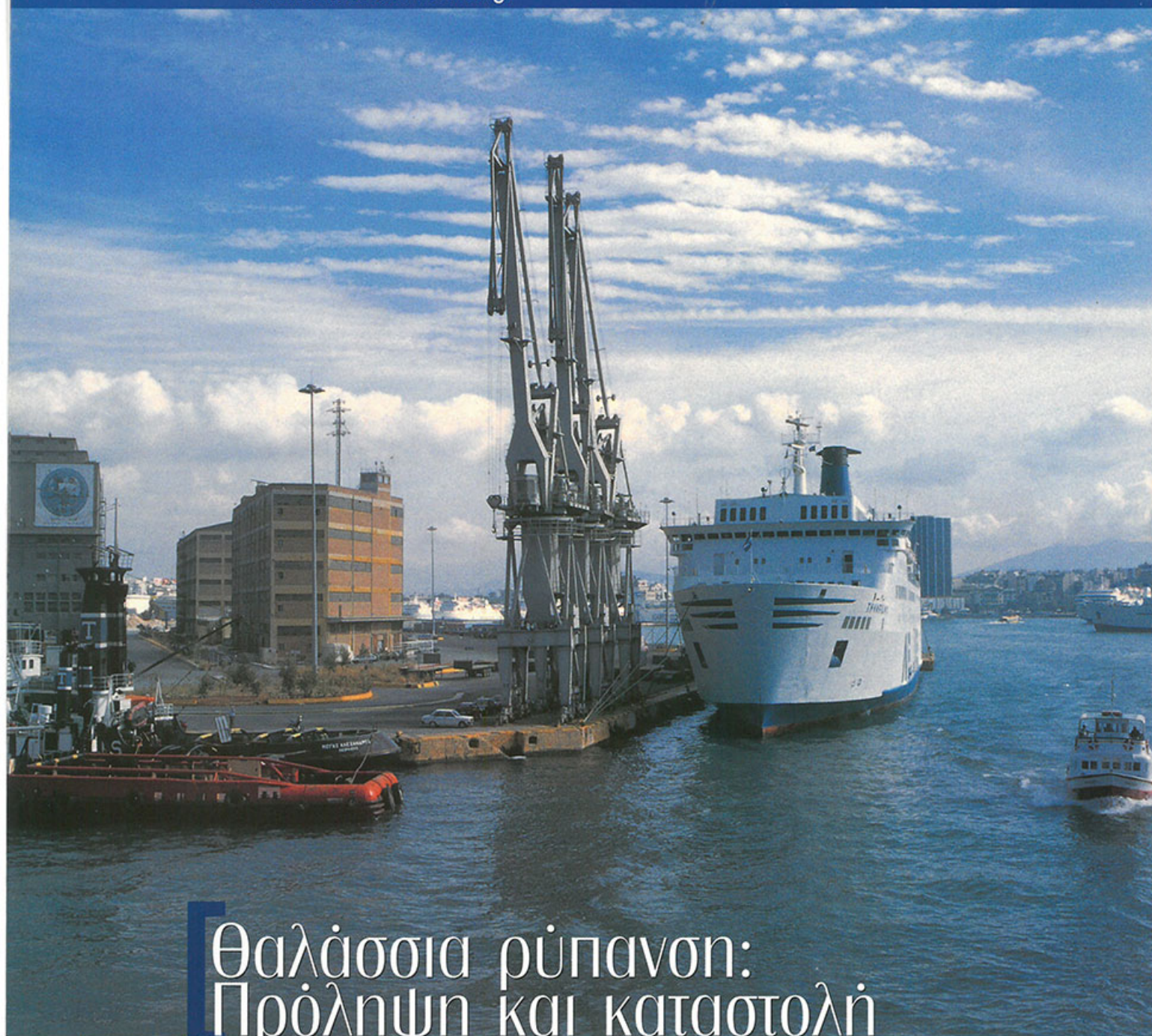


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 59 • 4/2003 • ΤΙΜΗ 5,90 ΕΥΡΩ

www.naftikachronika.gr



Θαλάσσια ρύπανση: Πρόληψη και καταστολή



Η Ευρωβουλή
ανοίγει το «φάκελο Prestige»

Δ. Κωστόπουλος:

Η ανταγωνιστικότητα των ελληνικών επιχειρήσεων

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



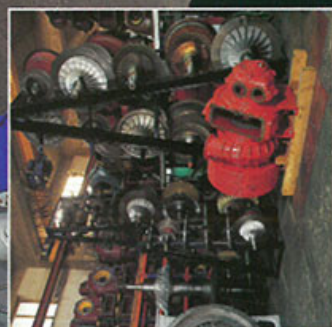
Η TURBOMED είναι κοντά σας.
Σε κάθε ανάγκη, σε κάθε απαίτηση.
Με οργανωμένο μηχανουργείο και εξειδικευμένους
ανθρώπους, σε όλο τον κόσμο.

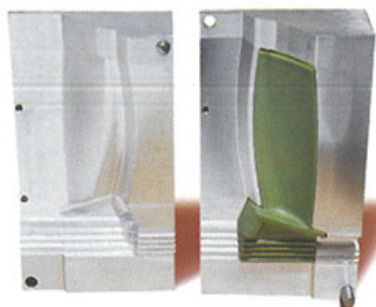
TURBOMED Ελληνική δύναμη, παγκόσμια εξυπηρέτηση

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

TURBOCHARGERS, ENGINE & MACHINERY SERVICES

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

Assess, enhance and certify safety and performance.



Aeronautics & Space



Marine



International trade



Transport & Logistics



Building & Facilities



Energy & Process



Manufacturing



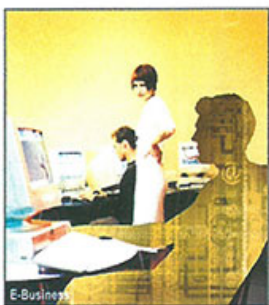
Health



Consumer products



Food & Agriculture



E-Business



Certification (ISO 14001)

We aim to generate added value for our customers by assessing, enhancing and certifying safety and performance.

This reinforces the confidence of their own customers, thus improving their brand credibility. We achieve this by deploying our skills in the areas of quality, safety, health, the environment and social accountability.

Bureau Veritas has been putting its comprehensive business experience to good use since 1828. Our workforce of 12,000 people currently operates in more than 120 countries, sharing and managing knowledge for the greater benefit of our 200,000 customers, supporting their own value creation goals.

www.bureauveritas.com



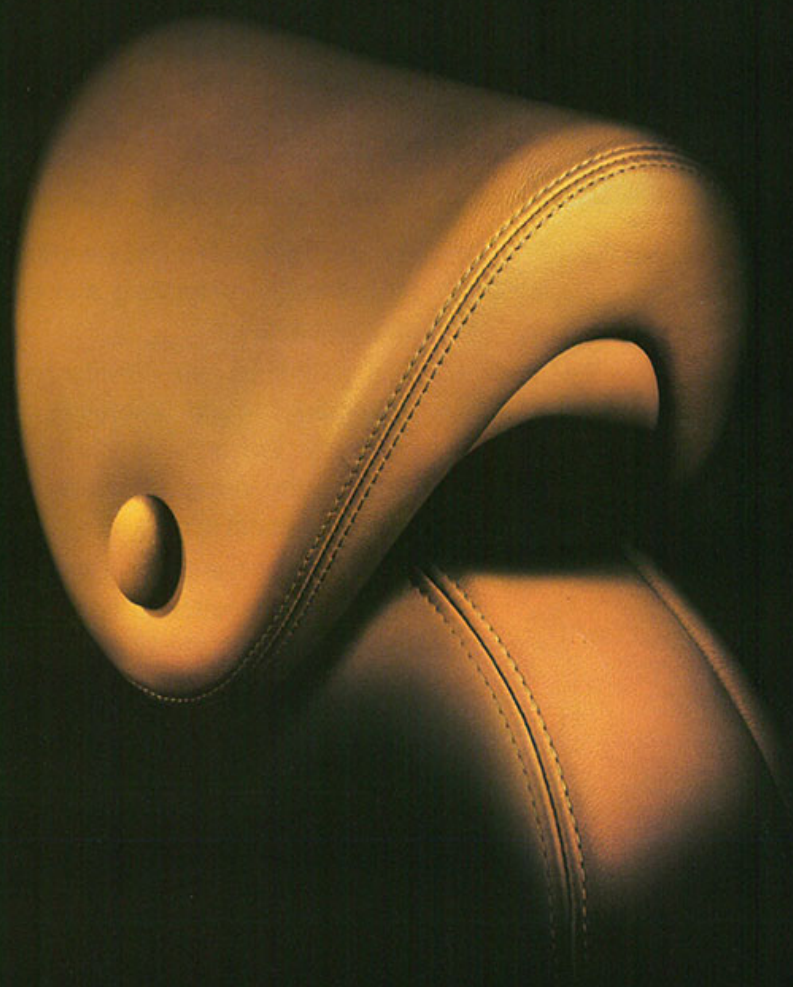
**BUREAU
VERITAS**

For the benefit of business and people

Head Office: 92077 Paris La Défense Cedex - France • Tel. 33(0)1 42 91 52 91 - Fax: 33(0)1 42 91 54 47 - Email: info@bureauveritas.com
Greek Central Office: 23, Etolikon str. 185 45 Piraeus • Tel. +30 210 40 63 000 - Fax: +30 210 40 63 063 - Email: office@gr.bureauveritas.com

LANCIA

Leo Burnett / LANCIA



Οι επιλογές κύρους κρίνονται πάντα στη λεπτομέρεια.

LANCIA



THE
THESIS
THESIS
THESIS
THESIS
THESIS
THESIS
THESIS
THESIS

THESIS
THESIS
THESIS
THESIS
THESIS
THESIS
THESIS
THESIS
THESIS



AMBASSADOR OF THE ITALIAN "ARTE DI VIVERE"

www.lanciathesis.gr

Ανεξάρτητη Γραμμή Εμπορευμάτων LANCIA
800 11 500 800
(χωρίς χρέωση)

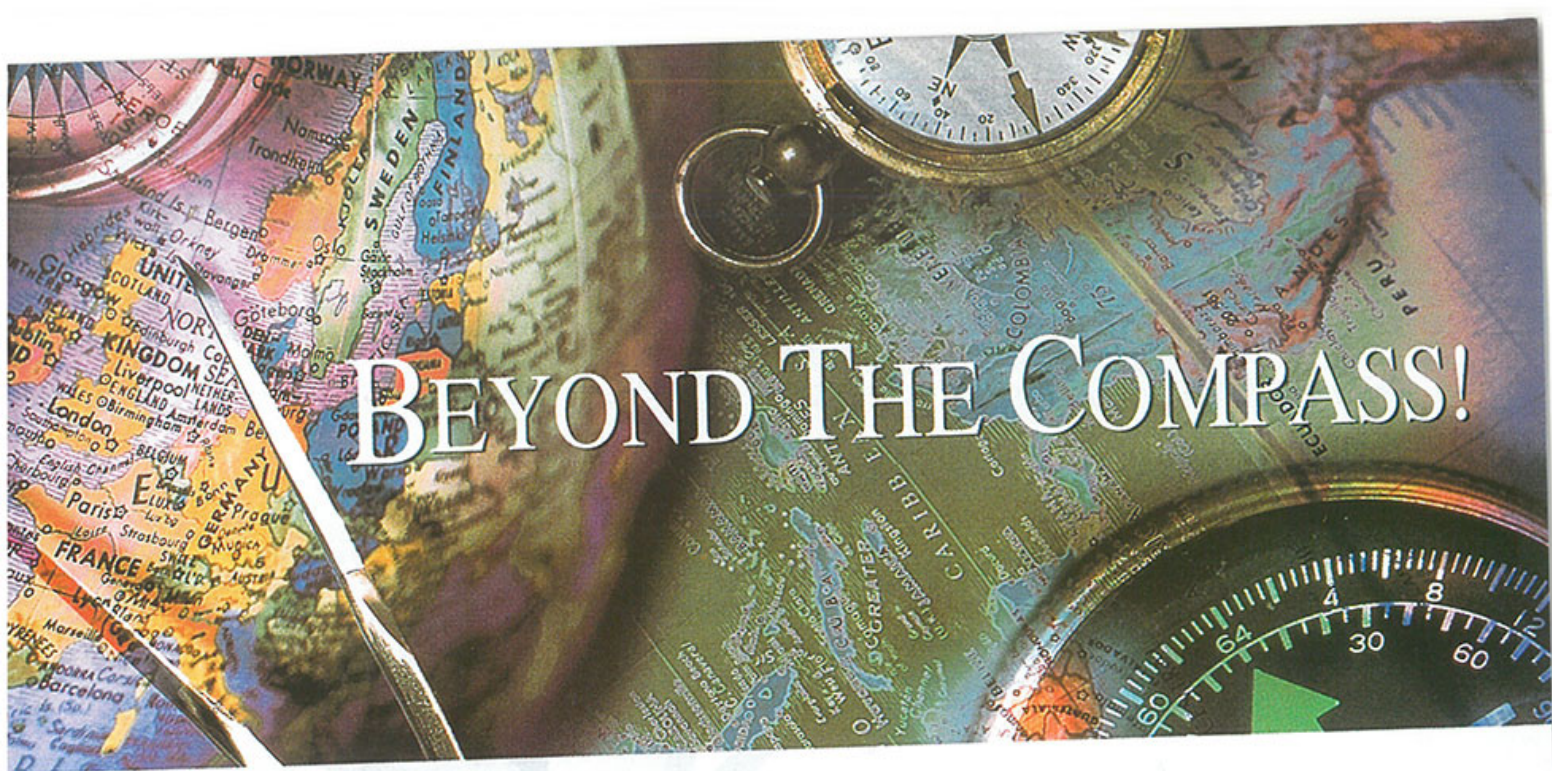
60 Πειραιάς - Ανάπτυξη και προστασία του περιβάλλοντος πηγαίνουν μαζί
Άρθρο του Σωτήρη Θεοφάνη
προέδρου Δ.Σ. και διευθύνοντος συμβούλου του ΟΛΠ Α.Ε.

64 HELMEPA:
Είκοσι χρόνια αφοσίωσης στην προστασία των θαλασσών
Συνέντευξη του Νίκου Τσάκου, προέδρου HELMEPA

90 The European Parliament's Public Hearing on the Prestige Disaster:
European Parliament Members ask what went wrong

Περιεχόμενα

- 8** Περισκόπιο
- 12** Ναυτιλιακά Νέα
- 24** Διεύρυνση και ευρωπαϊκή ολοκλήρωση:
η επόμενη μέρα για την ελληνική ναυτιλία
Συνέντευξη του Χρήστου Παπουτσή
- 28** Διεθνή ύδατα
- 30** Απελευθέρωση λιμενικών υπηρεσιών
- 32** Οι ελληνικές επιχειρήσεις αντανakλούν
την πορεία της οικονομίας μας
Συνέντευξη του Δημήτρη Κωστόπουλου
- 36** Ο ρόλος του ICS
Άρθρο του Νίκου Μ. Περαικού
- 42** Η ελληνική ναυτιλία πρέπει
να εκσυγχρονίζεται διαρκώς
Συνέντευξη του Γρηγόρη Παρίση
- 44** Η ευρωπαϊκή ναυτιλία,
ρυθμιστικός παράγοντας
στις θαλάσσιες μεταφορές
- 48** Ρεαλισμός και τόλμη
Άρθρο του Χρήστου Ντιούνη
- 52** Αφιέρωμα:
Ναυτιλία και Περιβάλλον
Με την ευγενή χορηγία του ΟΛΠ Α.Ε.
- 84** Η αναδιάρθρωση της παγκόσμιας
αεροπορικής αγοράς
Συνέντευξη του Β. Δάλαρη
- 88** Ακτοπλοΐα
- 90** The European Parliament's Public Hearing
on the Prestige Disaster:
European Parliament Members
ask what went wrong



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

Lavinia fix their course up to your needs!



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

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

Operating more than 100 Reefers worldwide, Lavinia undertake simple and highly sophisticated C.O.A.'s, frequently involving operations in ice bound ports. We have been serving our clients with innovative transportation solutions, including extensive freight financing arrangements, for over 24 years.

LAVINIA corp.
OPERATORS & MANAGERS OF REEFER VESSELS

Head Office:
Laskaridis Shipping Co. Ltd, Athens
Tel : +30-10-6284200
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@frigoship.de

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

Ο πόλεμος στο Ιράκ και οι επιπτώσεις του στη διεθνή ναυτιλία και στην εθνική οικονομία



Η διεθνής κοινή γνώμη έχει στραμμένο το ενδιαφέρον της στις συρράξεις στον Περσικό Κόλπο. Οι επιπτώσεις της διεθνούς πλέον σύγκρουσης επηρεάζει καταλυτικά την ήδη εξασθενημένη εθνική οικονομία, ενώ στους τομείς της ακτοπλοΐας, της κρουαζιέρας και του θαλάσσιου τουρισμού τα πρώτα σημάδια αναταράξεων είναι πλέον εμφανή. Η ελληνική κυβέρνηση πλέον εξετάζει διάφορες στρατηγικές που θα οδηγήσουν σε διαρθρωτικά μέτρα υποστήριξης των κλάδων που πλήττονται άμεσα. Σύμφωνα, πάντως, με τις πρόσφατες δηλώσεις του προεδρείου του Συνδέσμου Ελλήνων Βιομηχάνων, οι πολεμικές συγκρούσεις στο Ιράκ δεν πρέπει να οδηγήσουν ούτε τον επιχειρηματικό κόσμο σε σπασμωδικές και παρορμητικές κινήσεις πανικού ούτε την κυβέρνηση σε λήψη πρόσκαιρων και βραχυπρόθεσμων αποφάσεων. Κατά τον ΣΕΒ, η κρίση στην εθνική οικονομία σχετίζεται τελικά περισσότερο με τη γενικότερη δυσκαμψία της ελληνικής οικονομίας παρά με τη σύρραξη που εξελίσσεται.

Ειδικά για την ποταπόρο ναυτιλία, ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος κ. Σπυρίδων Αλεξανδράτος επισημαίνει τα κάτωθι:

“Η ναυτιλία ως τομέας και αυτή της διεθνούς οικονομίας δεν είναι δυνατό, ανάλογα από του όποιου βαθμού πολεμικές συρράξεις, να μην επηρεάζεται.

Σχετικά με την παρούσα πολεμική σύγκρουση στον Περσικό Κόλπο, μια περιοχή με πολλές ευαίσθητες πτυχές στις θαλάσσιες μεταφορές, δεν έχει προς το παρόν φανερό ότι θα επηρεασθεί η ναυτιλία.

Η ελληνική Πολιτεία, όμως, με τη μεγαλύτερη σήμερα ναυτιλία και ασκώντας αυτήν την εποχή και την προε-

δρία της Ευρωπαϊκής Ένωσης έπρεπε να ασχοληθεί ιδιαίτερα με θέματα ασφάλειας πληρώματος και πλοίου και την επίδραση που θα έχει η σύρραξη του Περσικού Κόλπου.

Συγκρότησε, λοιπόν, Ειδική Επιτροπή με μέλη από τους φορείς της ναυτιλίας, ανάμεσα στους οποίους είναι και το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος, που λόγω της σοβαρότητας του θέματος συμμετέχει και εκπροσωπείται από τον πρόεδρό του.

Έργο της Επιτροπής είναι η συνεχής, καθημερινή παρακολούθηση των επιδράσεων στη ναυτιλία σχετικά με θέματα επιναύλου, ασφάλισης ασφάλειας πληρώματος και πλοίου, δυνατοτήτων απρόσκοπτης ναυσιπλοΐας στην περιοχή και άλλα σχετιζόμενα με το πλοίο.

Από την ανάλυση της καταστάσεως έως αυτήν τη στιγμή φαίνεται ότι δεν προκύπτουν προβλήματα και κίνδυνοι στη ναυσιπλοΐα και ιδιαίτερα για τα ελληνικά, διότι οι εχθροπραξίες είναι στην ενδοχώρα.

Παράλληλα, το ΥΕΝ ευρίσκεται σε συνεχή επικοινωνία και ενημέρωση με τους πλοιάρχους των πλοίων που πλέουν στην ευρύτερη περιοχή του Περσικού Κόλπου, ώστε έγκαιρα να αντιδράσει εάν απαιτηθεί η λήψη κατάλληλων και αποτελεσματικών μέτρων.

Εκτιμώ ότι η χώρα μας έγκαιρα και με μεθοδικότητα έχει επιληφθεί του όλου θέματος και η συνεργασία της Πολιτείας με τους φορείς που συμμετέχουν στην Επιτροπή, πιστεύω ότι με τις ειδικές γνώσεις που ο καθένας διαθέτει, θα βοηθήσουν στην καλύτερη αντιμετώπιση των προβλημάτων, οπότε και εάν εμφανισθούν - πράγμα που απεύχομαι”.

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



Απογοητευτική υποστήριξη

Σε πρόσφατες δηλώσεις, ο γ.γ. YEN κ. Λαμπρόπουλος παρακίνησε τους Έλληνες πλοιοκτήτες να υποστηρίξουν την ελληνική ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία. Εντούτοις οι υπεύθυνοι του υπουργείου Ανάπτυξης λησμονούν να προβάλουν σε διεθνές επίπεδο τις δυνατότητες της ΝΕΖ. Σε όλες τις διεθνείς ναυτιλιακές εκθέσεις, τα τελευταία χρόνια, η ελληνική παρουσία είναι ασθενής αφού η Ελλάδα δεν συμμετέχει σε καμία σημαντική διεθνή εκδήλωση, με εθνικό περίπτερο που υποστηρίζεται από την Πολιτεία. Αντιθέτως, αρκετές χώρες με μικρότερη υποδομή και τεχνογνωσία υποστηρίζονται από τους εθνικούς φορείς και εξασφαλίζουν διαρκή και σημαντική προβολή σε όλες σχεδόν τις διεθνείς εκδηλώσεις. Παράλληλα, το υπουργείο Ανάπτυξης αμελεί την εθνική συμμετοχή της χώρας μας σε διεθνείς εκθέσεις και συνέδρια με αντικείμενο τόσο την κρουαζιέρα όσο και το θαλάσσιο τουρισμό. Είναι απογοητευτική τελικά η αδιαφορία των υπευθύνων...



Υπουργείο Ναυτιλίας και... Τύπου

Οι συνεχόμενες εκδόσεις του YEN με σκοπό την πληροφόρηση του κοινού έχουν πάρει πλέον τη μορφή... επιδημίας. Θεωρούμε άσκοπη την... εκδοτική πρωτοβουλία του YEN, ειδικά όταν είναι γνωστή η κατάσταση των βασικών υποδομών στις περισσότερες μονάδες του Λ.Σ. Ο λόγος για τον οποίο θεωρεί η ηγεσία του υπουργείου απαραίτητη τη διαρκή έκδοση ενημερωτικών εντύπων είναι μάλλον δυσνόητος, όταν οι περισσότερες μονάδες της χώρας δεν διαθέτουν σήμερα ούτε καν το στοιχειώδη τεχνολογικό εξοπλισμό.



Ο κ. διευθυντής δεν θα σας δεχθεί...

Αρνητική εικόνα εξακολουθεί να παρουσιάζει ο Έλληνας διευθυντής Θαλασσίων Μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή όσον αφορά τη στάση του απέναντι στον ελληνικό Τύπο. Ο κ. Καραμήτσος, σε αντίθεση με όλους τους προκατόχους του (Παπαϊωάννου, Λάλης), αρνείται την οποιαδήποτε επικοινωνία με εκπροσώπους των ελληνικών ΜΜΕ. Σε πρόσφατη, μάλιστα, επίσκεψη Ελλήνων δημοσιογράφων, καλεσμένων εκ μέρους Ελλήνων ευρωβουλευτών στις Βρυξέλλες, ο κ. Καραμήτσος αρνήθηκε τόσο να δεχθεί δημοσιογράφους όσο και να επικοινωνήσει τηλεφωνικά μαζί τους. Θεωρούμε τουλάχιστον άκομψη τη στάση αυτή. Διαπιστώνουμε, επίσης, ότι σε μια περίοδο που η ευρωπαϊκή ναυτιλία κλονίζεται, η διαφάνεια των υψηλόβαθμων στελεχών της Ε.Ε. είναι μάλλον επιβεβλημένη.



Ας βραβευθούν οι υποστηρικτές της ναυτικής εκπαίδευσης

Είναι μάλλον οξύμωρο να ζητεί το YEN τη συμβολή των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών στη διαρκή στελέχωση των πλοίων με ελληνικά πληρώματα χωρίς να επιβραβεύει τη διαρκή υποστήριξη που παρέχουν ορισμένες πλοιοκτήτριες εταιρείες στους σπουδαστές των ΑΕΝ. Είναι πλέον γνωστό ότι τους καλοκαιρινούς μήνες αρκετές εταιρείες στελεχώνουν τα πλοία τους με σπουδαστές, με σκοπό την πλήρη εκπαίδευσή τους τόσο σε θεωρητικό όσο και πρακτικό επίπεδο. Κατά την άποψή μας, το YEN θα πρέπει να επιβραβεύει -κάθε χρόνο- τις εταιρείες που υποστηρίζουν ενεργά τη ναυτική εκπαίδευση με σκοπό, εκτός των άλλων, και την παρότρυνση των υπόλοιπων ναυτιλιακών εταιρειών σε κινήσεις που ωφελούν αποκλειστικά και μόνον τον Έλληνα δόκιμο αξιωματικό.

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



Νέοι και ναυτικό επάγγελμα

Οι πρόσφατες ανακοινώσεις των εθνικών στατιστικών υπηρεσιών που ασχολούνται με την ανεργία προκαλούν σίγουρα την έκκληση της Ακτής Μισούλη. Η ανεργία στην Ελλάδα ξεπερνά το 11%, εντούτοις κανένας νέος δεν επιθυμεί να ακολουθήσει το ναυτικό επάγγελμα. Σε ορισμένες περιφέρειες, μάλιστα, όπως η Δυτική Ελλάδα και η Ήπειρος, η ανεργία οδηγεί στον οικονομικό μαρασμό σχεδόν όλης της τοπικής νεολαίας. Σε πρόσφατη, όμως, έρευνα των «Ν.Χ.» οι νέοι και στις δύο περιφέρειες μάλλον περιφρονούν το ναυτικό επάγγελμα ή πιθανώς... δεν το γνωρίζουν. Φέτος η καμπάνια του ΥΕΝ σχετικά με την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα δεν έχει, δυστυχώς, ακόμη ξεκινήσει. Όταν και αν αποφασίσουν οι υπεύθυνοι να επαναλάβουν την περσινή εκστρατεία, θα ήταν σκόπιμο να εστιάσουν το ενδιαφέρον τους σε περιφέρειες με μεγάλη ανεργία και μικρότερη ναυτική παράδοση. Πιθανώς τα αποτελέσματα να είναι ακόμα πιο θετικά.



Οι «σκιάδεις» υπουργοί αγωνιούν

Έκκληση μας προκαλεί η επιμονή αρκετών βουλευτών και υψηλά ισταμένων της αξιωματικής αντιπολίτευσης αναφορικά με την πιθανότητα υπουργοποίησης των νυν τομεαρχών του κόμματος. Σε περίπτωση, λοιπόν, που επικρατήσει η Νέα Δημοκρατία στις προσεχείς εκλογές, φημολογείται ότι λίγοι ίσως και ελάχιστοι τομεάρχες θα αναλάβουν τα ανάλογα υπουργεία. Εάν νικήσει η Ν.Δ. τις προσεχείς εκλογές, κάτι που επιβεβαιώνουν οι πρόσφατες δημοσκοπήσεις, εμείς θα περιμένουμε να αναλάβει κάποιος γνώστης των ναυτιλιακών θεμάτων τα νήια του ΥΕΝ. Θα προτεινάμε, μάλιστα, την ανάληψη των περισσότερων υπουργείων αποκλειστικά και μόνον από νέα στελέχη του κόμματος με όρεξη για δουλειά. Οι παλαιότεροι βουλευτές είναι κατά τη γνώμη μας κάπως κουρασμένοι από την... πολυετή αναμονή!



Ανοικτή αντιπαράθεση Ευρωκοινοβουλίου και IMO

Οι ευρωβουλευτές της επιτροπής Μεταφορών του Ευρωκοινοβουλίου κατηγόρησαν πρόσφατα τον IMO ως προς την έλλειψη συνεργασίας στο θέμα της εξερεύνησης των αιτίων που προκάλεσαν τόσο τη βύθιση του "Prestige" όσο και την οικολογική καταστροφή στα παράλια της Ισπανίας. Ο Βέλγος ευρωβουλευτής D. Sterckx, στην έκθεση που συνέταξε πρόσφατα, διατύπωσε την άποψη ότι ο IMO είναι πλέον ένας δυσκίνητος οργανισμός που νομοθετεί με ελαστικότητα σε θέματα παγκοσμίου ναυτιλιακού ενδιαφέροντος.

Σχεδόν όλοι οι ευρωβουλευτές της κοινοβουλευτικής επιτροπής δυσανασχετούν με τη γενικότερη επιφυλακτικότητα του IMO σε θέματα κοινής συνεργασίας και χάραξη ενιαίας στρατηγικής με τους αιρετούς της Ευρώπης. Κατά τον κ. D. Sterckx, απαιτείται μεγαλύτερη διαφάνεια από τους οργανισμούς ως προς τη χάραξη μιας διεθνούς θαλάσσιας πολιτικής.



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



Επιμέλεια:

Λίζα Μαρέλου



Οι βασικοί στόχοι της ΕΕΕ

Τις θέσεις και τις προτάσεις της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) για το τρέχον έτος ανέπτυξε, κατά τη διάρκεια συνέντευξης Τύπου, το προεδρείο της Ένωσης. Βασικός στόχος της ΕΕΕ παραμένει η παραπομπή του πακέτου μέτρων για την απόσυρση των single hull δεξαμενόπλοιων σε επίπεδο IMO.

Ωστόσο, οι άξονες όπου η ένωση σκοπεύει να δραστηριοποιηθεί έντονα σε εγχώριο επίπεδο, δεν είναι άλλοι από την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου και η προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

«Η βασική πρόκληση για τα επόμενα χρόνια είναι η αναβάθμιση της εικόνας της ναυτιλίας, αρχικά σε ευρωπαϊκό επίπεδο και εν συνεχεία σε παγκόσμια κλίμακα», τόνισε χαρακτηριστικά ο πρόεδρος, κ. Νικόλαος Ευθυμίου. Ο κ. Ευθυμίου, αφού υπογράμμισε ότι το ναυάγιο του «Prestige», από μια καθαρά ναυτιλιακή υπόθεση, έχει πλέον αναδειχθεί σε ένα πολιτικό ζήτημα, επισήμανε: «Δυστυχώς, οι ηγέτες της Ε.Ε. δεν αντιλαμβάνονται ή προσποιούνται ότι δεν αντιλαμβάνονται τη σημασία της εμπορικής ναυτιλίας.

Όλοι -πλην της Ισπανίας- αποδέχονται ότι εάν είχε προσφερθεί στο πλοίο μια περιοχική ασφαλούς καταφυγής, το ναυάγιο είτε δεν θα είχε συμβεί είτε δεν θα είχε προκληθεί μια τόσο μεγάλης έκτασης οικολογική καταστροφή. Υπό αυτές τις συνθήκες, ακόμα και διπλού τοιχώματος να ήταν το «Prestige», πάλι θα είχε βυθιστεί». Μάλιστα, ιδιαίτερα καυστικός στάθηκε και απέναντι στον κ. Σιράκ: «Ο πρόεδρος της Γαλλίας ήταν από τους πρώτους που ξιφούλκησε εναντίον της ελληνικής ναυτιλίας, παρά το γεγονός ότι η χώρα του έχει σήμερα το χειρότερο ποσοστό σε ελέγχους και επιθεωρήσεις πλοίων στα λιμάνια της χώρας του (Paris MOU).

Ακόμη, ο πρόεδρος της ΕΕΕ, αφού εξήρε τις πρωτοβουλίες και τη στήριξη του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γ. Ανωμερίτη σε ό,τι αφορά την υπόθεση του ναυαγίου, δεν παρέλειψε να εκφράσει την αισιοδοξία του, καθώς εκτιμά ότι σύμφωνα με τις μέχρι στιγμής εξελίξεις η πάγια θέση των

Ελλήνων εφοπλιστών για επίλυση του όλου θέματος από τον IMO (και όχι σε επίπεδο Ε.Ε.) φαίνεται να δρομολογείται.

Όσον αφορά το ζήτημα της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου, ο κ. Ευθυμίου τόνισε την καλή συνεργασία και την απόλυτη «σύμπλευση» που διαπνέει τις σχέσεις Πολιτείας, YEN και ΕΕΕ επί του συγκεκριμένου θέματος, ενώ εξέφρασε την αισιοδοξία του πως η είσοδος ανταγωνιστικών νηολογίων όπως της Μάλτας και της Κύπρου στην Ε.Ε. δεν θα εμποδίσει το ελληνικό νηολόγιο να διατηρήσει τις δυνάμεις του.

Για το μείζον θέμα των ημερών, δηλ. την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα, ο κ. Ευθυμίου υπογράμμισε ότι τα πρόσφατα μέτρα που πήρε το YEN -και τα οποία βρίσκουν σύμφωνο τον ελληνικό εφοπλισμό- διαμορφώνουν μια θετική τάση ως προς την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Μάλιστα, ο κ. Ευθυμίου εξέφρασε την ανησυχία του σε ό,τι αφορά την άνοδο της ναυτιλίας σε χώρες της Άπω Ανατολής, τονίζοντας ότι «εμείς είμαστε ένα εθνικό νηολόγιο και θέλουμε να παραμείνουμε ένα ανταγωνιστικό νηολόγιο.

Ουσιαστικά ο ανταγωνισμός για μας προέρχεται κυρίως από την Άπω Ανατολή. Από χώρες που γνωρίζουμε ελάχιστα για τις δυνατότητές τους και δεν είναι εύκολα προβλέψιμες ως προς τα μελλοντικά τους σχέδια, όπως για παράδειγμα η Κίνα».

Παράλληλα ο πρόεδρος της ΕΕΕ δεν παρέλειψε να αναφερθεί και στις επιδράσεις που θα έχει στη ναυτιλία ο πόλεμος στο Ιράκ, υποστηρίζοντας ότι η μείωση παραγωγής του πετρελαίου έχει ήδη οδηγήσει στην αύξηση της τιμής του «μαύρου χρυσού» (καθώς όλοι σπεύδουν να δημιουργήσουν stock), γεγονός που έχει επιφέρει και την ανάλογη κινητικότητα στην αγορά υγρών φορτίων.

«Η επόμενη μέρα του πολέμου θα βρει το Ιράκ στη φάση της ανασυγκρότησής του. Οι προβλέψεις μου για τη ναυτιλία είναι θετικές και θέλω να πιστεύω πως οι όποιες επιπτώσεις θα είναι βραχυπρόθεσμες».



Από αριστερά: ο πλοίαρχος, η ανάδοχος κ. Γέλη Αγγελουπούλου και ο Α' μηχανικός

Ξεκίνησε τα ταξίδια του το «Aegean Lady» της Arcadia

Ένα ακόμη υπερσύγχρονο δεξαμενόπλοιο προστέθηκε στο στόλο της Arcadia Shipmanagement Co. Ltd. Πρόκειται για το εκτοπίσματος 165.000 τόνων dwt «Aegean Lady», το οποίο ναυπηγήθηκε στα νοτιοκορεατικά ναυπηγεία της Hyundai Samho Heavy Industries Co. Ltd. Ανάδοχος του νεότευκτου τάνκερ που έχει ταξινομηθεί στο νορβηγικό νηογνώμονα Det Norske Veritas ήταν η υπεύθυνη Δημοσίων Σχέσεων της εταιρείας κα Ευανθία (Γέλη) Αγγελουπούλου, η οποία και ύψωσε επί του πλοίου την ελληνική σημαία.

Το «Aegean Lady» έχει ναυπηγηθεί με τις αυστηρότερες προδιαγραφές και σύμφωνα με τις προβλέψεις των διεθνών κανονισμών για την ασφαλή ναυσιπλοΐα και προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, αφού ανήκει στην κατηγορία των double bottom/double hull δεξαμενοπλοίων.

Με την προσθήκη του στο στόλο της εταιρείας, η Arcadia Shipmanagement ανεβάζει τον αριθμό των νεότευκτων τάνκερ, που παρέλαβε εντός του 2003, στα τέσσερα (2 Aframax και 2 Suezmax).

Ο Νίκος Φιστές νέος πρόεδρος της Intertanko

Η πρώτη συνεδρίαση, μετά την πρόσφατη απώλεια του ιδρυτού και προέδρου του ελληνικού forum της Intertanko, Ερρίκου Κέρτοικωφ, πραγματοποιήθηκε πρόσφατα στην Αθήνα.

Κατά την τακτική συνεδρίαση εξελέγη ομόφωνα ο νέος πρόεδρος που είναι ο κ. Νίκος Φιστές, της CERES Hellenic Ship-Holding.

Στη συνεδρίαση, στην οποία παρέστη και ο γενικός διευθυντής της Intertanko, Dr Peter Swift, συμμετείχαν περισσότεροι από 60 εκπρόσωποι 40 ναυτιλιακών εταιρειών, οι οποίες διαθέτουν δεξαμενόπλοια.

Από τα κυρίαρχα θέματα της συνεδρίασης ήταν αυτό του ατυχήματος του Prestige. Οι σύνεδροι αναφέρθηκαν στα υπό εξέλιξη μέτρα εκδηλώνοντας τη δυσανασχέτησή τους για το κλίμα που δημιουργείται εναντίον του κλάδου των πετρελαιοφόρων πλοίων. Οι σύνεδροι αναφέρθηκαν επίσης και στο θέμα των λιμένων καταφυγής (ports of refuge), σε θέματα ασφαλείας με έμφαση στους κινδύνους λόγω του πολέμου, καθώς και στο μεγάλο θέμα της ασφαλείας (security) από την τρομοκρατία.

Οι αποφάσεις του ελληνικού Forum θα επικυρωθούν κατά την προσεχή ετήσια γενική συνέλευση της Intertanko, που θα γίνει τον Απρίλιο στη Washington D.C.



Ο υπουργός YEN με τους κ. Peter Swift (κέντρο), Νίκο Φιστέ (δεξιά) και Ιω. Δαμνλάτη (αριστερά)

Μετά τη λήξη των εργασιών του συνεδρίου, ο Dr Peter Swift συνοδευόμενος από το νέο πρόεδρο Νίκο Φιστέ και τον υπεύθυνο θεμάτων Επικοινωνίας Ιωάννη Δαμνλάτη (εκπρόσωπος της Kyklades Maritime Corporation), έγιναν δεκτοί από τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργο Ανωμερίτη. Κύριο θέμα της συνάντησης των δύο πλευρών υπήρξε η αναθεώρηση του κανονισμού 417/2001 για την απόσυρση των μονού τοιχώματος/πυθμένα δεξαμενόπλοιοι. Και οι δύο πλευρές επισήμαναν την ιδιαίτερη ανάγκη για τη διεθνοποίηση των όποιων αποφάσεων μέσα από τις διαδικασίες του IMO, καθώς και το σεβασμό των διεθνών συνθηκών και του δικαίου της θάλασσας από τα κράτη-μέλη της Ε.Ε. και του IMO.

