταμεία, νομαρχιακά λιμενικά ταμεία, δημοτικά λιμενικά ταμεία, Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης κ.λπ.) αναφορικά με τη συμμόρφωση της χώρας μας με την οδηγία 2000/59/Ε.Κ. του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων που παράγονται στα πλοία και καταλοίπων φορτίου, βάσει της οποίας θα πρέπει μέχρι την 28η Δεκεμβρίου 2002 να έχουμε συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις της οδηγίας.

Στην ομιλία-παρουσίαση του πλοίαρχου Α.Σ. (Τ) Καμαρινάκη Απόστολου, διευθυντή Λιμένων και Λιμενικών Έργων του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, τονίστηκαν τα ακόλουθα:

Η οδηγία επιβάλλει την ύπαρξη ευκολιών υποδοχής καταλοίπων πλοίων στα ευρωπαϊκά λιμάνια και επιφορτίζει όλους τους συναρμόδιους φορείς (φορείς διοίκησης λιμένων, Νομαρχιακές και Τοπικές Αυτοδιοικήσεις, περιφέρειες, συναρμόδια υπουργεία κ.λπ.), με την υποχρέωση καθιέρωσης κατάλληλων διαδικασιών που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος, την ταχεία εξυπηρέτηση των πλοίων και την απλούστευση των τελωνειακών διατυπώσεων.

ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ

Ο περιορισμός της ρύπανσης των θαλασσών με δραστηκή μείωση των απορρίψεων στη θάλασσα αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου, μέσω της απαίτησης από όλα τα πλοία να παραδίδουν τα απόβλητά τους σε λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής πριν από τον απόπλου, είναι ο σκοπός για τον οποίο το Ευρωπαϊκό Κοι-

νοβούλιο και το Συμβούλιο εξέδωσαν την οδηγία 2000/59, η οποία ενσωματώθηκε στην εθνική μας νομοθεσία με την ΚΥΑ Αρ. 3418/07/2002/ 30-05-2002.

Η υποχρέωση λειτουργίας ευκολιών υποδοχής καταλοίπων στα λιμάνια αποτελεί δέσμευση της χώρας που απορρέει:

α. Από τη διεθνή σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία, MARPOL 73/78, η οποία υποχρεώνει τις χώρες που την έχουν κυρώσει να διαθέτουν επαρκείς ευκολίες υποδοχής καταλοίπων πλοίων, ώστε να περιοριστεί ο κίνδυνος για το θαλάσσιο περιβάλλον από τις παράνομες απορρίψεις πλοίων.

β. Από το ν. 743/77 «Περί προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος», που κωδικοποιήθηκε με το Π.Δ. 55/98, σύμφωνα με τον οποίο, πλοία ανεξαρτήτως σημαίας που καταπλέουν σε ελληνικά λιμάνια, όρμους και αγκυροβόλια, υποχρεούνται σε συμμόρφωση με τις διεθνείς συμβάσεις που έχουν επικυρωθεί από τη χώρα μας, καθώς και σε παράδοση των πάσης φύσεως πετρελαιοειδών μιγμάτων, απορριμμάτων και υπολειμμάτων φορτίων.

γ. Την Υ.Α. 181051/2080/78 ΥΕΝ, με την οποία είχαν καθορισθεί οι Οργανισμοί Λιμένα και τα λιμενικά ταμεία (Πειραιά, Θεσσαλονίκης, Ελευσίνας, Πάτρας, Καβάλας, Ηρακλείου, Βόλου, Ρόδου, Σύρου, Κέρκυρας, και Χαλκίδας), που υποχρεούνταν να οργανώσουν και να λειτουργούν ευκολίες υποδοχής καταλοίπων για την εξυπηρέτηση των πλοίων και

δ. Την υπ' αρ. 3418/07/2002 ΚΥΑ «Μέτρα και όροι για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων που παράγονται στα πλοία και καταλοίπων φορτίου» (η οποία προβλέπει την κάλυψη μιας σειράς απαιτήσεων), που σε γενικές γραμμές είναι οι ακόλουθες:

ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ: Σύμφωνα με τις διατάξεις που απορρέουν, από το άρθρο 3, αυτή εφαρμόζεται:

— Σε όλα τα πλοία, συμπεριλαμβανομένων των αλιευτικών σκαφών και των σκαφών αναψυχής, ανεξαρτήτως της σημαίας που φέρουν και τα οποία καταπλέουν ή λειτούργούν σε ελληνικό λιμένα, πλιν των πολεμικών πλοίων ή βοηθητικών σκαφών ή άλλων πλοίων που ανήκουν στο κράτος ή που τα εκμεταλλεύεται το κράτος και χρησιμοποιούνται, προς το παρόν, αποκλειστικά για κυβερνητική μη εμπορική υπηρεσία και

— Σε όλους τους ελληνικούς λιμένες, στους οποίους συνήθως καταπλέουν πλοία που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας.

ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΦΟΡΕΩΝ: Οι φορείς διαχείρισης λιμένων, σύμφωνα με το άρθρο 4, υποχρεούνται να εξασφαλίζουν τη διάθεση λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής αποβλήτων, κατάλληλων να καλύψουν τις ανάγκες των πλοίων που χρησιμοποιούν συνήθως το λιμένα, χωρίς να γίνονται αιτία αδικαιοηθικής καθυστέρησης των πλοίων.

Προς επίτευξη της καταλληλότητας αυτής, οι εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πρέπει να είναι ικανές να δεχθούν τις κατηγορίες και τις ποσότητες των αποβλήτων που παράγονται στα πλοία και καταλοίπων φορτίου που προέρχονται από πλοία τα οποία χρησιμοποιούν συνήθως το λιμένα, λαμβάνοντας υπ' όψιν τόσο τις λειτουργικές ανάγκες των χρηστών του λιμένα, το μέγεθος και τη γεωγραφική θέση του λιμένα, όσο και τον τύπο των εμπορευμάτων που διακινούνται, αλλά και τις εκτιμήσεις εκάστου φορέα για τη μελλοντική κίνηση των πλοίων του λιμένα ή των λιμένων αρμοδιότητάς τους.

ΣΧΕΔΙΑ ΠΑΡΑΛΑΒΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ: Για την παραλαβή και διαχείριση των αποβλήτων, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5, οι φορείς διαχείρισης λιμένων πρέπει να καταρτίσουν και να εφαρμόσουν σχέδιο παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων, στο οποίο θα πρέπει να περιγράφονται υποχρεωτικώς: α) Όλες οι φάσεις παραλαβής, β) μεταφοράς, γ) προσωρινής αποθήκευσης και δ) πιθανής επεξεργασίας και οριστικής νόμιμης διάθεσης των παραγόμενων αποβλήτων στα λιμάνια.

Το εν λόγω σχέδιο θα έπρεπε να καταρτιστεί και να υποβληθεί εντός τετραμήνου, από την ημερομηνία ισχύος της Κοινής Υπουργικής Απόφασης (δηλαδή, έως 11 Οκτωβρίου 2002 - έχει ήδη η προθεσμία), με ευθύνη των φορέων διαχείρισης λιμένων σε επίπεδο διαχείρισης αποβλήτων πλοίων σε έναν ή περισσότερους λιμένες, υπό την εποπτεία και το συντονισμό της οικείας περιφέρειας, η οποία για το σκοπό αυτόν συνεργάζεται με τους αρμόδιους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' και Β'.

Στη συνέχεια, κάθε περιφέρεια σε συνεργασία με την αρμόδια Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση εγκρίνει το σχέδιο παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων, μετά τη σύμφωνη γνώμη της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής, για την περιοχή αρμοδιότητάς της. Τα σχέδια αυτά θα πρέπει να διαμορφωθούν με τέτοιο τρόπο ώστε να είναι πλήρη και να καλύπτουν όλους τους τύπους αποβλήτων που παράγονται στα πλοία και καταλοίπων φορτίου που προέρχονται από πλοία που συνήθως καταπλέουν στο λιμένα και καταρτίζονται σύμφωνα με το μέγεθος του λιμένα και τους τύπους των πλοίων που καταπλέουν σε αυτόν.

Τα βασικά χαρακτηριστικά, τα οποία τα σχέδια θα πρέπει να πραγματοποιούνται προκειμένου να επιτευχθεί η πληρότητα και αποτελεσματικότητα, αφορούν:

— Την περιγραφή του τύπου και της χωρητικότητας των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής αποβλήτων.

— Την αναλυτική περιγραφή των διαδικασιών παραλαβής, συλλογής, ενδιάμεσης αποθήκευσης, διαχωρισμού/επεξεργασίας και τελικής νόμιμης διάθεσης των αποβλήτων που παράγονται στα πλοία και καταλοίπων φορτίου.

— Απαραίτητως, την περιγραφή του συστήματος χρέωσης τελών, προκειμένου να εξασφαλισθεί η βιωσιμότητα των εκάστοτε εγκαταστάσεων.

— Τις διαδικασίες για τη γνωστοποίηση των καταγγελλόμενων ανεπαρκειών στις λιμενικές εγκαταστάσεις υποδοχής.

— Τις διαδικασίες για διαρκείς διαβουλεύσεις με τους χρήστες του λιμένα, τους αναδόχους στον τομέα των αποβλήτων, τους φορείς εκμετάλλευσης σταθμών μεταφόρτωσης και τα λοιπά ενδιαφερόμενα μέρη.

— Τον τύπο και τις ποσότητες των αποβλήτων που παράγονται στα πλοία και καταλοίπων φορτίου που αποτελούν αντικείμενο της παραλαβής και διακίνησης, και, τέλος, με βάση τις ανάγκες των πλοίων που συνήθως καταπλέουν στο λιμένα, να γίνεται εκτίμηση των αναγκών των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής αποβλήτων με παράλληλη προσαρμογή των αναγκών αυτών στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά εκάστοτε λιμένα.

Πέραν των ανωτέρω βασικών χαρακτηριστικών που θα πρέπει να πραγματοποιείται ένα σχέδιο παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων, θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνει (σύμφωνα με την ΚΥΑ) τα εξής: Σύνοψη της σχετικής νομοθεσίας και των τυπικών διαδικασιών παράδοσης· στοιχεία του προσώπου ή των προσώπων που είναι υπεύθυνα για την υλοποίηση του σχεδίου· περιγραφή του τυχόν εξοπλισμού και των διαδικασιών προεπεξεργασίας στο λιμένα· περιγραφή των μεθόδων καταγραφής της πραγματικής χρήσης των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής· περιγραφή των μεθόδων καταγραφής των παραλαμβανόμενων ποσοτήτων αποβλήτων που παράγονται στα πλοία και καταλοίπων φορτίου· και τέλος, περιγραφή του τρόπου με τον οποίο διατίθενται τα απόβλητα που παράγονται στα πλοία και τα κατάλοιπα φορτίου.

Τέλος, οι διαδικασίες παραλαβής, συλλογής, αποθήκευσης, επεξεργασίας και διάθεσης θα πρέπει να συμμορφώνονται, από κάθε άποψη, προς ένα σύστημα περιβαλλοντικής διαχείρισης κατάλληλο για τη σταδιακή μείωση των επιπτώσεων των εν λόγω δραστηριοτήτων στο περιβάλλον.

Στο σημείο αυτό, θα πρέπει να τονιστεί το γεγονός ότι τα σχέδια παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων των λιμένων αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του κανονισμού λειτουργίας των.

ΕΙΣΠΡΑΞΗ ΤΕΛΩΝ: Σύμφωνα με το άρθρο 8, άλλη μία βασική υποχρέωση των φορέων διαχείρισης λιμένων είναι ότι θα πρέπει να μεριμνήσουν ώστε το κόστος των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής αποβλήτων που παράγονται στα πλοία, συμπεριλαμβανομένων της επεξεργασίας και της τελικής διάθεσης των αποβλήτων, να καλύπτεται με την είσπραξη τελών από τα πλοία. Το τέλος αυτό για κάθε λιμένα εγκρίνεται από τη Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής.

Τα συστήματα κάλυψης του κόστους χρήσης των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής αποβλήτων θα πρέπει να σχεδιαστούν με τέτοιο τρόπο, ώστε να μην παρέχουν κίνητρο στα πλοία να απορρίπτουν τα απόβλητά τους στη θάλασσα.

Προς επίτευξη του σκοπού αυτού και με αντικειμενικό σκοπό τη δημιουργία ενός αποτελεσματικού συστήματος ανταποδοτικών τελών εφαρμόζονται οι ακόλουθες, σύμφωνα και με την εν λόγω ΚΥΑ, αρχές. Συγκεκριμένα:

Όλα τα πλοία που καταπλέουν σε ελληνικό λιμένα συνεισφέρουν σημαντικά στο κόστος, ανεξαρτήτως του εάν χρησιμοποιούν τις



εγκαταστάσεις ή όχι. Στις σχετικές ρυθμίσεις είναι δυνατόν να συγκαταλέγεται η ενσωμάτωση του τέλους στα λιμενικά τέλη ή η επιβολή ιδιαίτερου σταθερού τέλους των παραπάνω αποβλήτων. Ενώ παράλληλα τα τέλη μπορούν να διαφοροποιούνται σε συνάρτηση, με ταξί άλητων, με την κατηγορία, τον τύπο και το μέγεθος του πλοίου. Επιπλέον, το μέρος του κόστους που δεν καλύπτεται, ενδεχομένως, με το ανωτέρω τέλος, καλύπτεται με βάση τους τύπους (πρετρελαιοειδή, λιύματα, απορρίμματα κ.λπ.) και τις ποσότητες των αποβλήτων που παράγονται στα πλοία και παραδίδονται πραγματικά, επιτρέπεται η μείωση των τελών, εάν η περιβαλλοντική διαχείριση του πλοίου, ο σχεδιασμός, ο εξοπλισμός και η λειτουργία του είναι τέτοια ώστε ο πλοίαρχος να μπορεί να αποδείξει στους αρμόδιους φορείς διαχείρισης λιμένων ότι το πλοίο παράγει μειωμένες ποσότητες αποβλήτων.

Επίσης, θα πρέπει να τονιστεί ότι και τα αλιευτικά σκάφη και τα σκάφη αναψυχής (με άδεια μεταφοράς 12 επιβατών το πολύ) υποχρεούνται στην παράδοση των αποβλήτων που παράγονται στα πλοία αυτά και στην καταβολή αναλόγου τέλους. Σκοπός, όπως ήδη αναφέρθηκε, είναι η δημιουργία ενός ευέλικτου, δυναμικού και αποτελεσματικού συστήματος ανταποδοτικών τελών, που στόχο έχει όχι μόνον να εξασφαλίσει τη βιωσιμότητα των εκάστοτε εγκαταστάσεων, αλλά παράλληλα να ευαισθητοποιήσει όλους μας και ιδιαίτερα τους χρήστες των εγκαταστάσεων. Για το σκοπό αυτόν τα επιβαλλόμενα τέλη θα πρέπει να είναι: Δίκαια, να καθορίζονται με διαφάνεια, το ύψος των τελών και η βάση υπολογισμού τους θα πρέπει να διευκρινίζεται στους χρήστες των λιμένων, από τους φορείς διαχείρισης, όταν ζητούνται να μην εισάγουν διακρίσεις, κάτι που όπως είναι φυσικό θα οδηγήσει στην τυποποίηση - κατηγοριοποίηση των τελών, και τέλος, να αντιστοιχούν στο κόστος των εγκαταστάσεων και υπηρεσιών που προσφέρονται και, κατά περίπτωση, χρησιμοποιούνται.

ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ: α) Τα πλοία που εκτελούν προγραμματισμένα δρομολόγια με συχνούς και τακτικούς ελλιμενισμούς και, εφόσον υπάρχουν επαρκείς αποδείξεις για την ύπαρξη διακανονισμού

που εγγυάται την παράδοση των αποβλήτων που παράγονται στα πλοία και την καταβολή τελών σε λιμένα που βρίσκεται επί της διαδρομής τους, οι φορείς διαχείρισης λιμένων ύστερα από γνωμοδότηση της ιεραρχικά αρχαιότερης λιμενικής αρχής σε λιμένα δικαιοδοσίας της οποίας καταπλέουν τα πλοία κατά την εκτέλεση των δρομολογίων αυτών, μπορούν να τα απαλλάξουν από τις υποχρεώσεις αναφορικά με την κοινοποίηση του εντύπου του Παραρτήματος II και την παράδοση των αποβλήτων που παράγονται στα πλοία.

β) Οι φορείς διαχείρισης λιμένων ενημερώνουν τη Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας τουλάχιστον μία φορά κατ' έτος για τις εξαιρέσεις που παραχωρούνται σύμφωνα με την παράγραφο 1, προκειμένου να ενημερωθούν στη συνέχεια οι αρμόδιες υπηρεσίες της Ευ. Επιτροπής.

ΛΟΙΠΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΦΟΡΕΩΝ: Το πλαίσιο μιας σωστής και ικανοποιητικής συνεργασίας μεταξύ των φορέων διαχείρισης λιμένων και των χρηστών, έγκειται στη λεπτομερέστερη δυνατή επικοινωνία και αλληλοπληροφόρηση. Προς επίτευξη του σκοπού αυτού οι φορείς διαχείρισης λιμένων της χώρας θα πρέπει, επί πλείον, να λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα ώστε όλα τα ενδιαφερόμενα πρόσωπα να ενημερώνονται δεόντως για τις υποχρεώσεις τους, που απορρέουν από τις διατάξεις της εν λόγω ΚΥΑ, και ότι εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις αυτές.

Οι φορείς διαχείρισης θα πρέπει επίσης να λαμβάνουν μέτρα, ώστε κατά τη συνεργασία τους με εμπορικούς οργανισμούς να διασφαρίζεται η αποτελεσματική εφαρμογή των διατάξεων της εν λόγω ΚΥΑ· να διασφαλίζουν τη δέουσα εξέταση των στοιχείων που κοινοποιούν οι πλοίαρχοι κατά τον κατάπλου στο λιμένα· να μεριμνούν ώστε οι διατυπώσεις για τη χρήση των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής να είναι απλές και να διευκολύνονται με ταχύτητα· να μεριμνούν ώστε να διαβιβάζεται στη Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής αντίγραφο των καταγγελλιών για ανεπάρκεια των λιμενικών εγκαταστάσεων παρα-

THE EXPERTS DO THE JOB

HYDROBLASTING, SANDBLASTING, CLEANING, PAINTING



WOMA 480Z, 1350 BAR, 146 L/MIN, JULY '98



WOMA 480Z, 1350 BAR, 146 L/MIN, FEB. '99



HUGHES 5030, 1580 BAR, 146 L/MIN, JULY '97



HUGHES 5000, 1580 BAR, 146 L/MIN, JAN '99

CORAL LTD.
**... THE CORROSION
CONTROL EXPERTS.**



Member of
Marine Services S.A.

