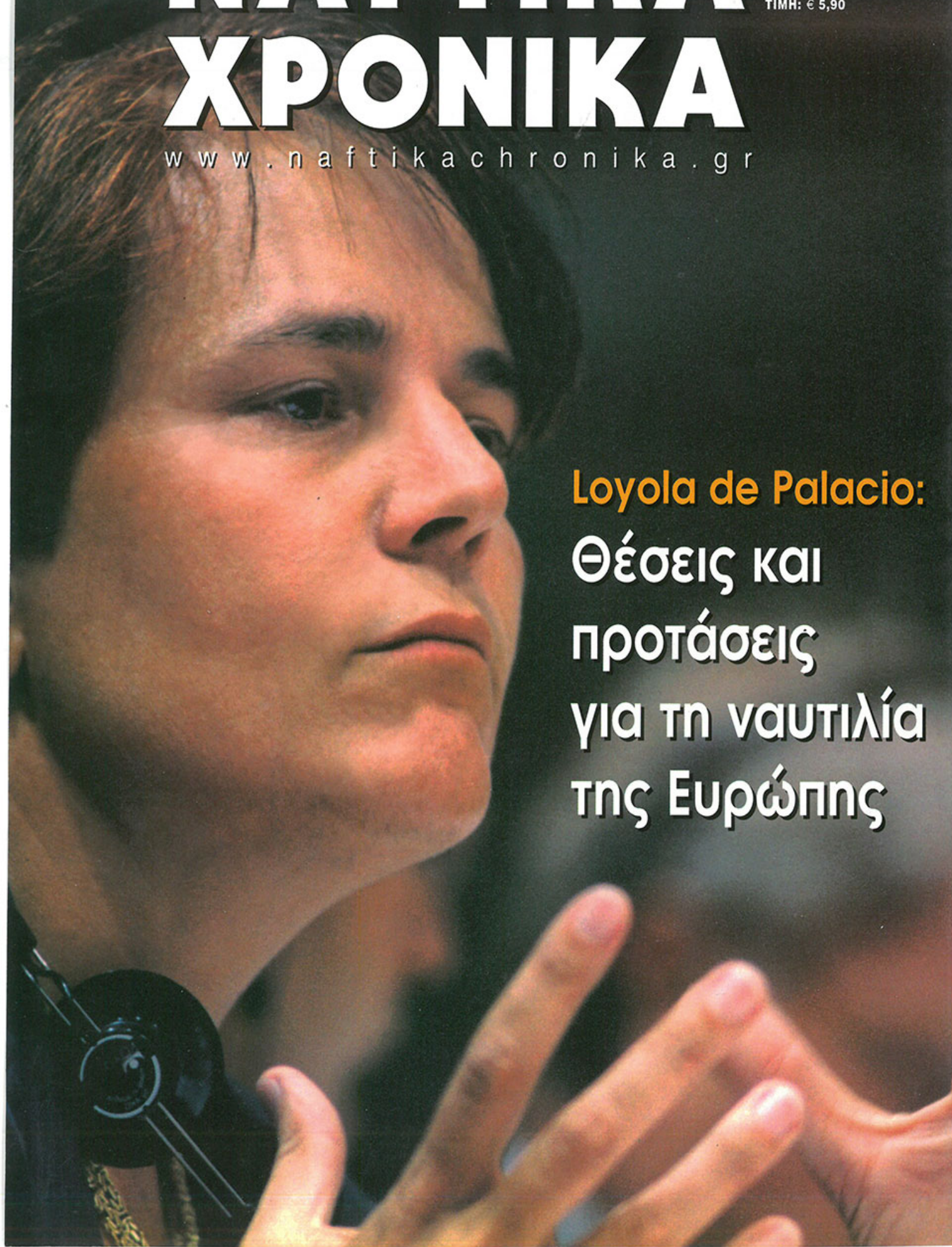


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 58
3/2003
ΤΙΜΗ: € 5,90

www.naftikachronika.gr

Loyola de Palacio:
Θέσεις και
προτάσεις
για τη ναυτιλία
της Ευρώπης



Ανταλλακτικά έτοιμα να ταξιδέψουν



TURBOMED
TURBOCHARGERS, ENGINE & MACHINERY SERVICES

ΓΙΑΝΝΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ ΑΒΕΕ
ΤΗΛ.: 210 4616001 • FAX: 210 4616082
ΚΙΝΗΤΟ: 6932 210060

μοναδική δυνατότητα συντήρησης & αποκατάστασης ζημιών



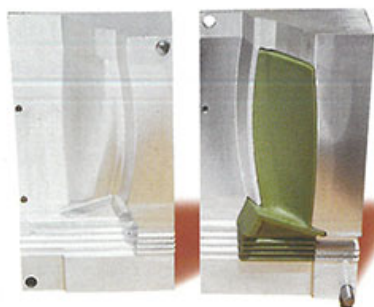
Η TURBOMED είναι κοντά σας.
Σε κάθε ανάγκη, σε κάθε απαίτηση.
Με οργανωμένο μηχανουργείο και εξειδικευμένους
ανθρώπους, σε όλο τον κόσμο.

TURBOMED Ελληνική δύναμη, παγκόσμια εξυπηρέτηση

TURBOMED
TURBOCHARGERS, ENGINE & MACHINERY SERVICES

ΓΙΑΝΝΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ ΑΒΕΕ
ΤΗΛ.: 210 4616001 • FAX: 210 4616082
ΚΙΝΗΤΟ: 6932 210060

www.turbomed.gr



Μετά την χύτευση του κεριού



Κεραμική επένδυση



υλικά

- ανοξείδωτος χάλυβας και κράματά του
- χάλυβες κοινοί και ειδικοί
- σφαιροειδής χυτοσίδηρος
- χυτοσίδηρος
- σιδηρούχα και μη σιδηρούχα κράματα
- υπερκράματα



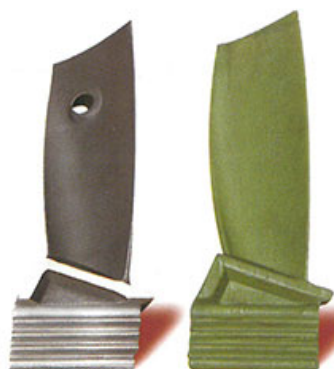
Πυρίμαχος ανοξείδωτος χάλυβας



Χύτευση



Κοπή χυτευμένου προϊόντος



www.turbomed.gr





A R C A D I A
SHIPMANAGEMENT Co. LTD



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



Φωτ. εξωφύλλου
(αρχείο Ευρωπαϊκής Επιτροπής):
η αντιπρόεδρος κ. Loyola de Palacio

- 6.** Περισκόπιο
- 12.** Ναυτιλιακά Νέα
- 28.** Οι προτεραιότητες της ναυτιλιακής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις αρχές του 21ου αιώνα
Αποκλειστική συνέντευξη της Loyola de Palacio
- 34.** Πολεμικό Ναυτικό: Ο λαμπαδηφόρος του Αιγαίου
Συνέντευξη του Αντώνη Σ. Αντωνιάδη, αρχηγού ΓΕΝ
- 38.** Η αγορά του έτους
Συνέντευξη του Πέτρου Γεωργιόπουλου
- 40.** ΦΑΚΕΛΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
- 52.** Αγοραπωλησίες από την Overseas Agency Ltd
- 56.** Η Πολιτεία μάς έβαλε στη γωνία
συνέντευξη του Στέλιου Σαρρή
- 68.** Η έκθεση της ESPO για τους λιμένες καταφυγής
- 70.** Το «πληγωμένο» πλοίο και η διεθνής αντιμετώπισή του
Του Β. Σ. Τσελέντη
- 72.** ΑΦΙΕΡΩΜΑ: ΡΥΜΟΥΛΚΑ
- 74.** Ναυτιλία δεν είναι μόνον τα επιβατηγά και ποντοπόρα πλοία
Συνέντευξη του Νίκου Α. Βερνίκου
- 76.** Είμαστε οι ουραγοί της ευρωπαϊκής ναυτικής νομοθεσίας
Συνέντευξη του Αλ. Γκιγκιλίνη
- 78.** Επιβεβλημένη η έναρξη διαλόγου
Συνέντευξη του Ανδρέα Τσαβλίρη
- 80.** ENGLISH SUPPLEMENT
ISU's intergrated package for improved casualty response
- 84.** The IMO debate on places of refuge
by E.E. Mitropoulos
- 86.** Country Profile: CYPRUS



100 YEARS

**SHIPMANAGEMENT
EXPERIENCE**

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

ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ:

Οι ευρωπαϊκές αναζητήσεις και οι ελληνικές επιφυλάξεις

Τα ναυάγιο του «Prestige» επανέφερε στο προσκήνιο το διεθνές πλέον πρόβλημα της χάραξης μιας διεθνούς πολιτικής στο θέμα της δημιουργίας λιμένων ή περιοχών καταφυγής «τραυματισμένων» πλοίων.

Η κατάρτιση, βεβαίως, από τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα μιας πλήρους λίστας λιμένων ή και θαλασσίων περιοχών που θα αναλάβουν το συγκεκριμένο ρόλο, προκαλεί την αμηχανία των υπευθύνων, οι οποίοι θα πρέπει να λάβουν δύσκολες πολιτικές αποφάσεις με μεγάλο συναισθηματικό κόστος για τις τοπικές κοινωνίες.



Κατά τον κ. Απόστολο Ν. Καμαρινάκη, πλοίαρχο Λ.Σ., διευθυντή Διεύθυνσης Λιμενικής Πολιτικής του ΥΕΝ, «η χώρα μας αποτελεί ένα κλασικό παράδειγμα των δυσκολιών του ευρύτερου καθορισμού ορισμένων όρων και προϋποθέσεων. Η Ελλάδα είναι μια νησιωτική χώρα, με ιδιαιτερότητες που δεν τις συναντάει κανείς σε κάποιο άλλο κράτος-μέλος της Ε.Ε.

Είναι μια χώρα στην οποία, λόγω του πολυνησιακού της χαρακτήρα, τα πλοία που βρίσκονται σε κίνδυνο μπορούν εύκολα να αναζητήσουν σημεία καταφυγής αναλόγως των καιρικών συνθηκών. Γεγονός το οποίο δεν συμβαίνει σε μια χώρα που βρέχεται από τον Ατλαντικό, που είναι ανοικτός ωκεανός».

Εύλογα λοιπόν δημιουργείται σε αυτήν την περίπτωση μια σοβαρή διαφοροποίηση. Ο προβληματισμός της Ελλάδας, σύμφωνα με τον κ. Καμαρινάκη, εστιάζεται επίσης και στο ερώτημα: «Για ποια πλοία συζητάμε;» Πιο ειδικά, οι συζητήσεις γίνονται με κριτήριο μικρά motor ship ή με κριτήριο πλοία που μπορούν να προκαλέσουν μια μεγάλου μεγέθους οικολογική καταστροφή;

Η δημιουργία λιμένων καταφυγής πρέπει επίσης, κατά τον Έλληνα διευθυντή, να συνδυάζονται με κάποιους μηχανισμούς που θα έχουν προβλεφθεί από το ίδιο το λιμάνι και οι οποίοι θα είναι σε θέση να αποτρέψουν, όχι μόνο τον οποιονδήποτε κίνδυνο μπορεί να προκύψει για το πλοίο, αλλά και τους κινδύνους που θα προκύψουν για την ορθή λειτουργία του ίδιου του λιμένα.

Η δημιουργία επομένως κάποιων συγκεκριμένων σχεδίων αντιμετώπισης κινδύνου, ώστε να μπορούν να αντιμετωπιστούν τέτοιου τύπου καταστάσεις, είναι επιβεβλημένη. Τα παραπάνω θα πρέπει να καθοριστούν έπειτα από σοβαρή σκέψη και μελέτη και αφού προηγουμένως ληφθούν υπ' όψιν όλοι οι παράγοντες που παίζουν ρόλο στη δημιουργία ενός τέτοιου περιστατικού.

«ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

Η ΘΑΛΑΣΣΑ ΑΝΑΔΕΙΚΝΥΕΙ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ

Ταξίδεψε και συ μαζί μας

ως αξιωματικός γέφυρας ή μηχανής
σε σύγχρονα ελληνικά bulk carriers

ARGO ADVERTISING



ANANGEL MARITIME SERVICES INC.

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 354 - ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ 176 74

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

e-mail: mail@anangelmar.com

Εντάσεις και τρικυμίες στη Βόρεια Θάλασσα

Η Νορβηγία, ένα από τα ελάχιστα κράτη της Δυτικής Ευρώπης που δεν ανήκει στην Ευρωπαϊκή Ένωση, φαίνεται ότι εξέτασε σοβαρά τις προτάσεις της κυρίας De Palacio μετά το ναυάγιο του «Prestige». Η κυβέρνηση του Όσλο, παρά την καχυποψία του νορβηγικού λαού προς τις Βρυξέλλες, προχώρησε σε άμεση επανεξέταση της σχετικής νομοθεσίας με σκοπό την πρόληψη θαλασσιών ατυχημάτων.

Ο λόγος της νέας νομοθεσίας είναι οι ήδη τεταμένες σχέσεις του νορβηγικού βασιλείου με τη Ρωσία εξαιτίας κυρίως της πυκνής διέλευσης ρωσικών τάνκερ, χαμηλής αξιοπιστίας, στα νορβηγικά χωρικά ύδατα. Το νέο νομοσχέδιο επεκτείνει τα χωρικά ύδατα της Νορβηγίας στα 12 ναυτικά μίλια με σκοπό την απαγόρευση της διέλευσης ορισμένων πετρελαιοφόρων από συγκεκριμένες θαλάσσιες περιοχές.

Η Νορβηγία, αφενός, θορυβημένη από τα καταστροφικά αποτελέσματα του ναυαγίου του «Prestige» και, αφετέρου, ανήσυχη για την ποιότητα του ρωσικού εμπορικού στόλου, προχωρά χωρίς καθυστερήσεις σε ραγδαίες λύσεις με σκοπό τη διαφύλαξη του θαλασσίου περιβάλλοντός της. Ενός κακού μύρια έπονται...

Ποιοι είναι πειρατές;

Κατά το Γάλλο Πρόεδρο κ. Σιράκ υπάρχουν Έλληνες πλοιοκτήτες στην ακτή Μιαούλη που δρουν ως... πειρατές! Ο βαθμός της γαλλικής «αμφιθυμίας» έχει όμως και συνέχεια.

Σε πρόσφατη διέλευση ελληνικών συμφερόντων δεξαμενόπλοιου, που ανήκει σε Έλληνα πλοιοκτήτη, οι γαλλικές αρχές απέστειλαν για... συνοδεία πολεμικό πλοίο προκειμένου το δεξαμενόπλοιο να μην προσεγγίσει τις γαλλικές ακτές!

Απορούμε πώς η ελληνική κυβέρνηση δεν έχει ακόμη πάρει θέση προς την προσβλητική στάση του Ευρωπαϊκού εταίρου μας.

2.004 λόγοι για να ανησυχούμε

Με απογοήτευση πληροφορούμαστε ότι κανένα απολύτως εκπαιδευτικό πρόγραμμα δεν έχει ξεκινήσει στο Α.Σ. με σκοπό την προετοιμασία του Σώματος για τους Ολυμπιακούς Αγώνες.

Πιο συγκεκριμένα, στις Ομάδες Ειδικών και Υποβρυχίων Αποστολών του Α.Σ. -οι οποίες κατά τους προ-

σεχείς αγώνες θα κληθούν να αναλάβουν το δύσκολο έργο της προστασίας των λιμένων και των θαλασσιών περιοχών- οι προετοιμασίες δεν έχουν καν εκπονηθεί! Λαμβάνοντας υπ' όψιν τη ραγδαία αύξηση του δυναμικού των ειδικών δυνάμεων είναι πραγματικά «περίεργο» πώς το Αρχηγείο δεν έχει προχωρήσει σε ουσιαστικά βήματα για την επιμόρφωσή των αξιωματικών.

Οι παραπάνω μονάδες στεγάζονται σε αντικειμενικά άθλιους χώρους, ενώ το έργο που καλούνται να προσφέρουν σε ένα χρόνο από σήμερα απαιτεί τουλάχιστον εξάμηνη προετοιμασία. Ας ευχηθούμε ότι οι υπεύθυνοι θα αντιληφθούν έγκαιρα το μέγεθος της αναβλητικότητάς τους...

Αντιδρούν οι διεθνείς εφοπλιστικές ενώσεις

Το «στρογγυλό τραπέζι» των ναυτιλιακών ενώσεων που συμπεριλαμβάνει τις BIMCO, ICS, Intercargo και Intertanko, αντέδρασε έντονα για το ύψος της εγγύησης που ζητήθηκε για την αποφυλάκιση του πλοίαρχου του δεξαμενόπλοιου «Prestige». Οι ναυτιλιακές ενώσεις συζήτησαν εκτενώς τις πρόσφατες εξελίξεις μετά το ναυάγιο και εξέφρασαν σε κοινό ανακοινωθέν τις θέσεις τους.

Το ύψος της εγγύησης που ζητήθηκε από το ισπανικό δικαστήριο, θα αποτελέσει δυσβάσταχτο δεδικασμένο για κυβερνήτες πλοίων που εμπλέκονται σε θαλάσσια ατυχήματα, σύμφωνα με τις παραπάνω ενώσεις, οπότε θα πρέπει να ληφθούν από τους διεθνείς οργανισμούς ουσιαστικά μέτρα με σκοπό την ανατροπή του ισχύοντος διεθνούς κλίματος, που καθιστά τον πλοίαρχο εξιλαστήριο θύμα σε οποιοδήποτε πρόβλημα ανακύψει και προκαλεί θαλάσσια ρύπανση.

Maritime Cyprus 2003

CONFERENCE

Limassol, 21-24 September 2003



"Widening Shipping Horizons"

- Maritime Security
 - Flag State Responsibilities
 - Maritime Industrial Relations



For further information please contact:

DEPARTMENT OF MERCHANT SHIPPING, MINISTRY OF COMMUNICATIONS AND WORKS

P.O. Box 56193, 3305 Limassol, Cyprus, Tel: +357 25848100, Fax: +357 25848249

e-mail: maritimecyprus@dms.mcw.gov.cy web site: www.shipping.gov.cy

Υποσχέσεις (και πάλι) για τα μεσογειακά

Σε πρώτη προτεραιότητα υπόσχεται να τοποθετήσει ο γ.γ. του ΥΕΝ κ. Λαμπρόπουλος την ανανέωση του μεσογειακού φορτηγού στόλου μας. Σε πρόσφατη συνάντησή του με τον πρόεδρο της Ενώσεως Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων κ. Βαρβατέ, ο γ.γ. υποσχέθηκε να εξετάσει άμεσα την πολιτική με την οποία θα ανανεωθεί ο στόλος και κατά συνέπεια θα αυξηθεί η ανταγωνιστικότητά του. Κατ' αρχάς, είναι σημαντική η δέσμευση του κ. Λαμπρόπουλου να εξετάσει τα προβλήματα του κλάδου, αλλά ας μην ξεχνάμε ότι ο κ. Βαρβατέ και οι προκά-

τοχοί του έχουν λάβει σειρά υποσχέσεων από τις ηγεσίες του ΥΕΝ χωρίς όμως τη λήψη ριζοσπαστικών μέτρων από την Πολιτεία. Είναι πλέον απολύτως αναγκαίο η ηγεσία του ΥΕΝ να υλοποιήσει τη δέσμευσή της, αφού ο εκσυγχρονισμός του συγκεκριμένου κλάδου θα επηρεάσει άμεσα -για προφανείς λόγους- τόσο την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα όσο και την επιβίωση των ελληνικών ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων. Η μεσογειακή φορτηγός ναυτιλία, όπως φυσικά θα πρέπει να γνωρίζει ο κάθε αρμόδιος, διαδραματίζει έναν καθοριστικό ρόλο τόσο στην ανάπτυξη των οικονομικών και εμπορικών σχέσεων με τις γειτονικές μας χώρες όσο και στην υποστήριξη της ανέλιξης των επαρχιακών λιμένων. Η περαιτέρω κυβερνητική απαξίωση της δυναμικής του συγκεκριμένου κλάδου θα είναι για όλους τους ενδιαφερομένους τουλάχιστον απογοητευτική.

Πόσοι είναι οι συνταξιούχοι ναυτικοί;

Σημαντικά τα προβλήματα που παρουσιάζονται σε επίπεδο μηχανογράφησης τόσο στο ΝΑΤ όσο και στην υπηρεσία Ναυτικών Μητρώων.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα το γεγονός ότι ναυτικοί που έχουν αποβιώσει εδώ και αρκετά χρόνια εμφανίζονται σήμερα ως συνταξιούχοι.

Ο ΥΕΝ αναγνώρισε πρόσφατα το πρόβλημα και δεσμεύθηκε για τη σύντομη επίλυσή του.

Ευελπιστούμε ότι σύντομα θα ολοκληρωθούν οι διαδικασίες, με τις οποίες οι εν ζωή συνταξιούχοι και μόνο θα είναι οι τελικοί αποδέκτες των συντάξεων.

Ανήκει η Πάρος στην άγονη γραμμή;

Η κυβερνητική πολιτική σε θέματα επιδοτήσεων παραμένει... ομιχλώδης. Σύμφωνα με πρόσφατη ανακοίνωση του υπουργού μεταφορών Χρίστου Βερελή, θα επιβληθούν εκ νέου υποχρεώσεις παροχής δημοσίων υπηρεσιών σε τακτικές αεροπορικές συνδέσεις προς πολλά ελληνικά νησιά. Ανάμεσα στις επιδοτούμενες γραμμές, που μετά από διαγωνισμό εξασφάλισε η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα, συμπεριλαμβάνονται φέτος και τα νησιά της Σκιάθου, της Πάρου και της Νάξου. Η επιδότηση θα εξασφαλιστεί από κοινοτικούς πόρους και αντικατοπτρίζει τις διατάξεις του Κανονισμού 2408/92.

Σύμφωνα όμως με τον Κανονισμό, οι παραπάνω επιδοτήσεις θα πρέπει να εξασφαλίζουν αεροπορικές συνδέσεις σε δρομολόγια ζωτικής σημασίας ή για εθνικούς λόγους ή για λόγους συμβολής στην περιφερειακή ανάπτυξη. Σύμφωνα με την ευρωπαϊκή νομοθεσία, εάν και εφόσον υπάρχει για το συγκεκριμένο νησιωτικό πληθυσμό η δυνατότητα τακτικής και συνεχούς προσφυγής σε άλλα μεταφορικά μέσα, η επιδότηση δεν θεωρείται αναγκαία.

Κατά την άποψή μας, η κυβέρνηση προχώρησε στην επιβολή παροχής δημοσίων υπηρεσιών -εις βάρος πάντα των ιδιωτικών αερομεταφορέων- με σκοπό και μόνο την οικονομική επιβίωση της Ο.Α. Νησιά όπως η Σκιάθος, η Νάξος και η Πάρος, με τακτική και πολυάριθμη ακτοπλοϊκή σύνδεση με τη Στερεά Ελλάδα, αντικειμενικά δεν θεωρούνται αποκομμένα και «άγονα» σε αντίθεση με το Καστελόριζο και την Κάρπαθο.

Ο λόγος της επιδότησης εξασφαλίζει μάλλον και τη μη «εξαγρίωση» του τοπικού πληθυσμού των Κυκλάδων και των Σποράδων, που διαφορετικά θα έπρεπε να αποχαιρετήσουν την Ολυμπιακή από τα αεροδρόμιά τους.

Ο Γιάννης Πάρος



VERNICOS

ESTABLISHED CONSTANTINOPLE 1851



SALVAGE & TOWAGE

POLLUTION FIGHTING

**24 HOUR
SERVICE**

35-39 AKTI MIAOULI STREET, 185 35 PIRAEUS GREECE
TEL.: 42 92 201 - 6 • TLX.: 212450 VERN GR. • FAX: 42 92 200

FOR YOUR SAFETY AT SEA

BEYOND THE COMPASS!



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



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.

Lavinia fix their course up to your needs!

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 : +30-10-6284200
Fax : +30-10-8089710/11/12
e-mail : athens@laskaridis.gr

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

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

OUR BASIC PRODUCT: YOUR PEACE OF MIND



YOUR PARTNER IN AUTOMATION



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



Νέος πρόεδρος στην ΕΕΕ

Ο Νίκος Ευθυμίου είναι ο νέος πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, μετά τις εκλογές οι οποίες διεξήχθησαν στις 5 Φεβρουαρίου 2003. Ο νέος πρόεδρος, ο οποίος εξελέγη ομοφώνως, γεννήθηκε στην Αθήνα το 1946. Είναι παντρεμένος και πατέρας 4 παιδιών.

Ο κ. Ευθυμίου σπούδασε ναυτιλιακές μεταφορές στο City College του Λονδίνου και υπηρέτησε τη στρατιωτική του θητεία, στην Ελλάδα, ως έφεδρος αξιωματικός του Λιμενικού Σώματος.

Το 1970 επέστρεψε στο Λονδίνο και άρχισε να εργάζεται στον οικογενειακό ναυτιλιακό όμιλο αναλαμβάνοντας τη γενική του διεύθυνση το 1980.

Ο Ναυτιλιακός Όμιλος Ευθυμίου ιδρύθηκε το 1936 από τον Δημήτριο Ν. Ευθυμίου, ο οποίος αμέσως μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, σε συνεργασία με τον Αντώνη Αγγελικούση, δημιούργησαν τον Όμιλο Αγγελικούση - Ευθυμίου που σημείωσε σημαντική ανάπτυξη τις επόμενες δεκαετίες.

Στις αρχές της δεκαετίας του '70 ιδρύθηκε η εταιρεία D. Efthymiou Shipping S.A., η οποία διαχειρίστηκε έκτοτε σειρά από νεότευκτα και μεταχειρισμένα πλοία όλων των κατηγοριών του ξηρού φορτίου.

Ο νέος πρόεδρος συμμετέχει ανελλιπώς στο διοικητικό συμβούλιο της Ενωσης Ελλήνων Εφοπλιστών τα τελευταία 22 χρόνια, από τα οποία 15 ως μέλος του προεδρείου, ενώ διετέλεσε αντιπρόεδρος κατά την τελευταία εξαετία. Την τελευταία δεκαετία είχε



**Ο κ. Νίκος Ευθυμίου,
ο νέος πρόεδρος
της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών**

επίσης την ευθύνη της Επιτροπής Ναυτεργατικών Θεμάτων και των επαφών με τους φορείς του ναυτεργατικού συνδικαλισμού.

Πέρα από τη συμμετοχή του στην ΕΕΕ έχει διατελέσει μέλος του διοικητικού συμβουλίου του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος επί σειράν ετών, ενώ υπήρξε εκ των ιδρυτικών μελών της HELMEPA και μέλος στα πρώτα της διοικητικά συμβούλια. Τα τελευταία έξι χρόνια είναι μέλος του διοικητικού συμβουλίου της Ενωσης Ευρωπαϊκών Εφοπλιστικών Ενώσεων (ECSA).

Ο κ. Ευθυμίου έχει

επανεπισημάνει την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών σε διεθνείς αποστολές και οργανισμούς. Το νέο, τριετούς θητείας, τριακονταμελές διοικητικό συμβούλιο της ΕΕΕ εμφανίζεται ιδιαίτερα ανανεωμένο ενώ για πρώτη φορά στο προεδρείο υπάρχει η γυναικεία παρουσία στο πρόσωπο της κ. Άννας Δρακοπούλου (Embros Lines), η οποία και κατέλαβε τη θέση του αναπληρωτή ταμία.

Αναλυτικότερα, το νέο διοικητικό συμβούλιο είναι το εξής:

Νικόλαος Ευθυμίου πρόεδρος, Θεόδωρος Βενιάμης αντιπρόεδρος, Χρήστος Κανελλιάκης αντιπρόεδρος, Δρ Ματθαίος Δ. Λως γραμματέας, Μιχάλης Χανδρής γραμματέας, Λεωνίδας Δημητριάδης -Ευγενίδης ταμίας, Άννα Δρακοπούλου αναπληρωτής ταμίας. Μέλη οι κ. Αγγελικούσης Ιωάννης, Αλέξανδρος Σπυρίδων, Γουλιανδής Νικόλαος, Γράτσος Γεώργιος, Δαλακούρας Γεώργιος, Εμπειρικός Επαμεινώνδας, Ιωαννίδης Ιωάννης, Κουλουκουντής Ηλίας, Κουμάνταρος Γεώργιος, Κουτρομπουσίσης Δημήτριος, Κωνσταντάκουπος Θεοφάνης, Λεκανίδης Στέφανος, Λιβανός Γεώργιος, Λύρας Ιωάννης, Μαρτίνος Ανδρέας, Μαυρίκης Σπυρίδων, Παπαγιαννόπουλος Αναστάσιος, Παπαδόκης Νικόλαος, Πατέρας Δ. Γεώργιος, Πολέμης Σπυρίδων, Προκοπίου Δημήτριος, Τσάκος Νικόλαος και Φαφαλιός Λουκάς.

Ο απεθθών πρόεδρος κ. Ιωάννης Λύρας κατά τη διάρκεια της ομιλίας προς τη γενική συνέλευση της Ένωσης και με αφορμή το ναυάγιο του «Prestige» τόνισε, μεταξύ άλλων

Η έναρξη των εργασιών της συνέλευσης





**Κατά την έναρξη της συνέλευσης ο κ. Γ. Λύρας
απένειμε τιμητικές διακρίσεις για την πολυετή
προσφορά τους στη ναυτιλία στους κ. Γ. Κοντογιώργη,
Γ. Αναστασόπουλο, Παύλο Σαρλή, Θ. Βώκο,
Ε. Μπάτη, Ζ. Σδούγο.
Στον εφοπλιστή Π.Ι. Γουλιανδρή απενεμήθη τιμητική
διάκριση του επίτιμου μέλους της ΕΕΕ**

λων: «Ο εφοπλισμός πιστεύει ότι πρέπει να αποφευχθεί η επιβολή μέτρων κατά περιοχές και οι σχετικές συζητήσεις πρέπει να γίνουν στο πλαίσιο του IMO. Παράλληλα όμως, και σε περίπτωση που η Ε.Ε. κρατήσει σκληρή στάση, η ΕΕΕ έχει ήδη προτείνει στο ΥΕΝ εναλλακτικές προτάσεις που θα ελαχιστοποιήσουν τις δυσμενέστερες συνέπειες των κοινοτικών προτάσεων».

Νέα Λιμενικά Ταμεία

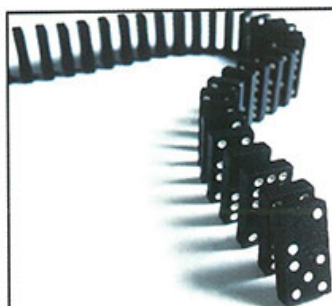
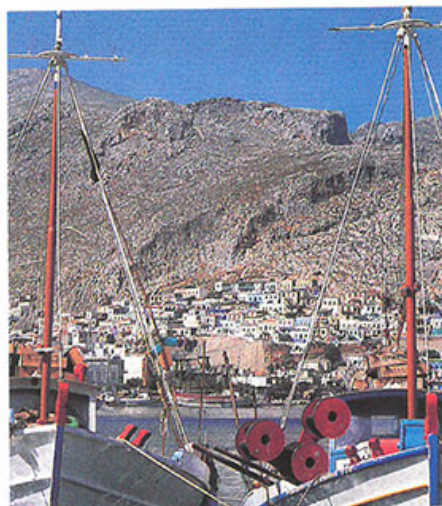
Δεκαεπτά νέα Λιμενικά Ταμεία συστάθηκαν σε διάφορες περιοχές της χώρας.

Τα Λιμενικά Ταμεία, για τα οποία ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γ. Ανωμερίτης και ο υφυπουργός ΥΠΕΣΔΔΑ Λ. Παπαδήμας υπέγραψαν σχετικά Προεδρικά Διατάγματα, είναι τα κάτωθι: Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Αμφίπολης - Σερρών, Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Θάσου, Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Χίου, Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Σαλαμίνας, Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Ζακύνθου, Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Πάργας και Φαναρίου Α.Τ. νομού Πρεβέζης, Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Σαμοθράκης, Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Πρέβεζας Α.Τ. νομού Πρεβέζης, Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Αβδήρων, Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Λακωνίας, Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Σκάλας -

Ωρωπού, Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Λευκάδας, Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Τυρού Α.Τ. νομού Αρκαδίας, Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Λεωνιδίου Α.Τ. Αρκαδίας, Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Βόρειας Κυβουρίας Α.Τ. Αρκαδίας, Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Άρτας, Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Μαρκοπούλου Μεσογαίας.

Επίσης τροποποιούνται τα Προεδρικά Διατάγματα για τη σύσταση Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων στις εξής περιοχές:

Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Σικυωνίων Α.Τ. νομού Κορινθίας, Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Κορινθίων Α.Τ. νομού Κορινθίας, Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Στείας, Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Κεφαλληνίας - Ιθάκης, Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο νομού Αργολίδας.



At Interiorient, we know that even the
smallest decision can be important.



INTERIORIENT NAVIGATION CO LTD
SHIPMANAGERS

E-mail: management@interorient.com.cy • Web-Site: www.interorient.com



Η επίσκεψη του ΥΕΝ στο Committee

Το Λονδίνο επισκέφτηκε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γ. Ανωμερίτης, συνοδευόμενος από το γενικό γραμματέα Λάμπρο Λαμπρόπουλο και επιτελείς του ΥΕΝ, μετά από πρόσκληση του προέδρου του Committee κ. Ε. Γ. Ε. Εμπειρίκου.

Κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης, το συμβούλιο του Committee ευχαρίστησε τον υπουργό για τη λήψη του πρώτου πακέτου μέτρων για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας, καθώς και για τα πρόσφατα αναγγελθέντα μέτρα τα οποία αφορούν τη ναυτική εκπαίδευση και την προσέλευση νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Ο κ. Εμπειρίκος επισήμανε, στην ομιλία του, ότι αυτά τα πρώτα θετικά μέτρα της κυβερνητικής ναυτιλιακής πολιτικής είναι απόλυτα αναγκαία να συμπληρωθούν το ταχύτερο δυνατόν, έτσι ώστε να προσεγγιστεί το «level playing field» των Ευρωπαίων ανταγωνιστών, το οποίο και θα επιτρέψει την ανάκαμψη του εθνικού νηολογίου.

Ο πρόεδρος του Committee τόνισε, επίσης, την ανάγκη επίσπευσης του αναμενόμενου β' πακέτου μέτρων, χαρακτηρίζοντας «δεδομένο το κλίμα εμπιστοσύνης που ήδη έχει αναπτυχθεί και εκδηλώνεται με τις νηολογήσεις νέων πλοίων, ζήτησε δε να προχωρήσει η κυβέρνηση στα σταθερά βήματα που άρχισε και να δώσει στο εθνικό νηολόγιο τη δύναμη και πίστη που τόσο χρόνο με αδημονία αναμένει».

Κατά τη διάρκεια της συνάντησης συζητήθηκε επίσης η εξέλιξη των μέτρων μετά το ναυάγιο του «Prestige», ενώ εξεφράσθη στον υπουργό Ε.Ν. η απογοήτευση του ελληνικού εφοπλισμού για το χειρισμό του θέματος από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Το συμβούλιο της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου επισήμανε στον κ. Ανωμερίτη ότι τα προτεινόμενα, σπασμωδικά μέτρα δεν έχουν σχέση με το ατύχημα και έχουν προταθεί

εξαιτίας πολιτικών ή άλλων τοπικών λόγων, γεγονός το οποίο δεν θα συμβάλει στη βελτίωση της ασφαλείας ή στην προστασία του περιβάλλοντος. Θα επιφέρει, όμως, καταστροφικές επιπτώσεις στην ευρωπαϊκή και ουσιαστικά στην ελληνική ναυτιλία. Επί πλέον επιπτώσεις θα υπάρξουν και στην οικονομία, την αξιοπιστία, λειτουργία και ανάπτυξη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, το ναυτικό επάγγελμα και τις θέσεις εργασίας, καθώς επίσης και κυρίως στο κύρος του IMO με την ενθάρρυνση λήψεως μονομερών μέτρων.

Το κυριότερο μάθημα, ανέφερε χαρακτηριστικά ο κ. Εμπειρίκος, «από το περιστατικό του «Prestige», καθώς και των προηγμένων ναυαγίων «Erika» και «Castor», η ζωτική δηλαδή σημασία των περιοχών καταφυγής, έχει και πάλι παραμεληθεί, ενώ επετράπη η καταπάτηση του Δικαίου της Θαλάσσης, με το πρωτοφανές θέαμα της αυθαίρετου διώξεως εμπορικών πλοίων από το στόλο των παράκτιων χωρών, γεγονός που επαναφέρει στη μνήμη πολύ παλιότερες εποχές».

Κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης συζητήθηκαν επίσης τα θέματα της ασφαλείας των bulk carriers και άλλα τεχνικά και ασφαλιστικά θέματα.

Επισημάνθηκε και πάλι ο ρόλος και η σπουδαιότητα του έργου του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού ως αποκλειστικού διεθνούς οργάνου για την εξέταση των ναυτιλιακών θεμάτων, οι αποφάσεις του οποίου θα πρέπει να είναι αποδεκτές από όλες τις χώρες.

Παράλληλα, υπογραμμίστηκε η σημασία και η επιτυχής λειτουργία του ΥΕΝ, με την επάνδρωσή του από έμπειρους και εξειδικευμένους λιμενικούς αξιωματικούς και η ανάγκη για την περαιτέρω ενίσχυση και αναβάθμισή του στην κυβερνητική ιεραρχία. Συζητήθηκε επίσης η εφαρμογή της Δ.Σ. STCW και του κώδικα ISM, καθώς και θέματα διεθνούς εκπροσώπησης. Στη συνάντηση επιβεβαιώθηκε η ανάγκη δημιουργίας ξεχωριστής υπηρεσίας του ΥΕΝ, η οποία θα αφορά την προετοιμασία των εταιρειών και τον έγκαιρο έλεγχο και πιστοποίηση των πλοίων, σε ανταπόκριση των νέων Security Measures.





TSAVLIRIS

Salvage International

Services:

- Environmental Protection
- Cargo Preservation
- Pumping Services
- Deepsea Towage
- Casualty Repairs
- Rapid Response
- Marine Salvage,
- Wreck Removal
- Sub-Sea Works
- Ocean Rescue
- Anti-pollution,
- Fire-Fighting
- Contingency Planning
- Transfer (STS) Operations

Piraeus - Greece

(24 hours operation)
10, Akti Poseidonos
185 31 Piraeus, Greece
Phone: (210) 42 21 000
Fax: (210) 42 21 008
Telex: 212677 TSAV GR
Web site: www.tsavliris.com
e-mail: tsav@ath.forthnet.gr

London - England

Rodwell House, 100 Middlesex Str.
London E1 7HJ, United Kingdom
Phone: (0207) 3776634
Fax: (0207) 3776619
Telex: 884291 TSAV UK G
e-mail: tsav@globalnet.co.uk





Ο ρόλος των χρηστών στο λιμάνι του Πειραιά

Στο ρόλο και στη λειτουργία που πρόκειται να διαδραματίσει ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς ήταν αφιερωμένη η πρώτη συνάντηση του άτυπου Συμβουλίου Χρηστών Λιμένα Πειραιά, μετά από πρόσκληση του προέδρου Δ.Σ. και διευθύνοντος συμβούλου Σωτήρη Θεοφάνη.

Ο κ. Θεοφάνης παρέθεσε τον απολογισμό δράσης του Οργανισμού για το 2002, επισημαίνοντας τις σοβαρές προσπάθειες που γίνονται για τη βελτίωση της εξυπηρέτησης των χρηστών και της υποδομής του λιμένα.

Ο πρόεδρος του ΟΛΠ αναφέρθηκε στη σημαντική αύξηση των οικονομικών μεγεθών και δεικτών της εταιρείας (αύξηση κύκλου εργασιών 16,73%, αύξηση κερδών προ φόρων 36% κ.λπ.), στην αύξηση διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων κατά 21,56%, στην ταχεία υλοποίηση του επενδυτικού προγράμματος με την εκτέλεση σημαντικών έργων (αύξηση επενδύσεων 71,3%), στη λειτουργία της Ελεύθερης Ζώνης Ελέγχου τύπου II στα κοινοτικά φορτία, στην εφαρμογή του συστήματος risk analysis στα φορτία τρίτων χωρών και γενικότερα στην αναπτυξιακή πορεία της ΟΛΠ Α.Ε.

Από πλευράς εκπροσώπων των φορέων των χρηστών επισημάνθηκαν τα προβλήματα στρέβλωσης του ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές, που πρόκειται να δημιουργηθούν από την επιθετική αντιμετώπιση των λιμένων που εφαρμόζουν οι τελεωνειακές αρχές των ΗΠΑ με αφορμή την ασφάλεια λιμενικών εγκαταστάσεων από τρομοκρατικές ενέργειες (Container Safety Initiative).

Επίσης, συζητήθηκαν γενικότερα θέματα ανάπτυξης της εταιρείας, προετοιμασίας του λιμανιού του Πειραιά για τους Ολυμπιακούς Αγώνες, «Αθήνα 2004», εταιρικής κοινωνικής ευθύνης, αναμόρφωσης κανονισμών είσπραξης δικαιωμάτων και εκθεσιακής πολιτικής του.

Από τους συμμετέχοντες τονίστηκε η ανάγκη για ουσιαστική λειτουργία του Συμβουλίου Χρηστών, ώστε με τον προληπτικό και συμβουλευτικό του ρόλο να βοηθήσει τον ΟΛΠ στη βελτίωση των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών, αλλά και στο μακροχρόνιο επιχειρησιακό σχεδιασμό του και χάραξη της εταιρικής πολιτικής του.

Ύψωσαν την ελληνική σημαία

Την ελληνική σημαία ύψωσαν:

- Το ναυπηγούμενο Δ/Ε «Ετζιαν Λαίδη», 84.789 κοx, της λιβεριανής πλοιοκτήτριας εταιρείας Sky Tankers με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα την Arcadia Shipmanagement Co. Ltd.
- Το ναυπηγούμενο Δ/Ε «Ελκα Γκλόρυ», 27.539 κοx, της λιβεριανής πλοιοκτήτριας εταιρείας Carriage Shipping Inc. με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα την European Product Carriers Ltd.
- Το ναυπηγούμενο Δ/Ε «Ολύμπικ Λίμπερτυ», 160.083 κοx, της παναμέζικης πλοιοκτήτριας εταιρείας Lakeport Navigation Company Panama S.A. με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα την Springfield Shipping Co. Panama S.A.
- Το υπό σημαία Μάϊτας Δ/Ε «Μινέρβα Τζούλη», 28.246 κοx, της εδρεύουσας στα Marshall Islands πλοιοκτήτριας εταιρείας Unity Investments S.A. με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα την Minerva Marine Inc.
- Το υπό σημαία Παναμά Φ/Γ «Οριένταλ», 26.322 κοx, της εδρεύουσας στα Marshall Islands πλοιοκτήτριας εταιρείας Lea Company Inc. με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα την Marmaras Navigation Ltd.
- Το υπό σημαία Cayman Islands Φ/Γ «Μαριχρίστina», 40.121 κοx, της λιβεριανής πλοιοκτήτριας εταιρείας Marichristina Shipping Company Inc. με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα την Chandris (Hellas) Inc.
- Την ελληνική σημαία ύψωσε το ναυπηγούμενο Φ/Γ «Ακουατζόι», 87.590 κοx, της παναμαϊκής πλοιοκτήτριας εταιρείας Sattuno Navigations S.A. με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα την Carras (Hellas) S.A. Γιάννη Κορρά
- Το υπό σημαία Νορβηγίας Φ/Γ «Νουέβα Φορτούνα», 28.718 κοx, της λιβεριανής πλοιοκτήτριας εταιρείας Gateway Marine Corp. με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα την Fafalos Shipping S.A. Λουκά Φαφαλιό
- Το υπό σημαία Μάϊτας Δ/Ε «Μινέρβα Άννα», 56.324 κοx, της εδρεύουσας στα Marshall Islands πλοιοκτήτριας εταιρείας Anna Shipping S.A. με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα την Minerva Marine Inc.
- Τέλος, την ελληνική σημαία ύψωσε το ναυπηγούμενο Δ/Ε «Κυριακούλα», 40.000 κοx, της λιβεριανής πλοιοκτήτριας εταιρείας Agia Kyriaki Investment Corporation με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα την Diamlemos Shipping Corp. Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης απέστειλε ευχαριστήρια επιστολή στους πλοιοκτήτες των αντίστοιχων ναυτιλιακών εταιρειών και συγκεκριμένα στους κ. Αγγελόπουλο Κωνσταντίνο,

Καρνέση Σπυρίδωνα, Παπαδημητρίου Στέλιο, Διαμαντίδη Διαμαντή, Μιχαήλ και Ιωάννη Χανδρή, Μαρτίνο Ανδρέα και Ιωάννη και Μάρκο Λεμό αντίστοιχα, για την απόφασή τους.