BUNKERING AEGEAN STATION

Gibraltar

Piraeus

Fujairah
KHOR-FAKKAN



Οι νέοι σπουδαστές των ΑΕΝ

Ο αριθμός των νέων σπουδαστών στις ΑΕΝ δεν θα πρέπει να υπερβαίνει τους 1.200 αποφάσισε το Συμβούλιο Ναυτικής Εκπαίδευσης, το οποίο συνήλθε υπό την προεδρία του γενικού γραμματέα ΥΕΝ Λάμπρου Λαμπρόπουλου.

Κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης, η οποία είχε ως θέμα ημερήσιας διάταξης την «εισαγωγή νέων σπουδαστών (πλοιάρχων - μηχανικών) στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού έτους 2003-2004», τα μέλη του συμβουλίου, αφού α-

νέλυσαν τις ανάγκες της εμπορικής ναυτιλίας όπως αυτές διαμορφώνονται σήμερα και τις δυνατότητες εκπαίδευσης νέων σπουδαστών από πλευράς των ΑΕΝ, αποφάσισαν ότι ο αριθμός των εισακτέων σπουδαστών μπορεί να αυξηθεί μόνον όταν οι δυνατότητες των Ακαδημιών, μετά και την ολοκλήρωση των εργασιών που πραγματοποιούνται σε αυτές, το επιτρέψουν.

Συνεχίζεται η ανανέωση του εμπορικού στόλου

Συνεχίστηκε και κατά το μήνα Φεβρουάριο η τάση ανανέωσης του εμπορικού στόλου. Όπως προκύπτει από τα στοιχεία εγγράφων - διαγραφών του ελληνικού νηολογίου:

• Ενεγράφησαν 11 πλοία, 470.648 κοχ, μέσης ηλικίας 4

ετών, για τα εμπορικά του άρθρου 13 Ν.Δ. 2687/53 και 14 για τα πάγιων διατάξεων.

• Διεγράφησαν 8 πλοία, 273.734 κοχ, μέσης ηλικίας 26 ετών και για τις δύο κατηγορίες.

Ύψωσαν την ελληνική σημαία

Την ελληνική σημαία ύψωσαν τα υπό σημαία Μάλτας δεξαμενόπλοια **MINERPA ΛΙΜΠΡΑ**, 58.156 κοχ, και **MINERPA ZENIA**, 59.693 κοχ, των πλοιοκτητριών εταιρειών **Aki Shipping S.A.** (Λιβερίας) και **Zenobia Shipping S.A.** (Λιβερίας) αντίστοιχα με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα (και για τα δύο πλοία) τη **Minerva Marine Inc.** ύστερα από σχετικό αίτημα το οποίο υπέβαλε στο ΥΕΝ.

Την ελληνική σημαία ύψωσε το ναυπηγούμενο δεξαμενόπλοιο **ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΕΑΡΦΑΞ**, 234.006 κοχ, της πλοιοκτη-

τρίας εταιρείας **Beverly Corp.** (Marshall Islands), με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα τη **Hellespont Steamship Corporation**, έπειτα από σχετικό αίτημα το οποίο υπέβαλε στο ΥΕΝ.

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γ. Ανωμερίτης ευχαρίστησε τον κ. Αντρέα Μαρτίνο και τον κ. Βασίλειο Παπαχρηστίδη αντίστοιχως.

Καλοκαιρινές

καταδυτικές κρουαζιέρες!

Το πρώτο τουριστικό υποβρύχιο κατέπλευσε στη χώρα μας! Πρόκειται για το **ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ Ι**, το οποίο θα δρομολογηθεί σε τουριστικούς πλόες στο θαλάσσιο χώρο της Σαντορίνης.

Το τουριστικό υποβρύχιο ανήκει στην εταιρεία **Great Blue Santorini Maritime Co.**, είναι ισπανικής κατασκευής και θα καταδύεται στο μοναδικό σε θέαμα βυθό της Καλντέρας, σε βάθος 25-30 μ. Κάθε κρουαζιέρα θα διαρκεί περίπου μία ώρα ενώ η μεταφορική του ικανότητα ανέρχεται στους 28 επιβάτες, πλέον των 2 ατόμων που αποτελούν το πλήρωμα. Το υποβρύχιο εγκαίνισσε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης, παρουσία του Μητροπολίτη Πειραιά κ.



Καλλινίκου, των βουλευτών Π. Κρητικού, Π. Φασούλα, Ι. Διαμαντίδη, Π. Μαντούβαλου και Θ. Βαρίνου, του προέδρου του ΝΕΕ Σπύρου Αλεξανδράτου, του δημάρχου Σαντορίνης Αγγ. Ρούσου, του Ισπανού πρέσβη στην Ελλάδα **Eduardo Junco Bonet**, του αρχηγού Λ.Σ. Χρ. Δελημηχάλη κ.ά.

**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



Εισορή ναυτιλιακού συναλλάγματος

Στο συνολικό ποσό των 8,5 δισ. ευρώ ανήλθε το ναυτιλιακό συνάλλαγμα το οποίο εισέρευσε στη χώρα μας κατά το 2002. Το ποσό αυτό θεωρείται εξαιρετικά σημαντικό, ιδιαίτερα αν κανείς το συγκρίνει με το εισοόσαν τουριστικό συνάλλαγμα, το οποίο ανήλθε για το ίδιο διάστημα στα 9,5 δισ. ευρώ. Έτσι στο ισοζύγιο εξωτερικών συναλλαγών του 2002, στο ισοζύγιο υπηρεσιών οι εισπράξεις ανήλθαν στα 20,4 δισ. ευρώ και οι πληρωμές στα 10,1 δισ. ευρώ, μεγέθη στα οποία το ναυτιλιακό συνάλλαγμα κυριαρχεί.

Για το θέμα του ναυτιλιακού συναλλάγματος, ο υπουργός ΥΕΝ έκανε την ακόλουθη δήλωση: «Από τα πιο πάνω μεγέθη, παρά τη γενικότερη ύφεση, διαπιστώνεται για μια ακόμα φορά,

η ισχυρή συμμετοχή του ναυτιλιακού συναλλάγματος στη διαμόρφωση του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών. Το εισοόσαν ναυτιλιακό συνάλλαγμα καλύπτει στην ουσία το 25% του συνολικού ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου της χώρας, το οποίο ανήλθε σε -22,708 εκατ. ευρώ.

«Το ΥΕΝ μέσα από ένα σύστημα κινήτρων ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας του εθνικού νηολογίου και των ναυτιλιακών εταιρειών θα προσπαθήσει και κατά τη διάρκεια του τρέχοντος έτους να διατηρήσει την υψηλή συμμετοχή της ναυτιλιακής βιομηχανίας στη διαμόρφωση των συνολικών μεγεθών της εθνικής οικονομίας».



Δ/ξ Μισούρι: ο λαμπαδηδρόμος των ωκεανών

Μια αείεπαινη πρωτοβουλία ανέλαβαν ο πλοίαρχος και το πλήρωμα του Δ/Ξ ΜΙΣΟΥΡΙ (νηολογίου Άνδρου 571) προκειμένου να διαφημίσει την ανάληψη των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 από τη χώρα μας. Χάρη στις φιλότιμες προσπάθειες του πληρώματος, με λίγο χρώμα και αρκετό μεράκι, το μεγάλο γεγονός, προβάλλεται με λιτό αλλά ιδιαίτερα ζωντανό τρόπο στην υπερκατασκευή του rumr room όπου μαζί με την ελληνική σημαία, δεσπόζει το σήμα των Ολυμπιακών Αγώνων της Αθήνας. Αείζουν συγχαρητήρια στον πλοίαρχο και στο πλήρωμα του τάνκερ της Remi Maritime, τόσο για την ενσύλληψη όσο και για την εκτέλεση αυτής της πρωτότυπης

όσο και ανέξοδης διαφήμισης των Αγώνων, στις θάλασσες του πλανήτη. Εμείς δεν έχουμε παρά να ευχηθούμε, το παράδειγμά τους να το μιμηθούν όλοι οι Έλληνες καπετάνιοι και τα πληρώματα και να κάνουν κι αυτοί τα πλοία τους λαμπαδηδρόμους των ωκεανών.



Ο «ΑΗΤΤΗΤΟΣ» προστάτης του Αιγαίου

Πραγματοποιήθηκε στις 26/02/03 στα Ελληνικά Ναυπηγεία Α.Ε. η τελετή ονομασίας και καθέλκυσης της κανονιοφόρου «ΑΗΤΤΗΤΟΣ». Στην τελετή της καθέλκυσης της τρίτης εκ των τεσσάρων κανονιοφόρων που κατασκευάζουν τα Ελληνικά Ναυπηγεία για λογαριασμό του Πολεμικού Ναυτικού, παρευρέθησαν ο υπουργός Εθνικής Άμυνας Γιάννος Παπαντωνίου, ο Σεβασμιότατος Μητροπολίτης Νίκαιας, η ηγεσία των Ενόπλων Δυνάμεων, εκπρόσωποι της Νομαρχιακής και Δημοτικής Αυτοδιοίκησης, της αξιωματικής αντιπολίτευσης, καθώς και στρατιωτικοί ακόλουθοι διαφόρων κρατών.

Το πρόγραμμα ναυπήγησης ανέρχεται στα 176 εκατομμύρια ευρώ και η ολοκλήρωσή του αναμένεται να έχει υλοποιηθεί τον Ιούλιο του 2003. Τα πλοία, των οποίων η σχεδίαση βασίστηκε στις προηγούμενες κανονιοφόρους τύπου «ΠΥΡΠΟΛΗΤΗΣ» και «ΠΟΛΕΜΙΣΤΗΣ», κατασκευάζονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του ποιοτικού συστήματος ISO 9001. Ανάδοχος

του «ΑΗΤΤΗΤΟΥ» ήταν η κ. Μαρία Φαραντούρη.

Ο αρχηγός του ΓΕΝ, αντιναύαρχος Αντώνιος Αντωνιάδης, υπογράμμισε σχετικά με την αφορμή καθέλκυσης του νέου πλοίου: «Για τους ανθρώπους της θάλασσας και βεβαίως του Πολεμικού Ναυτικού το κάθε ναυπηγείο με τους εργαζομένους του αποτελούν το εφαλτήριο για την ανάπτυξη, την ανανέωση και την επέκταση των επιχειρησιακών δυνατοτήτων τους». Τα βασικά χαρακτηριστικά των νέων κανονιοφόρων (Κ/Φ) είναι τα εξής:

Ολικό μήκος: 56,6 μ.

Βύθισμα: 6,6 μ.

Εκτόπισμα: 482 τόνοι.

Εκτόπισμα (πλήρες φορτίου): 575 τόνοι dwt.

Μέγιστη ταχύτητα: 22 κόμβοι.

Κύριες μηχανές: Diesel τύπου Wartsila Nohab 16V25 3.680 kw





International Business Solutions S.A.

- Consulting
- Engineering
- Training
- Software

Successful ship management in these days requires, among other things, the effective results of a regulatory compliant strategy. With an increasing regulatory workload a ship manager has to continually strive for information and updates. IBS provides a successful mix of vast experience, enthusiasm, client focus and unlimited expert backup.

Our strong vision is to provide practical solutions that can be implemented in a cost effective way. Our key focus is not limited only to the short-term applicability of a specific solution but to the proper integration with current and future operating practices and systems as well. Above all, we will be there after the buzz to fully support what we build for you.

Our solutions fall under the following categories:

◆ ISM/ISO CONSULTING

- ◆ ISM/ISO System Implementation Support
- ◆ ISM Code systems Development, Implementation and Monitoring
- ◆ ISO 9001:2000 Documentation Review and Upgrade
- ◆ ISO 9000/14000 series systems Development, Implementation and Monitoring
- ◆ Shipboard and Office Auditing to QMS / SMS Standards



◆ SHIPBOARD SAFETY STUDIES AND MANUALS

- ◆ Fire and Safety Training and Maintenance Manuals
- ◆ Fire Control and Safety Plans
- ◆ Ballast Water Management Plans
- ◆ Ship Security Plans
- ◆ SOPEP / SMPEP Plans Development and Upgrade



◆ TRAINING

- ◆ Development of Training Material
- ◆ Shipboard Training Execution
- ◆ Development of Fleet Training Programs
- ◆ Identification of Training Needs
- ◆ Training Programs Evaluation



◆ SOFTWARE

- ◆ Interactive Shipboard Familiarisation Application
- ◆ Company ISM / SMS Familiarisation Application
- ◆ Shipboard Fire Fighting Training Application
- ◆ Multimedia Presentations
- ◆ Tailor Made Software Applications



Our standing promise to all our clients is full reliability and after sale support to what promised, time, cost and quality wise. For more details please call us or visit our web site.

CREATIVE THINKING ◆ PROVEN RESULTS

2 Afentouli Street & Iroon Polytechniou, 185 36 Piraeus, Greece

Phone: (30) 210 4520416 (4 lines), Fax: (30) 210 4520182

Internet Web Site: www.ibsnet.gr E-mail: info@ibsnet.gr





Ο IMO προτρέπει

για άμεση εφαρμογή μέτρων

Η άμεση εφαρμογή των μέτρων που υιοθετήθηκαν το Δεκέμβριο του 2002 στο Συνέδριο για την Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας, πρέπει σύμφωνα με τον IMO να ξεκινήσει το συντομότερο δυνατόν.

Αυτό αποφασίστηκε κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης της Επιτροπής για την Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας του IMO και αφού είχαν στο μεταξύ προηγηθεί οι επαφές και οι συζητήσεις επί του θέματος με το γενικό γραμματέα του IMO, κ. William A. O'Neil και τον προεδρεύοντα της Επιτροπής κ. Tom Allan.

Σύμφωνα με την απόφαση τόσο το νέο κεφάλαιο XI-2 της SOLAS που αφορά την ενίσχυση των μέτρων ασφάλειας ναυσιπλοΐας, όσο και ο ISPS Code (International Ship and Port Facility Security) που πρόσφατα υιοθετήθηκε από τον Οργανισμό, θα πρέπει να αρχίσουν να εφαρμόζονται από 1ης Ιουλίου 2004.

Για το λόγο αυτό, ο IMO συνιστά σε όλα τα πλοία και τα λιμάνια να εναρμονιστούν άμεσα με τις συγκεκριμένες αποφάσεις και να προχωρήσουν στη δημιουργία της κατάλληλης εκείνης υποδομής, τόσο σε επιχειρησιακό όσο και σε νομικό επίπεδο, ώστε να είναι σε θέση να εφαρμόσουν χωρίς καθυστέρηση τις εν λόγω αποφάσεις.

Μάλιστα, ο IMO, όπως τονίζεται σε σχετική ανακοίνωσή του,

θεωρεί απαραίτητο τα εμπλεκόμενα με την απόφαση μέρη (δηλαδή πλοία και λιμένες) να μην αναμένουν έως την καταληκτική ημερομηνία εφαρμογής της 1/7/04 για να προχωρήσουν στην εφαρμογή των μέτρων για δύο λόγους:

α) Για να μην έρθουν αντιμέτωπα με στενότητα χρόνου και αναγκαστούν να εφαρμόσουν ελλιπώς τα μέτρα και β) για να αποφευχθεί το φαινόμενο της επιβολής κυρώσεων σε περίπτωση που διαπιστωθεί ότι δεν έχει λάβει χώρα η πλήρης εναρμόνισή τους με τις απαιτήσεις της SOLAS και του ISPS Code.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να τονιστεί ότι δεν θα υπάρξουν επί πλέον χρονικά περιθώρια επέκτασης της παραπάνω ημερομηνίας για πλοία και λιμένες.

Παράλληλα, για τα κράτη-μέλη της SOLAS τα οποία θα έρθουν αντιμέτωπα με τυχόν δυσκολίες στην εφαρμογή των αποφάσεων, ο IMO συστήνει τα κράτη αυτά να έρθουν σε επαφή με το Τεχνικό Πρόγραμμα Συνεργασίας του Οργανισμού. Τέλος, συνιστά στα μέλη του να καλέσουν τις εταιρείες και τα πλοία, που φέρουν τη σημαία τους, σε αυξημένη προσοχή και ετοιμότητα.

Ο ΟΛΠ κοντά

στους κλάδους κρουαζιέρας

Ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιά συμμετείχε με περσιότερο στην παγκόσμια κύρια έκθεση «Sea trade», η οποία πραγματοποιήθηκε στο Μαϊάμι των ΗΠΑ.

Στην έκθεση, που είχε ως αντικείμενο την παρουσίαση της εξέλιξης των κλάδων της κρουαζιέρας, ο ΟΛΠ σε συνεργασία με τον «Αθήνα 2004» παρουσίασε τα έργα προετοιμασίας του προγράμματος «Ολυμπιακής φιλοξενίας» στο λιμάνι του Πειραιά.

Κατά τη διάρκεια της έκθεσης (3-6 Μαρτίου), η διοίκηση του Οργανισμού είχε την ευκαιρία να ανταλλάξει απόψεις με κορυφαία στελέχη ναυτιλιακών εταιρειών του τομέα της κρουαζιέρας, στο πλαίσιο προσέλευσης νέων προσεγγίσεων κρουαζιερόπλοιων τα οποία πρόκειται να χρησιμοποιούν το λιμάνι του Πειραιά ως αφετηρία (home port).



Επίσης, η διοίκηση του ΟΛΠ συναντήθηκε με τη διοίκηση της λιμενικής αρχής του New York and New Jersey Port Authority και αντάλλαξαν απόψεις για τα ζητήματα ασφαλείας των λιμενικών εγκαταστάσεων, της αντιμετώπισης περιβαλλοντικών προβλημάτων που σχετίζονται με τη λιμενική ανάπτυξη, της συνεργασίας με τους φορείς της αυτοδιοίκησης καθώς και της προοπτικής εμπορικής συνεργασίας μεταξύ των φορέων των δύο λιμένων.

Διόρθωση

Στο υπ. αρ. 58 τεύχος και στο αφιέρωμα «Ρυμουλκά», στη συνέντευξη του κ. Α. Γκιγκιλίνη ανεγράφη λανθασμένα ότι δραστηριοποιούνται στην Καβάλα με τέσσερα ρυμουλκά αντί

του ορθού: «Αυτήν τη στιγμή δραστηριοποιούμεστε με τέσσερα ρυμουλκά στη Θεσσαλονίκη, δύο εκ των οποίων είναι και ναυαγοσωστικά και με δύο ρυμουλκά στην Καβάλα».

GENERAL SHIPS' REPAIRS

PANAGIOTIS P. LIAKOS

ΕΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΑΠΟ ΤΟ 1970

10 Dervenakion Str, 185 45 Piraeus
Tel: (+30210) 463 0126 - 463 0823
Fax: (+30210) 461 9583
E-mail: liakos@otenet.gr





Μέτρα για τη ρύπανση της Μεσογείου

Με θέμα την καταπολέμηση της ρύπανσης της Μεσογείου Θαλάσσης (Rempec-Μάλτα) έγινε η 6η συνάντηση των Συνδέσμων (Focal Points) των Μεσογειακών Κρατών.

Κυριότεροι στόχοι της συνάντησης, μεταξύ άλλων, ήταν η εφαρμογή του προγράμματος και των δραστηριοτήτων του Rempec για την περίοδο 2000-2002, καθώς και η επισκόπηση των διαδικασιών του νέου πρωτοκόλλου των Δ.Σ. της Βαρκελώνης αναφορικά με τη συνεργασία στον τομέα της πρόληψης της ρύπανσης από πλοία και σε περίπτωση κινδύνου και αντιμετώπισης της ρύπανσης της Μεσογείου θάλασσας.

Πιο συγκεκριμένα, τα πιο σημαντικά σημεία που συζητήθηκαν ήταν η αύξηση των απαιτήσεων των Flag State αλλά και των Port State σε θέματα επιθεωρήσεων πλοίων, η ενδυνάμωση των MOU πάνω στα PSC (Port State Control), η επάρκεια των ευκολιών υποδοχής στους λιμένες και η ανάπτυξη-βελτίωση του διενεργούμενου από τα PSC ελέγχου σε θέματα παραγόμενων από πλοία απορριμμάτων.



Συνεχίζονται τα προβλήματα από το καθεστώς διέλευσης στο

Βόσπορο

Την τήρηση των διεθνών συμβάσεων και κανονισμών για τη διέλευση των Στενών του Βοσπόρου επιθυμεί η Ελλάδα. Αυτό υπογράμμισε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας σχετικά με τους περιοριστικούς όρους που εφαρμόζει η Τουρκία όσον αφορά τη διέλευση των Στενών των Δαρδανελίων από εμπορικά πλοία.

Να σημειωθεί πως πρόσφατα η Ρωσία προχώρησε σε διαμαρτυρία προς την τουρκική κυβέρνηση σχετικά με το καθεστώς που η δεύτερη εφαρμόζει στα Στενά σε ό,τι αφορά τα δεξαμενόπλοια. Απόρροια αυτού του καθεστώτος

είναι το γεγονός ότι σχηματίζονται μεγάλες ουρές από τάνκερ που περιμένουν (προερχόμενα από λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας) στο αγκυροβόλιο προκειμένου να τους δοθεί άδεια διέλευσης. Το γεγονός αυτό συνεπάγεται μεγάλες καθυστερήσεις και οικονομικές ζημιές για τις εταιρείες που διαχειρίζονται τα πλοία αυτά. Μάλιστα, η Ρωσία προσανατολίζεται στο να φέρει το όλο θέμα στο Συμβούλιο που θα λάβει χώρα στον IMO προκειμένου να ζητήσει την άρση του σχετικού καθεστώτος από πλευράς Τουρκίας.



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

New Threats New Regulations Same Partner.

**Ships have become terrorist targets
and potential terrorist weapons.**

Shipowners must meet new international
and national regulatory standards designed
to minimize such threats.

ABS has developed a clear, concise *Guide
for Ship Security* to assist owners understand
these new requirements and develop practical
strategies for compliance.

Simply call your nearest ABS representative
to discuss how ABS can help you develop
and implement, an effective, approved ship
security plan.

***Setting Standards of
Excellence in Marine
and Offshore Classification***



ABS

www.eagle.org

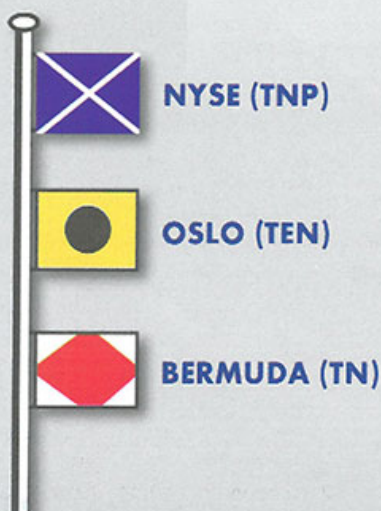
TSAKOS ENERGY NAVIGATION LIMITED (T.E.N.)



Fleet : 28 tankers

Average age : 6.5 years

Total dwt : 2.7 million



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

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

Fleet Manager

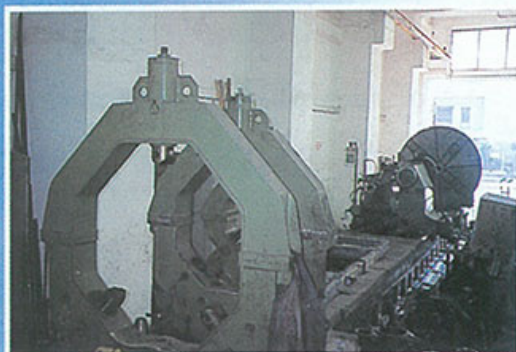
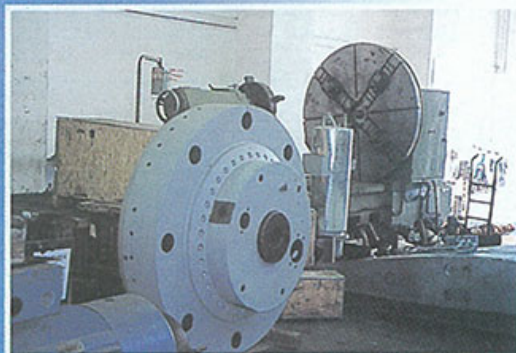


Tsakos Shipping & Trading S.A.



INJE GOV L.T.D.

GENERAL
AND SPECIALIZED
SHIP REPAIRS



HATLAPA
MARINE EQUIPMENT



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



Συνέντευξη

του Χρήστου Παπουτού, βουλευτή Α' Αθήνας
στη Λίσα Μαρέλου

Διεύρυνση και ευρωπαϊκή ολοκλήρωση: η επόμενη μέρα για την ελληνική ναυτιλία

Η ένταξη κρατών στην Ε.Ε. με πιο ανταγωνιστικά νηολόγια, όπως και κρατών με ισχυρότερη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, θα πλήξει το ελληνικό νηολόγιο και την ανταγωνιστικότητα των ελληνικών ναυπηγείων;

Η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία κατέχει μια πολύ σημαντική θέση τόσο στην παγκόσμια όσο και στην ευρωπαϊκή οικονομία, ενώ από πλευράς χωρητικότητας ο ελληνικός στόλος κατέχει την πρώτη θέση σε κοινοτικό επίπεδο.

Η ελληνική σημαία είναι μια σημαία ποιότητας, η οποία τηρεί πλήρως τους κανόνες διεθνούς ναυσιπλοΐας, δίνοντας μεγάλο βάρος σε θέματα ασφαλείας, αλλά τηρώντας και τους διεθνείς κανονισμούς για την εργασία,

παρέχει ασφάλεια στην εργασία των ναυτικών με την εξασφάλιση ελαχίστου αριθμού Ελλήνων ναυτικών στα ποντοπόρα με βάση τη χωρητικότητά τους, που καλύπτονται από ΣΣΕ μεταξύ της ΠΝΟ και της ΕΕΕ. Επίσης, παρέχει σωστή ασφαλιστική κάλυψη, αλλά και προστασία στα ξένα λιμάνια, όπου υπάρχουν προξενικά λιμεναρχεία. Η χώρα μας είναι η μόνη που διαθέτει τα περισσότερα προξενικά λιμεναρχεία στον κόσμο.

Δεν ήταν καθόλου τυχαίο γεγονός ότι κατά την επίσημη επίσκεψή μου στις ΗΠΑ, ως υπουργός, ο ομόλογος υπουργός Μεταφορών και Ναυτιλίας με προσφώνησε καλωσορίζοντας τον υπουργό της Ελλάδας, υπερδύναμης στην παγκόσμια ναυτιλία.

Είναι γεγονός ότι για αρκετά χρόνια, κυρίως, η αρκετά υψηλή φορολογία των ελληνικών ποντοπόρων πλοίων

δημιουργούσε σοβαρά αντικίνητρα, τα οποία δεν επέτρεπαν τη νηολόγηση νέων πλοίων στην ελληνική σημαία.

Όταν ανέλαβα το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας βασική μου προτεραιότητα ήταν η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας. Για το λόγο αυτόν και συστάθηκαν με πρωτοβουλία μου πέντε επιτροπές στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, στις οποίες συμμετείχαν εκπρόσωποι όλων

Λίγες ημέρες πριν από την έναρξη 10 νέων κρατών-μελών στην ευρωπαϊκή οικογένεια, ο Χρήστος Παπουτσής αναλύει τις προοπτικές και προκλήσεις που ανοίγονται για την ευρωπαϊκή ναυτιλία και τη ναυπηγική βιομηχανία.

Ο κ. Παπουτσής, γνώστης των ναυτιλιακών και ευρωπαϊκών θεμάτων, αναλύει τις παραμέτρους που ενδεχομένως να επηρεάσουν την ελληνική ναυτιλιακή οικονομία και τονίζει ότι τα νέα κράτη-μέλη είναι υποχρεωμένα να υιοθετήσουν πλήρως την ευρωπαϊκή νομοθεσία. Ο τ. υπουργός εκφράζει, ωστόσο, ανοιχτά την ανησυχία του για την παρούσα αναποτελεσματικότητα και δυσλειτουργία των ευρωπαϊκών οργάνων, που ενδεχομένως να οξυνθούν με την επικείμενη διεύρυνση της Ε.Ε.

παρεχομένων υπηρεσιών, που δημιουργούν σοβαρά κίνητρα για την όλο και μεγαλύτερη επιστροφή των πλοίων μας στην ποιοτική ελληνική σημαία μας.

Δεν πιστεύω, λοιπόν, ότι θα πρέπει να φοβάται κανείς από την είσοδο στην Ευρώπη κρατών-μελών με πιο ανταγωνιστικά νηολόγια. Γιατί απλά το ελληνικό νηολόγιο, η ελληνική σημαία είναι ποιοτική, προσφέρει

των φορέων της ελληνικής ναυτιλίας, όπου προτάθηκαν συγκεκριμένα μέτρα για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας. Η όλη προσπάθεια εστιάσθηκε στα ζητήματα φορολογίας των ελληνικών πλοίων, στα μητρώα ναυτικών, στην οργάνωση αγοράς εργασίας και στην αντιμετώπιση του προβλήματος της ανεργίας των Ελλήνων ναυτικών, στην άρτια και σύγχρονη εκπαίδευση των ναυτικών μας και στο μείζον ζήτημα της κοινωνικής τους ασφάλισης. Αποκαλύφθηκε, λοιπόν, πλήρως ότι η ανταγωνιστικότητα

δεν ενισχύεται αποκλειστικά και μόνον από τη σύνθεση των πληρωμάτων, αλλά απαιτεί μια συνολική προσέγγιση τόσο από την πλευρά της κυβέρνησης όσο και από την πλευρά των εφοπλιστών και των ναυτεργατών. Στην πραγματικότητα απαιτεί μια νέα κουλτούρα, βασισμένη στην αυτοπεποίθηση της δύναμης και στις δυνατότητες της ναυτιλίας μας στη νέα ευρωπαϊκή πραγματικότητα.

Έως σήμερα έχουν γίνει σημαντικά βήματα ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας και παράλληλα γίνεται σοβαρή προσπάθεια μαζί με όλους τους εμπλεκόμενους κοινωνικούς εταίρους, αλλά και τους οργανισμούς που δραστηριοποιούνται στο ναυτιλιακό χώρο, να δημιουργηθούν οι κατάλληλες προϋποθέσεις τόσο από πλευράς νομοθετικού πλαισίου όσο και από πλευράς υποδομών και



ένα πολλαπλό επίπεδο υπηρεσιών στο ελληνικό πλοίο και στους Έλληνες ναυτικούς και γίνεται όλο και πιο ελκυστικότερη, όχι μόνο για τους Έλληνες αλλά και για τους Ευρωπαίους εφοπλιστές.

Τώρα, όσον αφορά τη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, νομίζω ότι είναι αδύνατον να συγκρίνουμε την αντίστοιχη βιομηχανία των νέων κρατών-μελών, όπως για παράδειγμα η Πολωνία. Πρόκειται για χώρες με παράδοση πολλών ετών στη ναυπήγηση μεγάλων φορτηγών

πλοίων και με μεγάλη εμπειρία, αλλά και πολύ μεγάλες εγκαταστάσεις. Η ελληνική ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, όπως και όλες οι αντίστοιχες βιομηχανίες των λοιπών κρατών-μελών, λειτουργεί μέσα στην εσωτερική αγορά με σαφείς κανόνες ανταγωνισμού υγιούς και θεμιτού, τους οποίους πρέπει να σέβονται και να τηρούν με ευλάβεια, θα έλεγα όλοι. Τα ελληνικά ναυπηγεία κάνουν μια πολύ σημαντική προσπάθεια για να καταστούν περισσότερο ανταγωνιστικά και νομίζω ότι μέσα στο πλαίσιο των κοινοτικών κανόνων ανταγωνισμού δεν έχουν να φοβηθούν τίποτα από τα αντίστοιχα ναυπηγεία των νέων κρατών-μελών που θα πρέπει να εναρμονισθούν με την κοινοτική νομοθεσία.

Θεωρείτε ότι οι πρόσφατες κινητοποιήσεις της



Greenpeace στα λιμάνια της Εσθονίας διατυπώνουν την άποψη ότι τα νέα κράτη-μέλη δεν είναι ακόμα σε θέση να εφαρμόσουν επιτυχώς το κοινοτικό ναυτικό δίκαιο;

Η Greenpeace είναι μια διεθνώς ανεγνωρισμένη μη κυβερνητική οικολογική οργάνωση, η οποία δραστηριοποιείται παγκοσμίως σε θέματα προστασίας του περιβάλλοντος. Νομίζω όμως ότι παρόμοιες κινητοποιήσεις όπως η πρόσφατη στην Εσθονία έχουν γίνει κατά καιρούς και σε άλλες κοινοτικές χώρες, ανεξάρτητα από την κοινοτική νομοθεσία. Το κοινοτικό κεκτημένο, δηλαδή η κοινοτική νομοθεσία η οποία εφαρμόζεται σε κάθε νέο κράτος-μέλος μόλις ενταχθεί στην μεγάλη οικογένεια της Ευρώπης, είναι γεγονός. Δεν υπάρχει δυνατότητα μη εφαρμογής και αυτό έχει εξασφαλιστεί κατά τη διάρκεια της προενταξιακής περιόδου. Νομίζω ότι τα νέα κράτη-μέλη είναι σε θέση να εφαρμόσουν πλήρως τη ναυτιλιακή πολιτική είτε άμεσα είτε μετά ένα περιορισμένο χρονικό διάστημα προσαρμογής, όπως συνηθίζεται, αλλά δεν υπάρχει περίπτωση κατά τη γνώμη μου να υπάρχει θέμα αδυναμίας εφαρμογής της κοινοτικής πολιτικής. Υπάρχουν οι κατάλληλοι μηχανισμοί σε κοινοτικό επίπεδο που θα συνδράμουν στην πλήρη και επιτυχή εφαρμογή της κοινοτικής πολιτικής στις νέες χώρες-μέλη.

Θεωρείτε ότι ορισμένα κράτη-μέλη με διαφορετικό υπόβαθρο και κουλτούρα, επηρεασμένα από το πρόσφατο πολιτικό και οικονομικό παρελθόν τους, θα μπορέσουν να ανταπεξέλθουν στις νέες απαιτήσεις της ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς;

Νομίζω ότι έχει μεσολαβήσει ένα αρκετά μεγάλο χρονικό διάστημα από την πολιτική μεταρρύθμιση των ανατολικών χωρών, πρώην εταίρων της ΕΣΣΔ, και ουσιαστικά όλο αυτό το χρονικό διάστημα από την πτώση του Τείχους του Βερολίνου μέχρι σήμερα τα κράτη αυτά έχουν ενταχθεί πλήρως και λειτουργούν με δημοκρατικούς θεσμούς και στο πνεύμα της οικονομίας της αγοράς, της ελεύθερης αγοράς, όπως είναι και η ενιαία ευρωπαϊκή αγορά. Να σας θυμίσω ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση είναι «κοντά» τους από την αρχή της μεταρρύθμισης αυτής και οι περισσότερες από αυτές είχαν συνάψει ειδικές διμερείς συμφωνίες εμπορικής συνεργασίας με την τότε Ευρωπαϊκή Κοινότητα. Πέρα δε από αυτό, προκειμένου να ενταχθεί μια χώρα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, πρέπει να πληροί κάποια βασικά κριτήρια τα οποί-

α τα νέα κράτη-μέλη σαφώς και πληρούν, και άλλωστε για το λόγο αυτόν εντάχθηκαν. Όσον αφορά την κουλτούρα και το υπόβαθρο, θα πω μόνον ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση συγκεντρώνει στους κόλπους της διαφορετικούς λαούς, με διαφορετικά ήθη, έθιμα και συνήθειες, με διαφορετικό εθνικό πολιτισμό και κουλτούρα, αλλά όπως διαπιστώνουμε όλοι μας, επιβιώνει μέσα από αυτήν την πολυμορφικότητα και την «υπερεθνικότητα» και την αμοιβαία πρόκληση των διαφόρων πολιτισμών. Πιστεύω, λοιπόν, ακράδαντα ότι τα νέα κράτη-μέλη θα μπορέσουν με πολύ μεγάλη επιτυχία να επιβιώσουν στην ενιαία ευρωπαϊκή αγορά, γιατί έχουν μάθει ήδη να δραστηριοποιούνται και να λειτουργούν με τις αρχές και τους κανόνες της.

Από την εμπειρία σας στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή πιστεύετε ότι τα όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι έτοιμα να ανταποκριθούν στην αύξηση των δραστηριοτήτων και υποχρεώσεών τους;

Νομίζω ότι όπως μέχρι σήμερα έτοι και στο μέλλον τα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα θα αντιμετωπίσουν σοβαρό πρόβλημα δυσλειτουργίας και αναποτελεσματικότητας. Τα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα προετοιμάζονται από την εποχή που ήμουν επίτροπος. Θα επανδρωθούν με νέο ανθρώπινο δυναμικό, κατά προτίμηση προέλευσης από τα νέα κράτη-μέλη, και μετά μια φυσιολογική περίοδο προσαρμογής στα νέα δεδομένα, δεν νομίζω ότι θα αντιμετωπίσουν σοβαρό πρόβλημα.

Το γλωσσικό πρόβλημα, που θα κληθεί να αντιμετωπίσει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, μπορεί να αποτελέσει τροχοπέδη για τις άμεσες λήψεις αποφάσεων;

Η Ευρώπη λειτουργεί με τρεις γλώσσες, Αγγλικά, Γαλλικά & Γερμανικά. Όλα αυτά εξασφαλίζουν την αποτελεσματική και έγκαιρη λειτουργία και πολύ περισσότερο την άμεση λήψη αποφάσεων από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, κάτι το οποίο δεν πρόκειται να πληγεί από τη διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τα νέα κράτη-μέλη. Αλλά η χρήση όλων των γλωσσών στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο Υπουργών είναι απαραίτητη προϋπόθεση για τη δημοκρατία, τη διαφάνεια και το δικαίωμα των Ευρωπαίων πολιτών να ενημερώνονται και να ελέγχουν την ευρωπαϊκή νομοθετική και εκτελεστική εξουσία στη μητρική τους γλώσσα.