CORAL LTD.
GENERAL MARINE REPAIRS

9 FILELLINON STR. • 185 36 PIRAEUS GREECE
TEL.: 429 4354-5, 429 4396-7 • FAX: 429 4735, 429 4400 • TLX: 241138 MELM GR
WEBSITE: <http://www.itel.gr/coral> • E-MAIL: coral@itel.gr

παβλός· να μεριμνούν ώστε η επεξεργασία, ανάκτηση και τελική διάθεση των αποβλήτων, που παράγονται στα πλοία και των καταλοίπων φορτίου, να διεξάγονται σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις· να είναι υπόχρεοι στην καταβολή αποζημίωσης λόγω αδικαιολόγητης καθυστέρησης στην παράδοση ή την παραλαβή αποβλήτων που παράγονται στα πλοία ή καταλοίπων φορτίου.

ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ: Οι πλοίαρχοι των πλοίων που πρόκειται να καταπλεύσουν σε ελληνικό λιμένα (πλην των α/κ και σκαφών αναψυχής με άδεια μεταφοράς 12 επιβατών το πολύ), συμπληρώνουν το έντυπο που βρίσκεται στο Παράρτημα II και κοινοποιούν τα στοιχεία αυτά στο φορέα διαχείρισης του λιμένα, το φορέα εκμετάλλευσης των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής (εάν δεν είναι ο ίδιος με το φορέα διαχείρισης) και τη λιμενική αρχή.

Το έντυπο αυτό του Παραρτήματος II περιέχει πλήθος στοιχείων που σε γενικές γραμμές είναι: Στοιχεία πλοίου, προβλεπόμενες ώρες κατάπλου και απόπλου, προηγούμενος και επόμενος λιμένας και επίσης πλήθος στοιχείων σχετικά με τον τύπο και την ποσότητα των αποβλήτων που είναι προς παράδοση και αυτών που παραμένουν επί του πλοίου. Επίσης, περιέχει στοιχεία για τη μέγιστη ικανότητα αποθήκευσης αποβλήτων σε m³, εκτιμώμενη ποσότητα αποβλήτων που θα παραχθούν κ.λπ.

Είναι επίσης υποχρεωμένοι, όταν καταπλεύουν σε ελληνικό λιμένα, πριν από τον απόπλου να παραδίδουν όλα τα απόβλητα που παράγονται στα πλοία σε λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής (κατά

τα προβλεπόμενα στη σύμβαση MARPOL 73/78 (ν. 1269/82 όπως ισχύει)).

Μπορεί να αποπλεύσει για τον επόμενο λιμένα κατάπλου χωρίς να παραδώσει τα παραπάνω απόβλητα, εάν προκύπτει ότι το πλοίο διαθέτει επαρκή ικανότητα αποθήκευσης όλων των αποβλήτων που παράγονται σ' αυτό, που έχουν συσσωρευτεί και θα συσσωρευτούν κατά το προγραμματισμένο ταξίδι τους έως το λιμένα παράδοσης.

Οιοδήποτε τέλος για την παράδοση καταλοίπων φορτίου καταβάλλεται από το χρήστη εγκατάστασης παραλαβής.

Στο σημείο αυτό θα ήθελα να επισημάνω πως προωθείται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και εξετάζονται οι δυνατότητες δημιουργίας ενός πληροφοριακού ευρωπαϊκού δικτύου -μιας κοινής πηλοφόρμας βάσεως δεδομένων- για την ανταλλαγή ναυτιλιακών δεδομένων με ηλεκτρονικό τρόπο μεταξύ των κρατών-μελών.

Το δίκτυο αυτό αποσκοπεί στην υιοθέτηση, από τα κράτη-μέλη, ενός κοινού τεχνολογικού μέσου για την εφαρμογή και παρακολούθηση του κοινοτικού κεκτημένου σε θέματα ασφάλειας ναυσιπλοΐας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και εκτός των άλλων και της κοινοτικής οδηγίας για τα Port Reception Facilities.

Παράλληλα, η δημιουργία ενός τέτοιου δικτύου θα δώσει τη δυνατότητα, στο μέλλον, τόσο της παρακολούθησης της ισχύουσας νομοθεσίας, όσο και της εξασφάλισης πρόσβασης σε πλήθος πληροφοριών και εφαρμογών (π.χ. αναφορές πλοίων που πρόκειται να καταπλεύσουν, περιγραφή εξοπλισμού κ.λπ.).

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΜΟΛΥΒΔΟΥ

ΒΙΟΜΟΛ

ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ - ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΜΕΤΑΛΛΩΝ

- ✓ ΜΟΛΥΒΔΟΦΥΛΛΟ
- ✓ ΜΟΛΥΒΙ ΧΕΛΩΝΕΣ
- ✓ ΜΟΛΥΒΔΟΣ ΓΙΑ ΚΑΡΙΝΕΣ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΦΟΙ ΜΑΡΜΑΡΙΝΟΥ Ο.Ε.

Κάστορος 37 & Λητούς 5, Πειραιάς,
Τηλ.: 010 - 4173034, 010 - 4127706, Fax: 010 - 4170035





AGIOS NIKOLAOS SHIPPING SERVICES PTE. LTD.

• SINGAPORE • BANGKOK • MALAYSIA • VIETNAM • MYANMAR • CONSTANZA

Nick Argyropoulos *Managing Director*

AGENCIES - CREW MANNING
(ROMANIAN-MYANMAR CREW)

CHARTERING (PETROLEUM-BULK-DRY CARGOES)



HEAD OFFICE

• **SINGAPORE PORT**

BRANCHES

- THAILAND (BANGKOK) ALL PORTS
- MALAYSIA ALL PORTS
- VIETNAM ALL PORTS
- MYANMAR AGENCIES & **CREW MANNING**

• ROMANIA (CONSTANZA)

→ AGENCIES ACTIVITIES

→ **CREW MANNING**

NEXT YEAR'S EXPANSIONS

- INDONESIA ALL PORTS
- CHINA
- SUEZ CANAL
- NOVOROSSISK

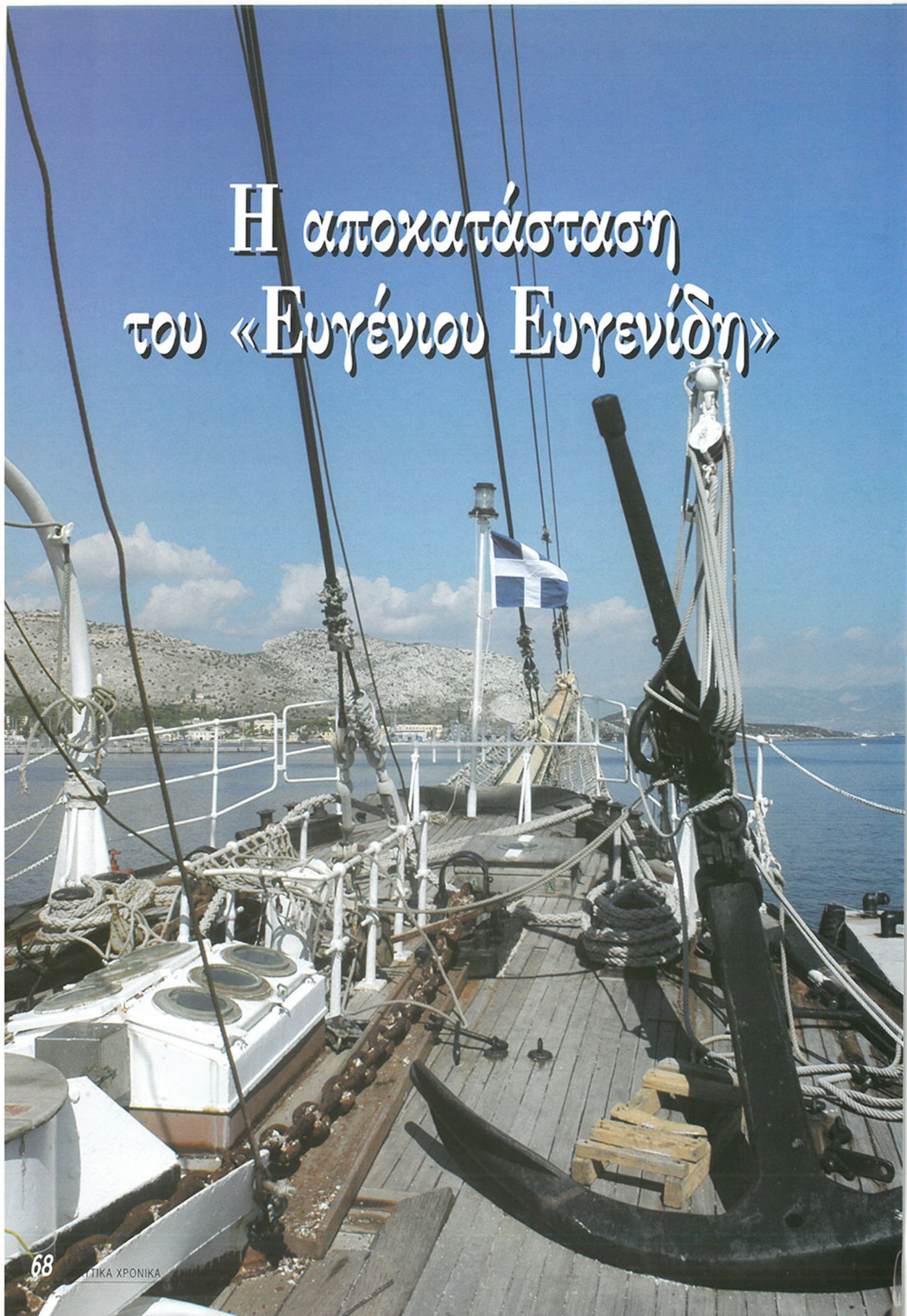
AGIOS NIKOLAOS SHIPPING SERVICES PTE. LTD.

66-B Tras street, Singapore 079005

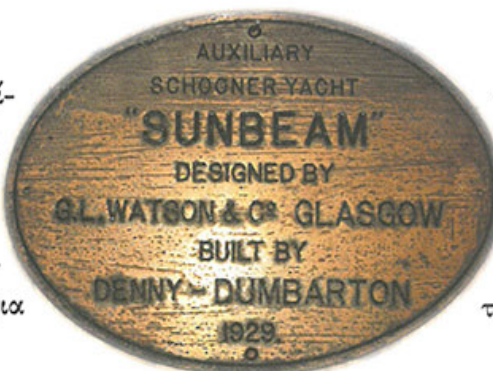
Tel.: 65-2270838, Fax: 65-2270400, Tlx: Rs 25718 Aisnik, Cable: Aisnik Singapore, E-mail: aisnik@singnet.com.sg

PIC: Mr. Richard Chew (Operating Manager), Mob: 065 - 96672829

Η αποκατάσταση του «Ευγένιου Ευγενίδη»



Για χρόνια «μαράζωνε» σαπίζοντας στη μαρίνα Ζέας, χρησιμοποιούμενο από τους περαστικούς για σκουπιδότοπος, ακόμα και για δημόσιες τουαλέτες! Ο λόγος για



το «θησαυρό» της ναυτιλίας μας, το ιστορικό πλοίο «Ευγένιος Ευγενίδης», που φιλοξένησε στα ταξίδια του ως δόκιμους αρχηγούς από τους σημερινούς εφοπλιστές.

Το μοναδικό αυτό πλοίο όταν παραχωρήθηκε από το υπουργείο Πολιτισμού στο Πολεμικό Ναυτικό απλώς επέπληξε! Εικόνα πλήθους εγκατάλειψης αντίκρισε ο σημερινός κυβερνήτης του, αρχιπλοίαρχος Γιώργος Στράτος Π.Ν. Σκουριασμένο, σάπιο, με σπασμένα, από βάνδαλους άναυτους ανθρώπους, τα εξαιρετικά μαστίγια του, όσα βεβαίως έχουν απομείνει γιατί πολλὰ έχουν αφαιρεθεί! Επί ενάμιση μήνα προσπαθούν να το καθαρίσουν, αποφεύγοντας όχι μόνον τα ποντίκια αλλά και τους σκορπιούς. Σημερινός στόχος είναι το πλοίο να χρησιμοποιηθεί μελλοντικά τόσο για την εκπαίδευση των ναυτικών δοκίμων, όσο και για την προβολή της ναυτικής μας παράδοσης και ιστορίας σε επετείους και εκδηλώσεις στην Ελλὰδα και το εξωτερικό. Με την ελπίδα ο «Ευγένιος Ευγενίδης» να αξιοποιηθεί στους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004 κάνοντας το πρώτο δοκιμαστικό του ταξίδι, το σκάφος -

που έχει χαρακτηριστεί ιστορικό διατηρητέο μνημείο - οδηγήθηκε στις 23 Ιουλίου 2002 στο Ναύσταθμο Σαλαμίνας για τις απαραίτητες επισκευές.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η πρώτη αξιόπαινη προσπάθεια για την πλήρη αποκατάστασή του έγινε το 1976, με πρωτοβουλία του τότε υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, ναυάρχου Αλέξανδρου Παπαδόγγονα. Τότε έγινε γενική επισκευή του σκάφους, άλλαξε όλη η εξορτία, αγοράστηκαν καινούργια πανιά από την Αγγλία και το καλοκαίρι εκείνης της χρονιάς το πλοίο απέπλευσε με τα πανιά, με κυβερνήτη τον αντιπλοίαρχο Κώστα Τσάλη και τον Αλέξανδρο Παπαδόγγονα.

Από τότε δεν ξαναταξίδεψε με πανιά παρά μόνο με τη μηχανή και αυτό μέχρι το Μάιο του 1991 οπότε και παροπλίστηκε.

Για τη σημερινή κατάσταση του σκάφους αλλά και για τη μελλο-





Ο κυβερνήτης του πλοίου.
Γιώργος Στράτος, αντιπλοίαρχος Π.Ν.

ντική «πληύση» του απευθυνθήκαμε στον κυβερνήτη του, αντιπλοίαρχο Γιώργο Στράτο Π.Ν.

Πώς προβλέπετε να καλυφτεί το κόστος της επισκευής του «Ευγένιου Ευγενίδη» και ποιες ενέργειες έχετε κάνει έως σήμερα;

Το Π.Ν. έχει ήδη αρχίσει να ξεδεύει για την επισκευή του σκάφους, από τη στιγμή που το ρυμουλκήθηκε από το Φλοίσβο στο Ναύσταθμο Σαλαμίνας και θα συνεχίσει να διαθέτει τους κατάλληλους πόρους μέχρι την επισκευή του και στη συνέχεια για τη συντήρησή του. Φυσικά έχει ζητηθεί η συνδρομή πολλών Ελλήνων, βασικά όσων κινούνται και ζουν στο χώρο της εμπορικής ναυτιλίας, και που πολλοί απ' αυτούς έχουν ταξιδέψει στο «Ε.Ε.» ως δόκιμοι του Ε.Ν. και που σήμερα είναι εφοπλιστές. Ζητήθηκε όμως η προσφορά και από αντρώπους που πιστεύουμε ότι θα δείξουν μια ευαισθησία για το σκάφος αυτό, το οποίο, ίσως, είναι μοναδικό στο κόσμο. Βρισκόμαστε στη φάση του να ξαρματωθεί τελείως (άλμπουρα και αρματωσιά) και στη συνέχεια να ανεβεί δεξαμενή, όπου θα αρχίσουν οι πρώτες βασικές εργασίες επισκευής και αναπαλαιώσής του. Ήδη επίσης βρισκόμαστε στη φάση να ζητήσουμε προσφορές από ιστιορράπτες και αρμαδωρούς. Η εργασία αυτή είναι χρονοβόρος (περί τον ένα χρόνο). Το σκάφος βρίσκεται σε πολύ κακή κατάσταση, δεν είναι απλώς εγκαταλελειμμένο, αλλά είναι βανδαλισμένο. Αυτό μπορείτε να το διαπιστώσετε και από τις φωτογραφίες, αλλά εδώ δεν ταιριάζει απόλυτα το «μια φωτογραφία 1.000 λέξεις». Η κατάσταση στην πραγματικότητα είναι πολύ χειρότερη.

Αυτή τη στιγμή το πλοίο αντιμετωπίζει έντονο πρόβλημα με τα νερά που μπαίνουν από τη βροχή (μια και είναι «σουρωτήρι») και όλη την ημέρα αντλούνται νερά.

Ποια είναι η ιστορική αναδρομή του «Ευγένιου Ευγενίδη»;

Ναυπηγήθηκε το 1929 στο ναυπηγείο Denny & Brothers στο Dumbarton της Σκωτίας σε σχέδια G.L. Watson για λογαριασμό του λόρδου Panciman ως ιδιωτικό γιοτ, το οποίο ονόμασε «Sunbeam». Κατά τον Β' Π.Π. δωρίθηκε από τον ιδιοκτήτη του στο Π.Ν. Αγγλίας που το χρησιμοποίησε σαν βοηθητικό.

Το 1946 πουλήθηκε στο Ίδρυμα Αβραάμ Ρόντμπεργκ στη Στοκχόλμη, που το χρησιμοποίησε έως το 1954 σαν εκπαιδευτικό του Ε.Ν. Το 1955 αγοράστηκε από τη σουηδική ναυτιλιακή εταιρεία Clipper Line και μετονομάστηκε «Flying Clipper». Χρησιμοποιήθηκε σαν εκπαιδευτικό του Ε.Ν. και έκανε το γύρο του κόσμου αρκετές φορές. Το 1965 δωρίθηκε στο ελληνικό ΥΕΝ από τον Ευγένιο Ευγενίδη και προς τιμήν του πήρε το όνομά του. Το 1966 και ύστερα από εκτεταμένες μετασκευές νηολογήθηκε στο λιμάνι του Πειραιά και άρχισε να χρησιμοποιείται σαν εκπαιδευτικό από τις Ανώτερες Σχολές Ε.Ν. Το 1991 παροηρίστηκε στη μαρίνα Ζέας και το 1995 γίνεται αποδεκτό από το ΥΠΠΟ σαν δωρεά.

Το 1997 παραχωρήθηκε η χρήση του πλοίου στο Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδας με σκοπό την επισκευή και την αξιοποίησή του, ώστε να χρησιμοποιηθεί ως μουσείο ναυτικής παράδοσης. Τότε έγινε και ο τελευταίος δεξαμενισμός του πλοίου. Μετά το δεξαμενισμό δεν έγιναν άλλες εργασίες λόγω ελλείψεως πιστώσεων. Από τότε σαν μόνιμο αγκυροβόλιο καθορίστηκε ο Φλοίσβος.