**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





Νέες παραγγελίες Ελλήνων εφοπλιστών

Τις πρώτες συμφωνίες για το 2003 έκλεισαν τα ναυπηγεία STX της Ν. Κορέας με τρεις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες. Το σύνολο της αξίας των συμβολαίων ανέρχεται στα 120 εκατομμύρια δολάρια και αφορούν νέες επενδύσεις σε τάνκερ από τους ναυτιλιακούς Ομίλους Σταφυλιόπτη, Ρέστη και Κομνηνού.

Πιο συγκεκριμένα, η ναυτιλιακή εταιρεία «Byzantine» του Ομίλου Σταφυλιόπτη ανέθεσε την παραγγελία ενός product tanker 71.000 τόνων, το οποίο και αναμένεται να παραδοθεί στο τέλος του 2005. Το νέο tanker είναι αξίας 31 εκατ. δολαρίων. Η ίδια εταιρεία έχει παραγγείλει στο ίδιο ναυπηγείο ακόμα τρία product, τα οποία θα παραδοθούν κατά τη διάρκεια του 2004.

Η νεοσυσταθείσα εταιρεία Golden Energy Management του Ομίλου Ρέστη συμφώνησε με τα κορεατικά ναυπηγεία STX την κατασκευή δύο panamax, τα οποία είναι option προηγούμενης παραγγελίας. Η συγκεκριμένη επένδυση αγγίζει τα 63 εκατομμύρια δολάρια ενώ τα νεότευκτα θα παραδοθούν στον όμιλο το 2005.

Η ναυτιλιακή εταιρεία Target Marine, που ανήκει στον Όμιλο Κομνηνού, συμφώνησε με τα προαναφερθέντα ναυπηγεία την κατασκευή ενός τάνκερ αξίας 26 εκατ. δολαρίων. Εν τω μεταξύ, στα 400 εκατομμύρια δολάρια υπολογίζονται τα συμβόλαια που επισημοποιούνται ή βρίσκονται στις τελικές διαπραγματεύσεις των Ελλήνων εφοπλιστών για κατασκευή πλοίων.

Αναλυτικότερα η Kristen Navigation του πλοιοκτήτη Γιάννη Αγγελικούση προχώρησε στην παραγγελία ενός Vlc 306.000 τόνων, που θα κατασκευαστεί σε ναυπηγείο της Daewoo και θα παραδοθεί στην εταιρεία τον Απρίλιο του 2005, ενώ ο Ν. Γ. Γουλιανδράκης βρίσκεται πολύ κοντά για την παραγγελία δύο Vlc, στα ναυπηγεία της Hyundai, τα οποία επίσης θα έχουν παραδοθεί στην εταιρεία του το 2005.

Η Marmaras Navigation παρήγγειλε τέσσερα aframax, επίσης στα ναυπηγεία της Hyundai, από τα οποία τα δύο θα παραδοθούν το 2004 και τα άλλα δύο το 2005.

Τέλος, η Thenamaris του κ. Κωνσταντίνου Μαρτίνου επεκτείνει το στόλο της με την παραλαβή εντός του 2003 δύο bulkers χωρητικότητας 53.000 dwt, από τα ναυπηγεία Century Shipbuilding της Κίνας, ενώ έχει παραγγείλει στη Hyundai την κατασκευή δύο tanker aframax, τα οποία και θα παραδοθούν στην εταιρεία το 2005. Στις αρχές του 2004, η Thenamaris πρόκειται να παραλάβει από το ίδιο ναυπηγείο ακόμα δύο δεξαμενόπλοια χωρητικότητας 105.000 dwt το κάθε ένα.

Η United Overseas Tankers αναπροσαρμόζει τη δομή της

Εν όψει της επικείμενης επεκτάσεώς της, η εταιρεία United Overseas Tankers Ltd αναπροσαρμόζει τη δομή της, με στόχο να ανταποκριθεί στις αυξημένες απαιτήσεις του διευρυνόμενου στόλου των 47 δεξαμενόπλοίων. Σύμφωνα με τη νέα δομή, από τις 17 Φεβρουαρίου 2002 πρόεδρος και εκπρόσωπος της εταιρείας θα είναι ο κ. Ιωάννης Παπαχριστόπουλος, διευθύνων σύμβουλος ο κ. Ιωάννης Δημητριάδης και τεχνικός διευθυντής ο κ. Ιωσήφ Ανδρεάδης.



Η ΕΕΕ εκθέτει τους προβληματισμούς της στο γ.γ. ΥΕΝ

Η ανταλλαγή απόψεων για τις επιπτώσεις στη ναυτιλία μιας πιθανής εξέλιξης πολεμικών επιχειρήσεων στο Ιράκ σε σχέση με την προταθείσα από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή δέσμη μέτρων για τα δεξαμενόπλοια και τη μεταφορά βαρέων πετρελαιοειδών ήταν μερικά από τα θέματα συζήτησης κατά τη διάρκεια της συνάντησης του γενικού γραμματέα του ΥΕΝ Λάμπρου Λαμπρόπουλου με το νέο πρόεδρο της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλι-

στών κ. Ν. Ευθυμίου και τον τέως πρόεδρο της Ένωσης Γιάννη Λύρα.

Οι εκπρόσωποι της ΕΕΕ εξέφρασαν τους προβληματισμούς της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας για τις ενδεχόμενες σοβαρές επιπτώσεις που μπορεί να επιφέρουν σε ένα ευρύ φάσμα οικονομικών δραστηριοτήτων τα προταθέντα μέτρα σε συνδυασμό με τις εξελίξεις στο θέμα του Ιράκ. Οι δύο πλευρές συμφώνησαν ότι οι επιπτώσεις αυτές θα πρέπει να συνεκτιμηθούν κατά τη διαδικασία λήψης αποφάσεων στα ευρωπαϊκά όργανα.

GENERAL SHIPS' REPAIRS

PANAGIOTIS P. LIAKOS

ΣΤΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΑΠΟ ΤΟ 1970

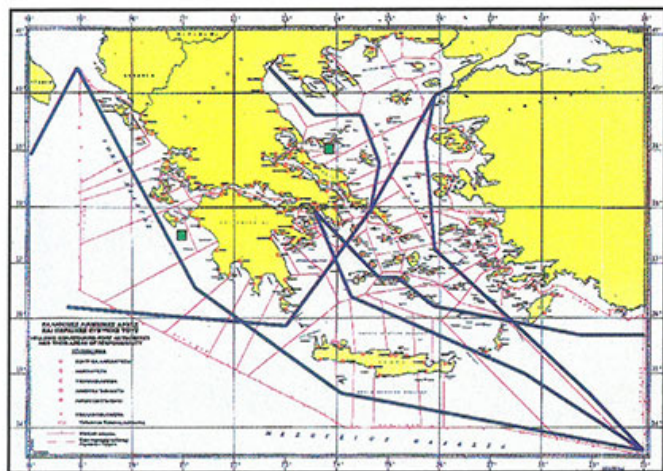
10 Dervenakion Str, 185 45 Piraeus

Tel: (+3010) 463 0126 - 463 0823

Fax: (+3010) 461 9583

E-mail: liakos@otenet.gr





Μέτρα παρακολούθησης διαδρομών για πετρελαιοφόρα

Σε ηλεκτρονική παρακολούθηση θα βρίσκονται τα μεγάλα δεξαμενόπλοια που διασχίζουν τις ελληνικές θάλασσες για την αποφυγή ρυπάνσεων βάσει σχεδίου που εγκρίθηκε με απόφαση του υπουργού Ε.Ν. Γιώργου Ανωμερίτη.

Η ονομασία του σχεδίου είναι «Μέτρα Παρακολούθησης Διαδρομών Πετρελαιοφόρων» και θα εφαρμόζεται στις θάλασσες του Αιγαίου, Κερκίτιου, Ιονίου και Λιβυκού Πελάγους. Για τον ίδιο σκοπό ο κ. Ανωμερίτης ενέκρινε την άμεση και κατά προτεραιότητα εγκατάσταση συστήματος ελέγχου κυκλοφορίας πλοίων (VTS) στις «πύλεις» διέλευσης δεξαμενοπλοίων και συγκεκριμένα σε Λήμνο - Μυτιλήνη, Κάρπαθο - Κρήτη, Κρήτη - Κύθηρα και Πελοπόννησο.

Με αφορμή τα πεπραγμένα του έτους 2002 στο χώρο προστασίας του περιβάλλοντος, ο υπουργός Ε.Ν. παρουσίασε τα ακόλουθα στοιχεία:

Σε 303 περιστατικά καταγγελιών και επισήμανσης ρύπανσης κατά του περιβάλλοντος επενέβησαν οι μηχανισμοί του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, κατά τη διάρκεια του 2002. Από τα περιστατικά αυτά:

- Ρυπάνσεις οι οποίες προήλθαν από πλοία (33).
- Ρυπάνσεις από χερσαίες πηγές (101).
- Ρυπάνσεις από άλλες πηγές (21).
- Ρυπάνσεις από άγνωστους υπαίτιους (88).
- Μη εντοπισθέντα περιστατικά (60).
- Καταπολημθέντα με άμεση κινητοποίηση (52).

Κατά των παραβατών επιβλήθηκαν πρόστιμα σε πλοία ύψους 989.137 ευρώ σε 190 εκδοθείσες αποφάσεις, εκ των οποίων 134 σε πλοία για παραβάσεις της διεθνούς συμφωνίας Marpol 73/78. Επίσης, εκδόθηκαν 183 αποφάσεις για ρυπάνσεις εγκαταστάσεων και επιβλήθηκαν πρόστιμα ύψους 391.515 ευρώ.

Συνολικά εκδόθηκαν 373 αποφάσεις διοικητικών κυρώσεων και επιβλήθηκαν πρόστιμα 1.381.252 ευρώ.

Εθνικό νηολόγιο

Συνεχίζεται η ενίσχυση του εθνικού νηολογίου στο πλαίσιο της επιδιωκόμενης πολιτικής του ΥΕΝ περί «ποιότητας ναυτιλίας».

Έτσι, σύμφωνα με τα στοιχεία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας για το μήνα Ιανουάριο 2003:

- Η δύναμη της ελληνικής ναυτιλίας πλοίων άνω των 100 κοx ανέρχεται σε 1.977 συνολικού gt 30.136.065.
- Ενεγράφησαν 21 πλοία, 1.102.309 κοx.
- Διεγράφησαν 9 πλοία, 171.103 κοx, εκ των οποίων 2 άλλαξαν σημαία και 7 πήγαν για διάλυση.
- Μέσος όρος ηλικίας εγγεγραμμένων τα 3 έτη.
- Μέσος όρος ηλικίας διαγραφέντων τα 26,5 έτη.

Η ανανέωση του μεσογειακού φορτηγού στόλου



Το ενδιαφέρον της Πολιτείας για την περαιτέρω ανάπτυξη της Ένωσης Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων επαναβεβαιώθηκε στην πρόσφατη συνάντηση που είχε ο γενικός γραμματέας του ΥΕΝ κ. Α. Λαμπρόπουλος με τον πρόεδρο της ΕΕΜΦΠ κ. Ν. Βαρβατέ. Κατά τη διάρκεια της συνάντησης που πραγματοποιήθηκε στο Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος εξετάστηκαν τρόποι ένταξης της ένωσης στον αναπτυξιακό νόμο, μέτρα για την ανταγωνιστικότητα του μεσογειακού φορτηγού πλοίου καθώς και το πάγιο και ζωτικό πρόβλημα της παλαιότητας του μεσογειακού φορτηγού στόλου και οι δυνατότητες της άμεσης ανανέωσής του. Το καίριο πρόβλημα της παλαιότητας του στόλου προβληματίζει τους πλοιοκτήτες, οι οποίοι αντιμετωπίζουν τον κίνδυνο του αποκλεισμού του στόλου τους από τα μεσογειακά λιμάνια και τη σταδιακή αντικατάσταση των ελληνικών πλοίων από πλοία ανταγωνιστικών σημαίων.

Γεγονός που θα επιφέρει ως συνέπεια την απώλεια του συγκριτικού πλεονεκτήματος της μακροχρόνιας εμπειρίας και της καταξιωμένης παρουσίας των ελληνικών πλοίων στη με-

σογειακή ναυτιλία. Οι απώλειες θα επιφέρουν επιπτώσεις όχι μόνο στις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες αλλά και στο εθνικό σύστημα μεταφορών ιδιαίτερα των νησιών.

Ο γ.γ. του ΥΕΝ έχει ήδη αποστείλει επιστολή για τα θέματα προς τους γενικούς γραμματείς υπουργείου Εθνικής Οικονομίας Γ. Ζανιά, Επενδύσεων και Ανάπτυξης Κωνσταντίνου Θεό και υπουργείου Ανάπτυξης Γ. Αγραφιωτή. Έτσι, το επόμενο βήμα για τον πρόεδρο της ΕΕΜΦΠ κ. Βαρβατέ είναι η συνάντησή του με τους συγκεκριμένους υπηρέστικούς παράγοντες.



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





Ο διευθύνων σύμβουλος ΟΛΠ κ. Κокκινάκης,
ο γ.γ. Λιμένων & Λιμενικής πολιτικής ΥΕΝ κ. Θωμόπουλος
και η πρόεδρος ΟΛΠ κα Χατζηπαράσχου

Οι στρατηγικές κατευθύνσεις του Οργανισμού Λιμένος Ραφήνας

Σταθερά προχωρά ο Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας στην κάλυψη των θεσμικών του υποχρεώσεων για την οργάνωση και λειτουργία της εταιρείας και συγκεκριμένα:

- Διαθέτει από τον 11.02 κανονισμό εσωτερικής οργάνωσης λειτουργίας με 21 οργανικές θέσεις.
- Έχει υποβάλει για έγκριση γενικό κανονισμό προσωπικού.
- Εφαρμόζει πιλοτικά από 1.10.02 τις προβλέψεις της ΕΚ/59/2000 για τη διαχείριση των αποβλήτων των πλοίων και έχει υποβάλει για έγκριση, το Νοέμβριο 2002, το απαιτούμενο σχέδιο.
- Έχει εγκρίνει τη Σύμβαση Παραχώρησης της χερσαίας ζώνης, από το ελληνικό Δημόσιο προς τον Οργανισμό.
- Έχει εκπονήσει στρατηγικό και επιχειρησιακό σχέδιο, το οποίο

εγκρίθηκε στις 13.02.03 από το διοικητικό συμβούλιο. Με προσδιορισμένο πλέον το πλαίσιο του στρατηγικών κατευθύνσεων και τους επιχειρησιακούς άξονες - σχέδια δράσης 2003-2007, ο Οργανισμός θα επιδιώξει να ανταποκριθεί με επιτυχία στους στόχους του και στη βασική του αποστολή να εδραιωθεί ως «Λιμένας πύλη» προς τη νότια Εύβοια και τα νησιά των Κυκλάδων.

Μία πρώτη προσέγγιση

Στο πλαίσιο της κοινής συνεργασίας για τον καθορισμό και την επεξεργασία των θεμάτων των θαλασσιών μεταφορών, ο υπουργός Ε.Ν. κ. Γ. Ανωμερίτης συναντήθηκε στις Βρυξέλλες με την αντιπρόεδρο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και επίτροπο Μεταφορών κ. Loyola de Palacio.

Τα κύρια θέματα τα οποία απασχόλησαν τις δύο πλευρές ήταν:

1. Η αναθεώρηση του κανονισμού 417/2002 για την επιτάχυνση της σταδιακής απόσυρσης των πετρελαιοφόρων δεξαμενόπλοιων μονού κύτους και την απαγόρευση μεταφοράς βαρέος πετρελαιοίου με δεξαμενόπλοια μονού κύτους.
2. Η εκπαίδευση των ναυτικών και η αναγνώριση των πιστοποιητικών ικανότητας.
3. Το Διεθνές Ταμείο αποζημίωσης ζημιών ρύπανσης από πετρελαιοφόρα.
4. Η πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών.

Στη συνάντηση αυτή έγινε μια πρώτη προσέγγιση των επιπτώσεων στην κοινοτική ναυτιλία από έναν πιθανό πόλεμο στο Ιράκ, με ιδιαίτερη έμφαση στη μεταφορά πετρελαιοίου, στη μεσογειακή ακτοπλοΐα και στα κρουαζιερόπλοια. Και οι δύο πλευρές κατέγραψαν ένα χρονοδιάγραμμα ενεργειών μέχρι και τον Ιούνιο 2003, στο οποίο συμπεριλαμβάνονται και οι συναντήσεις τους με το γενικό γραμματέα του ΙΜΟ.

ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

Κύριε διευθυντά,
Στο έγκριτο περιοδικό σας αρ. φύλλ. 56 του 01/2003, η κα Μαρέλου σε συνέντευξη που πήρε από τον ΥΕΝ κ. Γ. Ανωμερίτη, φέρει τον τίτλο: «Δεν θα επιτρέψουμε τη λήψη μονομερών μέτρων» ως φέρεται να είπε ο Υπουργός!!!
Βέβαια, η συνέντευξη αναφέρεται στον τομέα του ΥΕΝ αναφορικά με την κοινοτική προεδρία και τον προσανατολισμό του ΥΕΝ στο εξάμηνο που προεδρεύει η Ελλάς.
Μεταξύ όμως των ερωτημάτων που έθεσε η έγκριτος δημοσιογράφος ήτο και το ακόλουθο: «Η πρόσφατη επιστράτευση των Ναυτικών έθιξε ηθικά

το προηγούμενο συνδικαλιστικό και αντιδικτατορικό σας παρελθόν;»
Απάντηση: «Καθόλου. Ο πρωθυπουργός και εγώ εφαρμόσαμε διατάξεις του πρόσφατα ψηφισθέντος Συντάγματος και της ισχύουσας νομοθεσίας!...»
Και δικαιολογεί την ενέργειά του αυτήν κατά το δοκούν. Αλλοίμονον!!!
Φρονώ ότι στα ερωτήματα που έθεσε η κα Μαρέλου θα ήτο ίσως σκόπιμον να συμπεριλάβει, άπαξ και ο τίτλος αναφέρεται σε «Μονομερή μέτρα», άρα μέτρα αυθαίρεσης, τα:
Α. Πώς επέτρεψε στον εαυτόν του τη Μονομερή λήψη αποφάσεως «κατηγοριοποίησης των συντάξεων των εφένδρων Πλοιαρχών και Α' Μηχανικών»;

Β. Πώς επέτρεψε στον εαυτόν του τη Μονομερή λήψη αποφάσεως - καταργήσεως του ευεργετικού προνομίου στα εισιτήρια ακτοπλοΐας των συνταξιούχων υπερχιλών ναυτικών του 50% που ισχύει επί δεκαετία, δι' όλες τις κατηγορίες και θέσεις, εις μόνον την Γ' θέση, χωρίς να συμπεριλαμβάνονται οι σύζυγοι των ναυτικών; Ως και οι χήραι και τα ορφανά των συνταξιούχων θυμάτων ναυαγίων και όχι μόνον. Μήπως, οι αυθαίρεσεις αυτές του Υπουργού δείχνουν τον σεβασμό(!) που τρέφει στον απόμαχο Ναυτικό; Δεδομένου ότι και το πολυδιαφημισθέν 70% των Συντάξεων μετά του επιδόματος Κυριακών είναι γνωστόν

τοίς πάσι ότι είναι εντολή της Ε.Ε., προσωπικά εντρέπομαι.
Αλήθεια οι Ναυτικοί από πού πρέπει να φυλαχτούμε όταν ο Υπουργός παίρνει μονομερή αντιναυτικά μέτρα - ενώ ταυτόχρονα τα μονομερή μέτρα αυθαίρεσης τα καταγγέλλει; Κάποιος πρέπει κάποτε να θυμίζει στον κ. Υπουργό τι λέγει, διότι ο κατά τα άλλα συμπαθής κ. Γ. Ανωμερίτης εκτίθεται στον κλάδο που προς χάριν του κλάδου αυτού δημιουργήθηκε το ειδικό Υπουργείο που έχει την τιμή να προϊστάται.

Ευχαριστώ διά τη φιλοξενίαν
Θεμ. Α. Λευκαντίνος - Κατσάκος
Συνταξιούχος Πλοίαρχος Ε.Ν.

Αισιοδοξία για την ελληνική σημαία



Ευοίωνο το 2003

Σε χαλεπούς καιρούς για τον τομέα των δεξαμενόπλοιων -αφού το ναυάγιο του «Prestige» προκάλεσε χιονοστιβάδα νέων μέτρων ασφαλείας- ο ελληνικός εφοπλισμός, όχι μόνο δεν δείχνει να επηρεάζεται, αλλά αντιθέτως παρουσιάζεται πανέτοιμος να αντιμετωπίσει τη νέα τάξη πραγμάτων.

Ενδεικτικά της ελληνικής ετοιμότητας είναι τα αποτελέσματα των νέων εγγράφων στο εθνικό νηολόγιο κατά το περασμένο έτος, τα οποία έδωσε στη δημοσιότητα το YEN.

Πιο συγκεκριμένα, το 2002 ενεγράφησαν στους ελληνικούς καταλόγους 113 πλοία, τα περισσότερα νέας κατασκευής, μεταξύ των οποίων και 40 double hull tankers συνολικής χωρητικότητας 3.192.451 κόρων.

Πρωτοπόροι για μία ακόμη φορά αναδεικνύονται όχι μόνο οι παραδοσιακοί εφοπλιστικοί οίκοι αλλά και νεότερες εταιρείες, αποδεικνύοντας το υψηλό επίπεδο ποιότητας και ανταγωνιστικότητας που διακρίνει το σύνολο της ελληνικής ναυτιλίας. Ειδικότερα, τις περισσότερες εγγραφές στη γαλανόλευκη για το 2002 πραγματοποίησαν: ο Όμιλος Κανελλιάκη (έξι φορτηγά ναυπήγησης 1994-2002), ο Γιάννης Αγγελικούσης (τρία φορτηγά ναυπήγησης 1999-2002), ο Όμιλος Κουμάνταρου (έξι φορτηγά πλοία ναυπήγησης 1978-1990), ο Όμιλος Βαρδινολιάννη (τρία δεξαμενόπλοια ναυπήγησης 1975-2002, ο Δημήτρης Προκοπίου (δύο νεότευκτα tankers), ο Πήτερ Λιβανός (δύο νεότευκτα tankers), ο Όμιλος Χανδρή (ένα νεότευκτο δεξαμενόπλοιο), ο καπετάν Βασίλης Κωνσταντακόπουλος (πέντε νεότευκτα containerships), η Eletson Corporation (δύο δεξαμενόπλοια του 2002), ο Όμιλος Νιάρχου-Δρακόπουλου (τρία Δ/Ε ναυπήγησης 2002), η Arcadia Shipmanagement (δύο νεότευκτα δεξαμενόπλοια), η Levant Maritime (τρία φορτηγά ναυπηγήσεως 2001), ο Ανδρέας Μαρτίνος (οκτώ tankers ναυπηγήσεως 1991-2002) και ο Όμιλος Τσάκου (πέντε νεότευκτα Δ/Ε).



Από την πλευρά του, ο YEN Γιώργος Ανωμερίτης εξέφρασε την ικανοποίησή του για τα παραπάνω στοιχεία και επισήμανε ότι το τρέχον έτος θα ολοκληρωθεί και η δεύτερη δέσμη μέτρων της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας. Τόνισε δε ότι η γαλανόλευκη είναι «μία σημαία ποιοτικής ναυτιλίας, της οποίας ο στόλος βρίσκεται πλέον στη λευκή λίστα του Paris MOU και ο οποίος θα συνεχίσει να παίζει σημαντικό και κυρίαρχο ρόλο στην κοινοτική ναυτιλία».

Παρόληηλη, σε πρόσφατη συνάντησή του με πλοιοκτήτες και διευθυντικά στελέχη εφοπλιστικών εταιρειών, πλοία των οποίων φέρουν την ελληνική σημαία, ο κ. Ανωμερίτης τόνισε μεταξύ άλλων ότι: «Η ελληνική ναυτιλία εισήλθε στον 21ο αιώνα με έναν άριστο οικονό: την ψήφιση του άρθρου 107 του νέου ελληνικού Συντάγματος (2001), το οποίο επιβεβαίωσε με αυξημένη συνταγματικού χαρακτήρα διάταξη το νομοθετικό διάταγμα 2687/1953 για την προστασία κεφαλαίων εξωτερικού, και του νόμου 27/1975 για την ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας. Οφείλουμε να υπογραμμίσουμε ότι άρθρο στο Σύνταγμά μας το οποίο να αναφέρεται σε οικονομικό τομέα της συνολικής οικονομίας μόνο ένα υπάρχει: Το άρθρο 107 για την εμπορική ναυτιλία» και προσέθεσε:

«Η ελληνική σημαία σήμερα διαθέτει α) ένα διοικητικό υποστηρικτικό μηχανισμό σε επίπεδο υπουργείου, β) συνταγματικά κατοχυρωμένη διάταξη για την προστασία κεφαλαίων εξωτερικού, γ) συνταγματικά κατοχυρωμένη διάταξη για την ανάπτυξη της ναυτιλίας, δ) ισχυρές διακρατικές ναυτιλιακές συμφωνίες και συμβάσεις, ε) σύνολο 800 γενικών φορολογικών απαλλαγών, από τις οποίες 33 αφορούν τη φορολογία πλοίων και 43 τους πλοιοκτήτες και τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, στ) συμμετοχή της χώρας σε όλα τα διεθνή όργανα, οργανισμούς και fora, ζ) είκοσι τρία διμερικά προξενεία σε τρίτες χώρες, η) σύστημα ναυτικής εκπαίδευσης, θ) σύγχρονη τεχνολογία επικοινωνιών και ελέγχου, ι) το κύρος της συμμετέχουσας στην ΟΝΕ και στη Ζώνη Ευρώ χώρας της Ελλάδας», καταλήγοντας: «Το 2003 θα είναι ένα ακόμα έτος προώθησης των στόχων μας, για μια ναυτιλία ποιότητας, στηριγμένη σε μια σημαία κύρους: την ελληνική γαλανόλευκη του σταυρού και της θάλασσας, της παγκόσμιας και ανεκτίμητης αυτής αξίας».



Αυστηρή νομοθεσία για τους λαθρεπιβάτες στη Νότια Αφρική

Σύμφωνα με ένα πρόσφατο σχέδιο νόμου, η Δημοκρατία της Νοτίου Αφρικής σχεδιάζει την επιβολή αυστηρών προστίμων σε πλοία που θα μεταφέρουν λαθρεπιβάτες εντός των χωρικών της υδάτων. Η κυβέρνηση της Πραιτόριας σχεδιάζει με αυτόν τον τρόπο να μειώσει το φαινόμενο της μετακίνησης λαθρεπιβατών προς και από τα λιμάνια της Ν. Αφρικής. Στη Δημοκρατία της Ν. Αφρικής υπολογίζεται ότι το 18% του πληθυσμού αποτελείται από λαθρομετανάστες που αντιμετωπίζουν την εχθρότητα της τοπικής κοινωνίας, λόγω κυρίως της μεγάλης ανεργίας και της αυξημένης εγκληματικότητας. Το νομοσχέδιο προβλέπει την επιβολή προστίμου της τάξης των 300 δολαρίων ΗΠΑ για κάθε λαθρεπιβάτη που θα συλληφθεί. Το πρόστιμο θα επιβαρύνει τη ναυτιλιακή εταιρεία και δεν θα συμπεριλαμβάνει τα έξοδα επαναπατρισμού και προσωρινής κρά-

τησης που ήδη επιβάλλονται σε ορισμένα λιμάνια της χώρας αυτής. Αξιοσημείωτο είναι, μάλιστα, ότι η νομοθεσία υπογορεύει στις Αρχές να επιβάλλουν περαιτέρω πρόστιμα των 1.200 δολαρίων σε περίπτωση που ο πλοίαρχος δεν έχει ενημερώσει την ύπαρξη λαθρεπιβατών στο πλοίο του. Το πρόβλημα των λαθρομεταναστών σε όλες τις χώρες της κεντρικής και νοτίου Αφρικής δεν μπορεί πλέον εύκολα να αντιμετωπισθεί και οι κυβερνήσεις προσπαθούν να περιορίσουν το φαινόμενο με αυστηρούς ελέγχους στα λιμάνια τους. Το Swedish Club προειδοποιεί με ανακοινώσεις του τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα για τα προβλήματα που ενδέχεται να αντιμετωπίσουν τα πλοία που προσεγγίζουν τις αφρικανικές ακτές. Προτείνει επίσης αυστηρούς ελέγχους από τα μέλη του πληρώματος κατά την έξοδο των υπ' ευθύνη πλοίων τους από «επίφοβα» λιμάνια της Αφρικής.



Προβλήματα στα λιμάνια της Μοζαμβίκης

Ένα πρόσφατο ατυχές επεισόδιο στην πρωτεύουσα της Μοζαμβίκης έφερε στο προσκήνιο τα προβλήματα πλοήγησης και ρυμούλκησης που αντιμετωπίζουν οι ναυτιλιακές εταιρείες στην πρώην πορτογαλική αποικία της νότιο-ανατολικής Αφρικής. Εξαιτίας αμέλειας των πλοηγών στην πρωτεύουσα Μαπούτο, αρκετά πλοία έχουν αντιμετωπίσει πολλαπλά προβλήματα με αποτέλεσμα αφ' ενός τις καθυστερήσεις στην εκφόρτωση των φορτίων τους, αφ' ετέρου την πρόκληση σοβαρών ζημιών. Οι ναυτιλιακές εταιρείες οφείλουν να γνωρίζουν ότι είναι υποχρεωμένες, βάσει ειδικού νόμου της Μοζαμβίκης, να χρησιμοποιούν τους τοπικούς πλοηγούς της χώρας. Το αξιοσημείωτο όμως είναι ότι οι πλοίαρχοι φέρουν την αποκλειστική ευθύνη για οποιαδήποτε ζημία προκληθεί, ακόμα και εάν οι πλοιοί πράττουν με αμέλεια. Όσο για τις υπηρεσίες ρυμούλκησης, τα πλοία που χρησιμοποιούνται σήμερα στο Μαπούτο θεωρούνται εξαιρετικά επίφοβα και δύσχρηστα.

Έξαρση των κλοπών στο λιμάνι του Λομέ

Ιδιαίτερα ανησυχητική είναι η έξαρση του φαινομένου των κλοπών κατά την εκφόρτωση πλοίων στο λιμάνι του Λομέ, πρωτεύουσας της Δημοκρατίας του Τόγκο στη Δυτική Αφρική. Κατά τη διάρκεια της εκφόρτωσης, αρκετά πληρώματα αντιμετωπίζουν τις απειλητικές διαθέσεις ιθαγενών που έχουν ως σκοπό την κλοπή κυρίως εμπορευμάτων ξηρού φορτίου όπως ζάχαρη και ρύζι. Οι τοπικές αρχές αποδίδουν το φαινόμενο αυτό στην έκρυθμη οικονομική και πολιτική κατάσταση στην Ακτή του Ελεφαντοστού, που απέχει λίγα μόνο χιλιόμετρα από το Λομέ. Το U.K. Club ενημερώνει τα μέλη του ότι οι συνεχιζόμενες αναταραχές θα επηρεάσουν όσα πλοία ξηρού φορτίου προσεγγίζουν το Λομέ. Κατά το U.K. Club οι εταιρείες θα πρέπει να μην προσλαμβάνουν εταιρείες ασφαλείας κατά τη διάρκεια της εκφόρτωσης των πλοίων τους αλλά επιθεωρητών με γνώσεις των τοπικών συνθηκών, όπως

επίσης θα πρέπει να αποφεύγεται η χρήση βίας από μέλη του πληρώματος. Οποιαδήποτε από τις παραπάνω ενέργειες, κατά το U.K. Club, προκαλεί τις έντονες και ανησυχητικές αντιδράσεις από τις τοπικές αρχές και υπηρεσίες.





HARBOUR TOWAGE TERMINALS ► SALVAGE TRANSPORT & HEAVY LIFT

WWW.SMIT.COM

OUR EXPERIENCE, YOUR ADVANTAGE





▶▶▶ Η πρωτοβουλία Leadership 2015 και η επιβίωση της ευρωπαϊκής ναυπηγικής βιομηχανίας

Ο επίτροπος αρμόδιος για τις επιχειρήσεις Erkki Liikanen και μέλη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της Επιτροπής και εκπροσώπους κορυφαίων ευρωπαϊκών ναυπηγείων και ναυτεργατικών συνδικάτων συναντήθηκαν στις Βρυξέλλες στις 28 Ιανουαρίου, προκειμένου να συστήσουν μια υψηλόβαθμη Συμβουλευτική Ομάδα με σκοπό την προώθηση της πρωτοβουλίας «Leadership 2015».

Η πρωτοβουλία αφορά την προώθηση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυπηγικής και ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας.

Η Ομάδα που θα συσταθεί θα χαράξει τη στρατηγική για μια μακροπρόθεσμη πολιτική, που θα επιτρέψει όχι μόνο την επιβίωση αλλά και την ενδυνάμωση του κλάδου.

Η πρωτοβουλία υποστηρίζεται και από τον πρόεδρο της Επιτροπής Romano Prodi, ο οποίος θεωρεί επιβεβλημένη τη στήριξη του κλάδου.

Ο Γάλλος επίτροπος για θέματα έρευνας Philippe Busquin, ο οποίος συμμετέχει στην υψηλόβαθμη Ομάδα, σε πρόσφατη ανακοίνωσή του δήλωσε ότι η ευρωπαϊκή ναυπηγική βιομηχανία θα διατηρήσει την παλιά της αίσθηση μόνο εάν γίνουν επενδύσεις στον τομέα της έρευνας και της κατασκευής πλοίων υψηλής τεχνολογίας, που θα αντικατοπτρίζουν τις σύγχρονες ανάγκες της αγοράς. Κατά το Γάλλο επίτροπο, χρειάζονται γενναίες αποφάσεις για την ουσιαστική υποστήριξη του κλάδου σε πα-
ευρωπαϊκό επίπεδο.

▶▶▶ Συνεστήθη ο νέος Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφαλείας

Ο Willem de Ruiter ανέλαβε τα καθήκοντα του γενικού διευθυντή του νέου Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας. Ο Ολλανδός διευθυντής, κάτοχος πτυχίου πολιτικού μηχανικού, ήταν από το 1999 επικεφαλής του τμήματος ναυτικής ασφάλειας στη Διεύθυνση Θαλασσίων Μεταφορών της DG TREN της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Ο νέος διευθυντής θα είναι υπεύθυνος για τη γενική διοίκηση της υπηρεσίας, για το σχεδιασμό και τη χάραξη στρατηγικής πολιτικής, για τη διατήρηση των επαφών με τα όργανα της Ε.Ε., όπως και για την επίβλεψη και τη συνεργασία των αρμοδίων υπηρεσιών των κρατών-μελών. Ως πρόεδρος του συμβουλίου διορίστηκε ο κ. Brian Wadsworth ενώ ως αντιπρόεδρος διορίστηκε ο κ. Francis Andre Vallat. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφαλείας συστά-



θηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο Υπουργών τον Ιούνιο του 2002 και αναμένεται να λειτουργήσει πλήρως από την επόμενη άνοιξη με προσωρινή όμως έδρα τις Βρυξέλλες. Ανάμεσα στους

σκοπούς της είναι η συστηματική και διαρκής διερεύνηση των παραμέτρων που προκαλούν ατυχήματα στη θάλασσα, αλλά και η μακροπρόθεσμη αξιολόγηση της ευρωπαϊκής πολιτικής για την ασφάλεια στη θάλασσα.

▶▶▶ Loyola de Palacio: Ζητούμε τη συνεργασία όλων των φορέων!

Στις 29 Ιανουαρίου 2003 η αντιπρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Loyola de Palacio απέστειλε προσωπικές επιστολές προς τους αρμοδίους όλων τα κρατών που συνορεύουν ή μοιράζονται κοινές θάλασσες με την Ευρωπαϊκή Ένωση με σκοπό την παρότρυνσή τους για χάραξη ενός νέου διεθνούς νομοθετικού πλαισίου, που θα εξασφαλίζει την ασφάλεια τόσο της ανθρώπινης ζωής όσο και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Η Ισπανίδα επίτροπος απέστειλε επίσης επιστολές στον IMO και στον ΟΗΕ και παρότρυνε τη διεθνή κοινότητα να υποστηρίξει και να υιοθετήσει τις προσπάθειες που καταβάλλουν από κοινού η Επιτροπή και τα κράτη-μέλη της Ενωμένης Ευρώπης. Η κα De Palacio επιμένει για την άμεση επανεξέταση της διεθνούς νομοθεσίας στο θέμα της θαλάσσιας ασφάλειας, που θα αντικατοπτρίζει τη σύμφωνη γνώμη όλων των εμπλεκόμενων φορέων.

CHOICE OF FLAG MATTERS



The Marshall Islands Registry

Qualities to Consider:

Flag State Administrators with over 54 Years of Experience

Politically Stable Jurisdiction

Modern Maritime & Corporate Law

Excellent Port State Control and Safety Record

Worldwide Vessel Registration and Mortgage Recordation Services

THE CHOICE IS YOURS...



INTERNATIONAL REGISTRIES (Greece) Ltd.

1-3 FILELLINON STR., 4TH FLOOR, 185 36 PIRAEUS GREECE

TEL: +30-210-4293 223/227 ~ FAX: +30-210-4293-228 ~ E-MAIL: piraeus@register-iri.com

WORLDWIDE OFFICES

WASHINGTON, D.C./RESTON NEW YORK FT. LAUDERDALE/MIAMI LONDON HONG KONG ZURICH

website: www.register-iri.com

Οι προτεραιότητες της ναυτιλιακής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις αρχές του 21ου αιώνα

Αποκλειστικό άρθρο
της Loyola de Palacio,
αντιπροέδρου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,
στα «Ναυτικά Χρονικά»

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν ένα νευραλγικό τομέα στις σύγχρονες οικονομίες. Τα πλοία της Ευρωπαϊκής Ένωσης μεταφέρουν πάνω από τα δύο τρίτα (70%) του συνολικού εμπορίου που διεξάγεται μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του υπόλοιπου κόσμου. Κάθε χρόνο περίπου δυο εκατομμύρια τόνοι από διαφορετικά

προϊόντα περνούν από τα ευρωπαϊκά λιμάνια.

Οι υπηρεσίες των επιβατηγών πλοίων είναι απαραίτητες για την αρμονική λειτουργία των νησιών και των παράκτιων χωρών.

Επί πλέον, η οικονομία μας εξαρτάται σε σημαντικό βαθμό από τις εισαγωγές πετρελαίου, γι' αυτό και το 90% του συνολικού εμπορίου πετρελαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης πραγματοποιείται διά θαλάσσης.





“ Γνωρίζουμε πολύ καλά την πίεση του ανταγωνισμού που ασκείται στους πλοιοκτήτες οι οποίοι επιλέγουν τη διατήρηση της ευρωπαϊκής τους σημαίας. Έχουν να αντιμετωπίσουν έντονο διεθνή ανταγωνισμό, ενώ ταυτόχρονα βιώνουν αυστηρές φορολογικές συνθήκες, υψηλό κόστος ασφάλισης ναυτικών και ασφαλιστικών κινδύνων ”

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει επανειλημμένως τονίσει ότι θέλει να προαγάγει ένα ασφαλές, σταθερό και ανταγωνιστικό σύστημα θαλάσσιων μεταφορών σε ευρωπαϊκό αλφά και σε παγκόσμιο επίπεδο.

Οι προτεραιότητές μας κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών έχουν επικεντρωθεί στην ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών, την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας και το άνοιγμα των διεθνών αγορών. Ενώ έχουμε επιτύχει σημαντική πρόοδο στο άνοιγμα νέων αγορών και την παροχή πολλαπλών επιλογών ναυτιλιακών υπηρεσιών στους καταναλωτές, απαιτούνται περαιτέρω ενέργειες σε κάθε έναν από τους παρακάτω νευραλγικούς τομείς:

Ασφάλεια ναυσιπλοΐας

Οι συνθήκες του ναυαγίου του «Prestige», ναυπήγησης 1976, μονού τοιχώματος, τον περασμένο Νοέμβριο και οι καταστροφικές επιπτώσεις του έβαλαν πάλη στο επίκεντρο του εν-

διαφέροντος το ζήτημα της ασφάλειας στη ναυσιπλοΐα.

Η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας βρίσκεται στην κορυφή των προτεραιοτήτων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών. Πράγματι η Ευρώπη έχει πληρώσει ακριβά τα ατυχήματα από ακατάλληλα πλοία, με αδικαιολόγητες απώλειες ανθρώπινων ζωών αλφά και πρόκληση τεράστιων οικονομικών καταστροφών. Αυτός είναι ο λόγος που προτείνουμε τα πακέτα μέτρων Erika I και Erika II.

Με την εφαρμογή του πρώτου πακέτου Erika, αναμένεται η βελτίωση των επιθεωρήσεων πλοίων σε ευρωπαϊκά λιμάνια, η καλύτερη εποπτεία των δραστηριοτήτων των νηογνώμων της Ε.Ε., μαζί με τη σταδιακή απόσυρση των δεξαμενόπλοιοι μονού τοιχώματος (single hull).

Το δεύτερο πακέτο Erika θα μας επιτρέψει να θέσουμε σε εφαρμογή ένα από τα πιο εξελιγμένα συστήματα στον κόσμο για την παρακολούθηση της παράκτιας ναυσιπλοΐας. Επί πλῆ-ον, έχουμε δημιουργήσει την Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Ασφάλει-

ας Ναυσιπλοΐας με στόχο τη βελτιστοποίηση του συντονισμού των μέτρων που παίρνουν τα μέλη της Ε.Ε. για την εξασφάλιση της εφαρμογής της ευρωπαϊκής νομοθεσίας και τη βελτίωσή της.

Ωστόσο, το ναυάγιο του «Prestige» έδειξε περίτρανα ότι υπάρχει ανάγκη βελτίωσης του θεσμικού πλαισίου της Ε.Ε. για την ασφάλεια στη θάλασσα. Το Συμβούλιο Υπουργών Ναυτιλίας της 6ης Δεκεμβρίου ζήτησε ομόφωνα από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να προτείνει νέες πρωτοβουλίες. Αυτή η ομόφωνη στάση των «15» επικυρώθηκε και από τη Σύνοδο Κορυφής της Κοπεγχάγης λίγες ημέρες μετά. Η Επιτροπή ανταποκρίθηκε άμεσα και υιοθέτησε ήδη τρεις από τις πιο επείγουσες προτάσεις (την απαγόρευση μεταφοράς βαρέων κηλυσμάτων πετρελαιοειδών από δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος, τη συντόμηση της διαδικασίας απόσυρσης τέτοιων πλοίων, όπως και την αύξηση των τεχνικών ελέγχων γι' αυτού του τύπου τα πλοία). Αναμένουμε ότι το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο θα υιοθετήσουν αυτά τα μέτρα το συντομότερο δυνατόν, έτσι ώστε να υπάρξει επίσημη έγκριση επί ελληνικής προεδρίας. Επιπρόσθετα, εργαζόμαστε με κράτη-μέλη για να επιταχύνουμε την αναγνώριση λιμένων καταφυγής και την προετοιμασία πλάνου για την αντιμετώπιση περι-

ωστόσο, οι τρομοκρατικές επιθέσεις και οι επιπτώσεις σε παγκόσμιο επίπεδο έχουν αυξήσει δραματικά τις ανησυχίες μας. Η τρομοκρατία φέρει καιρία πλήγματα στις συνθήκες της αγοράς, τη διαθεσιμότητα, την τιμή της ασφαλιστικής κάλυψης και, τέλος, την αποδοτικότητα και το κόστος των λιμανιών σε επιχειρησιακό επίπεδο. Πιστεύουμε πως η σωστή κατεύθυνση για την αντιμετώπιση της τρομοκρατίας είναι η υπογραφή πολυμερών συμφωνιών, οι οποίες θα είναι αποδεκτές και θα υποστηρίζονται από τη διεθνή κοινότητα.