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 braided Ropes for ships and offshore platforms

Stockists of:

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

Stocks Around the World:

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

D. KORONAKIS S.A.

Head Office: 56, Grivas Str., 185 45 PIRAEUS - GREECE • TEL: +30 210 4060600 (40 Lines)
FAX: +30 210 4615211 • e-mail: koronaki@otenet.gr • website: www.koronakis.gr



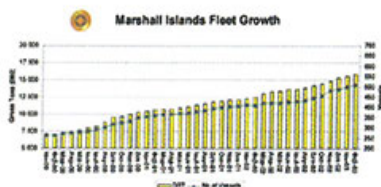
Member of EUROCORD & EWRIS



Associated member
INTERTANKO

Επιμέλεια:

Ηλίας Μνισίας

MARSHALL ISLANDS
MONTHLY STATISTICAL REPORT

Ανοδική παρουσιάζεται η πορεία του νηολογίου των Νήσων Μάρσαλ αφού τους τελευταίους δύο μήνες εγγράφηκαν ακόμα 2 πλοία της εταιρείας **Levant Maritime**.

Τα δύο νεότευκτα πλοία **Nissos Kipros** και **Nissos Hios**, τύπου **Ultra Handymax Bulk Carrier**, κατασκευάστηκαν στα ναυπηγεία **Sanoyas Hishino Meiho Corp.** στη Μιζουσίμα της Ιαπωνίας. Η διαχειρίστρια εταιρεία **Levant Maritime Intl.** ολοκλήρωσε με την παραλαβή εννέα σε σύνολο αδελφών πλοίων την ανανέωση του στόλου της. Έξι από τα παραπάνω νεότευκτα πλοία της εταιρείας ύψωσαν τη σημαία των Νήσων Μάρσαλ. Το νηολόγιο της χώρας κατά την πρόσφατη απογραφή συμπεριλαμβάνει 510 πλοία, μεταξύ των οποίων συγκαταλέγονται και τα δύο μεγαλύτερα στον κόσμο δεξαμενόπλοια διηλίου τοιχώματος, τα **ULCC Hellespont Alhambra** και **Hellespont Tara**.

Το συγκεκριμένο νηολόγιο θεωρείται ένα από τα πλέον ανερχόμενα στη ναυτιλιακή αγορά, αφού παρουσιάζει μια ανοδική πορεία και χαίρει της εκτιμήσεως των διεθνών λιμενικών αρχών που επιβλέπουν την ποιότητα και την αξιοπιστία των διεθνών νηολογίων. Η **International Registries Inc. (IRI)**, με πολυετή εμπειρία στο χώρο της ναυτιλίας και γραφεία στα περισσότερα ναυτιλιακά κέντρα, έχει αναλάβει επιτυχώς από τη Δημοκρατία των Νήσων Μάρσαλ την οργάνωση και λειτουργία του νηολογίου της χώρας.

Η πρόσφατη επίσκεψη του γ.γ. του IMO κ. O' Neil στην έδρα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και η συνάντησή του με την αντιπρόεδρο κα **De Palacio** σχολιάστηκε εκτενώς από το διεθνή Τύπο, τους πανεπιστημιακούς και ναυτιλιακούς παρατηρητές. Αρκετοί ισχυρίζονται ότι ο ρόλος της Επιτροπής, ειδικά σε θέματα προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος, πιθανώς να υπερβαίνει τις αρμοδιότητές της και να παρεμποδίζει το διεθνές νομοθετικό έργο του IMO. Είναι μάλιστα



γνωστό ότι η Ε.Ε. επιθυμεί την ένταξή της στον IMO, όχι απλώς στη θέση του παρατηρητή ή του συμβούλου -που ήδη έχει- αλλά και με δικαίωμα ψήφου. Ακαδημαϊκοί κύκλοι υποστηρίζουν ότι οι επιδιώξεις της Επιτροπής σχετικά με την ένταξη ως πλήρους μέλους του IMO δεν θα ευδοκιμήσουν, αφού στον Οργανισμό ως μέλη με δικαίωμα ψήφου μπορούν να συμπεριληφθούν μόνον τα κράτη-μέλη στον ΟΗΕ (η Ευρωπαϊκή Ένωση, ως γνωστόν, δεν είναι μέλος του ΟΗΕ). Κατά την επίσκεψή του στις Βρυξέλλες, ο κ. O' Neil αντάλλαξε πληροφορίες και απόψεις με τα αρμόδια μέλη και στελέχη της Ε.Ε.

Η ευρωπαϊκή πλευρά τόνισε τη σημασία της επανεξέτασης της συνθήκης **MARPOL** και τη σύντομη οριστικοποίηση μιας κοινής πολιτικής σε θέματα λιμένων καταφυγής και ευαίσθητων θαλασσίων περιοχών. Η κα **De Palacio** τόνισε τον ουσιαστικό ρόλο που πρέπει να διαδραματίζει η Ε.Ε. εντός των κόλπων του IMO και ζήτησε τη διαρκή και σταθερή συνεργασία των δύο φορέων για τη χάρση κοινών στρατηγικών.

Σε πρόσφατη ανακοίνωσή της η Ευρωπαϊκή Επιτροπή γνωστοποίησε την πρωτοβουλία της για άμεση υιοθέτηση οδηγίας, με την οποία θα ποινικοποιείται η πρόκληση θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία.

Σύμφωνα με την οδηγία, η ποινικοποίηση θα αφορά ενδεχομένως τον πλοίαρχο, τον ιδιοκτήτη, το διαχειριστή, το ναυλωτή ή/και το νηογνώμονα του πλοίου, εάν και εφόσον αποδειχθεί από πλευράς τους πρόθεση ή ενσυνείδητη αμέλεια για πρόκληση θαλάσσιας ρύπανσης. Η οδηγία αντικατοπτρίζει τις επιδιώξεις του Συμβουλίου Υπουργών Ναυτιλίας και την πρόθεσή του για επανεξέταση της νομοθεσίας μετά το ναυάγιο του **Prestige**.

Η οδηγία θα συμπεριλαμβάνει κατευθυντήριες γραμμές για πολλά ζητήματα σχετικά με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.



HARBOUR TOWAGE TERMINALS ► SALVAGE TRANSPORT & HEAVY LIFT

WWW.SMIT.COM

OUR EXPERIENCE, YOUR ADVANTAGE





Υπέρ της ελευθέρωσης των λιμενικών υπηρεσιών τάχθηκε πρόσφατα το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Η ρύθμιση αυτή αφορά τους λιμένες στους οποίους η μέση ετήσια κίνηση είναι μεγαλύτερη από 1,5 εκατομμύριο τόνους ή 200.000 επιβάτες.



Επιμέλεια:
Γ. Κιβωτός

Απελευθέρωση

λιμενικών υπηρεσιών

Πιο συγκεκριμένα, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε τις εξής τροπολογίες επί της κοινής θέσης του Συμβουλίου, που ουσιαστικά βασίζονται στις αρχικές θέσεις που είχαν υιοθετηθεί κατά την πρώτη ανάγνωση:

Το Κοινοβούλιο επιμένει στην αρχική του θέση σε ό,τι αφορά την αποφυγή διακριτικής μεταχείρισης εκ μέρους των κρατικών αρχών στα λιμάνια, ώστε να μην πληγεί ο ανταγωνισμός μεταξύ ευρωπαϊκών λιμένων.

Επίσης το Κοινοβούλιο εμμένει στη θέση του, πως οι υπηρεσίες λιμενικής πλοήγησης πρέπει να εξαιρεθούν παντελώς του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας και υποστηρίζει ότι η ρύθμισή τους θα πρέπει να παραμείνει στην αποκλειστική αρμοδιότητα των κρατών-μελών.

Αναλυτικότερα, σύμφωνα με την Επιτροπή Μεταφορών, οι υπηρεσίες πλοήγησης, για λόγους δημοσίου συμφέροντος που συνδέονται με την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών, δεν πρέπει να υπαχθούν στις ρυθμίσεις για την πρόσβαση στην αγορά των εμπορικών λιμενικών υπηρεσιών.

Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι η ρύθμισή τους θα πρέπει να εξακολουθήσει να εναπόκειται στην αρμοδιότητα των κρατών-μελών, ούτως ώστε να λαμβάνονται υπ' όψιν οι

εκάστοτε τοπικές συνθήκες και να εξασφαλιστούν οι καλύτερες εγγυήσεις ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας σε ευαίσθητες περιοχές.

Τέλος, το Κοινοβούλιο διαφωνεί μερικώς με το Συμβούλιο τόσο σε ό,τι αφορά το ζήτημα της επέκτασης της αυτοεξυπηρέτησης όσο και την απασχόληση τακτικού χερσαίου προσωπικού, καθώς κρίνεται ότι τα μέτρα αυτά θα έθεταν σε κίνδυνο την αποτελεσματικότητα των λιμενικών υπηρεσιών.

Για τους λόγους αυτούς, το Κοινοβούλιο εκτιμά ότι η αυτοεξυπηρέτηση θα πρέπει να περιορίζεται αυστηρά και μόνον στο «θαλάσσιο προσωπικό».

Ειδικότερα, η ρύθμιση αυτή λαμβάνεται προκειμένου να προστατευθεί το εργατικό προσωπικό των κοινοτικών λιμένων, από τη δυνατότητα που διαθέτουν οι εταιρείες να κάνουν χρήση των λιμενικών υποδομών απασχολώντας δικό τους λιμενεργατικό προσωπικό (κυρίως σε περιπτώσεις όπως η φορτοεκφόρτωση πλοίων).

Στόχος των βουλευτών είναι η αποτροπή του κινδύνου κατάληψης των θέσεων εξειδικευμένων εργαζομένων από ανειδίκευτους, και κατά συνέπεια φθηνότερους, εργάτες στους κοινοτικούς λιμένες.



Οι πρώτες αντιδράσεις

Ο ευρωβουλευτής της Νέας Δημοκρατίας και εκπρόσωπος του Ευρωπαϊκού Λαϊκού Κόμματος για θέματα μεταφορών κ. Κωστής Χατζηδάκης τάχθηκε υπέρ της απελευθέρωσης όπως την αντιλαμβάνεται το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, υπογραμμίζοντας χαρακτηριστικά: «Θέλω να πω σε αυτούς που τοποθετούνται εναντίον της απελευθέρωσης των λιμενικών υπηρεσιών, ότι δεν μπορώ να καταλάβω πώς είναι δυνατόν να είμαστε υπέρ της απελευθέρωσης των σιδηροδρόμων, υπέρ της απελευθέρωσης των αεροπορικών συγκοινωνιών, υπέρ της απελευθέρωσης των τηλεπικοινωνιών, αλλά να είμαστε εναντίον της απελευθέρωσης των λιμενικών υπηρεσιών. Δεν μπορούμε να έχουμε δύο μέτρα και δύο σταθμά. Για μένα τουλάχιστον είναι ακατανόητο».

Παράλληλα, ο κ. Χατζηδάκης τόνισε ότι η απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών μεσο/μακροπρόθεσμα θα ωφελήσει και τους εργαζόμενους στα λιμάνια, διότι θα δημιουργήσει καινούργιες θέσεις εργασίας και θα συμβάλει στην περαιτέρω ανάπτυξη των λιμενικών υπηρεσιών.

Σε επίπεδο λιμένων, ο Οργανισμός Ευρωπαϊκών Λιμένων (European Sea Ports Organization - ESPO) με ανακοίνωσή υπογραμμίζει ότι η εξεύρεση μιας συμβιβαστικού τύπου λύσης μεταξύ Συμβουλίου και Κοινοβουλίου είναι απαραίτητη. Στην ίδια ανακοίνωση, ο ESPO εκφράζει τη δυσανεμία του σχετικά με το γεγονός ότι το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο εξαίρεσε τις υπηρεσίες λιμενικής πλοήγησης από την οδηγία. Σχετικά με το θέμα της επέκτασης της αυτοεξυπηρέτησης, ο ESPO επιφυλάχθηκε να αναλύσει τις εφ' όλης της ύλης συνέπειες μιας τέτοιας ρύθμισης, πριν προτείνει συγκεκριμένες τροποποιήσεις - αλλαγές.

Ωστόσο, οι πρόσφατες αποφάσεις του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ξεσήκωσαν τις αντιδράσεις των Ευρωπαίων μεταφορέων, οι οποίοι διαμέσου του επίσημου οργάνου τους, του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Μεταφορέων (European Shippers Council), εξέφρασαν την αντίθεσή τους σε ό,τι αφορά την ελευθέρωση τόσο των πλοηγικών υπηρεσιών όσο και στο ζήτημα της αυτοεξυπηρέτησης. Το European Shippers Council (ESC) υποστηρίζει ότι οι δύο αυτές ρυθμίσεις θέτουν σε κίνδυνο το μέλλον της βιομηχανίας της ναυτιλίας καθώς και της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων. Σύμφωνα με τον Andrew Trail, πρόεδρο του τμήματος Ναυτιλιακής Πολιτικής του βρετανικού Freight Transport Association, «το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο απώλεσε μια μεγάλη ευκαιρία να βελτιώσει την ποιότητα των λιμενικών υπηρεσιών και να αναβαθμίσει το προφίλ της ναυτιλίας και των μεταφορέων».

Παράλληλα, η υπεύθυνη Πολιτικής του ESC, Nikolette Van der Jagt, τόνισε στα «Ναυτικά Χρονικά» σχετικά με το θέμα

ότι η οδηγία αυτή είναι μια ευκαιρία για τους λιμένες να εκμοντερνιστούν και να αυξήσουν την αποδοτικότητά τους σε επίπεδο διαχείρισης φορτίων. Για την κα Van der Jagt το αποτέλεσμα αυτής της ψηφοφορίας ενδεχομένως να σημειώνει την απώλεια επίτευξης βελτιωμένης παραγωγικότητας και ανταγωνιστικότητας από την πλευρά των μεταφορέων, η οποία με τη σειρά της θα αποδυναμώσει το επίπεδο υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές σε ευρωπαϊκή κλίμακα. Σύμφωνα με τις πρώτες εκτιμήσεις του ESC, πάντως, η σχετική οδηγία παραχωρεί στους μεταφορείς την καλύτερη δυνατόν λύση για βελτίωση του τρόπου εργασίας τους και τη βελτίωση των επιχειρησιακών διαδικασιών μεταξύ ευρωπαϊκών λιμένων. Κατά την κα Van der Jagt, θα αναβαθμίσει το ρόλο των λιμένων αναδεικνύοντάς τους σε βασικούς άξονες των μεταφορών και θα δημιουργήσει συνθήκες ανταγωνισμού μεταξύ αυτών. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, μόλις τον περασμένο Φεβρουάριο, έκανε λόγο στο ψήφισμά του για «αναβάθμιση του ρόλου των λιμένων, για την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών». Το ESC, πάντως, εξέφρασε την έκπληξή του σχετικά με τη συγκεκριμένη αντίφαση μεταξύ του συγκεκριμένου ψηφίσματος και της απόφασης της 11ης Μαρτίου 2003 του Κοινοβουλίου, όσον αφορά την απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών.

Η ψήφιση αυτής της οδηγίας -υποστηρίζει η υπεύθυνη Πολιτικής του ESC- θέτει σε κίνδυνο τις δυνατότητες της βιομηχανίας να εκμεταλλευτούν στα μέγιστα τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων, η οποία αποτελεί έναν παράγοντα ουσίας στην πορεία της δεκαετούς στρατηγικής που έχει εκπονήσει η Ε.Ε. σε επίπεδο μεταφορών. Η οδηγία αυτή αποτελεί ένα πλήγμα στον εκμοντερνισμό των λιμένων. Η αύξηση της αποδοτικότητας ευνοείται από τον ανταγωνισμό της ίδιας της αγοράς σε ό,τι αφορά τις λιμενικές εργασίες (όπως τη διαχείριση φορτίων) και είναι παράγοντας ουσίας στην απλούστευση των διαδικασιών φορτοεκφόρτωσης πλοίων σε ένα λιμένα. Μόνο αυτός ο παράγοντας θα δώσει -κατά την κα Van der Jagt- στη ναυτιλία κοντινών αποστάσεων το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα που απαιτείται για την αύξηση του μεριδίου τους στην αγορά. Αυτή η πρωτοβουλία φαίνεται να έχει ως μόνο στόχο να αποθαρρύνει τους μελλοντικούς μεταφορείς να λειτουργήσουν υπό καθεστώς ανταγωνισμού με τους ήδη υπάρχοντες μεταφορείς.

Το ESC καταλήγει ότι θα συνεχίσει να παρακινεί το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο προς την αναζήτηση (οποιαδήποτε αυτή είναι εφικτή) της ενδυνάμωσης της επιχειρηματικότητας στην Ευρώπη, αντί να την παρεμποδίζει.





Οι ελληνικές επιχειρήσεις αντανακλούν την πορεία της οικονομίας μας

Ασκώντας αυστηρή κριτική στην ακολουθούμενη κυβερνητική οικονομική πολιτική, ο βουλευτής της Ν.Δ. Δημήτρης Κωστόπουλος αναλύει την υπάρχουσα πολιτική και νομοθεσία για την ανταγωνιστικότητα των ελληνικών επιχειρήσεων. Ο βουλευτής της αξιωματικής αντιπολίτευσης αναφέρεται στους προγραμματικούς στόχους της Ν.Δ. σχετικά με την ανάπτυξη των επιχειρήσεων και τη δημιουργία θετικού οικονομικού κλίματος στη χώρα μας.

Συνέντευξη του Δημήτρη Κωστόπουλου, βουλευτή Αρκαδίας της Ν.Δ.
στον Ηλία Μνίσια

Μπορείτε να μας δώσετε μία σύντομη ανάλυση της πορείας των εισηγμένων στο ΧΑΑ εταιρειών, καθώς και τις προοπτικές και γενικές επιπτώσεις για την ελληνική οικονομία;

Το 1999 ήταν το έτος που εισήχθησαν οι περισσότερες εταιρείες στο ελληνικό Χρηματιστήριο. Η πλειονότητά τους εισήχθη με τιμές πολύ μεγαλύτερες των πραγματικών. Ενώ η διεθνής πρακτική λέει ότι οι τιμές εισαγωγής των μετοχών είναι μέχρι 30 φορές μεγαλύτερες από τα κέρδη, στο ελληνικό Χρηματιστήριο οι τιμές εισαγωγής διαμορφώθηκαν σε επίπεδα 150 φορές και πλέον μεγαλύτερες από τα κέρδη. Αυτό σημαίνει ότι οι τιμές των μετοχών ήταν πλασματικές.

Η ευθύνη βαρύνει τις επιχειρήσεις, τις ανάδοχες εται-

ρείες, αλλά κυρίως βαρύνει τις διοικήσεις του Χρηματιστηρίου και της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς, που δεν προέβησαν σε ουσιαστικό έλεγχο των δελτίων ενημερότητας.

Η μη δυνατότητα ουσιαστικού ελέγχου, όπως ισχυρίζονται οι υπεύθυνοι του Χρηματιστηρίου και της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς, είναι αληθής, αλλά αυτό δεν τους απαλλάσσει της ευθύνης τους ότι δεν εισηγήθηκαν ανάλογη θεσμοθέτηση στην κυβέρνηση, η οποία, πέραν των άλλων ευθυνών της, ευθύνεται και για το λόγο αυτόν.

Σήμερα, πολλές επιχειρήσεις που είναι εισηγμένες στο ΧΑΑ έχουν κακή οικονομική πορεία με μειωμένους κύκλους εργασιών, ενώ πολλές από αυτές είναι ζημιολογικές. Άλλες δεν προέβησαν σε επενδύσεις των κεφα-

λαίων που άντλησαν από το Χρηματιστήριο για τους σκοπούς που προέβλεπαν τα δελτία ενημερότητας, όπως και πολλές άλλες έχουν ίδια κεφάλαια, τα οποία είναι πολύ μικρότερα από τα κεφάλαια που άντλησαν από το Χρηματιστήριο. Αυτό σημαίνει ότι δεν υπάρχει ουσιαστικός έλεγχος του αν επενδύθηκαν ή όχι τα κεφάλαια που αντλήθηκαν από το Χρηματιστήριο.

Το ΧΑΑ είναι βασικός θεσμός της φιλελεύθερης οικονομίας και είναι αναγκαίος για την άντληση υγιών και φθινών κεφαλαίων για τη διενέργεια επενδύσεων και γενικώς για τη λειτουργία των επιχειρήσεων.

Η κακή πορεία των επιχειρήσεων σημαίνει και κακή πορεία της οικονομίας, αφού έτσι ούτε αναμενόμενη παραγωγή προϊόντων έχουμε ούτε επενδύσεις γίνονται ούτε η απασχόληση αυξάνεται ούτε αυτοδύναμη ανάπτυξη έχουμε.

τα ψηφίστηκε σχετικός νόμος, που περιλαμβάνει ελάχιστα κίνητρα για την τόνωσή της, για τα οποία, όταν ο πρόεδρος του ΣΕΒ ρωτήθηκε από τον ομιλούντα αν θα γίνουν επενδύσεις με αυτόν το νόμο, η απάντηση ήταν: καμία!

Φορολογικός νόμος ψηφίστηκε. Περιλαμβάνει κάποιες θετικές διατάξεις, κυρίως ως προς τη μεταβίβαση των μετοχών και των εταιρικών μεριδίων, αυτό όμως δεν είναι αυτό που λέμε σύγχρονο φορολογικό σύστημα.

Συνεπώς καμία ουσιαστική ενίσχυση της επιχειρηματικότητας δεν θεσμοθετήθηκε από την παρούσα κυβέρνηση. Σε σχέση με το δεύτερο σκέλος της ερώτησής σας, κανένας προστατευτισμός δεν υφίσταται για καμία ελληνική επιχείρηση. Αυτό που συμβαίνει στην πράξη είναι η ενίσχυση κάποιων επιχειρήσεων, κυρίως με την ανάθεση απευθείας έργων ή προμηθειών, ή με φωτογραφικές διατάξεις σε διαγωνισμούς.

Η ελληνική οικονομία, όπως είναι διαρθρωμένη, δεν είναι ανταγωνιστική, διότι έχει προβλήματα υγιούς ανταγωνισμού, υψηλού κόστους και ποιότητας προϊόντων σε σχέση με τα προϊόντα των ανταγωνιστριών χωρών. Σε αυτό βασικά συντελεί το περιβάλλον, στο οποίο αναπτύσσονται, που γέμει γραφειοκρατικών δυσκολιών ως προς τη σύσταση, τη λήψη αδειών και τη λειτουργία τους. Το ισχύον φορολογικό σύστημα είναι δυσνόητο, πολυδάπανο, πολύνομο και με αυξημένους συντελεστές, ενώ ο αναπτυξιακός νόμος δεν παρέχει κίνητρα για επενδύσεις.

Επακόλουθο είναι: οι επιχειρήσεις να μην εκσυγχρονίζονται τεχνολογικά, να είναι ζημιόγρονες, το εμπορικό ισοζύγιο να διευρύνεται αρνητικά, με τις εισαγωγές να είναι τριπλάσιες από τις εξαγωγές, και ο παραγωγικός ιστός της χώρας να αλλοιώνεται συνεχώς.

Πώς σχολιάζετε την κυβερνητική πολιτική σε σχέση με την ανταγωνιστικότητα των ελληνικών επιχειρήσεων; Υπάρχει προστατευτισμός σε μερικές κερδοφόρες εταιρείες;

Η κυβέρνηση κατά τη συζήτηση του προϋπολογισμού του 2002 ισχυρίστηκε ότι το οικονομικό έτος 2002 θα ήταν έτος ενίσχυσης της επιχειρηματικότητας, σύγχρονου φορολογικού συστήματος και νέου αναπτυξιακού νόμου. Αναπτυξιακό νόμο όμως δεν είδαμε. Για την επιχειρηματικότη-

Θα υπάρξουν οικονομικές επιπτώσεις στην εσωτερική αγορά από τον πόλεμο στο Ιράκ; Ο πόλεμος θα αποτελέσει κυβερνητική δικαιολογία για την κακή πορεία των επιχειρήσεων;

Ουδείς αμφιβάλλει ότι ο πόλεμος θα επηρεάσει αρνητικά και την ελληνική οικονομία, αφού οι διεθνείς αγορές θα κλονιστούν, η κατανάλωση θα περιορισθεί και το κόστος των προϊόντων θα αυξηθεί λόγω της αύξησης της τιμής του πετρελαίου. Ο πληθωρισμός θα αυξηθεί περισσότερο και οι Έλληνες πολίτες θα γίνουν ακόμα φτωχότεροι.

Το ότι η κυβέρνηση θα προσπαθήσει να αιτιολογήσει τη μέχρι σήμερα κακή οικονομική της πολιτική λόγω πολέμου, είναι δεδομένο, αλλά αυτό δεν μπορεί να αλλάξει την ουσία των πραγμάτων, αφού έως σήμερα σχεδόν όλοι οι δείκτες της οικονομίας είναι αρνητικοί, ο πληθωρισμός είναι διπλάσιος από το μέσο ευρωπαϊκό, η καταγεγραμμένη ανεργία είναι η ψηλότερη σχεδόν στην Ευρώπη και η οικονομία μας, όπως προανέφερα, δεν είναι ανταγωνιστική. Η δυσμενής κατάσταση της ελληνικής οικονομίας σε συνδυασμό με τον επερχόμενο πόλεμο θα χειροτερεύσουν τη θέση των περισσότερων ελληνικών επιχειρήσεων.

Για ποιο λόγο είναι σε κατάσταση εξαθλίωσης το ελληνικό εμπόριο; Θα περιοριστεί η εμπορική κατανάλωση του πολίτη, άρα και θα ενταθεί η κρίση στην αγορά;



Δεν θα ήθελα να χρησιμοποιήσω τον όρο εξαθλίωση για την πορεία του εμπορίου. Πάντως, η κακή πορεία του είναι αποτέλεσμα του περιορισμού των εισοδημάτων, αλλά και της μη ανταγωνιστικότητας των ελληνικών προϊόντων. Έτσι φθάσαμε στο σημείο να εισάγονται ακόμα και γεωργικά προϊόντα που παράγονται στην Ελλάδα σε μεγάλες ποσότητες και καλές ποιότητες, με αποτέλεσμα τα ελληνικά προϊόντα να παραμένουν αδιάθετα.

Το τελευταίο διάστημα παρατηρούμε μείωση της κατανάλωσης και κατ' επέκταση μείωση του εμπορίου, διότι τα εισοδήματα των Ελλήνων περιορίζονται, κυρίως λόγω χαμηλών εισοδηματικών αυξήσεων και υψηλού πληθωρισμού. Επίσης παρατηρούμε σοβαρή μείωση των καταναλωτικών δανείων το έτος 2002 σε σχέση με το 2001, περίπου κατά 50%. Η αναμενόμενη κατανάλωση θα μειωθεί έτι περαιτέρω και η κρίση στην αγορά θα ενταθεί.

Υπάρχει τελικά ανεργία στην Ελλάδα; Η προσωρινή υποαπασχόληση και το επτάωρο είναι πανάκεια για την ανεργία;

Στην Ελλάδα υπάρχει μεγάλη ανεργία. Η καταγεγραμμένη είναι περίπου 10% του ενεργού πληθυσμού, χωρίς να συμπεριλαμβάνει εκείνους που υποαπασχολούνται ή που εκπαιδεύονται με διάφορα προγράμματα. Πιστεύω ότι η ανεργία δεν αντιμετωπίζεται ουσιαστικά ούτε με μείωση του ωραρίου απασχόλησης ούτε με υποαπασχόληση.

Η λύση του προβλήματος περνά μέσα από την ανάπτυξη της οικονομίας, η οποία θα προέλθει βασικά από επενδύσεις. Υπάρχουν πολλοί τομείς της οικονομίας που μπορούν να απορροφήσουν μεγάλο ποσοστό της ανεργίας. Αναφέρονται ενδεικτικά στις μικρομεσαίες επιχειρήσεις που ανέρχονται σε 750.000 περίπου και που, αν ενισχυθούν με ουσιαστικά μέτρα, νέες τεχνολογίες και με τη δημιουργία θετικού οικονομικού κλίματος, μπορούν να δημιουργήσουν πολλές νέες θέσεις εργασίας, και στον τουρισμό, ο οποίος, με καλύτερη οργάνωση, επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου και με προσφορά νέων υπηρεσιών, μπορεί

να απορροφήσει μεγάλο ποσοστό της ανεργίας.

Ποιες είναι οι προτάσεις της Ν.Δ. για βελτιωμένη επιχειρηματικότητα και οι συστάσεις για επενδυτές και επιχειρηματίες;

Η Ν.Δ. με τη φιλελεύθερη ιδεολογία της και το φιλελεύθερο πρόγραμμά της πιστεύει ότι με την εφαρμογή του μπορεί να δώσει λύσεις στα προβλήματα των Ελλήνων. Στόχος της είναι η ανάπτυξη με κοινωνικό πρόσωπο.

Το πρόγραμμα της Ν.Δ. περιλαμβάνει μέτρα για τη δημιουργία θετικού οικονομικού κλίματος, ώστε να γίνουν επενδύσεις και από Ξένα και από εγχώρια κεφάλαια.

Ενδεικτικά αναφέρω πως η Νέα Δημοκρατία, ως κυβέρνηση, θα περιορίσει τη γραφειοκρατία και τα υφιστάμενα αντικίνητρα για τη δημιουργία και λειτουργία επιχειρήσεων, θα ψηφίσει φορολογικό νόμο απλό, κατανοητό, δίκαιο, ισχύος μακράς διάρκειας και με μειωμένους φορολογικούς συντελεστές και για τους πολίτες και για τις επιχειρήσεις και θα ψηφίσει αναπτυξιακό νόμο με κίνητρα ανάλογα των ανταγωνιστριών χωρών.

Στόχος μας είναι η αύξηση του εθνικού πλούτου, ώστε το μερίδιο που θα αναλογεί σε κάθε Έλληνα να είναι μεγαλύτερο. Η Ελλάδα έχει μέλλον και κατ' επέκταση οι ελληνικές επιχειρήσεις.

Μεγάλο μέρος της εσωτερικής αγοράς μπορεί να καλυφθεί από προϊόντα παραγόμενα στην Ελλάδα. Αλλά και οι εξαγωγές μας, εφ' όσον οργανωθούν σωστά, μπορούν να αυξηθούν όχι μόνον προς τους βόρειους γείτονές μας, αλλά και προς όλο τον κόσμο.

Το επιχειρηματικό δαιμόνιο του Έλληνα είναι δεδομένο. Παρατηρούμε ακόμα και στους σημερινούς, χαλεπούς καιρούς ελληνικές βιομηχανίες να εξαγωγήν σχεδόν ολόκληρη την παραγωγή τους στο εξωτερικό.

Η δυνατότητα αυτή θα είναι ακόμη μεγαλύτερη, εάν υπάρξει κρατική μέριμνα και ενίσχυση των επιχειρήσεων, όπως προανέφερα.

Τα αποτελέσματα, είμαι βέβαιος, θα είναι εντυπωσιακά.

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



Ο ρόλος του ICS και του προκατόχου του, της CENSA

Στόχοι και επιδιώξεις του Shipping Policy Committee

Άρθρο του Νίκου Μ. Περατικού, προέδρου Shipping Policy
Committee του International Chamber of Shipping

Το SPC του ICS, του οποίου είμαι πρόεδρος, γεννήθηκε από την CENSA, το Συμβούλιο των Εθνικών Ενώσεων Εφοπλιστών της Ευρώπης και Ιαπωνίας, το οποίο συγχωνεύτηκε με το ICS τον Ιανουάριο 2002.

Θα ήταν χρήσιμο να αναφέρω περιληπτικά το στόχο που υπηρέτησε η CENSA. Η CENSA σχηματίστηκε το 1974 από την ένωση της Επιτροπής Ευρωπαϊκών Εθνικών Ενώσεων Εφοπλιστών και της Επιτροπής Ευρωπαϊών Εφοπλιστών, από τις οποίες και οι δυο είχαν εργαστεί για λογαριασμό των Ευρωπαϊών εφοπλιστών από το 1963.

Οι βασικοί στόχοι της CENSA, οι οποίοι τώρα επιδιώκονται από το ICS, ήταν:

- Να προωθεί και να προστατεύει ναυτιλιακές στρατηγικές ελεύθερης αγοράς σε όλους τους ναυτιλιακούς τομείς.
- Να επιτρέπει την ικανοποίηση απαιτήσεων της αγοράς μέσω αυτορυθμιζόμενων καθεστώτων σε συνεργασία με τους ναυλωτές.
- Να συντονίζει και να αντιπροσωπεύει τις απόψεις των μελών σε διακυβερνητικά όργανα όπως τον Οργανισμό για την Οικονομική Συνεργασία και Ανάπτυξη (ΟΟΣΑ) και το Συμβουλευτικό Ναυτιλιακό Όμιλο (CSG) των ευρωπαϊκών και ιαπωνικών κυβερνήσεων.
- Να μεταδίδει τις απόψεις των μελών στην κάθε κυβέρ-

νηση, είτε άμεσα είτε μέσω συνασπισμών με την Ουάσιγκτον και την Ένωση Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ECSA) στις Βρυξέλλες.

- Έμφαση στις στρατηγικές ναυτιλιακού εμπορίου με βασικό στόχο να προωθεί και να υπερασπίζει ανοιχτές αγορές σε όλους τους τομείς της ναυτιλίας, συμβαδίζοντας με τις ναυτιλιακές στρατηγικές αρχές της ΟΟΣΑ για ελεύθερο και δίκαιο ανταγωνισμό και ελεύθερη κυκλοφορία της ναυτιλίας στο διεθνές εμπόριο.

Η συμμετοχή της CENSA βασίστηκε στα παραδοσιακά «δια-εμπορικά» ναυτιλια-

εκείνων που βρίσκουν το φορτίο.

Η CENSA επίσης έπαιξε βασικό ρόλο στο να επηρεάσει τη ναυτιλιακή νομοθεσία των ΗΠΑ - πρώτα με τη Ναυτιλιακή Πράξη των ΗΠΑ του 1984, έπειτα με σημαντική προσπάθεια να διασφαλίσει ότι η ικανότητα των μελών να ταξιδεύουν προς και από τις ΗΠΑ σε μια ελεύθερη και δίκαιη αγορά δεν θα ζημιωνόταν κατά τη διάρκεια της μακράς κυοφορίας της

Πράξης για τον Ανασχηματισμό της Ναυτιλίας στους Ωκεανούς (HR 2149) την περίοδο 1995-1997.

Η CENSA επίσης ασχολήθηκε με

Ποιος είναι ο ρόλος του Shipping Policy Committee (SPC) του International Chamber of Shipping (ICS) και του προκατόχου του, του Council of European and Japanese National Shipowners Associations (CENSA)

κά κράτη, τις εθνικές ενώσεις εφοπλιστών και τις εταιρείες των πλοίων της γραμμής που ταξιδεύουν από ή προς τις Ηνωμένες Πολιτείες, ως ξεχωριστά μέλη.

Στο τέλος δημιουργήθηκαν 10 ευρωπαϊκές εθνικές ενώσεις εφοπλιστών, συμπεριλαμβανομένων της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και της Ιαπωνίας.

Για ευνόητους λόγους η ΕΕΕ ήταν ένα πολύ δραστήριο και δημιουργικό μέλος της CENSA. Την εποχή της διάλυσης της CENSA, οι Έλληνες αντιπρόσωποι εκ μέρους της ΕΕΕ, εκτός εμού, ήταν ο Γιάννης Μ. Λύρας, ο οποίος είχε πολύχρονη θητεία, και ο ναύαρχος Νίκος Χασιώτης, του οποίου τη μακρά και πολύτιμη εμπειρία επωφελείται το SPC και σήμερα. Θα θεωρούσα απαραίτητο να αναφέρω τους τομείς ενδιαφέροντος που καταλαμβάνει η CENSA, προκειμένου να περιγράψω το πώς τελικά δημιουργήθηκε το SPC.

Η CENSA ασχολούνταν σοβαρά με την υπεράσπιση των συμφερόντων των πλοίων της γραμμής και είχε συμβουλευτικό χαρακτήρα στη συνεδρίαση των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD) μετέχοντας:

- Στον κώδικα Συμπεριφοράς των Ηνωμένων Εθνών για τις Συνεδριάσεις σχετικά με τα πλοία της γραμμής του 1975 (Κώδικας Πλοίων της Γραμμής των Ηνωμένων Εθνών).

- Στο πακέτο των Βρυξελλών του 1979 (κανονισμός 954/79 της Ευρωπαϊκής Κοινότητας).

- Επανεξέταση του Κώδικα Πλοίων της Γραμμής του 1988 - η CENSA κατοχύρωσε το να μη γίνουν νόμος οι αρχές του 40/40/20 για το μερισμό του φορτίου και των δικαιωμάτων

σημαντικές συζητήσεις σχετικά με το Νομοσχέδιο Επιχορηγήσεων (HR 1350/s 1139), την Jones Act και την κράτηση φορτίων των ΗΠΑ.

Κατά τη διάρκεια των χρόνων ύπαρξής της, η CENSA ρύθμιζε συνεχώς την ικανότητα της ναυτιλίας να κινείται σε μian ανοιχτή αγορά και, μέσω του CSG, διασφάλισε ότι, όπου αναγνωρίζονταν εμπόδια για ελεύθερο εμπόριο, οι κυβερνήσεις του CSG λάμβαναν την κατάλληλη δράση.

Η CENSA, επί πλέον, έδειξε μεγάλο ενδιαφέρον για την Επιτροπή Ναυτιλιακής Μεταφοράς (MTC) του ΟΟΣΑ και κατείχε την αντιπροεδρία της Ναυτιλιακής Επιτροπής στην BIAC για πάνω από 20 χρόνια. Την εποχή της συγχώνευσης της CENSA με το ICS το 2001, η CENSA κατείχε την προεδρία της BIAC.

Ορισμένα στοιχεία συνεισέφεραν στη συγχώνευση της CENSA με το ICS: Ο σχηματισμός της Επιτροπής Παγκόσμιας Ναυτιλίας (WSC), η οποία κάλυψε παραδοσιακά θέματα της CENSA σχετικά με το εμπόριο των πλοίων της γραμμής, το γεγονός ότι οι παραδοσιακές πολιτικές διαφορές που είχαν χαρακτηρίσει ναυτιλιακές συζητήσεις κατά την περίοδο ακμής της CENSA ήταν πολύ λιγότερο σημαντικές και, πάνω από όλα, ότι τα θέματα της ναυτιλιακής πολιτικής γίνονταν όλο και πιο σημαντικά και χρειαζόταν μια δυνατή, συμπαγής, διεθνής φωνή. Η συμμετοχή του ICS, με 39 εθνικές ενώσεις εφοπλιστών, αντιπροσωπεύει ένα σώμα πολύ πιο ευρύ από την CENSA, συμπεριλαμβάνοντας ελεύθερα νηολόγια και αναπτυσσόμενα κράτη.

Οι πρώτες συζητήσεις για το σχηματισμό του SPC έγιναν το

καλοκαίρι του 2001 και η Επιτροπή σχηματίστηκε και συγκλήθηκε για πρώτη φορά τον Ιανουάριο του 2002 και έχει κάνει από τότε τρεις συνεδριάσεις.