Τον Ιούλιο του 2002 το πλοίο ρυμουλκήθηκε στο Ναύσταθμο Σαλαμίνας και εντάχθηκε στη δύναμη του Π.Ν.

Το πλοίο ανήκει στη κατηγορία των Three-masts top sail schooner. LOA: 62 m, Beam: 9,1m, Draft: 5,5m, Sail area: approx. 1.500 sq.m., Engine: 400 HP Polar Atlas, Speed (engine) 10 kts.

Διατηρεί το ΓΕΝ την πλήρη ιδιοκτησία του πλοίου ή μόνον την απλή χρήση;

Το Π.Ν. έχει τη πλήρη ιδιοκτησία του πλοίου, το οποίο αποτελεί κομμάτι πλέον της δύναμής του. Το ΥΠΠΟ δεν έχει κάνει καμία απολύτως εργασία συντήρησης κι όχι μόνον αυτό, αλλά με το έγγραφο με αριθμό πρωτ. ΥΠΠΟ/ΔΙΛΑΠ/Γ/3820/44299 από 18.9.1998 απαγορεύει κάθε επέμβαση (επισκευές, προσθήκες, συντήρηση) χωρίς έγκριση του υπουργείου.





ΕΚΦΡΑΣΗ ΚΑΛΟΥ ΓΟΥΣΤΟΥ & ΥΨΗΛΗΣ ΑΙΣΘΗΤΙΚΗΣ

Ένα καλό κρασί αποτελεί τον απαραίτητο συνοδό για τις προσωπικές στιγμές και τις κοινωνικές σας εκδηλώσεις.

Με χρώματα που συναρπάζουν το βλέμμα από εκλεπτυσμένα, σύνθετα αρώματα που αιχμαλωτίζουν την όσφρηση με πλούσια βελούδινη γεύση, αφήνουν τη δική τους σφραγίδα ως

δώρα και προσφέρουν αξέχαστες στιγμές και εμπειρίες απόλαυσης.

Η ABELON πιστή πάντοτε στην υπόσχεσή της για άμεση εξυπηρέτηση, δέχεται τις παραγγελίες σας με τα πλήρη στοιχεία του αποστολέα, του παραλήπτη και του υπεύθυνου παραγγελίας τηλεφωνικώς ή με fax.



ABELON A.E.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΕΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΙΑ ΟΙΝΩΝ ΚΑΙ ΠΟΤΩΝ - ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΑ ΔΩΡΑ

Ανοιξέως 71, 145 64, Ν. Κηφισιά

Τηλ.: 210 800 1540, 210 800 1538 - Fax: 210 800 1219

Ημερομηνία-ορόσημο αποτελεί πλέον
 η 1η Νοεμβρίου 2002 για την ευρωπαϊκή
 ναυτιλία, αφού από την ημέρα αυτή θεωρητικά
 απελευθερώθηκαν οι θαλάσσιες συγκοινωνίες
 και στη χώρα μας, αλλάζοντας μια και για πάντα
 το σκηνικό της ελληνικής ακτοπλοΐας.



του Γιώργου Φραγκούλη

Σε ευρωπαϊκή ρότα η ελληνική ακτοπλοΐα

Ωστόσο, στην πραγματικότητα δεν αλλοιάζει τίποτα ουσιαστικό - τουλάχιστον μέχρι το τέλος του τρέχοντος έτους - εκτός από το καθεστώς συγκεκριμένων ναύλων, που πλέον είναι απελευθερωμένοι. Βέβαια, θα πρέπει να επισημανθεί ότι και σ' αυτό ο κρατικός παρεμβατισμός κάνει αισθητή την παρουσία του προς όφελος του ταξιδιωτικού κοινού: στο πλαίσιο της κοινωνικής πολιτικής της κυβέρνησης εφαρμόζεται τόσο στους ναύλους της οικονομικής θέσης των πλοίων όσο και των αυτοκινήτων, ανώτατο όριο τιμολόγησης. Από τις αυξήσεις όμως δεν γλίτωσαν στο παρελθόν ούτε αυτοί οι ναύλοι, αφού από 1/11/2002 τα εισιτήρια γ' θέσης και γκαράζ ήδη αυξήθηκαν κατά 7,4%. Στην αύξηση αυτή περιλαμβάνεται και ο επίπαιδος 3% που θα χρησιμοποιηθεί από το κράτος για τη χρηματοδότηση των άγονων γραμμών, η συνολική επιδότηση των οποίων φθάνει τα 36,7 εκατ. ευρώ (10,8 εκατ. ευρώ από το ΥΕΝ και 25,9 εκατ. ευρώ από το υπουργείο Αιγαίου). Από την πλευρά του ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης, αναφερόμενος στην απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, υπογράμμισε μεταξύ άλλων: «Για μας απελευθέρωση, όπως πολλές φορές έχω πει, σημαίνει πρώτα απ' όλα ενθάρρυνση του υγιούς ανταγωνισμού και φυσικά προστασία του δημόσιου συμφέροντος, δύο έννοιες οι οποίες ισόρροπα υπάρχουν και βγαίνουν μέσα από τη φιλοσοφία του νόμου που ήδη εφαρμόζουμε» και προσέθεσε: «Πιστεύω ότι χωρίς ακραίες και από τις δύο πλευρές πολιτικές, δηλαδή ούτε από την πλευρά της Πολιτείας με συνεχή επίκληση της δημόσιας υπηρεσίας για να δικαιολογήσει οποιαδήποτε θέση που δεν συμβαδίζει με τις ελεύθερες θαλάσσιες ενδομεταφορές. Άλλα και από την άλλη πλευρά, χωρίς ακραίες θέσεις εκείνων που πιστεύουν ότι μόνο μέσα από ορισμένες ενισχύσεις θα μπορεί να ζήσει αυτή η ακτοπλοΐα. Μ' αυτές τις έννοιες θα υπηρετήσουμε την απελευθέρωση και πιστεύω ότι θα πάει καλά».

Το νέο θεσμικό καθεστώς

1. Το 2001 ψηφίστηκε στη Βουλή ο νόμος 2932/2001 με τίτλο «Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές - Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής - Μετατροπή των Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α 145/27-06-01), με τον οποίο προβλέπεται από την 1η Νοεμβρίου 2002 η απελευθέρωση του τομέα των θαλάσσιων ενδομεταφορών για τα πλοία με σημαία κρατών-μελών

της Ευρωπαϊκής Ένωσης, του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου και της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών, σύμφωνα με την υποχρέωση της χώρας μας για την εναρμόνιση της εθνικής νομοθεσίας με το κοινοτικό δίκαιο (κανονισμός ΕΟΚ 3577/1992).

2. Ο χρόνος της απελευθέρωσης αρχίζει 14 μήνες πριν από εκείνον που έχει τεθεί από τον κανονισμό, που προβλέπει την 1η Ιανουαρίου 2004, και οι λόγοι είναι σύμφωνα με το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας: α) Η έγκαιρη μετάβαση του νέου συστήματος στο νέο θεσμικό πλαίσιο εν όψει της διεξαγωγής των Ολυμπιακών Αγώνων και β) η ανάγκη για εκσυγχρονισμό του τομέα και βελτίωση του επιπέδου των παρεχομένων υπηρεσιών.

3. Κύριοι άξονες του νέου νόμου και σύμφωνα πάντα με τη συνολική παρουσίαση του νέου πλαισίου θαλασσιών ενδομεταφορών που εξέδωσε το ΥΕΝ, είναι η προστασία του δημοσίου συμφέροντος και η ενθάρρυνση του υγιούς ανταγωνισμού.

Ειδικότερα, το κράτος διατηρεί το θεσμικό του ρόλο να διασφαλίζει την κοινωνική διάσταση των συγκοινωνιακών υπηρεσιών και όπως τονίζει το ΥΕΝ: «Ο υγιής ανταγωνισμός θα δώσει ώθηση στην αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και στην ανάπτυξη της επιχειρηματικής πρωτοβουλίας, παράγοντες άμεσα συνδεδεμένους με την οικονομική ανάπτυξη των νησιών».

4. Τα κύρια σημεία του νέου νόμου συνοψίζονται στα εξής:

— Καθιερώνεται η έννοια του γενικού δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, που περιλαμβάνει στο σχεδιασμό του όλους ανεξαιρέτως τους λιμένες. Το δίκτυο κατοχυρώνει το ελάχιστο επιθυμητό επίπεδο εξυπηρέτησης των νησιών, όσον αφορά τις γραμμές και τις συχνότητες προσέγγισης.

— Δυνατότητα επιβολής από τον υπουργό στους πλοιοκτήτες των τακτικών γραμμών, υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας που αφορούν τους λιμένες, την τακτικότητα, τη συνέχεια, την ικανότητα παροχής μεταφορικών υπηρεσιών, το ναυτολόγιο και τη στελέχωση, ύστερα από γνωμοδότηση του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών.

— Για την τακτική δρομολόγηση προβλέπονται οι παρακάτω προϋποθέσεις: Συνέχεια: Η δρομολόγηση γίνεται για ένα έτος με έναρξη την 1η Νοεμβρίου. Λιμένες: Το πλοίο πρέπει να ανταποκρίνεται στη λιμενική υποδομή. Ικανότητα παροχής μεταφορικών υπηρεσιών. Στελέχωση: Τα θέματα που αφορούν το προσωπικό των πλοίων ρυθμίζονται από τις διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας και κατοχυρώνεται η δεκάμηνη απασχόληση των ναυτικών. Όσοι από τους ναυτικούς δεν είναι Έλληνες πρέπει να κατέχουν πιστοποιητικό ελληνομάθειας.



— Το ανώτατο όριο ηλικίας των πλοίων μετά το 2005 μειώνεται σταδιακά από 35 σε 30 έτη μέχρι το 2008, ενώ μέχρι τότε καθιερώνονται πρόσθετες διαδικασίες ελέγχου στα πλοία που έχουν συμπληρώσει τα 30 έτη. Φυσικά το θέμα αυτό θα κριθεί τελικά στην ευρύτατη συζήτηση, η οποία έχει τεθεί στα ευρωπαϊκά όργανα.

— Το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας διατηρεί το δικαίωμα παρέμβασης στις ελεύθερες δρομολογήσεις κατ' εξαίρεση όταν:
α) Συντρέχουν λόγοι εθνικής ασφάλειας, β) οι συνθήκες στους λιμένες δεν επιτρέπουν για λόγους ασφάλειας ναυσιπλοΐας και τάξης στη χερσαία ζώνη την ταυτόχρονη εξυπηρέτηση πλοίων, γ) ο προγραμματισμένος χρόνος διακοπής των δρομολογίων παρακωλύει την τακτική παροχή υπηρεσιών στη συγκεκριμένη γραμμή, δ) για την αντιμετώπιση έκτακτων και επείγουσών συγκοινωνιακών αναγκών, ε) ο αιτηθείς ναύλος στην οικονομική θέση είναι υπερβολικός και αντίκειται στο δημόσιο συμφέρον.

— Για την τακτική δρομολόγηση πλοίου σε γραμμή ή γραμμές ενταγμένη/ες στο γενικό δίκτυο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών υποβάλλονται από τους πλοιοκτήτες στην αρμόδια υπηρεσία (ΥΕΝ ή υπουργείο Αιγαίου) μέχρι την 31 Ιανουαρίου δηλώσεις δρομολόγησης και κατατίθενται τα απαραίτητα πιστοποιητικά και έγγραφα, που αποδεικνύουν ότι συντρέχουν οι προϋποθέσεις που αναφέρονταν παραπάνω.

5. Κατ' εξουσιοδότηση του Ν. 2932/2001 εκδόθηκαν όλες οι κανονιστικές πράξεις για τη ρύθμιση των ειδικότερων θεμάτων. Έχουν επίσης ολοκληρωθεί και όλα τα βήματα εφαρμογής για το νέο καθεστώς ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Σύμφωνα με το ΥΕΝ: «Αυτό σημαίνει ότι γνωρίζουμε τις θαλάσσιες συγκοινωνίες της περιόδου Νοεμβρίου 2002 μέχρι και Οκτώβριο 2003, κάτι ιδιαίτερα σημαντικό για την τουριστική βιομηχανία και τους πολίτες».

6. Επί πλέον, το νέο καθεστώς επέφερε και μια σειρά άλλων μεταβολών όπως:

- Την ίδρυση Γενικής Γραμματείας στο ΥΕΝ για τα λιμάνια και τη λιμενική πολιτική.
- Τη συγκρότηση του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών.
- Τη σύσταση ανεξάρτητης αρχής, της Ρυθμιστικής Αρχής Θαλασσίων Ενδομεταφορών (ΡΑΘΕ).
- Την επιβολή δημόσιας υπηρεσίας στις γραμμές εκείνες στις οποίες δεν υπάρχει επιχειρηματικό ενδιαφέρον.
- Τη μετατροπή δέκα μεγάλων λιμανιών σε Ανώνυμες Εταιρείες και όλων των λιμενικών ταμείων σε Δημοτικές Επιχειρήσεις Λιμένων. Παράλληλα και σύμφωνα με τη συνοπτική παρουσίαση του πλαισίου θαλάσσιων ενδομεταφορών του ΥΕΝ, τα παραπάνω: «Μαζί με τη στήριξη των άγονων γραμμών μέσω κρατικών ενισχύσεων για φέτος, τη στήριξη ειδικών πολιτικών μεταφορών για τα νησιά του Αιγαίου, τις αναπτυξιακές πρωτοβουλίες στο

πλάνο των πολιτικών για την ανάπτυξη της υπαίθρου του Γ' ΚΠΣ, το ειδικό φορολογικό καθεστώς για τα νησιά κάτω των 3.100 κατοίκων και τις νέες ειδικές πολιτικές της Ε.Ε. για τις εξόχως απόκεντρες περιοχές, συνιστούν το υπόβαθρο στήριξης των νησιών μας, μέσα στο οποίο συλλειτουργεί το ακτοπλοϊκό μας καθεστώς».

Ναυλολόγιο 2002-2003

Το Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΣΑΣ), στο οποίο συμμετέχουν εκπρόσωποι υπουργείων, ναυτιλιακών φορέων, κοινωνικών φορέων και της Αυτοδιοίκησης, αποφάσισε ομόφωνα τη συγκρότηση ενός νέου ναυλολογίου. Οι εισηγήσεις της Γνωμοδοτικής Επιτροπής του ΣΑΣ περιελάμβαναν:

- Μέθοδο καθορισμού ναυλολογίου επιβατών, οχημάτων και εμπορευμάτων.
- Εφαρμογή εμπορικών εκπτώσεων επί ναυλολογίου.
- Παροχές εκπτώσεων ή δωρεάν υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας επί του ναυλολογίου και άλλες διατάξεις. Επί των προτάσεων της Ειδικής Επιτροπής αποφασίστηκαν τα ακόλουθα τα οποία ισχύουν για την πρώτη περίοδο εφαρμογής του νέου πλαισίου:
 1. Αποδοχή του νέου συστήματος ναυλολογίου επιβατών, οχημάτων και εμπορευμάτων, μέσω της δημιουργίας ενός οριακού συντελεστή απόστασης, ο οποίος και εξαλείφει τις σημερινές ανομοιομορφίες. Σημειώνεται ότι για πρώτη φορά συντάσσεται ναυλολόγιο οχημάτων.
 2. Μεσοσταθμική αύξηση ναύλων κατά 4,4% από την 1η Νοεμβρίου 2002, η οποία προέρχεται από αυξήσεις του νέου ναυλολογίου κύριων και τοπικών γραμμών από 0% έως 5%.
 3. Για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας, οι ακτοπλοϊκές εταιρείες θα μπορούν επί των ναύλων να παρέχουν εκπτώσεις μέχρι 50%. Αυτό δίνει τη δυνατότητα δημιουργίας ανταγωνιστικών ναύλων και πακέτων εκπτώσεων, επί τακτικών γραμμών.
 4. Στα νεότευκτα πλοία κάτω των 10 ετών παρέχεται η δυνατότητα διαμόρφωσης ναύλου αυξημένου κατά 20% για τους επιβάτες, 10% για τα αυτοκίνητα και στα ταχύπλοα επιβατηγά/οχηματαγωγά 20% για τα αυτοκίνητα και 0% για τους επιβάτες.
 5. Στο πλαίσιο του νόμου για την απελευθέρωση θαλασσίων ενδομεταφορών καθιερώνεται ειδικό καθεστώς για τις κατηγορίες προσώπων, τα οποία θα δικαιούνται εκπτώσεων στους ναύλους κατά κατηγορία πλοίων, υπό την έννοια της υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας.
 6. Καθιέρωση μετά την 1/11/2002 ενιαίου ετήσιου ναύλου για την οικονομική θέση (ανώτατο πλάφόν).
 7. Διατήρηση των υπέρ τρίτων επιβαρύνσεων για Λιμενικά Ταμεία, ΝΑΤ και ΦΠΑ, επιβολή επίναυλου 3% από 1/11/2002.



Αντίδραση των ακτοπλοίων για τις εκπτώσεις

Την έντονη αντίδραση των εφοπλιστών της ακτοπλοΐας προκάλεσε η απόφαση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργου Ανωμερίτη, που αφορά τις εκπτώσεις και τις δωρεάν μετακινήσεις με τα επιβατηγά πλοία. Μάλιστα, η Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας εξέδωσε «σκληρή» ανακοίνωση στην οποία, μεταξύ άλλων, κατηγορεί τον υπουργό για αθέτηση της υπόσχεσής του σχετικά με την κατάργηση των εκπτώσεων, καθώς και για άνοση μεταχείριση των πολιτών, ενώ τονίζει ότι οι εφοπλιστές θα καταφύγουν σε κάθε δυνατό ένδικο μέσο για την κατάργηση της απόφασης του ΥΕΝ.

Μεταξύ άλλων, η ανακοίνωση της ΕΕΑ ανέφερε τα εξής: «Η έκδοση της πιο πάνω απόφασης προκάλεσε στους Έλληνες ακτοπλοΐτες έκπληξη και απογοήτευση, διότι όχι μόνο δεν περιορίστηκε στους ολίγους για τους οποίους είχε συμφωνήσει η Ειδική Επιτροπή Ναυτολογίου, αλλά και το Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, αλλά αντίθετως επεκτάθηκε και σε νέες κατηγορίες ατόμων, αύξησε τα ποσοστά σε πολλές από αυτές τις κατηγορίες από 25% σε 50% και την επέκτεινε σε όλες τις κατηγορίες πλοίων (συμβατικά και ταχύπλοα). Με τον τρόπο αυτό αθέτησε την υπόσχεση που μας είχε επανειλημμένως δώσει ότι πλην ελαχίστων, μεμονωμένων εξαιρέσεων, από

1/11/2002 θα καταργούσε όλες τις άλλες εκπτώσεις, ανατρέποντας έτσι όσα κατά καιρούς στις διαδοχικές συναντήσεις μας είχε αποδεχθεί για τη βιωσιμότητα του κλάδου.