Για το λόγο αυτόν, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συμμετείχε ενεργά στην προετοιμασία της Διπλωματικής Διάσκεψης του IMO, που έλαβε χώρα το Δεκέμβριο του 2002, συντονίζοντας τις θέσεις των 15 χωρών-μελών της Ε.Ε. Η σταθερή προσέγγισή μας στο ζήτημα έχει σαν στρατηγική την ανάπτυξη του νομοθετικού πλαισίου των διεθνών οργανισμών για την ασφάλεια στη θάλασσα, το οποίο θα εφαρμόζεται σε παγκόσμιο επίπεδο από τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Η επιτροπή έχει δεσμευθεί να υιοθετήσει το συντομότερο δυνατόν ως υποχρεωτική κοινοτική νομοθεσία, όλη τα σχετικά με την ασφάλεια μέτρα που συμφωνήθηκαν μέσα στο πλαίσιο του IMO. Είναι άποψή μας ότι ανεξάρτητα και αυθαίρετα μέτρα πρέπει να αποφεύγονται, γιατί θα ζημιώσουν το παγκόσμιο εμπόριο με τη δημιουργία γραφειοκρατικών και άλλων εμποδίων, και τέλος, να οδηγήσουν σε αλλοίωση του ανταγωνισμού με αντίθετα από τα αναμενόμενα οικονομικά αποτελέσματα.

Τα πρόσφατα ναυτικά ατυχήματα έχουν θέσει σημαντικά ερωτήματα στο πρόβλημα της έλλειψης ελέγχου σε πλοία που φέρουν σημαίες ευκαιρίας

στάσεων για πλοία εν κινδύνω, σύμφωνα με τα συμπεράσματα του Συμβουλίου, το οποίο θα είναι έτοιμο τον Ιούλιο του 2003.

Ετοιμάζουμε και περαιτέρω πρωτοβουλίες, μεταξύ άλλων είναι η παρακολούθηση των νοσημάτων, η ταχεία εφαρμογή του συστήματος της Ε.Ε. για τον έλεγχο της ναυσιπλοΐας, το ζήτημα της εισαγωγής ποινών εναντίον όσων έχουν προκαλέσει ατύχημα από βαριά αμέλεια ή την πιθανή ιδρυση ενός ταμείου για την αποζημίωση σε περίπτωση πρόκλησης πετρελαιοειδών ρύπανσης σε ευρωπαϊκά ύδατα (COPE).

Είναι πιστεύω μας ότι οι πρωτοβουλίες αυτές, εάν εφαρμοσθούν γοργά και στο σύνολό τους, θα μας επιτρέψουν τη δραστική ελάττωση των κινδύνων που οδήγησαν σε ναυάγια όπως αυτό του «Prestige» και θα δώσουν τη σιγουριά στους πολίτες της Ένωσης ότι μπορούν να απολαμβάνουν ένα από τα τελειότερα νομικά πλαίσια προστασίας στον κόσμο, εφάμιλλο, αν όχι καλύτερο, εκείνου των ΗΠΑ.

Όσον αφορά στην ασφάλεια των επιβατών, η νομοθεσία που έχουμε προτείνει βρίσκεται τώρα στο στάδιο της τελικής έγκρισης. Ακόμη, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα προτείνει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο να θέσουν ως δεσμευτικό κοινοτικό νόμο την ενημέρωση της συνθήκης για την ευθύνη σε περίπτωση πρόκλησης θανάτου και τραυματισμού σε επιβάτες πλοίων, την οποία πρόσφατα εισηγήθηκε ο IMO. Αυτό θα εξασφαλίσει ότι τα συμφέροντα των επιβατών επιβατηγών πλοίων θα προστατεύονται όσο και τα συμφέροντα των επιβατών της αεροπλοΐας, αν όχι περισσότερο. Όπως έχω ήδη αναφέρει νωρίτερα, για το χειρισμό όλων των παραπάνω θεμάτων, τα οποία σε πολλές περιπτώσεις συνεπάγονται εντατικές συζητήσεις επί τεχνικών θεμάτων σε διεθνές επίπεδο, προσβλέπουμε στην υποστήριξη της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Ασφαλείας Ναυσιπλοΐας, η οποία έχει ήδη ιδρυθεί και άρχισε τις εργασίες της μόλις πριν από μερικούς μήνες.

Η μάχη κατά των τρομοκρατικών απειλών

Η ασφάλεια στη ναυσιπλοΐα ήταν ένα ζήτημα που απασχολούσε την Ευρωπαϊκή Επιτροπή πολύ πριν από την 11η Σεπτεμβρίου.

Ένα δίκαιο και σταθερό διεθνές πλαίσιο για τη ναυτιλία

Οι θαλάσσιες μεταφορές περιλαμβάνουν μετακινήσεις σε παγκόσμια κλίμακα και επομένως είναι σημαντικό να υπάρχουν δίκαιοι κανονισμοί οι οποίοι θα ισχύουν για όλα τα πλοία. Αυτός είναι και ο λόγος που στόχος της Ε.Ε. ήταν πάντα η εξασφάλιση της ελεύθερης πρόσβασης στις διεθνείς αγορές υπό συνθήκες υγιούς ανταγωνισμού. Σε μια έντονα ανταγωνιστική αγορά όπως οι θαλάσσιες μεταφορές, πολλή από τις παραδοσιακά ναυτιλιακές χώρες είδαν τους πλοιοκτήτες τους να επωφεληθούν τόσο από τις διεθνείς κεφαλαιαγορές και τις διεθνείς αγορές εργασίας, όσο και από τη μεγάλη ποικιλία νηολογίων σε παγκόσμιο επίπεδο. Ο βασικός στόχος για την Ε.Ε. είναι η αποκατάσταση της ανταγωνιστικότητας του στόλου της και η ενθάρρυνση θετικών μέτρων που θα επιτρέψουν στους πλοιοκτήτες να αντιμετωπίσουν το διεθνή ανταγωνισμό, όπως επίσης και η εξασφάλιση ότι τηρούνται από όλους οι διεθνείς συμφωνίες, ανεξάρτητα από τη σημαία που φέρουν.

Τα πρόσφατα ναυτικά ατυχήματα έχουν θέσει σημαντικά ερωτήματα στο πρόβλημα της έλλειψης ελέγχου σε πλοία που φέρουν σημαίες ευκαιρίας. Πιστεύουμε πως η Ε.Ε., με την υποστήριξη και άλλων κρατών, θα πρέπει να αγωνίζεται για τη δημιουργία ενός διεθνούς πλαισίου με αυξημένες δυνατότητες ελέγχου του IMO και την εξασφάλιση της αποτελεσματικής συμμόρφωσης στους διεθνείς κανονισμούς της ναυσιπλοΐας. Αυτός είναι ένας από τους λόγους που η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει ζητήσει επίσημα από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο να διαπραγματευτεί μια οδηγία για την έναρξη των συνομιλιών, έτσι ώστε να προετοιμασθεί για τη συμμετοχή της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον IMO.

Η ανάπτυξη ενός κατάλληλου νομοθετικού πλαισίου για τη διεθνή ναυτιλία αποτελεί το κλειδί για την επιτυχία της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον τομέα της ανταγωνιστικότητας, αλλά δεν είναι αρκετό. Λόγω της στρατηγικής σημασίας του, θα πρέπει να διατηρήσουμε και να αναπτύξουμε τη ναυτική τεχνογνωσία των παράκτιων κρατών-μελών. Και για να πραγματοποιηθεί αυτό, θα πρέπει οι Ευρωπαίοι πλοιοκτήτες να διατηρήσουν τα πλοία τους υπό ευρωπαϊκές σημαίες.

Γνωρίζουμε πολύ καλά την πίεση του ανταγωνισμού που ασκείται στους πλοιοκτήτες οι οποίοι επιλέγουν τη διατήρηση της ευρωπαϊκής τους σημαίας. Έχουν να αντιμετωπίσουν έντονο διεθνή ανταγωνισμό, ενώ ταυτόχρονα βιώνουν αυστηρές φορολογικές συνθήκες, υψηλό κόστος ασφάλισης ναυτικών και ασφαλιστικών κινδύνων. Η

The largest part of earth,
is covered by sea...



GIGILINIS SALVAGE & TOWAGE

Mediterranean, Black Sea, Red Sea
and European waters

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

Operating 24 hours

Headquarters:

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

Tel.: (+30 310) 53 00 17 • Fax: (+30 310) 54 06 46 • A.O.H.: (+30 944) 694562 • Telex: 412117 MIGI GR

<http://www.gigilinis.gr> • <http://www.gigilinis.com> • e-mail: gigilinis.shpn@axiom.gr

Branch office:

2, Filellinon str. • 643 02 Kavala • Greece

Tel.: (+30 510) 83 11 30 • Fax: (+30 510) 83 52 87 • Telex: 452146 MIGI GR

Ocean Going Salvage Tug
HELLAS



Ocean Going S&T Tug
MACEDON II



Ocean Going Salvage Tug
EVEREST



Harbour and Open Sea Tug
MINOTAUROS



Harbour and Open Sea Tug
ALEXANDROS



Harbour Tug
DIMITRIOS



Harbour Tug
THEODOROS



ISO 9002

Certificate Number: 36335



Accredited by the R.V.A.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει αναγνωρίσει την αναγκαιότητα για οικονομικά μέτρα υποστήριξης αυτών των πλοιοκτητών που ακολουθούν καλές πρακτικές και διατηρούν τα επίπεδα ποιότητας. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή φέρει την ευθύνη της έγκρισης και παρακολούθησης των κρατικών επιχορηγήσεων σε ναυτιλιακές εταιρείες. Από το 1997 έχουμε εγκρίνει έναν αριθμό κινήτρων, όπως ο «φόρος χωρητικότητας» (tonnage tax), τα οποία έχουν στόχο τον επαναπατρισμό των πλοίων υπό σημαίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η ανάυσή μας δείχνει ότι, εκτός από τον επαναπατρισμό, υπήρξαν και φανερά θετικά αποτελέσματα στις ναυτιλιακές βιομηχανίες στο σύνολό τους.

Άλλη μια προτεραιότητα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αποτελεί το άνοιγμα και η προσέγγιση νέων αγορών για τις ναυτιλιακές εταιρείες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Λαμβάνοντας υπόψη ότι το 90% του εξωτερικού εμπορίου μεταφέρεται διά θαλάσσης, είναι απαραίτητο να δημιουργηθεί η πρόσβαση σε νέες διεθνείς αγορές, από τις οποίες πολλοί Ευρωπαίοι πλοιοκτήτες έχουν μείνει αποκλεισμένοι. Οι υπηρεσίες μεταφορών, ειδικά οι θαλάσσιες και οι εναέριες, θα πρέπει να συμπεριληφθούν στο νέο κύκλο διαπραγματεύσεων του Διεθνούς Οργανισμού Εμπορίου (WTO) για τη Γενική Συμφωνία Δασμών και Εμπορίου (GATT). Η Ευρώπη έχει σταδιακά αποσύρει όλους τους περιορισμούς που επηρεάζουν το ναυτικό εμπόριο και θεωρείται σίγουρο ότι οι εμπορικοί συνεργάτες μας θα ανταποκριθούν σε αυτή την προσπάθεια. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα συνεχίσει τις προσπάθειες για το άνοιγμα των αγορών οι οποίες είναι ακόμα απομονωμένες. Ένα καλό παράδειγμα αποτελεί η συμφωνία συνεργασίας με την Κίνα, η οποία προκαλεί το ενδιαφέρον πολλών ευρωπαϊκών ναυτιλιακών εταιρειών.

Επίσης, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει αρχίσει τις διμερείς συζητήσεις με την Ινδία, με στόχο τις στενότερες σχέσεις αυτού του μεγάλου εμπορικού εταίρου εκτός Ευρώπης.

Η ναυτιλία ως κρίσιμος κρίκος του συστήματος μεταφορών της Ε.Ε.

Οι θαλάσσιες μεταφορές, πιο συγκεκριμένα η ναυσιπλοΐα μικρών αποστάσεων, μπορούν να βοηθήσουν στη χαλιναγωγή της αύξησης κατά 50% των οδικών μεταφορών που προβλέπεται έως το 2010. Για την επίτευξη αυτού του στόχου, πρέπει να εξασφαλισουμε ότι οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, ενσωματωμένες με συνδυασμένα θαλάσσια - επίγεια δίκτυα, θα είναι επαρκώς ανταγωνιστικές σε σχέση με συστήματα αποκλειστικά επίγειων μεταφορών.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα συνεχίσει να πιέζει προς την κατεύθυνση της ανάπτυξης αυτής της μορφής μεταφορών, προσπαθώντας να αποσύρει διαχειριστικές επιβαρύνσεις και τεχνικές δυσκολίες που θα επηρεάσουν αρνητικά μια τέτοια εξέλιξη. Τη στιγμή αυτή ολοκληρώνονται οι τελευταίες ρυθμίσεις προς τη δημιουργία ενός Σχεδίου Δράσης για θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων. Πολύ συχνά οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων αποτελούν μια βιώσιμη εναλλακτική λύση, ωστόσο είναι στα χέρια των ναυλωτών αν θα δεχθούν ή όχι μια τέτοια εναλλακτική προσφορά. Όσον αφορά στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η προώθηση μιας τέτοιας πολιτικής είναι σίγουρο ότι απαιτεί την παροχή κινήτρων. Πιστεύουμε ότι θα αποτελέσει μια αποδοτική επένδυση για το μέλλον.

Αυτός είναι ο λόγος που έχουμε προτείνει ένα πρόγραμμα υποστήριξης από την Κοινότητα, με την ονομασία «Marco Polo», το οποίο επικυρώθηκε το Δεκέμβριο του 2002 από το Συμβούλιο των Υπουργών. Το πρόγραμμα αυτό παρέχει έναν προϋπολογισμό της τάξης των 75 εκατ. ευρώ για την προώθηση project συνδυασμένων μεταφορών για την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2003 έως την 31η Δεκεμβρίου 2006. Η πολιτική συμφωνία του Συμβουλίου σηματοδοτεί την ταχεία υιοθέτηση του προγράμματος, το οποίο εξαρτάται τώρα από την τελική έγκριση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

Τέλος, θέλω να αναφερθώ στον εξίσου σημαντικό τομέα των λιμανιών. Η επίτευξη ενός σταθερού συστήματος για τον 21ο αιώνα επίσης εξαρτάται από την αποδοτικότητα των ευρωπαϊκών λιμα-

νιών και από το κόστος και την απόδοση των λιμενικών υπηρεσιών. Οι λιμενικές υπηρεσίες είναι σημαντικές για τη λειτουργία του μεταφορικού συστήματος στο σύνολό του. Για το λόγο αυτόν η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει θέσει τις λιμενικές υπηρεσίες στο επίκεντρο της πολιτικής της. Έχουμε προτείνει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο την υιοθέτηση μιας νέας οδηγίας με στόχο την εισαγωγή στο κοινοτικό δίκαιο της αρχής, ότι οποιοσδήποτε παρέχει υπηρεσίες θα πρέπει να έχει ίσες ευκαιρίες κατά τη συμμετοχή του στη συνεχώς αναπτυσσόμενη βιομηχανία λιμενικών υπηρεσιών. Ωστόσο, παρά την εφαρμογή της ισονομίας, θα πρέπει να πραγματοποιείται μια διαδικασία επιλογής για τον περιορισμό του αριθμού των εταιρειών παροχής υπηρεσιών σε ένα χώρο που είναι αναπόφευκτα περιορισμένος.

Έπειτα από τη Συμφωνία του Συμβουλίου, το κείμενο της οδηγίας θα εξετασθεί πάλι από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και αναμένουμε την υπογραφή της τελικής συμφωνίας πολύ σύντομα. Η συμφωνία αυτή αποτελεί ένα σημαντικό βήμα για την ανάπτυξη μιας πιο ισορροπημένης πολιτικής μεταφορών.

Μέριμνα για τους ναυτικούς της Ευρώπης

Κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών, έχουμε εστιάσει τις προσπάθειές μας στη βελτίωση του σχεδιασμού και των τεχνικών χαρακτηριστικών των πλοίων. Πρέπει όμως να έχουμε κατά νουν ότι ένα μοντέρνο, άρτια εξοπλισμένο πλοίο μπορεί να μην πληροί τις προδιαγραφές εάν το πλήρωμά του δεν είναι καλά εκπαιδευμένο ή αν οι συνθήκες διαβίωσης πάνω στο καράβι δεν είναι ικανοποιητικές. Η γυμνή αλήθεια είναι ότι το 90% των ναυτικών στυχημάτων οφείλονται σε ανθρώπινο σφάλμα.

Επί πλέον, ο στόλος μας αποτελείται όλο και πιο πολύ από ναυτικούς που προέρχονται από τρίτες χώρες. Πρέπει να μεριμνήσουμε για την επαγγελματική κατάρτιση αυτών των ανθρώπων. Ενδιαφερόμαστε και θα πρέπει να προσπαθήσουμε να εξασφαλίσουμε, η εκπαίδευσή τους να ακολουθεί τους διεθνείς κανονισμούς και καλύπτει όλες τις απαιτήσεις πιστοποίησης.

Λαμβάνοντας υπόψη όλους αυτούς τους παράγοντες, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε το 2001 μια ανακοίνωση για την εκπαίδευση και τη ναυτολόγηση των ναυτικών, η οποία τονίζει την ανησυχτική μείωση των Ευρωπαίων ναυτικών και την ανάγκη διατήρησης μιας βάσης ανθρώπινου δυναμικού με ναυτική τεχνογνωσία.

Είναι επιδίωξή μας να δημιουργήσουμε τις κατάλληλες συνθήκες έτσι ώστε να προσελκύσουμε νέους στο επάγγελμα. Πρέπει να προσφέρουμε κίνητρα στους ναυτικούς, κοινωνική καταξίωση και ικανοποίηση μέσα από τη δουλειά τους. Είναι σημαντικό να αναπτυχθούν τέτοια αντικείμενα εργασίας και καριέρας, προσαρμοζόμενα κατάλληλα την εκπαίδευση και βελτιώνοντας αντίστοιχα τη ζωή και την εργασία πάνω στο καράβι.

Με την ανακοίνωση αυτή, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρέχει μια σημαντική ένδειξη των πιθανών τρόπων για την επίτευξη της προόδου. Τώρα όλα εξαρτώνται από τις κυβερνήσεις και τη ναυτική βιομηχανία γενικότερα και ελπίζουμε να δούμε τη μηχανή να παίρνει εμπρός σύντομα. Χαιρετίζω το ενδιαφέρον της επερχόμενης ελληνικής προεδρίας για τη μετατροπή αυτών των θεμάτων σε πολιτικές προτεραιότητες της Ένωσης.

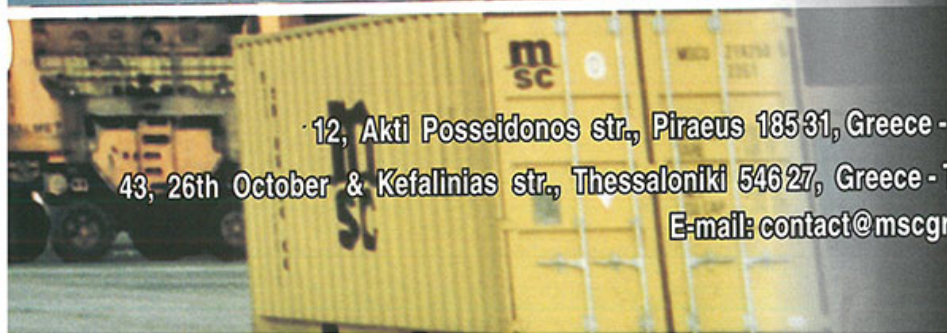
Εισερχόμαστε μαζί σε μια νέα εποχή που νέες φόρμες logistics και νέα πρότυπα διεθνούς εμπορίου θα αλλιάξουν ριζικά την εργασία, όπως την ξέραμε μέχρι σήμερα. Υπάρχουν μεγάλες προκλήσεις μπροστά μας. Θα πρέπει να είμαστε έτοιμοι να τις αντιμετωπίσουμε και θα τις αντιμετωπίσουμε μαζί, μέσα από μια διευρυμένη Ευρωπαϊκή Ένωση. Είμαι πεπεισμένη ότι η Ελλάδα, με όλη τη μακρά της ναυτική παράδοση, το ειδικό βάρος του εμπορικού της στόλου στην Ε.Ε. και στον κόσμο, αλλά και τη ναυτοσύνη των Ελλήνων, θα πρωταγωνιστήσει σε αυτή μας την κοινή προσπάθεια για ανταγωνιστική και ποιοτική ναυτιλία.



MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY GREECE S.A.



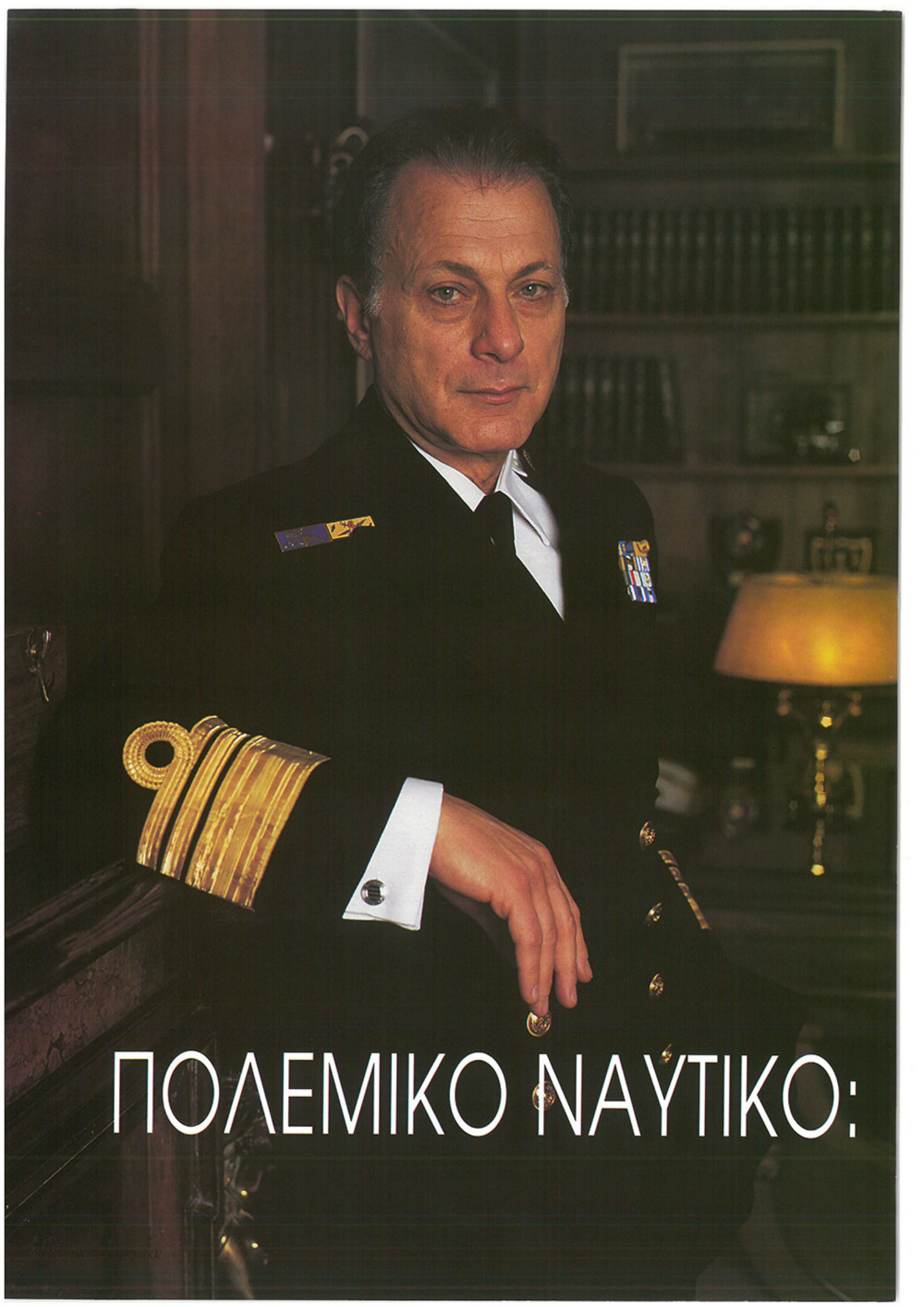
Με κέντρο του κόσμου τον Πειραιά
Είναι στην Ελλάδα:
Η πρώτη Ναυτιλιακή εταιρεία
σε κίνηση containers
Η Πρώτη σε αριθμό προσεγγίσεων
πλοίων και σε συχνότητα
αφίξεων αναχωρήσεων
Η πρώτη σε κατευθείαν και χωρίς
μεταφορτώσεις συνδέσεις με όλα
τα λιμάνια του κόσμου
..... και φυσικά η πρώτη στην
προτίμηση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

A portrait of a middle-aged man with grey hair, wearing a dark navy officer's uniform. He has several gold stripes on his left sleeve, indicating a high rank. He is standing in a room with dark wood paneling and bookshelves in the background. A lamp with a warm glow is visible on the right. The text "ΠΟΛΕΜΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ:" is overlaid at the bottom in white capital letters.

ΠΟΛΕΜΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ:

**Συνέντευξη του αρχηγού
του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού
αντιναυάρχου
Αντώνη Ξ. Αντωνιάδη**

«Το Πολεμικό Ναυτικό υπήρξε ανέκαθεν ένα Σώμα το οποίο, όχι μόνο φρόντιζε να ακολουθεί τις τάσεις της κάθε εποχής, αλλά συχνά να τις προλαμβάνει και να βρίσκεται μπροστά από αυτές. Χαρακτηριστικό παράδειγμα οι πρώτες αγορές φρεγατών τύπου «S» στις αρχές της δεκαετίας του '80. Στα χρόνια που ακολούθησαν, το Π.Ν. συνέχισε στο ίδιο πνεύμα την ενίσχυσή του με σύγχρονες μονάδες επιφανείας. Σήμερα, εκτός από εγγυητής της κυριαρχίας μας στο Αιγαίο και πρεσβευτής της χώρας μας στους ανά τον κόσμο ωκεανούς, το Ναυτικό μας τίθεται αρωγός και της Ολυμπιάδας.

Τους λόγους της στελέχωσης των μονάδων κρούσεων του Πολεμικού Ναυτικού με επαγγελματίες οπλίτες μέχρι το 2005 προβάλλει στη συνέντευξή του ο αρχηγός του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού, αντιναύαρχος Αντώνης Ξ. Αντωνιάδης.

Ο αρχηγός ΓΕΝ αναφέρεται ακόμα στη στήριξη που παρέχει το Π.Ν. στην ελληνική αμυντική βιομηχανία και αναλύει τους λόγους ανάπτυξης του ελληνικού στόλου για διεξαγωγή επιχειρήσεων επιτήρησης και επίδειξης παρουσίας - αποτροπής σε όλο τον ελληνικό αλλά και διεθνή θαλάσσιο χώρο κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004.

Το Πολεμικό Ναυτικό ανανεώνει το στόλο του τα τελευταία χρόνια. Σε ποιο επίπεδο βρίσκεται σήμερα αυτή η ανανέωση;

Η πολιτική του ΓΕΝ τα τελευταία χρόνια βασίζεται στη ναυπήγηση νέων πλοίων και την επιχειρησιακή αναβάθμιση των κατά άλλα σύγχρονων μονάδων, όπως φρεγάτες και υποβρύχια. Αυτήν τη στιγμή το Πολεμικό Ναυτικό έχει δρομολογήσει προγράμματα εκσυγχρονισμού των έξι από τις δέκα φρεγάτες τύπου S καθώς και ναυπήγησης 1+1 σύγχρονων κορβेटών, οι οποίες προορίζονται να αντικαταστήσουν τις τέσσερις φρεγάτες που δεν θα εκσυγχρονιστούν.

Παράλληλα προχωράει το πρόγραμμα ναυπηγείας τριών πυραυλοκατών σούπερ V, ενώ έχει αποφασιστεί και η ναυπήγηση τεσσάρων νέων υποβρυχίων τύπου 214. Ενδεικτικό του υψηλού επιπέδου των στελεχών του Π.Ν. είναι ότι σε κάθε επιμέρους διοίκηση του Α.Σ. υπάρχουν πλέον μονάδες οι οποίες ενσωματώνουν την αιχμή της τεχνολογίας από κάθε άποψη. Σε ορισμένες περιπτώσεις μάλιστα, όπως αυτή των υποβρυχίων τύπου 214, το Π.Ν. κάνει άλμα στο μέλλον, όντας ένα από τα πρώτα Ναυτικά παγκοσμίως που θα χρησιμοποιήσουν σκάφη που κινούνται με κυψέλες καυσίμων (Fuels Cells).

Πώς εξελίσσεται η συνεργασία του Πολεμικού Ναυτικού με τα ελληνικά ναυπηγεία, που έχουν αναλάβει ένα μέρος των

ναυπηγήσεων και των αναβαθμίσεων μονάδων του στόλου; Προτίθεσθε να δώσετε στα μελλοντικά προγράμματα του Π.Ν. μεγαλύτερη συμμετοχή στα ελληνικά ναυπηγεία;

Η συνεργασία μας με τα ελληνικά ναυπηγεία μπορώ να πω ότι είναι άριστη. Στην πολιτική μας εν γένει, εντάσσεται η στήριξη της ελληνικής αμυντικής βιομηχανίας, στο μέτρο που αυτό είναι οικονομικά και τεχνολογικά εφικτό. Έχουμε πλέον καταφέρει ώστε, τόσο οι νέες μονάδες, όσο και οι εκσυγχρονισμοί των παλαιότερων να γίνονται από ελληνικά χέρια σε ελληνικά ναυπηγεία. Αυτήν τη στιγμή, και αυτό είναι το πιο σημαντικό για μας, έχουμε δύο ναυπηγικές μονάδες σε απόσταση ενός ναυτικού μιλίου από το ναύσταθμο της Σαλαμίνας, οι οποίες είναι ικανές να κατασκευάσουν κάθε τύπο πλοίου που χρησιμοποιεί το Π.Ν., από υποβρύχια και φρεγάτες μέχρι πετρελαιοφόρα και κανονιοφόρους.

Έως σήμερα οι αξιωματικοί γέφυρας του Εμπορικού Ναυτικού αξιοποιούνται στο έπακρον επανδρώνοντας πλοία του Πολεμικού Ναυτικού. Δεν συμβαίνει ωστόσο το ίδιο με τους απόφοιτους μηχανικούς των ΑΕΝ. Είναι στις προθέσεις του ΓΕΝ να προχωρήσει και στην αξιοποίηση των μηχανικών σε αντίστοιχες θέσεις εφέδρων αξιωματικών στα πλοία του Π.Ν.;

Οι μηχανικοί του Ε.Ν. αξιοποιούνται πλήρως ως μηχανικοί στα πλοία του Π.Ν. είτε ως ναύτες είτε ως στρατεύσιμοι κελεύστες και στον

Ο λαμπαδηφόρος του Αιγαίου



Αυτήν τη στιγμή, και αυτό είναι το πιο σημαντικό για μας, έχουμε δύο ναυπηγικές μονάδες σε απόσταση ενός ναυτικού μιλίου από τον Ναύσταθμο της Σαλαμίνας, οι οποίες είναι ικανές να κατασκευάσουν κάθε τύπο πλοίου που χρησιμοποιεί το Π.Ν., από υποβρύχια και φρεγάτες μέχρι πετρελαιοφόρα και κανονιοφόρους

τομέα αυτό η συνεισφορά τους είναι ιδιαίτερα σημαντική. Πέραν αυτού, όμως, δεν υφίσταται η υπηρεσιακή ανάγκη ονομασίας τους ως εφέδρων αξιωματικών, όπως συμβαίνει με τους αξιωματικούς γέφυρας του Ε.Ν., οι οποίοι χρησιμοποιούνται από το Π.Ν. ως κυβερνήτες μικρών πλοίων και ακάτων.

Σε ποιο σημείο βρίσκεται η συνεργασία Πολεμικού Ναυτικού και Λιμενικού Σώματος για θέματα θαλασσοπορίας και μετανάστευσης; Πόσο θα συσφίγγετε τη συνεργασία σας εν όψει της Ολυμπιάδας του 2004;

Το επίπεδο συνεργασίας είναι γενικώς εξαιρετικό και δεν θα μπορούσε να είναι διαφορετικό. Σε μένα ειδικά το Α.Σ. είναι ιδιαίτερα αγαπητό, δεδομένου ότι προέρχομαι από λιμενική οικογένεια. Πιο συγκεκριμένα, στα θέματα τα οποία αναφέρεστε η κατανομή των αρμοδιοτήτων είναι καθορισμένη. Εντός των ελληνικών χωρικών υδάτων επιλαμβάνεται το Α.Σ., ενώ το Π.Ν. αναλαμβάνει την από θαλάσσης διαφύλαξη της εξωτερικής ασφάλειας της χώρας. Εξυπακούεται βεβαίως ότι είμαστε πάντα έτοιμοι να συνδράμουμε το Α.Σ. στη μάχη του κατά της θαλασσοπορίας και της θαλασσομετανάστευσης, εφόσον και όταν μας ζητηθεί, όπως έχει γίνει πολλές φορές στο παρελθόν. Σε ό,τι αφορά το θέμα της ασφάλειας των Ολυμπιακών Αγώνων, αυτό αποτελεί βασικό τομέα της προετοιμασίας για μια ομαλή και, εν κατακλείδι, επιτυχημένη διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων. Το Π.Ν. στο πλαίσιο του θεσμικού του ρόλου θα συνδράμει το Α.Σ. στην επιτήρηση των θαλάσσιων συνόρων και των ελληνικών θαλασσών. Στο πλαίσιο αυτό θα απαιτηθεί η ανάπτυξη του ελληνικού στόλου για διεξαγωγή επιχειρήσεων επιτήρησης και επίδειξης παρουσίας - αποτροπής σε όλο τον ελληνικό θαλάσσιο χώρο. Είναι αυτονόητο ότι η σχέση μας και η συνεργασία μας με το Α.Σ. κατά την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων θα είναι πάρα πολύ στενή.

Πρόσφατα είχαμε ριζικές αλλαγές στο πλαίσιο της ποιοτικότερης διαβίωσης νεοσύλλεκτων - εξειδίκευσης. Πώς προχωράνε αυτές οι αλλαγές και πόσο ικανοποιημένη είναι η ηγεσία του ΓΕΝ;

Μια επίσκεψη σε σύγχρονες μονάδες του Π.Ν. είναι ενδεικτική της βελτίωσης των συνθηκών διαβίωσης των στρατευσίμων. Ιδιαίτερα για μας που έχουμε ζήσει και παλαιότερες εποχές αυτή η βελτίωση είναι εκπληκτική. Στον τομέα αυτόν, δεν υπήρξε μόνον εκσυγχρονισμός των μονάδων, αλλά και της νοστοργίας. Στις υπηρεσίες Ξηράς (ΚΕΠΑΛ, Ν.Σ., Κ.Ε. ΠΟΡΟΣ κτλ.) υπήρξε και συνεχίζει να

υπάρχει ένας οικοδομικός οργανισμός επικεντρωμένος στη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης. Σε αυτή την προσπάθεια έχουμε και την αμέριστη υποστήριξη του υπουργείου. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι το γυμναστήριο που κατασκευάστηκε στο Ν.Κ. υπό την αιγίδα του ΥΠΕΘΑ, για το προσωπικό, το οποίο εκτός από άνετους χώρους και τα πλέον σύγχρονα μηχανήματα εκγύμνασης περιλαμβάνει ακόμα και σόουνα.

Η μετάβαση στην πλήρη επαγγελματικοποίηση του όπλου πόσο και σε ποιους τομείς θα ωφεληθεί, κατά την άποψή σας, το Πολεμικό Ναυτικό;

Με την καθιέρωση του θεσμού των επαγγελματιών οπλιτών δεν θα μεταβούμε στην πλήρη επαγγελματικοποίηση, αλλά σε μια μορφή ημιαπαγγελματικών Ενόπλων Δυνάμεων. Πιο συγκεκριμένα, το Π.Ν. σκοπεύει να στελεχωθεί με ορίζοντα το 2005 όλες τις μονάδες κρούσεως με επαγγελματίες οπλίτες. Υπ' αυτό το πρίσμα, μπορούμε να μιλήσουμε για πλήρη επαγγελματικοποίηση του στόλου, γεγονός που θα βοηθήσει απεριόριστα τις επιχειρησιακές δυνατότητες των μονάδων μας, δεδομένου ότι ο επαγγελματίας είναι αναμφίβολα αποδοτικότερος και πιο αξιοποιήσιμος. Ήδη το Π.Ν. στις μονάδες κρούσεως χρησιμοποιούσε ελάχιστους στρατεύσιμους θητείας και η μεγάλη πληθυσμιακή απουσία των πληρωμάτων αποτελούσε από μόνιμο στελέχη. Σε αυτή την εξέλιξη μας οδήγησαν δύο παράγοντες: Κατ' αρχάς, η ύπαρξη πολλών συγχρόνων μονάδων που απαιτούσαν μεγάλο βαθμό εξειδίκευσης και εκπαίδευσης για την πλήρη επιχειρησιακή αξιοποίησή τους και, κατά δεύτερο λόγο, η μείωση της στρατιωτικής θητείας, από 21 μήνες σε 15.

Προσανατολίζεται το Πολεμικό Ναυτικό στην ευαισθητοποίηση του κοινού και δη του εφοπλιστικού στην αναπαλαιώση-αναβίωση ιστορικών σκαριών όπως το «Ευγένιος Ευγενίδης», σε «ζωντανά» μουσειακά εκθέματα; Ποιες είναι οι δυσκολίες που αντιμετωπίζετε και πώς σκέπτεστε να τις ξεπεράσετε;

Με το θέμα του «Ευγένιου Ευγενίδη» έχω ιδιαίτερη ευαισθησία η οποία έως ένα σημείο είναι και οικογενειακή. Ίσως δεν γνωρίζετε ότι ο πλοίαρχος που το παρέλαβε εκ μέρους του Α.Σ. το 1965, από την οικογένεια Ευγενίδη, ήταν ο πατέρας μου, Ξενοφών Αντωνιάδης. Όσον αφορά την ευαισθητοποίηση, όχι μόνο του εφοπλιστικού και ναυτιλιακού κόσμου, αλλά και όλων των εραστών της θάλασσας, το έχω αναλάβει προσωπικά, βοηθούμενος από τον υπαρχηγό μου, ομοιογενή όμως με πενιχρά επί του παρόντος αποτελέσματα. Οι προσπάθειες, βέβαια, θα συνεχιστούν, αλλά σε τελευταία ανάλυση, το ιστοφόρο «Ευγ. Ευγενίδης» αποτελεί πλέον σκάφος του Πολεμικού Ναυτικού και δεν υπάρχει καμία περίπτωση να μην ενεργοποιηθεί και ιστιοδρομήσει. Δεδομένου, όμως, ότι το πλοίο αυτό αποτελεί ένα από τα μοναδικά εναπομείναντα σύμβολα της ναυτικής μας παράδοσης, θα ληφθούν ιδιαίτερα εάν ο ναυτικός κόσμος της κατά τα άλλα ναυτικής μας πατρίδας μάς αφήσει μόνους και αβοήθητους σε αυτήν μας την προσπάθεια.



InjeGov 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

Η ΑΓΟΡΑ ΤΟΥ ΕΤΟΥΣ



Ο κ. Πέτρος Γεωργιόπουλος είναι ιδρυτής, πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της General Maritime Corp. από την ίδρυσή της το 1997.

Από το 1991 έως το 1997, ο κ. Γεωργιόπουλος ήταν επικεφαλής της Maritime Equity Management, πλοιοκτήτριας και εταιρείας επενδύσεων, την οποία ίδρυσε το 1991.

Από το 1990 μέχρι το 1991 συνεργάστηκε με τη Mallory Jones Lynch & Associates, η οποία είναι ναυλομεσιτική εταιρεία δεξαμενοπλοίων. Από το 1987 έως το 1990 ήταν τραπεζίτης επενδύσεων στην Drexel Burnham Lambert.

Πριν από την είσοδό του στον τομέα των τραπεζικών επενδύσεων, απέκτησε εκτεταμένη τεχνογνωσία στην πώληση, αγορά και ναύλωση πλοίων συνεργαζόμενος με ναυτιλιακές εταιρείες στη Νέα Υόρκη και στον Πειραιά.

Ο Πέτρος Γεωργιόπουλος είναι μέλος του American Bureau of Shipping και κατέχει μεταπτυχιακό τίτλο σπουδών από το Dartmouth College.

Τη χαρακτήρισαν ως την «αγορά του έτους», ως «εξαγορά δυναμικής».

Γεγονός είναι ότι ένας στόλος 19 συνολικά δεξαμενόπλοιων πέρασε από έναν παραδοσιακό όμιλο της Εμπορικής μας Ναυτιλίας σε μια διαρκώς αναπτυσσόμενη, ελληνικών συμφερόντων, ναυτιλιακή εταιρεία.

Συνέντευξη του Πέτρου Γεωργιόπουλου, προέδρου και διευθύνοντος συμβούλου της General Maritime Corporation, στο Γιώργο Κιβωτό

Πρόκειται για την General Maritime Corporation (Genmar), με έδρα τη Νέα Υόρκη του πλοιοκτήτη κ. Πέτρου Γεωργιόπουλου.

Ο κ. Γεωργιόπουλος, με την εξαγορά των 19 τάνκερ από τη Metrostar του γνωστού εφοπλιστή κ. Θεόδωρου Αγγελόπουλου, έκανε όλη τη ναυτιλιακή κοινότητα να μιλάει γι' αυτήν τη στρατηγική κίνηση.

Ο Πέτρος (όπως του αρέσει να τον αποκαλούν) Γεωργιόπουλος ανοίγει για πρώτη φορά τα χαρτιά του με αφορμή αυτή την εξαγορά, μιλώντας αποκλειστικά στα «Ναυτικά Χρονικά».

Το χρονικό της συμφωνίας

Η αγορά του συνόλου του στόλου της Metrostar από την Genmar θα μπορούσε να χαρακτηριστεί μια στρατηγική κίνηση εύρους και οθκής. Μια εξαγορά με ιδιαίτερα υψηλά μέτρα και σταθμά, αν κρίνει κανείς από το μέγεθος του στόλου που «άηλαξε χέρια» και από το κόστος της. Ωστόσο, ο Πέτρος Γεωργιόπουλος είναι ένας εφοπλιστής με πρωτοποριακές ιδέες, ο οποίος έχει συνθίσει την παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα σε τέτοιου είδους επιχειρηματικές κινήσεις.

Η περίπτωση της εξαγοράς της Golden, προ τριετίας περίπου, αλλιά και εκείνη των 7 πλοίων μεικτού φορτίου (OBO) από τη SOVCOMFLOT, ενδεχομένως δεν ήταν του ίδιου βεληνεκούς με αυτή της εξαγοράς της Metrostar. Αναμφίβολα, όμως, απέτέλεσαν αγορές που προσδίδουν έναν ιδιαίτερα «επιθετικό» τόνο στο προφίλ του Έλληνα εφοπλιστή, ο οποίος πλέον αποτελεί το δεύτερο μεγαλύτερο πλοιοκτήτη σε επίπεδο τάνκερ μεσαίου μεγέθους (Suezmax). Η εισαγωγή της εταιρείας στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης ήταν άλλη μια ενδεικτική κίνηση της φιλοσοφίας του κ. Γεωργιόπουλου, που επιβεβαιώνει το γεγονός πως ανήκει στη νέα γενιά εφοπλιστών.

Με την ολοκλήρωση της αγοράς των 19 τάνκερ της Metrostar (14 Suezmax και 5 Aframax), η General Maritime θα ελέγχει συνολικά 47 δεξαμενόπλοια με μέσον όρο ηλικίας τα 11,1 έτη. Το σημαντικό στοιχείο που προκύπτει από αυτή την αγορά είναι το γεγονός



ότι ο κ. Γεωργιόπουλος ανανεώνει σε σημαντικό βαθμό το στόλο της εταιρείας του. Το τίμημα της εξαγοράς του συνόλου των τάνκερ της Metrostar ανήλθε στα 520 εκατ. δολάρια, τα οποία η Genmar θα καταβάλει τόσο με χρήση ιδίων κεφαλαίων όσο και με άντληση κεφαλαίων μέσω τραπεζικού δανεισμού.

Με την πρόσφατη εξαγορά η Genmar αναδεικνύεται σε ένα ρυθμιστικό παράγοντα στο χώρο των τάνκερ μεσαίου μεγέθους (Suezmax). Ποιες οι προοπτικές που ανοίγονται μετά την εξαγορά αυτή και ποια τα περαιτέρω σχέδια της εταιρείας σας για το άμεσο μέλλον;

Στα άμεσα σχέδια της εταιρείας μας για τα νέα τάνκερ, που αποκτήθηκαν από αυτή την εξαγορά, είναι η πλήρης επιχειρησιακή ενσωμάτωσή τους το συντομότερο δυνατόν στη δύναμη του στόλου μας, με τον πλέον αποτελεσματικό τρόπο.