Οι εθνικές ενώσεις του ICS οι οποίες είναι μέλη του είναι η Αμερική, η Βουλγαρία, η Κύπρος, η Δανία, η Γαλλία, η Γερμανία, η Ελλάδα, το Χονγκ Κονγκ, η Ιαπωνία, η Ολλανδία, η Νορβηγία, η Σουηδία και το Ενωμένο Βασίλειο.

Το SPC, που λειτουργεί σαν μία από τις πρωταρχικές επιτροπές του ICS, θα συνεχίζει να εξερευνά τα όρια των καθηκόντων και ευθυνών του και να τροφοδοτεί τη σοφία των μελών των εθνικών ενώσεων προς το ICS για τη διεύρυνση της επιδίωξης για ελεύθερες, δίκαιες και ανοιχτές αγορές στις οποίες θα κινείται η ναυτιλία.

Το SPC εξειδικευμένα παρέχει βιομηχανικό υλικό για την

Επιτροπή Ναυτιλιακής Μεταφοράς του Οργανισμού για την Οικονομική Συνεργασία και Ανάπτυξη (ΟΟΣΑ), η οποία έχει προ πολλού επηρεάσει σημαντικά στην προώθηση ανοιχτών και δίκαιων διεθνών ναυτιλιακών αγορών. Για να πάρει κανείς μια γεύση από το έργο του SPC, τα παρακάτω θίγουν ορισμένα βασικά θέματα με τα οποία ασχολείται η Επιτροπή επί του παρόντος

Έργο του ΟΟΣΑ

Τον Απρίλιο του 2002, το ICS έδωσε τα πορίσματά της σε μια συνεδρίαση του ΟΟΣΑ για να εκτιμήσει το μέλλον της υπάρχουσας συμφωνίας κατασκευής πλοίων του ΟΟΣΑ, η οποία υπογράφηκε το 1994 για να εξαλείψει τις επιχορηγήσεις κατασκευής πλοίων - ένα ζήτημα εμφανούς σχέσης με το διαρκές πρόβλημα των πάρα πολλών πλοίων που κυνηγούν πάρα πολύ λίγα φορτία. Το ICS παρότρυνε τα βασικά κράτη κατασκευής πλοίων να επιφέρουν κανονικές αρχές της αγοράς σε αυτόν τον τομέα. Η συμφωνία του 1994 δεν έχει μπει ποτέ σε εφαρμογή, επειδή οι Ηνωμένες Πολιτείες δεν την έχουν επικυρώσει, αλλά παραμένει η ανάγκη για διεθνή συμφωνία που να θίγει το συνεχιζόμενο πρόβλημα της υπέρογκης προμήθειας και των μειωμένων τιμών. Είναι ενθαρρυντικό το ότι τα κύρια κράτη κατασκευής πλοίων που δεν ανήκουν στον ΟΟΣΑ - η Κίνα, η Πολωνία, η Ρωσία και η Ουκρανία - έχουν τώρα επιδείξει την προθυμία τους να συμμετάσχουν σε νέες διαπραγματεύσεις, και ο ΟΟΣΑ έχει ως εκ τούτου ανακοινώσει την πρόθεσή του να αναπτύξει μια νέα συμφωνία κατασκευής πλοίων, η οποία θα συμπεριλαμβάνει τις χώρες που δεν ανήκουν στον ΟΟΣΑ.

Αυτή είναι μια καλοδεχούμενη πρόοδος. Η συμφωνία του 1994, η οποία αντιμετώπιζε τα βασικά προβλήματα επιχορήγησης και επιβλαβούς τιμολόγησης, είχε σημαντική συμβολή. Θα είναι πολύ σημαντικό για τις νέες διαπραγματεύσεις να συνεχίσουν εκείνο το έργο ώστε να φέρουν μια νέα συμφωνία σε ισχύ χωρίς άσκοπη καθυστέρηση.

Λιγότερο καλοδεχούμενη, και πολύ πιο αμφιλεγόμενη, είναι μια αναφορά που δημοσιεύτηκε τον Απρίλιο από τη γραμματεία του ΟΟΣΑ, η οποία συνιστά την κατάργηση

Άμεση Αποστολή Τηλεφωνικών Παραγγελιών



ΒΙΒΛΙΟΧΑΡΤΟΠΩΛΕΙΟ
ΤΥΠΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΝΤΥΠΑ

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

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

ΑΜΕΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗ



Fly from Athens or Larnaca
on Aerosvit's direct flights to Kiev & Odessa



Convenient connections to

Dubai, Bangkok, Stockholm, Moscow,
New York, Toronto, Minsk, Riga
and to all major cities in Ukraine

Aerosvit Airlines 36 - 38 Syngrou Avenue - Athens, tel.: 210 9210 710
El Venizelos airport office tel.: 210 3534020

εξαιρέσεων των αντι-τραστ από τις συζητήσεις περί δεικτών στο χώρο των πλοίων της γραμμής την επόμενη φορά που τα κράτη-μέλη εξετάσουν τη στρατηγική ανταγωνισμού. Τέτοιες εξαιρέσεις είναι απαραίτητες για εγγυημένη σταθερότητα των υπηρεσιών τους. Παρόλο που δεν είναι πιθανό η πρόταση του ΟΟΣΑ να έχει νωρίς επίδραση στις κυβερνήσεις-μέλη που έχουν πρόσφατα τροποποιήσει τους νόμους ανταγωνισμού, η Ευρωπαϊκή Κοινότητα έχει αποφασίσει να διεξαγάγει μια περαιτέρω εξέταση στα επόμενα δύο-τρία χρόνια. Το ICS θα ρυθμίζει αυτή την ανάπτυξη σε στενή συνεργασία με τις Ενώσεις Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ECSA).

Έχει υπάρξει επίσης ανησυχία για την όλο και πιο βαθιά απασχόληση του ΟΟΣΑ σε θέματα που σχετίζονται με υποδεέστερα πλοία. Το ICS θα συνεργαστεί με τον ΟΟΣΑ σε θέματα για τα οποία αποφασίστηκε ότι χρειάζεται περαιτέρω δράση, συμπεριλαμβανομένων της διερεύνησης πιθανών κινήτρων για υπεύθυνους πλοιοκτήτες καθώς και του θέματος της ασφαλιστικής κάλυψης για υποδεέστερα πλοία. Αλλά είναι ξεκάθαρο ότι ο IMO πρέπει να παραμείνει το πρωταρχικό διεθνές ίδρυμα που χειρίζεται αυτά τα θέματα.

Οργάνωση Παγκόσμιου Εμπορίου (WTO)

Το άλλο κύριο εμπορικό όργανο που ενδιαφέρει τους πλοιοκτήτες είναι η WTO. Έπειτα από πολλά χρόνια κρυφής πάλης, διεξάγονται διαπραγματεύσεις σχετικά με τις παρεχόμενες υπηρεσίες και αναμένεται από τις κυβερνήσεις να υποβάλουν αιτήσεις που αφορούν στην κατάργηση περιορισμών στην αγορά από άλλες χώρες έως το τέλος του 2002, με την προοπτική ολοκλήρωσης των διαπραγματεύσεων έως το τέλος του 2004.

Οι διεθνείς ναυτιλιακές αγορές είναι πράγματι ήδη πολύ ανοικτές, και σε προηγούμενες εμπορικές διαπραγματεύσεις στις δεκαετίες '80 και '90, η βιομηχανία επιδίωξε να αποφύγει να συμπεριλάβει τη ναυτιλία σε οποιεσδήποτε γενικές συμφωνίες επειδή φαινόταν ότι δεν υπήρχε μεγάλο κέρδος. Εντούτοις, με την εξαίρεση της αεροπορίας, η ναυτιλία είναι τώρα σχεδόν η μόνη βασική βιομηχανία από την οποία λείπει μια λεπτομερής εμπορική συμφωνία, μια κατάσταση που δεν είναι πιθανό να διατηρηθεί. Το ICS έχει κατά συνέπεια υιοθετήσει την άποψη ότι η συμφωνία του για τη ναυτιλία θα γίνει αποδεκτή με την προϋπόθεση ότι θα είναι επαρκώς φιλόδοξη, καλύπτοντας όλες τις σημαντικές αγορές, καταργώντας όλες τις διακρίσεις και καλύπτοντας μια μεγάλη ποικιλία δραστηριοτήτων όπως λιμάνια, βοηθητικές και αγοραστικές υπηρεσίες.

Οι διαπραγματεύσεις είναι μόνον η αρχή, και σοβαρά θέματα θα αποτελέσουν η συμπεριφορά των Ηνωμένων Πολιτειών και οι όροι με τους οποίους θα είναι πρόθυμες οι ΗΠΑ να υπογράψουν μια συμφωνία, καθώς και ο βαθμός στον οποίο σημαντικά αναπτυσσόμενες χώρες, όπως η Κίνα και η Ινδία, θα κάνουν κατάλληλες υποχωρήσεις. Υπάρχει επίσης ο κίνδυνος ότι οι εμπορικοί διαπραγματευτές των κυβερνήσεων θα επιτρέψουν την εξαγορά ναυτιλιακών συμφερόντων με κέρδη σε άλλους τομείς. Κατά συνέπεια, το SPC θα παλεύει να διασφαλίσει ότι η σημασία της ναυτιλίας σαν βιομηχανία και η σοβαρότητά της στην υγεία της παγκόσμιας οικονομίας ως ολόκληρη είναι απολύτως αναγνωρισμένη όταν αρχίσουν σοβαρά οι διαπραγματεύσεις της WTO.

Η ημερήσια διάταξη για την τελευταία συνεδρίαση του SPC περιέλαβε όλα τα παραπάνω θέματα, όμως περιέλαβε και άλλα αναφερόμενα ζητήματα όπως την ασφάλεια, τις αντιδράσεις στην τρομοκρατία, που επηρεάζουν τη βιομηχανία μας. Δεν υπάρχει καμία αμφιβολία ότι στο σημερινό κόσμο αυξάνονται τα θέματα που θα επηρεάσουν τη ναυτιλία και το θαλάσσιο εμπόριο. Έτσι, το έργο του SPC θα είναι, ελπίζω, πολύτιμο και θετικό στα επόμενα χρόνια.



Corrosion Problems?

**PERMANENT
SOLUTIONS!**



Solvent free
Surface tolerant
Tolerant on damp surfaces
High built - high solids
Underwater curing

Epoxy coating systems at affordable prices!



wilckens®

Marine & Protective Coatings

12, Skouze Str., 185 36 Piraeus, Greece
Tel: +30 210 4281.200, Fax: +30 210 4281.805
Tlx: 212083 POLA GR



kansai

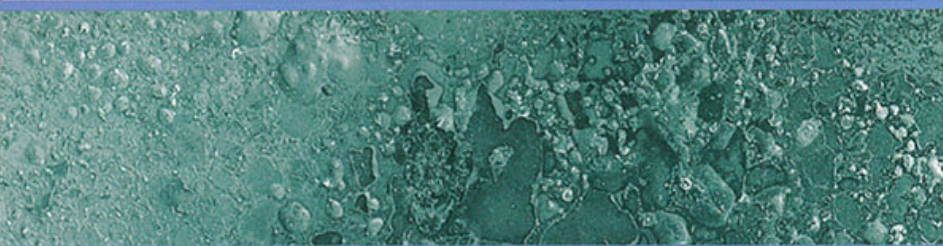
Marine Paints



wilckens®



Η ελληνική ναυτιλία πρέπει να εκσυγχρονίζεται διαρκώς



του Γρηγόρη Παρίση, διευθύνοντος συμβούλου Navios Corporation και της θυγατρικής Levant Maritime Co. Ltd

Για τη συγχώνευση της ναυτιλιακής εταιρείας Levant Maritime με την εταιρεία μεταφοράς Ξηρού φορτίου Navios, καθώς και για τη φιλοσοφία που διέπει τους Έλληνες εφοπλιστές στο πλαίσιο της παγκοσμιοποίησης, μίλησε στα «Ναυτικά Χρονικά» ο Δρ Γρηγόρης Παρίσης.

Πιο συγκεκριμένα, ο διευθύνων σύμβουλος της Levant Maritime με αφορμή τη συγχώνευση της εταιρείας του με τη Navios Corporation επισήμανε: «Αυτή είναι η πρώτη συγχώνευση που σημειώνεται μεταξύ μιας παραδοσιακής, ελληνικής ναυτιλιακής εταιρείας και ενός ανεξάρτητου ναυτιλιακού μεταφορέα. Από δική μας άποψη επιτύχαμε δύο στόχους: την «απόκτηση» του ονόματος «Navios», που έχει διεθνή επιφάνεια στον τομέα ναυτιλιακών επιχειρήσεων, ναυλώσεων, χρήσεως ναυτιλιακών παραγωγών, και την εξασφάλιση φορτίων και ναύλων για το στόλο μας. Ίσως η σημασία για μας της εξασφάλισης αυτής γίνεται περισσότερο κατανοητή με τον παραλληλισμό που συνηθίζω να κάνω με τους ηλεκτρονικούς υπολογιστές. Ο ελληνικός εφοπλισμός προσφέρει, με το στόλο του, το αντίστοιχο των συσκευών (hardware) των Η/Υ, ενώ δεν ελέγχει σχεδόν καθόλου την προσφορά και τη ζήτηση των φορτίων και των ναύλων που αποτελούν το αντίστοιχο των προγραμμάτων (software). Χωρίς τα προγράμματα, οι υπολογιστές είναι άχρηστοι. Χωρίς τα φορτία, τα πλοία παροπλίζονται. Φθάνω έτσι στην ανάγκη συγχωνεύσεως στο ναυτιλιακό τομέα εφόσον υπάρχουν συνεργίες τύπου hardware-software μεταξύ των εταιρειών που προτίθενται να συγ-

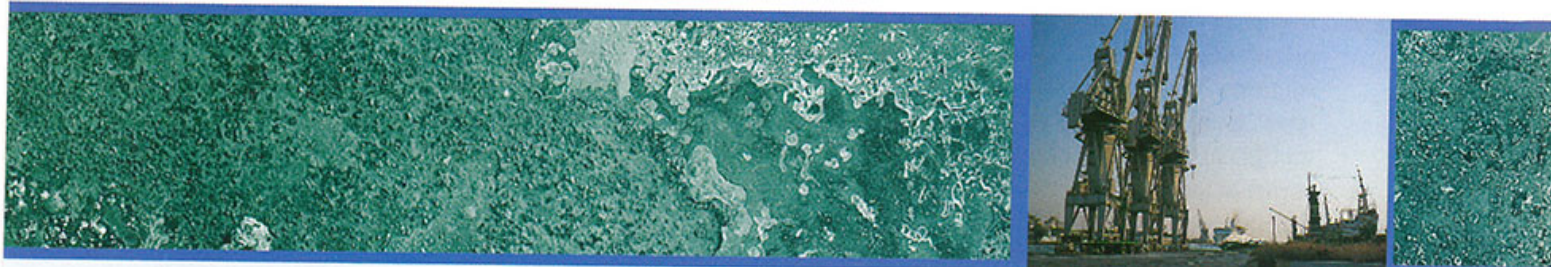
χωνευθούν. Από αυτή την άποψη, είναι ευκολότερη η συνεργασία Ελλήνων με Ξένους παρά Ελλήνων εφοπλιστών μεταξύ τους.

Οι Έλληνες εφοπλιστές αντιμετωπίζουν με δυσπιστία ο ένας τον άλλον και τούτο είναι προϊόν του παραδοσιακού τρόπου διοίκησης των εφοπλιστικών εταιρειών. Οι Έλληνες άρχισαν σαν караβοκύρηδες και βγήκαν στη στεριά φέρνοντας από τη θάλασσα το μόχθο, την εξουδένωση και την εμπιστοσύνη τους. Δημιούργησαν εταιρείες στις οποίες συμμετείχαν και έλεγχαν τα πάντα, από αφεντικό μέχρι κλητήρα. Με περιορισμένη ακαδημαϊκή μόρφωση αλλά με μεγάλη πείρα, με τα αγγικά της κουβέρτας αλλά με μεγάλη διορατικότητα, ανέπτυξαν στόλο και κυριολεκτικά θαυματουργήσαν. Τα παιδιά τους, οι σημερινοί εφοπλιστές, έχουν καλές πλέον σπουδές και μόρφωση, έχουν πάρει από τους πατεράδες τους το βάπτισμα πυρός στα καράβια τους και έχουν αλλάξει τη διοίκηση των εταιρειών τους σε πιο σύγχρονες μορφές. Διατηρούν όμως τη συμμετοχή τους και τον έλεγχο των πάντων μέσα στις επιχειρήσεις τους. Διοικούν σε όλα τα επίπεδα και παίρνουν αποφάσεις για τα πάντα. Η δυσπιστία τους προς τους έξω είναι αποτέλεσμα του συγκριτικού αυτού τρόπου διοίκησης.

Οι καιροί όμως αλλάζουν. Η παγκοσμιοποίηση απαιτεί μεγάλες εταιρικές μάζες, διαφάνεια στο λογιστικό τομέα, επισημονική αντιμετώπιση των προβλημάτων και γνώσεις τραπεζικές, διοικητικές, τεχνικές οι οποίες δεν υπήρχαν και δεν χρειάζονταν στο παρελθόν. Τα εγγόνια των караβοκύρηδων αναγνωρίζουν ότι για τη διοίκηση μιας εταιρείας χρειάζονται πλέον οι επαίοντες σε κάθε τομέα και δεν είναι δυνατόν να επιζητήσει μια ναυτιλιακή εταιρεία με ιδιοκτητή

λωνία. Και ενώ οι Έλληνες είμεθα οι πρώτοι διδάξαντες στον παγκόσμιο και στον ευρωπαϊκό χώρο του τρόπου που ένα μικρό και οικονομικά ασθενές κράτος μπορεί να διατηρήσει ανθηρή ναυτιλία, έρχεται τώρα η προσφιλής μας Κύπρος και μας δείχνει πώς μπορεί να το επιτύχει οικονομικότερα.

Καλωσορίζοντας λοιπόν τους αδελφούς Κυπρίους, καθώς και τους άλλους μελλοντικούς πολίτες της Ευρωπαϊκής Έ-



που κάνει τον αρχιμηχανικό, τον αρχικαπετάνιο και τον αρχιλογιστή, που μόνον εκείνος γνωρίζει πόσα λεφτά κερδίζει ή χάνει κάθε μέρα, που έχει φίλο ένα τραπεζίτη, ένα δικηγόρο και δέκα προμηθευτές και που τρέχει από λιμάνι σε λιμάνι να περάσει surveys και να διώξει το μάγεϊρα που είναι ακριβός στην τροφοδοσία.

Σήμερα δεν μπορεί κάποιος να αρχίσει από το μηδέν και να εξελιχθεί σιγά-σιγά κτίζοντας δική του εφοπλιστική εταιρεία. Ο κάθε νέος, είτε είναι γιος εφοπλιστή είτε μάγεϊρα, θα ενταχθεί στην εταιρεία σύμφωνα με τις σπουδές, το μυαλό του και την εργατικότητα του και θα προσδεύσει μέσα σ' αυτήν για να φτάσει το επίπεδο που του αξίζει. Έστω και γενικός κληρονόμος του εφοπλιστή, ο σημερινός νέος δεν είναι αναγκαίος, ή και πολλές φορές επιθυμητός, να φτάσει στην κορυφή της διοικήσεως της εταιρείας του. Μπορεί να παραμείνει ο κύριος μέτοχος της εταιρείας του αλλά δεν θα έχει το επάγγελμα του «εφοπλιστή». Η εργασία του εντός και εκτός της εφοπλιστικής εταιρείας είναι εκείνη που θα δίνει τον τίτλο του επαγγέλματός του (π.χ. διευθύνων σύμβουλος, διευθυντής ναυλώσεων, αρχιλογιστής ή και γιατρός, δικηγόρος, επιστήμονας) και όχι οι μετοχές του στην εταιρεία.

Για να επιζητήσει, λοιπόν, η ελληνική ναυτιλία πρέπει να αλλάξει υφή, από πατροπαράδοτη οικογενειακή επιχείρηση σε εταιρεία με διοικητικό συμβούλιο, ορκωτούς λογιστές και προϋπολογισμούς».

Όσον αφορά τις νέες προκλήσεις που καλείται να αντιμετωπίσει η ελληνική ναυτιλία, ο Δρ Παρίσης υπογράμμισε: «Μία από τις σοβαρότερες προκλήσεις που αντιμετωπίζει η ελληνική ναυτιλία, είναι η διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η ένταξη σε αυτή κρατών με μεγάλη ναυτιλιακή ή βιομηχανική παράδοση, όπως η Κύπρος, η Μάλτα και η Πο-

λωνς, κρούουμε συγχρόνως τον κώδωνα του κινδύνου προς το υπουργείο μας, πως εάν δεν γίνουμε συναγωνισμοί προς αυτούς θα χάσουμε την «πρωτιά» που έχουμε τώρα στην Ευρώπη. Πράγματι, στα μόνα θέματα που αυτήν τη στιγμή έχουμε την πρώτη φωνή στην Ευρώπη είναι τα ναυτιλιακά. Και μολονότι στην ιεραρχία των υπουργείων στη χώρα μας το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας είναι το τελευταίο, και κατά καιρούς μάλιστα υπήρχαν προτάσεις κατάργησής του, στην Ευρώπη ο υπουργός μας είναι πρώτος ανάμεσα στους υπουργούς Ναυτιλίας και Συγκοινωνιών της Ευρώπης, διότι έχει πίσω του το μεγαλύτερο εθνικό εμπορικό στόλο του κόσμου.

Ξεφεύγω εδώ για να δώσω ένα μεγάλο ευχαριστώ στον υπουργό κ. Ανωμερίτη, γιατί όχι μόνον αγωνίζεται καθημερινά για την ελληνική ναυτιλία, αλλά και γιατί έχει πετύχει πολλά, έχει λύσει πολλούς γόρδιους δεσμούς και υπόσχεται -και το πιστεύω- ότι θα πετύχει πολλά παραπάνω», και κατέληξε: «Κινδύνους αντιμετωπίζει η ελληνική ναυτιλία και από τα νέα μέτρα που επιβάλλουν καθημερινά ο IMO, η Ευρωπαϊκή Ένωση και ο IACS. Οι παρερμηνείες που δίδουν στα θέματα ασφαλείας, ναυσιπλοΐας, ρυπάνσεως, προδιαγραφών και των δεξαμενόπλοιων και των πλοίων ξηρού φορτίου (bulk carriers) είναι μνημειώδεις. Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, το Committee του Λονδίνου, οι Έλληνες που συμμετέχουν ως σύμβουλοι στους νηογνώμονες, ως διευθυντές των Clubs, ως μέλη σε διάφορα διεθνή ναυτιλιακά σωματεία και ενώσεις και βεβαίως το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, αγωνιζόμαστε να διατηρήσουμε την εμπορικότητα του στόλου μας και την ανταγωνιστικότητά του στο διεθνή στίβο. Είμαστε αισιόδοξοι ότι θα το πετύχουμε, εξασφαλίζοντας έτσι και το μέλλον των ναυτικών μας και την ευημερία της πατρίδας μας».



Του Γιώργου Κιβωτού

Η ευρωπαϊκή ναυτιλία ρυθμιστικός παράγοντας στις θαλάσσιες μεταφορές

Η Ευρώπη αντιλήφθηκε γρήγορα ότι η οικονομική της άνθηση εξαρτάται άμεσα από τη διατήρηση μιας ισχυρής ναυτιλίας. Έτσι, το σύνολο σχεδόν των εταιρών μας κινήθηκε αυτόνομα σ' αυτό το επίπεδο (πολύ πριν η Ε.Ε. στρέψει το βλέμμα της στην ευρωπαϊκή ναυτιλία) λαμβάνοντας μέτρα ενίσχυσης των εθνικών τους νηολογίων.

Σήμερα που το «βρέφος» της ευρωπαϊκής ναυτιλίας κάνει τα πρώτα του βήματα, η Ε.Ε. προσπαθεί να το «γαλουχήσει» και να το προστατεύσει, αντιλαμβάνομένη τη μέγιστη «ομοσπονδιακή» σημασία που πρόκειται να διαδραματίσει στην περαιτέρω πορεία της.

Ενώσεις όπως η UNICE, η CLECAT, η ESC, η ECSA και η ECS εργάζονται πυρετωδώς τα τελευταία χρόνια. Οι τομείς στους οποίους έχουν δώσει ιδιαίτερη βαρύτητα αφορούν την ισχυροποίηση της ευρωπαϊκής ναυτιλίας σε θέματα όπως η ναυτιλία κοντινών αποστάσεων, η ενίσχυση - αύξηση του ευρωπαϊκού στόλου, η αναθεώρηση της ευρωπαϊκής πολιτικής σε επίπεδο λιμένων, η ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών, η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και οι νεοναυπηγήσεις.

Ναυτιλία κοντινών αποστάσεων (short sea shipping)

Η ναυτιλία κοντινών αποστάσεων ήταν και παραμένει ένας τομέας στον οποίο η Ε.Ε. έδινε ανέκαθεν ιδιαίτερο βάρος, με την τελευταία πενταετία ο συγκεκριμένος χώρος να υποστηρίζεται ακόμη πιο σθεναρά. Τον Ιούνιο του προηγούμενου έτους, οι αποφάσεις που ελήφθησαν από το Συμβούλιο των υπουργών Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης είχαν στόχο την περαιτέρω βελτίωση-ενίσχυση αυτού του «φιλικού ως προς το περιβάλλον τρόπου μεταφοράς αγαθών» (όπως χαρακτηριστικά τον αποκαλεί η επίσημη έκθεση της ECSA).

Οι επενδύσεις σε νέα πλοία και νέα συστήματα λογισμικού, καθώς και η συνεχής αναβάθμιση των κανονισμών και των κανόνων λειτουργίας του κλάδου μέσα από τα κοινοτικά όργανα, βοήθησαν σημαντικά στην ανάδειξη της ναυτιλίας κοντινών αποστάσεων σε key factor της ευρωπαϊκής ναυτιλίας. Αποτέλεσμα των μέτρων αυτών ήταν το μερίδιο αγοράς που κατείχε το short sea shipping να αυξηθεί από 35% το 1992 σε 42% σήμερα. Πρόθεση της European Community Shipowners Associations (ECSA) είναι η ακόμα στενότερη συνεργασία με τα κράτη-μέλη και τους φορείς, για την περαιτέρω ενίσχυση του συγκεκριμένου τύπου «εναλλακτικών μεταφορών».

Αύξηση της δύναμης του ευρωπαϊκού στόλου

Ο εγγεγραμμένος στα νηολόγια των κρατών-μελών εμπορικός

στόλος (συμπεριλαμβανομένων των στόλων της Νορβηγίας και της Ιρλανδίας) αριθμούσε σύμφωνα με τα στοιχεία της ECSA, την 1η Απριλίου του 2002, 6.975 πλοία διαφόρων τύπων, με συνολική χωρητικότητα 95 εκατομμύρια τόνους. Ο αριθμός αυτός καταγράφει (σε επίπεδο έτους) μια αύξηση της τάξης του 3,25% εν συγκρίσει με τα αντίστοιχα στοιχεία του έτους 2001.

Αξίζει να σημειωθεί πως ο υπό σημαίες Ε.Ε. στόλος αποτελεί το 17,4% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου. Ωστόσο, ο ευρωπαϊκός συμφερόντων στόλος (ήτοι πλοία τόσο με σημαίες κρατών-μελών όσο και με σημαίες τρίτων κρατών) αποτελεί σήμερα το 41% του εμπορικού στόλου του πλανήτη, γεγονός που σηματοδοτεί αύξηση της δύναμής του κατά 1%. Ο ευρωπαϊκός στόλος με μέσον όρο ηλικίας τα 11,9 έτη (από 13,5 έτη που ήταν αντίστοιχα κατά το έτος 2001) σήμερα προσφέρει μια πληθώρα υπηρεσιών. Ενδεικτικό της βαρύτητας που δίνει η ECSA στη συνέχιση της τάσης ενδυνάμωσης του ευρωπαϊκού εμπορικού στόλου αποτελεί η σχολιογραφία που γίνεται στη σχετική επίσημη έκθεσή της. Σύμφωνα με την ECSA, μια υγιής ναυτιλία αποτελεί τον πυρήνα ολόκληρου του ευρωπαϊκού ναυτιλιακού συμπλέγματος, που απασχολεί περισσότερους από 2 εκατομμύρια ναυτικούς και ναυτιλιακούς υπαλλήλους. Ο αριθμός αυτός αυξάνεται στα 10 εκατομμύρια, αν προστεθεί και το εργατικό δυναμικό που ασχολείται με παρεμφερείς προς την ευρωπαϊκή ναυτιλία εργασίες και επιχειρήσεις.

Ευρωπαϊκή πολιτική λιμένων

Το παγκόσμιο εμπόριο και κατά συνέπεια η ναυτιλία διήλθαν μια δύσκολη περίοδο, κυρίως κατά τη διάρκεια του 2001. Μια περίοδο που χαρακτηρίστηκε από τη γενικότερη ύφεση στον τομέα των εμπορικών συναλλαγών, την πτώση των ναύλων και την έλλειψη εμπιστοσύνης στις κατά τόπους οικονομίες (κυρίως μετά το τρομοκρατικό χτύπημα της 11ης Σεπτεμβρίου).

Παρά το γεγονός πως το 2002 δεν ξεκίνησε με τους καλύτερους αιώνες, ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών άρχισε να αναθερμαίνεται περί τα τέλη της προηγούμενης άνοιξης σε ό,τι αφορά το χώρο της φορτηγού ναυτιλίας. Περί τα τέλη του Σεπτεμβρίου του 2002 και ειδικά στον τομέα των υγρών φορτίων, η κατάσταση άρχισε να επανέρχεται στα παλιά ικανοποιητικά επίπεδα.

Μέσα στο συγκεκριμένο αυτό περιβάλλον, όπου η αναζωογόνηση της αγοράς δεν έχει ακόμη προεξοφληθεί ως προς το εύρος της χρονικής της διάρκειας και με την υπάρχουσα

ύφεση που κυριαρχεί στην παγκόσμια οικονομία, η ελευθέρωση των υπηρεσιών λιμένων αποτελεί παράγοντα υψίστης σημασίας.

Σύμφωνα με την ECSA, η βελτίωση του επιπέδου υπηρεσιών των λιμένων θα αποτελέσει παράγοντα-κλειδί στη συμβολή προς την περαιτέρω αποτελεσματικότητα των λιμένων, στη σύσφιξη της «αλυσίδας» του εμπορίου, αλλά και στην καλύτερη χρήση των λιμενικών εγκαταστάσεων. Τέλος, στην έκθεσή της η ECSA εξαιρεί τις προσπάθειες που έχουν γίνει στον τομέα αυτόν από την πλευρά της επιτρόπου Loyola de Palacio.

Ασφάλεια λιμένων μεταφορών: Το φάντασμα της 11ης Σεπτεμβρίου διχάζει την Ευρώπη

Το τρομοκρατικό χτύπημα της 11ης Σεπτεμβρίου είχε ως συνεπακόλουθο την αύξηση των μέτρων προστασίας των λιμένων. Ο IMO υπό τις «ευλογίες» της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας, προχώρησε στη θέσπιση δέσμης μέτρων, σε ό,τι αφορά τη θωράκιση της βιομηχανίας της ναυτιλίας έναντι τρομοκρατικών χτυπημάτων. Προς την ίδια κατεύθυνση εργάστηκαν σχεδόν παράλληλα και οι ΗΠΑ. Το γεγονός αυτό είχε και τις συνέπειές του. Για το συγκεκριμένο θέμα η έκθεση της ECSA υπογραμμίζει ότι οι τυχόν αντιπαραθέσεις που ενδέχεται να προκύψουν επί του καυτού αυτού ζητήματος, μεταξύ των τοπικών εμπορικών κοινοτήτων και των παραγόντων που θα αναλάβουν την προστασία των θαλάσσιων μεταφορών, θα πρέπει να αποφευχθούν.

Με τη χρήση ενός διαρκούς διαλόγου, θα πρέπει η διεθνής ναυτιλιακή - εμπορική κοινότητα να οδηγηθεί σε μια αποδεκτή δέσμη μέτρων προστασίας της ναυτιλίας και του εμπορίου από τρομοκρατικά χτυπήματα.

Ωστόσο, η λεγόμενη «ενιαία λιμενική πολιτική» σε επίπεδο ασφάλειας λιμένων φαίνεται να έχει υποστεί ανεπανόρθωτα «πληγήματα», καθώς ο' αυτό το επίπεδο η εικόνα που παρουσιάζει είναι διχασμένη. Ήδη 8 χώρες-μέλη της Ε.Ε. έχουν έρθει σε συμφωνία με το U.S. Customs όσον αφορά την προστασία των τερματικών σταθμών εμπορευματοκιβωτίων που διαθέτουν σε λιμένες τους, γεγονός που έχει προκαλέσει αντιδράσεις στους κόλπους της Ένωσης, τόσο από έναν αριθμό κρατών-μελών μεμονωμένα όσο και από την ίδια την Ισπανίδα επιτροπή.

Νεοναυπηγήσεις: Το Big Bang των Ελλήνων εφοπλιστών

Ο τομέας των νεοναυπηγήσεων αποτελεί έναν ιδιαίτερα ζωτικής σημασίας παράγοντα σε ό,τι αφορά τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών από τα πλοία. Κράτη όπως η Ελλάδα και η Νορβηγία πρωταγωνίστησαν στο «στίβο» των παραγγελιών για νεότευκτα, με τη χώρα μας να αυξάνει σταθερά την «απόσταση» ασφαλείας από τη Νορβηγία.

Είναι κατά γενικήν ομολογία αποδεκτό το γεγονός ότι τα έτη 1999 και 2000 απειτέλεσαν τα έτη των Ελλήνων, όσον αφορά τις παραγγελίες για σύγχρονα και ασφαλή πλοία. Αντιστοίχως τα έτη 2001 και 2002 απειτέλεσαν και πάλι έτη πρωτοκαθεδρίας των Ελλήνων εφοπλιστών στις παραλαβές νεοτευκτών, μια τάση που συνεχίζεται και μέσα στο 2003.

Η ανανέωση του ελληνικού εμπορικού στόλου ήταν ραγδαία όπως καταδεικνύει και ο σχετικός πίνακας της ECSA που αναφέρεται στο κομμάτι των νεοναυπηγήσεων. Από την άλλη, η διαρ-

κής συρρίκνωση της ευρωπαϊκής ναυπηγικής βιομηχανίας και η γιγάντωση της αντίστοιχης της Ν. Κορέας και της Ιαπωνίας οδήγησε στη γνωστή διαμάχη μεταξύ Ε.Ε. και Ν. Κορέας.

Η ECSA στην έκθεσή της εκφράζει την ελπίδα για μια καλή πορεία των συζητήσεων μεταξύ των δύο μερών, η οποία θα οδηγήσει σε θετικά αποτελέσματα παρά το γεγονός πως σήμερα οι Ευρωπαίοι υπουργοί και επιτροπείς που ασχολούνται με τον τομέα «ανασωγόνησης ναυπηγικής βιομηχανίας», είναι υπέρ της άμεσης λήψης μέτρων που θα τον καταστήσουν άμεσα ανταγωνιστικό έναντι των ναυπηγείων της Άπω Ανατολής.

Το όλο ζήτημα έχει μεταφερθεί πλέον σε επίπεδο World Trade Organization (WTO), ενώ οι Ευρωπαίοι υπουργοί Μεταφορών και Ανάπτυξης μαζί με τους αντίστοιχους επιτρόπους μελετούν ήδη μια σειρά μέτρων, ανάμεσα στα οποία είναι και η παρουσίαση ανταγωνιστικών τιμολογίων από την πλευρά της Ευρώπης σε επίπεδο ναυπηγείων. Αυτό, εξάλλου, άφησε να εννοηθεί με πρόσφατες δηλώσεις του και ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης, ο οποίος δεν απέκλεισε το ενδεχόμενο απόσυρσης των Ευρωπαίων από το δικαστικό αγώνα κατά των Νοτιοκορεατών.

ΕΓΓΕΓΡΑΜΜΕΝΟΣ ΚΑΤΑ ΣΗΜΑΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΧΩΡΩΝ-ΜΕΛΩΝ Ε.Ε. (100 GT ΚΑΙ ΑΝΩ) ΕΩΣ 1 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 2002

ΣΗΜΑΙΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ GT	ΕΚΤΟΠΙΣΜΑ ΣΕ DWT
ΑΥΣΤΡΙΑ	7	32.742	42.223
ΒΕΛΓΙΟ	10	7.295	11.631
ΔΑΝΙΑ	449	6.886.624	8.628.142
ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ	167	1.414.271	1.038.678
ΓΑΛΛΙΑ	195	4.164.052	6.015.918
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	542	6.157.397	7.361.541
ΕΛΛΑΣ *	1.274	28.383.650	47.885.277
ΙΣΛΑΝΔΙΑ	14	8.937	6.288
ΙΡΛΑΝΔΙΑ	44	227.670	150.757
ΙΤΑΛΙΑ	847	9.199.516	9.924.559
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ	56	1.351.547	1.971.302
ΟΜΑΝΔΙΑ **	783	4.965.000	4.367.000
ΝΟΡΒΗΓΙΑ	1.392	21.394.298	32.348.779
ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	168	1.070.352	1.673.437
ΙΣΠΑΝΙΑ	233	1.693.092	1.911.476
ΣΟΥΗΔΙΑ	357	2.881.090	1.775.637
ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ	437	5.297.181	4.481.974
ΣΥΝΟΛΟ	6.975	95.134.714	130.594.619

Πηγή: Lloyd's Register of Shipping

* Σύμφωνα με τα πρόσφατα στοιχεία του ΥΕΝ, ο υπό ελληνική σημαία εμπορικός στόλος άνω των 100 κων αριθμεί σήμερα 1.977 μονάδες, συνολικής χωρητικότητας 33.136.065 τόνων γλ.