Η δήλωση του κ. υπουργού ότι οι με έκπτωση και δωρεάν μετακινούμενοι με τα επιβατηγά ακτοπλοϊκά πλοία δεν ξεπερνούν το 20% του συνόλου των επιβατών, φανερώνει, νομίζουμε, το μέγεθος του δημιουργούμενου προβλήματος, για τον απλούστατο λόγο ότι από την εκμετάλλευση των πλοίων ακόμη και με το προϋπάρχον καθεστώς των εκπτώσεων το οικονομικό αποτέλεσμα ήταν ζημιολόγο.

Με την απόφαση δημιουργείται άνοση μεταχείριση των πολιτών (δημοσίων υπαλλήλων, στρατιωτικών, συνταξιούχων κ.λπ.) που χωρίζονται σε προνομιούχους και μη».

Εν τω μεταξύ, η αντίδραση της ΕΕΑ μεταφέρθηκε στη Βουλή με την κατάθεση 17 βουλευτών της Ν.Δ. με πρώτο υπογράφοντα τον αρμόδιο τομέαρχη του κόμματος κ. Μιλτιάδη Βαρβιτσιώτη. Οι βουλευτές επισημαίνουν ότι την 1η Ιανουαρίου 2004 εκπνέει η προθεσμία εξαίρεσης της χώρας μας από τις διατάξεις του κοινοτικού κανονισμού (3577/92) για την εφαρμογή της ελεύθερης κυκλοφορίας και υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις τους, η απελευθέρωση δεν γίνεται πραγματικότητα καθώς διαιωνίζεται ο κρατικός παρεμβατισμός, το ΥΕΝ υπογράφει μεν αυξήσεις στα εισιτήρια κατά 12% αλλά τις αναιρεί με αδικαιολόγητες εκπτώσεις, επιμένει στην εφαρμογή του επίπλου, σχεδιάζει με πρόχειρο τρόπο τα δρομολόγια, δεν καλύπτει με ποιοτικούς όρους τα δρομολόγια προς τα μικρά νησιά, δεν στηρίζει τις πολυμετοχικές ακτοπλοϊκές εταιρείες και δεν βελτιώνει τις λιμενικές υποδομές.

Τέλος, ερωτούν τον κ. Ανωμερίτη για ποιο λόγο δεν προέβη σε άρση των διατάξεων που διαιωνίζουν τον κρατικό παρεμβατισμό, γιατί δεν εναρμόνισε το νέο θεσμικό πλαίσιο με τα ευρωπαϊκά δεδομένα και γιατί δεν πήρε όλα τα αναγκαία μέτρα στήριξης και τόνωσης της ακτοπλοΐας εν όψει της απελευθέρωσης.

Την επερώτηση υπογράφουν οι βουλευτές της Ν.Δ.: Μ. Βαρβιτσιώτης, Κ. Τσιπλάκος, Αθ. Βαρίνος, Π. Μαντούβαλος, Π. Μελάς, Αν. Νεράτζης, Αρ. Παυλίδης, Γ. Καλός, Β. Μιχαλολιάκος, Αν. Λιάσκος, Ι. Χωματάς, Γ. Δεικτάκης, Ιω. Κεφαλογιάννης, Εμμ. Κεφαλογιάννης, Χρ. Μαρκογιαννάκης, Α. Μπέζας και Γ. Σαλαγκούδης.

92 λιμάνια και 272 δρομολόγια

Έπειτα από 7ωρη συνεδρίαση ψηφίστηκε ομοφώνως από το Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΣΑΣ) η απόφαση σύμφωνα με την οποία καθορίζεται το Γενικό Δίκτυο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών 2003 - 2004.

Το ΣΑΣ συνήλθε υπό την προεδρία του γενικού γραμματέα κ. Α. Λαμπρόπουλου με τη συμμετοχή εκπροσώπων των 17 φορέων, οι οποίοι και το αποτελούν, προκειμένου να λάβει 43 αποφάσεις. Η νέα απόφαση είναι διατυπωμένη έτσι ώστε να μην προκύπτουν προβλήματα, σύμφωνα πάντα με τις απόψεις της ΡΑΘΕ, αλλά και τον ισχύοντα κοινοτικό κανονισμό, περιλαμβάνει 92 λιμάνια προορισμού και ενδεικτική ένδειξη ενδιαφέροντος για 272 δρομολόγια, τα οποία καλύπτουν όλα τα νησιά. Για πρώτη φορά 5 προορισμοί καθιερώνονται ως τακτικές γραμμές χωρίς περιορισμούς συχνότητας (Πειραιάς - Ηράκλειο, Πειραιάς - Χανιά, Ωρωπός - Ερέτρια, Πέραμα - Παλούκια και Ρίο - Αντίρριο), καθώς επίσης και αφετηρία στο Ν. Αττικής λιμένες για φορτηγά/οχηματαγωγά το Λαύριο και η Ελευσίνα. Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες οφείλουν να εκδηλώσουν τα ενδιαφέροντά τους για το 2003 - 2004 (έτος το οποίο περιλαμβάνει και την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων) έως τις 31 Ιανουαρίου 2003. Στην περίπτωση που δεν εκδηλωθεί ενδιαφέρον για όλες τις γραμμές, θα ακολουθηθεί η διαδικασία που προβλέπει ο νόμος, δηλαδή αυτή της ανάθεσης ή διαγωνισμού δημόσιας υπηρεσίας.

Στη σύσκεψη έλαβαν μέρος ο κ. Γ. Στρίντζης ως εκπρόσωπος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, ο κ. Α. Αγαπητός ως εκπρόσωπος της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας, ο νομάρχης κ. Π. Ρήγας ως εκπρόσωπος των Ναυτιλιακών Αυτοδιοικήσεων, ο δήμαρχος κ. Ι. Δεκαβάλας ως εκπρόσωπος της ΚΕΔΚΕ, ο εκπρόσωπος της ΠΝΟ κ. Κούζλος, ο κ. Πετρόπουλος ως εκπρόσωπος των τουριστικών πρακτόρων, καθώς επίσης και εκπρόσωποι των ΕΟΤ, υπ. Αιγαίου, Αγίου Όρους, τουριστικών γραφείων, πορθμείων, ναυτικών πρακτόρων και φυσικά τα διευθυντικά στελέχη του ΥΕΝ, τα οποία προετοίμασαν τις σχετικές εισηγήσεις.





Έντεκα πλωτά ξενοδοχεία στο λιμάνι του Πειραιά

Ολοκληρώθηκαν οι διαδικασίες για τον ελλιμενισμό των 11 κρουαζιερό-πλοίων τα οποία θα χρησιμοποιηθούν για τις ανάγκες των Ολυμπιακών Αγώνων 2004.

Διαθέτουν συνολικά 6.640 καμπίνες και σουίτες όλων των κατηγοριών (εσωτερικές και εξωτερικές), ενώ έχουν τη δυνατότητα να φιλοξενήσουν μέχρι 13.280 επιβάτες.

Σύμφωνα με τη δήλωση του υπουργού Ε.Ν. κ. Γ. Ανωμερίτη, ύστερα από σύσκεψη που είχε με τη διοίκηση του ΟΛΠ, «τα έργα κατεδάφισης των παλαιών κτισμάτων έχουν σχεδόν ολοκληρωθεί και σύντομα αρχίζει η εφαρμογή των σχεδίων αισθητικής ανάπλασης. Ταυτόχρονα, αρχίζουν οι εργασίες των δικτύων (αποβλήτων, ηλεκτρισμού, οπτικής ίνας, παροχής νερού), οι εργασίες στο νέο σταθμό αυτοκινήτων Αγ. Νικολάου και η μετατροπή του παλαιού τελωνείου σε σύγχρονο κεντρικό λιμεναρχείο».

Όνομα πλοίου	Σημαία	Ολικό μήκος (μ.)	Καμπίνες	Προσφερόμενες καμπίνες
AIDA VITA	Μ. Βρετανίας	202	633	192
OLYMPIA COUNTESS	Ελληνική	163,56	407	122
OLYMPIA EXPLORER	Ελληνική	180	418	125
OLYMPIA VOYAGER	Ελληνική	180	418	125
OOSTERDAM	Ολλανδίας	290	921	277
QUEEN MARY II	Μ. Βρετανίας	345,12	1.310	1.310
ROTTERDAM	Ολλανδίας	237	658	197
SILVER WIND	Ιταλίας	150	148	—
SILVER WHISPER	Μπαχαμών	182	194	—
SPLENDOR OF THE SEAS	Νορβηγίας	264,2	902	—
TOPAZ	Μπαχαμών	195,08	528	—

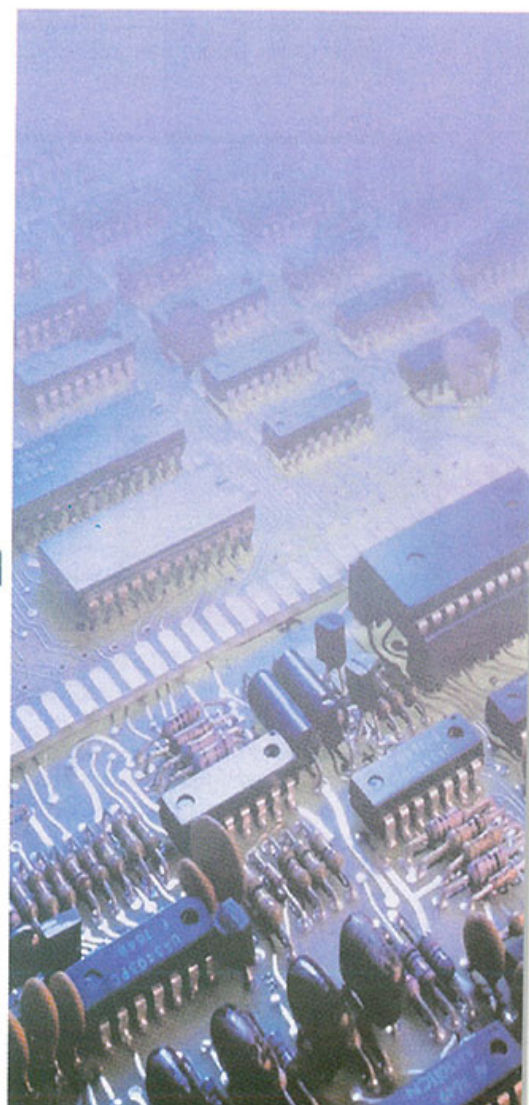
Cadmus



- ΠΩΛΗΣΕΙΣ Η/Υ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ - ΑΝΑΛΩΣΙΜΩΝ
- SERVICE & ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΕΙΣ
- ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΔΥΚΤΙΩΝ
- ΚΙΝΗΤΕΣ ΛΥΣΕΙΣ:
(PORTABLES, HANDHELD & DIGITAL CAMERAS)

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ: ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 102-104, ΠΕΙΡΑΙΑΣ 185 35
ΠΩΛΗΣΕΙΣ: ΤΗΛ.: 010 4223871-72, 010 4170738 - FAX: 010 4223873
ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ: ΤΗΛ.: 010 4223872
e-mail: cadmus@internet.gr

ΜΟΣ Α.Ε.





Η προβολή της Κύπρου

Το Κυπριακό Εμπορικό Κέντρο Αθηνών (εμπορικό τμήμα Κυπριακής Πρεσβείας) οργάνωσε εκδήλωση προβολής της Κύπρου ως κέντρο διεθνούς επιχειρηματικής δραστηριότητας και υπηρεσιών. Το θέμα ανεπτυχθή από τον κ. Ανδρέα Πετρώνα, διευθυντή Εμπορίου του υπουργείου Εμπορίου Βιομηχανίας και Τουρισμού της Κύπρου, και τον κ. Γεώργιο Νεοφύτου, ανώτερο λειτουργό του προαναφερθέντος υπουργείου. Χαιρετισμό απηύθυνε ο πρόεδρος του ΕΒΕ Αθηνών κ. Δρακούλης Φουντουκάκος.

Στην εκδήλωση, που οργανώθηκε στην αίθουσα «Ερμής» του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Αθηνών, παρευρέθησαν επιχειρηματίες από διάφορες οικονομικές δραστηριότητες, εκπρόσωποι της Ένωσης Επιμελητηρίων Ελλάδας, του ΕΒΕ Αθηνών και Πειραιά, του ΣΕΒ, καθώς και άλλοι επαγγελματικοί φορείς.

Ειρηνικές, καθαρές θάλασσες



Η Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσίας Περιβάλλοντος, HELMEPA, από το 1993 και κάθε χρόνο προσφέρει σε παιδιά ηλικίας από 5 έως 13 ετών τη δυνατότητα να γνωρίσουν το θαλάσσιο περι-

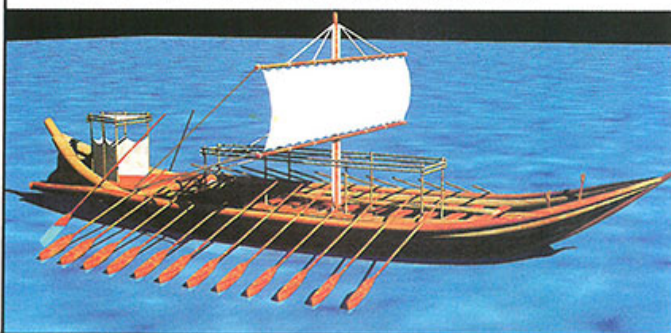
βάλλον, συμμετέχοντας εθελοντικά στο περιβαλλοντικό πρόγραμμα «Παιδική HELMEPA». Περισσότερα από 30.000 παιδιά έχουν γίνει μέχρι σήμερα μέλη της, τα οποία με τη βοήθεια 700 εκπαιδευτικών εθελοντών έχουν εκτελέσει αξιόλογες δραστηριότητες σε σχεδόν όλη τη χώρα. Αυτές οι προσπάθειες των παιδιών έχουν βραβευτεί από το Περιβαλλοντικό Πρόγραμμα του ΟΗΕ - UNEP - και έχουν τιμηθεί από τις 162 χώρες-μέλη του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού IMO.

Ανακατασκευή μινωικού πλοίου

Το αποτέλεσμα του ερευνητικού προγράμματος πειραματικής αρχαιολογίας με αντικείμενο την «Ανακατασκευή του Μινωικού πλοίου» παρουσιάστηκε στην ημερίδα που πραγματοποιήθηκε στο Πολεμικό Μουσείο στις 2 Νοεμβρίου 2002.

Σκοπός του προγράμματος, που ξεκίνησε το Φεβρουάριο του 2001, είναι η ναυπήγηση ενός κωπήλατου κοίλου πλοίου της Μινωικής περιόδου και ειδικότερα στη μορφή που μπορεί να είχε τον 15ο π.Χ. αιώνα. Το συγκεκριμένο πρόγραμμα δεν επιχειρεί να παραγάγει ένα απλό ομοίωμα αλλά ένα πλήρως ανακατασκευασμένο και τεκμηριωμένο σε όλες του τις λεπτομέρειες πλοίο, με το μέγιστο επιστημονικό δυνατό βαθμό αυθεντικότητας. Το πρόγραμμα υλοποιείται με συνεργασία του Ναυτικού Μουσείου Κρήτης και επιστημονικής ερευνητικής ομάδας, της οποίας τα μέλη δραστηριοποιούνται στον τομέα της αρχαίας ναυπηγικής.

Η εκδήλωση, που την παρακολούθησε πλήθος κόσμου, περιελάμβανε ομιλίες των μελών της ερευνητικής ομάδας, ενημέρωση των έως σήμερα αποτελεσμάτων, ενώ παράλληλα παρουσιάστηκαν τα ανακατασκευασμένα αρχαία εργαλεία ναυπηγικής, το ψηφιακό μοντέλο του πλοίου, το κατασκευασμένο μοντέλο σε κλίμακα 1:5 και το κατασκευαστικό δοκίμιο της πλευράς του πλοίου σε φυσικό μέγεθος.



Ο όμιλος LAMDA Development ενοποιεί την εταιρική του ταυτότητα

Ο όμιλος εταιρειών LAMDA Development προχωράει στην ενοποίηση της εταιρικής του ταυτότητας υπό τη στρατηγική «ομπρέλα» της μητρικής εταιρείας. Με απόφαση του διοικητικού συμβουλίου του ομίλου, ομογενοποιούνται οι επωνυμίες των θυγατρικών εταιρειών, οι οποίες μετονομάζονται ως εξής: η ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ Α.Ε. σε LAMDA Estate Development S.A., η ΗΦΑΙΣΤΟΣ ΕΛΛΑΣ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ Α.Ε. σε LAMDA Shipyards & Marine Services S.A. και η ΟΛΥΜΠΙΑ Α.Ε. σε LAMDA Prime Properties S.A. Η αλλαγή σηματοδοτεί την έναρξη μιας δυναμικής περιόδου επιχειρηματικής ανάπτυξης με νέα έργα στις υποδομές της χώρας σε γη, αέρα και θάλασσα.



Η νέα εταιρική ταυτότητα πετυχαίνει τη δημιουργία προστιθέμενης αξίας από την άθροιση στον όμιλο όλων των επιμέρους δραστηριοτήτων των εταιρειών, τη δημιουργία ενιαίας εταιρικής εικόνας και τη σαφέστερη περιγραφή των δραστηριοτήτων των θυγατρικών.

Οι δραστηριότητες των θυγατρικών συνοψίζονται για την κάθε εταιρεία ξεχωριστά στα ακόλουθα:

Η LAMDA Shipyards & Marine Services S.A. είναι μια σύγχρονη ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα που δραστηριοποιείται στην παροχή εξειδικευμένων ολοκληρωμένων υπηρεσιών στη συντήρηση, επισκευή, μετασκευή και φύλαξη σκαφών μεγάλου μεγέθους, όπως πολυτελείς θαλαμηγούς (mega yachts), εμπορικά πλοία και πάσης φύσεως πλωτά. Η εταιρεία κατέχει παραθαλάσσιες εκτάσεις με λιμενικές εγκαταστάσεις σημαντικής αξίας, αξιόλογη υποδομή και εξοπλισμό. Η LAMDA Estate Development S.A. είναι εταιρεία ανάπτυξης και αξιοποίησης ακινήτων, η οποία δραστηριοποιείται στη διαχείριση έργων (Project Management), τη διαχείριση κατασκευής (Construction Management), την ανάπτυξη έργων (Project Development) και την παροχή συναφών υπηρεσιών. Η LAMDA Prime Properties S.A. είναι κτηματική εταιρεία, η οποία έχει στην κατοχή της ακίνητη περιουσία υψηλών προδιαγραφών.