Τα 14 από τα 19 πλοία που θα περάσουν στον έλεγχο της Genmar μέχρι το τέλος Απριλίου του 2003, φέρουν στην πρύμη τους την ελληνική σημαία. Αποτελεί πρόθεση της εταιρείας η διατήρηση των πλοίων αυτών στο εθνικό νηολόγιο;

Πρόθεσή μας είναι να διατηρήσουμε μια παρουσία στην ελληνική σημαία, με την προϋπόθεση ότι θα είμαστε σε θέση να τηρήσουμε τα κριτήρια που έχει θέσει η ηγεσία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, σε ό,τι αφορά το ελληνικό ιδιοκτησιακό καθεστώς.

Η πολιτική της E.E. σχετικά με την απόσυρση των single hull τάνκερ πόσο επηρέασε την απόφασή σας για τη συγκεκριμένη εξαγορά;

Η πολιτική της E.E. επηρεάζει αρκετές από τις αποφάσεις μας. Τη λάβαμε δε ιδιαίτερος υπ' όψιν μας κυρίως σε ό,τι αφορούσε την

αξιολόγηση αγορών δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος και την ένταξή τους στο στόλο μας.

Πώς κρίνετε τα πρόσφατα μέτρα που έλαβε η αμερικανική κυβέρνηση σχετικά με τη βελτίωση του επιπέδου ασφαλείας λιμένων τόσο σε εγχώριο όσο και σε διεθνές επίπεδο;

Ως εταιρεία ήμαστε ανέκαθεν πρωτοπόροι σε θέματα ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος. Δύο χρόνια πριν εντάξαμε στο δυναμικό της εταιρείας μας το ναύαρχο Robert North, ο οποίος ήταν υπεύθυνος σε θέματα ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας του U.S. Coast Guard, σε μια προσπάθεια περαιτέρω ενδυνάμωσης της εταιρείας μας σ' αυτούς τους ευαίσθητους τομείς.

Ποια τάση χαρακτηρίζει σήμερα την αγορά υγρών φορτίων και πώς κατά τη γνώμη σας αναμένεται αυτή να διαμορφωθεί στη μετά τον πόλεμο του Κόλπου εποχή;

Ομοιογενώς διόγουμε μια εποχή που χαρακτηρίζεται από μια ιδιαίτερω «δυνατή» ναυλαγορά και εκτιμούμε ότι και κατά τη διάρκεια του 2003 η δυναμική αυτή θα συνεχιστεί, τουλάχιστον βραχυπρόθεσμα.

Πώς κρίνετε τη μέχρι σήμερα πορεία της μετοχής της εταιρείας σας στη Γουόλ Στριτ; Θα ενθαρρύνετε άλλες εταιρείες στο να προχωρήσουν την εισαγωγή τους σε διάφορα ανά τον κόσμο χρηματιστήρια για την άμεση άντληση κεφαλαίων;

Η δραστηριοποίηση μιας εταιρείας σε μια κεφαλαιαγορά είναι υπόθεση που έχει τα θετικά και τα αρνητικά της στοιχεία. Ως εταιρεία, η εισαγωγή μας στο NYSE μάς βοήθησε να αναπτυχθούμε και να επεκταθούμε σε σύντομο χρονικό διάστημα, στην πραγματικότητα, ωστόσο, η εισαγωγή μιας εταιρείας στην αμερικανική κεφαλαιαγορά αντιμετωπίζει πολλά εμπόδια.



Ο κορεσμός του επαγγέλματος του ναυτικού πράκτορα και ο παραγκωνισμός του από ζωτικούς τομείς της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας είναι σήμερα κάτι παραπάνω από εμφανή.

Σημάδια παρακμής ή ανάγκη προσαρμογής του επαγγέλματος σύμφωνα με τις επιταγές των καιρών; Τι συνέβη με το πέρασμα του χρόνου και από επίσημος αντιπρόσωπος του πλοιοκτήτη, ο ναυτικός πράκτορας σήμερα έχει απολέσει σημαντικά προνόμια; Ποια είναι τα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο κλάδος και τι αντιπροτείνουν οι ναυτικοί πράκτορες;

Στα καίρια ερωτήματα που απασχολούν τον κλάδο των ναυτικών πρακτόρων απαντούν, κατ' αλφαβητική σειρά, οι:

Αντώνιος Βενιέρης, διευθύνων σύμβουλος Venieris Maritime S.A.,

Βασίλης Χ. Καμπάκης, Ναυτικό Πρακτορείο ΜΕΠΕ,

Περικλής Κατσίνας, σύμβουλος Mediterranean Shipping Company,

Λ. Κοσμάτου, managing director «Ι. Ε. Κοσμάτος & Σια ΕΠΕ», και

Τότης Μηλιώτης, γενικός διευθυντής Transit Worldwide Agencies.

Καιρός για προσαρμογή στα νέα δεδομένα



Αν δεν ανταποκριθούμε δεν θα επιβιώσουμε

του Γιάννη Θεολογίτη,
προέδρου Πανελληνίου Συλλόγου (Ένωσης)
Ναυτικών Πρακτόρων

Παλαιότερα αυτό που έκανε το επάγγελμά μας ιδιαίτερα ξεχωριστό και ενδιαφέρον ήταν το γεγονός ότι ο ναυτικός πράκτορας κατείχε τη θέση του επίσημου αντιπροσώπου του πλοιοκτήτη και της εταιρείας σ' ένα λιμάνι και με απόλυτη εμπιστοσύνη διεκπεραιώνει τις υποχρεώσεις του τόσο στο πλοίο όσο και στους επιβάτες.

Με το πέρασμα των χρόνων, όμως, οι προτεραιότητες διαφοροποιούνταν, με αποτέλεσμα σήμερα να φτάσουμε στο σημείο να έχουμε απολέσει, ως ένα σημαντικό βαθμό, το ρόλο μας σε μία αγορά κάτι παραπάνω από κορεσμένη.

Οι διεθνείς νομοθεσίες και οι κανονισμοί που κατά καιρούς τέθηκαν σε εφαρμογή είχαν συνέπεια ο εφοπλιστής ή ο πλοιοκτήτης να μην έχει την άμεση ανάγκη του ναυτικού ή λιμενικού πράκτορα ούτε και να τον χρησιμοποιεί σε τέτοιο εύρος όπως τον χρησιμοποιούσε παλαιότερα.

Εκεί οφείλεται ουσιαστικά ο παραγκωνισμός μας και η δημιουργία έντονων συνθηκών ανταγωνισμού ανάμεσά μας.

Ο ανταγωνισμός αυτός είχε ως συνεπακόλουθό του, από τη μια, τη μείωση των τιμών στις προσφερόμενες υπηρεσίες προς το πλοίο, από την άλλη, τη στασιμότητα στην εξέλιξη, ως και την άρνηση ακόμα πολλών συνάδεσμων να δούνε το νέο εργασιακό περιβάλλον και τα νέα δεδομένα στις μεταφορές. Θα τολμούσα να πω ότι στον κλάδο μας μπήκαν κατά καιρούς και άλλοι που μόνο κατά τίτλο λέγονταν ναυτικοί πράκτορες, ενώ στην ουσία ήταν μεσίτες εξεύρεσης ναυτικής εργασίας και οι οποίοι αραιά και πού, εξυπηρετούσαν και την πλοιοκτησία και με μέρος των εργασιών του κλάδου μας. Η έλλειψη λοιπόν ουσιαστικών και τυπικών προσόντων στον κλάδο μας δεν βοήθησε στη βελτίωση της ποιότητας των προσφερόμενων υπηρεσιών. Οργανώσεις και Σωματεία εξυπηρετήσαν, και δεν φοβάμαι να πω εξυπηρετούν και σήμερα, προσωπικά συμφέροντα και όχι τα συμφέροντα του συνόλου.

Αυτό ήταν ένα γεγονός το οποίο η άλλη πλευρά «εργοδοσίας» φρόντισαν να το «εκμεταλλευτούν» προς όφελός τους, και «εκμεταλλευόμενοι» αυτές τις αδυναμίες μας, να προχωρήσουν στην περαιτέρω αποδυνάμωση του κλάδου μας.

Γενικά ο συνδικαλισμός στο χώρο μας έκανε και κάνει πολύ κακό.

Η Πολιτεία φρόντισε έντεχνα και μας έπαυσε από νευραλγικές θέσεις στις οποίες παραδοσιακά συμμετείχαμε μέχρι πρότινος. Για παράδειγμα, μας έδωσε από τη διοίκηση του ΟΛΠ δημιουργώντας ένα συμβούλιο το οποίο μπορεί να ελέγχει. Τα Λιμενικά Ταμεία, στα οποία επίσης συμμετείχαμε, έγιναν κι αυτά Ανώνυμες Εταιρείες κι έτσι είμαστε και εκεί χωρίς φωνή και στην ουσία χωρίς διεκδίκηση των συμφερόντων του κλάδου. Αποτέλεσμα... να βρεθούμε από όλα εκτός!

Ο δε νέος νόμος που έγινε για τις δημοτικές επιχειρήσεις, δεν αποκλείεται να «πάρει» κι αυτός με τη σειρά του ένα κομμάτι της δουλειάς μας, δημιουργώντας ανώνυμες τουριστικές επιχειρήσεις ιδίως στη νησιωτική Ελλάδα.

Ένα άλλο μείζον ζήτημα είναι τα προβλήματα που συχνά αντιμετωπίζουμε με τους ελέγχους των Τελωνειακών Αρχών σε ό,τι αφορά τα εμπορευματοκιβώτια. Μας καθιστούν υπεύθυνους και μας ταλαιπωρούν εκθέτοντάς μας δικαστικά για πράξεις που και ίδιοι γνωρίζουν πως δεν έχουμε καμιά ευθύνη.

Εδώ έχει σημειωθεί κάποια εξέλιξη καθώς ο νομικός μας σύμβουλος και ο αντίστοιχος του υπουργείου Οικονομικών εξετάζουν το ενδεχόμενο αλλαγών στον εθνικό τελωνειακό κώδικα.

Αναμφίβολα, η κίνηση στον Πειραιά έχει μειωθεί αρκετά. Τόσο στο εμπορικό κομμάτι όσο και στην επισκευαστική ζώνη και στο επιβατηγό κομμάτι. Σ' αυτό έχει συμβάλει και το γεγονός ότι δεν περνάνε πλέον με την ίδια συχνότητα πλοία in transit (για τρόφιμα, για ανεφοδιασμό κ.λπ.), λόγω και της αλλαγής του τρόπου μεταφοράς των αγαθών. Σήμερα τα πλοία που καταπλέουν in transit στον Πειραιά, κάθονται λίγο και μόνο για πετρέλεια τις περισσότερες φορές. Τα Containers με λίγες κινήσεις φορτοεκφορτώσεων για το ναυτικό πράκτορα είναι προβληματικά, διότι σε μικρό χρόνο παραμονής είναι αναγκασμένος να διεκπεραιώσει όλες τις δουλειές του πλοίου, όπως, διατυπώσεις κατάπληου, απόπλου, σε αποστάσεις που είναι μεγάλες, κάτι δηλαδή που απαιτεί πολλή ώρα, μέσα στο μικρό αυτό χρονικό διάστημα. Ο χρόνος αυτός δεν επαρκεί ούτε για την υποβολή των δικαιολογητικών κατάπληου - απόπλου.

Όσο για την Ολυμπιάδα, εκτιμώ ότι ούτε εκεί θα έχουμε μια αξιοπρεπή συμμετοχή. Ο λόγος απλός: Αυτοί που θα φέρουν τα πλοία τους στον Πειραιά την εποχή της τέλεσης των Ολυμπιακών Αγώνων θα έχουν φροντίσει να δώσουν τα πλοία τους σε δικούς τους ναυτικούς πράκτορες με κλειστό πακέτο αμοιβών, με αποτέλεσμα συνάδεσφοί μας να έχουν ένα ελάχιστο μερίδιο συμμετοχής στην πρακτόρευσή των.

Ωστόσο, πρέπει να τονιστεί ότι και η πλοιοκτησία στις μέρες μας έχει αλλιάξει μορφή και ο κλασικός εφοπλιστής - πλοιοκτήτης έχει σήμερα μετεξελιχθεί σε έναν επιχειρηματία της θάλασσας, που βλέπει μόνο νούμερα και όχι έμπυχο δυναμικό, όπως ήταν οι παλαιοί καπεταναίοι πλοιοκτήτες που γνώριζαν πολύ καλά τον κόπο του ανθρώπου που γενικά εξυπηρετούσε το πλοίο.

Θέλω να πιστεύω πως οι νέοι που θα μπουν στον κλάδο μας, θα δουν τα πράγματα από άλλη οπτική γωνία απ' ό,τι τα είδε η γενιά μου και θα συνεχίσουν την παράδοση της χώρας μας ως μεγάλη και διεθνή ναυτική δύναμη.



Το επάγγελμα του ναυτικού πράκτορα μπορεί να επιβιώσει σήμερα ως μικρομεσαία επιχείρηση; Θεωρείτε ότι αν δεν ληφθούν οι απαιτούμενες πρωτοβουλίες για σύναψη «στρατηγικών συνεργασιών» (μεταξύ των ήδη υπάρχοντων πρακτορείων), ο κλάδος θα συνεχίσει να συρρικνώνεται;

του Αντωνίου Βενιέρη, διευθύνοντος συμβούλου Venieris Maritime S.A., VenMar Shipping S.A.

Το επάγγελμα του ναυτικού πράκτορα είναι παραδοσιακά συνυφασμένο με τη λειτουργία των ναυτιλιακών εταιρειών. Ακολούθησε όλες τις αλλαγές που συντελέστηκαν στον κλάδο των θαλασσίων μεταφορών μέσα στους αιώνες, με πιο σημαντική και ρηξικέλευστη την εισαγωγή του εμπορευματοκιβωτίου (container), το 1956 από τον Malcom Mclean. Με αυτή την παραδοχή, καλό είναι να εξετασθεί πώς διαγράφεται η πορεία του επαγγέλματός μας στο μέλλον μέσα από την παγκόσμια σκηνή των εξελίξεων στις εταιρείες διεθνών θαλασσίων μεταφορών. Έχει ληφθεί κατά καιρούς ότι σε σύντομο χρονικό διάστημα θα παραμείνουν μόνο 5-6 μεγάλες εταιρείες μέσα από μπαράζ απορροφάσεων. Στη δεκαετία του '90 παρατηρήσαμε συγχωνεύσεις μεταξύ container εταιρειών, καθώς και την απορρόφηση κάποιων παραδοσιακών. Βέβαια, αυτή η τάση δεν είναι γέννημα των τελευταίων δεκαετιών. Από το 1875 είχε ιδρυθεί με μορφή συνεργασίας η United Kingdom - Calcutta Conference ώστε να μπορεί να ελεγχθεί με επιτυχία αυτός ο προσδοκός αποικιακός εμπορικός διάδρομος. Τέτοιου τύπου, ανοικτού και κλειστού, conferences υπάρχουν και σήμερα όπως οι Federal Maritime Commission (FMC), Trans Atlantic Conference Agreement (TACA) και Far East Freight Conference (FEFC). Συνεπώς, το κλίμα μέσα στο οποίο καλείται να λειτουργήσει ο πράκτορας είναι παρόμοιο με προηγούμενα χρόνια, όσον αφορά τη σχέση με τις εταιρείες θαλασσίων μεταφορών. Εκεί που έχουν συντελεσθεί σημαντικές αλλαγές είναι στην παγκόσμια οικονομία και δεν θέλω να σταθώ στη συνήθη αναφορά της 11ης Σεπτεμβρίου. Η οικονομία των εθνών είχε εισέλθει σε περίοδο ύφεσης πολύ πριν από τη μέρα που συγκλόνισε τον κόσμο. Η κατάρρευση των «Τίγρεων», η χωλαινίσσα Ιαπωνία και οι εμπορικές και οικονομικές σχέσεις αγάπης και μίσους της Ευρώπης με την Αμερική, καθώς και το εμπόλεμο κλίμα των τελευταίων χρόνων στη Μέση Ανατολή, είναι τα γεγονότα που έχουν θέσει τα χρώματα και τα σχήματα στον καμβά της παγκόσμιας οικονομίας. Υπό αυτές τις προϋποθέσεις, ο κλάδος μας κλονίστηκε στο σύνολό του καθώς οι φθίνουσες εισαγωγές και εξαγωγές περιόρισαν το ζωτικό χώρο λειτουργίας των πρακτόρων. Ως απόρροια αυτού, κάποιες εταιρείες που είχαν ονομαστεί πράκτορες αλλιά ασχολούνταν κυρίως με άλλες παραναυτιλιακές δραστηριότητες και με το freight forwarding, ανέστειλαν τις δραστηριότητές τους.

Ο Αντώνιος Βενιέρης σπούδασε Maritime Business & Maritime Law στο πανεπιστήμιο του Plymouth Αγγλίας και κατέχει Msc in Shipping Trade and Finance από το πανεπιστήμιο City του Λονδίνου.

Συνεχίζει την παράδοση της οικογενείας Βενιέρη στο χώρο της ναυτιλιακής πρακτορεύσης, με ιδρυτή τον Δημήτριο Βενιέρη. Από το 2001, έχει αναλάβει τη θέση του διευθύνοντος συμβούλου στη «Βενιέρης Ναυτική Α.Ε.», που εκπροσωπεί τη Senator Lines καθώς και στη «VenMar Ναυτικό Πρακτορείο Α.Ε.», εκπρόσωπο της Hanjin Shipping στην Ελλάδα.

Ο Όμιλος Εταιρειών Βενιέρη δραστηριοποιείται παράλληλα στο βαλκανικό ναυτιλιακό χώρο μέσα από τη Venus Mar Ltd, που εδρεύει στο Koper της Σλοβενίας.

Ταυτοχρόνως, η έλλειψη ρευστότητας στην ελληνική αγορά έχει καταστήσει σύνθηρες, αν όχι επιτακτικό, φαινόμενο τη χορήγηση μακράς πίστωσης από τους πράκτορες στους πελάτες, με τις όποιες επισφάλειες συνεπάγονται αυτές. Το κλίμα διαβίωσης του κλάδου είναι αρκούτως εχθρικό και οι εταιρείες που θέλουν να επιβιώσουν θα πρέπει να φέρουν τα «γενετικά» χαρακτηριστικά που θα εξασφαλίσουν την ευρωστία τους στις δεδομένες συνθήκες.

Αυτά είναι η σωστά μελετημένη οργάνωση με οικονομικό βάθος και η συνεχής παρακολούθηση των διεθνών εξελίξεων ώστε να γίνει ορθά ο μελλοντικός προγραμματισμός. Οι συνθήκες δεν συγχωρούν λάθη, και οι εταιρείες που αντιπροσωπεύονται από τους ναυτιλιακούς πράκτορες απαιτούν συνεχή επένδυση σε τεχνολογία και εξοπλισμό, έτσι ώστε να συμβαδίζει η λειτουργία του πρακτορείου με τα δικά τους προγράμματα μείωσης του κόστους και αύξησης της αποδοτικότητας. Για να αντεπεξέλθει ένα ναυτικό πρακτορείο, πρέπει a priori να εγκαταλείψει τη φιλοσοφία και την οργάνωση μιας μικρομεσαίας επιχείρησης και να αποκτήσει προφίλ και αποτελεσματικότητα μεγάλου οργανισμού.

Το θέμα των «στρατηγικών συνεργασιών» μεταξύ των πρακτορείων με τη μορφή οικονομικών κλίμακας ή κοινών εργασιών, με απώτερο σκοπό τη μείωση κόστους, δεν νομίζω ότι έχει πολλούς θιασώτες ανάμεσα στους πράκτορες. Σίγουρα όμως αυτό που μπορεί να επιτευχθεί και θα βοηθήσει σημαντικά είναι η ανταλλαγή απόψεων και ιδεών για το πώς θα κάνουμε το επάγγελμά μας πιο βιώσιμο. Η προστασία της αγοράς και οι συμφωνίες «καλής γειτνίας» είναι πάντα καλοδεχούμενες, καθώς αυτό που προέχει είναι πάντα η άσφον εξυπηρέτηση των πελατών.

Ο κλάδος μας πιθανώς να συνεχίσει να συρρικνώνεται, αλλιά η προσωπική μου άποψη είναι πως οι ικανές και υγιείς εταιρείες με όραμα και στόχο για το μέλλον θα επιβληθούν και θα συνεχίσουν να διαμορφώνουν τις εξελίξεις στο χώρο.

MEDITERRANEAN MARITIME S.A.



99, Akti Miaouli • 185 38 Piraeus • GREECE

Tel.: (+30) 210 4290236, (+30) 210 4290266 • Fax: (+30) 210 4290054 • Tlx. 212176 MMSA GR • E-mail: meditmar@hol.gr



Για ποιους λόγους το επάγγελμα του ναυτικού πράκτορα δεν εξελίχθηκε ακολουθώντας τις ανάγκες της εποχής;

του Βασίλη Χ. Καμπάκη, «Ναυτικό Πρακτορείο ΜΕΠΕ»

Ενα ερώτημα που δημιουργεί πόνο στους πραγματικούς επαγγελματίες αυτού του επαγγέλματος. Ίσως είναι ένα από τα ελάχιστα επαγγέλματα το οποίο λειτουργεί ως αμορτισέρ, απορροφώντας όλους τους κραδασμούς που προέρχονται από τους χειρισμούς των ιδίων των συλλογικών οργάνων των, της τελεωνειακής νομοθεσίας, της ναυτιλιακής νομοθεσίας και των πολιτικών βουλήσεων που στη διάρκεια των ετών έχουν δώσει τη δυνατότητα βάσει νόμων σε οιονδήποτε ανεπάγγελτο, κάθε είδους πτυχιούχο του Πανεπιστημίου ή συνταξιούχο λιμενικό ή άλλο τι, να δραστηριοποιηθεί επαγγελματικά με το επάγγελμα του ναυτικού πράκτορα. Τούτο σημαίνει ότι δεν υπάρχουν γνώσεις, με όλα τα επακόλουθά του.

Ένα άλλο στοιχείο, ιδιαίτερα σοβαρό, είναι η μη ταύτιση απόψεων και ομοψυχίας των πολλών συλλογικών οργάνων εις το χώρο, δεδομένου ότι το κάθε ένα εξ αυτών θέλει να αρχηγεύσει. Οπότε δεν υπάρχει η δυνατότης λήψης αποφάσεων με ισχυρή υποστήριξη, ούτως ώστε να είναι σεβαστή από οποιονδήποτε φορέα ή υπουργείο.

Εξαιτίας αυτού, δεν υπάρχει επαγγελματική πρόσβαση στις Βρυξέλλες. Κατά συνέπεια, πώς να υπάρξει εξέλιξη με τις ανάγκες της εποχής;

Η μόνη όαση είναι μεμονωμένα γραφεία τα οποία σέβονται τον εαυτό τους και προσπαθούν να εναρμονισθούν με τις εξελίξεις, αλλήλ πάντοτε εκτεθειμένα στις κάθε είδους νομοθεσίες που βρίσκουν ως εξιλαστήριο θύμα το ναυτικό πράκτορα. Θα ήταν εκ του περισπού να αναφερθώ επίσης στη διαφορά σύγκρισης της περιφέρειας με το κέντρο, όπου όπως σε κάθε τομέα της ελληνικής κοινωνίας, έτσι και στο χώρο μας δρέπει δάφνες. Ως παράδειγμα θα αναφέρω ότι συγκριτικά οι οικονομικές απολαβές έχουν τεράστια διαφορά, όμως οι υποχρεώσεις (μισθοί, ΙΚΑ κ.ά.) είναι του ιδίου επιπέδου.

Ας μη μας διαφεύγει την προσοχή ότι το επάγγελμα του ναυτ. πράκτορα είναι ιδιαίτερα ευαίσθητο από πάσης απόψεως και μοναδικά χρήσιμο στον παγκόσμιο ναυτιλιακό χώρο, το οποίο όμως ιδιαίτερα για την Ελλάδα θα πρέπει να αλληλέσει φιλοσοφία και επαγγελματική κατεύθυνση για να μπορέσει να δυναμώσει και να διατηρηθεί.

Για παράδειγμα, οι νέες πηλοκτησίες σε σχέση με αυτές των προηγούμενων δεκαετιών έχουν αλληλέσει στυλή, δεδομένου ότι αλληλέσαν οι συγκυρίες και με διάφορους κατάλληλους χειρισμούς (συμμαχίες, ανανεώσεις, διαδικασίες) εναρμονίσθηκαν με την εποχή. Γιατί οι ναυτικοί πράκτορες δεν θα πρέπει να ακολουθήσουν παράλληλη πορεία, ούτως ώστε να εναρμονισθούν;

Ο κώδικας του κινδύνου έχει ακουσθεί προ πολλού, από τις ίδιες τις ναυτιλιακές εταιρείες οι οποίες πλέον δραστηριοποιούνται και στο χώρο του ναυτικού πράκτορα (π.χ. MAERSK, P&O κ.ά.). Εμείς οι ίδιοι, η θέλησή μας και τα συλλογικά μας όργανα γιατί πρέπει να κωφεύουν;

Αντιλαμβάνεστε, σύμφωνα με τα νέα δρώμενα περί ιδιωτικοποίησης των λιμένων, πόσο μακριά ή κοντά βρισκόμαστε από την εξαφάνιση; Και όχι απλά από την εξέλιξη μόνον;

Πώς θα πολεμηθούν οι κολλοσοί, που δεν θα πρέπει να μας διαφεύγει την προσοχή ότι αναπτύχθηκαν εξαιτίας των ναυτικών πρακτόρων. (Ποιος θα τους εύρισκε τα φορτία;)

Ο Έλληνας επιχειρηματίας που ανέπτυξε δραστηριότητα γύρω από τη θάλασσα πάντοτε εύρισκε τις διεξόδους και πρωτοστατούσε. Πιστεύω ότι έχουμε και τώρα ακόμη το περιθώριο, εκτός και αν ήδη πιστέψαμε στην εξαφάνιση.



TECHNICAL COMPANY S. HILIOU LTD.

HYDROBLASTING 23.000 PSI

24
HOUR REPAIRS DURING
THE VOYAGE



051

GRIDBLASTING 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



Παλαιότερα οι ναυτικοί πράκτορες συμμετείχαν στα Λιμενικά Ταμεία. Σήμερα η έλλειψη συμμετοχής τους από αυτά αλλά και από τις Ανώνυμες Εταιρείες Λιμένων έχει επηρεάσει τον κλάδο και αν ναι, τι αντιπροτείνετε;

του αντιναυάρχου Περικλή Κατσίνα, τ. υπαρχηγού Λ.Σ., αντιπροέδρου Πανελληνίου Συνδέσμου (Ένωσης) Ναυτικών Πρακτόρων, εντεταλμένου συμβούλου Mediterranean Shipping Company

Μ

ε το θέμα που το περιοδικό σας θέτει, ανοίγει και πάλι μια συζήτηση που περιοδικά κατά καιρούς επανέρχεται τα τελευταία τρία χρόνια. Μια συζήτηση που ξεκίνησε στις αρχές του 1999 όταν με το νόμο 2688/99 τόσο ο ΟΛΠ όσο και ο ΟΛΘ μετετράπησαν σε Ανώνυμες Εταιρείες, για να ακολουθήσουν λίγο αργότερα άλλα 10 Λιμενικά Ταμεία της χώρας. Η μετατροπή τόσο των οργανισμών Λιμένων όσο και των Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες με σύγχρονο αποκλεισμό των ενώσεων των χρηστών (ναυτ. πράκτορες - επιμελητήρια) από τα διοικητικά συμβούλια στα οποία μέχρι τότε συμμετείχαν, δημιούργησε συνθήκες αποκλεισμού των χρηστών από τα όργανα εκείνα στα οποία λαμβάνονταν κρίσιμες αποφάσεις για την πορεία των «Οργανισμών» αυτών.

Συνηθισμένοι για πάρα πολλή δεκαετία οι χρήστες των λιμένων να μετέχουν ενεργά στη λήψη των αποφάσεων μέσω των διοικητικών συμβουλίων των οργανισμών και Λιμενικών Ταμείων της χώρας, βρέθηκαν ξαφνικά σε κατάσταση απομόνωσης που φυσιολογικά δημιούργησε αισθήματα δυσαρέσκειας. Μέχρι τότε, τόσο ο «παλιός» του κάθε λιμανιού όσο και τα προβλήματα της καθημερινής του λειτουργίας μεταφέρονταν άμεσα και υπεύθυνα στο ανώτατο όργανο διοίκησης από τους συμμετέχοντες σ' αυτό χρήστες, με αποτέλεσμα αυτό να έχει άριστη πληροφόρηση η οποία λειτουργούσε θετικά στη λήψη των αποφάσεων του και στον καθορισμό της πολιτικής του.

Με τον αποκλεισμό των χρηστών η κατάσταση αναστράφηκε και προβλήματα συνήθους λειτουργίας των λιμανιών έφθναν στα διοικητικά συμβούλια με καθυστέρηση χωρίς να τονίζονται οι πραγματικές τους διαστάσεις και κυρίως χωρίς τεκμηριωμένες και δοκιμασμένες προτάσεις για επίλυσή τους.

Αποτέλεσμα όλων αυτών ήταν οι συνεχείς παραστάσεις των διοικητικών συμβουλίων των χρηστών για απλά θέματα, που θα είχαν επιλυθεί άμεσα από τα όργανα των Οργανισμών Λιμένων, όπως και μέχρι τότε συνέβαινε.

Το πρόβλημα επιχειρήθηκε να λυθεί με τη λειτουργία του άτυπου «Συμβουλίου Χρηστών», απόφαση την οποία πήρε ο τότε πρόεδρος του Δ.Σ. του ΟΛΠ κ. Κ. Μανιατόπουλος έπειτα από επανειλημμένα αιτήματα του ΠΣ(Ε)ΝΠ για το θέμα αυτό.

Το γεγονός όμως ότι η λειτουργία του συμβουλίου αυτού δεν ήταν θεσμικά κατοχυρωμένη και κυρίως δεν έδινε τη δυνατότητα ουσιαστικής παρέμβασης, απογοήτευσε τους χρήστες με αποτέλεσμα, παρά τις όποιες «φιλότιμες» προσπάθειες, η συμμετοχή να υποβαθμιστεί τόσο σε ποιότητα όσο και σε αριθμό, κάτι που τελικά οδήγησε το θεσμό αυτό να ατονήσει ολοκληρωτικά.

Παρά ταύτα όλες οι ενώσεις των χρηστών και ιδιαίτερα ο ΠΣΝΠ με επανειλημμένες παρεμβάσεις τους πρότειναν διάφορες λύσεις, όπως π.χ. θεσμική λειτουργία του Συμβουλίου των Χρηστών, άνευ ψήφου συμμετοχής εκπροσώπων στα διοικητικά συμβούλια και πολλή αλήθεια, χωρίς όμως να υπάρξει αντίδραση ούτε από την πλευρά της τότε διοίκησης του ΟΛΠ ούτε από την πλευρά του ΥΕΝ.

Οι δηλώσεις του ΥΕΝ κ. Γ. Ανωμερίτη το Μάρτιο του 2002 για συμμετοχή των χρηστών στο διοικητικό συμβούλιο του Οργανισμού Λιμένος Πειραιά προκάλεσαν θετικό κλίμα και αναζωπύρωσαν το ενδιαφέρον. Η αλληγορία όμως στις διοικήσεις των ΟΛΠ και ΟΛΘ Α.Ε. που έγιναν λίγες εβδομάδες αργότερα, ανέστειλε τις όποιες εξελίξεις στο θέμα.

Πρόσφατα η επαναλειτουργία του άτυπου Συμβουλίου Χρηστών αποφασίστηκε από τον πρόεδρο του ΟΛΠ, κ. Σ. Θεοφάνη, ο οποίος βέβαια με τον τρόπο αυτό προ-

σπαθεί δικαιολογημένα να αποκαταστήσει τους χαμένους διαύλους επικοινωνίας μεταξύ ΟΛΠ και ενώσεων χρηστών και να αφογκραστεί καλύτερα τα προβλήματά τους σε επίπεδο φορέων.

Εντούτοις, το άτυπο της λειτουργίας ενός παρόμοιου οργάνου αλλά και η ετερόκλητη σε κάποιο βαθμό σύνθεσή του δεν πείθουν ότι θα λειτουργήσει ικανοποιητικά και ότι θα αποδώσει τα αναμενόμενα.

Είναι προφανές ότι το εύρος των θεμάτων που από κοινού απασχολούν ΟΛΠ και χρήστες παρέχει απλώς την ευχέρεια μιας ακαδημαϊκής συζήτησης μεταξύ τους, κατά τη διάρκεια της οποίας ούτε επαρκής ενημέρωση εκ μέρους του ΟΛΠ μπορεί να υπάρξει, αλλά ούτε και συζήτηση επί της ουσίας για τα θέματα που απασχολούν τους χρήστες μπορεί να γίνει.

Ενδεχομένως θα βοηθούσε κάπως οι συνεδριάσεις του άτυπου αυτού οργάνου να γίνονται τουλάχιστον κατά ομάδες χρηστών αναλόγως των θεμάτων που τους απασχολούν ως απόρροια της συγκεκριμένης δραστηριότητάς τους.

Κατά την άποψή μου, ουσιαστική συμβολή στο έργο του ΟΛΠ αλλά και επαρκής ενημέρωση για τους χρήστες θα μπορούσε να υπάρξει μόνο με τη θεσμοθέτηση της άνευ ψήφου συμμετοχής εκπροσώπων των χρηστών, αναλόγως των θεμάτων, στο διοικητικό συμβούλιο του ΟΛΠ, κάτι όμως που δεν φαίνεται να έχει ελπίδες να γίνει αποδεκτό.





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



Member of EUROCORD & EWRIS



Associated member
INTERTANKO

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



Ποιες είναι οι προοπτικές ανάπτυξης, μετεξέλιξης και συντήρησης ενός ναυτικού πρακτορείου της συμπρωτεύουσας; Ποιες ιδιαιτερότητες αντιμετωπίζετε;

**της Κοσμάτου Λίζα,
Managing Director J.E. Cosmatos & Co. Ltd**

Σ

ύμφωνα με τα πορίσματα ειδικών των επιχειρησιακών προγραμμάτων ανάπτυξης και συμβούλων στρατηγικής διοίκησης εταιρειών, «η ειδίκευση είναι το μέλλον». Η εξασφάλιση, λοιπόν, μιας υγιούς συνέχισης επαγγελματικής δραστηριοποίησης βασίζεται κατά κύριο λόγο στην επένδυση χρόνου και χρήματος με σκοπό την κατάκτηση εξειδίκευσης.

Κάθε κανόνας, όμως, έχει την ιδιαίτερή του εφαρμογή κατά περίπτωση.

Όσον αφορά τον κύκλο εργασιών που καλείται ένα σύγχρονο ναυτικό πρακτορείο της Θεσσαλονίκης να διεκπεραιώσει, η έννοια της εξειδίκευσης έχει ευρεία εφαρμογή.

Καθώς οι υπηρεσίες που προσφέρονται ολοένα και αυξάνονται, θα μπορούσα να πω πως ο ναυτικός πράκτορας καλείται να διευρύνει, αλλή ταυτόχρονα και να εξειδικεύσει τις επαγγελματικές του δυνατότητες.

Μεταφέροντας το οξύμωρο σχήμα της παράλληλης διεύρυνσης και εξειδίκευσης στη λειτουργία μας ως ναυτικοί πράκτορες, η κύρια επιδίωξη που δημιουργείται είναι η πολυδιάσπαση δραστηριοτήτων με όλες τις παράλληλες εργασίες που προκύπτουν από την άφιξη έως την αναχώρηση ενός πλοίου.

Συγκεκριμένα, με τη σημαντική καινοτομία των εμπορευματοκιβωτίων (containers) στο χώρο της θαλάσσιας μεταφοράς, το τοπίο άλλαξε άρδην.

Η μεταφορά προϊόντων με containers, όχι μόνον διευκόλυνε αμφότερους εισαγωγείς και εξαγωγείς προσφέροντας μια εκτεταμένη κάλυψη από/προς πληθώρα λιμένων σε όλη τον κόσμο, αλλή εισήγαγε και την έννοια «door to door», όπου πλέον η παραλαβή/παράδοση φορτίου γίνεται «από την πόρτα του εξαγωγέα» μέχρι «την πόρτα του εισαγωγέα». Εκτός αυτού, βασικό πλεονέκτημα αποτελεί η δυνατότητα επιλογής ποσότητας φορτίου προς μεταφορά, εφόσον ο πελάτης αποκτήσει το δικαίωμα της «ελάχιστης» ποσότητας φορτίου, δηλαδή ακόμη και ενός container μόνον εάν αυτό επιθυμεί, καθώς και η ομαδοποίηση διαφόρων προϊόντων που στο παρελθόν θα ήταν πολύ δύσκολο να επιτευχθεί.

Τα παραπάνω οφέλη σε συνδυασμό με το χαμηλό κόστος μεταφοράς καθιέρωσαν τη χρήση containers σε όλη τον κόσμο και κατ' επέκταση και στην Ελλάδα.

Έτσι, η ανάληψη συνδυασμένης μεταφοράς από τον τόπο προέλευσης ή προορισμού του φορτίου είναι το νέο αντικείμενο που πρέπει να κατέχουμε.

Η συγκεκριμένη λειτουργία προσθέτει λοιπόν ένα ρόλο ακόμη στα μέχρι σήμερα καθήκοντά μας, αυτόν του freight forwarder. Τα στάδια που καλούμαστε να καλύψουμε μετά την παραλαβή του φορτίου είναι ονομαστικά

η αποθήκευση, οι τελωνιακές διατυπώσεις, η προώθηση του φορτίου είτε οδικώς είτε σιδηροδρομικώς.

Λαμβάνοντας υπ' όψιν την ευνοϊκή γεωγραφική θέση του λιμένα Θεσσαλονίκης, δεν είναι δύσκολο να καταλάβει κανείς πως η χρήση containers διευκόλυνε τη διακίνηση εμπορευμάτων προς διαμετακόμιση (in transit φορτία), δεδομένου ότι το λιμάνι μας εξυπηρετεί μια ευρύτερη ενδοχώρα, που περιλαμβάνει τη Βουλγαρία, τη Σερβία-Μαυροβούνιο, τη FYROM και την Αλβανία.

Δεδομένου ότι οι κυριότερες γραμμές container έχουν πλέον εγκατασταθεί αυτόνομα στο λιμάνι μας, δημιουργώντας δικά

τους γραφεία εξυπηρέτησης πελατών, δυστυχώς ένας κύκλος πρακτορεύσεων έκλεισε, αφού οι ναυτικοί πράκτορες βασικών γραμμών έχουν εκλείψει. Παραμένουν λίγα γραφεία που λειτουργούν ως υποπράκτορες δευτερευουσών μικρών γραμμών.

Όσον αφορά τις λοιπές πρακτορεύσεις συμβατικών πλοίων, είναι κοινώς αποδεκτό ότι ο αριθμός τους φθίνει χρόνο με το χρόνο, λόγω διαφόρων εξελίξεων που έχουν έμμεσα αντίκτυπο στη θαλάσσια μεταφορά. Επί παραδείγματι, η φθίνουσα πορεία βιομηχανικής δραστηριότητας στη Βόρεια Ελλάδα, η τρομακτική μείωση εισαγωγών και εξαγωγών γενικού φορτίου με συμβατικά πλοία τα οποία αντικατέστησαν τα containers, καθώς επίσης ο σκληρός ανταγωνισμός με άλλα βαλκανικά λιμάνια, όπου η τιμολογιακή πολιτική τους είναι σημαντικά πιο ελκυστική στους συναλλασσόμενους.

Για τους παραπάνω λόγους, η διαρκής υποστήριξη και βελτίωση των υπηρεσιών μας σε συνδυασμό με τη συνεχή ενημέρωσή μας για όλες τις εξελίξεις της λειτουργίας των λιμενικών υπηρεσιών είναι αναγκαία, με στόχο να προσφέρουμε στους πελάτες μας ένα ολοκληρωμένο, γρήγορο και αξιόπιστο φάσμα εργασιών με αιχμή δόρατος την καλύτερη δυνατή επικοινωνία και ενημέρωση.

Εν κατακλείδι, θα μπορούσα να πω πως ο ναυτικός πράκτορας σήμερα, πέρα από τα καθήκοντά του για την εξυπηρέτηση του πλοίου που εκπροσωπεί, καλείται να τελέσει καθήκοντα πράκτορα φορτίου, καθώς η μία ιδιότητα μπορεί σε συνδυασμό να διασφαλίσει την ευημερία της άλλης.

Η ναυτική εταιρεία «J. E. Κοσμάτος & ΣΙΑ ΕΠΕ» ιδρύθηκε το 1972 και ύστερα από 27 και πλέον χρόνια παρουσίας στο ναυτικό χώρο έχει καθιερωθεί ως μία από τις βασικές εταιρείες στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

Η εταιρεία ασχολείται με πρακτορεύσεις πλοίων, ναυλώσεις πλοίων και φορτίων, διαμετακόμιση φορτίων με συνδυασμό μεταφορικών μέσων.

Έχοντας ως βάση το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, εκτελεί δρομολόγια με τακτικές γραμμές για την Κύπρο, το Λίβανο, τη Συρία και την Αίγυπτο.

Παράλληλα ως πράκτορας της Inchcape Shipping Services, εκπροσωπεί στη Θεσσαλονίκη μία από τις μεγαλύτερες γραμμές του κόσμου στον τομέα της μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια από και προς όλους τους προορισμούς ανά τον κόσμο.



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 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



CASCO
INTERNATIONAL



Πιστεύετε ότι οι παρεχόμενες υπηρεσίες τόσο προς το πλοίο όσο και προς τις εταιρείες βελτιώθηκαν ως προς την ποιότητά τους;

του Τόττ Μηλιώτη,
γενικού διευθυντή Transit Worldwide Agencies

Η TWA (Transit Worldwide Agencies) ως εταιρεία εκπροσώπησης ναυτικών πρακτόρων από 55 χώρες και σε συνεργασία με ναυτιλιακές εταιρείες τόσο στην Ελλάδα αλλά και στο εξωτερικό, είναι παραλήπτης ενός μωσαϊκού με διαφορετικούς τρόπους λειτουργίας τόσο των πρακτόρων όσο των λιμανιών και των ναυτιλιακών εταιρειών. Η εξέλιξη αυτή των ναυτιλιακών εταιρειών ήταν αναμενόμενο να δημιουργήσει την άμεση ανάγκη στο ναυτικό πράκτορα να οργανώσει το γραφείο του και το προσωπικό του, ώστε να ανταποκριθεί στον καινούργιο κόσμο της ναυτιλίας που δημιουργήσε τόσο η τεχνολογία όσο και οι καινούργιοι διεθνείς κανονισμοί της ναυτιλίας. Το πρόβλημα της ανταπόκρισης των ναυτικών πρακτόρων στις νέες απαιτήσεις είναι όχι τόσο η αδυναμία τους να παρακολουθήσουν τις εξελίξεις, αλλά η διαφορετική βάση από την οποία δρουν. Οι περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες λειτουργούν με τη βάση τους σε εξελιγμένες χώρες και κοινωνίες όπως το Λονδίνο, ο Πειραιάς, η Σιγκαπούρη, η Σκανδιναβία, τη στιγμή που αρκετοί πράκτορες δρουν σε χώρες όπως η Νιγηρία, η Βραζιλία κ.ά., όπου η κοινωνία και η διάβρωση της ίδιας της χώρας δεν επιτρέπουν τον ισότιμο εκσυγχρονισμό των υπηρεσιών. Απόδειξη αυτού του φαινομένου είναι ότι πολλοί ναυτικοί πράκτορες που δρουν σε σύγχρονες κοινωνίες, όπως σε Βόρεια Ευρώπη, Σιγκαπούρη κ.λπ., πολλές φορές έχουν ξεπεράσει σε εκσυγχρονισμό ακόμα και πολλούς από τις ναυτιλιακές εταιρείες. Στις χώρες αυτές, όπου συνήθως υπάρχει πλειάδα πρακτόρων με σωστή οργάνωση, η απόφαση της πρακτόρευσης ούτε στην ποιότητα των υπηρεσιών καθότι και τα δύο αυτά σημαντικά στοιχεία είναι σχεδόν ίδια σε πολλούς πράκτορες. Όταν προσωπικά εργαζόμουν σε ναυτιλιακές εταιρείες και με επισκεπτόταν κάποιος πράκτορας από αυτές τις χώρες, έκανα πάντα την ίδια ερώτηση. «Πείτε μου ένα λόγο, εκτός του ότι είστε φθηνός και ότι έχετε υψηλό επίπεδο υπηρεσιών, που θα πρέπει να λάβω υπόψη μου αυτήν μου την απόφαση». Η ερώτηση αυτή πάντα δυσκόλευε τους πράκτορες που δούλευαν σε σύγχρονες κοινωνίες, αλλά ήταν πάντα εύκολη για τους ναυτικούς πράκτορες που προέρχονταν από αυτό που ονομάζω «δύσκολες χώρες» για το πλοίο. Με τα πιο πάνω συμπεραίνουμε ότι, ναι, οι ναυτικοί πράκτορες παρακολουθούν τις εξελίξεις αλλά με διαφορετική ταχύτητα μεταξύ τους. Κάποιος μου έχει πρόσφατα πει ότι το να ξεφορτώσω ένα πλοίο στο Αμβούργο είναι πολύ πιο εύκολη δουλειά για τον πράκτορα από το να στείλω ένα κιλό ανταλλακτικά στο Λάγος. Όπως καταλαβαίνουμε όλοι, η διαφορά μεταξύ των πλούσιων και φτωχών κοινωνιών αυτού του πλανήτη είναι απλή και είναι όλα τα επίπεδα, που δεν μπορούσε παρά να συμπεριλαμβανέται και την πιο παγκοσμιοποιημένη αγορά αυτής της ναυτιλίας. Όλη η φιλοσοφία της εταιρείας μας είναι ακριβώς ότι την εξελιγμένη και ποιοτική υπηρεσία στις δύσκολες μεριές του κόσμου πρέπει να την ψάξεις και να την προσφέρεις στη ναυτιλιακή εταιρεία. Πολλοί από τους πελάτες μας δεν προχωρούσαν για χρόνια σε συγκεκριμένες υπηρεσίες σε αρκετές χώρες, αφού ήταν βέβαιοι ότι θα αντιμετώπιζαν τόσα προβλήματα και καθυστερήσεις, ώστε προτιμούσαν να αναβάλουν εάν γίνονταν κάποιες υπηρεσίες για το επόμενο λιμάνι.