** Στο στόλο της Ολλανδίας συμπεριλαμβάνονται και βοηθητικά πλοία, όπως ρυμουλκά ανοικτής θαλάσσης και φορτηγίδες.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΝΕΟΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ - ΚΟΝΤΕΪΝΕΡ - ΤΑΝΚΕΡ ΑΝΑ ΧΩΡΑ-ΜΕΛΟΣ (ενημερωμένος έως το Μάιο 2002)

ΧΩΡΑ	ΦΟΡΤΗΓΑ		ΚΟΝΤΕΪΝΕΡ		ΤΑΝΚΕΡ	
	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΣΥΝΟΛΙΚΟ dwt	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΣΥΝΟΛΙΚΟ dwt	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΣΥΝΟΛΙΚΟΙ dwt
ΑΥΣΤΡΙΑ	-	-	-	-	11	698.010
ΒΕΛΓΙΟ	-	-	1	33.800	5	245.500
ΔΑΝΙΑ	1	8.729	21	1.475.630	32	1.361.048
ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ	-	-	1	13.650	10	544.322
ΓΑΛΛΙΑ	-	-	13	459.270	7	151.450
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	44	405.125	161	4.788.971	33	682.430
ΕΛΛΑΣ	9	94.624	11	469.920	124	13.100.604
ΙΣΛΑΝΔΙΑ	-	-	-	-	1	5.000
ΙΡΛΑΝΔΙΑ	4	17.600	-	-	-	-
ΙΤΑΛΙΑ	3	31.500	1	33.900	73	3.477.435
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ	-	-	-	-	1	300.000
ΜΟΝΑΚΟ	-	-	-	-	13	655.760
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	33	20.213	7	327.500	7	28.034
ΝΟΡΒΗΓΙΑ	5	15.000	-	-	54	4.380.820
ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	-	-	-	-	2	210.000
ΙΣΠΑΝΙΑ	1	4.750	2	30.800	17	937.969
ΣΟΥΗΔΙΑ	3	14.325	-	-	14	314.290
ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ	9	90.100	13	744.000	46	4.528.306
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ ΧΩΡΩΝ-ΜΕΛΩΝ	112	701.966	231	8.377.441	450	31.411.188
ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ	245	2.309.050	415	16.104.026	903	70.443.032

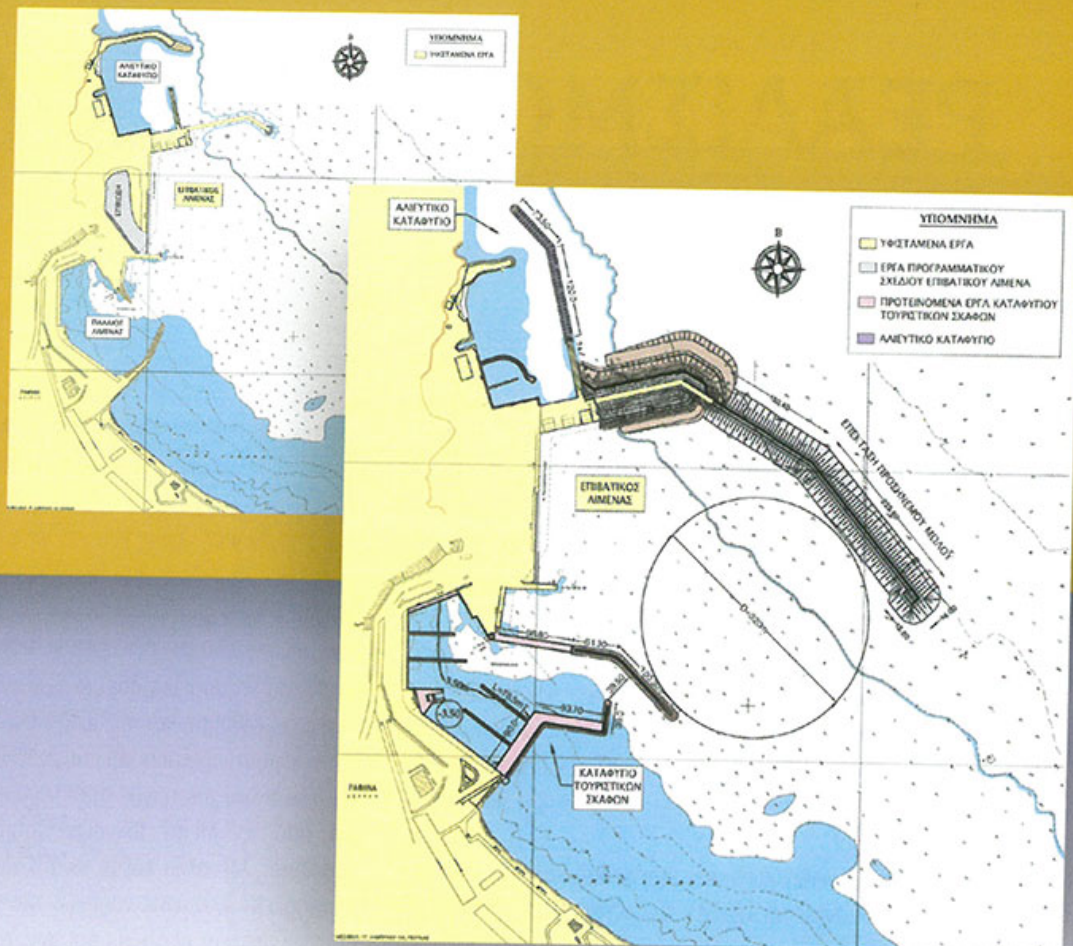
ΠΙΝΑΚΑΣ ΝΕΟΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ - Ro/Ro - ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΑΝΑ ΧΩΡΑ-ΜΕΛΟΣ (ενημερωμένος έως το Μάιο 2002)

ΧΩΡΑ	ΦΟΡΤΗΓΑ		Ro-Ro		ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ	
	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΣΥΝΟΛΙΚΟ dwt	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΣΥΝΟΛΙΚΟ dwt	ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ	
ΑΥΣΤΡΙΑ	-	-	-	-	-	
ΒΕΛΓΙΟ	-	-	-	-	-	
ΔΑΝΙΑ	16	743.528	4	40.350	2	
ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ	1	17.600	2	26.100	-	
ΓΑΛΛΙΑ	1	47.980	-	-	3	
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	27	715.959	8	46.572	7	
ΕΛΛΑΣ	46	3.560.711	3	32.000	24	
ΙΣΛΑΝΔΙΑ	-	-	-	-	-	
ΙΡΛΑΝΔΙΑ	-	-	-	-	-	
ΙΤΑΛΙΑ	5	563.500	14	245.888	12	
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ	-	-	-	-	-	
ΜΟΝΑΚΟ	6	243.940	-	-	-	
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	6	308.400	3	19.000	2	
ΝΟΡΒΗΓΙΑ	18	1.009.150	-	-	12	
ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	5	384.800	-	-	4	
ΙΣΠΑΝΙΑ	-	-	4	12.100	2	
ΣΟΥΗΔΙΑ	4	70.400	7	99.662	4	
ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ	8	366.200	6	99.250	10	
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ ΧΩΡΩΝ-ΜΕΛΩΝ	139	8.032.168	51	620.922	82	
ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ	383	24.937.934	85	1.092.609	189	Πηγή: Fairplay



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΡΑΦΗΝΑΣ Α.Ε.

Γυρίζουμε σελίδα στο παρόν...



...και σχεδιάζουμε το μέλλον!



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΡΑΦΗΝΑΣ Α.Ε.

Ακτή Ανδρέα Γ. Παπανδρέου, Λιμάνι Ραφήνας Τηλ: 22940 23605, 22409 - Fax: 22940 26076, e-mail: portraf@internet.gr



ΡΕΑΛΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΤΟΛΜΗ

Άρθρο

του Χρήστου Ε. Ντούνη, αντιναυάρχου, επίτιμου αρχηγού Λ.Σ.

Στην εφημερίδα «ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ» της 26ης Φεβρουαρίου 2003 στο δημοσίευμα με τίτλο «Πτυχία για κορνίζα αποκτούν οι Έλληνες», αναφέρεται ότι το 73% των πτυχιούχων φιλολογικών σχολών και Σχολών Καλών Τεχνών, καθώς και το 65% των πτυχιούχων θετικών επιστημών (μαθηματικών, φυσικών, χημικών, στατιστικής, πληροφορικής) και το 56% των πτυχιούχων εκπαιδευτικών ασκούν επάγγελμα άσχετο με αυτό που σπούδασαν.

Ακόμη δε στην ίδια εφημερίδα της 2ας Μαρτίου 2003 σε σχετικό πίνακα καταγράφεται ότι η ανεργία των πτυχιούχων της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης για το 1999 ανερχόταν στους 134.700, από τους οποίους οι 51.000 ήταν πτυχιούχοι ΑΕΙ και οι 82.200 πτυχιούχοι ΤΕΙ, ενώ 1.500 ακόμη ήταν κάτοχοι διδακτορικού.

Σχολιάζοντας το φαινόμενο της ετεροαπασχόλησης, ο καθηγητής Θ. Π. Λιανός στο «ΒΗΜΑ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΚΗΣ», 2 Μαρτίου 2003, αναφέρει ότι το πρόβλημα είναι για πάρα πολλούς λόγους σοβαρό και το κυριότερο ότι η ελληνική κοινωνία δαπανά τεράστια ποσά για να δημιουργήσει γνώσεις και δεξιότητες που δεν είναι παραγωγικές. Με άλλα λόγια, το κράτος παράγει προϊόντα που δεν έχουν καμία ζήτηση. Έτσι οι πτυχιούχοι αυτοί, παραμένοντας στην ανεργία για αρκετό διάστημα και μη έχοντας προοπτικές απασχόλησης σ' αυτό που σπούδασαν, αναγκάζονται να αναζητήσουν εργασία σε άσχετες απασχολήσεις με ό,τι αυτό συνεπάγεται σε μη εξειδίκευση, χαμηλές αποδοχές, έλλειψη αγάπης και ενθουσιασμού για τη δουλειά τους και, προπαντός, έλλειψη επαγγελματισμού στην απασχόλησή τους.

Μπροστά σ' αυτήν τη θλιβερή πραγματικότητα, βλέπουμε ό,τι όλο και περισσότεροι πτυχιούχοι των παραπάνω κατηγοριών να παράγονται κάθε χρόνο από τα Πανεπιστήμια. Ακόμη, δε, βλέπουμε να ιδρύονται κάθε χρόνο δεκάδες νέα τμήματα στα ΑΕΙ με απίθανα γνωστικά αντικείμενα -σε μεγάλο βαθμό επικαλυπτόμενα από ήδη λειτουργούντα τμήματα-, η λειτουργία των οποίων δίνει την εντύπωση ότι περισσότερο συνδέεται με φιλοδοξίες είτε των Ιδρυμάτων είτε

ορισμένων καθηγητών.

Χωρίς αμφιβολία οι πανεπιστημιακές σπουδές, όπως τονίζει ο καθηγητής Λιανός, έχουν τη σημασία τους για τη δημιουργία μιας ανεπτυγμένης κοινωνίας, πλην όμως και οι σπουδές αυτές θα πρέπει να ανταποκρίνονται στις ανάγκες της οικονομίας και της κοινωνίας. Και για το φορολογούμενο Έλληνα πολίτη δεν μπορεί να γίνει αποδεκτό ότι για να δημιουργήσει το κράτος έναν επαγγελματία οδηγό ταξί θα πρέπει να σπουδάσει ένα φιλόλογο, ούτε βεβαίως να σπουδάσει ένα μαθηματικό για να προετοιμάσει έναν τεχνίτη πλακά.

Όμως ας έλθουμε και στα δικά μας, στο ναυτιλιακό χώρο. Η πρόσφατη πρόταση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας για διεύρυνση της πηγής προέλευσης των αξιωματικών Ε.Ν. και από τη Μέση Ιδιωτική Ναυτική Εκπαίδευση είναι κατανοητή. Με άλλα λόγια, είναι κατανοητή -λόγω της ενδημικής πλέον έλλειψης ναυτικών στελεχών- η διεύρυνση της προέλευσης και εξέλιξης και των, από την υποβαθμισμένη πηγή, αποφοίτων ιδιωτικών ναυτικών λυκείων προερχομένων, προκειμένου να καλυφθούν οι ανάγκες σε ανθρώπινο δυναμικό της ναυτιλίας.

Όμως, πηγή προέλευσης δεν αποτελεί μόνον η κατώτερη βαθμίδα (από τις Ακαδημίες Ε.Ν.) που είναι τα ναυτικά λύκεια. Πηγή προέλευσης μπορεί να αποτελέσει και η ανώτατη βαθμίδα ναυτικών σπουδών (Nautical Science).

Αυτή τη βαθμίδα προέλευσης των στελεχών ο εφοπλιστικός παράγων, προβάλλοντας το επιχειρημα της καθολικής διαρροής, το απορρίπτει και βεβαίως δεν θέλει ούτε να το ακούσει. Τη θέση αυτή με ουσιαστική επιχειρηματολογία τη θεωρούμε μαχητή, παράλληλα δε τη θεωρούμε και κατανοητή μόνο στο πλαίσιο του ΥΕΝ και της συμμετοχής του Κεφαλαίου Ναυτικής Εκπαίδευσης στις λειτουργικές δαπάνες της ναυτικής εκπαίδευσης.

Όμως η ναυτιλία μας είναι εθνική υπόθεση και μας αφορά όλους, ολόκληρη την ελληνική κοινωνία. Φοβάμαι ότι η μέχρι σήμερα και εδώ και πολλά χρόνια ακολουθούμενη πολιτική της απομόνωσης της ναυτικής εκπαίδευσης και εγκλω-

βισμού της στο χώρο αποκλειστικά των αρμοδιοτήτων του YEN έχουν δημιουργήσει μια ψυχολογία «αποκλειστικότητας, κτητικότητας και άβατου» του ναυτικού γνωστικού αντικείμενου από τους άλλους φορείς της εκπαίδευσης. Χωρίς αμφιβολία, μια τέτοια αντίληψη σήμερα πρέπει να θεωρείται παρωχημένη, αφού απομονώνει από τη ναυτιλία το 80% της σπουδάζουσας νεολαίας που κατευθύνεται προς τα τριτοβάθμια ιδρύματα.

Αποτελεί πλέον ουσιαστική ανάγκη, η Πολιτεία να αναλάβει την πρωτοβουλία για παραγωγή και ναυτικών στελεχών πανεπιστημιακού επιπέδου χωρίς τη θεσμική εμπλοκή του YEN και των φορέων της ναυτιλίας. Το υπουργείο Παιδείας το οποίο δημιουργεί κάθε χρόνο δεκάδες νέα τμήματα ΑΕΙ, είναι ανάγκη να προχωρήσει στην ίδρυση Ναυτικών Πανεπιστημιακών Τμημάτων, των οποίων η λειτουργία θα βαρύνει αποκλειστικά τον προϋπολογισμό του υπουργείου Παιδείας και ασφαλώς χωρίς οποιαδήποτε συμμετοχή στις δαπάνες του Κεφαλαίου Ναυτικής Εκπαίδευσης. Η πηγή αυτή θα αποτελεί πρόσθετη πηγή τροφοδότησης της ναυτιλίας ανεξάρτητη από το σύστημα των Ακαδημιών Ε.Ν., έτσι ώστε να υπάρξει πολυεπίπεδη προέλευση και προσέλκυση στελεχών για τα πλοία της ελληνόκτητης ναυτιλίας.

Κατά συνέπεια, εκτιμάται ότι ο υπουργός Ε.Ν. έχει πράγματι μια ισχυρή επιχειρηματολογία αρκετά πειστική προς το συνάδελφό του υπουργό Παιδείας για την ίδρυση Ναυτικών Πανεπιστημιακών Τμημάτων με δεδομένο ότι:

α) Οι απόφοιτοι του Ναυτικού Πανεπιστημίου αξιωματικοί Ε.Ν. (ναυτίλοι και μηχανικοί) έχουν ευρύτατο πεδίο απασχόλησης στα ελληνόκτητα πλοία, καλύπτοντας τις θέσεις που σήμερα καλύπτουν οι αλλοδαποί αξιωματικοί.

Η ανεργία δεν θα χτυπήσει την πόρτα τους και ούτε θα γραφούν στους καταλόγους των ανέργων. Οι κενές θέσεις θα τους αναμένουν για δουλειά και εισαγωγή πολύπλου συναλλάγματος.

β) Στο εγχείρημα αυτό δεν θα είναι η Ελλάδα πρωτοπόρος, γιατί εδώ και πολλά χρόνια άλλες χώρες έχουν προηγηθεί [ΗΠΑ, Ρωσία, Κίνα, Ιαπωνία, Κορέα, Πολωνία, Ουκρανία, Τουρκία, Αιγύπτος, Ρουμανία, Βουλγαρία, καθώς και πολλές ευρωπαϊκές χώρες με εξαίρεση βεβαίως την Αγγλία, που έχοντας παραδοσιακά εναποθέσει την ευθύνη της εκπαίδευσης στις ναυτιλιακές εταιρείες συνεχώς ψάχνεται(!!!) για να καταλήξει το 2001 και αυτή στην εκπαίδευση ανωτάτου επιπέδου αξιωματικών Ε.Ν. στα Πανεπιστήμια του Nottingham και του Glasgow].

γ) Οι αξιωματικοί Ε.Ν. πανεπιστημιακής βαθμίδας θα προσδώσουν στη ναυτική σταδιοδρομία κύρος και θα την προβάλλουν ισοδύναμα ως μια πολλά υποσχόμενη δραστηριότητα, που συμπληρούμενη με μια πολύτιμη και αναντικατάστατη ναυτική πείρα στα πλοία, δημιουργεί στη συνέχεια προοπτικές απασχόλησης σε πολλούς τομείς της ναυτιλίας.

δ) Τους αξιωματικούς Ε.Ν. ανωτάτου επιπέδου το σημερινό τεχνολογικό και λειτουργικό περιβάλλον του πλοίου και της εται-

ρείας τους έχει απόλυτη ανάγκη.

Σήμερα το γραφείο και το πλοίο αποτελούν ένα ενιαίο και συνολικό Management, που απαιτεί ενιαίο πνεύμα, συστηματική γνώση και ανοικτή γραμμή επικοινωνίας αμοιβαία κατανοητή. Ιδιαίτερα σήμερα, με την πολυπλοκότητα των κανονισμών και των παρεμβάσεων στη λειτουργία του πλοίου, έχουν επέλθει βαθιές μεταβολές στο γνωστικό αντικείμενο του πλοιάρχου και του μηχανικού που απαιτούν την αφομοίωση και την κατανόηση της νέας γνώσης.

ε) Το πόσοι απόφοιτοι της ανωτάτης βαθμίδας θα ναυτολογηθούν στα πλοία δεν έχει σημασία. Λίγοι ή πολλοί θα είναι ένας πρόσθετος αριθμός από αυτούς που παράγονται από τους χώρους αρμοδιότητας του YEN και για το λόγο αυτό και με ποσοτικά ακόμη κριτήρια κέρδος θα είναι για τη ναυτιλία.

Το μεγάλο όμως κέρδος για τη ναυτιλία θα είναι ότι θα έχει ανοίξει ένας καινούργιος δρόμος για τους δεκάδες χιλιάδες υποψηφίους της ανωτάτης παιδείας, που σήμερα παραμένει πεισματικά επτασφράγιστος. Ο δρόμος αυτός κλειστός όπως είναι, απαγορεύει σε πολλούς φιλόδοξους και δυναμικούς νέους να γυρίσουν και να ακολουθήσουν μια συνολική ναυτική σταδιο-

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

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

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

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

NORWEGIAN

MARITIME EQUIPMENT

Agent in Greece:

MARINE CONSULT INTERNATIONAL LTD.

Tel.: 01 42 85960/61

Fax.: 01 42 85962

Hatzikyriakou Av. 15-17, Piraeus 185 35

E-mail: maricons@complink.gr



ΡΕΑΛΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΤΟΛΜΗ / Χρήστος Ντούνης

δρομία στο πλοίο και στο Maritime Infrastructure. Αυτά τα στελέχη θα γίνουν η Driving Force της ελληνικής ναυτιλίας και μια σταθερή αναφορά του ελληνικού Maritime Supremacy.

στ) Το υπουργείο Παιδείας διαθέτει σημαντική εμπειρία στη λειτουργία νέων πανεπιστημιακών τμημάτων ώστε θα ήταν αδιανόητο να διερωτηθεί κανείς πώς θα μπορούσε να εφαρμόσει ένα πρόγραμμα ναυτικών σπουδών. Για παράδειγμα, η Σύρος όπου υπάρχει η ναυτική παράδοση, η ναυτιλιακή κίνηση του λιμένα και μια ακμάζουσα ναυπηγική και ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, θα ήταν ιδανική για τη λειτουργία Ναυτικού Πανεπιστημιακού Τμήματος και από πλευράς εγκαταστάσεων και εξοπλισμού καθώς και καθηγητικού προσωπικού. Η διάθεση μάλιστα των κτιριακών εγκαταστάσεων της Σύρου για το σκοπό αυτό θα διευκόλυνε τη λειτουργία του τμήματος χωρίς να δημιουργήσει πρόβλημα στο ΥΕΝ.

Διερωτάται ο κάθε λογικός άνθρωπος γιατί ο υπουργός Παιδείας να απορρίψει μια τέτοια εισήγηση. Η απόρριψη της θα πρέπει με λογικά επιχειρήματα να είναι αδιανόητη.

Όμως, το βέβαιο είναι ότι και ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας στην προσπάθειά του να διατυπώσει μια τέτοια εισήγηση προς τον υπουργό Παιδείας θα συναντήσει την άρνηση από το ναυτιλιακό χώρο, που την περιβάλλει με βασικά επιχειρήματα ότι:

- Δεν χρειάζονται στο πλοίο γνώσεις πανεπιστημιακού επιπέδου (τότε γιατί άλλες χώρες τις θεωρούν αναγκαίες). Δηλαδή η ελληνική ναυτιλία έχει περισσότερο ανάγκη τις γνώσεις του αποφοίτου του ιδιωτικού λυκείου;
- Ότι το υπουργείο Παιδείας δεν γνωρίζει από ναυτική εκπαίδευση. Πρόκειται για σαθρό επιχειρήμα που δεν αντέχει σε σοβαρή κριτική. Ωσάν η ναυτική γνώση να μη βγαίνει έξω από την πόρτα του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.
- Ότι θα αντιδράσει ο ναυτικός συνδικαλισμός. Αδιανόητη μια τέτοια αντίδραση που θα παρεμβάλει εμπόδια στην πρόοδο. Μόνο με το σκεπτικό της μειονεξίας θα μπορούσε να ερμηνευτεί.
- Ότι θα υπάρξουν αντιδράσεις από τα στελέχη του ΥΕΝ και της ναυτικής εκπαίδευσης. Εδώ οι αντιδράσεις έχουν διπλό χαρακτήρα. Πρώτον, για να μη διασπαστεί ο μονοπωλιακός χαρακτήρας του ΥΕΝ στη ναυτική εκπαίδευση και η αφαίρεση του κύρους και της αίγλης που απολαύει σήμερα!!! Δεύτερον, η ακατανόητη εσωτερική αντίδραση των στελεχών του υπουργείου στο ότι δεν είναι νοητή γι' αυτά τα στελέχη η αναβάθμιση των ναυτικών σπουδών σε πανεπιστημιακό επίπεδο. Και βεβαίως, η μόνη εξήγηση που θα μπορούσε να δοθεί είναι ότι αυτά τα στελέχη θεωρούν πως μια τέτοια αναβάθμιση να συνεπάγεται τη δική τους ipso jure υποβάθμιση!!!
- Οι αντιδράσεις από το ονομαζόμενο ναυτιλιακό τμήμα των Πανεπιστημίων Πειραιώς και Αιγαίου. Θα πρέπει να επισημανθεί ό-

τι μια τέτοια αντίδραση είναι αδιανόητη, διότι άλλος ο προορισμός της παραγωγής οικονομολόγων με ορισμένες ναυτιλιακές γνώσεις και άλλο η πανεπιστημιακή εκπαίδευση αξιωματικών Ε.Ν. με ολοκληρωμένη γνώση της τεχνικής κατεύθυνσης και διεύθυνσης του σημερινού πλοίου.

- Ότι με τη λειτουργία από το υπουργείο Παιδείας Ναυτικού Τμήματος θα ανατραπεί ο ναυτικός χαρακτήρας των σχολών.

Ουδέν αναληθέστερο αφού το πρόγραμμα των ναυτικών σπουδών δεν μπορεί παρά να είναι στο πρότυπο των σημερινών Ακαδημιών Ε.Ν., προσαρμοσμένο δηλαδή στη σφαίρα των επαγγελματικών ενδιαφερόντων και με τετραετή κύκλο σπουδών όπως στα ξένα ναυτικά πανεπιστήμια.

Η λειτουργία τους από το υπουργείο Παιδείας δεν σημαίνει λειτουργική απομάκρυνση, αντιθέτως συνεπάγεται δυνατότητα διεύρυνσης των ναυτικών γνώσεων, αυξημένο κύρος των καθηγητών και κοινωνική αναγνώριση των ναυτικών σπουδών.

Άλλωστε, έχουμε πολλαπλά τέτοια παραδείγματα όπως η συνεργασία της Σχολής Ναυπηγών του ΕΜΠ με τους ναυτιλιακούς φορείς και περισσότερο ίσως η συνεργασία των ναυτιλιακών τμημάτων των Πανεπιστημίων Πειραιά και Αιγαίου. Τελικά θα υποστηριζόταν ότι η αντίδραση των όποιων φορέων της ναυτιλίας θα έχει ως αφετηρία και κίνητρο μόνο το φόβο μήπως απολέσουν την επιρροή που ασκούν σήμερα στο χώρο της ναυτικής εκπαίδευσης, και η οποία εκδηλώνεται με πολλούς τρόπους.

Και αυτή η εξουσιαστική παρουσία των φορέων της ναυτιλίας στα θέματα της ναυτικής εκπαίδευσης αποτελεί ένα ακόμη ουσιαστικό εμπόδιο, γιατί μέσα στο χώρο της αρμοδιότητας του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας δεν μπορεί να λειτουργήσει παράλληλα με το σύστημα των Ακαδημιών Ε.Ν. και το πρόσθετο σύστημα πανεπιστημιακών ναυτικών τμημάτων.

Αυτήν την πρόσθετη πηγή προέλευσης αξιωματικών Ε.Ν. από την ανώτατη εκπαίδευση μπορεί να την προσφέρει το υπουργείο Παιδείας.

Κύριοι υπουργοί της Ναυτιλίας και της Παιδείας, ο εκσυγχρονισμός συνδέεται με ρεαλισμό αλλά η επιβολή του απαιτεί όχι μόνον ΤΟΛΜΗ αλλά και ΡΗΞΗ με κατεστημένες νοοτροπίες και αγκυλώσεις.

Μια ΡΗΞΗ, όμως, η οποία, ενώ τίποτε δεν θα αφαιρέσει από τις αρμοδιότητες του ΥΕΝ, θα προσθέσει μια νέα πηγή προέλευσης και προσέλευσης στελεχών στη ναυτιλία, την ευθύνη της εκπαίδευσης και το οικονομικό βάρος της λειτουργίας της θα φέρουν αποκλειστικά ο δημόσιος προϋπολογισμός και το υπουργείο Παιδείας.

Μπορούν αλήθεια να υπάρχουν λογικά επιχειρήματα για να αρνηθεί η ναυτιλία μας την προσέλευση των στελεχών αυτών;



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ Α.Ε.

Μια νέα Πύλη συνεργασίας!



ΚΑΝΝΕΛΟΠΟΥΛΟΥ 6, 19 200 ΕΛΕΥΣΙΝΑ, Τηλ.: 210 55 43 755, Fax: 210 55 45 965
e-mail: info@olesa.gr



Ναυτιλία και περιβάλλον



Οι ωκεανοί του πλανήτη αποτελούν αναμφίβολα το ζωτικό χώρο της ναυτιλίας. Στο χώρο αυτό δραστηριοποιούνται σήμερα πάνω από 50.000 πλοία, τα οποία φέρουν εις πέρας το 85% των μεταφορών, ανά την υδρόγειο. Παρά το γεγονός πως οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν στις μέρες μας τον ακρογωνιαίο λίθο του παγκόσμιου εμπορίου, μόλις την τελευταία εικοσιπενταετία η παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα και οι διεθνείς οργανισμοί άρχισαν να δείχνουν έμπρακτα το ενδιαφέρον τους για την αποφυγή και πρόληψη ρύπανσης. Θάλαπα ου τέμνει αλλά συνάπτει, λέει ένα αρχαίο ρητό και φαίνεται πως αυτό το γνώριζε καλά ο αείμνηστος Γ. Π. Λιβανός, ο οποίος σε μια πρωτοποριακή για την εποχή του κίνηση ίδρυσε εν έτει 1982 τη HELMEPA. Τα ατυχήματα των δεξαμενόπλοιων, που κατά διαστήματα μόλυναν θάλασσες και ακτές, κατέδειξαν εκτός από το διαχρονικό ρόλο της HELMEPA και την ανάγκη άμεσης λήψης μέτρων για την πρόληψη και, δευτερευόντως, για την αντιμετώπιση της ρύπανσης των θαλασσών.



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
ΛΙΜΕΝΟΣ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε.

Το αφιέρωμα υποστηρίχθηκε
από τον Οργανισμό Λιμένος
Πειραιώς Α.Ε.



Στο στόχαστρο και πάλι η ελληνική ναυτιλία

Άρθρο

του Μιλτιάδη Βαρβιτσιώτη, βουλευτή Β' Αθηνών και υπεύθυνου τομέα Ναυτιλίας
της Νέας Δημοκρατίας

Η αυτοκαταστροφική τάση του σύγχρονου πολιτισμού, του εκσυγχρονισμού και της άναρχης ανάπτυξης ενάντια στη φύση αποτελεί σήμερα ένα από τα κορυφαία προβλήματα της ανθρωπότητας. Η μόλυνση θαλασσών, λιμνών, ποταμών, αέρα, εδάφους και υπεδάφους, η εξαφάνιση ειδών πανίδας και χλωρίδας, η διατάραξη της τροφικής αλυσίδας, τα τοξικά είναι μερικά μόνον από τα προβλήματα που έπρεπε ήδη να έχουμε αντιμετωπίσει. Το μέγεθος της τεράστιας οικολογικής καταστροφής που προκλήθηκε στις ακτές της Ισπανίας από το ναυάγιο του Δ/Ξ «Prestige» άνοιξε σε όλο τον κόσμο μια μεγάλη συζήτηση για την προστασία του περιβάλλοντος και έβαλε στο στόχαστρο την εμπορική ναυτιλία. Οι διεθνείς στατιστικές, που αποδεικνύουν ότι το πλοίο εξακολουθεί να παραμένει το φιλικότερο προς το περιβάλλον μέσο μεταφοράς φορτίων, παραμερίστηκαν μπροστά στις απολύτως κατανοητές αντιδράσεις των πολιτών που επλήγησαν. Η σοβαρότητα του ζητήματος, όμως, μας υποχρεώνει να το αντιμετωπίσουμε με ρεαλισμό, υπευθυνότητα και χωρίς συναισθηματισμούς, που δεν έχουν σχέση με τα πραγματικά αίτια της καταστροφής.

Πριν μπούμε στην ουσία του ζητήματος, θα πρέπει να επισημανθούν ορισμένα χρήσιμα στοιχεία. Σύμφωνα με τις στατιστικές όλων των μεγάλων διεθνών οργανισμών

Το ξεκίνημα του νέου αιώνα βρήκε την ανθρωπότητα να κινείται με ιλιγγιώδεις ρυθμούς σε μια νέα εποχή: την εποχή της παγκοσμιότητας, της τεχνολογίας και της επικοινωνίας. Μια εποχή με καινούργιες ευκαιρίες και δυνατότητες.

Αλλά και με νέους εντελώς διαφορετικούς, αθόρυβους και υποχθόνιους κινδύνους.

Η εμβέλεια των νέων κινδύνων δεν έχει σύνορα. Οι μάστιγες της νέας εποχής δεν αφορούν ορισμένα κράτη αλλά ολόκληρη την παγκόσμια κοινότητα και, δυστυχώς, οι επιπτώσεις από τους νέους κινδύνους συνειδητοποιήθηκαν με σχετική καθυστέρηση.

που ασχολούνται με τη μελέτη των περιβαλλοντικών προβλημάτων, το 80% - 85% της θαλάσσιας ρύπανσης οφείλεται σε ανθρώπινες δραστηριότητες στη στεριά. Παράλληλα, όσο αυξάνονται οι πετρελαϊκές ανάγκες τόσο μεγαλύτερη θα είναι η πιθανότητα πρόκλησης ατυχημάτων.

Σε ό,τι αφορά την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, είναι γνωστό σε όλους τους εμπλεκόμενους φορείς ότι οι αρμόδιοι διεθνείς οργανισμοί έχουν κατευθύνει τη δράση τους εδώ και αρκετά χρόνια στην κατεύθυνση ελαχιστοποίησης των ατυχημάτων και της θέσπισης κοινών κανόνων ασφαλείας των πλοίων, εκπαίδευσης των πληρωμάτων, μεθόδων φορτώσεως και εκφορτώσεως, ευκολίες υποδοχής στα λιμάνια κ.ά.

Ενώ, λοιπόν, σχετικά έγκαιρα αναπτύχθηκε έντονος προ-



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
ΛΙΜΕΝΟΣ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε.

βληματισμός και ελήφθησαν μέτρα για την αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρύπανσης που προκαλούν οι σχετικές με το υγρό στοιχείο ανθρώπινες δραστηριότητες, αντίθετα η παγκόσμια κοινότητα καθυστέρησε σημαντικά να αρχίσει το σχετικό διάλογο για την αντιμετώπιση της υποβάθμισης του περιβάλλοντος (Συνδιασκέψεις Μόντρεαλ, Ρίο, Κιότο, Γιοχάνεσμπουργκ) από τις υπόλοιπες ανθρώπινες δράσεις όπως η βαριά βιομηχανία, η γεωργία και οι μεταφορές.

Μετά το ναυάγιο του «Prestige» η ελληνική ναυτιλία, που αντιπροσωπεύει το 40% της κοινοτικής, βρέθηκε και πάλι στο στόχαστρο. Η ουσία της συζήτησης που έχει ανοίξει στον ευρωπαϊκό Τύπο, στα θεσμικά όργανα της Ε.Ε. και στην παγκόσμια κοινή γνώμη είναι αν απαιτούνται νέα μέτρα.

Πριν όμως ξεκινήσουμε μια τέτοια συζήτηση, θα πρέπει να

πλοίου δεν είναι εξ ορισμού υπαίτια για τα ατυχήματα. Θυμίζω μόνον ότι το Δ/Ξ «Ievoli Sun», που ναυάγησε τον Οκτώβριο του 2000 με φορτίο χημικών στις ακτές της Β. Γαλλίας, ήταν διπλού τοιχώματος και ηλικίας μόλις 10 ετών. Τρίτον, γιατί και το «Erica» και το «Prestige» ήταν εφοδιασμένα με τα προβλεπόμενα από τις διεθνείς συμβάσεις πιστοποιητικά ασφαλείας (το πρώτο από τον παλιό νηογνώμονα RINA και το δεύτερο από τον αμερικανικό(!) ABS).

Πρέπει επίσης να επισημανθεί ότι στο πλαίσιο του Μνημονίου των Παρισίων αλλά και των ισχυουσών διεθνών συμβάσεων, η ελληνική σημαία κατατάσσεται στο λευκό κατάλογο, που σημαίνει ότι η κατάσταση των πλοίων μας είναι καλή έως άριστη. Επίσης από πλευράς ιδιωτικής πρωτοβουλίας ότι ήταν ελληνική η πρωτοβουλία να ιδρύσουν οι πλοιοκτή-



δούμε προσεκτικά αν εφαρμόζονται τα ήδη υπάρχοντα. Δυστυχώς, οι χώρες που πρωτοστατούν στην ανάπτυξη αυτής της ανεύθυνης συζήτησης είναι αυτές που φέρουν και την ευθύνη για τα ναυάγια του «Erica» και του «Prestige».

Αν οι παράκτιες χώρες δεν είχαν αρνηθεί να παράσχουν άδεια καταφυγής του κινδυνεύοντος πλοίου περί του οποίου έχουν νομική υποχρέωση (το πρώτο στο λιμάνι του Σεν Ναζέρ και το δεύτερο στο λιμάνι ή τον κόλπο της Λα Κορούνια) τότε τα πλοία δεν θα εβυθίζοντο και η έκταση της ρύπανσης θα ήταν πολύ μικρή. Αξίζει να σημειωθεί ότι μετά την έκκληση του πλοιάρχου του «Prestige» και την άρνηση των ισπανικών αρχών να το οδηγήσουν σε λιμάνι καταφυγής, το πλοίο παρέμεινε αβύθιστο επί επτά ημέρες.

Είναι προς τιμήν του Ισπανού πρωθυπουργού, ο οποίος με ευθύτητα και πολιτικό θάρρος παραδέχθηκε ότι υπήρξε εσφαλμένη αντιμετώπιση του περιστατικού. Δεν μπορώ όμως να αποδώσω τα εύσημα σε μερίδα του ευρωπαϊκού Τύπου και σε ορισμένους αξιωματούχους της Ε.Ε. που εθελούφλουν και βάζουν στο στόχαστρό τους την ελληνική ναυτιλία, όπως έκανε η μεγάλη γαλλική εφημερίδα «Figaro». Για τον απλούστατο λόγο ότι το μονό τοίχωμα και η ηλικία του

πλοίου και οι ναυτικοί το μη κερδοσκοπικό οργανισμό HELMEPA, που έχει σκοπό την ευαισθητοποίηση των ασχολουμένων στη ναυτιλία για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Ύστερα από όλα αυτά είναι σαφές πως νέα μέτρα δεν απαιτούνται. Θα πρέπει πάση θυσία να αποφευχθούν, προκειμένου να προστατευθούν η ελληνική ναυτιλία και η προσφορά της στην ελληνική οικονομία. Υπό το κράτος του πανικού και για την παραπλάνηση και την κολακεία της κοινής γνώμης δεν πρέπει να μετακυληθούν αλλού οι ευθύνες. Αυτό που επιβάλλεται να γίνει είναι, στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, να καταλήξουμε σε τρόπους πιο αυστηρής εφαρμογής των ισχυόντων κανονισμών.

Η κολακεία της κοινής γνώμης, η λήψη αποφάσεων με μοναδικό κριτήριο μικροπολιτικά συμφέροντα δεν συνιστούν μια αξιόπιστη πολιτική, που θα προστατέψει το περιβάλλον αλλά και την ανάπτυξη της υγιούς επιχειρηματικότητας.

Αντίθετα, θα συμβάλει στη διαιώνιση μιας σειράς προβλημάτων που θα έρχονται στην επιφάνεια με δραματικό τρόπο, όσο θα υπάρχουν κράτη και κυβερνήσεις που αποφεύγουν να τηρήσουν τις συμβατικές τους υποχρεώσεις.

Το λιμάνι θα γίνει φιλικό προς τον πολίτη και το περιβάλλον

Το λιμάνι του Πειραιά βρίσκεται αντιμέτωπο με την πρόκληση του 21ου αιώνα, ίσως τη μεγαλύτερη της ιστορίας του. Οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 2004 είναι πλέον, εμφανώς, προ των πυλών και το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας καλείται να φιλοξενήσει ένα μεγάλο αριθμό τουριστών, οι οποίοι θα καταλύσουν στα κρουαζιερόπλοια που θα ελλιμενιστούν σ' αυτό. Επί πλέον, οι επιταγές των καιρών απαιτούν, τα λιμάνια να γίνουν φιλικότερα προς το θαλάσσιο περιβάλλον.