**Στιγμιότυπο από το τριήμερο workshop
«Επεξεργασία και τελική διάθεση αποβλήτων
από περιστατικά θαλάσσιας ρύπανσης»**

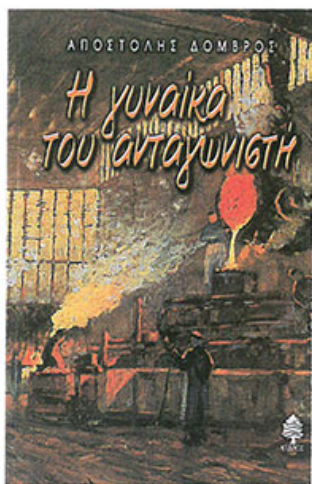
Πρακτικές και στρατηγικές διαχείρισης αποβλήτων

Γόνιμη ανταλλαγή απόψεων και εξαγωγή πολύ σημαντικών συμπερασμάτων σχετικών με τις πρακτικές και στρατηγικές διαχείρισης αποβλήτων που προκύπτουν ύστερα από περιστατικά θαλάσσιας ρύπανσης, προέκυψαν κατά τη διεξαγωγή του τριήμερου εξειδικευμένου workshop «Επεξεργασία και τελική διάθεση αποβλήτων από περιστατικά θαλάσσιας ρύπανσης», που διοργάνωσε η Τεχνική Προστασίας Περιβάλλοντος Α.Ε. για λογαριασμό της Γενικής Διεύθυνσης Περιβάλλοντος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Μερικά από τα βασικά συμπεράσματα που εξήχθησαν είναι ότι σε μεγάλα περιστατικά θαλάσσιας ρύπανσης οι ποσότητες των αποβλήτων που δημιουργούνται είναι δυσανάλογα μεγάλες σε σχέση με τη συνήθως, μικρή χρονική διάρκεια του ατυχήματος, και οι στρατηγικές διαχείρισης αυτών είναι ποικίλες από χώρα σε χώρα.

Σε κάθε περίπτωση, η διαχείριση των αποβλήτων πρέπει να γίνεται με περιβαλλοντικά ορθό και σύννομο τρόπο. Η όλη διαδικασία πρέπει να καταγράφεται και τα στοιχεία θα πρέπει να γνωστοποιούνται στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Στο συνέδριο συμμετείχαν αξιωματούχοι από 8 κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την Ελλάδα, ενώ σημαντικές παρεμβάσεις και εισηγήσεις έγιναν από τα υπουργεία Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Εμπορικής Ναυτιλίας.



Η ΓΥΝΑΙΚΑ ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΗ

Του Απόστολου Δόμβρου
Εκδόσεις Κέδρος

Ο Απόστολος Δόμβρος, ο καλός φίλος και αρθρογράφος επί σειρά ετών των «Ν.Χ.», γεννήθηκε στην Αθήνα το 1937. Είναι μηχανολόγος-ηλεκτρολόγος του Πολυτεχνείου Μονάχου και επίτιμος πρόεδρος του ελληνικού Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας. Ίδρυσε στον Πειραιά την πρώτη βιομηχανία προπελών πλοίων και έχει εξοπλίσει τεχνικά 500 πλοία.

Πρωτοεμφανίστηκε στα ελληνικά γράμματα το 1981. Έχουν εκδοθεί 22 βιβλία του ενώ το έργο του έχει βραβευτεί με 7 βραβεία και επαίνους

όπως: Αμνινί Ιπεκτοί, Παρνασσός, Εταιρεία Ελλήνων Λογοτεχνών κ.ά. Στο νέο του βιβλίο, οι δύο ήρωες, ο Γαλανός και ο Λάιμπερ, θα συναντηθούν πολλές φορές. Για πρώτη φορά σε έναν οίκο ανοχής, μετά στο Πολυτεχνείο του Γκρας, ύστερα στη Σχολή Εφεδρων Αξιωματικών της Πάτρας και τελευταία στον Πειραιά, όπου ιδρύουν, με διαφορά ενός χρόνου, τις δύο πρώτες βιομηχανίες προπελών στην Ελλάδα. Ο οξύς επαγγελματικός ανταγωνισμός τους παίρνει άλλες διαστάσεις όταν μπαίνει ανάμεσά τους η γοητευτική γυναίκα του Λάιμπερ.

ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΕΠΙΠΛΟ ΚΑΙ ΟΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΕΣ ΤΟΥ ΜΑΝΩΛΗ ΜΑΪΝΑ



Το βιβλίο εκδόθηκε για να τιμήσει τη μνήμη του Μανώλη Μαΐνα, του καλλιτέχνη που έμεινε μακριά από τα φώτα της δημοσιότητας για να αφιερώσει στο δημιουργικό του έργο. Κορυφαίες προσωπικότητες και εξέχοντα μέλη της κοινωνίας τον τίμησαν με τις παραγγελίες διακόσμησης σπιτιών ή γραφείων τους.

Ο ίδιος διέυρνε τους ορίζοντές του και χάραξε νέους δρόμους με τα λεπτοδουλεμένα επίπλά του και με τη δημιουργία πρότυπων ολοκληρωμένων συνόλων διακόσμησης. Αυτή η εικόνα του Μανώλη Μαΐνα παρουσιάζεται σε αυτήν την έκδοση με πλούσιο και αδημοσίευτο φωτογραφικό υλικό, μαζί με ένα προεισαγωγικό κείμενο που δίνει στον αναγνώστη μια σύντομη σκιαγράφηση της εξέλιξης του ελληνικού επίπλου από την αρχαιότητα έως τη σύγχρονη εποχή.

ΟΜΗΡΟΥ ΙΛΙΑΣ, ΡΑΨΩΔΙΑΙ Εκδόσεις Έφεσος

Ένα περγαμνηνοειδές χειρόγραφο, σπάνιο απόκτημα της Λαυρεντιανής Βιβλιοθήκης, που συγκεντρώνει μοναδικά χαρακτηριστικά, εξασφαλίζει ξεχωριστή θέση στην παγκόσμια βιβλιογραφία. Είναι φιλοτεχνημένο σε αναγνώσιμη γραφή από τον Κρητικό Έλληνα γραφέα Δημήτριο Δαμιλά, ο οποίος υπήρ-

ξε και ο πρώτος εκδότης των έργων του Ομήρου και πρωτοπόρος της ελληνικής τυπογραφίας στην Ευρώπη, την περίοδο των πρώτων χρόνων της Αναγέννησης.

Το σημαντικό αυτό χειρόγραφο είναι διακοσμημένο με τέχνη από το ζωγράφο της Φλωρεντιανής Αναγέννησης Francesco Rosselli. Ανήκει δε σε μία από τις πιο σημαντικές συλλογές χειρογράφων του 15ου αιώνα, αυτή της οικογένειας των Μεδίκων.

Το έργο περιλαμβάνει κείμενα στην ελληνική και αγγλική γλώσσα των: Δημήτρη Μαρωνίτη, ομότιμου καθηγητή της αρχαίας ελληνικής φιλολογίας του ΑΠΘ, Σοφίας Κοτζάμπαση, αν. καθηγήτριας βυζαντινής φιλολογίας του ΑΠΘ, και Dott.ssa I. Giannina Rao, υπεύθυνης του τμήματος χειρογράφων της Λαυρεντιανής Βιβλιοθήκης της Φλωρεντίας.



Ποιοτικότερος ο ελληνικός στόλος

Κατά μία μονάδα και 405.465 κοχ μειώθηκε η δύναμη της ελληνικής σημαίας τον Οκτώβριο.

Πιο συγκεκριμένα, οι μονάδες που ενεγράφησαν στο εθνικό νηολόγιο ήταν 10 με συνολική χωρητικότητα 428.116 κόρων, ενώ αυτές που διαγράφηκαν έφτασαν τις 11 και τους 833.581 κόρους.

Η εν λόγω πτώση δεν θα μπορούσε να είναι ανησυχητική για την πορεία της γαλανόλευκης, αφού αφενός μεν εδώ και πολλούς μήνες ο αριθμός των εγγραφών είναι σημαντικά μεγαλύτερος από αυτό των διαγραφών, αφετέρου δε τα πλοία που ενεγράφησαν είναι πολύ νεότερα από αυτά που διαγράφηκαν.

Ειδικότερα, ο μέσος όρος ηλικίας των μονάδων που εντάχθηκαν στην ελληνική δύναμη είναι μόλις τα επτά έτη, ενώ αυτά που «έφυγαν» είχαν μέσον όρο ηλικίας 26 έτη.

Συμπερασματικά, από τα στοιχεία τόσο των τελευταίων μηνών όσο και του Οκτωβρίου ειδικότερα, προκύπτει ότι ο ελληνικός στόλος ανανεώνεται διαρκώς και γίνεται ποιοτικότερος.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΦΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΚΟΧ ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 2002

ΕΓΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ				ΑΡΘΡΟΥ 13			
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.
Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΡΙΑΔΝΗ ΠΑΛΑΣ	Ν.Π. 11054	2002	Ε/Γ-Ο/Γ	ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ ΧΙΙ	Ν.Π. 11052	2001
Φ/Γ	ΑΒΑΝΤΙΣ ΙΙΙ	Ν.Π. 11057	1977	Δ/Ε	ΝΙΚΟΣ Ι. Β.	Ν.Π. 11053	2002
				Δ/Ε	ΠΕΝΤΑΘΛΟΝ	Ν.Π. 11055	2002
				Φ/Γ-Χύδην	ΑΛΦΑ ΕΡΑ	Ν.Π. 11058	2000
				Δ/Ε	ΜΙΝΕΡΒΑ ΑΛΙΣ	Ν.Π. 11059	1999
				Φ/Γ-Εμπ/ων	ΖΙΜ ΣΑΝΓΚΑΗ	Ν.Π. 11060	2002
				Δ/Ε	ΜΙΝΕΡΒΑ ΖΕΝ	Ν.Π. 11062	1999
				Δ/Ε	ΜΙΝΕΡΒΑ ΓΚΡΕΗΣ	Ν.Π. 11063	1991
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 2 - ΚΟΧ: 30.369				ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 8 - ΚΟΧ: 397.747			
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 12 ΕΤΗ				ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 2 ΕΤΗ			

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ					ΑΡΘΡΟΥ 13				
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ
Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΙ ΝΙΚΟΛΑΣ	Ν.Π. 2795	1967	Π.Α. (ΠΑΝΑΜΑΣ)	Φ/Γ-Χύδην	ΕΝΥ	Ν.Π. 10646	1989	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)
Ε/Γ-Ο/Γ	ΤΡΙΑΣ	Ν.Π. 2800	1967	Π.Α. (ΙΗΠΑ)	Δ/Ε	ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	Ν.Π. 9691	1977	Π.Α. (BRITISH VIRGIN ISL.)
Φ/Γ-Ο/Γ	ΑΠΑΓΑΛΗΝΗ	Ν. Πράκτ. 10	1973	Π.Α. (ΑΓΓΛΙΑ)	Δ/Ε	ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ Ι	Ν.Π. 8092	1976	Λ.Σ. (MARSHALL ISL.)
Φ/Γ-Ο/Γ	MARINO	Ν. Π. 10909	1977	Π.Α. (ΑΝΤΙΓΙΑ & BARBUDA)	Δ/Ε	ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΝΗΣ	Ν.Π. 9685	1977	Π.Α. (GERMANIA)
Δ/Κ	ΓΚΡΕΚΟΜΑΡ	Ν. Π. 10286	1979	ΔΙΑΛΥΣΗ	Δ/Ε	ΧΟΚ	Ν.Π. 9850	1979	Π.Α. (GERMANIA)
					Δ/Ε	ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΙΩΤΗΣ	Ν.Π. 10142	1977	Π.Α. (GERMANIA)
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 5 - ΚΟΧ: 16.662					ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 6 - ΚΟΧ: 816.919				
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 29 ΕΤΗ					ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 23 ΕΤΗ				

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Τα πιο πάνω στοιχεία δίδονται σύμφωνα με τις μέχρι 31.10.2002 αναφορές των Λιμενικών Αρχών που τηρούν νηολόγια.

ΝΗΟΛΟΓΗΣΕΙΣ ΣΗΜΑΤΟΛΟΓΗΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ 100 ΚΟΧ ΚΑΙ ΑΝΩ

REGISTRATIONS OF VESSELS OVER 100 GRT HAVING AN INTERNATIONAL CALL SIGN

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SYZZ 3/9/02	ZIM NIOY ΓΙΟΡΚ ZIM NEW YORK	Φ/Γ-ΕΜΠ/ΤΙΩΝ CONTAINER SHIP	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	11044	ΜΕΚ-Ι. C (1) 55.890 BHP	2002 ΚΟΡΕΑ KOREA	53.453	33.604	USD \$43.380.907	ANGISTRI CORPORATION (LIBERIA) Αντίκλ.: Κωνσταντίνος Κούρσης Ζεφύρου 60, Π. Φάληρο τηλ.: 210-94.90.000
SZLD 12/9/02	ΑΚΟΥΑ ΤΖΙΟΥΕΛ AQUA JEWEL	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	11045	ΜΕΚ-Ι. C (2) 2x3180 6.360 BHP	2002 ΣΑΛΑΜΙΝΑ- ΕΛΛΑΔΑ SALAMINA- GREECE	3.040	2.022	USD \$26.000.000	ΑΛΦΑ ΦΕΡΡΥΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ.: Περιοιαννίκης Γεώρ. Κανάρη 57, Πειραιάς τηλ.: 210-42.82.543
SY2723 3/9/02	ΘΕΟΦΙΛΟΣ ΣΙ THEOFILOS SEA	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	11046	ΜΕΚ-Ι. C (1) 750 KW	1977 ΟΛΜΑΝΔΙΑ HOLLAND	1.522	832	USD 1*	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡ. Αντίκλ.: Τσοκάνης Χαράλ. Ηρ. Πολυτεχν. 137, Πειραιάς τηλ.: 210-54.48.467
SYUB 23/9/02	ΙΚΑΡΟΣ Μ IKAROS M	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	11047	ΜΕΚ-Ι. C (1) 4.091 KW	1984 ΙΤΑΛΙΑ ITALY	8.228	4.430	USD \$2.700.000	ΕΠΑΡΧΙΑ ΚΙΣΣΑΜΟΥ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤ. Αντίκλ.: Μομιδόκης Νικόλ. II Μεραρχίας 16, Πειραιάς
SZNM 24/9/02	PINKO I RINKO I	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	11048	ΜΕΚ-Ι. C (1) 2.990 BHP	1972 ΑΥΣΤΡΙΑ AUSTRIA	2.627	1.057	USD \$385.000	ΛΥΜΑΡ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Αντίκλ.: Βενετσάνου Μαρία Πατρών 34, Κηφισιά
SY2722 24/9/02	ΒΑΓΚΑΜΠΟΝΤΟ VAGABONDO	Ε/Γ-ΑΦ PRIVATE PLEASURE BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	11049	ΜΕΚ-Ι. C (2) 1.450 BHP	1992 ΙΤΑΛΙΑ ITALY	119	119	USD \$800.000	ΝΙΚΟΣ ΚΑΝΕΛΛΑΚΗΣ & ΥΙΟΙ ΛΕΩΝ Αντίκλ.: Κανελλόπουλος Νικόλαος Δάφνης 5, Κορυδαλλός τηλ.: 210-49.45.000
SY3173 26/9/02	ΚΟΣΜΟΣ KOSMOS	Ρ/Κ TUG	ΠΑΤΡΑ PATRA	445	ΜΕΚ-Ι. C (2) 2x440=880 KW	1964 ΡΩΣΙΑ RUSSIA	180	54	ΕΥΡΩ/EURO 190.000	ΔΥΝΑΜΙΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ
SVJT 27/9/02	ΛΙΤΑ LITA	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	11050	ΜΕΚ-Ι. C (1) 11770 KW (16.003 PS)	2002 ΙΑΠΩΝΙΑ JAPAN	56.573	32.511	USD \$40.656.690	ESSENTIAL SHIPPING CO LTD Αντίκλ.: Αθούνης Ιωάννης Σκουζέ 6, Πειραιάς τηλ.: 210-42.92.730
SYGE 30/9/02	ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ FALKONERA	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	11051	ΜΕΚ-Ι. C (1) 26.570 PS	1991 ΙΑΠΩΝΙΑ JAPAN	149.033	75.320	USD \$24.050.000	FALKONERA SHIPPING COMPANY Αντίκλ.: Βασιλάκης Ιωάννης II Μεραρχίας 16, Πειραιάς τηλ.: 210 - 42.83.686

* και άλλες αξιόλογες παροχές/ and other valuable considerations

ΟΡΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

DEFINITE MEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS	ΟΧ/ΧΧ	
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SWUN 5/9/02	ΓΚΟΛΝΤΕΝΑΙ GOLDENEYE	Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ BULK CARRIER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10977	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	16.344	9.293
SWAM 6/9/02	ΜΑΚΡΟΝΗΣΟΣ MAKRONISSOS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	11035	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	57.062	32.824
SYGB 16/9/02	ΓΙΑΝΝΗΣ Π YANNIS P	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	11015	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	83.616	48.679
SYZZ 26/9/02	ZIM NIOY ΓΙΟΡΚ ZIM NEW YORK	Φ/Γ-ΕΜΠ/ΤΙΩΝ CONTAINER SHIP	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	11044	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	53.453	33.604
SWBH 27/9/02	ΔΕΚΑΘΛΟΝ DECATHLON	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	11038	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	84.586	53.710