Η TWA ιδρύθηκε στις 20 Φεβρουαρίου 2001 ως αδελφή εταιρεία της TRANSIT APS (DENMARK), με κύριο στόχο την αντιπροσώπευση και την προσφορά υπηρεσιών στα πλοία σε μέρη που ονομάζουμε «δύσκολες περιοχές».

Τα πρώτα 2 χρόνια λειτουργίας της, η TWA δημιούργησε μία πολύ σεβαστή λίστα συνεργαζόμενων ναυτιλιακών γραφείων, την οποία κρατάει και χειρίζεται με μεγάλη προσοχή, χωρίς να μειώνει την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών λόγω της καθημερινής αύξησης του αριθμού των εταιρειών που την εμπιστεύονται.

Πολλές ναυτιλιακές εταιρείες συνεργαζόμενες με την TWA προχωρούν σε υπηρεσίες σε λιμάνια που μέχρι τώρα απέφευγαν λόγω των δυσκολιών που αντιμετώπιζαν.

Οι τοπικοί πράκτορες σε κάποιες χώρες, παρά την προσπάθειά τους να εξελιχθούν και να παρακολουθήσουν τον εκσυγχρονισμό και τις απαιτήσεις των ναυτιλιακών εταιρειών, αντιμετώπιζον τον γενικότερο πρόβλημα της καθυστέρησης στις τοπικές κοινωνίες και μόνο με τη φυσική παρουσία μας στα γραφεία τους για μεγάλο διάστημα καταφέρνουμε να τους οδηγήσουμε σε νέους τρόπους αντιμετώπισης προβλημάτων και προσφοράς υπηρεσιών.

Η εμπειρία της εταιρείας μας είναι ακριβώς ότι οι ναυτικοί πράκτορες σε πολλές χώρες χρειάζονται την έξω βοήθεια ώστε να κατανοήσουν τον τρόπο λειτουργίας του πλοίου σε άλλες χώρες.

Για χρόνια οι ναυτιλιακές εταιρείες σταματούσαν στο «δεν γίνεται» ενός πράκτορα. Αυτό που εμείς πετύχαμε και το προσφέρουμε σήμερα είναι να βρούμε το λόγο, την αιτία που κάτι δεν γίνεται σε μια χώρα, και με υπομονή και οδηγίες στους τοπικούς μας πράκτορες να βρούμε το μονοπάτι που κάνει το δύσκολο εύκολο, ώστε οι πελάτες μας να νιώθουν την ίδια σιγουριά μαζί μας είτε το πλοίο είναι στη Σιγκαπούρη είτε είναι στο Λάγος ή στη Βραζιλία. Κλείνοντας αυτό μου το σημείωμα ήθελα να μοιραστώ μαζί σας την υπερηφάνεια που νιώθουμε σε αυτή την εταιρεία όταν ξένες ναυτιλιακές εταιρείες μας εκφράζουν την ευγνωμοσύνη τους, ακόμα και την έκπληξή τους για το πώς εμείς οι Έλληνες αντιμετωπίζουμε και ρυθύνουμε προβλήματα του πλοίου. Πολλές φορές νιώθουμε ότι η ελληνική ναυτιλία, παρά το διεθνισμό του αντικείμενου, παραμένει ξεχωριστή και χωρίς αντίγραφο.



VENIERIS MARITIME S.A.

Your link to the world by sea

More than 30 years experience

Liner Services

- Metz Container Line (MCL)
Liner & Feeder Service
(Thessaloniki only)
- H. Stinnes Lines (East Africa
Service)
- Tziovannis & Son Ltd
(Thessaloniki only)
- UFS
Damietta - P. Said Service
(Thessaloniki only)

Bulk Services

- Allied Maritime Inc.
(Thessaloniki only)
- Atlantic Bulk Carriers Ltd
(Thessaloniki only)

Cargo Services

- Glencore International
(Thessaloniki only)

Ferry Services

- Seafrance
- Scandlines



enMar Shipping S.A.

Agents in Greece of



HANJIN SHIPPING

Head Office:

43, 26th Octovriou Str.,
Thessaloniki, Greece 546 27

Phone: +30 310 554 880

Fax: +30 310 516 017

Email: saloniki-info@venieris.gr

Telex: 418-292

VenMar S.A.

Phone: +30 310 555 623

Fax: +30 310 548 104

Email: venmar-info-the@venieris.gr



Agents in Greece of



SENATOR LINES

Branch Office :

2, Navarinou Str.,
Piraeus, Greece 185 31

Phone: +30 10 4226 808

Fax: +30 10 4226 818

Email: piraeus-info@venieris.gr

VenMar S.A.

Phone: +30 10 4170337

Fax: +30 10 4226 818

Email: venmar-admin-pir@venieris.gr

www.venieris.gr



Μικτές τάσεις παρουσίασε η ναυλαγορά ξηρού φορτίου από την τελευταία μας ανασκόπηση, αφού κινήθηκε πτωτικά με την έναρξη του 2003 και καθ' όλη τη διάρκεια του Ιανουαρίου, ενώ αντιθέτως ακολούθησε ανοδική πορεία μέχρι και τα μέσα Φεβρουαρίου, με το συνολικό «μαθηματικό» αποτέλεσμα όμως να παραμένει αρνητικό.

Η αγορά σε στάση αναμονής

Ι δείκτες παρουσίασαν στο σύνολό τους πτώση, με τον Baltic Dry να καταγράφει συνολικά απώλειες από τα μέσα Ιανουαρίου της τάξεως των 65 μονάδων και να διαμορφώνεται στις 1.673, και τον Baltic Panamax να σημειώνει παρόμοια μείωση 58 μονάδων και να κλείνει στις 1.671. Μεγαλύτερες ήταν οι απώλειες για το δείκτη των Capes, αφού έχασε 118 μονάδες και έκλεισε στις 2.275, ενώ μειωμένος έκλεισε και ο δείκτης των Handymaxes με απώλειες 157 μονάδων, στις 9.658. Στις αγοραπωλησίες, όσον αφορά τα μεταχειρισμένα φορτηγά, ένας μεγάλος αριθμός πλοιοκτητών φαίνεται να τηρεί στάση αναμονής λόγω των αυξομειώσεων της ναυλαγοράς, αλλά και εν όψει του επικείμενου πολέμου στον Περσικό Κόλπο, καθώς επίσης και των επιπτώσεων που αναμένεται να επιφέρει στις τιμές του πετρελαίου. Στον αντίποδα, οι υψηλοί ναύλοι της αγοράς των δεξαμενοπλοίων έχουν καταστήσει συγκεκριμένα πλοία αρκετά δημοφιλή, με αποτέλεσμα ένα μεγάλο αριθμό πράξεων να σημειώνεται τον τελευταίο καιρό. Το γεγονός του μήνα αποτέλεσε η πώληση του στόλου της Metrostar Management Corporation, συνολικά 19 δεξαμενοπλοίων, σε συμφέροντα της εταιρείας General Maritime.

Στις ναυπηγήσεις, οι τελευταίες διαθέσιμες κλίνες για παράδοση το 2004 φαίνεται να εξαντλούνται, καθώς ο χώρος απολαμβάνει τελευταία έντονη κινητικότητα. Τα ιαπωνικά ναυπηγεία έχουν ήδη αρχίσει να διαθέτουν

κλίνες για παράδοση το 2006, μετά την πρόταση της ιαπωνικής κυβέρνησης για την κατασκευή πλωτού αεροδρομίου (megafloat) στην περιοχή, ένα σχέδιο που ισοδυναμεί με την κατασκευή 60-70 VLCC και αναμένεται να περιορίσει δραστικά τη διαθεσιμότητα κλινών για τη συγκεκριμένη χρονιά. Παράλληλα, οι αρνητικές αντιδράσεις πολλών ευρωπαϊκών χωρών, όπως οι Γαλλία, Ισπανία, Πορτογαλία και Ιταλία, που προσανατολίζονται στο να απαγορεύσουν σε δεξαμενόπλοια μονού κύτους να εισέρχονται στα χωρικά τους ύδατα, έχουν ωθήσει ένα μεγάλο αριθμό πλοιοκτητών σε παραγγελίες πλοίων διπλού κύτους.

Στις διαλύσεις, πτωτική ήταν σε γενικές γραμμές η πορεία που ακολούθησαν οι τιμές μέχρι και τα τέλη Ιανουαρίου, ενώ τις τελευταίες δύο εβδομάδες παρατηρείται σταθερότητα λόγω κυρίως της μειωμένης προσφοράς τανάζ. Η Ινδία, η οποία ξεκίνησε τη χρονιά ως ο κυρίαρχος της αγοράς, δείχνει να χάνει έδαφος, αφού πλέον τα επίπεδα των τιμών που προσφέρει δεν απέχουν πολύ από αυτά της Κίνας αλλά και των υπολοίπων ανταγωνιστών της. Αξίζει να σημειωθεί πως οι τιμές αναμένεται να διατηρηθούν έως και την έκδοση του προϋπολογισμού της Ινδίας στα τέλη Φεβρουαρίου, οπότε και εκτιμάται πως θα επέλθει περαιτέρω πτώση.

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

G. GEORGOPOULOS MARITIME Co. LTD.

BROKERS - AGENTS



Γ. ΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΕ

9, FILELLINON BLD-185 36 PIRAEUS GREECE

TEL.: 210 42 93 440 - 1- 2 / 210 42 94 694

FAX: 210 42 94 58, CABLE: "GEORGEMARE"

E-MAIL: ggmar@hol.gr,

TELEX: 21 2400 GIGI GR

COMTEX E-MAIL: A54GR072

AOH: G. GEORGOPOULOS - TEL.: 22950 56116 - FAX: 22950 56114

AOH: D. KOUROUNIS - TEL.: 210 93 33 250

MEMBERS OF



♦ UNION OF GREEK SHIPOWNERS



♦ HELLENIC SHIPBROKERS ASSOCIATION



♦ PANHELLENIC SHIPAGENTS ASSOCIATION

♦ COMMERCIAL AND INDUSTRIAL CHAMBER OF PIRAEUS

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις πριν από 1 χρόνο - Φεβρουάριος 2002

1. BULKCARRIERS NAME	D.W.T.	BUILT	LDT	PRICE US\$/LDT	BUYERS
HELLAS	139,609	1982 - JAPAN	GEARLESS	2,850,000	CHINESE
YICK KAM	69,421	1988 - JAPAN	GEARLESS	Region 6,700,000	NOMIKOS
EVER VICTORY	69,146	1998 - JAPAN	GEARLESS	14,300,000	GREEK
ORIENT RIVER II	45,595	1992 - JAPAN	CRANES 4X30	8,800,000	BYZANTINE MARITIME
ORIENTAL EXPRESS	45,342	1997 - CHINA	GEARLESS	13,000,000	NORWEGIAN
BASIC OCEAN	27,850	1995 - JAPAN	CRANES 4X30	9,750,000	GREEK
EVER MAJESTY	22,271	1989 - JAPAN	CRANES 4X30	Region 5,200,000	GREEK
2. TANKERS NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
MASTERA	141,861	1992 - KOREA	TANKER	Region 32,000,000	IRANO HIND
ISABELLA	97,078	1991 - JAPAN	TANKER	19,800,000	WORLD TANKERS
PACIFIC QUEEN	70,887	1991 - JAPAN	TANKER	17,350,000	SAMMY OFER
KESTREL	56,963	1979 - UK	TANKER	2,750,000	OCEAN TANKERS
MONA	44,993	1982 - FINLAND	PRODUCT CARRIER	6,500,000	INDIAN
ESPOIR	14,934	1979 - JAPAN	CHEMICAL TANKER	1,500,000	EMIRATES SHIPPING
3. DEMOLITION NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	PRICE US\$/LDT	BUYERS
AFRICANA	BULKER	137,061	1977 - JAPAN	132	INDIA
ILLAPEL	TWEEN	20,747	1977 - JAPAN	152.5	INDIA
ARGENTINA STAR	CONTAINER	23,756	1979 - JAPAN	108.5	CHINA
RAYA	OBO	105,016	1977 - ITALY	136	BANGLADESH
KAPETAN GIORGIS	TANKER	456,368	1976 - JAPAN	130.5	PAKISTAN
YUEN XING	LPG CARRIER	50,584	1973 - JAPAN	117.5	UNDISCLOSED
COSTA RIVIERA	PASSENGER	30,361 GRT	1963 - ITALY	92.5	INDIA

on 'as is' basis, Hong-Kong

on 'as is' basis, Hong-Kong

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις πριν από 10 χρόνια - Φεβρουάριος 1993

1. BULKCARRIERS NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
BERLISA	154,488	1975 - UK	GEARLESS	7,500,000	JOINT VENTURE VALUATION
CALEDONIA	62,132	1981 - KOREA	GEARLESS	Region 12,950,000	GREEK
JAMES D. BYRNE	45,580	1974 - BRAZIL	GEARLESS	3,500,000	TRADER SHIPPING
ON TUNG	38,254	1973 - RUSSIA	CRANES 5X10	2,600,000	WITHIN PRC
SEALUCK III	27,083	1977 - JAPAN	CRANES 4X15 DERRICK 1X15	5,500,000	TURKISH
OCEA	22,549	1979 - JAPAN	DERRICKS 5X10	5,600,000	GREEK
KEA EXPLORER	18,7050	1976 - JAPAN	DERRICKS 4X25	3,400,000	UNITRUST
2. TANKERS NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
AMBRA ORIENT	238,058	1974 - JAPAN	TANKER	6,000,000	ITACO LTD, NORWAY
KNOCK ADOON	138,065	1992 - UK	TANKER	45,000,000	GREAT EASTERN, INDIA
DALBY	85,000	1993 - KOREA	TANKER	41,000,000	GREEK
ATLAS	77,647	1975 - JAPAN	TANKER	3,000,000	POLEMBROS
LANGVANN	11,910	1980 - JAPAN	CHEMICAL TANKER	7,500,000	ADRIATIC TANKERS SHIPPING
COPPELIA	4,641	1980 - SWEDEN	CHEMICAL TANKER	4,500,000	CAMPBELL MARITIME, UK
3. DEMOLITION NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	PRICE US\$/LDT	BUYERS
MINERVAPLEIN	CONTAINER	17,144	1971	156.5	CHINA
VECTOR	FREEDOM	15,177	1970	157	BANGLADESH
AFTHOROS	OBO	76,500	1969	151	INDIA
NITA I	TANKER	206,972	1969	134	PAKISTAN
IONIO	TANKER	29,172	1970	152	INDIA
LADY JOANNA	LPG CARRIER	2,507	1972	156.5	CHINA

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



Η Πολιτεία μάς έβαλε στη γωνία

Η πρόωγη άρση του προνομιακού καθεστώτος που ίσχυε για τις ελληνικές θάλασσες, ήταν προϊόν του ατυχούς ναυαγίου του «Σαμίνα». Η εποχή της απελευθέρωσης της ακτοπλοΐας βρήκε τις μεγάλες εταιρείες του κλάδου με ανανεωμένο το μεγαλύτερο μέρος του στόλου τους. Ωστόσο, οι μικρότερες εταιρείες ήρθαν αντιμέτωπες με το ζήτημα της απόσυρσης των παλαιότερων μονάδων τους, μετά την



**Συνέντευξη του Στέλιου Σαρρή,
προέδρου της Ένωσης
Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας**

υιοθέτηση του νόμου περί τριακονταετίας. Το ζήτημα αυτό, σε συνδυασμό με το θέμα των ναύλων, των εκπρώσεων, του κρατικού παρεμβατισμού στις ακτοπλοϊκές μεταφορές, αλλά και ο γενικότερος «παραγκωνισμός», για τον οποίο κάνουν λόγο οι ακτοπλόοι, από πλευράς Πολιτείας, αποτελούν μια σειρά από «καυτά θέματα» που σήμερα προβληματίζουν την ελληνική ακτοπλοϊκή κοινότητα. Για τα προβλήματα αλλά και το μέλλον του ζωτικού αυτού για την εθνική μας οικονομία κλάδου, μιλάει στα «Ναυτικά Χρονικά» ο πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας κ. Στέλιος Σαρρής.

Είχαμε ως δεδομένο ότι η άρση του καμποτάζ θα γινόταν σε ένα συγκεκριμένο χρονικό σημείο, που θα είχε ως αφετηρία την 1/1/2004. Ακολούθησε όμως το ατυχές συμβάν του «Εξηπρές Σαμίνα» και στη συνέχεια ο νόμος Παπουτσή, ο οποίος δημιουργήθηκε υπό συνθήκες πίεσης εξυπηρετώντας ουσιαστικά πολιτικές σκοπιμότητες. Αυτό σημαίνει ότι: έπρεπε η αρμόδια αρχή, η εποπτεύουσα την ακτοπλοΐα, δηλαδή το ΥΕΝ, να δείξει ότι μπορεί να αντιμετωπίσει δεόντως το όλο θέμα. Όμως, παρ' όλα αυτά, το αντιμετώπισε χωρίς να λάβει υπ' όψιν την πραγματικότητα της ακτοπλοΐας και θέλησε μέσα σε ένα πολύ μικρό χρονικό διάστημα να υλοποιήσει αυτά που επί δεκαετίες δεν είχε αγγίξει. Έφτασε, λοιπόν, με τις ρυθμίσεις που επέβαλε ο νόμος, ακόμα και σε ακραίες περιπτώσεις. Είναι νωπό ακόμα το γεγονός ότι έφτασε εν μία νυκτί να απαξιωθεί το σύνολο της ελληνικής ακτοπλοΐας σε ό,τι αφορά το αξιόηθο των πλοίων.

Θέλησε λοιπόν η ελληνική Πολιτεία να κάνει μέσα σε μια νύκτα ό,τι δεν είχε κάνει μέσα στο μεσοδιάστημα που μεσοδήλησε μεταξύ της έκδοσης της κοινοτικής οδηγίας μέχρι το χρονικό σημείο του ναυαγίου. Βεβαίως, όλοι μας στον ελληνικό χώρο γνωρίζουμε πολύ καλά την προχειρότητα που επιδεικνύεται και το πώς ενεργούμε ως λαός, υπό το καθεστώς πίεσης. Ο νόμος Παπουτσή, λοιπόν, ήταν κατά τη γνώμη μου η αρχή των περιπετειών για την ελληνική ακτοπλοΐα.

Με τη δημοσίευση και την έναρξη της εξοικείωσης του πρώτου μέλους του συγκεκριμένου νόμου άρχισε ουσιαστικά η περιπέτεια. Με την έλευση, ωστόσο, του νέου υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, έπαψε να επικρατεί το κλίμα απολυτότητας. Οφείλουμε να ομολογήσουμε ότι ο κ. Ανωμερίτης διέγνωσε τα προβλήματα που δημιουργούσε ο νόμος αυτός στους ακτοπλοΐους, αποδεχόμενος πως το πρόβλημα που αντιμετωπίζουμε αυτή τη στιγμή δεν είναι άλλο από τους γρήγορους ρυθμούς που έχουν επιβληθεί σε ό,τι αφορά τη θεραπεία των προβλημάτων του εν λόγω νόμου.

Τέλος, σχετικά με το νόμο αυτόν, είναι γνωστό ότι εκκρεμούν οι προσφυγές μας προς την Ε.Ε. ενώ εκκρεμούν και οι αιτήσεις ακυρώσεως στο Συμβούλιο της Επικρατείας, προκειμένου να επιδιωχθεί η δικαίωση των ακτοπλοΐων.

Οι τελευταίες εξελίξεις σε επίπεδο Ε.Ε.

Συγκεκριμένα, αυτήν τη στιγμή βρισκόμαστε στη δεύτερη διαμαρτυρία μας προς τα αρμόδια όργανα της Ε.Ε. Από την υποβολή της προσφυγής μας έως σήμερα δεν έχουμε κάποιο δείγμα ότι «κινείται» η υπόθεσή μας. Όμως, αυτή η βραδύτητα ήταν αναμενόμενη. Στο ενδιάμεσο διάστημα, οφείλουμε να πούμε ότι υπήρξαν επικοινωνίες των αρμοδίων οργάνων της Ε.Ε. με το ΥΕΝ, στις οποίες εμείς δεν κληθήκαμε - ίσως γιατί δεν είχαμε δικαίωμα να παρευρεθούμε. Φαίνεται όμως ότι εκεί πράγματι διατυπώθηκε από την Ε.Ε. ότι ορισμένα από τα αιτήματά μας -δεν γνωρίζω μέχρι ποιο βαθμό- είναι σωστά. Μάλιστα, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας δήλωσε στην τελευταία μας συνάντηση ότι προωθεί την τροποποίηση εκείνων των διατάξεων, λαμβάνοντας υπ' όψιν τόσο τις δικές μας θέσεις όσο και τις πρόσφατες τοποθετήσεις των αρμοδίων της Ε.Ε. Αυτό όμως που έχει σημασία για μας είναι η ταχύτητα διεκπεραίωσης της όλης διαδικασίας.

Ναυλολόγιο

Το ναυλολόγιο ήταν ένα θέμα που επί τρία συναντά έτη παρέμενε σε αδράνεια όσον αφορά την παροχή αυξήσεων, κάτι που έγινε αποδεκτό μόλις πέρυσι. Δεν είναι όμως τόσο το ναυλολόγιο που «καίει» αυτήν τη στιγμή τις ακτοπλοϊκές εταιρείες. Αυτό που τις προβληματίζει είναι το θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας, μέσα στο οποίο καλούνται να δράσουν. Αυτή η θέση μου βεβαίως ουδαμώς υποβαθμίζει το μείζον θέμα του ναυλολογίου. Τίθεται όμως ένα θέμα αρχής: σε τι πλαίσιο λειτουργούμε. Πρώτα θα πρέπει να ξεκαθαρίσει αυτό το ζήτημα και στη συνέχεια να ασχοληθούμε με το ναύλο και το επιμέρους θέμα. Εμείς έχουμε επιδώσει τα αιτήματά μας και θίξαμε το θέμα ξανά κατά την τελευταία συνάντησή μας με τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας. Ο κ. Ανωμερίτης, αν και δεσμεύτηκε για την τροποποίηση των διατάξεων του νόμου Παπουτσή μέχρι τις 31/5/03 και την ικανοποίηση των ζημιών ανά εταιρεία, από τις δωρεάν μεταφορές και εκπώσεις, δεν θέλησε να αναφερθεί στο θέμα των ναυίων. Επικαλέστηκε -και έτσι πράγματι είναι- ότι το θέμα του ναύλου αφορά τη γενικότερη οικονομική πολι-

τική της Κυβέρνησης και έμμεσα μας παρέπεμψε και στο υπουργείο Εθνικής Οικονομίας.

Σήμερα, ωστόσο, δεν μπορούμε να μιλάμε για συγκεκριμένο ποσοστό αυξήσεων, για μια σειρά επιμέρους λόγων. Πρέπει να τονιστεί όμως ότι η ακτοπλοΐα τα προηγούμενα χρόνια έμεινε πίσω περί το 45% σε ό,τι αφορά τις τιμές μεταφορών εν συγκρίσει με άλλους συναφείς φορείς.

Έχει λοιπόν υστέρηση 45% ένας κλάδος ο οποίος επιβίωσε μόνος του χωρίς καμία κρατική βοήθεια, χωρίς καμία επιχορήγηση. Αντ' αυτού, αυτός ο κλάδος πρόσφερε εργασία σε χιλιάδες ανθρώπους, έδωσε μερίσματα σε έναν πάρα πολύ μεγάλο αριθμό επενδυτών. Ο κλάδος μας, όμως, μετά την πτώση του χρηματιστηρίου, βρέθηκε έξω από τον προγραμματισμό και έξω από το σχεδιασμό τον οποίο η κάθε ακτοπλοϊκή εταιρεία είχε εκπονήσει υπό τα χειροκροτήματα της πολιτικής ηγεσίας. Παρά όμως το γεγονός ότι έπεσε έξω -λόγω των ατυχών συγκυριών- ο προγραμματισμός των ακτοπλοΐων δέχθηκε και μία άστοχη αντιμετώπιση από την Πολιτεία, η οποία αν και ενίσχυσε και επιδότησε τους εθνικούς αεροδρομικούς, τις εθνικές συγκοινωνίες, τη ΔΕΗ, τον ΟΤΕ, άφησε πίσω την ακτοπλοΐα. Δυστυχώς η Πολιτεία μάς έβαλε στη γωνία.

Νεοαναυπηγήσεις και όριο ηλικίας ακτοπλοϊκών πλοίων

Σήμερα πλέον οι περισσότερες ακτοπλοϊκές εταιρείες λειτουργούν υπό τη μορφή Ανωνύμων Εταιρειών και υπό το σχήμα των



**ΒΙΒΛΙΟΧΑΡΤΟΠΩΛΕΙΟ
ΤΥΠΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΝΤΥΠΑ**

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

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

ΑΜΕΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗ

Άμεση Αποστολή Τηλεφωνικών Παραγγελιών





ανωνύμων πολυμετοχικών εταιρειών. Ως συνεπακόλουθο έπαψε να υπάρχει η σύνδεση φυσικών προσώπων με την άσκηση της ακτοπλοϊκής επιχείρησης και συνακόλουθα δεν μπορούμε να μιλάμε για εφοβιστές όπως τους αντιλαμβανόμασταν πριν από περίπου μια δεκαετία.

Σήμερα, χρησιμοποιώντας τον όρο «ακτοπλοϊκοί εφοβιστές», εννοούμε πολυμετοχικές ανώνυμες εταιρείες, όπου πολλή από αυτές δραστηριοποιούνται στο χρηματιστήριο, με ό,τι αυτό συνεπάγεται.

Δεύτερον, η ελληνική ακτοπλοΐα, ήτοι οι ακτοπλοϊκές εταιρείες που την απαρτίζουν, φρόντισαν να την καταστήσουν ανταγωνιστική εν όψει της 1/1/2004, οχυρώνοντας την ακτοπλοϊκή αγορά με καλύτερες υπηρεσίες. Παράλληλα με τη συμπεριφορά τους ενίσχυσαν τις θέσεις τους στον ελληνικό θαλάσσιο χώρο. Οι ρυθμοί εκσυγχρονισμού ανά εταιρεία υπήρξαν διάφοροι και υπήρξαν ανάλογοι με την οικονομική ευρωστία τους. Καρπός αυτής της προσπάθειας ήταν τα νεότευκτα σύγχρονα πλοία που εισήλθαν στην ακτοπλοΐα. Με αυτά τα πλοία μπόρεσαν οι εταιρείες να ανανεώσουν τους στόλους τους.

Ωστόσο, υπήρχαν και πλοία παλιάς τεχνολογίας, άλλων μικρότερων εταιρειών, οι οποίες λογικό ήταν να μην μπορέσουν εν μία νυκτί να προσαρμοστούν στα νέα δεδομένα του νόμου περί εκσυγχρονισμού στόλων. Η ελληνική Πολιτεία υπό το βάρος της πίεσης και του φόβου του πολιτικού κόστους δημιούργησε αυτόν τον νόμο χωρίς να λογαριάσει ότι η συνέπεια του νομοθετήματός της θα είχε ως αποτέλεσμα ένας μεγάλος αριθμός ακτοπλοϊκών πλοίων να βγει εκτός ακτοπλοϊκής αγοράς.

Κάτι που είχε επακόλουθο να μην μπορούν οι ελληνικές ακτοπλοϊκές ανάγκες να εξυπηρετηθούν επαρκώς. Τώρα όμως που έγινε αντιληπτή η όλη κατάσταση από την ηγε-

σία του ΥΕΝ, πράγματι φαίνεται πως θα δοθεί διέξοδος - βοηθούσης προς τούτο και της Ε.Ε. - η οποία φαίνεται ότι έχει έρθει σε συνεννόηση με το ΥΕΝ κάνοντάς του ιδιαίτερη νύξη ότι το μέτρο αυτό περί του ορίου ηλικίας για την απόσυρση ενός πλοίου είναι εξωπραγματικό και μη αναγκαίο.

Ευελπιστούμε, λοιπόν, ότι κάποια προσαρμογή στα δεδομένα και στις επιταγές της Ε.Ε. για το καλό των παιδιαίτερων ακτοπλοϊκών μονάδων θα υπάρξει.

Η κάθοδος ξένων εταιρειών στην ακτοπλοΐα

Είναι γεγονός πως καμία ξένη εταιρεία δεν προσήλθε στις εγχώριες ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες. Υπάρχει μια ιδιαιτερότητα στον ελληνικό χώρο, μια ιδιαιτερότητα που συνεπάγεται δυσχέρεια στον μη έμπειρο ναυτικό. Η ιδιαιτερότητα της ελληνικής πολυμετοχίας και η αξιολύπη των Ελλήνων ναυτικών είναι δύο παράγοντες που, μαζί με την έλλειψη λιμενικών υποδομών, απέτρεψαν την έφοδο ξένων πλοιοκτητών στον ελληνικό χώρο. Προσωπική μου άποψη είναι πως αν υπάρξει μια τέτοια «εισβολή» από ξένους, τότε αυτή θα είναι περιστασιακή και θα έχει καιροσκοπικό χαρακτήρα, προκειμένου να εκμεταλλευτούν τις συνθήκες της αυξημένης ζήτησης που θα παρουσιαστούν στην Ολυμπιάδα. Εδώ ακριβώς είναι που μπαίνει στη μέση το βαρύ χρέος της ελληνικής Πολιτείας να αποτρέψει αυτό το ενδεχόμενο βοηθώντας την ελληνική ακτοπλοΐα.

Οι σχέσεις ΕΕΑ και Πολιτείας σήμερα

Για τους Έλληνες ακτοπλοΐτες ο κ. Παπουτσης υπήρξε ο απαξιωτής της ελληνικής ακτοπλοΐας, ενώ ο σημερινός υπουργός ενδιαφέρθηκε για εμάς μόνο σε επίπεδο λόγου, και από λόγια και ευχολόγια είμαστε ικανοποιημένοι... Εκείνο που ζητάμε όμως είναι υλοποίηση των ευχών αυτών και η τήρηση υλοποίησής τους. Γιατί εμείς οι ακτοπλοΐτες αισθανόμαστε εμπαιγμένοι.

Για παράδειγμα, στη μικτή επιτροπή που μετείχαν και παράγοντες του υπουργείου Εθνικής Οικονομίας, ζητήθηκε από τους Έλληνες ακτοπλοΐτες να μην απαιτήσουν αύξηση ναύλου κι αντισταθμιστικά έλαβαν την υπόσχεση ότι α) οι δωρεάν μεταφορές οχημάτων και επιβατών θα έπαυαν να ισχύουν και β) θα έπαυαν να ισχύουν και οι εκπτώσεις σε αυτού του τύπου τις μεταφορές. Παράλληλα, λάβαμε τη δέσμευση ότι δεν θα υπήρχε παρέμβαση της εποπτευούσης αρχής για τον καθορισμό του ναύλου της γ' θέσεως, προκειμένου να λειτουργήσουν ορθολογιστικά οι εταιρείες με κριτήριο το κόστος λειτουργίας τους και το λογικό κέρδος. Τελικά δεχθήκαμε έναν περιορισμένο αριθμό εκπτώσεων και δωρεάν μεταφορών και, ενώ θα ίσχυε η νέα περίοδος από 1/11/2002, ξαφνικά τρεις μέρες πριν και συγκεκριμένα στις 29/10/2002, είχε εκδοθεί η απόφαση που αναφερόταν στις δωρεάν μεταφορές και στις εκπτώσεις, αποδεικνύοντας ότι η ελληνική Πολιτεία άστοργα συμπεριφέρθηκε προς την ελληνική ακτοπλοΐα, επιβεβαιώνοντας την ασυνέπειά της.

Organised by
Lloyd's List events

13-15 May 2003
Grand Hall Olympia, London
www.cruiseferryex.com

Cruise + Ferry 2003

**Design, Regeneration and Innovation.
The complete event for passenger shipping**



International Exhibition



High Level Conference



Cruise + Ferry Awards 2003

...and much, much more

Visit www.cruiseferryex.com

informa maritime & transport

Visit our website and save £20 when you pre-register as a visitor!

Please send me more details on Cruise + Ferry 2003 ☐ Visiting ☐ Attending the Conference ☐ Exhibiting ☐ Awards 2003

Please complete and return to the Cruise + Ferry 2003 Secretariat, Lloyd's List events,
69-77 Paul Street, London EC2A 4LQ, UK. Tel: +44 (0)20 7553 1565 Fax: +44 (0)20 7553 1820 Email: donna.watson@informa.com

Name	Position
Company	Business Type
Address	
Postcode	
Telephone	
Fax	E-mail

"Lloyd's" is the trademark of the society incorporated by the Lloyd's Act 1871 in the name of "Lloyd's"

C+F03/13

DATA PROTECTION - The personal information shown on this brochure, or provided by you, will be held on a database and may be shared with companies in the Informa Group in the UK and internationally. Sometimes your details may be obtained from, or made available to, external companies for marketing purposes. If you do not wish your details to be used for this purpose, please write to the Database Manager, Informa Group PLC, Enterprise House, 45 Station Approach, West Byfleet, Surrey KT14 6NN. Telephone: +44 (0)1932 893600. Fax: (0)1932 893612. e-mail: database@informa.com

Νέα στρατηγική χαράσσει η Otesat Maritel

Νέος διευθύνων σύμβουλος ανέλαβε στη θυγατρική εταιρεία του ΟΤΕ, Otesat Maritel. Πρόκειται για τον κ. Παναγιώτη Καργάδο, ο οποίος στη διάρκεια της σταδιοδρομίας του έχει αναλάβει σημαντικές θέσεις όπως αυτή του διευθύνοντος συμβούλου της Rom Telecom, του εκτελεστικού αντιπροέδρου της OTE International, του προέδρου και διευθύνοντος συμβούλου της Cosmo Bulgaria, του γενικού διευθυντή εμπορικών θεμάτων του ΟΤΕ και άλλες.

Με την τοποθέτηση του κ. Π. Καργάδου στη θέση του διευθύνοντος συμβούλου σηματοδοτείται η νέα στρατηγική επιλογή του ΟΤΕ για την περαιτέρω ενίσχυση του στην ελληνική και διεθνή ναυτιλιακή τηλεπικοινωνιακή αγορά.

Αξίζει να σημειωθεί ότι ο κ. Καργάδος υπήρξε πρώτος διευθύνων σύμβουλος της OTESAT όταν αυτή ιδρύθηκε.



Συνεργασία της Ulysses Systems με τη Fuji Trading

Η Fuji Trading Company Ltd και η Ulysses Systems Inc. υπέγραψαν συμφωνία συνεργασίας προκειμένου να διανείμουν και να υποστηρίξουν το Task AssistantTM της Ulysses στην Ιαπωνία.

Όπως αποφασίστηκε η Fuji Trading Company θα παρέχει υπηρεσίες πωλήσεων και υποστήριξης στο πρωτοποριακό σύστημα της Ulysses Systems Inc., το οποίο περιλαμβάνει Marine Purchasing, Vessel Planned Maintenance, Crewing και Marine Quality και Safety.

«Η εμπορική ναυτιλία βρίσκεται υπό την όλο και αυξανόμενη αυστηρή επιτήρηση των κυβερνήσεων, των οργάνων που ηγούνται της ναυτιλίας και των χρονοναυλωτών. Το Task AssistantTM της Ulysses Systems είναι μία όχι μόνο πρωτοποριακή αλλά και δοκιμασμένη προσέγγιση, που εξασφαλίζει την αποδοτικότερη διαχείριση των πλοίων», είπε ο κ. Yuzo Koike της Fuji Trading Company.

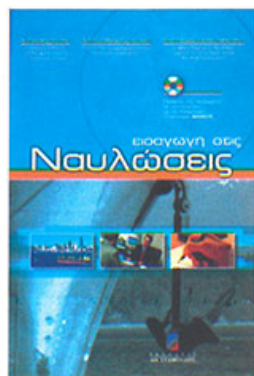
«Οι managers που θα μπορούν να επιδείξουν μια αυξανόμενη υπε-

ροχή στη διαχείριση των πλοίων θα επιβραβευσθούν με την αύξηση των υπό τη διαχείρισή τους πλοίων. Αυτή ακριβώς είναι η δημιουργική ευκαιρία που αναγνώρισε η Fuji Trading, και η νέα συνεργασία υπόσχεται να είναι σημαντική στην ιστορία της εταιρείας μας».

«Το πρωτοποριακό Task AssistantTM προσαρμόζεται εύκολα στις διαδικασίες που αφορούν κάθε εταιρεία. Αντίθετα με τα περισσότερα πακέτα πληροφορικής, που απαιτούν από τους χρήστες να προσαρμόζουν τη διαχείριση των πλοίων τους γύρω από τις δυνατότητές τους, το Task AssistantTM προσαρμόζεται ολοκληρωτικά, βασιζόμενο στους ρόλους των πλοίων και των γραφείων και τα καθήκοντα ενός εκάστου», δήλωσε ο κ. Farzin R. Karma (Regional Technical Director - Asia Pacific) της Ulysses Systems Inc. Και πρόσθεσε: «Η αρχιτεκτονική των πακέτων της Ulysses που βασίζεται στα καθήκοντα των τελικών χρηστών, εξασφαλίζει ότι ο τελικός χρήστης έχει την πληροφορία που χρειάζεται, την κατάλληλη στιγμή. Έτσι, οι τελικοί χρήστες έχουν χρόνο διαθέσιμο για να ασχοληθούν με σημαντικά καθήκοντα, τα οποία συντελούν στην ασφάλεια και στην αποδοτικότητα τόσο στο



πλοίο όσο και στο γραφείο. Είναι τιμή για μας που η Fuji Trading συμφώνησε να μας βοηθήσει για την προώθηση της επίκαιρης και πρωτοποριακής λύσης που προτείνουμε σε μια νέα αγορά».



«Εισαγωγή στις ναυλώσεις», μια πλοήγηση στον κόσμο των ναυλώσεων

Των Α. Γκιζάκη, Α. Παπαδόπουλου και Ε. Πλωμαρίτου - Εκδόσεις Σταμούλης

Η ενασχόληση με τον κλάδο των ναυλώσεων προϋποθέτει τέχνη και πολύπλευρη γνώση ειδικών θεμάτων. Στο βιβλίο «Εισαγωγή στις Ναυλώσεις» τρεις άνθρωποι της ναυτιλίας εξετάζουν το αντικείμενο των ναυλώσεων από οικονομική, πρακτική και νομική πλευρά, σε μια πρωτοποριακή για τα ελληνικά και τα διεθνή δεδομένα μελέτη που συνδυάζει θεωρία, ερευνητική τεκμηρίωση και σύγχρονη πρακτική.

Η «Εισαγωγή στις Ναυλώσεις» εξοικειώνει τον αναγνώστη με την ελληνική και αγγλική ορολογία των ναυλώσεων, παρουσιάζει το σύγχρονο νομικό πλαίσιο του κλάδου παραθέτοντας στην αγγλική γλώσσα 150 χαρακτηριστικές δικαστικές υποθέσεις, αναλύει τη λειτουργία της ναυλαγοράς και παρουσιάζει με διαγράμματα την εξέλιξη των ναύλων, πλοίων και φορτίων, αναλύει με παραδείγματα την πρακτική διαπραγμάτευσης και εκτέλεσης της ναύλωσης, μελετά με υποδειγματικούς τύπους

την ορολογία και τις συντομογραφίες των ναυλοσυμφώνων, εξετάζει τους υπολογισμούς ναύλων και σταλιών, παρουσιάζει τους σημαντικότερους ναυλοδείκτες με έμφαση στο δείκτη worldscale.

Επίσης το βιβλίο περιλαμβάνει: εκτενείς βιβλιογραφικές αναφορές, χρήσιμες διευθύνσεις στο Διαδίκτυο, επεξηγηματικούς πίνακες και διαγράμματα, ειδικά παραρτήματα με παρουσίαση ναυλοσυμφώνων, ναυτιλιακών εγγράφων, γεωγραφικούς χάρτες, πίνακες, νομοθετικούς κανονισμούς, καθώς και πλούσιο φωτογραφικό υλικό για τις σπουδαιότερες κατηγορίες εμπορικών πλοίων.

J. E. COSMATOS & Co

SHIP AGENTS - BROKERS - FORWARDERS



experienced & dedicated

- * Shipping Agency
- * Multi-modal Transport
- * Chartering
- * Project Cargoes
- * Forwarding
- * Containers

Official Agents of



Regular Service from Thessaloniki to
Cyprus
Lebanon
Syria
Egypt

5, KOLETI St

54627 THESSALONIKI GREECE

PHN: 801 11 50001

+30 2310 550950 (PBX)

FAX: +30 2310 540435

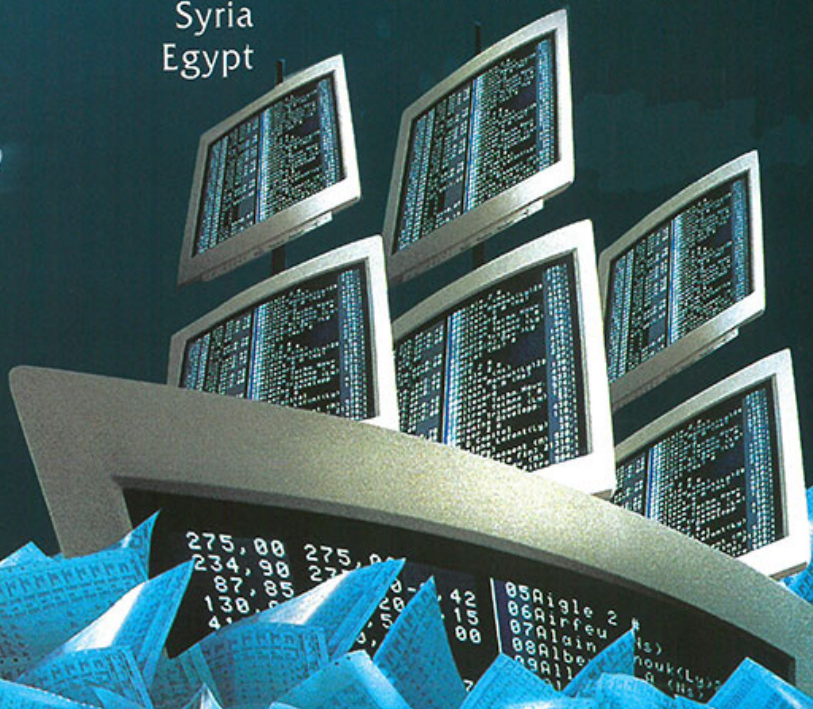
TLX: 412300 JOCO

E-mail: secretariat@cosmatos.gr

URL: www.cosmatos.gr



since 1972





Η TELESTET στηρίζει την αθλήτρια στίβου Ανθή Καραγιάννη

Μία ακόμα νέα χορηγική συνεργασία στο χώρο του αθλητισμού ανακοίνωσε η Telestet, σε συνέντευξη Τύπου που πραγματοποιήθηκε στην Καβάλα.