Κατά πόσον, όμως, υπάρχουν οι κατάλληλες υποδομές και ο αντίστοιχος εξοπλισμός έτσι ώστε ο Πειραιάς να μπορέσει να ανταποκριθεί στις προκλήσεις των καιρών; Ποιες κινήσεις κρίνονται απαραίτητο να γίνουν ώστε το ιστορικότερο ελληνικό λιμάνι να αλλάξει πρόσωπο και να γίνει σύγχρονο και φιλικό προς το περιβάλλον, ένα λιμάνι - υπόδειγμα;

Στα ερωτήματα αυτά απαντάει ο νέος νομάρχης Πειραιά κ. Γιάννης Μίχας, ένας άνθρωπος που γνωρίζει το λιμάνι όσο λίγοι και το έχει υπηρετήσει από μια σειρά υπεύθυνων θέσεων.

Συνέντευξη

του νομάρχη Πειραιά Γιάννη Μίχα

Πόσο φιλικό προς το περιβάλλον είναι το λιμάνι του Πειραιά σήμερα;

Από το λιμάνι του Πειραιά διακινούνται, ετησίως, εκατομμύρια επιβάτες και οχήματα. Αυτό και μόνο το στοιχείο είναι αρκετό για να μας οδηγήσει στο συμπέρασμα ότι χρειάζεται πολλή δουλειά για να γίνει το λιμάνι του Πειραιά πραγματικά φιλικό προς το περιβάλλον. Ωστόσο, τα τελευταία χρόνια με μια σειρά έργων και παρεμβάσεων των συναρμόδιων υπουργείων και του ΟΛΠ η κατάσταση έχει βελτιωθεί αισθητά και μέχρι το επόμενο έτος, με την ευκαιρία της τέλεσης των Ολυμπιακών Αγώνων, μπορώ να πω ότι θα έχει δημιουργηθεί ένα άλλο, πραγματικά φιλικό προς το περιβάλλον και τους πολίτες.

Εμείς, από την πλευρά μας ως νέα Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση, θα είμαστε παρόντες και θα βοηθήσουμε με όλες τις δυνάμεις μας για την υλοποίηση αυτού του στόχου.

Υπάρχουν οι κατάλληλες εκείνες υποδομές και ο αντίστοιχος εξοπλισμός ώστε το λιμάνι να μπορεί να αντεπεξέλθει επαρκώς και να αντιμετωπίσει αποτελεσματικά την πρόκληση θαλάσσιας ρύπανσης;

Πιστεύω πως ναι. Τόσο ο ΟΛΠ όσο και το Λιμενικό Σώμα έχουν έτοιμα σχέδια και κυρίως διαθέσιμο εξοπλισμό, είτε του κράτους είτε ιδιωτικών συνεργείων, με τα οποία υπάρχει στενή και αποτελεσματική συνεργασία, για να αντιμετωπίσουν οποιοδήποτε περιστατικό. Εμείς, από την πλευρά μας εάν απαιτηθεί ανάγκη -και εύχομαι να μη χρειαστεί- είμαστε έτοιμοι να ασκήσουμε το συντονιστικό ρόλο μας ώστε και οι ΟΤΑ της περιοχής μας να βοηθηθούν για να ανταποκριθούν στις δικές τους υποχρεώσεις όπως καθορίζονται στους σχεδιασμούς του υπουργείου Ναυτιλίας για την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης. Ωστόσο, για τη νομαρχία, το πιο σημαντικό στοιχείο στα θέματα προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος είναι η πρόληψη των ρυπάνσεων και σ' αυτή την κατεύθυνση θα κινηθούμε πολύ δραστήρια, με συγκεκριμένες πρωτοβουλίες, που θ' ανακοινωθούν σύντομα, ώστε να συγκροτηθεί ένα δίκτυο για την προστασία του Σαρωνικού.

Είναι έτοιμος ο Πειραιάς να εξυπηρετήσει με τη μέγιστη περιβαλλοντική ασφάλεια τη φιλοξενία των επιλεχθέντων κρουαζιερόπλοιων κατά τους Ολυμπιακούς



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
ΛΙΜΕΝΟΣ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε.

Αγώνες του 2004;

Κατηγορηματικά σας λέω πως αρκετό καιρό πριν αρχίσει να υλοποιείται το πρόγραμμα φιλοξενίας επισκεπτών σε κρουαζιερόπλοια τα πάντα, από πλευράς έργων, θα είναι έτοιμα και η περιβαλλοντική ασφάλεια εξασφαλισμένη. Η νομαρχία θα επιτελέσει στο ακέραιο το έργο της, που σχετίζεται με τους υγειονομικούς ελέγχους και την εξασφάλιση της πληροφόρησης στους επισκέπτες μας, ενώ στόχος μας είναι να καταφέρουμε οι επισκέπτες να μείνουν και στον Πειραιά. Να μην είναι περαστικοί από την πόλη. Πιστεύω ότι και σ' αυτό, με ολοκληρωμένο σχεδιασμό, θα πετύχουμε.

Υπάρχουν σήμερα σε εξέλιξη επαφές με λιμάνια του εξωτερικού στο πλαίσιο ανταλλαγής τεχνογνωσίας για την πρόληψη-αντιμετώπιση πρόκλησης θαλάσσιας ρύπανσης;

Ο ΟΛΠ έχει αναπτύξει τέτοιες συνεργασίες, συμμετέχει και αξιοποιεί ευρωπαϊκά προγράμματα γι' αυτόν το σκοπό και γενικά πιστεύω ότι από πλευράς τεχνογνωσίας, για την πρόληψη-αντιμετώπιση πρόκλησης θαλάσσιας ρύπανσης, η χώρα μας βρίσκεται στην πρωτοπορία και αυτό πρέπει να γίνει συνείδηση σε όλους. Με δύο λόγια, εμείς πρέπει να κάνουμε «εξαγωγή» τεχνογνωσίας.

Πόσο επιβεβλημένη θεωρείτε τη σύσφιξη των σχέσεων και της συνεργασίας με τον Οργανισμό «Αθήνα 2004»;

Όπως προανέφερα, η Νομαρχία Πειραιά έχει να παίξει το δικό της ρόλο στο πλαίσιο της διοργάνωσης των Ολυμπιακών Αγώνων. Αυτό σημαίνει ότι η συνεργασία με τον Οργανισμό «Αθήνα 2004» είναι δεδομένη. Άλλωστε, για να πετύχουμε χρειάζεται να υπάρχει συνεργασία και αυτό θα επιδιώξουμε.

Ποια η στήριξη του Πειραιά από το ΥΠΕΧΩΔΕ, ώστε ο μεγαλύτερος λιμένας της χώρας να παρουσιάσει ένα ακόμη πιο βελτιωμένο «πρόσωπο» σε ό,τι αφορά το περιβαλλοντολογικό του προφίλ;

Το ΥΠΕΧΩΔΕ έχει στηρίξει ουσιαστικά τον Πειραιά τόσο σε θέματα περιβαλλοντικά όσο και υποδομών. Ενδεικτικά και μόνον μπορώ να αναφέρω το έργο της Ψυπάλειας, το οποίο έχει συντελέσει αποφασιστικά να «καθαρίσει» ο Σαρωνικός και θα προσφέρει ακόμα περισσότερα σε λίγο καιρό, οπότε θα ολοκληρωθεί και θα λειτουργήσει ο δευτεροβάθμιος βιολογικός καθαρισμός.

Ακόμα, ιδιαίτερα σημαντικοί για την αντιμετώπιση του κυκλο-

φοριακού είναι οι νέοι οδικοί άξονες, όπως η λεωφόρος Ανδρέα Παπανδρέου και ο παραλιακός δρόμος, που ολοκληρώνεται και θα συντελέσει ώστε τα οχήματα να κατευθύνονται από το λιμάνι στην εθνική οδό χωρίς να περνάνε μέσα από τις πόλεις.

Επίσης, το ΥΠΕΧΩΔΕ βοήθησε για την κατασκευή του αποχετευτικού δικτύου του λιμανιού, ήδη τα συναρμώδια υπουργεία έχουν αποφασίσει την επέκταση του προστασιακού σιδηρόδρομου μέχρι τον Πειραιά, ενώ υλοποιούνται ή ολοκληρώθηκαν και μια σειρά έργων που πραγματικά είναι σε πολύ θετική κατεύθυνση για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών.

Τι απαντάτε στις διαμαρτυρίες της Τοπικής Αυτοδιοίκησης διαφόρων δήμων, που γειτνιάζουν με τον Πειραιά, και κάνουν λόγο για επιβάρυνση του περιβάλλοντος και της καθημερινής ζωής από τις δραστηριότητες των λιμένων που φιλοξενούν οι δήμοι τους;

Απερίφραστα λέω ότι έχουν δίκιο οι δήμοι. Βεβαίως, ο ΟΛΠ έχει αρχίσει να συνάπτει προγραμματικές συμβάσεις και να τους παραχωρεί χώρους ώστε επιτέλους να αποκτούν πρόσβαση στη θάλασσα.

Πιστεύω ότι εάν όλες οι πλευρές, δήμοι και ΟΛΠ, συνεχίζουν να επιδεικνύουν διάθεση συνεργασίας θα αντιμετωπιστούν πολλά προβλήματα. Η νομαρχία, πάντως, θα συμβάλει στη διατήρηση και στην ενίσχυση αυτών των σχέσεων συνεργασίας.

Πώς μπορούν, κατά τη γνώμη σας, τα λιμάνια να αναβαθμίσουν την ποιότητα ζωής γύρω από τις λιμενικές ζώνες τους;

Η «συνταγή» για να γίνει κάτι τέτοιο είναι γνωστή σε όλους: Τα λιμάνια πρέπει να λειτουργήσουν σαν συνέχεια των πόλεων, να «συνδεθούν» με τις πόλεις και να γίνουν φιλικά προς τον πολίτη. Όμως, για πολλά χρόνια όχι μόνο δεν είχε γίνει τίποτα σ' αυτή την κατεύθυνση, αλλά το λιμάνι λειτουργούσε και σαν ένα απροσπέλαστο κάστρο για τους πολίτες.

Οι δύο τελευταίες διοικήσεις του ΟΛΠ κατανόησαν πάντως την αναγκαιότητα αυτής της σύνδεσης, που θα είναι και επ' ωφελεία του λιμανιού, και πλέον, όπως προανέφερα, κινούνται αποτελεσματικά για τη σύνδεση πόλεων με την παραχώρηση χώρων κ.ά. Είμαι βέβαιος ότι στο κοντινό μέλλον τα αποτελέσματα θα είναι ακόμα πιο ορατά.

KIMI S.A.



- **FUEL INJECTION SYSTEMS AND REPAIRS**
- **SHIP AND INDUSTRIAL SITE REPAIRS**
- **GENERAL AND SPECIALIZED WORKSHOP CAPABILITIES**



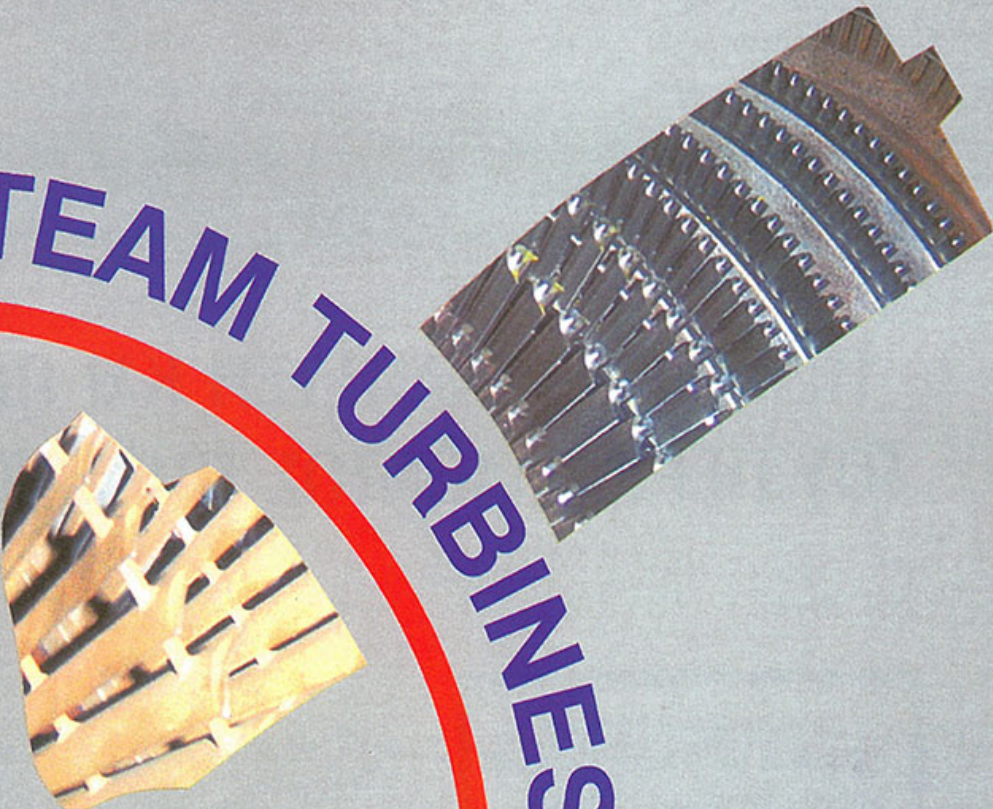
Accredited by the RvA



ISO 9002
Certificate Number: 34966

KIMI S.A.

STEAM TURBINES



- **CUTTING TECHNOLOGY STEAM TURBINE BLADES**
- **GENERAL AND SPECIALIZED WORKSHOP CAPABILITIES**
- **FUEL INJECTION SYSTEMS AND REPAIRS**

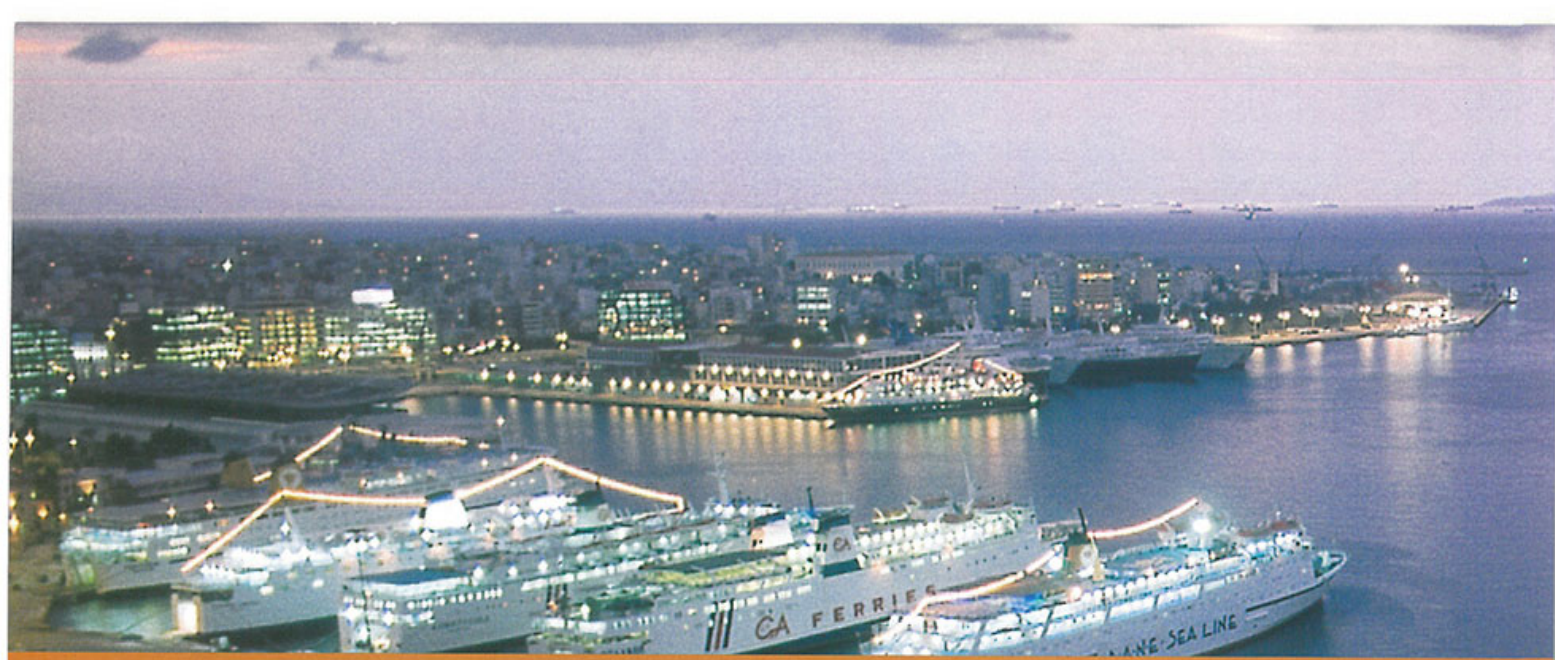


Accredited by the RvA



ISO 9002
Certificate Number: 34966

11, KIOU STREET 187-55 KERATSINI-PIRAEUS-GREECE
TEL: 010-4004757 • FAX: 010-4326399 • Mob: 0944-534273 – 4
WWW.kimiltd.com • E-Mail: kimiltd@otenet.gr



ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΠΗΓΑΙΝΟΥΝ ΜΑΖΙ

Οι σχέσεις ανάπτυξης και προστασίας του περιβάλλοντος στα λιμάνια είναι σχέσεις πολύπλοκες.

Συχνά από διάφορα μέρη προβάλλει το εικονικό δίλημμα: ανάπτυξη ή προστασία του περιβάλλοντος;

Θα έλεγε κανείς ότι και στον Πειραιά επανειλημμένως, στο παρελθόν αλλά και σήμερα, προβάλλει το εικονικό δίλημμα προστασία του περιβάλλοντος στην περιοχή του λιμανιού ή ανάπτυξη του λιμανιού;



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
ΛΙΜΕΝΟΣ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε.



Άρθρο του Σωτήρη Θεοφάνη

Προέδρου Δ.Σ. και διευθύνοντος συμβούλου του ΟΛΠ Α.Ε.

Τα τελευταία χρόνια σε παγκόσμιο επίπεδο υπάρχουν εμπειρίες που στην πράξη αποδεικνύουν ότι το δίλημμα αυτό είναι εικονικό. Βέβαια, οι αλλαγές στις τεχνολογίες και στο χειρισμό των φορτίων, οι νέες ανάγκες που η λιμενική βιομηχανία έχει αναδείξει οδήγησαν στην απαξίωση κάποιων τμημάτων λιμενικής υποδομής, που στη συνέχεια, λόγω του μεγάλου κόστους του μετασχηματισμού τους ή του μεγάλου κόστους κατεδάφισής τους, παρέμειναν ανενεργές προκαλώντας κάθε μορφής ρύπανση στο δομημένο παράκτιο και στο θαλάσσιο περιβάλλον.

Ταυτόχρονα, όμως, γεννήθηκε παγκοσμίως μια τάση αξιοποίησης, μετασχηματισμού και αλλαγής λειτουργίας για τους χώρους αυτούς. Η τάση αυτή οδηγεί σε διαχωρισμό του εμπορικού λιμανιού από τα τμήματα της παλιάς υποδομής στα οποία πραγματοποιούνται εργασίες ανάπλασης. Παράλληλα, η τάση αυτή οδηγεί και στη σύ-



ζευξη του λιμενικού χώρου με την αστική περιοχή.

Θα μπορούσε κανείς να αναφέρει δεκάδες, αν όχι εκατοντάδες τέτοια παραδείγματα, μερικά από τα οποία είναι ιδιαίτερα επιτυχημένα, όπως αντίστοιχα και άλλα είναι εμφανώς αποτυχημένα, ενώ σε πάρα πολλές περιπτώσεις υπάρχει σχετική επιτυχία.

Όλη αυτή η εμπειρία μάς δίνει τη δυνατότητα να λειτουργήσουμε δημιουργικά στην περίπτωση του Πειραιά. Λειτουργώντας δημιουργικά στην ανάπτυξη της παράκτιας ζώνης και του θαλάσσιου μετώπου της λιμενικής περιοχής, μπορούμε να περάσουμε σε ένα πρόγραμμα συνολικής περιβαλλοντικής αναβάθμισης και προστασίας.

Η πολιτική αυτή δεν είναι μόνον αναγκαιότητα, είναι και πρόκληση για το λιμάνι του Πειραιά. Ωστόσο, είναι πολιτική που μπορεί να πετύχει με μία μόνο προϋπόθεση. Να μην αποτελέσει υπόθεση μόνο του ΟΛΠ, αλλά και της Νομαρχιακής και Τοπικής Αυτοδιοίκησης, όπως και όλων των φο-

ρέων που με οποιονδήποτε τρόπο συνδέονται με την προσπάθεια αυτή. Η πολιτική αυτή αποτελεί ταυτόχρονα το πιο ουσιαστικό ίσως στοιχείο της Κοινωνικής Εταιρικής Ευθύνης του ΟΛΠ Α.Ε., απέναντι στην τοπική κοινωνία και απέναντι στους κατοίκους της περιοχής που γειττονεί με το λιμάνι.

Ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε. βρίσκεται στη διαδικασία διαμόρφωσης μιας συνολικής περιβαλλοντικής πολιτικής, που έχει συγκεκριμένους στόχους και άξονες δράσης:

- Τη συμβολή του στην ανάπτυξη της παράκτιας ζώνης και του θαλάσσιου μετώπου, στην αλλαγή της χρήσης εκτεταμένων τμημάτων του δομημένου περιβάλλοντος του λιμανιού, με στόχο την ανάδειξη πρωτοβουλιών πολιτισμού, αναψυχής, αλλά και προβολής της ιστορικότητας του λιμανιού.
 - Την εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου συστήματος διαχείρισης των κάθε μορφής αποβλήτων υγρών, στερεών και αστικών λυμάτων.
 - Τη λήψη αποφάσεων για το χειρισμό των ειδικών και επικινδυνών φορτίων με τρόπο ασφαλή, που θα αποκλείει κάθε κίνδυνο για τους κατοίκους της ευρύτερης οικιστικής ζώνης που γειττονεί με το λιμάνι.
 - Την ανάπτυξη πρωτοποριακών πρωτοβουλιών δράσης μαζί με τους φορείς της Αυτοδιοίκησης στον τομέα της περιβαλλοντικής προστασίας που θα έχουν στόχο να δημιουργηθούν και να αξιοποιηθούν συνέργειες, αλλά και να εξαλειφθούν οι όποιες αντιπαλότητες είχαν ιστορικά αναπτυχθεί.
 - Τη δημιουργία ενός πλαισίου ασφαλούς λειτουργίας της ευρύτερης περιοχής της επισκευαστικής ζώνης του Περάματος. Λειτουργίας που θα εξασφαλίζει κανόνες υγιεινής και ασφάλειας για τους εργαζόμενους στη Ζώνη και, ταυτόχρονα, περιβαλλοντικά αποδεκτή δραστηριότητα, χωρίς να ακυρώνει τις συνθήκες ανταγωνιστικότητας αυτής.
- Θα έλεγε κανείς ότι το πλαίσιο αυτό μπορεί να έχει μια λογική και συγκροτημένη προσέγγιση.



Τι έχει γίνει όμως στο πλαίσιο αυτής της πολιτικής από τον ΟΛΠ Α.Ε.; Είναι μια πολιτική που υλοποιείται ή πολιτική που απλώς εξαγγέλλεται;

Παρά τον περιορισμένο χρόνο παρουσίας της Διοίκησης, συγκεκριμένα θέματα από αυτό το πλαίσιο πολιτικής έχουν δρομολογηθεί και υλοποιούνται. Ποια είναι αυτά:

- Πρωτίστως στο πλαίσιο των έργων της ολυμπιακής προετοιμασίας και της ολυμπιακής φιλοξενίας, κατασκευάζεται στο επιβατικό λιμάνι ένα πρωτοποριακό σύστημα συλλογής αστικών λυμάτων από τα επιβατηγά πλοία και κυρίως από τα κρουαζιερόπλοια. Το σύστημα αυτό μάς δίνει τη δυνατότητα, αμέσως μετά την κατασκευή του, το λιμάνι του Πειραιά να μπορεί να συμμορφωθεί πλήρως στις απαιτήσεις του παραρτήματος IV της διεθνούς σύμβασης MARPOL 73/78 που, όπως είναι γνωστό, σε σύνομο χρονικό διάστημα θα τεθεί υποχρεωτικά σε εφαρμογή.

- Εκπονεί ένα συνολικό σύστημα διαχείρισης αποβλήτων σε εφαρμογή της οδηγίας της Ε.Ε. για τις ευκολίες καταλοίπων στα λιμάνια.

- Έχει λάβει μια σειρά ουσιαστικών μέτρων αντιμετώπισης τρεχόντων προβλημάτων που συνδέονται με τον ασφαλή χειρισμό επικινδύνων φορτίων. Στο πλαίσιο αυτό προωθήθηκε η απομάκρυνση επικινδύνων αποβλήτων από τις αποθήκες του συγκροτήματος Γ11 και παράλληλα εκπονείται, και πρόκειται να τεθεί σε εφαρμογή, μελέτη για τη συνολική διαχείριση φορτίων που είναι χαρακτηρισμένα ως επικίνδυνα, κατά το διεθνή κώδικα περί επικινδύνων φορτίων.

- Προωθεί μελέτη για τον προσδιορισμό θέσης κατασκευής μονίμων ευκολιών υποδοχής καταλοίπων, έτσι ώστε το λιμάνι να αποκτήσει πρωτοποριακή υποδομή στον τομέα αυτό, με τη συμμετοχή και ιδιωτικών κεφαλαίων.

- Προωθεί τη μελέτη εγκατάστασης μέσου σταθερής τροχιάς. Δηλαδή τη δημιουργία ενός ήπιου μέσου σύνδεσης όλης της παραλιμενίας περιοχής του κεντρικού λιμανιού. Το έργο αυτό δεν παρέχει μόνο περιβαλλοντικά αποδεκτά, αλλά και εύκολη μετακίνηση στους επιβάτες και ταυτόχρονα στους κατοίκους της παραλιμενίας ζώνης.

- Έχει εκπονήσει και υλοποιεί ένα συγκροτημένο και συνολικό πρόγραμμα ανάπτυξης χώρων και εγκαταστάσε-

ων κυρίως στο κεντρικό λιμάνι και όχι μόνον σε αυτό.

Το πρόγραμμα αυτό έχει στόχο την ανάπλαση εγκαταστάσεων που θα αξιοποιηθούν για σκοπούς πολιτιστικούς, αναψυχής και ανάδειξης της ιστορικότητας του λιμανιού. Αυτά, μεταξύ των άλλων, περιλαμβάνουν:

- Την αξιοποίηση του βιομηχανικού μνημείου του μόλου Κράκαρη.

- Την αξιοποίηση των πέτρινων δεξαμενών με μετεγκατάσταση της δραστηριότητας.

- Την αξιοποίηση του σιλό δημητριακών με μετεγκατάσταση της δραστηριότητας, των πολυώροφων αποθηκών του επιβατικού λιμανιού, καθώς και την αξιοποίηση του κτιρίου του Κανέλου στον τομέα του λιμανιού των κρουαζιερόπλοιων.

Παράλληλα με την προστασία του πολιτιστικού περιβάλλοντος, ο Οργανισμός δείχνει, και θα εξακολουθήσει να δείχνει, ιδιαίτερη ευαισθησία στην ανάδειξη του πολιτισμικού περιβάλλοντος.

Ήδη στο πλαίσιο των έργων αναμόρφωσης στους χώρους των κρουαζιερόπλοιων, που περιλαμβάνεται στο πρόγραμμα της ολυμπιακής φιλοξενίας, ανασκάπεται, διασώζεται και αναδεικνύεται το Θεμιστόκλειο Τείχος. Επίσης, θα μετατραπεί τμήμα της Πέτρινης Αποθήκης στον επιβατικό σταθμό, όπου θα φιλοξενούνται εκθέματα που αναδεικνύουν την ιστορικότητα του λιμανιού και της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας.

Τελευταία δράση που έχει ιδιαίτερως ουσιαστικά χαρακτηριστικά, είναι η ανάληψη πρωτοβουλίας για τη σύναψη συμφωνιών-πλαισίων, μεταξύ του ΟΛΠ, της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Πειραιά και των πέντε παραλιμενίων δήμων.

Στόχος θα είναι κοινές πρωτοβουλίες δράσης, που αφενός θα βελτιώσουν το επίπεδο ζωής των κατοίκων των παραλιμενίων δήμων, αφετέρου θα προστατεύουν το θαλάσσιο περιβάλλον, κατοχυρώνοντας ταυτόχρονα την αδήριτη ανάγκη της παραγωγικής λειτουργίας του λιμανιού του Πειραιά.

Μοναδική φιλοδοξία του Οργανισμού Λιμένος Πειραιά Α.Ε. είναι να αποδείξει, στην πράξη, πόσο εικονικό είναι το δίλημμα «ανάπτυξη ή προστασία του περιβάλλοντος». Στην κατεύθυνση αυτή, λοιπόν, έχουν γίνει βήματα και υπάρχει αισιοδοξία ότι θα γίνουν ακόμη περισσότερα.



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
ΛΙΜΕΝΟΣ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε.

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



Είκοσι χρόνια αφοσίωσης στην προστασία των θαλασσών

Συνέντευξη του Νίκου Τσάκου, προέδρου HELMEPA

«Εμείς, η ναυτιλιακή κοινότητα της Ελλάδος, αποτελούμενη από πλοιοκτήτες, ναυτιλιακούς διαχειριστές, διευθυντικά στελέχη εταιρειών, ναυτικούς πράκτορες, πλοιάρχους, αξιωματικούς γέφυρας και μηχανής και απλούς ναυτικούς, οι οποίοι αντιπροσωπεύουν μια ιστορική βιομηχανία που σήμερα έχει υπό τον έλεγχό της περί τα 50 εκατομμύρια τόνους gt, προσφερόμαστε εθελοντικά να εξαλείψουμε την προκαλούμενη από τα πλοία θαλάσσια ρύπανση».

Με την τοποθέτηση αυτή αρχίζει η επίσημη διακήρυξη της ίδρυσης της HELMEPA, της οργάνωσης-σταθμού στα χρονικά της ναυτιλίας. Ήταν 20 χρόνια πριν, όταν ο αεικίνητος εφοπλιστής Γεώργιος Π. Λιβανός μετουσίωσε την ιδέα της ίδρυσης μιας ένωσης που θα είχε στόχο την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος σε πράξη. Καιρός για χάσιμο δεν υπήρχε. Τα ατυχήματα των τάνκερ εκείνης της εποχής, που μόλυναν τις ακτές με σοβαρές για το

περιβάλλον συνέπειες, είχαν ξεσηκώσει την κοινή γνώμη εναντίον της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Ο Γ. Π. Λιβανός συνειδητοποίησε ότι ήταν καιρός για δράση. Συγκεντρώνοντας δίπλα του εξέχοντες παράγοντες της ελληνικής ναυτικής οικογένειας, έβαλε μπρος το μεγαλόπνοο σχέδιό του. Είκοσι χρόνια μετά, η HELMEPA, εκτός του πλούσιου έργου που έχει να επιδείξει και της διεθνούς αναγνώρισής της, βρίσκει μόνον μιμητές. Δύο δεκαετίες μετά, στο τιμόνι της ένωσης βρίσκεται ένας άλλος γνωστός εφοπλιστής.

Ο Νίκος Τσάκος ανήκει στη νέα γενιά εφοπλιστών, που συνεχίζει το έργο του καπετάν Παναγιώτη Τσάκου, ιδρυτικού μέλους της HELMEPA, σύμφωνα με τις «επιταγές» του ιδρυτή και οραματιστή της. Ο Νίκος Τσάκος με αφορμή τη συμπλήρωση των είκοσι χρόνων από την ίδρυση της ένωσης μιλάει για το πλούσιο έργο της και τις δραστηριότητές της στα ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ.



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
ΛΙΜΕΝΟΣ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε

Πού αποσκοπούσε η ίδρυση της HELMEPA;

Η HELMEPA αποτελεί την κοινή πρωτοβουλία που αναπτύχθηκε από Έλληνες ναυτικούς και πλοιοκτήτες, οι οποίοι εν έτει 1982 διακήρυξαν στον Πειραιά ότι εθελοντικά αναλαμβάνουν την υποχρέωση να εξαφανίσουν τη θαλάσσια ρύπανση που προέρχεται από τα πλοία και να συνεργαστούν για την αναβάθμιση του επιπέδου ασφάλειας στους ανά τον κόσμο ωκεανούς. Ο βασικός στόχος αυτής της κίνησης ήταν και παραμένει η ανάπτυξη περιβαλλοντικής συνείδησης στο χώρο της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Οι Έλληνες ναυτιλλόμενοι αντιλήφθηκαν έγκαιρα πως μια τέτοια δέσμευση θα ήταν αποτελεσματική μόνο μέσα από μια συντονισμένη εθελοντική προσπάθεια για την επιμόρφωση, πληροφόρηση και κινητοποίηση όλων, από τον πλοιοκτήτη μέχρι τον τελευταίο ναύτη.

Η ίδρυση της HELMEPA ήταν αναμφίβολα μια πρωτοποριακή κίνηση για τα δεδομένα της εποχής. Είκοσι χρόνια πριν δεν υπήρχε καθόλου στη σκέψη των ανθρώπων της θάλασσας

και στη στεριά, όπου υπάρχει ένας μεγάλος αριθμός τόσο βιομηχανικών μονάδων όσο και ξενοδοχείων, τα απόβλητα των οποίων καταλήγουν στη θάλασσα;

Γεγονός είναι ότι το 8% της μόλυνσης της θάλασσας προέρχεται από τα πλοία, ενώ το υπόλοιπο ποσοστό προέρχεται από δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα στη στεριά. Γι' αυτόν το λόγο και οι προσπάθειες της HELMEPA δεν περιορίζονται μόνο στο θαλάσσιο περιβάλλον αλλά επεκτείνονται και στη στεριά, χωρίς ωστόσο να είναι σε θέση να επιβάλει ούτε στους ναυτικούς ούτε στους ανθρώπους της στεριάς την περιβαλλοντική ευαισθησία. Οι προσπάθειες πάντως είναι συνεχείς, στοχεύοντας να εμφυσήσουν το σέβασμό για το περιβάλλον στο ευρύ κοινό.

Σ' αυτό το πλαίσιο δημιουργήθηκε και η Παιδική HELMEPA, η οποία έχει στόχο τη μετάδοση του οικολογικού πνεύματος σε ό,τι αφορά τη θάλασσα στις νέες γενιές. Πιστεύουμε ότι με την προσπάθεια της Παιδικής HELMEPA, που στην ουσία απευθύνεται σε όλο το κοινωνικό φάσμα, το έργο μας



HELMEPA/ΝΙΚΟΣ ΤΣΑΚΟΣ

ας η δημιουργία μιας τέτοιας μορφής οργάνωσης. Αφορμή στάθηκαν τα πρώτα ατυχήματα δεξαμενόπλοιων, που αποδείχθηκαν ιδιαίτερα καταστροφικά για το θαλάσσιο περιβάλλον και τις ακτές. Ήταν ατυχήματα τα οποία προκάλεσαν μεγάλες αλλαγές πάνω στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Από το 1982 έως σήμερα, ένας μεγάλος αριθμός των ναυτικών έχει παρακολουθήσει τα σεμινάρια της HELMEPA. Ουσιαστικά, μια ολόκληρη γενιά ναυτικών εμπλούτισε τις γνώσεις της επί θεμάτων περιβάλλοντος μέσα από τα σεμινάρια αυτά. Άνθρωποι που ξεκίνησαν από δόκιμοι και σήμερα είναι στελέχη ναυτιλιακών εταιρειών, υπήρξαν τότε από τους πρώτους που συμμετείχαν στις επιμορφωτικές προσπάθειες που πραγματοποίησε η ένωση. Σήμερα, λοιπόν, η φιλοσοφία της HELMEPA έχει περάσει μέσα στις γενιές των ναυτικών και έχει γίνει καθημερινή συνείδηση. Η ένωση έχει ένα τεράστιο έργο να επιδείξει και λειτουργεί ως ένας μη κερδοσκοπικός οργανισμός που βασίζεται στους ναυτικούς και στους ανθρώπους της θάλασσας.

Στοχεύει η HELMEPA να επεκτείνει τις δραστηριότητές

θα μπορέσει και σε αυτό το επίπεδο να έχει ένα καλύτερο αποτέλεσμα από αυτό που έχει μέχρι σήμερα στη στεριά.

Πόσα πλοία είναι σήμερα υπό τη «σκέπη» της HELMEPA;

Αυτήν τη στιγμή η HELMEPA πλαισιώνεται από έναν αριθμό πλοίων που πλησιάζει τις 600 μονάδες, έχει ένα μεγάλο αριθμό εταιρειών και associated members.

Επίσης, πλέον των 2.000 ναυτικών είναι σήμερα ενεργά μέλη της. Ενεργό μέλος θεωρείται αυτός που παρακολουθεί τα σεμινάρια της ένωσης, διατηρεί μια συνεχή επαφή με τις δραστηριότητές μας και ανανεώνει τις γνώσεις του μέσα από αυτά, σε ό,τι αφορά το θαλάσσιο περιβάλλον.

Πόσο φιλικό προς το θαλάσσιο περιβάλλον είναι το ελληνικό πλοίο σήμερα;

Νομίζω ότι το ελληνικό πλοίο είναι από τα φιλικότερα πλοία σε σχέση με το περιβάλλον σε παγκόσμιο επίπεδο. Η ελληνική ναυτιλία γενικότερα χαίρει της παγκόσμιας εκτιμήσεως. Εξάλλου, οι περισσότεροι ναυτικοί, που σήμερα κατέχουν επιτελικές θέσεις στις ελληνικές εταιρεί-

es, απετέλεσαν τους πρώτους αποδέκτες αυτής της προσπάθειας. Η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος τους έχει γίνει συνείδηση, φροντίζουν να μεταφέρουν το πνεύμα της ένωσης στις νεότερες γενιές και διατηρούν ανελλιπώς το ελληνικό πλοίο φιλικό προς το θαλάσσιο περιβάλλον.

Υπάρχουν κάποιες ειδικές εκδηλώσεις για το κλείσιμο των είκοσι χρόνων από την ίδρυση της HELMEPA και για την είσοδό της σε μια νέα δεκαετία δραστηριοτήτων και προσφοράς έργου;

Πραγματοποιήσαμε ένα επιτυχημένο συνέδριο με αφορμή τα είκοσι χρόνια από την ίδρυσή μας, στα τελευταία Ποσειδώνια και τώρα, με την ευκαιρία που η χώρα μας έχει αναλάβει την προεδρία της Ε.Ε., γίνονται και στην Ελλάδα αλλά και στις Βρυξέλλες εκτενείς παρουσιάσεις του έργου της HELMEPA.

Μάλιστα, το καλοκαίρι του τρέχοντος έτους, στις 5 Ιουνίου που είναι η Παγκόσμια Ημέρα Περιβάλλοντος, σκοπεύουμε να διοργανώσουμε άλλη μία σημαντική εκδήλωση. Τις εκδηλώσεις βεβαίως δεν πρέπει κανείς να τις πραγματοποιεί μόνο για να λέει ότι τις υλοποίησε. Πρέπει να τις πραγματοποιεί γιατί αυτές έχουν κάποιο σκοπό και ο δικός μας σκοπός είναι μια προσπάθεια διαρκούς ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης του ευρύτερου κοινού.