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ

DELETIONS FROM REGISTER BOOKS

Α.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SVZN	ΓΡΕΒΕΝΟ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10205	ΜΕΚ-Ι.Σ. (1)	1978	13.823	8.255	USD 1*	Πώληση σε αλλοδαπούς
9/9/02	GREVENO	TANKER	PIRAEUS		8.000 BHP	ΙΑΠΩΝΙΑ				Sale to foreigners
SXLK	ΜΠΑΛΚΑΝ ΡΗΦΕΡ	Φ/Τ-Ψ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	9946	ΜΕΚ-Ι.Σ. (1)	1978	11.222	4.106	USD 1*	Πώληση σε αλλοδαπούς
16/9/02	BALKAN REEFER	CARGO REFRIGATOR	PIRAEUS		15.000 BHP	JAPAN				Sale to foreigners
SWHA	ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	8033	ΜΕΚ-Ι.Σ. (1)	1977	18.189	12.323	USD 10*	Πώληση σε αλλοδαπούς
27/9/02	LADY EMA	TANKER	PIRAEUS		13.100 BHP	SWEDEN				Sale to foreigners
SV2068	ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Α/Κ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	2039	ΜΕΚ-Ι.Σ. (1)	1958	137	46		Διάλυση
27/9/02	AGIOS DIMITRIOS	FISHING VESSEL	PIRAEUS		500 BHP	FRANCE				Dissolution
SV2927	ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	Α/Κ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	4194	ΜΕΚ-Ι.Σ. (1)	1973	120	61		Διάλυση
27/9/02	ANASTASIOS	FISHING VESSEL	PIRAEUS		400 BHP	PIRAEUS				Dissolution

* και άλλες αξιόλογες παροχές/ and other valuable considerations

ΜΕΤΕΓΓΡΑΦΕΣ

CHANGES OF PORT REGISTRY

Α.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR & PLACE OF BUILD	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET	
SW4470	ΠΑΝΑΓΙΑ ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ ΙΙ	Α/Κ	ΠΑΤΡΑ	444	ΜΕΚ-Ι.Σ. (1)	1988	107	40	Πρώην ΠΕΙΡΑΙΑ 3940
19/9/02	PANAGIA FANEROMENI II	FISHING VESSEL	PATRA		450 BHP	PERAMA-GREECE			Ex PIRAEUS
SY2683	ΗΡΑΚΛΗΣ ΣΤΑΡ	Ρ/Κ	ΡΟΔΟΣ	42	ΜΕΚ-Ι.Σ. (2)	2002	337	129	Πρώην ΠΕΙΡΑΙΑ 10839
24/9/02	HERACLES STAR	TUG	RHODES		2x2.283 BHP	PERAMA-GREECE			Ex PIRAEUS
SVJT	ΛΙΤΑ	Δ/Ε	ΧΙΟΣ	407	ΜΕΚ-Ι.Σ. (1)	2002	56.573	32.511	Πρώην ΠΕΙΡΑΙΑ 1050
30/9/02	LITA	TANKER	CHIOS		11.770 KW	JAPAN			Ex PIRAEUS

ΠΡΟΣΩΡΙΝΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ

PROVISIONAL MARITIME DOCUMENTS

Α.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΑΡΧΗ ΠΟΥ ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟ ΕΓΓΡΑΦΟ PROVISIONAL CERTIFICATE ISSUED BY	ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
						ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
KAMIA									

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΙΝΑΚΑ ΠΡΟΣΩΡΙΝΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΓΓΡΑΦΩΝ

DELETIONS FROM THE PROVISIONAL SHIPPING DOCUMENTS TABLE

Α.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΑΡΧΗ ΠΟΥ ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟ ΕΓΓΡΑΦΟ PROVISIONAL CERTIFICATE ISSUED BY	ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
						ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
KAMIA									

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΕΣ

CHANGES OF NAMES

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET	
SVRT	ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ	Δ/Σ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	8092	ΜΕΚ-Ι.Σ. (1)	1976	75.295	58.663	Μετονομάστηκε σε «ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ Ι»
18/9/02	PALLAS ATHINA	TANKER	PIRAEUS		18.250 KW				Renamed to «MILTIADES I»
SVAD	ΛΗΜΝΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	4970	ΜΕΚ-Ι.Σ. (2)	1976	2.575	772	Μετονομάστηκε σε «ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΗΝΟΥ»
18/9/02	LIMNOS	PASSENGER FERRY BOAT	PIRAEUS		6.400 BHP				Renamed to «PANAGIA TINOU»

ΑΝΑΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

REMEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS	ΚΟΧ	ΚΟΧ
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SX2420	ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10003	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	498	171
5/9/02	CAPTAIN ARISTIDIS	PASSENGER	PIRAEUS		Remeasurement figures tonnage ΣΕ/TO	439	82
		FERRY BOAT					
SX7083	ΑΓ. ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΑΙΓΙΝΑΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10532	Διορθώθηκε η χωρητικότητα λόγω ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM	1089	769
5/9/02	AG. NEKTARIOS AEGINAS	PASSENGER FERRY BOAT	PIRAEUS		Remeasurement figures tonnage ΣΕ/TO	1091	771

ΠΛΕΙΣΤΗΡΙΑΣΜΟΙ

27/11/2002

Φ/Γ ARGOMAR, 1.792 κοχ
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: Σπύρος Γ. Αλεξίου,
τηλ.: 210-41.22.980
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: Ζαφειρία Σουρή
ΤΟΠΟΣ: Δήμος Πειραιά
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 85.000 USD

11/12/2002

Ρ/Κ ΑΣΠΡΟΓΙΑΛΙ, Ν.Π 4247
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: Νίκη Πανουτσακοπούλου,
τηλ.: 210-41.29.622
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: Μαρία Χρυσοχοΐδου
ΤΟΠΟΣ: Δήμος Κερατσινίου
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 58.694,06 ευρώ

Ρ/Κ ΣΠΥΡΟΣ ΛΕΚΚΑΣ Ν.Π 9245
ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: Νίκη Πανουτσακοπούλου,
τηλ.: 210-41.29.622
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: Μαρία Χρυσοχοΐδου
ΤΟΠΟΣ: Δήμος Κερατσινίου
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 44.020,54 ευρώ

An ever-expanding sector in the shipping industry's operational sequence is the supply of Third Party Shipmanagement services. Specialized companies have the ability to offer such management services to shipowners. However,

is there a benefit for traditional shipowners?

Which scenario is most profitable? What are the pros and cons when a shipowner manages his fleet all by himself?

Well-known shipowners and third party shipmanagement

company executives

question such issues by taking into consideration

all the parameters

of shipmanagement.



Third party shipmanagers and the shipowners' managers

By George S. Gyftakis,

Managing Director - Mediterranean Maritime s.a.

The ownership of vessels for a Greek Shipowner, is more than just a job. It combines a proud tradition of maritime heritage; a service of transporting goods around the globe thus enabling the smooth process of international trade; the provision of employment to shore based and onboard Greek personnel, as well as international crew members; and obviously hopefully a wise investment, offering healthy returns. However, perhaps even more than this, it is the love of the business of successfully managing ships. I firmly believe that this is the only way a vessel can be managed in an acceptable, responsible, successful and commercial manner. A Third Party Manager who may manage many vessels for many diverse owning interests, cannot focus on the optimum and most beneficial way to provide technical, operational and commercial management for a single vessel. In my opinion you cannot be a responsible shipowner, unless you are also able to manage those ships. And, by using the word manage, I mean that the Owner must know everything about all aspects of Ship Management generally, and especially about the management of his own ships.

Therefore, the Owner should be able to follow the day-to-day

operations of his vessels, starting from crewing and victualling, to supplies insurance and claims, not to mention the general condition and maintenance of his vessels for all technical and safety matters. Finally, the Owners' knowledge of commercial operations of his vessels, in conjunction with the aforementioned, is a MUST!

As Owner and Manager it is my responsibility to ensure that my ships are safe and that they provide the service for which they are meant. That is, the safe and timely transportation of cargo from one port to another, i.e. - the vessel's performance is linked with the Managers/Owners performance and reliability.

I am not disputing that there is a place for Third Party Ship Managers. They have a job to do regardless of how they do it. The difference between Third Party Ship Managers and the shipowner Managers is that the Third Party Ship Managers do not manage ships for shipowners - they manage ships for investors. This is the main difference between traditional Greek shipowners and many so-called shipowners in other parts of the globe.

If, for example, we look at many listed shipping companies in the United States and in Europe which use Third Party Managers, we see that the ships are merely investments which are bought, hired and sold with the hopeful purpose of earning a decent return on investment for their investors. We have seen many cases like that as it applies, for example, to the huge number of German owned vessels which are managed from Cyprus and elsewhere, as well as a lot of Norwegian and British companies. These so-called shipowners, have stumbled into shipping because they wanted to try their luck with the surplus cash they had. They could equally have been investors in property or greenhouses. So in my opinion, those people are not entitled to the title of shipowner.

For such investors, the job of the Third Party Ship Management, is merely to keep the vessel in an acceptable condition between acquisition and sale, and hopefully succeed in employing the vessel at a rate which pays all costs and leaves a satisfactory return, and if the worst comes to the worst - to break even. The investor is not interested in the day to day affairs of managing a ship. Indeed it is likely the case, if one looks at the fate of many shipping investors in public companies recently in the US, that they cannot differentiate between the bow and the stern or know the difference between the left port and the right starboard.

They cannot distinguish between different types of engines, the pros and cons of which yard the vessel was built in, or the benefits or otherwise, of various flags and crew selections. Finally, when all come together, it is doubtful whether the investor is able to distinguish between a good and not so good, manager.

It is in such a case, where the shipping investment is in the same drawer as the investment in retail stores and in dot.com companies, where a Third Party Ship Manager might play a role.

I have voiced my opinion before on the merits of Third Party Managers in conferences and publications, in Greece, U.K. and in other parts of the world. I will only repeat, that I believe that such managers do not have the same target of providing "OPTIMAL" performance, because a "SATISFACTORY" performance is

all that is required.

A Third Party Manager does not give the same degree of responsible hands on service, that an in-house manager is able to give. I would refer to it as "box management". If the right boxes can be ticked on the Manager's vessel scorecard, then everything is fine. Whether this is done in an economical way, or in the most expedient way vis-à-vis the requirements of the vessel, is not of any concern.

Indeed, rumour has it, that amongst the poorest claims records with P & I clubs, are some of the largest Third Party Ship Management companies.

However, the real Shipowner - and I include myself in that category - is looking to "OPTIMISE" performance. A "SATISFACTORY" performance as probably performed by a third party manager, is not good enough. Thus it is not acceptable, whatsoever!

I am not saying that in-house commercial, technical and operational management of ships is something all shipowners should do. But it is something that all real shipowners should do. Hopefully by now, you will know who fit into this category. For those real shipowners who care about their business, their staff and their investment, management must be handled in-house.



**ΒΙΒΛΙΟΧΑΡΤΟΠΩΛΕΙΟ
ΤΥΠΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΝΤΥΠΑ**

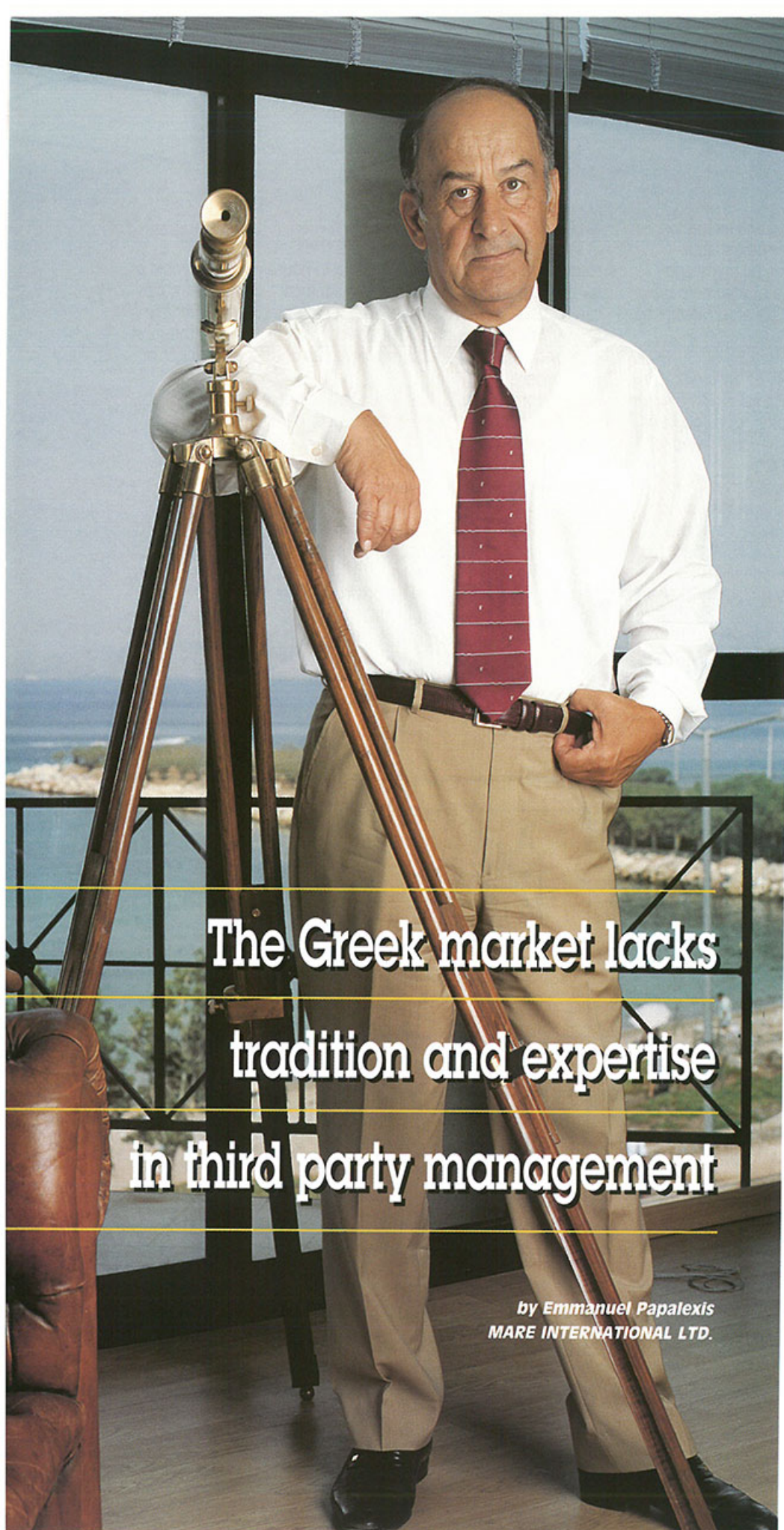
ΔΙΕΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΩΝ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ



- **Είδη Οργάνωσης Γραφείου**
- **Ναυτικά Έντυπα**
- **Τυπογραφικές Εργασίες**
- **Γραφική Ύλη**
- **Αναλώσιμα Fax, Telex, Computers**
- **Είδη σχεδίου**
- **Σχορικά**
- **Σφραγίδες**

**ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 23, 185 34 ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΗΛ.: 010.41.71.754, 010.41.34.722**

ΑΜΕΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗ



The Greek market lacks tradition and expertise in third party management

by Emmanuel Papalexis
MARE INTERNATIONAL LTD.

I will attempt to present my views regarding the difficulties encountered by local third party Managers in attracting new customers, although the topic is restrictive.

Before dealing with the specific issue one must review the peculiarities of the Greek market as well as the other factors of the Shipping industry, which affect Shipmanagement.

Starting with the particular elements of the Greek market it should be highlighted that it lacks tradition and expertise in third party management unlike what happens in other shipping centers worldwide.

The capacities of Shipmanager and Shipowner coincided in the same person in the past and still nowadays. Shipowning companies and shipmanagement companies cover identical interests notwithstanding the fact that they are represented by different legal entities. According to the prevailing practice, small or large scale shipowners tend to manage their own vessels. In Greece it is not common practice for Investors to buy ships and assign their management to third parties, while such Investors are engaged in different business. The so called "third party management" is indeed restricted. The new concept of third party management is adversely affected by the above factors, namely the long lasting different practice and philosophy. In order to attract customers a third party manager needs the trust of shipowners and has to prove that he is able to manage the shipowner's vessels equally or more efficiently and cost effectively than

the shipowners themselves. Third party managers must demonstrate that they avail a sophisticated and resourceful infrastructure.

Having admitted the said inherent difficulties of the Greek market, one should not underestimate the development of certain new tendencies and trends, which are necessitated by the prevailing market conditions. We are, probably, going through a transitional period leading to significant changes of the model shipping company and shipping companies infrastructure.

Sailing through the "oceans" of globalisation and conglomeration it is naïve to believe that the infrastructure of Greek Shipping Companies shall remain unaltered. As we already noted, we have witnessed changes which are indicative of future shifts in the trend, mentality and past practices.

Outsourcing of certain management functions is becoming more frequent. A significant number of shipping companies are no longer recruiting their ships with their own crews but have instead entrusted manning of their ships to independent Crew Managers or Third Party Ship Managers.

Technical Management is often outsourced. Market dynamics will eventually lead to elimination of the difficulties, which Ship Managers currently face. Charterers prefer to charter vessels managed by large firms. Banks show "smiling faces" to financing deals with large scale shipowners or ship managers. Compliance of the Shipowners with constantly increasing regulations inflate

operational expenses. Small operators will not be able to cope with such additional financial burdens.

Greek shipping flourished not only grace to the few famous big names but also thanks to numerous smaller shipowners who sailed their ships all over the world competing successfully with their foreign counterparts in the international shipping arena!

However, in the new historical order we should expect "fall backs", reorganisation and changes in the majority of such small companies. They may merge with other companies to form bigger units or pool their ships under the protecting umbrellas of big management companies in an attempt to achieve costs containment and easier access to shipping resources.

Ship Management Companies should, therefore, approach the sector of smaller shipowners among their other business targets. It goes without saying that business from small shipowners are not the only source of business of Third Party Shipmanagers. There could also be room for management services among the larger scale shipowners. We have witnessed big shipowning companies outsource services to third party managers.

Concluding, one may safely state that Third Party Shipmanagement concept has not yet reached its fullest maturity in the Greek market, contrary to what has happened in other shipping markets. It is, however, gradually gaining ground and it is expected that soon it will be established that, after all, it is not a ...bad idea!

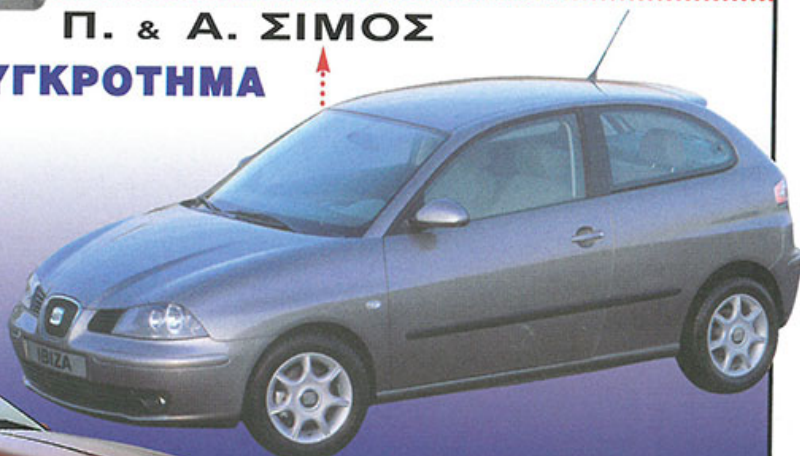


Impocar A.E.