Από τη φετινή χρονιά και έως το 2005, η Telestet θα βρίσκεται στο πλευρό της αθλήτριας Ανθής Καραγιάννη του συλλόγου ΙΡΙΣ Καβάλας, υποστηρίζοντας τις προσπάθειές της για διάκριση στο χώρο του κλασικού αθλητισμού και συμμετοχή της στους Παραολυμπιακούς Αγώνες που θα διεξαχθούν το Σεπτέμβριο του 2004 στην Αθήνα.

Η Ανθή Καραγιάννη αγωνίζεται στο στίβο στα 100 μ., 200 μ., 400 μ., στο άλμα εις μήκος και στο πένταθλο ενώ και στα 5 αγωνίσματα, καθοδηγούμενη τεχνικά από την Κατερίνα Δράκου και παρά τα προβλήματα όρασης που αντιμετωπίζει, έχει πετύχει σημαντικές διακρίσεις, τόσο σε πανευρωπαϊκό όσο και παγκόσμιο επίπεδο.

Για τη νέα αυτή χορηγία της Telestet ο υπεύθυνος Επικοινωνίας της εταιρείας κ. Γ. Τσαπρούνης δήλωσε:

«Η κίνησή μας αυτή θέλει να αναδείξει τη θέληση της ψυχής αθλητών όπως η Ανθή, των οποίων ο αγώνας χαρακτηρίζεται από μια μοναδική δύναμη και αποφασιστικότητα. Η στήριξη της Ανθής αποτελεί για όλους τους ανθρώπους της TELESTET ιδιαίτερη χαρά αλλά και τιμή.

Στην προσπάθεια που κάνει η Ανθή για συμμετοχή και διάκριση στους Παραολυμπιακούς Αγώνες θα μας έχει δίπλα της, και το μήνυμά της προσπάθειας πρέπει να είναι ένα μήνυμα δύναμης, αισιοδοξίας και ελπίδας για όλους μας. Της ευχόμαστε ολόψυχα ακόμα καλύτερα αποτελέσματα, ακόμα καλύτερες επιδόσεις, ακόμα περισσότερες επιτυχίες!»

Εμπειρία σε παγκόσμιες λιμενικές εγκαταστάσεις

Η εταιρεία Elite Yachting Ltd εδραιώθηκε στο χώρο των προμηθευτών πλωτού εξοπλισμού για μαρίνες, ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις, ναυτικούς ομίλους κ.ά., με την υποστήριξη του γαλλικού εργοστασίου Poralu, το οποίο διαθέτει 30ετή πείρα σε ανάλογες λιμενικές εγκαταστάσεις παγκοσμίως.

Η Poralu δραστηριοποιείται στην κατασκευή πλωτών στοιχείων από αλουμίνιο, πολυαιθυλένιο και διογκωμένη πολυεστερήνη από το 1984, έχοντας τοποθετήσει πλωτά στοιχεία σε περισσότερα από 4.000 μέρη σε όλο τον κόσμο, από τη Β. Ευρώπη μέχρι τη Μ. Ανατολή και την Αμερική, και είναι πιστοποιημένη με τα διεθνή πρότυπα ποιότητας και ευστάθειας των πλωτών στοιχείων της (Bureau Veritas).

Η Poralu κατασκευάζει πλωτήρες για τις πλωτές προβλήτες διαφόρων διαστάσεων (70 lt, 140 lt, 210 lt, 225 lt, 270 lt και 350 lt.) ώστε να δίνεται η δυνατότητα να προσαρμοστεί το ύψος της προβλήτας σε οποιοδήποτε ανάγκες. Έτσι, το 2001 κατασκεύασε ολόκληρο το πλωτό σύστημα (εξέδρες εκκίνησης, γραμματείας, εποπτείας και διανομής επάθλων) που φιλοξένησε το παγκόσμιο πρωτάθλημα κωπηλασίας στην Ελβετία, αλλά ολοκληρώθηκε και η νέα πτέρυγα που φιλοξενεί τα ρυμουλκά στο Τζέρσεϊ Αγγλίας, οι ιχθυοκαλλιέργειες στη Σπέτζια Ιταλίας κ.ά.

Η Elite Yachting Ltd, ως επίσημος αντιπρόσωπος της εταιρείας Poralu Marine International στην Ελλάδα και την Κύπρο, παρέχει άμεσα οποιαδήποτε υποστήριξη χρειάζεται, από την αρχική μελέτη έως την παράδοση του πλωτού εξοπλισμού με «το κλειδί στο χέρι».



οποιαδήποτε υποστήριξη χρειάζεται, από την αρχική μελέτη έως την παράδοση του πλωτού εξοπλισμού με «το κλειδί στο χέρι».



Ο Χρόνος στην Τέχνη

Ένας πολιτιστικός θεσμός με μεγάλη απήχηση στο ευρύ κοινό είναι η ετήσια έκθεση που διοργανώνει το σωματείο Αρχαιοπωλών και Εμπόρων Έργων Τέχνης.

Η έκθεση, που πραγματοποιείται φέτος για ενδέκατη χρονιά, φέρει τον τίτλο «Ο χρόνος στην τέχνη», προσφέρει τη μοναδική ευκαιρία στους φιλότεχνους και συλλέκτες, να θαυμάσουν εξαιρετικές συλλογές, να ενημερωθούν έγκυρα σχετικά με την προέλευση, την καλλιτεχνική αξία, τη χρονολόγηση, τη συντήρηση και τις τιμές που ισχύουν διεθνώς για τα αντι-

κείμενα τέχνης και βεβαίως να εμπλουτίσουν τις συλλογές τους. Οι 18 εκθέτες, διακεκριμένοι αντικέρ, όλοι μέλη του σωματείου Αρχαιοπωλών και Εμπόρων Έργων Τέχνης, θα παρουσιάσουν τα πιο ενδιαφέροντα κομμάτια που συνέλεξαν, ταξιδεύοντας από τη μια άκρη της Ελλάδας στην άλλη, αλλά και σε μακρινές χώρες του κόσμου. Πίνακες ζωγραφικής, έπιπλα, χαλιά, πορσελάνες, ασημικά, αντικείμενα φιλελληνικών συλλογών, καθώς και πολλά άλλα συλλεκτικά κομμάτια και αντικείμενα τέχνης, όλα με τη σφραγίδα της άριστης ποιότητας και αυθεντικότητας, θα εκτεθούν σε ειδικά διαμορφωμένα περίπτερα, προσφέροντας στον επισκέπτη ένα πανόραμα τέχνης και πολιτισμού κι ένα ταξίδι στο χρόνο με ξεναγό τη νοσταλγία και την καλλιτεχνική δημιουργία.

Η έκθεση θα εγκαινιαστεί στις 20 Μαρτίου στη «Μεγάλη Βρετανία» και θα είναι η πρώτη εκδήλωση που θα πραγματοποιηθεί στους ανακαινισμένους χώρους του ιστορικού ξενοδοχείου.

Για το ευρύ κοινό η έκθεση θα παραμείνει ανοιχτή από την Παρασκευή 21 Μαρτίου έως και την Κυριακή 22 Μαρτίου, και θα λειτουργεί από τις 10 το πρωί έως τις 10 το βράδυ.

Φέτος, με απόφαση των μελών του Σωματείου Αρχαιοπωλών και Εμπόρων Έργων Τέχνης, τα έσοδα από την έκθεση θα διατεθούν για την υποστήριξη του έργου του Συλλόγου Φίλων Παιδιών με καρκίνο «Ελπίδα», αποδεικνύοντας πως η αγάπη στην παράδοση, την τέχνη και τον πολιτισμό συμβαδίζει με την κοινωνική ευαισθησία και αλληλεγγύη.



NEL LINES

...η γέφυρα του Αιγαίου



Με το ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ
τώρα και
ΠΕΙΡΑΙΑ - ΚΩ - ΡΟΔΟ

ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ: 010-4115015



Ο «φιλόσοφος της καιρικότητας»

Ο φιλόσοφος ακαδημαϊκός Ευάγγελος Μουτσόπουλος εκπλήσσει συνεχώς τον πνευματικό κόσμο της χώρας μας και τη διεθνή διανόηση με τα έργα του και τις έρευνές του. Πριν από λίγους μήνες, το 2002, εκδόθηκε στη Γαλλία το βιβλίο του «Παραλλαγές στο θέμα του καιρού». Σ' αυτό ο «φιλόσοφος της καιρικότητας», όπως ο συγγραφέας έχει αποκληθεί διεθνώς, αποδεικνύει πως ο άνθρωπος, χάρις στο κριτήριο της καιρικότητας, είναι σε θέση να αναδομεί το χρόνο υποτάσσοντάς τον στις προσωπικές του προβλέψεις.

Η φιλοσοφία του είναι ένας ύμνος στον ανθρώπινο δυναμισμό. Με την κάρπωση των ευκαιριών που της παρέχονται, η ύπαρξη εντάσσεται μέσα στον κόσμο και τον καθιστά, από εχθρικό αντικείμενό της, φιλικό υποστηρικτή της.

Τώρα η Ακαδημία Αθηνών έχει εκδώσει, εντελώς πρόσφατα, στα γαλλικά, ένα νέο τόμο του κ. Μουτσόπουλου: Δομή, παρουσία και λειτουργίες του καιρού στο έργο του Πρόκλου, ενός φιλοσόφου του τέλους της αρχαιότητας και των αρχών του Μεσαίωνα. Αναγγέλλεται μάλιστα και άλλος τόμος, με τίτλο: «Η φιλοσοφία της μουσικής κατά τον Πρόκλο», από τον ίδιο συγγραφέα. Και άλλος ένας τόμος εκδόθηκε στη σειρά «Έργα των Νεοελλήνων Φιλοσόφων» που διευθύνει ο ακαδημαϊκός Ευ. Μουτσόπουλος. Πρόκειται για το 18ο τόμο της θεολογικής σούμμης του Θωμά Ακινάτου στη μεσαιωνική της ελληνική μετάφραση από τον Δημήτριο Κυδώνη. Το ενδιαφέρον του τόμου αυτού είναι πως περιέχει το φιλοσοφικό λόγο του Θωμά περί δικαιοσύνης και δικαίου. Από τις απόψεις του Θωμά προέκυψαν όλες οι νεότερες θεωρήσεις για τα νομικά αυτά θέματα.

Συνεχίζοντας την επιτυχή πορεία

Χρώματα υψηλών προδιαγραφών, όπως τα εποξειδικά νέας γενιάς και υφαλοχρώματα φιλικά προς το περιβάλλον, χρησιμοποιήθηκαν στις

κανονιοφόρους του Πολεμικού Ναυτικού «Μαχητής» και «Πυρπολητής».

Η προετοιμασία των επιφανειών και η σωστή εφαρμογή των χρωμάτων, εσωτερικά και εξωτερικά, ανήκει στην εταιρεία Wilckens - Kansai.

Η Wilckens προσφέρει στα πλοία του Πολεμικού Ναυτικού μακροχρόνια και εγγυημένη απόδοση των χρωμάτων, τόσο στην αντιδιαβρωτική όσο και στην αντιρυπαντική προστασία.

Η Wilckens - Kansai συνεχίζοντας τη μακρά παράδοση και επιτυχή πορεία στο χώρο των ναυτιλιακών χρωμάτων, προσφέρει σήμερα υλικά για όλους τους χώρους του πλοίου καθώς επίσης και προηγμένα τεχνολογικά υλικά για ειδικούς χώρους, όπως οι δεξαμενές έρματος, με εγγύηση για πολυετή προστασία ακόμα και μόνιμη.

Η εταιρεία, δίδοντας ιδιαίτερη έμφαση στην έρευνα και παραγωγή ποιοτικών υλικών και με ένα προσεκτικά δημιουργημένο και οργανωμένο δίκτυο πωλήσεων, τεχνικών υπηρεσιών και αποθεμάτων, στη Βόρεια και Νότια Αμερική, την Ευρώπη, την Κίνα, τον Παναμά, τη Νότιο Αφρική και τη Νότιο Κορέα και σε συνεργασία με την Kansai στη Σιγκαπούρη, την Ιαπωνία και την Ταϊβάν, εδραιώθηκε στον παγκόσμιο χώρο του ναυτιλιακού χρώματος με υπόσχεση μακροχρόνιας παραμονής.



«Φωτογραφίζοντας αεροπλάνα με πάθος»

Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών και η Alitalia παρουσιάζουν στο διάδρομο αφίξεων εντός «Schengen, πύλες B20-B28», έκθεση φωτογραφίας με τίτλο «Φωτογραφίζοντας αεροπλάνα με πάθος».

Από την πρώτη μέρα λειτουργίας του αεροδρομίου τρεις «παρατηρητές αεροσκαφών» (planespotters), οι κ. Ηλίας Κεφαλός, Κώστας Ιατρού και Χριστόφορος Στεφανίδης, φωτογράφιζαν τη ζωή του καρέ-καρέ με το μεράκι του ερασιτέχνη. Οι λήψεις τους συνδυάζουν το πάθος της φωτογράφισης με τον ενθουσιασμό για το αεροσκάφος και την πτήση, παρουσιάζοντάς τα μέσα από την ομίχλη ή το φως του φεγγαριού, στην προσγείωση, στον ανεφοδιασμό και στην απογείωση.

Η έκθεση «Φωτογραφίζοντας αεροπλάνα με πάθος» θα φιλοξενηθεί στην αναγραφόμενη τοποθεσία για περίπου 2 μήνες και στη συνέχεια θα μεταφερθεί στην αίθουσα της διακεκριμένης θέσης «Donatello» της συγχρητογού Alitalia για 2 μήνες.



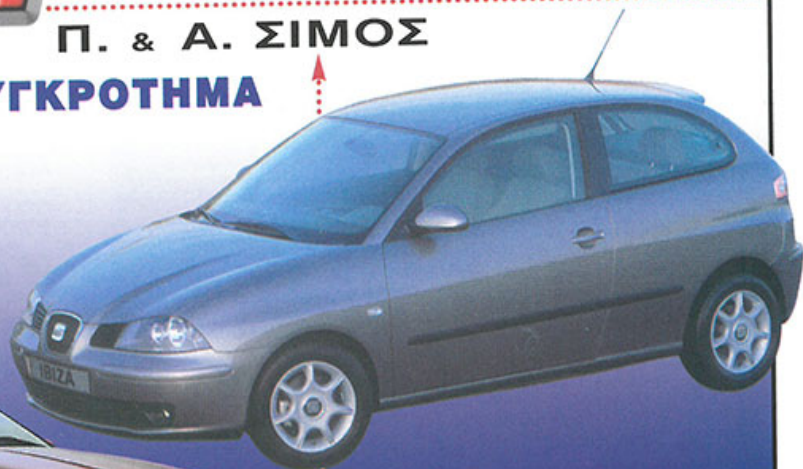
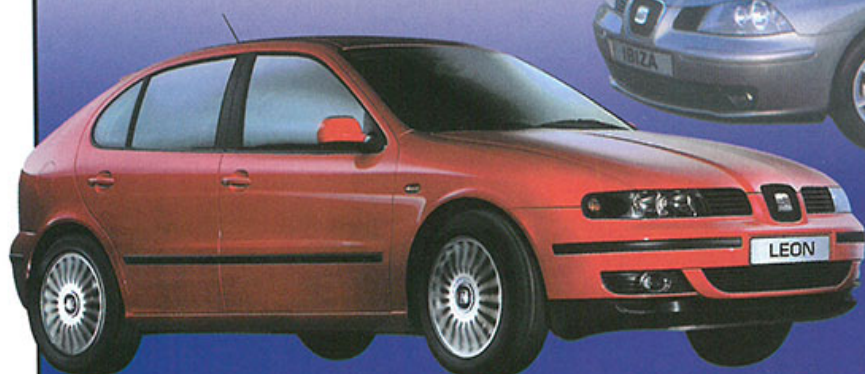


Impocar A.E.

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



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



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



6 IASONOS STREET • 185 37 PIRAEUS, GREECE
TEL: +30-210-4283660 • FAX: +30-210-4283630 • TLX: 213014 UTRD GR • CABLES: UTRADE GR

Το μεγάλο ναυτιλιακό πρωτάθλημα

5x5

Με τίτλο να «ξεφύγουμε από τα γραφεία μας και να γνωριστούμε καλύτερα», το Μάρτιο του 2002, φτάνει μία επιστολή-ανοιχτή πρόσκληση σε ορισμένα ναυτιλιακά γραφεία, που αφορούσε τη διοργάνωση αγώνων ποδοσφαίρου 5x5.

Στην πρωτοβουλία, η οποία ανήκε αποκλειστικά στον καπετάν Οδυσσέα Λεκατσά της ναυτιλιακής εταιρείας Kristen Navigation (Ι. Αγγελικούσης), ανταποκρίθηκαν 27 εταιρείες. Έτσι οργανώθηκε το πρώτο τουρνουά Shipsoccer, το οποίο εστέφθη από ανέλπιστα μεγάλη επιτυχία. Στο πρώτο ποδοσφαιρικό πρωτάθλημα, νικήτρια ομάδα ήταν της Franman, με δεύτερο το ABS και τρίτη την Golden Union.

Και έπεται συνέχεια...

Το Σεπτέμβριο του 2002 έγιναν οι πρώτες συναντήσεις για τη διοργάνωση του δεύτερου πρωταθλήματος Shipsoccer. Οι συμμετοχές ανέρχονται πλέον στις 72 εταιρείες(!), οι οποίες αντιπροσωπεύουν το μεγαλύτερο ποσοστό του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου, δημιουργώντας αναμφίβολα ένα από τα μεγαλύτερα πρωταθλήματα στο χώρο του 5x5.

Τα στατιστικά στοιχεία του πρωταθλήματος είναι εντυπωσιακά. Ο συνολικός αριθμός των συμμετεχόντων παικτών ανέρχεται στους 1.200 (15 ποδοσφαιριστές από κάθε εταιρεία) για τους οποίους δημιουργήθηκαν δεκάτις, ενώ είναι εν εξελίξει 1.056 αγώνες οι οποίοι θα δοθούν σε περίπου 150 αγωνιστικές.

Για την αρτιότερη οργάνωση αυτού του «επαγγελματικού» πλέον πρωταθλήματος δημιουργήθηκε η Επιτροπή Διεξαγωγής Αγώνων (ΕΔΑ) αποτελούμενη από εκπροσώπους των εταιρειών KRISTEN, FRANMAN, EUROBULK, MINERVA, GOLDEN UNION, ANDRIAKI και EUROPEAN NAVIGATION. Πέραν της ΕΔΑ δημιουργήθηκαν και λειτουργούν εσωτερικά όργανα και επιτροπές όπως Επιτροπή Δημοσίων Σχέσεων, Επιτροπή Οικονομικών, Πειθαρχικό Συμβούλιο, καθώς και Γραμματεία.

Και φυσικά το Internet και η τεχνολογία έχει αποδειχθεί η ιδανική μέθοδος επικοινωνίας μεταξύ όλων των μελών και των ομάδων. Η ιστοσελίδα (www.shipsoccer.gr) έχει δεχθεί πάνω από 2.150.000 επισκέψεις από το Σεπτέμβριο του 2002 μέχρι και τον Ιανουάριο 2003.

Με την ευκαιρία του τέλους του πρώτου γύρου διοργανώθηκε πάρτι, στη διάρκεια του οποίου βραβεύθηκαν οι νικητές. Ξεχωριστή στιγμή της βραδιάς ήταν η απονομή βραβείων ήθους, δείχνοντας και έμπρακτα τους ανιδιοτελείς και καθαρά υπέρ του αθλήματος στόχους!

Επιστέγασμα της όλης προσπάθειας είναι η ίδρυση σωματείου με την επωνυμία «Φιλοθλητική Ναυτιλιακή Ένωση», μέσω του οποίου αποκτάται και τυπική κρατική αναγνώριση με δικαίωμα συμμετοχής στο εθνικό πρωτάθλημα, δικαίωμα ψήφου στην ΕΠΟ, επιχορηγήσεων κ.ά.



1. Από την εκδήλωση (αριστερά) οι κ. Οδ. Λεκατσάς, Γ. Κοτζιάς, Κ. Φραγκούλης και Γ. Γαβριήλ

2. Οι ομάδες «Kristen Navigation» και «Andriaki Shipping»

3. Η πρωταθλήτρια ομάδα της «Franman»





SECURITY

One ISPS Code. One Deadline. One Perspective.

Quality Maritime Services announces the successful launch of a new dimension of services in order to assist all shipping companies to comply and meet the demands of the IMO's International Maritime Security Requirements by July 2004.

QMS provides

- Five day Security Training Course
- On board Ship Security Assessment
- Development of Ship Security Plans
 - On board Security Training

Let QMS be your choice



Το Δεκέμβριο του 2002, η European Sea Ports Organisation (ESPO) χαιρέτισε την έκθεση της European Commission που αφορούσε την «Improving safety at sea in response to the Prestige accident». Από εκείνη την όχι και τόσο μακρινή εποχή μέχρι σήμερα, έχει πλέον γίνει ευρέως αποδεκτό το γεγονός περί άμεσης ενεργοποίησης του πακέτου μέτρων «Erika» από πλευράς κρατών-μελών της Ε.Ε. Ωστόσο, στο πλαίσιο μείωσης του αριθμού ναυτικών ατυχημάτων και οικολογικών καταστροφών, η ESPO εκτιμά ότι η αναγκαιότητα περαιτέρω ενίσχυσης του όλου αυτού πακέτου με νέους, ακόμα αυστηρότερους κανονισμούς, θα αποτελέσει ένα θετικό βήμα προς τη βελτίωση του τομέα «ασφάλειας ναυσιπλοΐας».

Το μείζον ζήτημα των λιμένων καταφυγής (των γνωστών Port of Refuge) επανήλθε στο προσκήνιο (και συνάμα στο επίκεντρο του πολιτικού ενδιαφέροντος) αμέσως μετά τη σύνοδο κορυφής των Ευρωπαίων υπουργών Μεταφορών στις 12-13/12/02, με αφορμή το ναυάγιο του «Prestige». Με την ολοκλήρωση της συνόδου και την εξαγωγή των πρώτων συμπερασμάτων, η ESPO έχει προχωρήσει στην ανακοίνωση μιας δέσμης παρατηρήσεων σχετικά με το θέμα των λιμένων καταφυγής, σε μια προσπάθεια να καταδείξει τις δυσκολίες που θα προκύψουν για τα λιμάνια, τα οποία θα δεχθούν να αναλάβουν ρόλο port of refuge. Σύμφωνα λοιπόν με τις παρατηρήσεις της ESPO, η πλησιονότητα των κοινοτικών λιμένων φαίνε-

ται έτοιμη να προχωρήσει στην ανάληψη ενός τέτοιου ρόλου, υπό την προϋπόθεση της τήρησης μιας δέσμης βασικών αρχών, οι οποίες συμπεριλαμβάνονται στην κοινοτική οδηγία 2002/59. Με γνώμονα τη συγκεκριμένη κοινοτική οδηγία, θα καταστεί δυνατή η δημιουργία ενός συστήματος καταγραφής πλεύσης - συνεχούς παρατήρησης πλοίων και παροχής πληροφοριών γι' αυτά.

Η λογική του χαρακτηρισμού ενός λιμένα ως Port of refuge

Η λήψη της απόφασης για να καταπλεύσει ένα πλοίο σε ένα λιμένα καταφυγής, αποτελεί αναμφίβοτα μια δύσκολη απόφαση. Απαιτεί μια ρεαλιστική προσέγγιση των υψηλών ρίσκων που περιλαμβάν-

Οι θέσεις της ESPO σχετικά με τους «λιμένες καταφυγής»

νονται στην εξέλιξη μιας τέτοιας επιχείρησης και έχουν να κάνουν με δύο σενάρια:

α) Το πρώτο σενάριο περιλαμβάνει το ενδεχόμενο άρνησης από πηυράς λιμένα να κάνει δεκτό το πλοίο που κινδυνεύει, σε περίπτωση που οι Αρχές του λιμένα κρίνουν ότι το πλοίο αποτελεί απειλή για το θαλάσσιο περιβάλλον του.

β) Το δεύτερο σενάριο περιλαμβάνει τους όρους περι- ασφαλείας προσέγγισης του πλοίου στο λιμένα που το δέ- χεται, έτσι ώστε πλοίο και πλήρωμα να καταπλεύσουν με ασφάλεια σε αυτόν χωρίς την πρόκληση οικολογικής κατα- στροφής.

Οι δύο αυτές περιπτώσεις καταδεικνύουν τη σοβαρότητα και το ρίσκο που ενέχει για ένα λιμένα η λήψη μιας τέτοιας από- φασης, αλλὰ και το μελλοντικό αντίκτυπο στο οικοσύστημά του, στην περαιτέρω οικονομική του ευρωστία και στην κοι- νή γνώμη. Γι' αυτούς τους λόγους η ESPO υπερασμύεται της αναγκαιότητας διατήρησης του δικαιώματος άρνησης από πηυράς λιμένα, αποδοχής κατάπλου ενός πλοίου, όταν αυ- τός ο κατάπλου κρίνεται απαγορευτικός για το περιβάλλον. Για το λόγο αυτόν προτείνεται η δημιουργία λίστας λιμένων, η οποία θα βοηθήσει άμεσα ως προς τη διεύρυνση λήψης αποφάσεως σχετικά με την επιλογή ενός λιμένα ως port of refuge, από ένα πλοίο που κινδυνεύει. Παράλληλα, όμως, γί- νεται επιτακτική η ανάγκη δημιουργίας των κατάλληλων εκείνων υποδομών (από τους λιμένες που θα χριστούν ως «port of refuge») που θα τους επιτρέπουν να δέχονται κιν- δυνεύοντα πλοία, έτσι ώστε να μη διαταράσσεται η επιχει- ρηματική τους λειτουργία.

Το φλέγον θέμα των αποζημιώσεων

Η αποδοχή κατάπλου ενός πλοίου εν κινδύνω από ένα λιμέ- να καταφυγής εγείρει αυτομάτως και το ζήτημα της καταβο- λής αποζημιώσεως από την πλοιοκτήτρια εταιρεία, καθώς το λιμάνι θα κληθεί να φέρει εις πέρας τις εργασίες εκείνες που θα αποκαταστήσουν τυχόν περιβαλλοντική ζημιά. Ως αποτέ- λεσμα αυτού η ESPO υποστηρίζει μέσα στην έκθεσή της δύο κατευθυντήριες γραμμές, σε ό,τι αφορά την οικονομική προ- σέγγιση του όλου θέματος.

α) Ο λιμένας που θα φιλοξενεί ένα κινδυνεύον πλοίο θα πρέ- πει να είναι σε θέση να ορίσει ένα συγκεκριμένο χρηματικό ποσό που θα αντικαταβάλλεται για την παροχή βοήθειας στο πλοίο και για την αποκατάσταση της οποίας περιβαλλοντικής καταστροφής δημιουργηθεί στο λιμένα.

β) Ο λιμένας θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να επιβεβαιώ- σει ότι το πλοίο το οποίο θα κάνει χρήση αυτού, ως λιμένα καταφυγής, είναι επαρκώς ασφαλισμένο.

Η ESPO εκφράζει επίσης στη σχετική έκθεση την πεποίθησή της

ότι ο ορισμός των αποζημιώσεων θα έχει καθοριστεί πριν από το έτος 2007 (οπότε και προοριζόταν να ανακοινωθεί) αφού τα τελευταία γεγονότα (ναυάγιο «Prestige») καθιστούν τον ορισμό των αποζημιώσεων θέμα μείζονος προτεραιότητας.

Αναγκαία η διεύρυνση του όρου «λιμένας καταφυγής»

Ένας λιμένας δεν αποτελεί απαραίτητα τον ιδανικό «χώρο καταφυγής». Εν κατακλείδι η ESPO εκτιμά ότι δεν είναι απα- ραίτητο για ένα πλοίο, που κινδυνεύει, να καταφύγει μόνο σε λιμένα. Αντιθέτως, το πλοίο μπορεί να είναι σε θέση να κα- ταφύγει σε προκαθορισμένα προστατευμένα ύδατα (φυσι- κούς όρμους, κόλπους) όπου και θα αναληφθούν οι όποιες εργασίες επισκευής του πλοίου με γνώμονα την ασφάλεια πλοίου και πληρώματος και με σεβασμό προς την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Από την άλλη, οι «τοποθε- σίες προστατευμένων υδάτων» αυτομάτως δεν περιορίζουν τους χώρους καταφυγής μόνο σε λιμάνια και αποτελούν κα- λύτερη λύση, παρέχοντας μεγαλύτερες εγγυήσεις σε ό,τι αφορά τον περιορισμό του ρίσκου πρόκλησης θαλάσσιας ρύπανσης.

Σε περίπτωση δηλ. που λάβει χώρα θαλάσσια ρύπανση σε έναν όρμο, οι επιπτώσεις θα είναι καθαρά περιβαλλοντικές (πλην καταπολεμήσιμες) ενώ σε ένα λιμάνι, θα επεκτείνον- ται και σε τομείς όπως η οικονομία του λιμένα, η επιχειρη- σιακή του παλινδρόμηση και η αντίδραση της κοινής γνώμης. Με βάση τα παραπάνω η ESPO χαιρετίζει την υιοθέτηση του όρου «place» στη θέση του όρου «port» of refuge, που περι- λαμβάνεται στην κοινοτική οδηγία 2002/59 (άρθρο 20).





Το «πληγωμένο» πλοίο και η διεθνής αντιμετώπισή του

του Β. Σ. Τσελέντη, αναπληρωτή καθηγητή θαλασσίου περιβάλλοντος,
στο τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς

Πριν από μερικές δεκαετίες, ένα πλοίο σε κατάσταση επείγουσας ανάγκης, με την ενημέρωση και μόνο της επιθυμίας του για προστασία και βοήθεια, εύκολα θα έβρισκε ένα απάγκιο όπου θα μπορούσε να αντιμετωπίσει τα προβλήματα που είχαν προκύψει. Η αρωγή σε πλοία που βρίσκονταν σε κατάσταση ανάγκης, ήταν μάλλον συνήθης πρακτική, ως άγραφος νόμος, καθώς οι κίνδυνοι της θάλασσας επηρέαζαν όλους ανεξαιρέτως τους ανθρώπους της θάλασσας. Δεν έχει παρά να ζήσει κάποιος την εμπειρία ενός ακυβέρνητου πλοίου σε άσχημες καιρικές συνθήκες, για να καταλάβει την αλληλεγγύη που αισθάνονται μεταξύ τους όλοι οι ναυτικοί. Οι προνοητικοί καπετάνιοι, μάλιστα, σε κάθε ταξίδι και ανάλογα με τον καιρό και τις αντιξοότητες, είχαν πάντα στο σχεδιασμό τους τις θέσεις και πορείες προς απόνεμα μέρη και λιμάνια, αφού ήξεραν ότι η παραμικρή αργοπορία σε κατάσταση ανάγκης θα μπορούσε να έχει σοβαρές επιπτώσεις στην ασφάλεια του πλοίου και των ναυτικών που επέβαιναν σε αυτό. Πολλοί ναυτικοί, τέλος, πιστεύουν ότι σε περίπτωση ανωτέρας βίας (force majeure), η αναζήτηση προστασίας στο κοντινότερο λιμάνι, ανεξαρτήτως εθνικότητας, σημαίας κ.λπ., είναι φυσιολογική και επιβεβλημένη ενέργεια.

Την τελευταία δεκαετία του 20ού αιώνα, όμως, η κατάσταση αυτή άρχισε να αλλάζει. Ένα «πληγωμένο» πλοίο δεν απολαμβάνει πλέον της ίδιας αντιμετώπισης. Πολλά παράκτια κράτη, για περιβαλλοντικούς και πολιτικούς λόγους, αρνούνται την προσέγγιση του πλοίου σε λιμενικές ή άλλες προστατευμένες περιοχές. Οι ποσότητες επικίνδυνων ουσιών που μεταφέρουν πλέον τα σύγχρονα πλοία, οι

περιορισμένοι πόροι και μέσα που διαθέτουν οι παράκτιοι σταθμοί, η ευαισθητοποίηση των πολιτών για τα περιβαλλοντικά προβλήματα που μπορεί να προκύψουν από ατύχημα πλοίου που μεταφέρει επιβλαβείς ουσίες, οι τουριστικές και άλλες δραστηριότητες στην παράκτια ζώνη δημιουργούν ένα πολύπλοκο σκηνικό, μέσα στο οποίο είναι πολύ δύσκολο να παρθούν αποφάσεις τόσο σε τοπικό όσο και εθνικό επίπεδο.

Είναι φανερό ότι ένα πλοίο με αβάρια θα ήταν προτιμότερο να βρεθεί σε ένα απάνεμο αγκυροβόλιο με ήρεμα και προστατευμένα νερά, παρά να αφεθεί στο έλεος των κυμάτων στην ανοιχτή θάλασσα, καθώς, σχεδόν με μαθηματική ακρίβεια, οποιοδήποτε πρόβλημα μεγιστοποιείται υπό τέτοιες συνθήκες. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν πολλά περιστατικά, όπως το ατύχημα που συνέβη το Δεκέμβριο του 1989, όταν στο δεξαμενόπλοιο «Khark 5», που ταξίδευε βόρεια των Καναρίων Νήσων, έσπασε μια βαριά σιδερένια σκάλα από τις βάσεις της και έπεσε στο κατάστρωμα, λόγω σφοδρής θαλασσοταραχής. Ο καπετάνιος ζήτησε άδεια να πλησιάσει σε απάνεμη ακτή για να ανακτήσει τη σκάλα και να αποκαταστήσει τη ζημιά, αίτημα το οποίο δυστυχώς απορρίφθηκε από τις Αρχές. Σύντομα η κατάσταση στο πλοίο χειροτέρευσε, αφού η σκάλα κατέστρεψε καταπακτή με αποτέλεσμα να προκληθεί πυρκαγιά και έκχυση περίπου 70.000 τόνων πετρελαιοίου στη θάλασσα.

Το πρόσφατο ατύχημα του MS «Prestige», ελληνικής πλοιοκτησίας με σημαία Μπαχάμων, συγκαταλέγεται και αυτό στα περιστατικά όπου η άρνηση των Αρχών της Γαλικίας να επιτρέψουν τον κατά-

πλοίου του πλοίου σε προστατευμένο όρμο της περιοχής, κατέληξε σε μεγάλη οικολογική καταστροφή διότι το πλοίο παρέμεινε στα ανοικτά για μια εβδομάδα σε αντίξοες καιρικές συνθήκες, με συνέπεια να βυθιστεί σε απόσταση 270 χλμ. από τις ακτές.

Η περίπτωση του επίσης ελληνικής πλοιοκτησίας δεξαμενόπλοιου «Castor», με σημαία Κύπρου, υπογραμμίζει τα θετικά που μπορεί να προκύψουν, αν σε ένα πλοίο επιτραπεί η προσέγγιση σε προστατευμένη περιοχή, αποτρέποντας ένα σοβαρό ατύχημα. Το Δεκέμβριο του 2000 το «Castor» μετέφερε φορτίο 23.000 τόνων αμόλυβδης βενζίνης όταν παρουσίασε ρήγμα από τη μια έως την άλλη πλευρά του καταστρώματος, μήκους 22 μέτρων. Φόβοι για πιθανό ατύχημα, λόγω ανάφλεξης και έκρηξης του εύφλεκτου φορτίου, απέτρεψαν τις Αρχές της Ισπανίας, του Γιβραλτάρ και του Μαρόκου να εκδώσουν άδεια να πλησιάσει υπήνεμα νερά, για να πραγματοποιηθεί η μετάγγιση του φορτίου. Αφού το πλοίο περιπλανήθηκε για 40 μέρες στη Δυτική Μεσόγειο, η μεταφορά του φορτίου σε άλλο δεξαμενόπλοιο πραγματοποιήθηκε σε υπήνεμο κόλπο στις ακτές της Τυνησίας, και το «Castor» κατάφερε να επιστρέψει στον Πειραιά για επισκευή.

Είναι γεγονός, ότι το θέμα τού κατά πόσο μπορεί ένα παράκτιο κράτος να επιτρέψει ή να απαγορεύσει την προσέγγιση πλοίου σε κατάσταση ανάγκης, έχει σοβαρές διαστάσεις. Σύγχρονοι ερευνητές περιγράφουν νομικά και θεσμικά επιχειρήματα τόσο για πλοία που βρίσκονται σε κίνδυνο όσο και για τα παράκτια κράτη, αναδεικνύοντας το νομικό και θεσμικό κενό που υφίσταται σήμερα στο διεθνές δίκαιο της θάλασσας, πάνω στο θέμα αυτό.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση μετά το ατύχημα του «Erika» το Δεκέμβριο του

1999 (όλη ένα ατύχημα όπου το παράκτιο κράτος απαγόρευσε την προσέγγιση του πλοίου στις ακτές), στα πακέτα Erika I και II, αναφέρεται στους λιμένες καταφυγής (ports of refuge). Συγκεκριμένα, στο άρθρο 17 παροτρύνει τα κράτη-μέλη να «πράξουν όλα τα απαραίτητα μέτρα έτσι ώστε να υπάρξουν λιμάνια στην επικράτειά τους, τα οποία θα είναι σε θέση να δεχθούν πλοία που βρίσκονται σε κίνδυνο». Προς αυτή την κατεύθυνση τα κράτη-μέλη θα πρέπει να αναπτύξουν σχέδια για κάθε τέτοιο λιμάνι, που θα περιλαμβάνουν τα χαρακτηριστικά της περιοχής, την υπάρχουσα υποδομή, λειτουργικούς και περιβαλλοντικούς περιορισμούς, καθώς και τις διαδικασίες που θα εφαρμόζονται στην περίπτωση ενός πλοίου που βρίσκεται σε έκτακτη ανάγκη. Τόσο η Ε.Ε. όσο και ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Λιμένων (ESPO) έχουν επισημάνει τις δυσκολίες στη λήψη αποφάσεων λόγω των κινδύνων που αντιμετωπίζει ένα λιμάνι όταν δέχεται ένα πλοίο σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης. Ο Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλίας (IMO) προτίθεται να εφαρμόσει ένα σύστημα εθελοντικής συμμετοχής στην ανάπτυξη δικτύου προεπιλεγμένων θέσεων που θα δέχονται πλοία τα οποία βρίσκονται σε κίνδυνο. Το θέμα αυτό θα συζητηθεί στην 74η συνεδρίαση της Επιτροπής Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος (MEPC) το Μάιο και Ιούνιο του 2003.

Είναι πλέον φανερό ότι τα θέματα ασφαλείας που τίθενται και η πολυπλοκότητα των ζητημάτων που άπτονται των λιμένων καταφυγής, είναι ιδιαίτερα ενδιαφέροντα και επίκαιρα. Όλοι περιμένουν με ανησυχία την πρόοδο των συζητήσεων τόσο σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης όσο και IMO, με τη συμμετοχή όλων των φορέων, συμπεριλαμβανομένων και των λιμένων.

ΚΑΒΑΥΙΑΝΝΙΣ TRAVEL

ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ

Γεώργιος Καμπαγιάννης
Ναυτικός Πράκτωρ

ΑΚΤΗ ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ 38, 185 31 ΠΕΙΡΑΙΑΣ (1ος Όροφος)
ΤΗΛ.: 210-41 12 219, 41 12 220, FAX: 210-42 25 121,
Α.Ο.Η.: 210-45 24 925, ΚΙΝ.: 6944-527010

Πλοιοκτήτες ρυμουλκών προς ΥΕΝ:
Η ανταπόκριση σε..

λίστα αναμονής

Ναυτιλία δεν είναι μόνο τα ποντοπόρα και τα επιβατηγά πλοία. Ένα πλήθος άλλων βοηθητικών σκαφών συνθέτει την «καδένα» της ναυτιλιακής βιομηχανίας, η συνδρομή των οποίων είχε και εξακολουθεί να έχει καταλυτικό χαρακτήρα.

Ανάμεσά τους τα ρυμουλκά, τα οποία είτε επιχειρώντας στο στενό πλαίσιο των λιμένων είτε στις ανοικτές θάλασσες, έχουν επωμιστεί το βαρύ χρέος της παροχής βοήθειας προς τα εμπορικά πλοία. Το ρυμουλκό είναι ο «αθόρυβος» αρωγός της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας. Το ελληνικό ρυμουλκό-ναυαγοσωστικό, ωστόσο, έχει επωμιστεί και το βάρος των υπέρογκων λειτουργικών του εξόδων (έτσι όπως αυτά έχουν διαμορφωθεί σήμερα) αλλά και την αδιαφορία της Πολιτείας. Οι υπερβολικές συνθέσεις πληρωμάτων, η ανυπαρξία ουσιαστικού θεσμικού πλαισίου λειτουργίας τους και η ανάγκη ανανέωσης των στόλων αποτελούν μερικά μόνον από τα «καυτά» ζητήματα που απασχολούν τις ελληνικές εταιρείες ρυμουλκών.

Τρεις από τους πλέον επιφανείς πλοιοκτήτες του κλάδου δίνουν το στίγμα του ελληνικού ρυμουλκού-ναυαγοσωστικού σήμερα. Πρόκειται για τους κ. Νίκο Α. Βερνίκο, Αλέξανδρο Μ. Γκιγκιλίνη και Ανδρέα Τσαβλίρη, οι οποίοι και απαντούν -αλφαβητικά- στις ερωτήσεις των «Ναυτικών Χρονικών».



Ναυτιλία δεν είναι μόνον τα επιβατηγά και ποντοπόρα πλοία

Συνέντευξη του Νίκου Α. Βερνίκου,
προέδρου της N.E. Vernicos Salvage & Towage

Ποια είναι η στάση του YEN σήμερα σε θέματα που αφορούν τα ρυμουλκά; Σε ποιο σημείο βρίσκεται ο διάλογος μεταξύ των ενώσεών σας και του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας;

Δυστυχώς δεν υπάρχει διάλογος με αποκλειστική ευθύνη της Πολιτείας. Στα υποβληθέντα κατά καιρούς υπομνήματα με τα προβλήματα του κλάδου, το YEN απαντά με υποσχέσεις χωρίς μέχρι σήμερα να έχει επιθυθεί έστω και ένα από αυτά. Η στάση αυτή του YEN αφήνει τα προβλήματα να συσσωρεύονται με όλες τις επιπτώσεις για τον κλάδο. Η υποχρέωση δωρεάν εκτέλεσης υπηρεσιών ασφαλείας στα λιμάνια, η απόδοση τελών υπέρ τρίτων τα οποία πολλές φορές δεν εισπράττουμε από τους πελάτες, λόγω δυστροπίας ή πτώχευσης, οι υπερβολικές συνθέσεις, που είναι οι μεγαλύτερες μεταξύ των χωρών-μελών της Ε.Ε., οι υπέρογκες αυξήσεις των Σ.Σ. Εργασίας που υπογράφονται χωρίς τη συμμετοχή των εργοδοτών, οι οποίοι θα κληθούν να τις επωμισθούν, είναι μερικά από τα προβλήματα που επιβαρύνουν δυσβάστακτα το κόστος λειτουργίας των επιχειρήσεών μας. Νομίζω ότι θα πρέπει να γίνει κατανοητό από τον αρμόδιο φορέα ότι ναυτιλία δεν είναι μόνο τα επιβατηγά και τα ποντοπόρα πλοία. Τα ρυμουλκά είναι ένα σημαντικό κομμάτι της ναυτιλίας, προσφέρουν σημαντικές υπηρεσίες στην ειρήνη και στον πόλεμο, είναι σημαντική πηγή συναλλήλατος από τις ρυμουλκώσεις και ναυαγιορresίες και δεν πρέπει να αντιμετωπίζονται απαξιωτικά από την Πολιτεία.

Ποια η σύσταση του στόλου της εταιρείας σας, ο μέσος όρος ηλικίας των σκαφών σας και οι προοπτικές ανανέωσής του;

Ο στόλος μας οποτελείται από ρ/κ λιμένος που δραστηριοποιούνται στον Πειραιά και τη Θεσσαλονίκη και από ρ/κ-ν/γ ανοικτής θαλάσσης που δραστηριοποιούνται στη Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα. Ο μέσος όρος ηλικίας τους είναι μικρότερος συγκρινόμενος με το Μ.Ο. του συνόλου των ρ/κ που απασχολούνται στα ελληνικά λιμάνια. Θα ήθελα να σταθώ ιδιαίτερα στην παιδιότητα γενικότερα του ελληνικού στόλου των ρ/κ. Έχουμε τον πιο γηρασμένο στόλο στην Ευρώπη και ο λόγος για τον οποίο δεν γίνονται επενδύσεις για την ανανέωσή του, είναι ότι το θεσμικό πλαίσιο στη χώρα μας, αλλήλ και οι γενικότερες συνθήκες άσκησης της επιχειρηματικότητας στον κλάδο μας δεν επιτρέπουν τη δημιουργία κερδών και δεν αφήνουν περιθώρια για επενδύσεις.