Είκοσι χρόνια μετά την πρωτοποριακή κίνηση της ιδρύσεως της ένωσης, ποια πράγματα έχουν αλλάξει γύρω της;

Πρώτα απ' όλα έχει αλλάξει ο κόσμος γύρω από τη HELMEPA. Εγώ βέβαια ήμουν αρκετά μικρός όταν ιδρύθηκε αυτή. Συμμετείχε, ωστόσο, ο πατέρας μου τότε, ο καπετάν Παναγιώτης ήταν από τα ιδρυτικά στελέχη της ένωσης. Όμως, μια εικοσαετία μετά την κίνηση αυτή, είναι γεγονός πως ο κόσμος γύρω από τη HELMEPA έχει αλλάξει σε σημαντικό βαθμό.

Η ένωση ξεκίνησε και συνεχίζει να παραμένει μη υποχρεωτική, ενώ ως κίνηση απετέλεσε μια προσπάθεια αμιγώς ελληνική. Ο ίδιος ο κόσμος της ναυτιλίας την έκανε να αποκτήσει ένα χαρακτήρα παγκόσμιο, καθώς τα πληρώματα των πλοίων μας μετέφεραν την ιδέα της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος σε όλες τις θάλασσες του πλανήτη.

Από την άλλη, η ίδια η αγορά διαφοροποίησε τις θέσεις μας πολύ τα τελευταία χρόνια σε ό,τι αφορά κυρίως τα θέματα περιβάλλοντος. Για παράδειγμα, οι αλλαγές που αφορούν τις ναυπηγήσεις φιλικότερων προς το περιβάλλον πετρελαιοφόρων, όπως αυτά με διπλά τοιχώματα, απετέλεσαν μια διαφοροποίηση που παρόμοια της η ναυτιλία είχε να βιώσει από την εποχή της μετάβασης της από το ιστίο στον ατμό!

Πόσο επηρεάζουν την ανταγωνιστικότητα του ευρωπαϊκού αλλά και του ελληνόκτητου πλοίου οι τελευταίες εξελίξεις, που υποχρεώνουν τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία να χρησιμοποιούν φιλικά προς το περιβάλλον υφολοχρώματα στα πλοία που ναυπηγούν ή επισκευάζουν;

Νομίζω ότι η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου εξαρτάται άμεσα από οτιδήποτε σχετίζεται με το καλό του περιβάλλοντος, ως εκ τούτου, μέτρα τα οποία αφορούν την προστασία αυτού τα εκλαμβάνουμε ως θετικά.

Από την άλλη, όμως, υπάρχουν πολλά μέτρα που ως HELMEPA δεν μπορούμε να τα κατανοήσουμε, όπως για παράδειγμα την παντελή έλλειψη λιμένων καταφυγής. Κάτι τέτοιες νομοθεσίες, λοιπόν, που έρχονται ξαφνικά στην επιφάνεια, τις παρομοιάζω σαν να κοιτάς το δέντρο και να αφήνεις το δάσος.

Όταν εμείς ως Ευρωπαίοι επιτρέπουμε να έχουμε τόσο τεράστια μόλυνση από δικές μας κινήσεις, από δική μας απραξία, από έλλειψη θάρρους, από έλλειψη πρωτοβουλίας στη λήψη αποφάσεων, ώστε να μην προκληθεί ένα ναυάγιο, τότε...

Γενικότερα η άποψή μου είναι ότι οπωσδήποτε, σε βάθος χρόνου, τα φιλικά προς το περιβάλλον υφολοχρώματα είναι μια πολύ καλή ιδέα, αλλά θα πρέπει να κοιτάμε και τα πιο άμεσα θέματα.

Σε σχέση με το κόστος, όμως, αυτός δεν είναι ένας παράγοντας που μπορεί να παίξει καθοριστικό ρόλο ως προς την επιλογή ενός ναυπηγείου;

Όσον αφορά το οικονομικό κόστος, νομίζω ότι από τη στιγμή που κάτι γίνεται σωστά, για έναν υπαρκτό και σοβαρό λόγο και με σωστό προγραμματισμό, δεν νομίζω ότι μπορεί να υπάρξει πρόβλημα. Αναμφίβολα δεν μπορείς να αλλάξεις ξαφνικά όλα τα χρώματα του πλοίου από τη μία μέρα στην άλλη. Εκεί υπεισέρχεται αυτό που λέω περί «κατάλληλου προγραμματισμού», δηλαδή όταν ένα πλοίο πηγαίνει για δεξαμενισμό και θα κάνει ούτως ή άλλως βαφή υφάτων, τότε αφού πρόκειται να ξεδέψει ένα ποσό για τη βαφή, δεν βλέπω γιατί να μη γίνει με χρώματα που να είναι φιλικά προς το περιβάλλον. Απλώς αυτός ο κανονισμός είναι τόσο «μικρός» απέναντι στη «μεγάλη» έλλειψη επί πλέον νομοθεσιών σε πανευρωπαϊκό επίπεδο.

Πώς σκοπεύει να κινηθεί η HELMEPA σχετικά με την πολύκροτη υπόθεση του ναυαγίου του «Prestige»;

Στο μόνο που μπορεί να συμβάλει η HELMEPA, χωρίς όμως να επιβάλει, είναι στο να εκπαιδεύει τους ναυτικούς και τους ανθρώπους των γραφείων -αλλά και τους ίδιους τους πλοιοκτήτες- στο πώς να αποφεύγουν τη ρύπανση. Η HELMEPA δεν έχει ως σκοπό



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
ΛΙΜΕΝΟΣ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε.



Non stop

Intersmooth® Ecoloflex SPC

Proven, patented TBT-free antifouling technology. Constant self-polishing and smoothing. Proven 60 month capable even in severe fouling environments. Control of fouling, fuel efficiency and speed. Options for Newbuilding and Maintenance on a wide range of vessel types. 5000 vessel track record since 1992.

www.intersmoothecoloflexSPC.com

✕ CONSTANT REVOLUTION

✕ International and Intersmooth are trademarks of Akzo Nobel

© International Coatings Limited, 2001

 **International.**
Marine Coatings

International Paint (Hellas) S.A.
41, Akti Miaouli, 185 35 Piraeus, Greece.
Tel: +30 210 4295 140 (8 lines), Fax: +30 210 4295 149
E-mail: ip.hellas@uk.akzonobel.com
www.international-marine.com


AKZO NOBEL

ούτε να νομοθετεί ούτε να επιβάλλει τη γνώμη της. Είναι όμως σκοπός της να εκφράζει μια ολοκληρωμένη άποψη. Όσο για το θέμα του «Prestige», εμείς δηλώσαμε ότι το ναυάγιο αυτό ήταν ένα λάθος από πλευράς όλων των Αρχών που ασχολήθηκαν με το θέμα. Δεν μπορείς να διατάξεις ένα πλοίο το οποίο κινδυνεύει, να απομακρυνθεί από τη στεριά, να το αναγκάζεις δηλαδή στην ουσία να πάει στα ανοικτά να βυθιστεί, αντί να του παρέχεις ένα λιμάνι στο οποίο θα μπορούσε να είχε αποφευχθεί, σχεδόν σίγουρα, το ναυάγιό του.

Ποια είναι η σημερινή κατάσταση των ελληνικών λιμανιών σε ό,τι αφορά την ύπαρξη υποδομών που να διευκολύνουν το οικολογικό έργο του πλοίου και να υποστηρίζουν τη φιλική χρήση του πλοίου στις θάλασσες και στα λιμάνια;

Η κατάσταση των λιμανιών αναφορικά με τις υποδομές δεν είναι μόνο ένα ελληνικό θέμα, αλλά ένα παγκόσμιο ζήτημα. Υπάρχουν πολύ λίγα λιμάνια που παρέχουν αυτού του τύπου τις διευκολύνσεις. Παρά το γεγονός ότι υπάρχουν πολυάριθμοι κανονισμοί στα χαρτιά για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος των λιμένων, δυστυχώς δεν υπάρχει η υποδομή ούτε στην Ελλάδα ούτε και στις άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Αποτέλεσμα αυτού είναι να μπορεί μια εταιρεία να αξιοποιεί επιχειρησιακά το πλοίο της χωρίς να «πειράξει» το περιβάλλον. Είναι και αυτό ένα ζήτημα για το οποίο, εμείς ως HELMEPA, προσπαθούμε να βοηθήσουμε. Γι' αυτό και τα σεμινάριά μας παρακολουθούνται από πολλούς λιμενικούς. Δυστυχώς, όμως, παρά τις προσπάθειες και παρά τους κανονισμούς, τα περισσότερα λιμάνια με εξαίρεση 4 - 5 σε όλο τον κόσμο (όπως, π.χ., το Ρότερνταμ ή το Αμβούργο) είναι πάρα πολύ επικίνδυνα για τη φορτοεκφόρτωση ενός πλοίου από περιβαλλοντικής άποψης.

Ποιες είναι οι σχέσεις σήμερα της HELMEPA με την ελληνική Πολιτεία;

Υπάρχει μια πολύ καλή συνεργασία με το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και πάντοτε η HELMEPA, λόγω του ύφους της, συνεργάζεται με όλους τους υπουργούς και όλους τους γενικούς γραμματείς, ανεξαρτήτως των κυβερνήσεων. Τελευταία ομολογώ ότι βρίσκουμε μια πολύ καλή ανταπόκριση και έχουμε μια ανοικτή γραμμή με το υπουργείο. Όπου μπορούμε να παίξουμε ένα ρόλο και μας ζητηθεί, θα το πράξουμε.



Ήταν 4 Ιουνίου του 1982 όταν το

ανθρώπινο δυναμικό της ελληνικής ναυτιλίας, δηλαδή οι εκπρόσωποι της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας και της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, συνέταξαν από κοινού και υπέγραψαν τη Διακήρυξη Εθελοντικής Δέσμευσης «Να Σώσουμε τις Θάλασσες». Σύμφωνα με τη διακήρυξη, η HELMEPA, οι ιδρυτές, ναυτικοί και πλοιοκτήτες δεσμεύτηκαν η νεοσυσταθείσα ένωση να:

- Προωθεί το στόχο «ασφαλή πλοία σε καθαρές θάλασσες» του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.
- Συμβουλεύει και προτρέπει την κυβέρνηση της Ελλάδας να επικυρώσει και εφαρμόσει άλλες νομοθεσίες για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.
- Υποστηρίζει και συμμορφώνεται με όλες τις απαιτήσεις των διεθνών συμβάσεων για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την ασφάλεια στη θάλασσα που η Ελλάδα έχει κυρώσει.
- Ενεργεί σαν έκφραση της θετικής βούλησης της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας σε ό,τι αφορά την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την ασφάλεια στη θάλασσα, προς την ελληνική κυβέρνηση και τους διακρατικούς και μη κρατικούς οργανισμούς που ασχολούνται με την προστασία του περιβάλλοντος.
- Συνδυάζοντας τις εξειδικευμένες γνώσεις και τις δραστηριότητες των μελών της, η HELMEPA καλλιεργεί περιβαλλοντική συνείδηση ώστε η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα να πρωταγωνιστήσει σε μια διεθνή προσπάθεια να συνδυαστούν νομοθεσία και εθελοντική βούληση για την εξάλειψη της ρύπανσης από τα πλοία και τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα.



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
ΛΙΜΕΝΟΣ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε





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





Η καθυστέρηση των βασικών υποδομών πλήττει το θαλάσσιο περιβάλλον

Συνέντευξη του Γιώργου Μακρυμίχαλου, μέλους του Δ.Σ. της HELMEPA



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
ΛΙΜΕΝΟΣ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε





Τα ατυχήματα δεξαμενοπλοίων που έλαβαν χώρα στην Ευρώπη και στην Αμερική κατά την τελευταία εικοσαετία, αναμφίβολα αφύπνισαν τόσο τη διεθνή κοινή γνώμη όσο και τους ιθύνοντες της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Σημαντικές προσπάθειες καταβλήθηκαν ώστε το πλοίο να γίνει φιλικότερο προς το θαλάσσιο περιβάλλον. Ωστόσο, ακόμα και σήμερα πολλά μένει να γίνουν τόσο σε επίπεδο

πλοίου όσο και σε επίπεδο λιμένων, ούτως ώστε από το συνδυασμό των δύο αυτών παραγόντων να ωφεληθεί τα μέγιστα το θαλάσσιο περιβάλλον. Ο κ. Γιώργος Μακρυμύχας, μέλος του Δ.Σ. της HELMEPA, μιλάει στα **ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ** για τα βήματα εκείνα τα οποία πρέπει να ακολουθήσει η ναυτική βιομηχανία ώστε να επιτευχθεί αυτός ο στόχος.

Πόσο «φιλικό» είναι σήμερα το ευρωπαϊκό πλοίο απέναντι στο περιβάλλον; Θεωρείτε ότι ένα ευρωπαϊκό πλοίο «φιλικό» προς το περιβάλλον μπορεί να είναι επίσης και ανταγωνιστικό;

Κατ' αρχάς, παίρνουμε ως δεδομένο ότι σήμερα κάθε πλοίο για να λειτουργήσει σαν επιχειρηματική μονάδα πρέπει να τηρεί τους διεθνείς κανονισμούς περί προστασίας του περιβάλλοντος. Οι επίσημες στατιστικές δείχνουν ότι μόνο το 12% της θαλάσσιας ρύπανσης προέρχεται από τα πλοία, ενώ το 88% από στεριανές δραστηριότητες. Ακόμα, η σημαία που φέρει ένα πλοίο σαφώς έχει σχέση με το πόσο φιλικό είναι προς το περιβάλλον, αλλά κυρίως σημασία έχει το πιστεύω της διαχειρίστριας και πλοιοκτήτριας εταιρείας, καθώς και η πολιτική που ακολουθείται. Είναι σημαντικό η κατάσταση του πλοίου, ανεξαρτήτως ηλικίας, να είναι καλή, να γίνεται τακτικά έλεγχος και συντήρηση, αλλά κυρίως να ενημερώνεται και να εκπαιδεύεται το πλήρωμα συνεχώς ώστε συνειδητά να εφαρμόζουν τις

απαιτήσεις των διεθνών κανονισμών. Εφόσον πρόκειται για το περιβάλλον δεν μπορούμε να μιλάμε για ανταγωνιστικό ή μη ανταγωνιστικό πλοίο. Η προστασία του περιβάλλοντος είναι δεδομένη και τα μέτρα, τα οποία είναι απαραίτητα να ληφθούν για να επιτευχθεί ο στόχος, είναι ένα ανελαστικό έξοδο το οποίο μαζί με τα υπόλοιπα ανελαστικά έξοδα διαμορφώνουν το ημερήσιο κόστος του πλοίου. Πιστεύω ότι οι πλοιοκτήτες που δεν ακολουθούν αυτήν την πολιτική σταδιακά εξοστρακίζονται από το σύστημα.

Πόσο υποβοηθούν το έργο του πλοίου σε ό,τι αφορά την προστασία του περιβάλλοντος οι ανά τον κόσμο λιμένες; Για παράδειγμα, όταν ένα πλοίο έχει γεμίσει τα κύπη φιλοξενίας slops με ακάθαρτα απόβλητα αλλά δεν βρίσκεται κοντά σε σταθμό υποδοχής ή ο λιμένας από τον οποίο αποπλέει - καταπλέει δεν έχει εγκαταστάσεις υποδοχής slops, ο πλοίαρχος καλείται να τα αποδεσμεύσει στον ανοικτό ωκεανό (σε περίπτωση που έχει εξαντλήσει όλες τις άλλες λύσεις και δεν έχει



άλλη εναλλακτική). Ποιες είναι οι κατευθύνσεις επάνω στις οποίες εκτιμάτε ότι θα έπρεπε να συνεργαστούν πλοιοκτήτες και διεθνείς οργανισμοί για την εξάλειψη αυτού του φαινομένου;

Τα τελευταία χρόνια οι προσπάθειες του IMO εστιάζονται στον τρόπο με τον οποίο το πλοίο θα γίνει όσο το δυνατόν πιο φιλικό προς το περιβάλλον, μέσα στο οποίο να λειτουργεί με ασφάλεια. Δυστυχώς, τα παράκτια κράτη δεν έχουν δείξει την ίδια επιμέλεια στην οργάνωση των λιμανιών τους. Είναι γεγονός ότι τα πλοία αντιμετωπίζουν συχνά προβλήματα στη διάθεση των σlops λόγω ανύπαρκτης ή φτωχής υποδομής των λιμανιών. Είναι χαρακτηριστικό, επίσης, ότι οι αποφάσεις που αφορούν βελτιώσεις στο σχεδιασμό των πλοίων για την αποφυγή ρύπανσης λαμβάνονται με σχεδόν συνοπτικές διαδικασίες και χωρίς να έχει αποδειχτεί πάντοτε η χρησιμότητα των μέτρων, ενώ αντιθέτως απαραίτητες υποδομές των παράκτιων χωρών, που είναι ζωτικής φύσεως για την προστασία του περιβάλλοντος, καθυστερούν να εφαρμοστούν (π.χ. λιμάνια ή κόλποι καταφυγής πλοίων που βρίσκονται σε κίνδυνο).

Κατά την άποψή σας οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες ωθούν σήμερα επαρκώς τα πληρώματά τους στην παρακολούθηση -σε τακτική βάση- των σεμιναρίων της HELMEPA ή και άλλων εκπαιδευτικών φορέων; Θεωρείτε απαραίτητη και χρήσιμη την εκπαίδευση αυτού του τύπου;

Όταν ιδρύθηκε η HELMEPA, πριν από 20 χρόνια, εκπρόσωποι της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών και της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας εθελοντικά ανέλαβαν την υποχρέωση να εξαφανίσουν τη θάλασσα ρύπανση που προέρχεται από τα πλοία. Αυτό δείχνει την ευαισθησία του Έλληνα ναυτικού και εφοπλιστή για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία που είναι μέλος της HELMEPA προσφέρει σε αξιωματικούς και στελέχη του γραφείου ένα υψηλού επιπέδου εκπαιδευτικό πρόγραμμα δωρεάν. Αναγνωρίζοντας τις θετικές επιπτώσεις αυτής της προσπάθειας, αλλά και με την εμπέδωση της φιλοσοφίας ότι το θαλάσσιο περιβάλλον μέσα στο οποίο αναπτύσσεται η ναυτιλία είναι χώρος που χρήζει προστασί-

ας, με την πάροδο των ετών, όλο και περισσότερες εταιρείες γράφονται ως μέλη και έτσι εξυπηρετούνται από τα εκπαιδευτικά προγράμματα της HELMEPA.

Σε όλο τον πλανήτη υπάρχουν σήμερα ειδικά προστατευμένες περιοχές (π.χ. νησιωτικά συμπλέγματα της Πολυνησίας, το οικολογικό πάρκο βόρεια των Σποράδων) στις οποίες απαγορεύεται παντός τύπου ρίψη απορριμμάτων πλοίων. Εκτιμάτε ότι το μέτρο αυτό θα έπρεπε να επεκταθεί και σε άλλες επίσης κλειστού τύπου θάλασσες όπως είναι το Αιγαίο, καθώς η ρίψη απορριμμάτων οιασδήποτε τύπου θα επηρέαζε σε μεγάλο βαθμό την περιβαλλοντική αλυσίδα των 3.000 νησιών που υπάρχουν, καθώς και την οικονομική ζωή των νησιών αυτών;

Σε έναν ιδεώδη κόσμο όλο το θαλάσσιο περιβάλλον θα έπρεπε να προστατεύεται ισοδύναμα. Μέχρι να φτάσει όμως αυτή η μέρα, απόλυτη προτεραιότητα έχει η προστασία των κλειστών θαλασσών όπως είναι η Μεσόγειος. Το Αιγαίο, μάλιστα, που είναι πέρασμα για όσα πλοία ταξιδεύουν από και προς τη Μαύρη Θάλασσα, θα πρέπει να προστατεύεται ιδιαίτερα και να απαγορεύεται κάθε ρίψη υγρών ή στερεών αποβλήτων, τα οποία έχουν καταστροφικές συνέπειες τόσο στη χλωρίδα όσο και στην πανίδα αυτής της θάλασσας. Δυστυχώς, η ασυνέπεια της περιοχής είναι δύσκολη και επομένως η προστασία του χώρου επαφίεται στην ευσυνειδησία και ευαισθησία των ναυτικών που τη διασχίζουν.

Η HELMEPA με τη δραστηριότητά της προσπαθεί να εκπαιδεύσει και να ευαισθητοποιήσει τους ναυτικούς και τις εταιρείες διαχείρισης, με την ελπίδα ότι το όραμα του Γιώργου Λιβανού για καθαρές ελληνικές θάλασσες και ακτές θα πραγματοποιηθεί κάποια μέρα σύντομα.



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
ΛΙΜΕΝΟΣ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε.

MARICHEM

WORLDWIDE



MARIGASES

SERVICES

®



take the safe way !

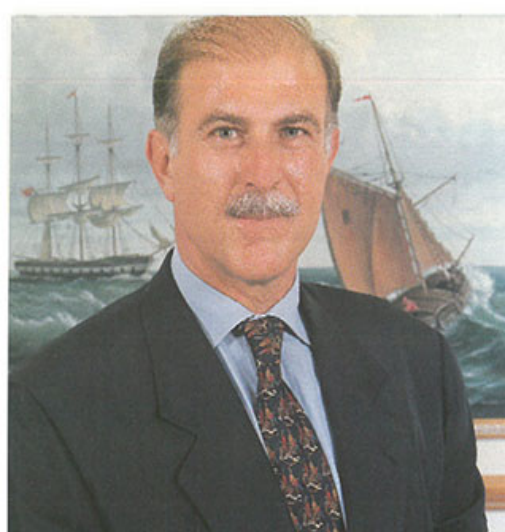
**The World's Choice for
Marine Chemicals, Gases,
Fire - Rescue & Safety Services.**



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



Άρθρο του Γιώργου Βερνίκου
προέδρου της Greenpeace,
προέδρου της Vernicos Yachts

Από το φόβο στην ελπίδα

Έντονοι προβληματισμοί απασχολούν την κοινωνία μας. Στην ταχύτητα των εξελίξεων σε παγκόσμιο επίπεδο και τη δυσκολία προσαρμογής πολλών ανθρώπων σ' αυτές, ήρθαν να προστεθούν η αβεβαιότητα και ο φόβος από τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου 2001. Πώς τοποθετούμαστε στην ανάπτυξη και το περιβάλλον, τον πολιτισμό, την παγκοσμιοποίηση, την τρομοκρατία;

Πέρα από τη σημερινή σύγχυση, πρέπει να βρούμε τη δύναμη να προχωρήσουμε δημιουργικά στο μέλλον.

Απέναντι στην ταχύτητα των τεχνολογικών εξελίξεων, του ανοίγματος των αγορών και της παγκοσμιοποίησης, μεγάλες ομάδες της κοινωνίας αισθάνθηκαν να πιέζονται αφόρητα και να απειλείται η ταυτότητά τους. Από την άλλη πλευρά, το μόνο που μπορεί να εξασφαλίσει την επιβίωση ενός λαού σε μια σύγχρονη, ανοιχτή, ανταγωνιστική και δημοκρατική κοινωνία, είναι η δημιουργικότητα, η καινοτομία, η προώθηση των ταλέντων, η επιχειρηματικότητα.

Ανάπτυξη με βάση την επιχειρηματικότητα και παιδεία σύγχρονη, απαλλαγμένη από συντεχνιακή και κρατική γραφειοκρατία, σε χρυσή τομή σύνθεσης με την πολιτιστική - κοινωνική και ατομική ταυτότητα, την κοινωνική αλληλεγγύη και την προστασία του περιβάλλοντος, αναδεικνύεται ως η κυρίαρχη πολιτική απαίτηση σε κοινωνίες δικαίου με σεβασμό στον πολίτη, εξελιγμένες και ελεύθερες.

Η περιβαλλοντική συνείδηση είναι γέννημα ενός προηγμένου πολιτισμού και σημείο εξισορρόπησης του ώστε να μην αυτοσυναιρείται. Ο άνθρωπος μέσω του πολιτισμού, προσπαθώντας για μια καλύτερη ζωή, θέλει να κυριαρχήσει στη Φύση και στη φύση του, να βρει τρόπους οργάνωσης της κοινωνίας, να εξελίξει τις μορφές έκφρασής του. Το περιβαλλοντικό κίνημα έρχεται να αναδείξει τα θετικά στοιχεία της ανθρώπινης φύσης. Δεν αντιτίθεται στην ανάπτυξη. Αντιτίθεται στον εγωισμό, στην αλαζονεία και στην απληστία. Δεν θέλει ν' ασκήσει εξουσία. Αφήνει σε άλλους το ρόλο και τα προβλήματα από την άσκηση της εξουσίας. Θέλει να επηρεάσει όμως την κάθε εξουσία, την κάθε κυβέρνηση, την κάθε επιχείρηση, τον κάθε άνθρωπο, στην ανάγκη σεβασμού της φύσης και της ανθρώπινης ζωής.

Το περιβαλλοντικό κίνημα είναι κίνημα ειρήνης. Αντιτίθεται στην τρομοκρατία, τις εθνοκαθάρσεις, τους βομβαρδισμούς, το θρησκευτικό και κάθε είδους φανατισμό.

Το περιβαλλοντικό κίνημα πιστεύει ότι μορφή του μέλλοντος είναι η παγκοσμιότητα. Αντιδρά στις αρνητικές πλευρές της παγκοσμιοποίησης και βρίσκεται στην πρώτη γραμμή αντιπαράθεσης μ' αυτές. Συγχρόνως δεν έχει καμία σχέση με αναρχικές συσπειρώσεις, φασιστικές, ακροδεξιές και εθνικιστικές κινήσεις και κάθε ομάδα που ασκεί βία με οποιονδήποτε τρόπο.

Στην Greenpeace -που κλείνει 30 χρόνια διεθνούς και 10 χρόνια ελληνικής παρουσίας- αισθανόμαστε ότι η δράση μας είναι πιο επίκαιρη και πιο αναγκαία από ποτέ. Σήμερα προσπαθούν να μας φοβίσουν. Εμείς προσπαθούμε να αντιπαρατάξουμε την ελπίδα. Προσπαζούμε τα επιτεύγματα του πολιτισμού μας και τα δικαιώματα του ανθρώπου, που τα θεωρούμε κατάκτησή μας. Αγωνιζόμαστε για τον περιορισμό της φτώχειας, αλλά και για κοινούς στόχους, όπως τον έλεγχο των βιολογικών όπλων και όλων των όπλων μαζικής καταστροφής. Προτείνουμε λύσεις και αντιπρόθετα στην κατασπατάληση των φυσικών πόρων και τη μόλυνση.

Αντιπρόθετα στο πετρελαιοειδές ενεργειακό λάμπι, που συμβάλλει στο φαινόμενο του θερμοκηπίου και στην αλλαγή του κλίματος. Προωθούμε επενδύσεις στις ήπιες μορφές ενέργειας. Η καμπάνια μας ενάντια στα πυρηνικά θα συνεχιστεί με ένταση.

Είμαστε παρόντες στον αγώνα για την προστασία των ωκεανών και των δασών του πλανήτη μας και συγκρουόμαστε με τον τρόπο μας μ' αυτούς που αλιεύουν παράνομα καθώς και με τους παράνομους υλοτόμους στον Αμαζόνιο, την Ινδονησία, τον Καναδά, τη Ρωσία και σ' όλον τον κόσμο.

Όσο πιστεύουμε στην επιστημονική έρευνα, τόσο εναντιωνόμαστε στα μεταλλαγμένα τρόφιμα. Η αντίθεσή μας στα επικίνδυνα για την υγεία μας και το περιβάλλον τοξικά απόβλητα και ρύπους είναι απόλυτη. Δεν είναι δυνατόν να θυσιάζουμε το μέλλον των επόμενων γενεών στο βωμό του βραχυχρόνιου κέρδους.



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
ΛΙΜΕΝΟΣ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε

Αγωνιζόμαστε κάθε στιγμή με συνέπεια, με επιστημονική τεκμηρίωση, με ένταση και ριζοσπαστισμό. Θέλουμε να είμαστε η αιχμή του περιβαλλοντικού κινήματος και αιχμηροί στην επικοινωνία μας. Είμαστε περήφανοι που η δράση μας έχει αποτελέσματα. Έχουν υπογραφεί πάνω από 30 διεθνείς συνθήκες για το περιβάλλον ως αποτέλεσμα της δράσης μας.

Η Greenpeace, όλο και περισσότερο, εξελίσσεται από μια συνεργασία εθνικών περιβαλλοντικών γραφείων σε μια διεθνή οργάνωση. Θα αξιοποιήσουμε τη γνώση μας στα βιολογικά και χημικά όπλα, τοποθετώντας τα προβλήματα στις πραγματικές τους διαστάσεις. Την ώρα που θα διεκδικούμε την προστασία του περιβάλλοντος στη Βόρειο Θάλασσα, την ίδια ώρα θα είμαστε παρόντες στην Ολλανδία, τη Γερμανία, τη Ρωσία, την Ιαπωνία, το Μεξικό, σ' όλον τον κόσμο και όλο και πιο δυνατά στην Ελλάδα. Θα καταγγέλλουμε με δυνατή φωνή υπερβάσεις διεθνών συνθηκών και καταχρήσεις που καταστρέφουν το περιβάλλον από τα λεγόμενα πολιτισμένα κράτη. Θα προσαρμόζουμε τους ανθρώπους που η ζωή τους επηρεάζεται άμεσα από λανθασμένες αποφάσεις διακυβερνητικών οργανισμών. Ο σημερινός κόσμος χρειάζεται μια δυνατή περιβαλλοντική οργάνωση, που η φωνή της ν' ακούγεται στο Ρίο, το Κιότο, το Μαρακές, το Κατάρ, που να μπορεί να κάνει διεθνείς καμπάνιες, να αντιπαρατίθεται σε κυβερνήσεις και σε πολυεθνικές επιχειρήσεις που μολύνουν. Θα αξιοποιήσουμε αυτό το μοναδικό πλεονέκτημα που έχει η οργάνωσή μας.

Η παρουσία μας σε χώρες, όπως η Ινδία, η Ταϊλάνδη, η Ινδονησία, η Κίνα, η Βραζιλία, θα γίνει πιο έντονη.

Η Greenpeace είναι κίνημα ονείρου, έρωτα και ελπίδας και θα αγωνίζεται, παράλληλα και με άλλους, για έναν καλύτερο κόσμο, για έναν κόσμο πολιτισμού, συνείδησης, αλληλεγγύης, ειρήνης και ανθρωπιάς και κυρίως σεβασμού στη φύση.

Τοξικά χρώματα σε πλοία:

Τέλος

Πριν από τρία χρόνια (Μάρτιος 2000), ακτιβιστές της Greenpeace εισχώρησαν σε ναυπηγείο της Ολλανδίας και διαμαρτυρήθηκαν για τη χρήση υφαλοχρωμάτων, που περιέχουν την τοξική ουσία TBT, σε υπό κατασκευή πλοία ελληνικής ιδιοκτησίας. Οι ακτιβιστές της Greenpeace έκλεισαν τις εισόδους του ναυπηγείου και ζήτησαν τόσο από τους υπεύθυνους των εγκαταστάσεων όσο και από την πλοιοκτήτρια εταιρεία να χρησιμοποιήσουν ασφαλή υφαλοχρώματα στο υπό κατασκευή πλοίο. Λίγους μήνες αργότερα, η πλοιοκτήτρια εταιρεία, με επιστολή της

στην Greenpeace, ανακοίνωσε την πρόθεσή της να απομακρύνει, μέσα στην επόμενη χρονιά, τα χρώματα με TBT από το νεοσποκτιθέν πλοίο.

Ο τριβουτυλο-κασσιτέρος (TBT) είναι ένα ισχυρό βιοκτόνο που χρησιμοποιείται ως πρόσθετο σε υφαλοχρώματα πλοίων ήδη από τη δεκαετία του 1970. Λόγω της τοξικής του δράσης εμποδίζει την ανάπτυξη αλγών, οστράκων και άλλων θαλάσσιων οργανισμών στα ύφαλα των πλοίων. Δυστυχώς, όμως, η ουσία αυτή διαφεύγει από τα υφαλοχρώματα και διασπείρεται στο θαλάσσιο περιβάλλον. Έτσι, συσσωρεύεται στα ιζήματα του βυθού, ιδιαίτερα σε περιοχές με μεγάλη κίνηση πλοίων, όπως λιμάνια και μαρίνες. Η τοξική δράση του TBT γίνεται επίσης εμφανής και κατά μήκος πολυσύχναστων διαδρομών στην ανοικτή θάλασσα.

Έρευνα της Greenpeace στα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης έδειξε την παρουσία υψηλών συγκεντρώσεων τοξικών ουσιών που χρησιμοποιούνται σε υφαλοχρώματα πλοίων.

Οι αναλύσεις της Greenpeace στα δύο λιμάνια για τον εντοπισμό της τοξικής ουσίας TBT έδειξαν υπερβάσεις των ορίων που προτείνουν διεθνείς συμβάσεις για την ουσία αυτή έως και κατά 1,8 εκατομμύρια φορές. Υψηλά και πολύ πάνω από τα όρια ήταν και τα επίπεδα TBT κοντά σε παραλίες λουσμένων στη Σαλαμίνα.

Το TBT προκαλεί διαταραχές του ενδοκρινικού συστήματος σε οστρακοειδή. Το φαινόμενο αυτό είναι γνωστό ως «imposex» (θηλυκοί οργανισμοί αναπτύσσουν αρσενικά χαρακτηριστικά λόγω προφανώς της δράσης του TBT στο ορμονικό σύστημα). Η δράση αυτή εμφανίζεται σε γαστερόποδα ακόμη και όταν οι συγκεντρώσεις TBT στο νερό είναι εξαιρετικά μικρές (της τάξης του τρισεκατομμυριοστού του γραμμαρίου ανά λίτρο νερού).

Ήδη, κυκλοφορούν στην αγορά μη τοξικά υφαλοχρώματα, χρώματα που απωθούν τα αλγία και τα οστρακοειδή με μηχανικό τρόπο. Σύμφωνα μάλιστα με σχετική έρευνα, πιο αποτελεσματικό αποδείχθηκε ένα υφαλόχρωμα βασισμένο σε μικροϊνες (SealCoat), ενώ καλά αποτελέσματα έδωσαν και τα υφαλοχρώματα που βασίζονται σε προϊόντα σιλικόνης. (Η εταιρεία που εμπορεύεται το SealCoat έχει έδρα στην Αττική.)

Η διαμαρτυρία της Greenpeace έγινε με αφορμή τη σύνοδο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), που πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο από 6 έως 13 Μαρτίου και στην οποία συζητήθηκε η προοπτική απαγόρευσης της χρήσης, σε όλα τα πλοία, υφαλοχρωμάτων που περιέχουν την τοξική ουσία TBT.

Πριν από λίγες ημέρες, η Ευρωπαϊκή Ένωση επιβεβαίωσε τη δέσμευσή της να προχωρήσει στην απαγόρευση των χρωμάτων που περιέχουν TBT (2003), καθώς και την αλλαγή των χρωμάτων που ήδη υπάρχουν σε πλοία (2008). Είναι ένα μήνυμα ελπίδας για το θαλάσσιο περιβάλλον και μία ακόμα επιτυχία για την Greenpeace.



Η περιβαλλοντική διαχείριση των λιμενικών δραστηριοτήτων

Άρθρο του Β. Σ. Τσελέντη, αναπληρωτή
καθηγητή Θαλασσιού Περιβάλλοντος
στο τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς

Οι λειτουργίες και τα αναπτυξιακά προγράμματα των εμπορικών, επιβατηγών αλλά και τουριστικών λιμένων παγκοσμίως υπόκεινται πλέον σε ένα νέο και εξελισσόμενο θεσμικό πλαίσιο. Οι βασικοί στόχοι αυτού του πλαισίου συνίστανται στην αναβάθμιση των παρεχομένων υπηρεσιών, την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος. Το ενδιαφέρον στοιχείο που προκύπτει, είναι το γεγονός ότι η ανάπτυξη των λιμένων, καθώς και η εναρμόνιση με τις διατάξεις των περιβαλλοντικών όρων, αφορούν πλέον όλα τα επίπεδα της δομής και οργάνωσης των λιμενικών επιχειρήσεων.

Τα σύγχρονα λιμάνια καλούνται να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους, ανταποκρινόμενα στις απαιτήσεις του παγκοσμιοποιημένου πλέον διεθνούς εμπορίου, με δεδομένο ότι οι δυνατότητες του περιβάλλοντος, όσον αφορά την αφομοίωση αρνητικών εκροών από τις ανθρώπινες δραστηριότητες, είναι πλέον πεπερασμένες. Είναι, λοιπόν, φανερό ότι τα λιμάνια αναζητούν τρόπους αύξησης της εμπορικής και επιχειρηματικής τους δραστηριότητας χωρίς να δεσμεύουν νέες παράκτιες εκτάσεις και να επιβαρύνουν την ποιότητα των υδάτων μέσα αλλά και έξω από την περιοχή δραστηριοποίησής τους. Επί πλέον, τα λιμάνια προσπαθούν να αυξήσουν τις διαχειριστικές τους ικανότητες και να μην αποτελούν τον αποδέκτη εκροών (ατμοσφαιρική και κυκλοφοριακή επιβάρυνση, απόβλητα αποθηκευτικών χώρων, υποβάθμιση περιοχών, αυξημένη επικινδυνότητα για εργαζόμενους και κατοίκους της περιοχής κ.ά.), με σκοπό τη μείωση της επιβάρυνσης του κοινωνικού ιστού των πόλεων, αποφεύγοντας έτσι τις αντιθέσεις με άλλους χρήστες της παράκτιας ζώνης όπως την Τοπι-

κή Αυτοδιοίκηση, περιβαλλοντικές οργανώσεις κ.ά.

Τα λιμάνια είναι πολύπλοκοι οργανισμοί, των οποίων τα χαρακτηριστικά και οι ιδιαιτερότητες ποικίλλουν ανάλογα με το μέγεθος, τη θέση, τους υδρογραφικούς προσδιορισμούς, τη σχέση με την ενδοχώρα και τη βιομηχανία, τις επιχειρηματικές προτεραιότητες, τη σχέση τους με άλλες παράκτιες δραστηριότητες κ.ά. Η περιβαλλοντική διαχείριση είναι μια σύνθετη διαδικασία που εκτός των άλλων απαιτεί και ένα κατανοητό, συστηματικό και επιστημονικό σύστημα παρακολούθησης.