Π. & Α. ΣΙΜΟΣ

ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ

**48 Μηνιαίες
Ατοκές Δόσεις**



**ΠΩΛΗΣΕΙΣ
SERVICE
ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ
ΑΞΕΣΟΥΑΡ**

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

Shipmanagement an outsourcing debate



**By Peter Cooney,
CEO V.Ships
Shipmanagement
Division**

It is likely that the Greek market will outsource all or part of ship management activity over the next few years.

Our experience to date is that there is still fear and mistrust within the Greek ownership community and they remain uncertain that outsourcing can be good for them and that if the relationship is based on trust, integrity and transparency it would work for all parties and to the benefit of the ship owner.

So Far: Ship management in the modern idiom was probably started in the late 1950's by a number of companies although Denholm Ship

Management in Glasgow was widely recognized as being the model that was used although others followed fairly quickly and soon internationalized the business.

Most of these companies started off because they had been family ship owners and due to fleet reduction and other market driven issues wanted to retain and use their expertise including

office and seastaff and to allow them to continue operation until times changed. They then became ship managers in their own right with a business deriving profits solely from that operation. Early ship managers were generally managing ships from the simple end of the market place and typically started business with tween deckers and ultimately bulk carriers.

The systems used at that time were simple by today's standards and the expectation of the ship owner clients was not as high at that time.

It was said that the entry fee was low and a man, his wife and a



dog could run a business producing accounts on an occasional basis and using cable and telex traffic to call the ship and communicate with the customer. The quality of the crew which generally was European at that time was such through experience and competence that they needed little supervision, were self-contained and effectively managed the vessels themselves with support from the managers' limited systems.

Although the original managers dealt with simple vessels at the outset, as time went by so they became involved with more specialist ship types and the embryo became more established in the international shipping community.

Every now and then another hurdle was cleared as more owners chose to outsource part or all of their ship management services to third party ship managers. About this time there was also a fashion for large ship owners to form in-house ship management organisations in order that they could better understand and control running costs and identify establishment and overhead costs attached to the ship operation and this process continues to this day where more and more ship types are added to the portfolio of international ship managers and now include, for example, cruise ships, container service vessels, LNG, LPG, chemical and product tankers and of course large crude carriers and many other niche vessels such as heavy lift, naval types and so on and it can be said that the industry has now matured almost half a century after it was first contemplated.

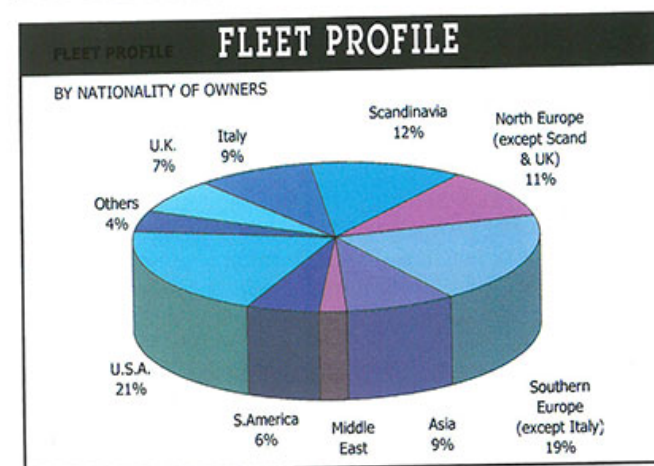
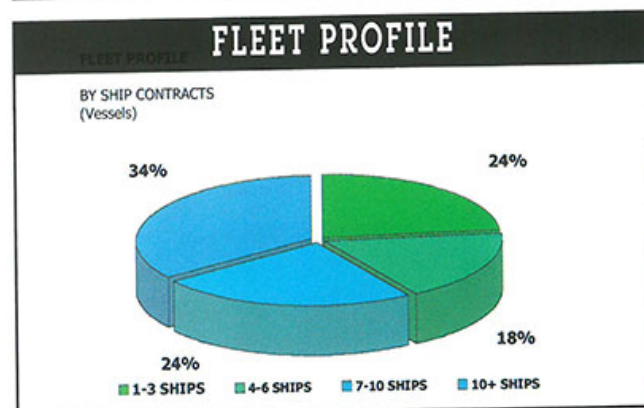
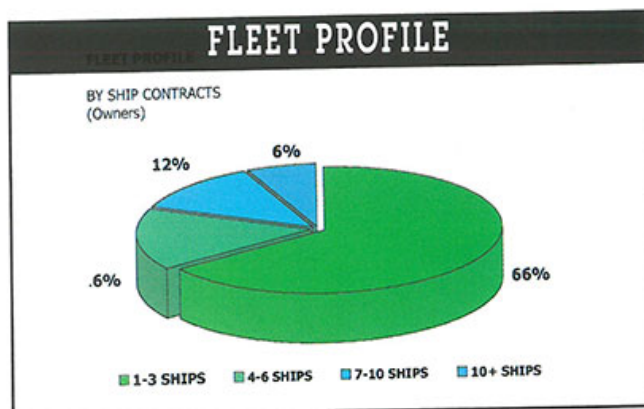
Outsourcing: In the V.Ships ship management portfolio which numbers about 350 ships in full management, it can be seen, on the enclosed pie chart, that very many of the clients of this company are owners with relatively few ships but increasingly we see outsourcing decisions made by customers who have larger fleets. It is difficult to estimate at what point a ship owner will choose to outsource, but of course there are many reasons why they may choose to do so. By far and away the most obvious of these is cost reduction and I think it would be fair to say that if you asked owners to be as precise as they possibly can in terms of their needs for third party ship management they would say the highest possible quality at the lowest possible price.

There are two elements of price, of course, one is the fee charged to ship owner customers for providing the service and also the control over the running costs of the vessel in all areas. I hasten to say that there is price driven competition but with increasing signs of a quality premium.

As well as reducing vessel or fleet operating costs, there is an opportunity for clients to reduce overheads if this is appropriate to them and many choose to do so, either all or part of their fleets outsourced.

In today's litigious and difficult world which is laden with risks of one kind or another, risk management is an essential component of ship management whereby we attempt to minimize risk at every opportunity and to be in control of liability.

Part of this process which today can be described as the compliance culture, is the need, particularly with tankers vessels, to adhere rigorously to all rules and regulations and vetting requirements from charterers ensuring that the managed fleet at all times is ready for sale, hopefully at a premium due to the improving condition of the asset and in a controlled cost and the use of the vessel at all times maximizing income whatever market conditions prevail and in all of this to reduce the hassle factor involved in managing ships in today's environment. Companies like V.Ships have large staffs of Safety, Quality and Risk specialists

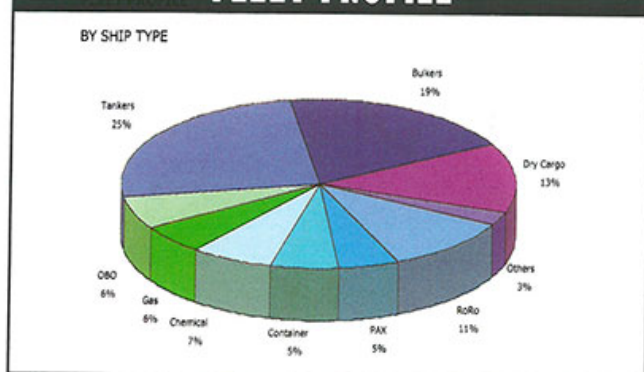


who spend their lives ensuring that this happens.

It is also likely that ship owners may choose to outsource because of their difficulty in acquiring crews with the right competencies and skills to manage their vessels today in the environment as outlined above. Companies like V.Ships employ very many thousands of seafarers who fit the purpose and interestingly as time goes by it is less easy for ship owner clients with a relatively small number of ships to provide this solution internally. Obviously, training, the ISM Code and STCW plays a part in this decision making process.

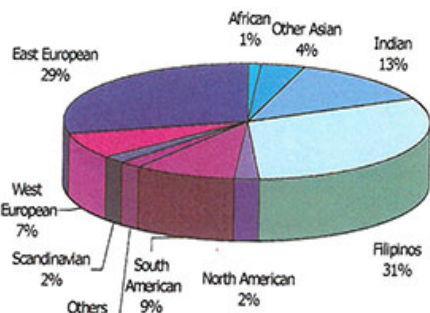
By selection of a third party ship manager, some clients can increase operational flexibility allowing them to invest and divest without financial or operational risk. For example, a clients operating a fleet of bulk carriers may choose to enter the wet market without a management team or seastaff who are understanding of these ship types and this may represent

FLEET PROFILE



V. SHIPS CREW

CREW MANAGEMENT DRIVER OF OUTSOURCING (COST SAVING AND MANAGEMENT TIME)
V.SHIPS HAS ACCESS TO 22,500 SEAFARERS
NATIONALITY BY REGION



an opportunity for a third party ship manager, such as V.Ships.

In summary, the decision to outsource gives the ship owner more time to focus on his core business requirements and to spend more time on issues which are critical to him, i.e. the timing of sale or purchase, fixing the vessel or vessels at premium rates, building relationships with his customer, and allowing the professional ship manager to deal with the rest of the process.

It is our belief that outsourcing will continue and grow in the future as support for increased outsourcing continues and this market has grown and probably will grow at around about 5% per

annum and as said above will introduce new ship types until the third party ship management organisations effectively manage all known ship types trading the world today. Notwithstanding this growth, it has been suggested that there has been a growth headroom of approximately 75% of the market as market penetration today is estimated to be about 25%.

Greece: It is interesting, but maybe not surprising, that different sectors, different nationalities outsource at different items in the cycle, depending on a number of circumstances which are prevalent in that geographical area and at that time. Examples may be that the last people to outsource have been, in my experience, countries like Norway and Greece where they have a history of maritime affairs, a long history of seafaring and a proud birthright. I recognize these instincts and symptoms because as a Master Mariner in the British Merchant Service I saw it all happen around me some years ago and the companies and the people who worked in shipping in Britain were no different from those who are working in shipping in Norway and Greece, although the Greeks may argue differently.

If you look at the Scandinavian model, many of the Norwegian companies have outsourced to ship managers and the ones that are left tend to be the very large organisations who can justify with ease their own position in the management scene.

We are aware, of course, that outsourcing in Greece has not yet become fashionable although more and more ship owners in Greece are using ship managers to source and deploy, train and pay their crew. There may not be the same likelihood of wholesale outsourcing in Greece, although my personal belief has always been that it will happen in a limited way for the reasons outlined above because the Greek market place, when all said and done, is in no way insulated from the rest of the shipping world and recent experience tells us that it is no cheaper in managing ships than anywhere else in the shipping world.

It is my logic, therefore, that the Greek owner will make the same decision as a Norwegian and the British owner for the same reasons, i.e. highest quality at lowest price and when we have the cyclical downturns in the freight market then we see more activity in terms of enquiry from Greece although it is true to say that these enquiries have not yet been converted into real ship management contracts other than on an occasional basis. I can hear Greek ship owners saying, "No, no, we will be different" and maybe that will be the case, but time will tell.

QMS
QUALITY MARITIME SERVICES S.A.

GRATIA
Relations

Two days seminar and workshop in Crisis Management-Media response,
held in Athens on a monthly basis,
organised by leading experts in the field.

Contact Kate Lyrantzis or Kiki Voulgari at tel: 210-9530680



The fast way to Denmark and the rest of Scandinavia

Maersk Air provides daily direct flights to Copenhagen with transfer connections to Scandinavia, Baltic, London and Birmingham. Call your local agency or our general sales agent for Maersk Air: APG Hellas SA. Tel. 210 3603 120, 210 3607 741

Hotel accommodation in Copenhagen may also be booked through Maersk Air.

Flight	From	To	Dep.	Arrival
DM 141	Copenhagen	Athens	11.00	15.15
DM 142	Athens	Copenhagen	16.05	18.25

**MAERSK AIR**

www.maersk-air.com

It's got to be perfect

Differentiation: Not all ship managers are the same, although it could be argued that there is little difference between the top five or ten. I am not sure that this is true because I think that culturally all ship managers are different and they are different in the way that they build relationships with clients, they are different in the way that they use systems, and they are different in their mission, their vision and their shared values.

Ship managers have different reputations, one from the other, use different management teams who probably have different styles of operation and communication.

Ship managers therefore will choose to differentiate in different ways and try and sell their products in the market place on that basis.

I think it is imperative, notwithstanding the above, that ship management services are provided transparently to clients and we need to be fully transparent in terms of all that we do and particularly in access and reporting.

I believe it is imperative that the ship management industry provides greater measurement against performance so clients can see, almost at a glance, that they are getting value for money and can test the ship manager against contracts at any time and also by attending onboard ship.

My belief is that today many ship managers are too inflexible and sell to the owner what they want rather than what the client

needs and in a sense they do not customize their service to the client.

It is the case that there is a lack of honesty and integrity in some parts of the third party ship management business and the industry needs to solve these problems urgently in order that they can be seen as being part of a fully mature business which provides high quality services to an intelligent customer base.

The Future: I think that third party ship managers can provide a service to Greek clients which would be to their benefit and that by and large ship managers do provide a high value service and do add value as a result of their performance.

Obviously, it is important that a Greek ship owner contemplating the use of third party managers is very precise and orderly in his selection process, but most importantly chooses a ship manager because he likes him, they can build a relationship, he can trust him and control him, as appropriate.

As the highest quality at the lowest price could be one of my denominators in the business it is equally obvious that the ship owner cannot trust the ship manager then he will certainly not employ him. It is important that a selection process is used because there are still a significant number of ship managers with varying degrees of competence and today the industry does not link the rewards or remuneration from the services provided with a result.

As time goes by, due to the ever increasing demands on the industry in terms of quality, competence, cost control, safety of crew, the ship, the cargo and not least of all the environment, the demands will increase for ship operators and managers to become completely transparent. If nothing else does, the need for greater international security will drive the process.

We should bear in mind that this headlong pursuit of transparency and the ability to measure a performance against set criteria will probably mean that the best ship managers will compare and even surpass the owner's in-house teams' ability to provide similar or more complete information.

I have taken into consideration two fundamental requirements:

1. To compete with other ship managers and to always succeed in that competitive environment is of prime consideration.
2. To provide a level of service which is sufficiently persuasive to win the confidence of ship owners who have not yet outsourced, gain their trust and therefore their shipmanagement contracts. In order to compete in the Greek market, we understand that transparency, integrity and trust are and will be a given and we need to offer Greek clients a better service for their money in a more convincing and measurable way.

If asked what the greatest driver would be to open the Greek market place to third party ship managers it would may be the supply and training of crew, particularly for specialist vessels and particularly for all tankers vessels.

The services that are provided today are Technical, Marine Risk Safety & Quality, Purchasing, Accounting, Insurance, Operations and Crewing & Training.

Companies like V.Ships also provide a large number of other services to clients including Marine Travel, Consultancy and so on which also may be a door opener for more integrated services to follow.

No 1 in World wide trading in new and second-hand maritime /offshore equipment

- Lifeboats—totally enclosed/partially enclosed/open
- Tenders
- Mob.Boats
- Work Boats
- Rescue Boats
- Fast Rescue Boats
- Davits - ships and rig davits/single arm/liferaft davits
- Liferafts
- Immersion Suits
- Deck Cranes
- Rig Cranes
- Helicopter Decks
- Winches -diesel/hydr./electric/air
- Capstans
- Hydraulic Power Packs
- Anchors • Chains
- Reverse Osmosis Plants
- Sewage Treatment Plants
- Generator Sets
- Air compressors
- Azimuthing and tunnel thrusters
- Accommodation Modules
- Firefighting systems
- Pumps • Purifiers
- Grabs • Fenders
- Various Maritime /Offshore Equipment

Upon request we will send you an offer with technical specifications and prices

Norwegian Maritime Equipment AS sells, buys and negotiates new and second-hand maritime / offshore equipment. Delivered with documentation, certificates ISO 9002

NORWEGIAN

MARITIME EQUIPMENT

Agent in Greece:

MARINE CONSULT INTERNATIONAL LTD.

Tel.: 010 42 85960/61

Hatzikyriakou Av. 15-17, Piraeus 185 35

Fax.: 010 42 85962

E-mail: maricons@comlink.gr

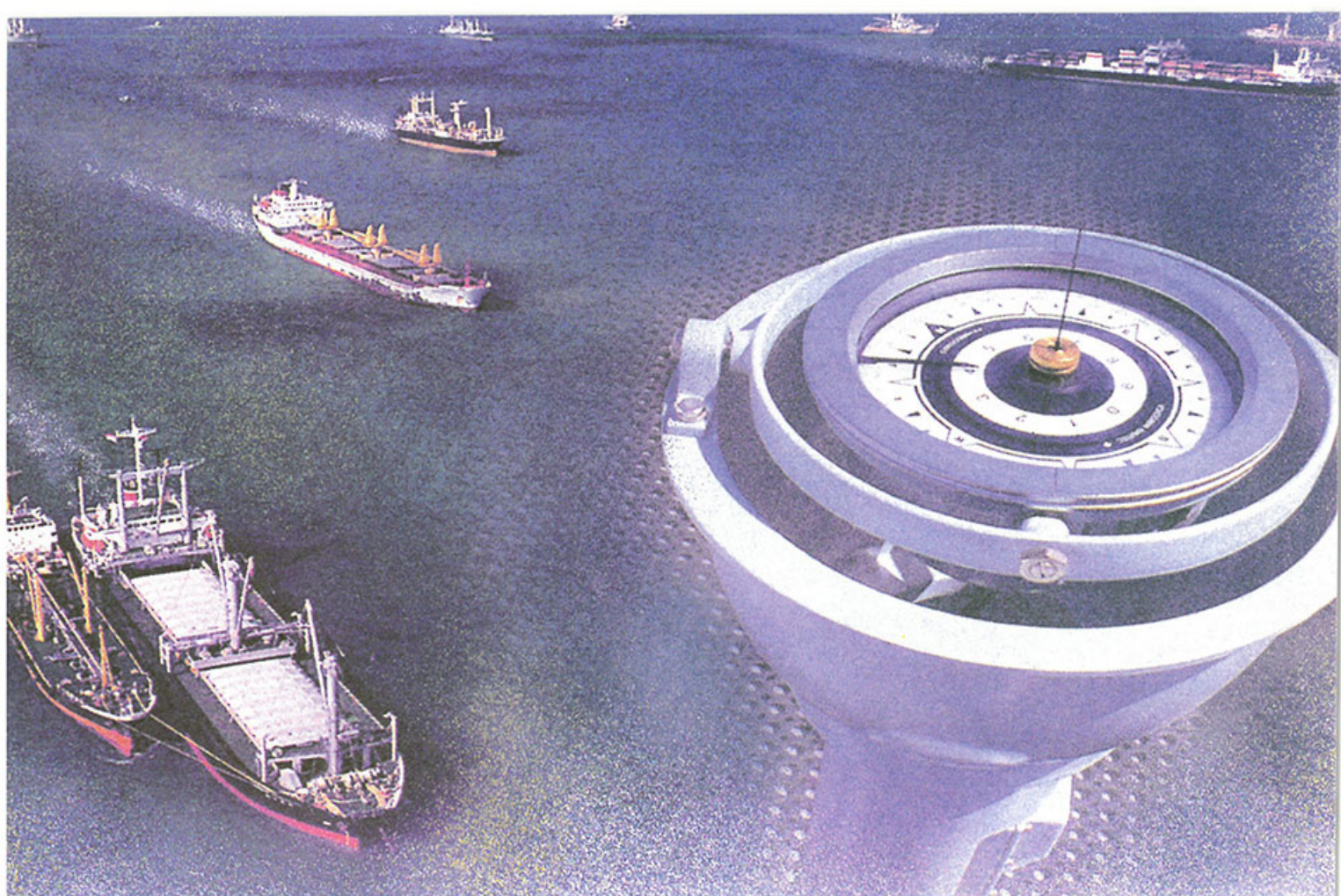


HARBOUR TOWAGE TERMINALS ▸ SALVAGE TRANSPORT & HEAVY LIFT

WWW.SMIT.COM

OUR EXPERIENCE, YOUR ADVANTAGE





Third party shipmanagement: A shipowners' perception

by Eberhard Walther, General Manager - Interorient

Is Ship Management today a mature industry?