Πρόεδρος σε μία από τις παλαιότερες εν ζωή ναυτιλιακές επιχειρήσεις στην Ελλάδα, ο κ. Ν. Α. Βερνίκος σχολιάζει την αδιαφορία που επιδεικνύει το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας για τα καίρια προβλήματα των παραγκωνισμένων εταιρειών του κλάδου
Ρυμουλκών -Ναυαγοσωστικών.

Σε ποιους τομείς του κλάδου σας εξειδικεύστε σήμερα ως εταιρεία;

Η εταιρεία μας είναι μία από τις παλαιότερες εν ζωή ναυτιλιακές επιχειρήσεις της Ελλάδος και συνεχίζει τις ίδιες δραστηριότητες που ξεκίνησαν οι ιδρυτές της πριν από 150 χρόνια, δηλ. τις ρυμουλκώσεις στα λιμάνια και την ανοικτή θάλασσα και την παροχή βοήθειας στα κινδυνεύοντα πλοία. Η μακρά ιστορική διαδρομή της εταιρείας μας στο χώρο των ρυμουλκώσεων, η γνώση του αντικείμενου και η προσφορά ποιοτικών υπηρεσιών αποτελούν τους παράγοντες που εγγυώνται τη συνέχιση της καταξιωμένης παρουσίας της εταιρείας στο χώρο των ρ/κ.

Τα πρόσφατα μέτρα του YEN σε τι βαθμό μπορούν να συνδράμουν στη βελτίωση της εικόνας στον κλάδο των Ρυμουλκών- Ναυαγοσωστικών;

Τα μέτρα του YEN στοχεύουν αποκλειστικά στην ποντοπόρο ναυτιλία και ουδεμία συνδρομή προσφέρουν στη βελτίωση της εικόνας του κλάδου μας, ο οποίος παραμένει παραγκωνισμένος. Σε ό,τι μας αφορά, η παρεμβατικότητα του YEN εξαντλείται στην επιβολή δυσβάστακτων υποχρεώσεων και όταν χρειάζεται η ανάμειξή του για εφαρμογή του υφιστάμενου νομοθετικού πλαισίου, δεν δείχνει κανένα ενδιαφέρον.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η τακτική του στο θέμα της κύρωσης των Σ.Σ. Εργασίας που συνυπογράφονται από μη αντιπροσωπευτικές εργοδοτικές ενώσεις και προβλέπουν εξωφρενικές αυξήσεις, οι οποίες απειλούν την εμπορική



βιωσιμότητα των επιχειρήσεων του κλάδου. Έτσι, λόγω αδιαφορίας του ΥΕΝ να ερευνήσει την αντιπροσωπευτικότητα των ενώσεων που υπογράφουν τις Σ.Σ., έχουμε υποχρεωθεί κατά την τελευταία τετραετία σε αυξήσεις της τάξεως του 55% έναντι αντίστοιχων αυξήσεων 25% που δόθηκαν σε άλλους κλάδους της ναυτιλίας.

Ποιες οι προοπτικές του χώρου;

Δεν είμαι ιδιαίτερα αισιόδοξος όσον αφορά τις ρυμοληκτικές ανοικτής θαλάσσης, όπου οι ελληνικές εταιρείες χάνουν συνεχώς έδαφος λόγω του ανταγωνισμού των ξένων εταιρειών με πλήρη σημαίων ευκαιρίας, στα οποία τελευταία έχουν προστεθεί

και ρ/κ του πρώην ανατολικού μπλοκ και της Τουρκίας, που λειτουργούν με πολύ χαμηλότερο κόστος υπηρεσιών. Όταν οι ελληνικές εταιρείες στηρίζονται μόνο στα ίδια κεφάλαια και επί πλέον ασφυκτούν από την αρνητική παρεμβατικότητα της Πολιτείας, που τις στερεί οποιαδήποτε δυνατότητα αντιμετώπισης του ανταγωνισμού, είναι δύσκολο να στενίζουμε το μέλλον με αισιοδοξία.

Αν δεν αλλιάξει κάτι, και ενώ τη στάση της Πολιτείας έναντι των προβλημάτων του κλάδου, οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται σ' αυτό τον τομέα θα αναγκασθούν να στραφούν σε ξένες σημαίες για να εξασφαλίσουν την επιβίωσή τους. Αλλά και για τον κλάδο των ρυμοληκτικών λιμένος διατηρώ μια συγκρατημένη αισιοδοξία, γιατί δεν πιστεύω ότι θα αλλιάξει η ανεξήγητη αδιαφορία που εξακολουθεί να επιδεικνύει η Πολιτεία για τα προβλήματα του κλάδου. Πάντως και από την πλευρά τους οι εταιρείες είναι απαραίτητο να οδηγηθούν σε συγχωνεύσεις και συνεργασίες, που θα περιορίσουν τα έξοδα και θα επιτρέψουν τη δημιουργία κερδών.

Η άντληση κεφαλαίων από το ΧΑΑ θα αποτελούσε μία λύση στον τομέα εκσυγχρονισμού στόλων, δυνατότητάς τους, και εταιρειών; Ποια είναι σήμερα τα εμπόδια εκείνα που δεν επιτρέπουν την είσοδο εταιρειών του κλάδου σας στην ελληνική κεφαλαιαγορά;

Η άντληση κεφαλαίων από το ΧΑΑ αποτελεί εναλλακτικό τρόπο χρηματοδότησης για τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη οποιασδήποτε επιχείρησης. Με τη σημερινή ύφεση, όμως, και τη χαμένη αξιοπιστία των επενδυτών είναι δύσκολο έστω και να σκεπτόμαστε οποιαδήποτε τέτοια προοπτική. Αλλά και αν δεν υπήρχαν οι άσχημες συγκυρίες, πάλι θα ήταν δύσκολη η εισαγωγή με τον υπάρχοντα σήμερα κατακερματισμό της επιχειρηματικής δράσης σε πολλές επιχειρήσεις. Ίσως μέσα από συγχωνεύσεις -συνεργασίες και μεγαλύτερα επιχειρηματικά σχήματα να δημιουργούνταν οι κατάλληλες προϋποθέσεις. Πάντως, με τις σημερινές συνθήκες άσκησης της επιχειρηματικότητας στον τομέα μας δεν βλέπω να είναι κοντά η ημέρα εισόδου εταιρειών του κλάδου μας στην κεφαλαιαγορά.

Η εφαρμογή της πρότασης για τους πολυσυζητημένους λιμένες καταφυγής, πόσο αναμένεται να βοηθήσει στο μέλλον το έργο σας;

Αρκετά πρόσφατα περιστατικά, με αποκορύφωμα το ατύχημα του Δ/Ε «Prestige», κατέδειξαν κατά το δραματικότερο τρόπο τη σημασία των λιμένων καταφυγής. Η βεβαιωμένη και δικαιολογητή άρνηση των ισπανικών αρχών να επιτρέψουν την προσέγγιση του Δ/Ε σε προστατευμένη περιοχή, οδήγησε σε ανυπολόγιστη οικολογική καταστροφή. Για εμάς τους διασώστες, η διαθεσιμότητα λιμένων καταφυγής αποτελεί σημαντικότατο παράγοντα για την επιτυχή έκβαση της επιχείρησης διάσωσης, σε πολλή περιστατικά. Συνεπώς, θεωρούμε κατ' αρχάς πολύ θετική την πρωτοβουλία που αναπτύσσεται στο πλαίσιο διακυβερνητικών οργάνων και αναμένουμε με ιδιαίτερο ενδιαφέρον το κανονιστικό πλαίσιο που θα διαμορφωθεί. Διατηρώ, όμως, επιφυλάξεις για την αποτελεσματικότητα της προσπάθειας στην πράξη, γιατί είναι ενδεχόμενο, λόγω της πολιτικής διάστασης του θέματος, να υιοθετηθούν τέτοιες ανυπερβλητές γραφειοκρατικές διαδικασίες και απαιτήσεις, που να ισοδυναμούν με ουσιαστική άρνηση των παρακτών κρατών να δεχθούν το αίτημα καταφυγής.

Είμαστε οι ουραγοί της ευρωπαϊκής ναυτικής νομοθεσίας

Συνέντευξη
του Αλέξανδρου Γκιγκιλίνη,
Managing Director
της Gigilinis Salvage & Towage



Τα ίδια προβλήματα που ο κλάδος ρυμουλκών αντιμετώπιζε προ δεκαετίας υπάρχουν άλυτα και σήμερα, αναφέρει μεταξύ άλλων ο κ. Αλέξανδρος Γκιγκιλίνης, τονίζοντας την ανυπαρξία θεσμοθέτησης πλαισίου και κανόνων έτσι ώστε να εξασφαλίζεται υγιής ανταγωνισμός μεταξύ των εταιρειών. Οι προτάσεις που έχουν κατατεθεί στον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας είναι συγκεκριμένες και αφορούν κυρίως διατάξεις σχετικές με την ασφάλεια των πλοίων, τη βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών και την εναρμόνισή τους με τους διεθνώς ισχύοντες κανόνες.

Ποια είναι η στάση του YEN σήμερα σε θέματα που αφορούν τα ρυμουλκά; Σε ποιο σημείο βρίσκεται ο διάλογος μεταξύ των ενώσεών σας και του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας;

Το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας δεν έχει μέχρι σήμερα επιδείξει ιδιαίτερη προσοχή στα θέματα του κλάδου μας, με αποτέλεσμα ο κλάδος των ρυμουλκών να αντιμετωπίζει σήμερα τα ίδια προβλήματα που αντιμετώπιζε και πριν από μια δεκαετία και τα οποία αφορούν κυρίως στην ανυπαρξία θεσμοθέτησης συγκεκριμένου πλαισίου και κανόνων, που να εξασφαλίζουν τον υγιή ανταγωνισμό μεταξύ των εταιρειών του χώρου. Έχουμε κατ' επανάληψιν, μέσω των ενώσεών μας αλληλά και ως μονάδα, απευθύνει προς το YEN προτάσεις και είμαστε σε διάλογο με τους αρμόδιους φορείς της Πολιτείας, όμως δεν έχουμε βρει την αναμενόμενη ανταπόκριση. Το υπάρχον νομοθετικό πλαίσιο υπολείπεται της αντίστοιχης ευρωπαϊκής ναυτικής νομοθεσίας και των διεθνώς αναγνωρισμένων νηογνομόνων σε θέματα που

αφορούν τη σύνθεση των πληρωμάτων, την αξιολόγηση των πλοίων από την Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων και τα θέματα εκπαίδευσης. Αντίστοιχα οι κανονισμοί λιμένος χρήζουν βελτίωσης, και συγκεκριμένα ο ισχύων Γενικός Κανονισμός Λιμένος ΦΕΚ 336Β ΤΗΣ 10/5/1993, ο οποίος περιλαμβάνει διατάξεις που πιστεύουμε πως πρέπει να αναθεωρηθούν καθώς:

— Καθιερώνει ως οριακή ηλικία των σκαφών τα 20 έτη, ενώ τα ήδη υπάρχοντα ανεξαρτήτως ηλικίας τα θεωρεί πηλαστικά ως ρυμουλκά 20ετίας.

— Δεν εισάγει όριο ηλικίας για την απόσυρση των ρυμουλκών από την ενεργό υπηρεσία.

— Αγνοεί το στοιχείο της εθιμικής ικανότητας του ρυμουλκού (Bollard Pull) ως κυρίαρχο κριτήριο, κατά τη διεθνή πρακτική, στο οποίο στηρίζεται η σχέση ρυμουλκού-ρυμουλκούμενου κατά την εκτέλεση ρυμούλκησης, επιφυλακής κτλ. Ήδη, λόγω αυτής της παράλειψης, έχουμε μετρήσει πολλά έως σήμερα ατυχήματα.

— Περιορίζει την ηλικία στο σκάφος (κουφάρι) και όχι στην κύρια μηχανή και τον εξοπλισμό του ρυμουλκού. Κατά την ελληνική πραγματικότητα ένα ρυμουλκό που θα ναυπηγηθεί σήμερα (κουφάρι) μπορεί να διαθέτει κύρια μηχανή και λοιπό εξοπλισμό τριακονταετίας και να θεωρείται μηδενικής ηλικίας.

— Καθιερώνει καταχρηστικές διατάξεις επίταξης ρυμουλκών για εκτέλεση φυλακών ασφαλείας λιμένος χωρίς καμία από πλευράς του κράτους υποχρέωση για καταβολή αναλόγου αποζημιώσεως στον πλοιοκτήτη. Εν κατακλείδι, συνεχίζουμε τις προσπάθειες επικοινωνίας με το YEN, διότι χωρίς τη συνδρομή της Πολιτείας δεν είναι δυνατή η αντιμετώπιση των προβλημάτων του κλάδου μας.

Ποια είναι η σύσταση του στόλου της εταιρείας σας, ο μέσος όρος ηλικίας των σκαφών σας και οι προοπτικές ανανέωσής του;

Αυτήν τη στιγμή δραστηριοποιούμαστε με τέσσερα ρυμουλκά στην Καβάλα. Ο στόλος της εταιρείας, με ιπποδύναμη από 1.000 H.P (12 tons B.P.) έως 6.000 H.P (75 tons B.P.) δραστηριοποιείται σε ρυμουλκήσεις λιμένος, ρυμουλκήσεις ανοικτής θαλάσσης και ωκεάνιες, καθώς και ναυαγιαυερείες στον ελληνικό και διεθνή χώρο, κυρίως Μεσόγειο, Μαύρη Θάλασσα, Ερυθρά Θάλασσα και Ευρώπη. Το ναυαγοσωστικό μας HELLAS, 5.200 BHP, 25 ετών, χρησιμοποιείται αποκλειστικά για ανοικτή θάλασσα καθώς με βάση την υπάρχουσα ελληνική νομοθεσία δεν μπορεί να εκτελεί ρυμουλκήσεις ή τουλάχιστον επιφυλα-



Έχουμε κατ' επανάληψιν, μέσω των ενώσεών μας αλλά και ως μονάδα, απευθύνει προς το YEN προτάσεις και είμαστε σε διάλογο με τους αρμόδιους φορείς της Πολιτείας, όμως δεν έχουμε βρει την αναμενόμενη ανταπόκριση

κές στο λιμάνι, τη στιγμή που αυτό επιτρέπεται σε άλλα σκάφη διπλής ηλικίας και υποπολιτογραφίας ιπποδύναμης. Γι' αυτό και θεωρούμε ότι η προ ετών τεθείσα προϋπόθεση της 20ετούς ηλικίας για την απόκτηση άδειας νέου Ρ/Κ λιμένας δεν εξυπηρετεί τις ανάγκες του λιμανιού, αφού όχι μόνον απαγορεύει τη χρησιμοποίησή τους στο λιμάνι, αλλά επιπροσθέτως συνέβαλε στην επ' αόριστον διατήρηση της λειτουργίας των υπάρχοντων παρλιών Ρ/Κ και τη μεγιστοποίηση της παλαιότητάς τους.

Ο μέσος όρος ηλικίας των Ρ/Κ μας είναι 30 ετών. Έχουμε ήδη θέσει πλάνο ανανέωσης του στόλου με την αντικατάσταση δύο εκ των υπάρχοντων σκαφών και την απόκτηση ενός νέου, με προσανατολισμό στον τύπο supply-salvage tug. Έτσι, θα μειωθεί και ο μέσος όρος ηλικίας του στόλου μας και θα έρθουμε ακόμα πιο κοντά στα στάνταρ των Ευρωπαίων εταιρών μας.

Σε ποιους τομείς του κλάδου σας εξειδικεύστε σήμερα ως εταιρεία;

Ο κλάδος μας διαιρείται γενικά σε τρεις υποκλάδους. Ο πρώτος είναι ρυμουλκήσεις λιμένων, ο δεύτερος έχει να κάνει με ωκεάνιες ρυμουλκήσεις και ρυμουλκήσεις ανοικτής θαλάσσης και ο τρίτος είναι ο τομέας των ναυαγιαρειών. Όπως προανέφερα, δραστηριοποιούμαστε και στους τρεις υποκλάδους με τα κατάλληλα σκάφη και εξοπλισμό / επάνδρωσή τους με άρτια εκπαιδευμένα πληρώματα. Απασχολούμε συνολικά 70 Έλληνες ναυτικούς και υπαλλήλους.

Τα πρόσφατα μέτρα του YEN σε ποιο βαθμό μπορούν να συνδράμουν στη βελτίωση της εικόνας στον κλάδο των Ρυμουλκών- Ναυαγοσωστικών;

Πρόσφατα μέτρα από το YEN δεν έχουν ληφθεί. Όπως προανέφερα, έχουμε καταθέσει συγκεκριμένες προτάσεις για τη βελτίωση της κατάστασης στον κλάδο μας και ευελπιστούμε ότι οι προτάσεις μας αυτές θα συμπεριληφθούν στα νέα μέτρα του YEN, έτσι ώστε να δημιουργηθεί ένα υγιές πλαίσιο κανόνων, των οποίων οι διατάξεις:

- Θα στοχεύουν στην ασφάλεια των πλοίων, των θαλασσιών πετρελαιοειδών εγκαταστάσεων, των λιμενικών εγκαταστάσεων και στην οικολογική προστασία των λιμένων.
- Θα λαμβάνουν υπόψη τους τα χωροταξικά δεδομένα,

όταν σε κλειστούς όρμους -π.χ. όρμος Θεσσαλονίκης- υφίσταται αυξημένος αριθμός αγκυροβολίων σε συνδυασμό με την εμφάνιση και στη χώρα μας ακραίων καιρικών φαινομένων.

— Θα κατατείνουν στη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών και θα δημιουργούν προϋποθέσεις για την ύπαρξη σύγχρονων Ρ/Κ-Ν/Γ.

— Θα είναι εναρμονισμένες με τα διεθνή ισχύοντα.

— Θα αποτρέπουν τον αθέμιτο ανταγωνισμό και θα αποθαρρύνουν τη λειτουργία μηχανισμών παραιοικονομίας.

— Θα διέπονται από πνεύμα ίσης προς το ελληνικό πλοίο με ταχείρισης του ρυμουλκού και ναυαγοσωστικού.

Ποιες οι προοπτικές του χώρου;

Δεν μπορούμε να μιλάμε για καλές προοπτικές υπό τη σημερινή πραγματικότητα. Είναι πολύ δύσκολο για κάθε ελληνική εταιρεία, που ασχολείται και γνωρίζει το αντικείμενο, να εκπονήσει και εφαρμόσει προγράμματα ριζικής ανανέωσης του στόλου της. Το κόστος της επένδυσης συγκριτικά με τα προσδοκώμενα αποτελέσματα είναι πολύ μεγάλο.

Η άντληση κεφαλαίων από το ΧΑΑ θα αποτελούσε μια λύση στον τομέα εκσυγχρονισμού στόλων, καθώς και των δυνατοτήτων τους; Ποια είναι σήμερα τα εμπόδια εκείνα που δεν επιτρέπουν την είσοδο εταιρειών του κλάδου σας στην ελληνική κεφαλαιαγορά;

Η εισαγωγή της οποιαδήποτε εταιρείας στο ΧΑΑ απαιτεί υγιές περιβάλλον, ξεκάθαρους κανόνες και σαφές οικονομικό πλαίσιο. Στη δική μας περίπτωση τίποτα από αυτά δεν υφίσταται. Κατά συνέπεια, στο συγκεκριμένο τομέα δεν μπορούμε να αναφερόμαστε σε τέτοιου είδους προοπτικές. Βεβαίως, εάν ξεκαθαρίσει το τοπίο, τότε θα μπορούσαμε να θέσουμε παρόμοιους στόχους.

Η εφαρμογή της πρότασης για τους πολυσυζητημένους λιμένες καταφυγής, πόσο αναμένεται να βοηθήσει στο μέλλον το έργο σας;

Η πρόταση για την ύπαρξη λιμένων καταφυγής για τα πλοία που διατρέχουν κίνδυνο ή τελούν υπό συνθήκες παροχής υπηρεσιών ρυμουλκήσεως, επιθαλασσίου αρωγής, διασώσεως κτλ., προϋπήρχε εδώ και χρόνια από διεθνείς οργανισμούς όπως το ISU (International Salvage Union), του οποίου είμαστε και εμείς μέλη, και ήρθε πλέον ενεργά και «βία» στο προσκήνιο μετά το πρόσφατο ναυτικό ατύχημα του Δ/Ε «Prestige». Κατά την άποψή μας η προτεινόμενη καθιέρωση του θεσμού αυτού έπρεπε να έχει τεθεί σε εφαρμογή από ετών. Οπωσδήποτε λοιπόν η εν λόγω πρόταση πρέπει άμεσα να υλοποιηθεί, όχι μόνο γιατί θα διευκολύνει το έργο της διασώσεως, αλλά κυρίως γιατί θα ελαχιστοποιήσει πολλούς κινδύνους και ιδιαίτερα αυτόν που αφορά την καταστροφή του θαλασσίου περιβάλλοντος.



Επιβεβλημένη η έναρξη διαλόγου

Άρθρο του Ανδρέα Τσαβλίου,
διευθυντή της Tsavliris (Shipping) Ltd

**Ποια η στάση του YEN σήμερα σε θέματα που αφορούν τα ρυμουλκά & ναυαγοσωστικά;
Σε ποιο σημείο βρίσκεται ο διάλογος μεταξύ της ένωσής σας και του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας;
Τα πρόσφατα μέτρα YEN σε τι βαθμό μπορούν να συνδράμουν στη βελτίωση της εικόνας στον κλάδο των ρυμουλκών;**

Δυστυχώς τα προβλήματα του κλάδου των επαγγελματικών Ρ/Κ & Ν/Γ δεν έχουν μέχρι σήμερα αντιμετωπιστεί από το YEN με τη δέουσα προσοχή. Η ισχύουσα νομοθεσία και ειδικότερα το άρθρ. 189 ΚΔΝΔ και το Π.Δ. 46/83 δεν τηρούνται, με αποτέλεσμα να αναπτύσσεται εις βάρος των επαγγελματικών Ν/Γ αθέμιτος ανταγωνισμός που πλήττει την εμπορική τους βιωσιμότητα. Ενδεικτικό της κατάστασης που επικρατεί στον κλάδο είναι ότι, σε αντίθεση με παλαιότερα χρόνια, δεν υπάρχει κανένα ναυαγοσωστικό πλοίο υπό ελληνική σημαία που να εδρεύει και να δραστηριοποιείται εκτός Ελλάδας. Να σημειωθεί επίσης ότι η αρμόδια Διεύθυνση της Commission έχει διαπιστώσει την ύπαρξη διακρίσεων της ελληνικής νομοθεσίας ως προς την παροχή υπηρεσιών επιβαλλόμενης αρωγής στα ελληνικά χωρικά ύδατα και προτίθεται να προχωρήσει στις σχετικές διαδικασίες, ώστε να αρθούν οι σχετικές παραβιάσεις της συνθήκης της Ε.Ε. Η εξέλιξη αυτή θα μπορούσε να είχε αποφευχθεί αν το YEN επεδείκνυε το οφειλόμενο ενδιαφέρον για την επίλυση των προβλημάτων μας. Η έλλειψη ενδιαφέροντος αποδεικνύεται, άλλωστε, και από το γεγονός ότι η ειδική Επιτροπή Νομικών, στην οποία το YEN είχε αναθέσει εδώ και τέσσερα χρόνια την επανεξέταση της ισχύουσας νομοθεσίας περί Ν/Γ & Ρ/Κ, ακόμη δεν έχει ολοκληρώσει το έργο της. Εξίσου σοβαρά είναι και τα προβλήματα στον κλάδο των επαγγελματικών Ρ/Κ, όπου η έναρξη διαλόγου είναι επιβεβλημένη, προκειμένου να συζητηθεί το θέμα της αναθεώρησης του υπάρχοντος Γενικού Κανονισμού Λιμένος, που ρυθμίζει την παροχή των υπηρεσιών ρυμουλκησης. Είναι πλέον καιρός να ληφθούν μέτρα περιορισμού των επικρατούσων σήμερα αθέμιτων ή παράνομων πρακτικών στις ρυμουλκώσεις και να καθιερωθεί για την παροχή των υπηρεσιών αυτών καθεστώς ανάλογο προς τα ισχύοντα στα άλλα ευρωπαϊκά λιμάνια.

Με την ανάληψη, πάντως, της ελληνικής προεδρίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας έθεσε ως προτεραιότητα το θέμα της ναυτικής ασφάλειας και της προώθησης νομοθετικών προτάσεων, που θα συμβάλουν στην ποιοτική ναυτιλία και στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Υπό τις συνθήκες αυτές, ευελπιστούμε πως θα ξεκινήσει ένας γόνιμος διάλογος μεταξύ της ένωσής μας και του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Ποια η σύσταση του στόλου της εταιρείας σας, ο μέσος όρος ηλικίας των σκαφών σας και οι προοπτικές ανανέωσής του;
Στην Ελλάδα και ευρύτερα στη Μεσόγειο, η εταιρεία μας δραστη-

Η κρίση που χαρακτηρίζει τον κλάδο των Ναυαγοσωστικών - Ρυμουλκών διεθνώς δεν άφησε ανεπηρέαστες τις ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακές εταιρείες του χώρου. Η θωράκιση, ωστόσο, του ελληνικού ρυμουλκού έχει ως βασικό της αντίπαλο την αδιαφορία της Πολιτείας απέναντι στα αιτήματα των πλοιοκτητών τους και τη δυσκολία άντλησης φτηνών κεφαλαίων από το ΧΑΑ. Παρά τις δυσμενείς διεθνείς συγκυρίες, η Tsavliris (Shipping) Ltd προσανατολίζεται στην ανανέωση μέρους του στόλου της με υπερσύγχρονες μονάδες, προκειμένου να διατηρήσει τα πρωτεία στο χώρο της και να αυξήσει το μερίδιό της στην αγορά.

ριοποιείται στο χώρο των επαγγελματικών Ν/Γ με ένα από τα ισχυρότερα Ν/Γ, το «Μέγας Αλέξανδρος» (10.000 άλογα, ναυπηγηθέν το έτος 1974) που έχει ως βάση τον Πειραιά, και στο χώρο των ρυμουλκών με το Ρ/Κ «Ερμής». Διεθνώς, παρέχουμε υπηρεσίες επιθαλάσσιας αρωγής και ρυμουλκήσεις ανοιχτής θάλασσας με τα «αδελφά» Ν/Γ πλοία «Nikolay Chiker» και «Fotiy Krylov» που είναι τα μεγαλύτερα, ταχύτερα, ισχυρότερα και πλέον σύγχρονα Ν/Γ-Ρ/Κ πλοία στον κόσμο. Τα megatugs «Nikolay Chiker» και «Fotiy Krylov» κατασκευάστηκαν στη Φινλανδία το 1989 με υψηλές προδιαγραφές πολεμικών πλοίων, αυτοματοποιημένων ωκεανοπόρων, παγοθραυστικών ρυμουλκών και αντιπροσωπεύουν την τελευταία λέξη της τεχνολογίας. Όλα τα μηχανήματα και η εξειδικευμένη λειτουργία τους τελούν υπό την εποπτεία ηλεκτρονικών εγχειδίων και όλοι οι χειρισμοί πραγματοποιούνται και ελέγχονται αυτομάτως από τη γέφυρα. Δικαιολογημένα θα μπορούσε να πει κάποιος πως είναι φτιαγμένα με προδιαγραφές «διαστημολογίων» του εικοστού πρώτου αιώνα. Επίσης, συνεχίζοντας την από ετών συνεργασία μας/κοινοπραξία με το ρωσικό Πολεμικό Ναυτικό, ανανεώσαμε πρόσφατα τα ναυλοσύμφωνα (bareboat charterparties) με τα Ν/Γ «Leopard» και «SB-408» (έτος ναυπήγησης 1984). Η εταιρεία μας εξετάζει το ενδεχόμενο ναυπήγησης υπερσύγχρονων Ν/Γ & Ρ/Κ στην Ελλάδα ή στη Νορβηγία, εφόσον βρεθούν τρόποι χρηματοδότησης και άντλησης φτηνών κεφαλαίων.

Σε ποιους τομείς του κλάδου σας εξειδικεύεστε σήμερα ως εταιρεία;

Η εταιρεία μας είναι η μεγαλύτερη εταιρεία Ν/Γ & Ρ/Κ στον κόσμο. Και τούτο προκύπτει τόσο από τον αριθμό των μόνιμων ναυαγιστικών σταθμών που διατηρούμε ανά την υφήλιο, όσο και από τον αριθμό των επειγουσών επεμβάσεων που διενεργούμε σε παγκόσμια κλίμακα. Επίσης είμαστε οι μεγαλύτεροι ναυλωτές, δηλ. μισθώνουμε Ρ/Κ & Ν/Κ τρίτων, διότι πολλή περιστατικά απαιτούν τη συνδρομή περισσότερων μονάδων. Τα τελευταία χρόνια έχουμε δραστηριοποιηθεί με επιτυχία και στον τομέα των ανεγκύσεων ναυαγίων (π.χ. επιχείρηση «Ποσειδών Εξηρές», «Κωστάκος», «Fenes», «Green Opal» κτλ.).

Ποιες οι προοπτικές του χώρου;

Ο κλάδος των επαγγελματικών Ν/Γ & Ρ/Κ αντιμετωπίζει διεθνώς σοβαρή κρίση. Η προοπτική μπορεί να αναζητηθεί μόνο μέσω της άντλησης κεφαλαίων από χρηματογορές, με σκοπό τη ναυπήγηση σύγχρονων Ν/Γ & Ρ/Κ. Δυστυχώς, όμως, σήμερα οι συνθήκες της αγοράς δεν είναι ευνοϊκές, αλλά η προοπτική αυτή είναι εφικτή, δεδομένου ότι ο κλάδος μας, σε αντίθεση με την Εμπορική Ναυτιλία, παρουσιάζει σταθερή απόδοση κερδών, αφού δεν υπάρχει εξάρτηση των εσόδων από τη ναυτιλαγία που χαρακτηρίζεται -ως γνωστόν- από συνεχείς και βίαιες διακυμάνσεις. Και τούτο, διότι για τις εταιρείες του κλάδου μας καθοριστική σημασία έχουν η τεχνολογία, η εμπειρία, η οργάνωση, ο σωστικός εξοπλισμός, η ετοιμότητα άμεσης ενέργειας, η ανάπτυξη δικτύου πληροφορησης των ατυχημάτων, οι διασυνδέσεις με άλλες συναφείς επιχειρήσεις και ασφαλιστικούς οργανισμούς, καθώς και η παρεχόμενη στην αγορά πίστη ως προς την εκτέλεση του έργου. Συνεπώς, η επένδυση σε εταιρείες του κλάδου μας δεν ενέχει τόσο πολύ το στοιχείο του υψηλού κινδύνου (High Risk), όπως συμβαίνει με τις λοιπές ναυτιλιακές εταιρείες.

Η άντληση κεφαλαίων από το ΧΑΑ θα αποτελούσε μια λύση στον τομέα εκσυγχρονισμού στόλων-δυνατοτήτων τους και εταιρειών. Ποια είναι σήμερα τα εμπόδια εκείνα που δεν επι-

τρέπουν την είσοδο εταιρειών του κλάδου σας στην ελληνική κεφαλαιαγορά;

Οι συνθήκες της αγοράς και η έλλειψη νομοθετικού καθεστώτος που να δίνει το δικαίωμα σε εταιρείες του κλάδου μας να εισαχθούν στο ΧΑΑ, αποτελούν εμπόδια για την είσοδό μας στην ελληνική κεφαλαιαγορά.

Η εφαρμογή της πρότασης για τους πολυσυζητημένους λιμένες καταφυγής, πόσο αναμένεται να βοηθήσει στο μέλλον το έργο σας;

Αποτελεί ασφαλώς θετικό βήμα που προάγει την ασφάλεια στη θάλασσα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Όπως γνωρίζετε, τα περιστατικά των πλοίων «Erika», «Treasure» και «Castor» κατέδειξαν ακριβώς αυτήν την ανάγκη, δηλ. την καθιέρωση συστημάτων στα παράκτια κράτη, τα οποία θα είναι σε θέση να προσδιορίσουν και να προσφέρουν «περιοχές καταφυγής» ή προστατευμένα αγκυροβόλια σε πλοία που κινδυνεύουν. Η δεινή επίσημη κατάσταση στην οποία βρέθηκε το έμφορτο με βενζίνη δεξαμενόπλοιο «Castor», τη διάσωση του οποίου ανέλαβε με επιτυχία η εταιρεία μας, και η απροθυμία των παράκτιων κρατών να ασχοληθούν με το φλέγον ζήτημα της οριοθέτησης των λεγόμενων «sheltered areas», ιδίως για περιπτώσεις που μεταφέρονται ρυπαντικά ή επικίνδυνα φορτία, αφύπνισε τη διεθνή κοινότητα, ώστε να εξετασθεί επιτέλους λύση σε διεθνές επίπεδο.

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
- Liferails
- 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

Fax.: 010 42 85962

Hatzikyriakou Av. 15-17, Piraeus 185 35

E-mail: maricons@comlink.gr

ISU's integrated package for improved casualty response

Whenever high-profile oil spills occur - such as the Erika and, more recently, the Prestige - there is always the risk that the scale of environmental damage will be matched by problems arising from ill-considered political initiatives. "Instant fixes" are unlikely to have any foundation in the realities of ship operation and casualty salvage.

Greece is now playing a crucial role in shaping EU policy in the aftermath of the Prestige. Greece assumed the Presidency of the European Union in January. Within days of taking up the Presidency of the Council of European Maritime Transport Ministers, Greek Minister of Mercantile Marine George Anomeritis held talks with International Maritime Organization (IMO) Secretary

General William O'Neil. Post-Prestige actions headed the agenda. One key issue is the defence of the IMO's primacy over the global response to the Prestige. These discussions, however, took place against a background of unilateral action, taken by a number of EU Member States seeking a short term reduction in the risk of a repeat of the Prestige spill.



Meanwhile, industry marshalled its arguments for a more considered response. In this context, the International Salvage Union (ISU) - representing 46 marine salvors responsible for over 90 per cent of salvage activity worldwide - strongly supports the IMO's continued primacy in this area.

ISU President Joop Timmermans says:

"We wish Mr Anomeritis well in his difficult task. He has a three-fold challenge: to reduce the political temperature, ensure the IMO's rightful role is respected in Europe and, at the same time, pay due heed to the very real concerns of EU Member States.

"The salvage industry supports the introduction of new measures which are practical, technically sound and based on the operational realities of casualty response, marine salvage and spill prevention. Equally, we oppose measures based largely on political expediency. That said, we recognise the sensitive political content of issues such as safe refuge for damaged vessels. Such decisions, ultimately, rest with the coastal state concerned, as the matter of national sovereignty cannot be dropped from the equation.

"We hope Mr Anomeritis and European Transport and Energy Commissioner Loyola de Palacio will act in the knowledge that salvage is the only effective front-line defence against pollution from ship casualties. The salvors have an important role to play, in sharing their expertise with those who seek a programme of post-Prestige measures to reduce the risk of further catastrophic spills."

A rational approach to "refuge"

Events followed a familiar, all too predictable pattern after the loss of the Prestige: tough statements from politicians, demands for draconian action and a tidal wave of recrimination. Industry associations responded with calls for a rational approach to the many questions raised by the spill. Once again, the controversial issue of places of refuge received much attention.

In mid-2002 - some months before the Prestige was lost - the ISU called on the IMO to include a set of four proposals in its new Guidelines on Places of Refuge. The decision to produce these Guidelines - still under development by an IMO Working Group reporting to the Subcommittee on Safety of Navigation - arose from the case of the Castor. This tanker, with a cargo of gasoline, developed a severe deck crack. The Greek salvage team attending this casualty made repeated requests for shelter, in order to carry out a ship-to-ship transfer of the cargo in conditions of relative safety. A number of coastal states refused these requests, forcing the ISU member to tow the casualty some 2,000 miles around the Western Mediterranean, until favourable weather finally permitted

an STS on the open sea.

Joop Timmermans says: "There is nothing new about the so-called "Leper of the Sea" problem. The case of the Castor, however, brought this issue into the spotlight once again. The subsequent loss of the Prestige, of



course, propelled the matter of shelter for ship casualties to the top of the political agenda."

Following the Prestige spill, the ISU developed its original four-point package into a set of 10 practical measures for more effective response to casualties threatening severe pollution. This package requires decisive action by individual governments, the EU and the IMO.

ISU's 10-point action programme

The salvors' action programme for more effective casualty management proposes:

1. More efficient command and control. Salvors confronting a damaged vessel with the potential to cause severe pollution need fast and balanced decisions from the authorities. The fundamental problem is clear: the bigger the pollution threat, the higher up the political ladder the decision-making. The top of the ladder is far away from those who understand ship casualties and salvage. Therefore, the ISU proposes that each EU Member State adopt the UK's streamlined command and control model. In the UK, the "SOSREP", or Secretary of State's Representative, has the power to protect the public interest. He works alongside the Salvage Master, who retains operational command of the salvage unless the SOSREP intervenes. The SOSREP combines ministerial powers with a practical understanding of the realities of salvage. The process is focused on just two individuals, providing a rational basis for fast, informed decision-making.

2. Prompt EU action to encourage implementation of the June 2002 Maritime Monitoring, Control and Information

Directive. Provisions in this Directive include requirements that EU states identify places of refuge for ship casualties and, in addition, apply the new IMO Guidelines on refuge, when these measures are finalised.

3. An IMO initiative to accelerate work on the refuge Guidelines, with the aim of adoption at the earliest opportunity.

4. Sharing salvage expertise. If the new Guidelines are to be effective, they need to recognise the practical realities of marine salvage and the value of structured casualty risk assessment. With this in mind, the ISU has offered technical assistance to the IMO Working Group on Places of Refuge. Salvors have a wealth of experience in casualty risk assessment. The objective here is to share this expertise, by means of technical input from an advisory team of Senior Salvage Masters.

5. EU and IMO acceptance of the principle that no decision on a request for shelter should be taken in the absence of a physical inspection of the vessel (i.e. boarding the casualty and carrying out an inspection, with the active assistance of the salvage team). This provides a face-to-face opportunity for the Salvage Master to explain the Salvage Plan and his view of the Best Environmental Option. The ISU remains committed to the principle of "no rejection without inspection."

6. The use of risk assessment methods to identify the potential consequences of a decision to reject a request for refuge. A structured risk assessment model is needed, to identify the Best Environmental Option. If a request for shelter is rejected, this decision should be based on a technical demonstration that an alternative to refuge represents the Best Environmental Option.

7. The establishment of an International Panel of Experts, to assist governments facing the threat of severe

pollution. This panel should include experts in salvage, risk assessment, environmental impact and spill clean-up. Political concerns, of course, always have an influence on casualty management decisions. At the same time, any initiative which increases the level of expert input into the decision-making process can be beneficial - provided the panel is properly constituted, to avoid imposing yet another layer of bureaucracy.

8. Construction of an EU Casualty Response Database, including real-time monitoring of the location and availability of salvage tugs and other key salvage assets. Once again, ISU members are in a position to assist, as a number of salvors now operate systems with at least some of these capabilities.

9. Assessment of the adequacy of salvage cover in EU waters - a priority task for the new European Maritime Safety Agency. The Agency is likely to make a vigorous start in its formative months, now Willem de Ruiter has been appointed Executive Director. He moves to the Agency from the post of head of the maritime safety unit within the Commission's Energy and Transport Directorate.

10. A review of the scope for enhancing salvage standby schemes, which involve governments and commercial salvors in various forms of partnership. Such arrangements provide an additional level of security for vulnerable coastlines.

Joop Timmermans adds: "The central issue is rapid identification of the Best Environmental Option for action. Every casualty has unique characteristics. Equally, the key variables in salvage are easily identified. They include: vessel type, cargo carried, degree of damage, water ingress, cargo leakage, fire, availability of main engines, distance from the coast, tug locations, the weather outlook, and so on.

"We believe it is feasible to build a Casualty Risk Assessment Model that gives an appropriate weighting to each factor in specific circumstances. A forecast of deteriorating weather, for example, may have a profound impact on the Best Environmental Option.

"The Risk Assessment Model should be included in the IMO Guidelines, to provide a common framework for the Salvage Master and the SOSREP/Ministerial Representative, who must take difficult and often unpalatable decisions.

"Some of our proposals can be implemented immediately, while others are a longer term prospect. Taken together, however, we believe the ISU package can make a major contribution to improved casualty response."





Η πιο δυνατή σας σχέση
με την αγορά... ΓΕΝΝΙΕΤΑΙ !

Ανανεώστε τη σχέση σας με την αγορά. Δημιουργήστε μια διαρκή σχέση εμπιστοσύνης με το κοινό σας και τα Μ.Μ.Ε. μέσα από τις υπηρεσίες Επικοινωνίας και Προβολής που προσφέρει η Gratia Relations. Ειδικευμένη στην **ανάπτυξη και εφαρμογή ολοκληρωμένων προτάσεων εταιρικής επικοινωνίας**, η Gratia Relations αναλαμβάνει από τα πρώτα βήματα να κάνει τη σχέση αυτή δυνατή, άμεση και αποτελεσματική.

Υπηρεσίες Επικοινωνίας και Προβολής:

Γραφείο Τύπου
Οργάνωση επαγγελματικών κοινωνικών εκδηλώσεων
Media planning
Σχεδιασμός και υλοποίηση εταιρικών εντύπων



W

hen, in December 2000, the fully laden tanker *Castor* developed a structural problem en route from the Romanian port of Constanza to Lagos, bringing to light, once again, the question of "ports of refuge", "sheltered waters" or "safe havens", the Secretary-General of IMO suggested that the time had come for the Organization to consider the issue globally, as a matter of priority and to adopt any measures required to ensure that, in the interests of safety of life at sea and environmental protection, coastal States reviewed their contingency arrangements so that disabled ships were provided with assistance and facilities as might be required in the circumstances.

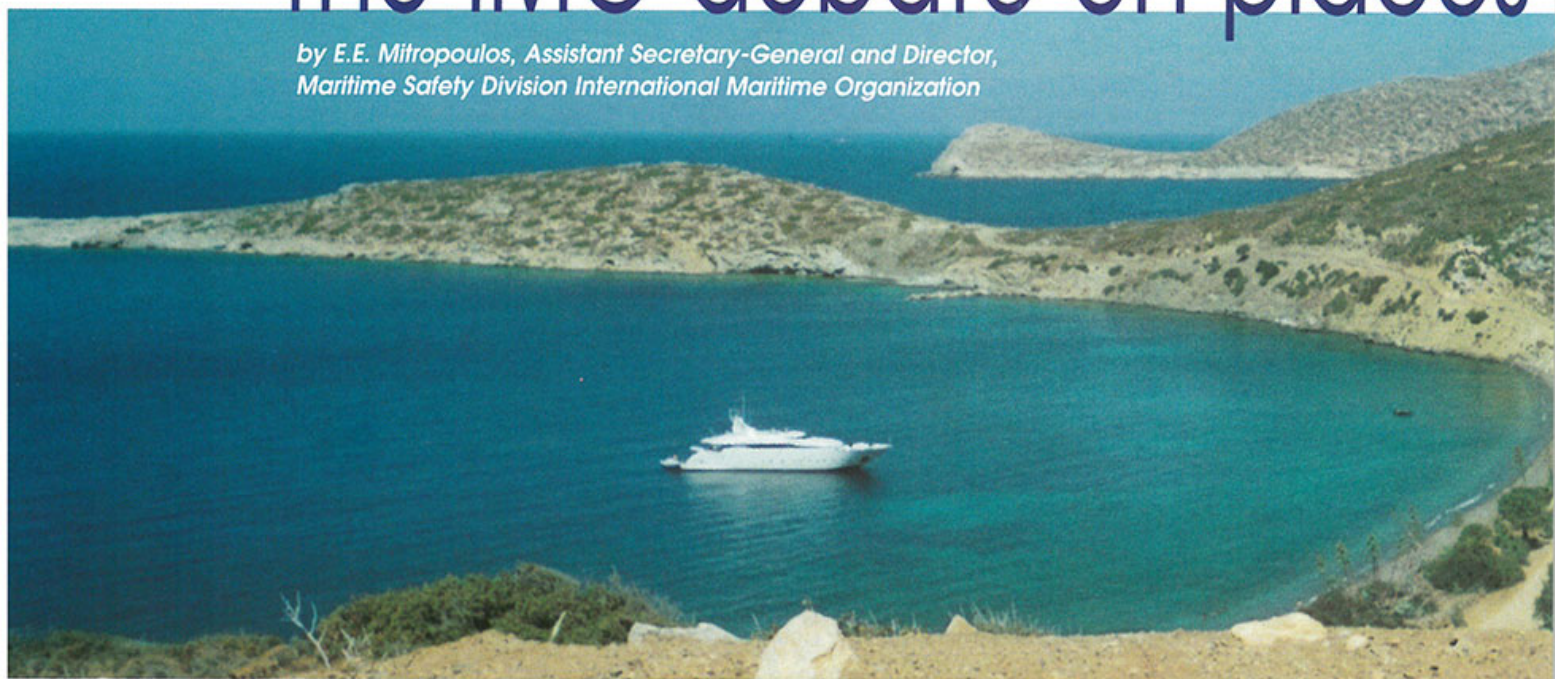
The issue was first discussed at some considerable depth by the Maritime Safety Committee (MSC) at its seventy-fourth session in

those involved

- the protection of the marine environment should also be given high priority
- there were legal issues (i.e. provisions of international law, in particular those of UNCLOS) which should be observed
- sovereignty issues could not be ignored and jurisdiction rights of the coastal States concerned should also be taken into account
- regional parameters/peculiarities might necessitate tackling ships-in-distress incidents on a case-by-case basis
- common inter-regional approaches might not be feasible given differing weather and other conditions, including coast configuration
- regional approaches might have positive and negative aspects

The IMO debate on places

by E.E. Mitropoulos, Assistant Secretary-General and Director,
Maritime Safety Division International Maritime Organization



May 2001, when the Committee's attention was drawn to the fact that, although the term "ports of refuge" had been widely used in shipping practice, it did not appear in any of the relevant conventions (i.e. UNCLOS, SOLAS, Salvage, OPRC, etc.). Use of the word "port" might be too narrow and restrictive vis-à-vis the envisaged scope of the geographical area which might, in case of an emergency, be able to provide facilities and services (including putting in place contingency arrangements) to ships in distress, in particular laden tankers; hence the proposal by the IMO Secretariat to use the wider term "places of refuge". Another term used was "safe haven"; however, since both words denote almost the same thing, the one renders the other redundant and superfluous. The Committee eventually decided to use the term "places of refuge" in its further work on the issue.

During the debate that followed, a number of interesting points were made the most important of which were:

- there was overwhelming support that the paramount concern in any action required relevant to the issue should be the safety of

— the suitability of coastal areas might play a decisive role in a State's decision to designate or not places of refuge

— the decision of a coastal State to provide place of refuge facilities would be influenced by a risk assessment study of the situation

— certain criteria and relevant guidelines should be established to enable coastal States to decide on the designation of places of refuge and the facilities which should go with them

— coastal States should be provided with appropriate guidelines to assist them in their decision-making process and relevant operations

— shipmasters, salvors and others involved in disabled ships' operations could benefit from appropriate operational guidelines

— consideration should be given to neighbouring coastal States co-operating in relevant emergency situations; as well as to the involvement of SAR services at the national and/or regional level

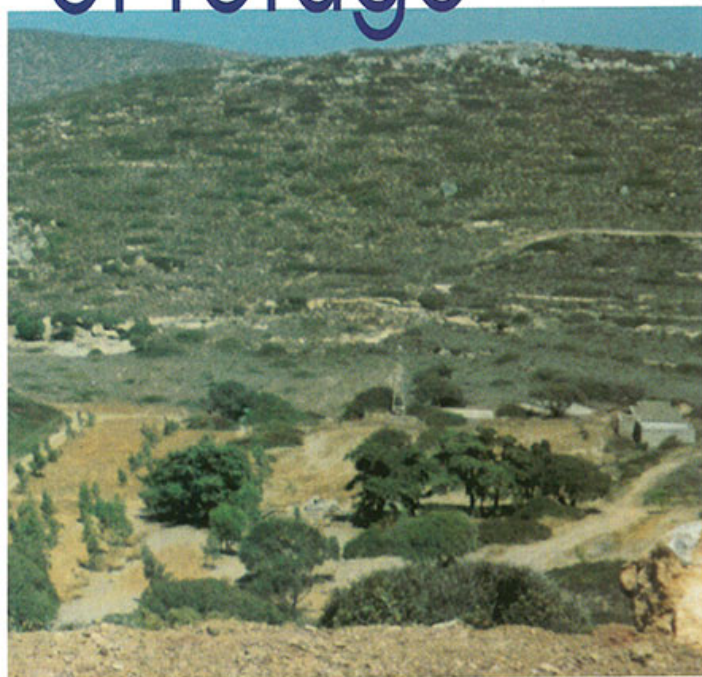
— the financial aspect of the issue should be borne in mind and liability and compensation issues should also be considered, etc.

Summing up the discussion, the MSC Chairman, Mr. T. Allan of the United Kingdom, observed that various major issues, including legal issues, insurance, UNCLOS, rights of coastal States, etc. had been raised, which were of major concern to Member Governments and, in particular, coastal States.

There was no doubt that safety of life was of paramount importance; however, due consideration should also be given to environmental protection and, certainly, commercial considerations should be low in the appraisal of any situation. A clear 'political' message of the Committee's priorities in this respect should be sent out as a result of its deliberations on the issue.

The discussion at the MSC demonstrated that there was general acceptance that three sets of guidelines were apparently needed, namely:

of refuge



1. guidelines for coastal States to use in the identification and designation of suitable places of refuge;
2. guidelines for the evaluation of risks associated with relevant operations, on a case-by-case basis; and
3. guidelines for masters of ships in distress.

During the debate, various delegations identified the need to review circumstances necessitating the designation of places of refuge on a case-by-case basis and the appropriateness or otherwise of the various parts of each case. It was, therefore, for this reason that the second set of the guidelines would be extremely useful for coastal States in identifying suitable places of refuge. With regard to the identification of such places, the need for regional co-operation - which might prove essential in certain circumstances - was emphasized. And the point was also made that a certain solution for one coastal State might end up with creating a major problem for a neighbouring State(s). The capacity of a coastal State to offer help should also be taken into account. Mr. Allan, having stressed that the Committee was initiating work

on the issue with no pre-conceived ideas about the many issues that had been raised, added that many delegations had made statements pointing to the need for the matter to be considered as a priority issue; and also that procedural matters should not impede progress on it. To balance that, the view had also been expressed that the issue should not be rushed.

Following further discussion, the Committee agreed to designate the Sub-Committee on Safety of Navigation (NAV) as the co-ordinator for all the work assigned to it and other IMO bodies (mainly the Sub-Committee on Radiocommunications and Search and Rescue and the Ship/Port Interface Working Group), recognizing, at the same time, the important role the Marine Environment Protection Committee had to play in this respect. Without prejudice to its work, the NAV Sub-Committee was also instructed to consider drafting guidelines on:

1. action expected from coastal States providing places of refuge to ships in distress;
2. the evaluation of risks associated with the provision of places of refuge; and
3. action masters of ships in distress should take when in need of places of refuges (including action on board and action required by other ships in their vicinity, salvage operators and coastal States).

The MSC further agreed that the matter be also brought to the attention of the Legal Committee for it to consider it, if it so decided, from the international law, jurisdiction, rights of coastal States, liability, insurance, bonds, etc. points of view.

In his intervention, the Secretary-General stated that, from the outset, he had expressed the view that, because of the international significance of the issue, it was appropriate that it should be considered by IMO alone. Therefore he was pleased with the positive response to his plea both by Governments and the industry and by the pertinent suggestions made in the documents submitted to the MSC. Although he could understand the political and technical connotations surrounding the sovereignty aspects of the issue, he believed that they should not hamper the progress that IMO should make in providing suitable answers to a global problem. Because of the non-mandatory character of the approach envisaged by IMO, he was confident that any concerns should be alleviated and that the matter would be tackled in IMO's usual successful manner to the benefit of safety of life at sea and environmental protection.

In July 2002, the NAV Sub-Committee, responding to the requests of the MSC, prepared two draft Assembly resolutions on:

- Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance; and
 - on the Establishment of Maritime Assistance Services,
- which the forthcoming (November-December 2002) Assembly will be invited to consider for adoption.

Although progress has been made in considering the places-of-refuge issue within IMO, since the matter was first raised two years ago, it is regrettable that it had to come to prominence in the context of another accident, this time involving the tanker *Prestige*, which developed a structural problem and eventually sank, amidst severe weather conditions, off the NW coast of Spain last November.

Because of the broad interest which that accident has generated, especially in the region most affected, and the wide publicity the media have given to it, the Maritime Safety Committee decided to include, in its agenda for its next session in the coming May, a separate item on Places of refuge, which is expected to generate interesting discussion and lead to important decisions to assist the maritime community to better organize itself to face future emergencies of the *Castor* and *Prestige* nature.



EUROPEAN INTEGRATION:

The turning point for Cyprus' shipping

During the past 25 years Cyprus has displayed a steep development curve in the shipping sector. Within this period Cyprus has succeeded in becoming a world power in shipping transport, attracting a considerable number of ships under its flag as well as a significant presence of companies operating in the country. Today, one step prior to becoming a full member of the EU, these companies are invited to continue the Cypriot shipping tradition. Prominent executive members of such shipping companies, analyze in our special report the prospects created by Cyprus's incorporation in the EU.

Within the current special edition we host the views of Petros Monogios, General Manager of Lemissoler Shipping Co. Ltd., Chrysostomos Papavasiliou Managing Director of Island Oil Ltd., Eberhard Walther General Manager of Interiorient Navigation Co. Ltd., Adonis Violaris Communications and Public Relations Manager of Hanseatic Shipping Co. Ltd., Serghios Serghiou, Director of Merchant Shipping- Ministry of Transport Communications and Works and Antonis Toumazis General Manager of Cyprus Port Authorities.



Petros Monogios



Chrysostomos Papavasiliou



Eberhard Walther



Adonis Violaris

1.

What were the motives that led you in transferring your headquarters in Cyprus? Do you consider that those motives still exist today?

Petros Monogios

Lemissoler Shipping was founded in Cyprus and the Company's headquarters are based in Limassol. We strongly believe that many motives exist for establishing Shipping companies on the Island. Among the most important are the taxation conditions, the high quality of telecommunication services, the availability of professional legal, the accounting and banking services, the highly qualified managerial, clerical and technical staff availability, the climate and the excellent living standards.

Chrysostomos Papavasiliou

We are a 100% local Cyprus company therefore naturally we established our business in Cyprus.

Eberhard Walther

Interorient Navigation Co. Ltd. has always been a Cyprus owned and registered Company, and certainly there is no intention to move from here. We have branches in Europe, including Germany and are convinced that Cyprus is an interesting option for international shipping companies.

Adonis Violaris

Competitive corporate and personal taxation, very good legal system (Anglo-Saxon Law), excellent communications, geographical location, low cost of living and operating a company from Cyprus, highly educated personnel, high standard of living. Yes all of the above motives have been maintained to a large extent, while some of them have even increased substantially.

2.

Back in July 2002, the Cypriot Government adopted a common tax rate for all companies based in the country, in an attempt to emulate EU taxation conditions. Do you believe that this measure will encourage or deter shipping companies to move to Cyprus in the near future?

Petros Monogios

During the negotiations the Cyprus Government succeeded to differentiate the taxation system for Shipowning / Shipmanagement companies and the conditions remain favorable for the Island's based companies. We thus believe that the existing status will encourage new companies to come to Cyprus.

Chrysostomos Papavasiliou

In our opinion, the adoption of a common tax rate for all companies based in Cyprus, will still maintain Cyprus as an attractive place for shipping companies.

Eberhard Walther

The common tax rate regime as applicable for all companies based in Cyprus, still provides an attraction over many other EU countries for the shipping industry. It will certainly play a role when deciding to move office. We consider the revised tax regime particular in relation to shipping in Cyprus a well balanced, future and industry oriented package. It takes the importance of the shipping industry for Cyprus into consideration.

Adonis Violaris

The Tax Reform that was effected in July 2002, did not affect at all the taxation system applicable in Cyprus for Shipowning and Shipmanagement companies, as these are taxed under a completely separate tax regime, namely the "Tonnage Tax" Law, which was subsequently endorsed by the European Union Commission.

As such, the logical expectation is that the Tax Reform will not affect at all Shipping companies in Cyprus. The Tax Reform however, will have some minor impact on the Personal Taxation of the employees of all companies in Cyprus (not just shipping companies), especially expatriate personnel, which however will be absorbed by the substantially benefits of the competitive tax legislation that applies with regard to shipping companies in all.

Consequently, Cyprus will be expected to maintain its current fleet and even attract more quality tonnage both from countries from within the European Union and outside the EU.

3.

Do you consider that recent legislations, adopted by countries such as Great Britain and Germany concerning taxation for companies based in their countries, might attract companies already based in Cyprus and lead into a future reallocation of their headquarters?

Petros Monogios

It is a fact that other Shipping nations are also trying to change their taxation system in order to attract national companies back.

In reply to your question, we haven't noticed serious reallocations after the implementation of the favorable German taxation (most Shipmanagement companies based in Cyprus are German). Actually 1-2 companies moved their headquarters back to Germany but still they have left big departments to operate from Cyprus (ie technical or crewing).

Since the Cyprus taxation system remains favorable we are not expecting serious reallocations.

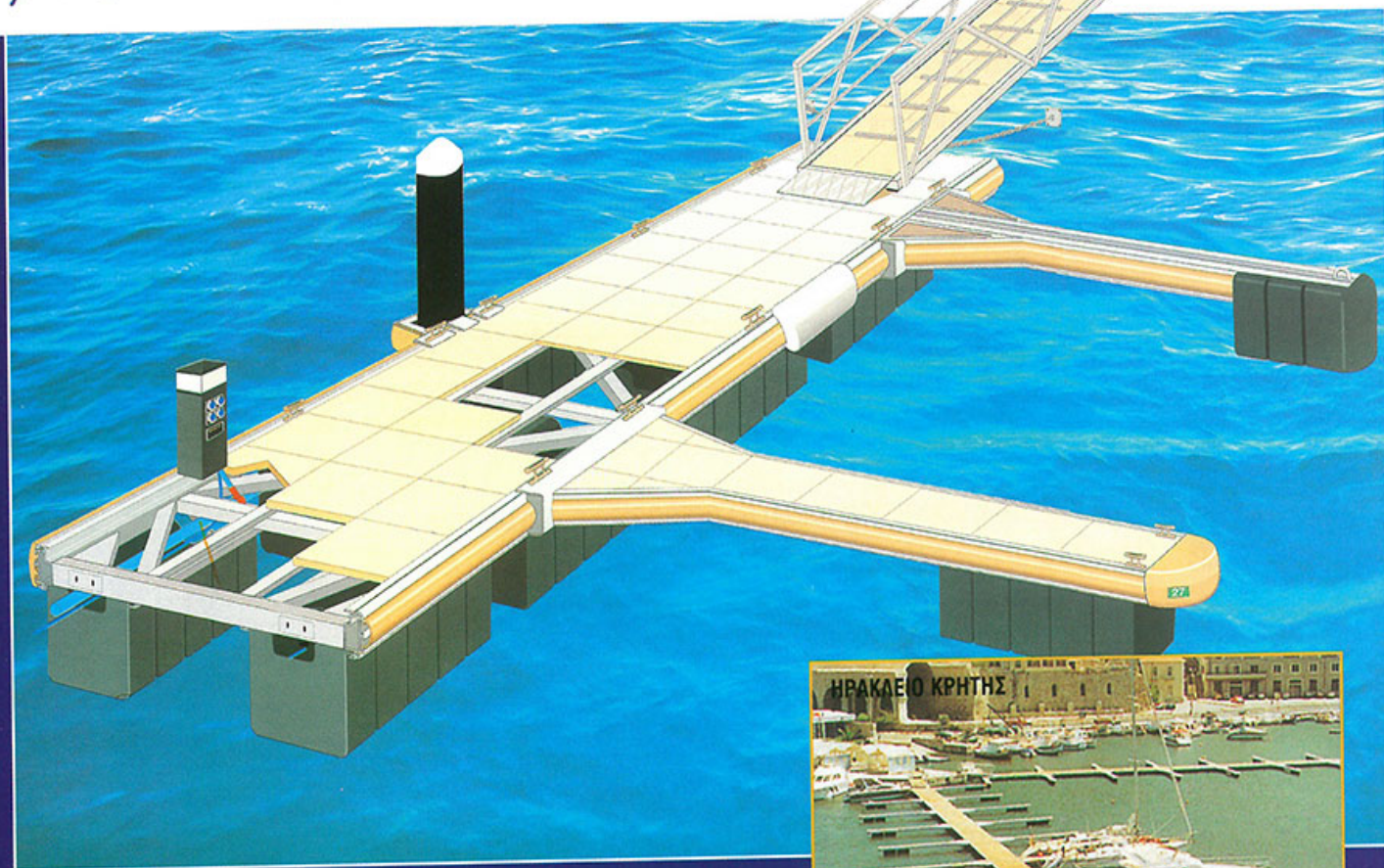
Chrysostomos Papavasiliou

In our opinion, recent legislations adopted by countries such as Great Britain and Germany concerning taxation for companies based in their countries might attract some companies already based in Cyprus. However, we believe that the bulk of the companies who maintain substantial operations in Cyprus will not be affected.

Eberhard Walther

One certainly cannot give a straight answer to your question, as it greatly depends on the individual

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

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

situation of each company, their internal situation, expectations and long term strategy. It is also necessary to have faith in the "new" taxation regimes for a longer period and not to be subject to political changes, i.e. we do not believe that companies will rush into making their decisions until they are convinced that Cyprus is a better option long term. At a glance it looks more attractive than what is presently offered in Germany and Great Britain, which will be a plus when weighing pro and con's.

Adonis Violaris

The Tonnage Tax system was applied in Cyprus since the 1960's for shipowning companies and has even been expanded to shipmanagement companies since 1999. The introduction of similar (but not as competitive as the one applied in Cyprus) tonnage tax systems in Holland in 1998, in Germany in 1999 and the UK in 2000, has not affected at all the existence and continuous growth of the Cyprus resident Shipping Industry, other than some of the Cyprus based shipmanagement companies, have in addition to their Cyprus office, they have set up a management set up/branch in these countries for additional business in these countries.

All in all though, it should be stressed that NO company based in Cyprus has relocated its headquarters or even the bulk business thereof, outside Cyprus to these countries.

4.

Will the Cypriot flag retain its competitive advantage after it has entered the EU?

Petros Monoglos

When the Cyprus flag became a European flag a major boost for business is expected. The Flag's major problem today is the Turkish embargo. Cyprus flagged vessels are not allowed to call Turkish ports. So it is obvious that a lot of Shipowners didn't want to take the risk of their vessels not trading in Turkish ports. After April 2004 the Turkish side will not be able to continue the embargo. So in this respect the flag most probably will attract more tonnage.

Moreover the fact that Cyprus will be the first open registry within the EU is also expected to attract foreign operators to fly the Cyprus flag.

Chrysostomos Papavasiliou

We believe that after Cyprus will have joined the European Union, the Cyprus flag may lose a small part of its competitive advantage against other flags.

However, we expect this partial "loss" will be more than covered by gains in image and effectiveness of the flag.

Eberhard Walther

Over the past years/months, the flag administration has done a lot to clear their bad image and the many changes have aimed towards higher quality and safety standards. The EU accession process has certainly contributed a part to raise the awareness and to lift the image and the administration to the level of the EU standards. This led to a number of deletions of so called "sub standard vessels" under Cyprus registry. However it attracted others because of competitive fee structure.

We believe that this will remain valid after Cyprus has joined the EU. As shipping and vessel's registry plays an important role in the economy of Cyprus, the vast majority of administrative and legal procedures are relatively easy to handle, transparent and quite future oriented, which may have an impact on many companies' decision making process.

Adonis Violaris

With the successful completion of the Official Negotiations in Cyprus Shipping in May 2001 and the Official Acceptance of Cyprus for Acceding to the European Union in December 2002 for accession in May 2004, the competitive advantage of Cyprus Shipping and the Cyprus flag has been secured.

In this connection, it should be mentioned that as Cyprus will be the only (together with Malta) EU approved "Open Registry", Cyprus will attract more quality tonnage from within and outside the EU.

For the same reason, (i.e. with the taxation of shipping companies approved by the EU) the resident Shipping Industry in Cyprus is expected to grow even more, as there will not be any adverse effects by Cyprus Accession into the EU, and as such, the Shipping Industry will be able to continue being one of the main financial contributors to the Cyprus Economy.



MARICHEM

WORLDWIDE



MARIGASES

SERVICES

®



take the safe way !

**The World's Choice for
Marine Chemicals, Gases,
Fire - Rescue & Safety Services.**

drakotos graphic arts



TEL: +30210 4632546/ +30210 4630808, FAX: +30210 4631355/ +30210 4625563
TLX: 211861 MEMA / 211748 GIEM URL: www.marichem-marigases.com

EUROPEAN ADMINISTRATION OFFICE: 64 SFAKTIRIAS STREET, PIRAEUS 185 45, GREECE



*Interview to Serghios Serghiou,
Director of Merchant Shipping
Ministry of Transport Communications and Works- Cyprus*

The Cypriot Registry should not be treated as a threat to the Greek Registry

The new era of EU expansion is just a breath away. The admission of 10 new member states - in the European family, without a doubt provides a new force within the union. Cyprus, which is an island that maintains national bonds with Greece, is amongst the leading forces of world shipping economy. Hencening the union's shipping identity with Cyprus's admission and a further enforcing of the Cypriot ship register in the near future, comprise two of the challenges for this eastern Mediterranean island. What is the level of readiness for Cyprus to proceed to the next step and which are the trends formulated by its admittance in the EU's shipping community? Mr. Sergios Sergiou, the General Director of the Department of Shipping of the Cyprus Ministry of Transport, provides the answers.

During the past four years, Cyprus tumbled from fourth to sixth place in the list of world fleets. Do you consider that measures taken by the Cypriot Government to support shipping will eventually assist to regain lost ground?

Recent political and economic developments make us confident to expect that Cyprus shipping has great potential to expand and the Cyprus Registry to grow during the next few years under a new image of a quality oriented yet competitive shipping centre.

In the course of the accession negotiations with the EU, the Chapter on Transport was considered at first, to be one of the most difficult chapters to be provisionally closed, Cyprus was the first applicant country to conclude its negotiations with the European Commission on this Chapter and achieve agreement on the closure of the Chapter.

The strengthening of the capacity of the Department of Merchant Shipping, the establishment of a network of inspectors of Cyprus ships around the world, the computerisation of the Department and the stricter stand taken against substandard ships, are all part of our strong commitment towards higher operational standards.

The «image» problem of the Cyprus Flag, which for many years

troubled Cyprus Shipping, appears now to be much less of an impediment for a workable future growth. We look to the future with optimism being confident that if solution to our political problem is also reached, development and prosperity will follow.

Can you pinpoint any consequences for the Cyprus ship Register bearing in mind that in the past twelve months some of the Greek ship owners moved to the respective Greek register?

I do not think that there will be any negative consequences from the fact that some Greek ship owners have moved to the Greek Register. The Cypriot Registry should not be treated as a threat to the Greek Registry or vice versa. Our competitiveness lies on the fact that we are an open Registry which operates in a completely different manner than the Greek or any other national registry. Our growth and development depends on our competitiveness regarding costs and speed of service. Our firm adherence to the effective enforcement of safety standards the results of which are shown in international statistical tables will eradicate any prejudice against the Cyprus flag.



What is the average age of the Cypriot fleet today?

The average age of the Cypriot fleet is 16 years.

Which types of ships consist today the prime line of Cyprus merchant marine?

Composition of the Cypriot fleet by Shiptype as at 31 Dec 2002

TYPE OF VESSELS	No. OF SHIPS		G.T (000)	
		%		%
Dry Cargo	757	44	7209	29
Passenger	60	4	461	2
Tankers	180	11	4391	18
Bulk Carriers	454	26	12466	50
Fishing	124	7	183	1
Others	141	8	129	
Total	1716	100	24839	100

What levels did shipping exchange inflow reach during the past five years?

It exceeds US\$200 million per annum.

What direction will Cyprus follow within the EU in order to safeguard its shipping industry?

Shipping is the only economic activity in Cyprus, which due to its size and the heavy involvement of EU interests presents much interest for the EU. The Cyprus shipping industry has been always oriented towards a European clientele.

From the very beginning of our contacts with the EU technocrats back in 1994, the message that we received was «You improve your safety standards and then the taxation issue of the Registry will not be a problem».

This was later proved to be true and it has been achieved by meticulous planning and hard work and the excellent cooperation between the public and private sectors of our industry.

Cyprus' decision to join the European Union has seriously affected the strategic planning and priorities in its shipping sector, which is a sector with a complete infrastructure and constitutes an invaluable asset, both for the new emerging Europe and for the international shipping community in general.

The orientation of our merchant shipping policy is clear: competitiveness through high quality service, low cost and adherence to high safety standards.

BUNKERING AEGEAN STATION

Gibraltar

Piraeus

Fujairah
KHOR-FAKKAN

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

Is it your goal to fortify the country's presence within the EU Directorate of Transport?

Upon accession of Cyprus to the EU we will pursue our presence and active participation in the EU decision making process in the area of maritime transport.

How can Cyprus contribute to further support EU shipping policy?

Cyprus contribution to the EU and IMO shipping regulatory efforts is envisaged in three directions:

a. Cyprus will contribute in terms of shipping know-how to the EU. With regard to the EU regulatory efforts in the field of maritime safety, the first contribution of Cyprus will be in terms of know-how both by the public and private sector. The shipping infrastructure that Cyprus has managed to create over the last twenty years, has fostered an efficient shipping environment and expertise which many EU countries lack.

When Cyprus will be a full member of the EU, both its Maritime Administration and representative bodies of shipowners / shipmanagers, will offer their valuable shipping know-how in the «Brussels Comitology process».

b. Cyprus will be a new influential Community Partner within the IMO. When Cyprus will become a full member of the EU with all its present fleet and shipmanagement sector, then the Community will have a new influential partner within the IMO. In this respect, the EU will benefit from the excellent diplomatic relations that Cyprus maintains since its independence, with developing countries, Commonwealth countries, and maritime labour supplying countries. The contribution that Cyprus made in recent important regulatory efforts of the IMO, in line with EU proposals, is substantial and its recognition came in the form of overwhelming support to Cyprus's candidacy for the Chairmanship of the Marine Environment Protection Committee (MEPC) during its 48th session in October 2002. Such a notable development reflects the improvement of the safety standards of the Cyprus fleet, but also the important contribution of our country in the work of IMO.

(c) Cyprus will be the «Gendarme» of the EU maritime safety policy in the Eastern Mediterranean.

Upon its accession to the EU, Cyprus as a Member of the Paris MOU on port State Control will have to implement the relevant Directive 95/21/EC and thus will

become the «Gendarme» of EU in the Eastern Mediterranean on maritime safety and pollution prevention issues. Thus ships of any nationality calling at Cypriot ports will be inspected by the Cypriot Authorities according to the high standards of the Paris MOU and of relevant Directive 95/21/EC as amended.

A similar role of regional «Gendarme» will be assigned to Cyprus by the EU on issues of labour law. According to Community Directive 1999/95/EC (Seafarers hours of work on board ships calling Community ports), Cyprus will have to inspect the vessels of third countries (not flying the EU flag) which call at its ports, in order to ensure that they comply with the provisions of ILO Convention no 180 regarding the hours of work and rest of seafarers.

Furthermore, the role of Cyprus in the Middle East will be enhanced within the framework of the Euro Mediterranean Partnership and its work and deliberations on maritime safety issues (Euro

Mediterranean Transport Forum: Sub- Working Group on Maritime Safety; Working Group on GNSS/ GALILEO).

Today already, Cyprus has an active role among the Mediterranean partners. Upon its accession to the EU, the role of Cyprus on maritime safety issues within this Euro Mediterranean context will be further enhanced and it is anticipated that it will be similar to the role played by some Mediterranean EU countries such as Greece, France, Spain and Italy.

Please attach statistical data that relate to the course of the Cyprus ship register within the past five years?

As per attached list

Year	Vessel		Tonnage	
	No.	Increase %	GT.	Increase
1963	2	0	96	
1964	9	350	32 155	33.395
1965	42	367	180 108	460.12
1966	69	64.3	342 262	90
1967	119	72.5	638 510	86.55
1968	154	29.4	813 988	27.48
1969	219	42.2	1 149 330	41.2
1970	314	43.4	1 575 702	37.1
1971	426	35.7	1 933 332	22.7
1972	659	55	2 838 811	46.84
1973	876	33	3 637 679	28.14
1974	907	3.54	3 519 638	-3.24
1975	930	2.53	3 329 346	-5.4
1976	1 006	8.2	2 967 946	-10.8
1977	1 190	10.3	2 765 299	-6.8
1978	1 244	4.5	2 688 723	-2.8
1979	1 215	-2.33	2 306 493	-14.21
1980	1 233	1.48	2 098 392	-9.02
1981	1 205	-2.27	1 944 847	-7.32
1982	1 338	11.04	2 621 944	34.814
1983	1 324	-1.05	5 552 338	111.764
1984	1 376	3.93	7 227 418	30.17
1985	1 487	8.07	9 596 882	32.78
1986	1 803	21.25	13 948 452	45.34
1987	1 981	9.87	17 890 061	28.26
1988	1 974	-0.35	18 430 916	3.02
1989	1 952	-1.11	18 063 489	-1.99
1990	2 075	6.3	19 742 532	9.3
1991	2 190	5.54	21 192 821	7.34
1992	2 316	5.75	22 293 741	5.19
1993	2 509	8.33	24 266 001	8.84
1994	2 641	5.26	25 337 676	4.41
1995	2 778	5.19	26 842 573	5.94
1996	2 733	1.64	26 154 012	-2.63
1997	2 799	-2.41	26 419 943	1.02
1998	2 673	-4.5	26 916 960	1.88
1999	2 686	0.48	26 791 488	-0.47
2000	2 728	1.56	28 373 441	5.9
2001*	2 240	-17.88	24 419 393	-13.93
2002	2 202	-3.88	24 860 060	1.8

* During 2001 commenced the computerization of the Cyprus Merchant Marine Department. The decrease of the fleet reflects the efacement of non operational vessels.



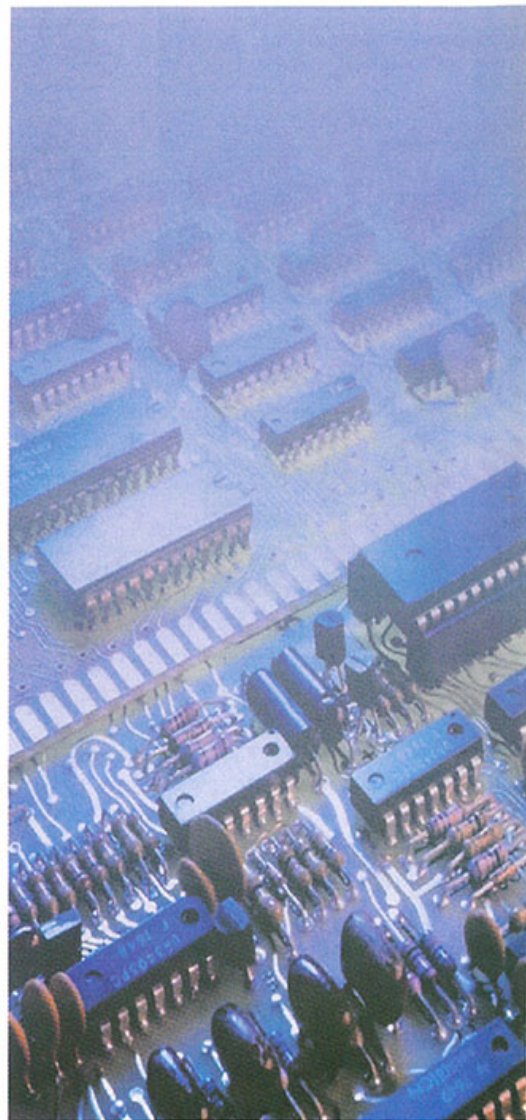
Cadmus



- 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

ΚΑΔΜΟΣ Α.Ε.



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ
ΜΕΤΑΛΛΙΟ ΠΟΛΗΣ ΑΘΗΝΩΝ
ΤΙΜΗΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ
ΠΡΟΑΓΩΓΗΣ ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΙΑΣ ΜΠΟΤΣΗ

Αριθμός φύλλου 58, Μάρτιος 2003

Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωπτάκης,

Έτος Ιδρύσεως: 1931

Ιδιοκτησία: Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.

Εκδότρια & Διευθύντρια: Ιωάννα Μπίσια

Διευθύντρια Σύνταξης: Λίζα Μαρέλου

Σύμβουλος Ειδικών Θεμάτων: Ηλίας Γ. Μπίσιας

Art Director: Νίκος Αμπλιανίτης

Ναυτιλιακός Συντάκτης: Γιώργος Κιβωτός

Ειδικοί Συνεργάτες: Ξέν. Αντωνιάδης, Απ. Δάμβρος,

Γιώργος Μπάνος, Τάκης Μακρής, Χαρ. Ψαραύτης

Διεύθυνση Διαφήμισης: Χρήστος Καπάντας,

Ειρήνη Ψαλλάκη

Υποδοχή Διαφήμισης: Ράνια Πανταζή

Φωτογραφίες: Γιώργος Γιαννακής

Παραγωγή διαχωρισμών: Αφοι Τζίφα, Ασκληπιού

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. Κα-

τσαντώνη 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

Φιλωνος 46 & Αγίου Σπυρίδωνος 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 οποιοδήποτε ανακρίβεια που τυχόν έχει παρεισφρήσει. Κανένα κείμενο ή φωτογραφία δεν μπορεί να αναπαραχθεί, αντιγραφεί ή αναδημοσιευθεί χωρίς την προηγούμενη έγγραφη άδεια των ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ.

Cyprus becomes a port of entry into Europe



Antonis Toumazis,
General Manager
of Cyprus
Port Authorities

Cypriot ports have been in a reformation phase during the past few years. The imminent Cyprus admission in the EU increases the responsibilities as well as the prospects for Mediterranean ports. Development of the island's ports into hub points for shipping in the greater Mediterranean region, along with a further improvement of the level of supplied services towards users, are amongst the epicenter of port policies in Cyprus. Mr Antonis Toumazis, General Manager of Cyprus Port Authorities, highlights the new prospects for Cypriot ports, in sight of Cyprus's EU admission in the EU.

What impact do you expect that the accession of Cyprus into the European Union will have on Cypriot Ports?

The ports of Limassol and Larnaca will become ports of entry into Europe from the Eastern end of the Mediterranean Sea. The geographical location of Cyprus coupled with the state of the art technology in cargo handling as well as safe and secure port operations are expected to make Cypriot ports regional hub ports. We expect that EU membership will enable the solution of the political problem of the island and our ports will once again become the meeting point of trade routes in the Eastern Mediterranean.

What is your forecast on the effect of new state measures to increase container distribution in the near future?

The level of Cypriot container movement is expected to grow at a rate of about 2-3% p.a. This is more or less in line with the level of growth of the Cypriot economy.

As regards the level of growth of the Transit container movement this is affected by two main factors. First, the political stability of the Middle Eastern zone and secondly, the removal of the Turkish embargo on goods through Cypriot ports. In general terms however one would expect a level of growth of about 3-4% p.a., which is line with the expected growth of trade in the Mediterranean basin.

How would you describe today's tariff policy on containers? Is the adoption of more competitive tariffs included among

your future plans?

The tariffs of the Cyprus Ports Authority are most competitive for the service offered. In particular, the tariffs for the handling of containers in transit are most attractive in terms of the excellent service offered and the priority they are given. The Cyprus Ports Authority is at present revising and restructuring its tariffs. The new tariffs, the continuous improvement of the level of service offered and the new opportunities associated with the accession of Cyprus into the EU are expected to make our ports most competitive.

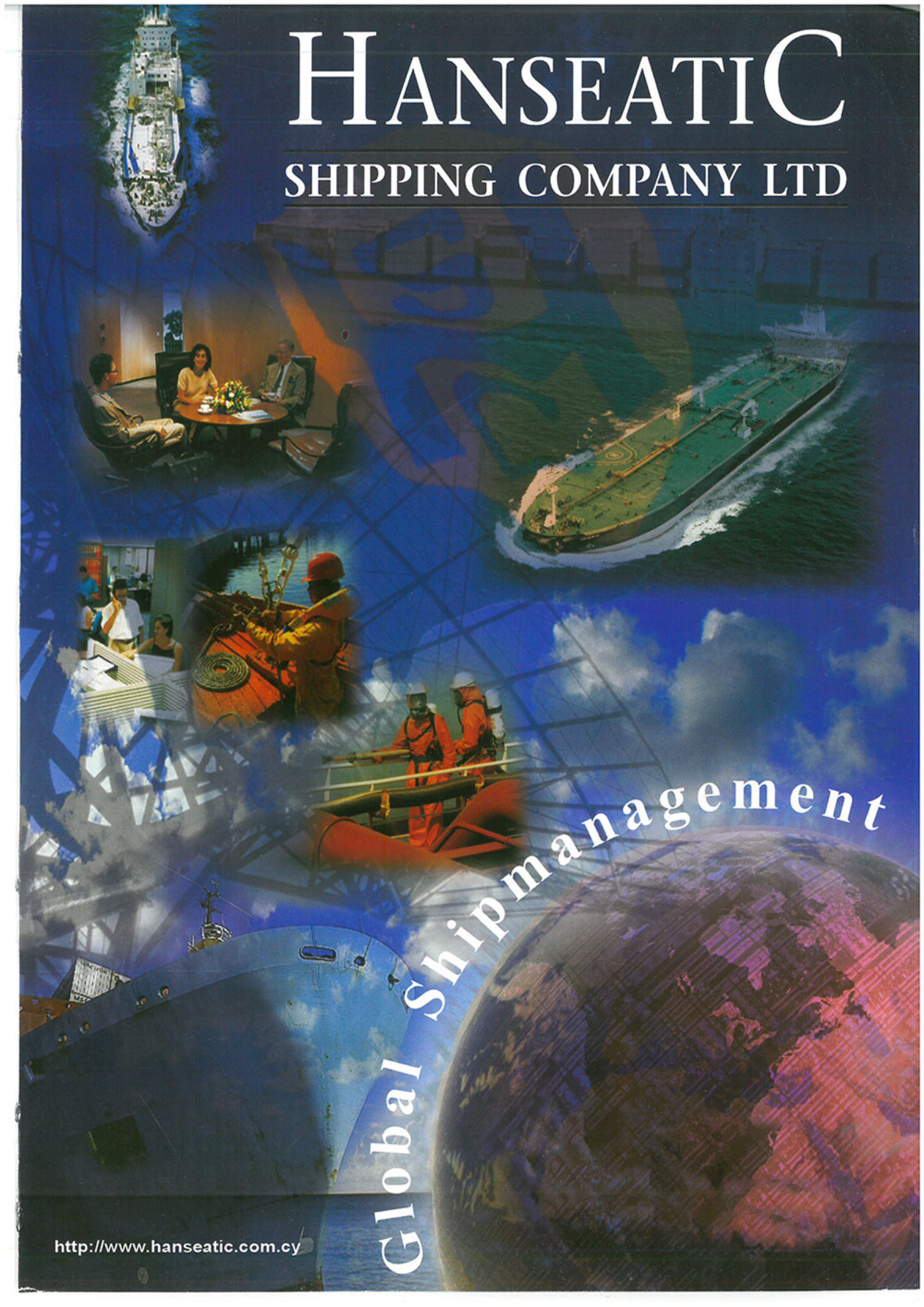
Towards which directions do you intend to operate to prevent future terrorism attacks and guard your ports on the basis of new geopolitical conditions being formed?

Cyprus took immediate action following the tragic events of September 11th 2001. Port and airport security was reviewed in the light of the new form of international terrorism and appropriate measures have been taken. We participate in the formulation of measures proposed by international organisations and we implement all actions required. Port security is a top priority for the Cyprus Ports Authority.

What was the level of activity in Limassol as far as reception - distribution of containers during the previous year?

During 2000, 2001 and 2002 container movement in TEUs was as follows:

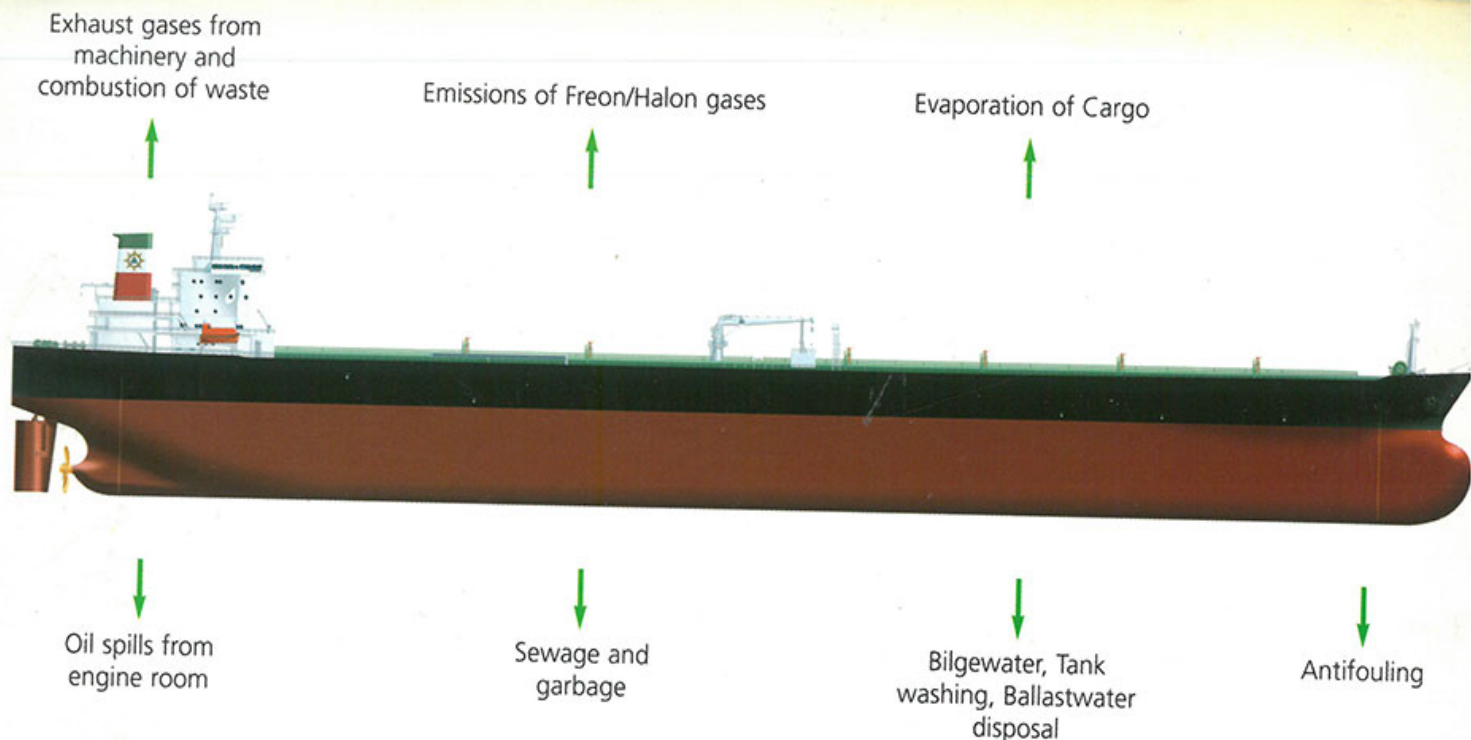
	IN	2000 OUT	TOTAL	IN	2001 OUT	TOTAL	IN	2002 provisional OUT	TOTAL
LIMASSOL									
FULL									
Cyprus	94210	36700	130910	97170	34860	132030	105100	34000	139100
Transit	26330	20330	46660	14940	10350	25290	5200	3600	8800
Sub-total	120540	57030	177570	112110	45210	157320	110300	37600	147900
EMPTY	8370	71080	79450	7090	70690	77780	6400	75500	81900
TOTAL	128910	128110	257020	119200	115900	235100	116700	113100	229800



HANSEATIC

SHIPPING COMPANY LTD

Global Shipmanagement



Safety, Quality & Environmental Services

– DNV is your partner

DNV provides international certification services for ISM as a Recognised Organisation and ISO 9001/14001 as an Accredited Certification Body.

DNV with a vast experience in the field of ISM, ISO 9001 and ISO 14001 certification, developed its own scheme for certification of Safety Management Systems for shipping companies and ships, even before the ISM Code was formally established. As a major international certification body, we are continuously engaged in the certification for the management systems, including ISO 9001 and ISO 14001, world-wide.

SMC/ISO Department of DNV in Piraeus, with its dedicated experienced personnel, provides services which include guidance documents for integrated management systems for shipping companies and their ships, as well as training and consultancy services tailored for the maritime industry. Our policy is to provide services that anticipate and exceed the expectations of our customers.

Det Norske Veritas S.A., 26-28 Akti Kondyli, Piraeus 185 45, Greece
tel: +30 210 41 00 200, fax: +30 210 41 18 889, e-mail: PIRMAR@dnv.com.

MANAGING RISK