There exist quite a spectrum of comments when it comes to comprehensive answer to this question. Many say "yes" it is a mature industry and others who are belonging to the leaders of this segment of the shipping industry, are holding the view: matured on what assumption and what are the criteria?

One thing however is certain, third party Ship Management today is for many ship owners, financial institutions and ship financing banks a important alternative compared to their in-house option for a number of good reasons:

- Specialized in Management services
- Purchasing power for consumables and stores
- Economy of scale
- Human resources

What does an Owner expect to receive from a Ship Management Company?

The owner can expect a complete service as detailed and agreed in the BIMCO Ship Management Contract. By deciding to outsource his valuable assets he should be convinced that he receives a professional services covering all the elements which guarantee a safe and environmental responsible operation. The owner also

expects to receive regular reporting on the financial status, adherence to agreed budgets and technical performance. He also expects that the Manager represents and protects the interest of the Owner in a responsible manner so that he can focus on the commercial side of the business i.e. generate income.

Attracting new clients - A Ship Managers nightmare?

We certainly would not call it a nightmare but it is true apart from the management function to get new clients is the most challenging job and as in every industry you are only as good as your product sells. It is certainly not done by telemarketing, through the Website or other I.T. supported techniques. Ship management has something to do with trust and personal relations and to gain trust and establish personal relations take time and good arguments to convince an owner to let his assets, be managed by a third party. Today you need to be a well established Ship Manager to be able to do a proper market research, identify clients and to go for it.

Are Greek ship Owners suspicious towards a Ship Manager's policies?

Greek Ship Owners have a long history and most of the companies

were privately owned and family driven and to manage their own ships has always been the policy. Many owners are seafarers by profession and certainly many of them have been sailing on their own ships. In other words there is naturally a reluctant attitude vis a vis Ship Managers.

However, we are of the opinion that this is changing as less and less smaller Ship owners can maintain a fully fledged Management section and therefore considering outsourcing a viable option

Is the Ship Management industry lacking transparency?

We think it is a question of interpretation as the agreement between the owner and the manager can be defined in different ways. Today it is common for the Crew Management you may agree a "lumpsum" or a "Cost Plus Fee" arrangement which in itself defines the level of transparency. The complete management allows for similar agreements and again the level of transparency is up to both parties and their personal trust and relation.

We in principle following an open book policy enabling every interested owner to define his level of transparency. I would not share a general view that the industry lacks transparency as it is certainly different from company to company. The major big and medium size ship managers are offering today quite similar products, working according to same standards and are all

certified by the relevant institutions.

Ship Owners versus Ship Managers, Tradition versus uncertainty?

I think this is a very interesting question in particular Greek shipping has a very long tradition and management has always been an integral part of their activities. Hardly a decade ago no ship owners would listen to you about third party ship management. Now that this particular industry has grown and looks after more than 25% of the merchant fleet worldwide it is evidence enough that we cannot talk about "uncertainty" anymore. There are always black sheep in the family but this is common for all businesses.

It is my firm belief that professional managed companies who are running their business along the line the actual rules and regulations and place people's health, safety and the environment high on their agenda will be able to retain and develop their position in the market.

The ever changing regulatory demands in the shipping industry have a great impact on the management of a ship, many ship owners face problems to deliver what is required because of lack of skilled personnel and costs involved. For those the ship manager is the best alternative as he is the "specialist" and not a "uncertain factor".

T.W.A. transit worldwide agencies s.a

Why T.W.A.?

Because we believe we can make a difference to your business. "Good service" is a common but important phrase.

To live up to its meaning is difficult, but we believe that having the right spirit and work ethic will enable us to fulfill our commitment to good service.

108 Kolokotroni str. - 5th floor

185 35 Piraeus Greece

Tel.: +3010 - 4101290, 95

Fax: +3010 - 4115332

E-mail: twa@twa.gr

T.W.A. and our international port agency network, are ready to make your day a little easier.

By using our company, your business will not be a part of our system, but our system will be a part of your business.



THE SITUATION IN WORLD SHIPBUILDING

Extracts from the fifth report from the European Commission to the Council of Ministers

Part 2

DETAILED COST INVESTIGATIONS

Update of previous investigations

In order to collect the necessary data, the Commission has recourse to consultants whose ongoing study has defined a cost breakdown model, including all relevant cost components both of the direct ship production and the shipyard in general. The model is based on cost elements covering direct costs (materials, labour, equipment, etc.) and indirect costs (financing of the ship and of the - production equipment, overhead, insurance, etc.). The calculated building price also includes a 5 % profit margin. More details of the cost model can be found in Annex I of the first report.

As the study develops, additional information is gathered and used to validate previous cost investigations. Consequently, the 32 orders placed in Korea covered in the first four reports have been recalculated and the updated findings are given below. As already stated in the first report all parameters are based on a prudent approach to ensure that calculated minimum costs for particular projects will be difficult to challenge. The updated analysis includes assumptions on inflation. With orders taken now but executed in the coming two to three years it is considered normal business practice to assess future costs at the time of building up to delivery.

Since the 4th shipbuilding report the analytical approach has been reviewed in order to compare investigation results based on the

initial method, namely the calculation of contributions to debt servicing (in USD per cgt) that have to be carried by the individual shipbuilding project, to results based on "costs" stemming from facility depreciation. There is no consistent approach to depreciation in Korea, i.e. different shipyards use different depreciation periods and calculation methods and it is therefore very difficult to assign those costs to individual shipbuilding projects.

Nevertheless these alternative calculations have provided a clear picture: Yards, such as Hyundai (HHI), Hanjin (HHIC) and Samsung (SHI), which have not benefited from large scale debt restructuring and which operate comparatively "old" facilities show (slightly) higher production costs under the debt-based methodology, while yards, such as Daewoo (DSME) and Daedong, which benefited from debt reductions and moratoria but operate comparatively "new" facilities show (slightly) higher production costs when basing the investigations on the depreciation approach. The two approaches give very similar results for the other two major Korean yards, Hyundai Mipo and Samho. Of course, results are also influenced by the financing terms of the individual projects investigated. Large up-front payments allow the yard to collect interest while tail-heavy payment terms increase financial costs. On the other hand these payment terms have no influence on depreciation. Delivery dates for individual orders may also play a role, if for example debt moratoria have expired by

then and the vessel needs to contribute to the required debt servicing. In summary the differences between the two approaches are insignificant and do not change the conclusions from the individual cost investigations.

In the context of the first shipbuilding report nine orders placed at South Korean shipyards were investigated. In addition to these orders, nine more orders placed in Korea have been analysed for the second report and seven investigations were added in the third report. The fourth report covered seven additional orders. The Commission ensured a balanced selection of shipbuilding contracts while taking into account the overall objective of the exercise, the relative urgency of the matter, and the availability of meaningful data for comparison. The Commission is convinced that the information entered into the analysis is at present the best available and reliable. Table 2 summarises the updated findings for the 32 orders placed in Korea. In order to be consistent with the previous reports and as differences between investigation methodologies are in general not significant, all results presented are based on the debt servicing approach.

New investigations

Since the last shipbuilding report six more orders (all placed in South Korea) were investigated in detail, in order to establish the actual building costs. The investigated orders are:

- VLCC, 48 120 cgt, to be built at Samho Heavy Industries;
- LNG carrier (series of 5), 71 850 cgt, to be built at Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering Co. Ltd. (DSME);
- LNG carrier, 69 675 cgt, to be built at Samsung Heavy Industries (SHI);
- LNG carrier (series of 2), 88 500 cgt, to be built at Hyundai Heavy Industries (HHI);
- Suezmax crude oil tanker (series of 4), 30 800 cgt, to be built at Samho Heavy Industries;
- 5 762 TEU containership (series of 2), 42 835 cgt, to be built at Samsung Heavy Industries (SHI);

Table 1 summarises the findings from the new cost investigations.

While the level of price under-cutting seems to diminish, mainly due to foreign exchange gains in 2001 which are expected to be eroded by forecasted wage increases and inflation 11, the

investigations confirm certain known business patterns of Korean yards. As mentioned before the cost investigations and their under-lying assumptions are constantly reviewed in order to take into account the latest developments in the yards and in the Korean economy. Therefore debt restructuring and re-financing efforts, as well as more favourable conditions e.g. stemming from increased cash flow, are recognised and results therefore may look more positive. However, the Commission concluded in its TBR report that most of these efforts cannot be considered compatible with WTO rules and Korean yards, despite coming close to covering their operating costs, are causing material injury to EU shipbuilders. Without recognition of the various measures undertaken in Korea in order to improve the yards' financial situation the results of the cost investigations would show a serious gap between full costs and offer prices. Samho, like its predecessor Halla, continues to price vessels far below building costs, although losses of up to 40 % of actual building costs as in the past are no longer accepted since the management of the yard was taken over by Hyundai. Samho also increased production under the new management, nearly doubling it and focussing mainly on tankers and thus achieving a better economy of scale. Prices at Samho are now seen to reflect at least operating costs, although there is still no provision to service or reduce the company's debts.

DSME has become the leading builder of LNG carriers in the world, with sixteen ships on order, giving the yard an economy of scale unseen before. However, the detailed analysis undertaken revealed that for the construction of LNG carriers there are limits to the improvement in efficiency as some yard equipment needs to be duplicated, leading to high up-front investment costs. Furthermore, DSME managed to start as a new company in late 2000, shedding most of the debts of its predecessor. Therefore DSME can operate a very large state-of-the-art shipyard without the massive initial investment costs being reflected in their product prices. Nevertheless DSME still stands at a debt to equity ratio of 279 % (estimated for 2001), and although it is currently cash rich due to high order intake in 2001, this is likely to be dissipated when those orders need to go into production and the actual building costs begin to be incurred.

SHI remains burdened with a comparatively high level of debt (the

Table 1 - Comparison of reported order prices and calculated construction prices for selected new ships (new investigations)

Shipyard	Shiptype	Owner	Contract price (Mio. USD)	Normal price 9 (Mio. USD)	Loss/gain as % of normal price
Daedong	35 000 dwt tanker	Seaarland	21,5	26,0	- 17 %
Samho	VLCC	Oldendorff	69,5	81,0	- 14,2 %
DSME	LNG	Exmar	162,0	159,1	+ 1,8 %
SHI	LNG	British Gas	162,5	166,0	- 2,1 %
HHI	LNG	Golar	162,6	159,3	+ 2,1 %
Samho	Suezmax tanker	Thenmaris	43,0	54,0	- 20,0 %
SHI	Containership	CP Offen	55,0	59,3	- 7,3 %

Table 2 - Comparison of reported order prices and calculated construction prices for selected new shipbuilding contracts (update)

	Shipyard	Shiptype	Contract price (Mio. USD)	Normal price 9 (Mio. USD)	Loss/gain as % of normal price	Ref. to ship- building report no.
(*)	Daedong	35 000 dwt tanker	21,5	26,0	- 17 %	1
	Daedong	Panamax bulker	18,5	26,1	- 29 %	1
(*)	Daedong	46 000 dwt chemical tanker	24,5	28,1	- 13 %	2
	Daedong	2 500 TEU	30,0	31,4	- 4 %	4
(*)	Daewoo	VLCC	68,5	73,6	- 7 %	1
(*)/(**)	Daewoo	Ferry	74,3	89,0	- 17 %	2
(*)	Daewoo	Panamax bulker	22,5	23,5	- 4 %	2
(*)	Daewoo	LNG carrier	151,1	159,6	- 5 %	3
	Daewoo	ULCC	85,0	94,0	- 10 %	4
(*)	Halla	Panamax bulker	18,9	31,0	- 39 %	1
(*)	Halla	3 500 TEU	38,0	52,8	- 28 %	1
(*)	Halla	Capesize bulker	32,0	45,8	- 30 %	2
	Samho (ex-Halla)	Aframax tanker	33,5	41,3	- 19 %	4
(*)	HHI	6 800 TEU	73,5	81,0	- 9 %	1
(*)	HHI	5 600 TEU	54,3	59,3	- 8 %	2
(*)	HHI	LNG carrier	165,0	182,5	- 10 %	2
(*)	HHI	5 500 TEU	56,0	64,6	- 13 %	2
	HHI	Ferry	70,0	88,4	- 21 %	4
	HHI	Suezmax tanker	43,0	51,5	- 17 %	4
(***)	HHI	7 200 TEU	72,0	81,0	- 11 %	3
	HHI	Suezmax tanker	43,0	50,8	- 7 %	3
	Hyundai Mipo	Cable layer	37,3	46,8	- 20 %	1
	Hyundai Mipo	Chemical tanker	24,5	27,3	- 10 %	4
(*)	HHIC	6 250 TEU	62,0	66,0	- 6 %	3
(*)	HHIC	5 608 TEU	58,0	62,3	- 7 %	3
(*)	HHIC	1 200 TEU	19,5	21,2	- 8 %	3
	Il Heung	3 700 dwt chemical tanker	10,5	13,0	- 19 %	2
(*)	Samsung	5 500 TEU	55,0	71,8	- 23 %	2
(*)	Samsung	3 400 TEU	36,0	59,9	- 40 %	1
(*)	Samsung	Ferry	69,5	95,6	- 27 %	1
	Samsung	7 400 TEU	79,7	94,1	- 15 %	4
	Shina	Product tanker	21,7	24,1	- 10 %	3

(*) These orders were recalculated after new information on the debt situation of the companies or on the specific order was received.

(**) This order was recalculated after the correct contract price was revealed in the owner's account statement for 2000.

(***) This order was recalculated after the correct contract price was revealed in the press.

debt to equity ratio for 2001 is estimated to be still more than 200 %) and this fact is reflected in their cost base. SHI also suffers from a lower productivity than its Korean competitors, leading to higher wage costs. In addition SHI did not manage to attract multiple orders as Daewoo and Hyundai did and this has to show in the unit costs. After being able to dispose of some non-performing assets stemming from HHI's previous engagement with other Hyundai subsidiaries, HHI seems now to be heading towards profitability. HHI's debt to equity ratio is assumed to reach 183 % in 2001, but,

as with all Korean yards, an assessment of the yard's financial situation is difficult to make. Very few meaningful financial figures are given and published accounts are not very recent and have little or no annotations.

The above text and photos are published courtesy of the European Commission. The full text of the Fifth Report can be found at www.europa.eu.int



MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY GREECE S.A.



Με κέντρο του κόσμου τον Πειραιά
Είναι στην Ελλάδα:
Η πρώτη Ναυτιλιακή εταιρεία
σε κίνηση containers
Η Πρώτη σε αριθμό προσεγγίσεων
πλοίων και σε συχνότητα
αφίξεων αναχωρήσεων
Η πρώτη σε κατευθείαν και χωρίς
μεταφορτώσεις συνδέσεις με όλα
τα λιμάνια του κόσμου
..... και φυσικά η πρώτη στην
προτίμηση των Ελλήνων
εισαγωγέων - εξαγωγέων και
διαμεταφορέων.



12, Akti Poseidonos str., Piraeus 18531, Greece - Tel.: 010.4145.500, Fax: 010.4119.454
43, 26th October & Kefalinias str., Thessaloniki 54627, Greece - Tel.: 0310.507.600, Fax: 0310.507.680
E-mail: contact@mscgr.mscgva.ch, <http://www.mscgreece.gr>



Η μόνη σύνδεση που χρειάζεστε.



Λύστε τα χέρια του πληρώματος σας χωρίς κόστος

Χάρη στην ηγετική μας θέση στις ναυτιλιακές επικοινωνίες, βρισκόμαστε στο κέντρο των πλέον σημαντικών τεχνολογικών εξελίξεων. Ενδεικτικό παράδειγμα αποτελεί το Inmarsat Crew Phone. Απλά το συνδέετε στον υφιστάμενο εξοπλισμό Inmarsat και δίνετε στα μέλη του πληρώματος σας την δυνατότητα πραγματοποίησης προσωπικών κλήσεων χωρίς να βρίσκονται στην γέφυρα. Καθώς όλες οι κλήσεις χρεώνονται απευθείας στο προσωπό που καλεί, θα διαπιστώσετε ότι η διαχείριση των κλήσεων του πληρώματος καθίσταται ευκολότερη από ποτέ. Πρόκειται για μερικούς από τους λόγους για τους οποίους το Inmarsat Crew Phone είναι η μόνη σύνδεση που χρειάζεστε.

Αποκτήστε δωρεάν* το Inmarsat Crew Phone σήμερα.

Επικοινωνήστε με τον δικό σας Inmarsat Service Provider. Για πληροφορίες καλέστε το +44 (0) 2077281777 ή επισκεφθείτε τη διεύθυνση www.inmarsat.com/crewcalling.

*Η προσφορά υπόκειται στους όρους που έχουν καθοριστεί και ενδέχεται να υπάρξει κάποια χρέωση από τον εκάστοτε Inmarsat Service Provider. © 2002 Inmarsat Ltd. All rights reserved.

an inmarsat ventures company