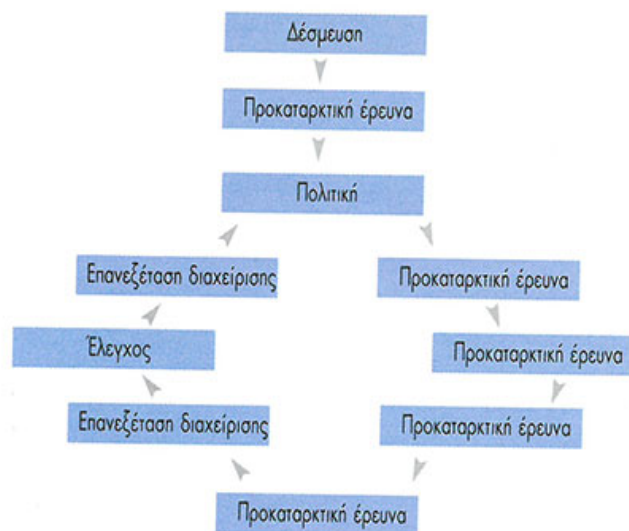
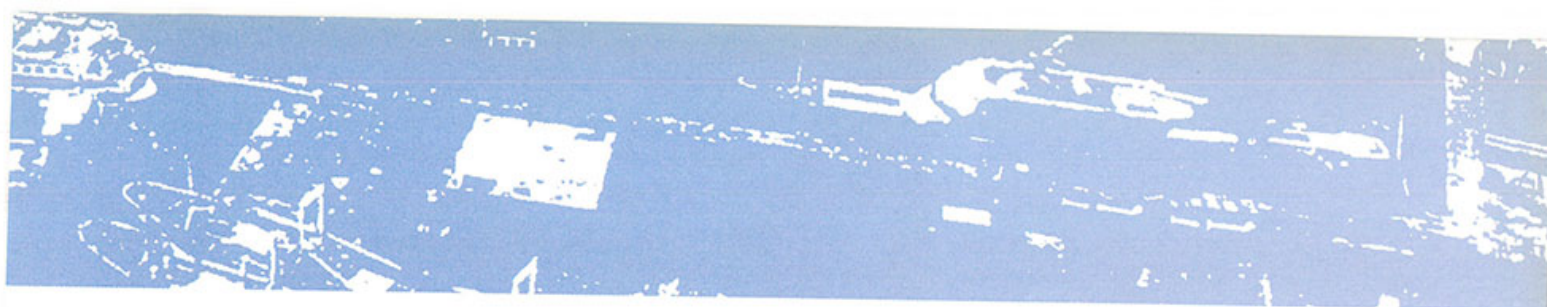
Πολλά λιμάνια εφαρμόζουν ήδη Συστήματα Περιβαλλοντικής Διαχείρισης (Environmental Management System - EMS) με βασικό στόχο τη συστηματική, αντικειμενική και περιοδική αξιολόγηση των επιδόσεων, όσον αφορά τη φιλικότητα του οργανισμού προς το περιβάλλον. Τα συστήματα αυτά δίδουν τη δυνατότητα στους οργανισμούς να διασφαλίσουν ότι οι επιδόσεις αυτές θα είναι συνεχείς και θετικές, επιτυγχάνοντας τα όρια και τους στόχους που έχει από πριν δεσμευτεί η επιχείρηση ότι θα πετύχει.

Στην Ευρώπη, τέτοια Σχέδια Περιβαλλοντικής Διαχείρισης αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της διαχείρισης ενός λιμανιού. Βασίζονται σε κώδικες όπως οι BS 7750, ISO 14001, EMAS, ESPO code of practice.

Τα προγράμματα που χρησιμοποιούνται για τη διαχείριση των περιβαλλοντικών θεμάτων έχουν ως βάση την πρόληψη της ρύπανσης. Με βάση το EMAS (Eco-Management and Auditing Scheme) ένα ΣΠΔ ορίζεται ως μέρος ενός συνολικού συστήματος διαχείρισης, το οποίο περιλαμβάνει την οργανωτική δομή, τις ευθύνες, τις πρακτικές, τις διαδικασίες, τις μεθόδους και πηγές για τον καθορισμό και την εφαρμογή της περιβαλλοντικής πολιτικής. Τα στοιχεία ενός τέτοιου ΣΠΔ, το οποίο μπορεί να τροποποιείται ανάλογα με τις ανάγκες και τις δυνατότητες ενός λιμένα, παρουσιάζεται διαγραμματικά στο ακόλουθο σχήμα.



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
ΛΙΜΕΝΟΣ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε.



Σχήμα 1: Δομή συστήματος περιβαλλοντικής διαχείρισης σύμφωνα με το EMAS.

Σημαντική συνιστώσα στα συστήματα αυτά αποτελούν οι περιβαλλοντικοί έλεγχοι, οι οποίοι μπορούν να αναγνωρίσουν και να προσδιορίσουν τους κινδύνους για την επιχείρηση από ένα σοβαρό περιβαλλοντικό περιστατικό, καθώς και να καθορίσουν σε ποιο βαθμό εφαρμόζονται τα συστήματα περιβαλλοντικής διαχείρισης στη λιμενική επιχείρηση. Στην περίπτωση που οι στόχοι δεν έχουν επιτευχθεί, προβλέπονται διαδικασίες που αναπτύσσουν τις απαραίτητες εσωτερικές διαδικασίες για την επίτευξη των περιβαλλοντικών στόχων. Επίσης τεκμηριώνουν τη συμμόρφωση με την τοπική, εθνική, ευρωπαϊκή και διεθνή νομοθεσία για το περιβάλλον, την υγεία και την ασφάλεια, αλλά και την επίτευξη ή μη των περιβαλλοντικών στόχων που έχει θέσει η ίδια η λιμενική επιχείρηση.

Έχει αποδειχθεί ότι η υιοθέτηση ενός τέτοιου σχεδίου αποφέρει σημαντικά οφέλη στα λιμάνια, όπως:

- Σημαντικά χαμηλότερο λειτουργικό κόστος.
- Πρόβλεψη και έγκαιρη πρόνοια για πιθανά προβλήματα, καθώς είναι φανερό ότι αν οι κίνδυνοι και οι δυσκολίες εντοπίζονται πριν επέλθουν, αντιμετωπίζονται αποτελεσματικότερα και με χαμηλότερο κόστος απ' ό,τι εάν αντιμετωπίζονται αφού ο κίνδυνος είχε επέλθει, καλύτερες συνθήκες εργασίας για τους εργαζόμενους, αυξημένη ικανοποίηση πελατών.

- Συνείδηση και άμεση ανάμειξη του προσωπικού.
- Βελτίωση της εικόνας που προβάλλεται προς τα έξω καθώς και βελτίωση της ποιότητας παρεχόμενων υπηρεσιών με αυ-

ξημένο μερίδιο της αγοράς, και

- Άμεση και γρήγορη ανταπόκριση σε ενδεχόμενες περιβαλλοντικές αλλαγές.

Τα ελληνικά λιμάνια βρίσκονται σε πλεονεκτική θέση καθώς σε πολλά από αυτά εφαρμόζεται ήδη μια σειρά από καλά σχεδιασμένες πρωτοβουλίες σε αρκετούς τομείς των δραστηριοτήτων τους. Ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ), για παράδειγμα, έχει στο ενεργητικό του σειρά πρωτοβουλιών και δραστηριοτήτων σε θέματα περιβαλλοντικής διαχείρισης, ήδη από το 1996, όταν φιλοξένησε την πρώτη συνάντηση για το ευρωπαϊκό πρόγραμμα ECO-information. Αυτό το πρόγραμμα ξεκίνησε από την Ευρωπαϊκή Λιμενική Βιομηχανία (μέσω του European Sea Ports Organization - ESPO) με σκοπό την ανάπτυξη εργαλείων και μεθοδολογιών για αποτελεσματική περιβαλλοντική διαχείριση στους λιμενικούς χώρους. Ο ΟΛΠ απειτέλεσε έναν από τους κύριους φορείς που συμμετείχαν και επηρέασε σημαντικά τα εργαλεία και τις μεθοδολογίες που αναπτύχθηκαν σε αυτό το πρόγραμμα.

Το πρόγραμμα του ECO-information ανέπτυξε το Self-Diagnosis Methodology (SDM 98) ως εργαλείο για την αξιολόγηση της ποιότητας της περιβαλλοντικής διαχείρισης ενός λιμενικού οργανισμού.

Το σύστημα SDM 98 ήδη βρίσκεται στο στάδιο της αναπροσαρμογής, έτσι ώστε να συμπεριλάβει γενικότερα θέματα που αφορούν την περιβαλλοντική διαχείριση όλης της μεταφορικής αλυσίδας (logistic supply chain), την εκτίμηση της επικινδυνότητας και την ανάγκη ιεράρχησης των παραγόντων που υπεισέρχονται στο σχεδιασμό νέων αναπτυξιακών προγραμμάτων. Η έρευνα αυτή περιλαμβάνεται ως μέρος του νέου προγράμματος ECOPORTS Project (EC GRD-2000-30195), στο οποίο συμμετέχουν πολλά ευρωπαϊκά λιμάνια, με στόχο να εναρμονίσει τα σχέδια και τις πρακτικές των ευρωπαϊκών λιμένων που αφορούν την περιβαλλοντική διαχείριση με βάση το Port Environmental Review System (PERS), και να δημιουργήσει ένα δίκτυο για πληροφόρηση και ενημέρωση σε ευρωπαϊκό και παγκόσμιο επίπεδο.

Η έρευνα και τα εργαλεία που έχουν ήδη αναπτυχθεί είναι σημαντικά και βρίσκονται πλέον στη διάθεση κάθε λιμενικού οργανισμού. Οι δυνατότητες είναι απεριόριστες και τα αποτελέσματα, σε όσα λιμάνια έχουν εφαρμοστεί τέτοια Συστήματα Περιβαλλοντικής Διαχείρισης, εντυπωσιακά. Δεν έχουμε παρά να τα μελετήσουμε και να εφαρμόσουμε τα πλέον κατάλληλα και στα ελληνικά λιμάνια.



Πετρελαϊκή ρύπανση από τις θαλάσσιες μεταφορές: Πρόληψη και καταστολή

Άρθρο των Νικολάου Π. Βεντίκου, ειδικού επιστήμονος, σχολής Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών, ΕΜΠ
και Χαρίλαου Ν. Ψαραύτη, καθηγητή σχολής Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών, ΕΜΠ



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
ΛΙΜΕΝΟΣ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε

Ένα από τα σημαντικά προβλήματα που «χρεώνονται» στις θαλάσσιες μεταφορές είναι η πετρελαϊκή ρύπανση από ναυτικά ατυχήματα. Η έντονη δημοσιότητα που έχει δοθεί σε σχετικά περιστατικά (Εxxon Valdez, Erika και πρόσφατα το Prestige) έχει δημιουργήσει την εντύπωση ότι τα πλοία είναι οι κυριότερες πηγές ρύπανσης πετρελαίου στις θάλασσες. Κάτι τέτοιο όμως δεν είναι ακριβές. Σύμφωνα με στοιχεία των Ηνωμένων Εθνών, ιστορικά οι θαλάσσιες μεταφορές ευθύνονται για ένα σχετικά χαμηλό ποσοστό (26% το 1992) από τη συνολική ποσότητα των πετρελαιοειδών που καταλήγουν στη θάλασσα. Ο μεγαλύτερος όγκος έχει προέλευση χερσαίες πηγές. Επίσης, η πλειονότητα των πετρελαιοκηλίδων οφείλεται σε αιτίες που δεν έχουν σχέση με μεγάλα ατυχήματα, αλλά αποτελούν «λειτουργικές» διαρροές. Τα εντυπωσιακά ναυτικά ατυχήματα που καταλήγουν σε ρύπανση είναι εκείνα που

έχουν ιστορικά μονοπωλήσει το ενδιαφέρον των ΜΜΕ, αλλά δεν είναι καθόλου σαφές πως η μακροχρόνια ζημιά στο θαλάσσιο περιβάλλον οφείλεται περισσότερο σ' αυτά και όχι σε άλλες αιτίες, που εκδηλώνονται σχεδόν καθημερινά σε συστηματική βάση αλλά περνούν συνήθως απαρατήρητες.

Βέβαια, αν κάποιος αναλογιστεί ότι ετησίως καταγράφονται τουλάχιστον 7.000 κινήσεις δεξαμενοπλοίων σε όλες τις θάλασσες του κόσμου, τότε γίνεται κατανοητή η προσπάθεια της ναυτιλιακής κοινότητας να ενισχύσει τις διαδικασίες και τους κανονισμούς για την πρόληψη και αντιμετώπιση των περιστατικών εμφάνισης πετρελαιοκηλίδων. Παρακάτω κάνουμε μια «τηλεγραφική» (και σίγουρα όχι εγκυκλοπαιδική) αναφορά σε μερικά θέματα που παίζουν ή αναμένεται να παίξουν κρίσιμο ρόλο στην καταπολέμηση της πετρελαϊκής ρύπανσης από πλοία.



Σχεδίαση πλοίου: Τα δεξαμενόπλοια διπλών τοιχωμάτων αποτελούν τη βασική λύση για την αποφυγή/πρόληψη πετρελαιοκηλίδων από το συγκεκριμένο τύπο πλοίων. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) αποδέχεται αυτήν την επιλογή ως την περισσότερο κατάλληλη για τις περιπτώσεις σύγκρουσης και προσάραξης. Η Ευρωπαϊκή Ένωση ορίζει το 2015 ως καταληκτική χρονολογία για την απόσυρση των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος από τα ευρωπαϊκά νερά, ενώ με αφορμή το Prestige έχει προτείνει την επιτάχυνση του χρονοδιαγράμματος αυτού.

Κανονισμοί: Η διεθνής σύμβαση MARPOL 73/78 αποτελεί το κύριο νομοθετικό πλαίσιο για την αποφυγή της ρύπανσης από πλοία. Ειδικότερα, το Παράρτημα I (ισχύει για πετρελαιοφόρα άνω των 150 κοχ) αναφέρεται στην πρόληψη και καταπολέμηση της πετρελαικής ρύπανσης από τις θαλάσσιες μεταφορές. Σύμφωνα με την International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF), η εφαρμογή της συγκεκριμένης σύμβασης οδήγησε σε μείωση περίπου κατά 200% του μέσου ετήσιου αριθμού πετρελαιοκηλίδων για τη δεκαετία 1990-1999, σε σχέση με τη δεκαετία 1970-1979.

Μέσα καταπολέμησης: Αυτά αναφέρονται στον εξοπλισμό και στις μεθόδους που χρησιμοποιούνται για την αντιμετώπιση και καταστολή των κηλίδων. Γενικά χωρίζονται σε κλασικές και εναλλακτικές μεθόδους, με τις πρώτες να περιλαμβάνουν το μηχανικό καθαρισμό, το χημικό καθαρισμό και τη φυσική αποικοδόμηση και τις δεύτερες να καλύπτουν ένα φάσμα προηγμένων και εξειδικευμένων επιλογών για τον καθαρισμό της πετρελαικής ρύπανσης στη θάλασσα. Ειδικότερα, στο μηχανικό καθαρισμό ανήκουν τα φράγματα, οι πετρελαιοσυλλέκτες, τα σκάφη περισυλλογής και τα απορροφητικά υλικά. Σημειώνεται ότι η αποδοτικότητα των μηχανικών μεθόδων περιορίζεται δραστικά από τις κακές καιρικές συνθήκες, ενώ τοπικά ρεύματα άνω του ενός κόμβου καθιστούν κάποιες από αυτές ανενεργές. Ο χημικός καθαρισμός έχει να κάνει με τη χρήση χημικών διασκορπιστικών ουσιών, μέσων καταβύθισης και άλλων. Θεωρείται ως περισσότερο αποδοτικός από το μηχανικό καθαρισμό, αλλά σε πολλές χώρες αποτελεί την ύστατη σχετική λύση. Η φυσική αποικοδόμηση δεν χρησιμοποιείται συχνά και δικαιολογείται δύσκολα, αφού συνίσταται μόνο στην παρακολούθηση της πορείας και της τύχης της κηλίδας. Στις εναλλακτικές μεθόδους καταπολέμησης πετρελαιοκηλίδων ανήκουν η βιοαποικοδόμηση, η

καύση, η άντληση φορτίου και άλλες προηγμένες λύσεις (π.χ. CleanMag).

Ανθρώπινος παράγοντας - εκπαίδευση: Για την πρόληψη και αντιμετώπιση τέτοιων περιστατικών έχουν καθιερωθεί ειδικά γυμνάσια καταπολέμησης της πετρελαικής ρύπανσης (ISM, κεφάλαιο 8 και SOLAS, κεφάλαιο III) που εξασφαλίζουν την επάρκεια του πληρώματος είτε ως προς τον περιορισμό της στο πλοίο (Oil Spill Kit) είτε ως προς τη συνολική καταπολέμησή της (SOPEP).

Εγκαταστάσεις υποδοχής λιμένων: Σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση MARPOL 73/78, Παράρτημα I, επιβάλλεται η ύπαρξη τέτοιων εγκαταστάσεων σε λιμάνια μέσα σε μία ευρύτερη περιοχή.

Στόχος αυτής της προσπάθειας είναι πρωτίστως ο περιορισμός της λειτουργικής ρύπανσης από πλοία, μέσω της παροχής εξειδικευμένων και ποιοτικών υπηρεσιών (π.χ. υποδοχή σεντίνας) που θα αποτρέπουν την αναίτια και πολυέξοδη καθυστέρηση των πλοίων.

Ευθύνη - αποζημίωση: Η γενική τάση που διαμορφώνεται σε αυτό το πεδίο μπορεί να αποτυπωθεί ως εξής: «Ο ρυπαίνων πληρώνει». Σε ό,τι αφορά την αστική ευθύνη, η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα έχει συγκροτήσει κατάλληλα πλαίσια για την επαρκή κάλυψη των ζημιών και την αντιμετώπιση όλων των θεμάτων.

Ειδικότερα, υπάρχει η Διεθνής Σύμβαση Περιορισμού Αστικής Ευθύνης (CLC, 1969), η οποία έχει να κάνει με τις αντίστοιχες υποχρεώσεις του πλοιοκτήτη και θέτει αυτήν τη στιγμή το άνω όριό τους ανά περιστατικό πετρελαικής ρύπανσης από πλοίο, στα US\$76.500.000.

Πρόσθετα, ο IMO, για να ισχυροποιήσει την ευχέρεια κάλυψης των ζημιών και για να εισαγάγει στη συγκεκριμένη διαδικασία τις εταιρείες-εισαγωγείς πετρελαίου έχει συγκροτήσει το Διεθνές Ταμείο για την Αποζημίωση των Ζημιών από Πετρελαική Ρύπανση (FUND, 1971) που προβλέπει αυτήν τη στιγμή ποσά έως US\$256.000.000 ανά πετρελαιοκηλίδα. Για ρύπανση από τους υπόλοιπους τύπους πλοίων, ο IMO υιοθέτησε το 2001 τη Διεθνή Σύμβαση για την Αστική Ευθύνη για Ρυπάνσεις από Καύσιμα (BUNKER Convention) που διαμορφώθηκε στα πρότυπα της CLC. Τέλος, το πακέτο Erika II περιλαμβάνει νέες προτάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης για ευθύνη και αποζημίωση.



ERIKA - PRESTIGE:

η επόμενη μέρα



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
ΛΙΜΕΝΟΣ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε

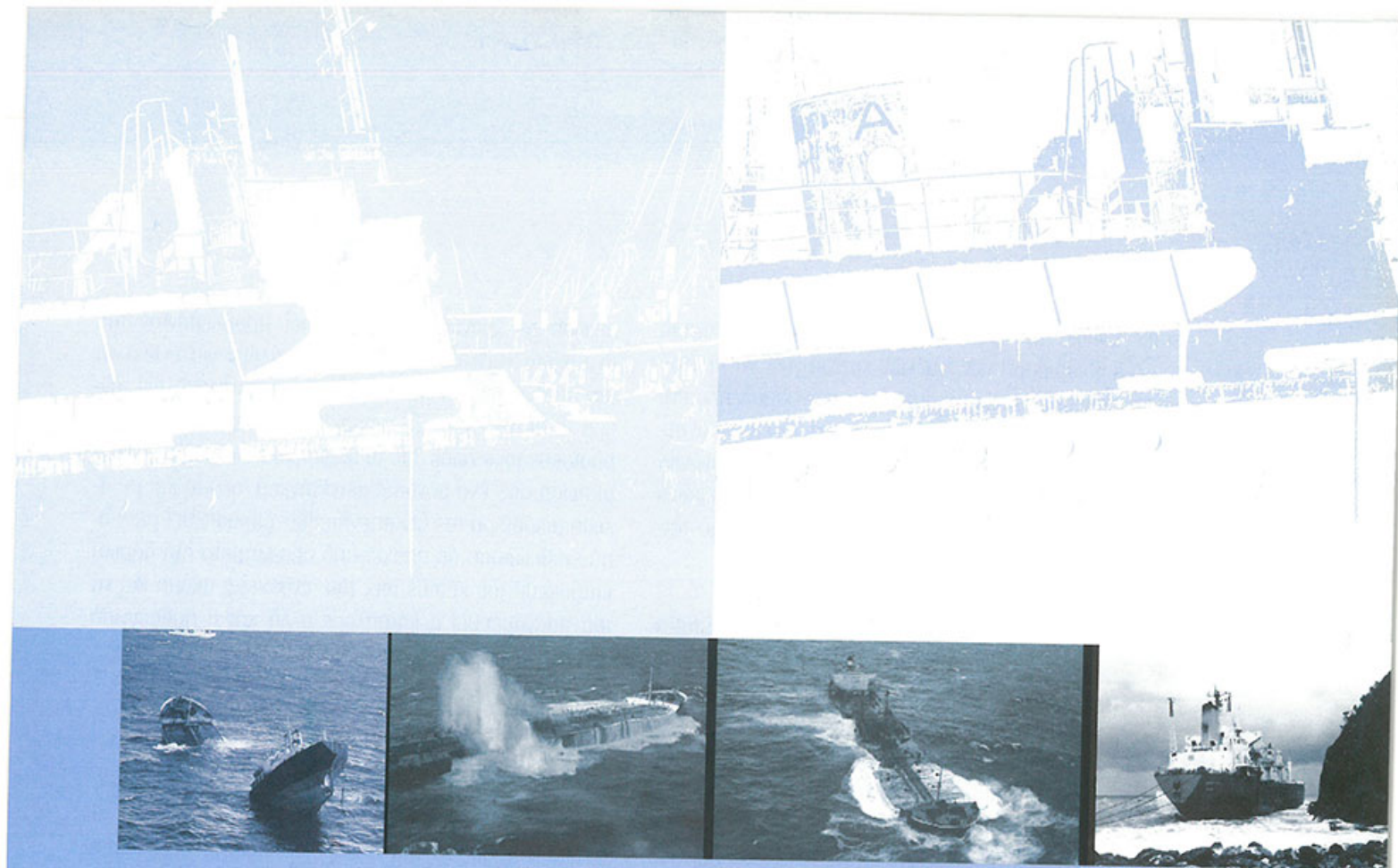
Στις 13 Νοεμβρίου 2002, το υπό σημαία Μπαχαμών δεξαμενόπλοιο «Prestige» βυθιζόταν ανοιχτά των ακτών της Γαλικίας. Το τάνκερ που ανήκε σε λιβεριανών συμφερόντων εταιρεία, μετέφερε 77.000 τόνους αργού πετρελαίου και κόπηκε στα δύο σε απόσταση 270 χλμ. από την πλησιέστερη στεριά, με αποτέλεσμα μια σημαντική ποσότητα του φορτίου που μετέφερε να μολύνει ένα μεγάλο τμήμα των βορειοδυτικών ακτών της Ισπανίας. Για την άμεση καταπολέμηση της θαλάσσιας ρύπανσης, ενεργοποιήθηκε ο Ειδικός Μηχανισμός Συνεργασίας για την αντιμετώπιση οικολογικών καταστροφών που διαθέτει η Ευρωπαϊκή Ένωση.

Ανθρώπινο δυναμικό αλλά και υψηλής σχεδίασης τεχνολογικός εξοπλισμός συγκεντρώθηκαν από διάφορα κράτη-μέλη στην πληγείσα Ισπανία, προκειμένου

να αντιμετωπιστούν οι πετρελαιοκηλίδες, να προστατευθούν οι ακτές από τη διαρροή φορτίου και εν συνεχεία να καθαριστούν οι παραλίες.

Το ναυάγιο, ωστόσο, δεν απεφεύχθη και η περιβαλλοντική καταστροφή - που για μία ακόμη φορά υπέστη μια ευρωπαϊκή χώρα που βρέχεται από τον Ατλαντικό - ήταν γεγονός.

Η Ευρώπη βίωσε για δεύτερη φορά μέσα σε μια τριετία ένα ακόμα ναυάγιο με τραγικές συνέπειες για το θαλάσσιο περιβάλλον και όχι μόνον. Τα δύο γνωστά πακέτα μέτρων που είχαν εγκριθεί για τον περιορισμό και την πρόληψη ναυτικών ατυχημάτων και περιβαλλοντικών καταστροφών - γνωστά ως «Erika I» (Μάρτιος 2000) και «Erika II» (Δεκέμβριος 2000)- διαφάνηκε ότι έχρηζαν άμεσης βελτιώσεως.



Double hull VS Single hull

Ένα από τα σημεία που ξεχώριζε από τη δέσμη μέτρων «Erika I» ήταν εκείνο της ενίσχυσης της κοινοτικής οδηγίας περί ελέγχων - επιθεωρήσεων πλοίων από το Port State Control.

Εντούτοις, ο IMO μερικά χρόνια νωρίτερα είχε αποφασίσει ότι από το 1996 όλα τα τάνκερ που θα ναυπηγούνταν θα έπρεπε να ανήκουν στην κατηγορία των double bottom / double hull. Όσον αφορά την τελεσίδικη ημερομηνία αντικατάστασης των single hull τάνκερ από δεξαμενόπλοια τύπου double hull, αυτή προσδιοριζόταν για το 2026, ενώ η Ε.Ε. θα έκλεινε οριστικά τις «πύλες» της στο τελευταίο μονοπύθμενο πετρελαιοφόρο το 2015.

Ωστόσο, πολλοί υπογραμμίζουν ότι σύμφωνα με το αρχικό σχέδιο της Επιτροπής, η υιοθέτηση των προτεινόμενων εκείνη την περίοδο ημερομηνιών περί απόσυρσης θα σήμαινε ότι το «Prestige» δεν θα γινόταν δεκτό σε κανένα λιμένα κράτους-μέλους, με επακόλουθο το ατύχημα αυτό να είχε αποφευχθεί.

Εκείνο που ίσως δεν λαμβάνουν υπ' όψιν τους όσοι σχεδιάζουν, επεξεργάζονται και προτείνουν νομοθεσίες σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο, είναι το γεγονός ότι ένα καλοσυντηρημένο single hull και ένα double hull δεξαμενόπλοιο σε περίπτωση θαλασσοταραχής υπόκεινται στον ίδιο καιρό, στην ίδια ένταση ανέμου, στην ίδια κατάσταση κυματισμού, αλλά και σε ισχυρές καταπονήσεις (καθώς το πλοίο στη ναυπηγική θεωρείται ότι διέπεται από τις ίδιες αρχές που

διέπουν τη δοκό). Αυτομάτως γεννάται το «αφελές» ερώτημα: Αν το «Prestige» ανήκε στην κατηγορία των double hull δεν θα βυθιζόταν; Η ουσία βρίσκεται στο γεγονός ότι τα διπλού κύτους / διπλών τοιχωμάτων δεξαμενόπλοια είναι φιλικότερα προς το περιβάλλον στις ακόλουθες περιπτώσεις:

- Σε περίπτωση εκούσιας ή ακούσιας προσάραξης (οπότε μειώνεται στο ελάχιστο η περίπτωση πρόκλησης διαρροής φορτίου).
- Σε περίπτωση σύγκρουσης με άλλο πλοίο.
- Σε περίπτωση πρόκλησης ρήγματος στα ύφαλα του πλοίου (όπως συνέβη, π.χ., στην περίπτωση του τουρκικού «Vicky», το οποίο προσέκρουσε στο βυθισμένο στα Στενά της Μάγχης «Tricolore»).
- Σε περίπτωση δημιουργίας crack λόγω καταπονήσεων και παλαιότητας.

Σε αυτό το πλαίσιο γίνεται εύκολα αντιληπτό πως οποιοδήποτε double hull τάνκερ βρισκόταν στη θέση του «Prestige» δεν συνεπάγεται ότι δεν θα είχε κοπεί στα δύο ή ότι δεν θα είχε βυθιστεί... Εκτός αν οι ισπανικές αρχές είχαν επιτρέψει στο τάνκερ να προσεγγίσει σε ασφαλές καταφύγιο, οπότε ένα double hull δεξαμενόπλοιο με την προσάραξη του δεν θα είχε προκαλέσει (ή, στο χειρότερο σενάριο, θα είχε προκαλέσει την ελάχιστη) θαλάσσια ρύπανση. Εδώ όμως γεννάται ένα επίσης καυτό ερώτημα: Τελικά, όλος αυτός ο θόρυβος αποσκοπεί ουσιαστικά στην ασφαλή προσέγγιση και στην ελάχιστη πρόκληση ρύπανσης σε ένα λιμένα καταφυγής;

Αν η απάντηση είναι θετική, τότε η Ε.Ε. μάλλον καλείται να



επικεντρώσει τις προσπάθειές της στο μείζον ζήτημα του προσδιορισμού των λιμένων καταφυγής, να προχωρήσει στον άμεσο ορισμό αυτών και στην κατάλληλη ενίσχυση της υποδομής τους. Αν η απάντηση είναι αρνητική, τότε η Ε.Ε. θα πρέπει, μέσω των αρμοδίων οργάνων της, να γνωστοποιήσει στο ευρύ κοινό τους ουσιαστικούς λόγους για την ανάγκη ναυπήγησης τέτοιου τύπου τάνκερ.

Από τα πακέτα «Erika I και II» στη μετα-«Prestige» εποχή

Είναι γεγονός ότι η Ε.Ε. προβληματίστηκε πολύ σε ό,τι αφορά τα παραπάνω θέματα. Αποτέλεσμα του έντονου αυτού προβληματισμού και μελέτης ήταν το πακέτο μέτρων «Erika II», το οποίο σχεδιάστηκε ουσιαστικά ως συμπλήρωμα του αντίστοιχου «Erika I». Τόσο η ίδρυση του European Maritime Safety Agency (EMSA) όσο και η βελτίωση του Συστήματος Καταγραφής Θαλάσσιας Κυκλοφορίας επί Ευρωπαϊκών Υδάτων απετέλεσαν τα σημαντικότερα σημεία που ξεχώρισαν στη δεύτερη δέσμη μέτρων. Τα δύο παραπάνω μέτρα έλαβαν την αποδοχή και ψηφίστηκαν από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο τον Ιούλιο του 2002, ενώ η EMSA συστάθηκε τον Αύγουστο του 2002 και προβλέπεται να γίνει πλήρως επιχειρησιακή εντός του τρέχοντος έτους. Αντίστοιχα, το Σύστημα Καταγραφής θα πρέπει να έχει υιοθετηθεί από τα κράτη-μέλη έως το Φεβρουάριο του 2004. Αξίζει να σημειωθεί ότι στη δεύτερη δέσμη μέτρων η Επιτροπή είχε καταθέσει πρόταση περί καταβολής αποζημιώσεων στα θύματα των περιοχών που επλήγησαν από θαλάσσια ρύπανση. Λίγο αργότερα, στις 3 Δεκεμβρίου 2002, η Επιτροπή προχώρησε στην έκδοση μιας ενδεικτικής «μαύρης λίστας» πλοίων, τα οποία θα είχαν αποπεμφθεί από τα ευρωπαϊκά λιμάνια εάν είχαν λάβει χώρα τα μέτρα που είχε προτείνει πριν από το ναυάγιο του «Prestige». Στις 20 Δεκεμβρίου 2002, η Κομισιόν υπέβαλε προς ψήφιση στο Ευρωκοινοβούλιο πρόταση κανονισμού, η οποία αφορούσε:

α) Την επίσηυση της απόσυρσης των μονοπύθμενων δεξαμενοπλοίων και β) την απαγόρευση της μεταφοράς αργού πετρελαίου από single hull τάνκερ που αποπλέουν ή καταπλέουν από λιμένες κρατών-μελών της Ε.Ε. Με βάση τα παραπάνω, τα κοινοτικά όργανα θεωρούν πλέον επιβεβλημένη τη μείωση του χρόνου απόσυρσης των μονοπύθμενων δεξαμενόπλοιοι, προχωρώντας σε

μείωση των χρονοδιαγραμμάτων που προβλέπονταν από το πακέτο «Erika I». Παράλληλα, καλούν για ενίσχυση των επιθεωρήσεων και των ελέγχων σε single hull τάνκερ τα οποία έχουν ξεπεράσει το 15ο έτος της επιχειρησιακής τους ζωής. Με το τελευταίο αυτό μέτρο, σε περίπτωση που ένα μονοπύθμενο τάνκερ -ακόμα και με ηλικία μικρότερη της δεκαπενταετίας- διαπιστωθεί μετά από επιθεώρηση ότι πάσχει από προβλήματα στη δομική κατασκευή του κύτους του, τότε ενδέχεται ακόμη και να του απαγορευθεί ο κατάπλους αλλά και η προσέγγισή του σε κοινοτικούς λιμένες.

Ε.Ε. και IMO

Σήμερα, είναι γενικώς αποδεκτό ότι οι ευρωπαϊκές ακτές του Ατλαντικού είναι περισσότερο εκτεθειμένες σε περίπτωση πρόκλησης θαλάσσιας ρύπανσης, εξαιτίας της μεγάλης κυκλοφορίας πλοίων που παρατηρείται κατά μήκος τους. Το αργό πετρέλαιο, αξίζει να σημειωθεί, ότι είναι ένα φορτίο το οποίο υπόκειται στο χαμηλότερο κίνδυνο ανάφλεξης, έκρηξης ή πυρκαγιάς. Επίσης, αποτελεί ένα από τα πλέον επικίνδυνα σε επίπεδο θαλάσσιας ρύπανσης φορτία. Τα ατυχήματα του «BP Amoco», του «Exxon Valdez», του «Erika» και πρόσφατα του «Prestige» απέδειξαν, με τις πλέον βαριές οικολογικές συνέπειες, ότι το αργό πετρέλαιο είναι ο «υπ' αριθμόν 1» εχθρός του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Για την καλύτερη προστασία των ευρωπαϊκών ακτών, αλλά και για την καλύτερη υπεράσπιση των συμφερόντων της Ε.Ε., σύμφωνα με την έκθεση της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών και Ενέργειας της Ε.Ε. (DG - TREN), κρίνεται «επιτακτική η ανάγκη να ακουστεί καλύτερα η φωνή της Ε.Ε. στα αρμόδια διεθνή όργανα και ειδικά στον IMO». Κατά τη Γενική Διεύθυνση Μεταφορών και Ενέργειας, η αναγνώριση της Ε.Ε. ως πλήρους μέλους του IMO θεωρείται μείζονος σημασίας.

Η είσοδος νέων κρατών στην ευρωπαϊκή οικογένεια οδηγεί, κατά την DG - TREN, «στη διευρυμένη Ευρώπη των 25 κρατών-μελών η οποία μπορεί να συνεισφέρει με το ειδικό βάρος της στη λήψη αποφάσεων του IMO, για ασφαλέστερη ναυτιλία, ακόμα πιο φιλική προς το περιβάλλον».

Επιμέλεια άρθρου: Γιώργος Κιβωτός. Σημαντικά στοιχεία δόθηκαν από τον κ. Gilles Gantelet, εκπρόσωπο Τύπου της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών και Ενέργειας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
ΛΙΜΕΝΟΣ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε.

CORAL LTD.
GENERAL MARINE REPAIRS



ΥΔΡΟΒΟΛΕΣ U.H.P.W.J 2500 - 3000 BAR



ΣΥΓΧΡΟΝΟΙ ΜΕΘΟΔΟΙ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΥ ΜΕΤΑΛΙΚΩΝ ΕΠΙΦΑΝΕΙΩΝ ΦΙΛΙΚΑ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Στα πλαίσια του εκτεταμένου επενδυτικού της προγράμματος η Coral General Marine Repairs ενίσχυσε την θέση της με την απόκτηση δύο (2) επιπλέον ρομποτικών μηχανημάτων, ότι καλύτερο έχει να προσφέρει η αγορά στον τομέα της υδροβολής υπερυψηλής πίεσης. Τα συγκεκριμένα μηχανήματα έχουν την δυνατότητα παραγωγής 60-80 m² το κάθε μηχανήμα την ώρα και σύμφωνα με όλες τις υπάρχουσες διεθνείς προδιαγραφές.

Μπορούν να εκτελούν εργασία σε οιονδήποτε σημείο λόγω του ότι είναι τελείως φιλικά προς το περιβάλλον απορροφώντας από vacuum όλα τα κατάλοιπα της υδροβολής αφήνοντας την συγκεκριμένη επιφάνεια έτοιμη προς βαφή.

Ως γνωστόν οι επιφάνειες μετά από υδροβολή έχουν το πλεονέκτημα της μηδαμινής πλέον συσσώρευσης αλάτων πάνω σε αυτές δίνοντας στα χρώματα μεγαλύτερη διάρκεια ζωής και μεγαλύτερα διαστήματα πριν από την καθορισμένη συντήρηση.

Εφοδιασμένα με τα τελειότερα ηλεκτρονικά συστήματα προσφέρουν την μέγιστη ασφάλεια με την καλύτερη απόδοση περιορίζοντας το ανθρώπινο λάθος και προσφέροντας επιφάνειες σύμφωνα με τις πιο αυστηρές προδιαγραφές έτοιμες προς βαφή.

Οικονομοτεχνικά αποτελούν την καλύτερη λύση και τα βασικά πεδία εφαρμογής τους είναι η βιομηχανία (διυλιστήρια, χημικά εργοστάσια κ.α.) και η ναυτιλία.



Συνέντευξη του Β. Δάλαρη στον Ηλία Μπίσια



Η αναδιάρθρωση της παγκόσμιας αεροπορικής αγοράς

Το δρομολόγιο Αθήνας-Λονδίνου παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την αεροπορική αγορά της χώρας μας, αφού εμφανίζει τα τελευταία «δύσκολα» έτη μια σημαντική και διαρκή άνοδο στην ελληνική επιχειρηματική αλλά και τουριστική κίνηση. Η British Airways, παρά τον έντονο ανταγωνισμό, βρίσκεται διαρκώς στην κορυφή της προτίμησης του αθηναϊκού επιβατικού κοινού.

Ο κ. Β. Δάλαρης, γενικός διευθυντής της BA στην Ελλάδα, αποκαλύπτει τη στρατηγική πίσω από την επιτυχία και υποστηρίζει ότι ο βρετανικός αερομεταφορέας ανταποκρίνεται πλήρως με αξιοπιστία και πρωτοπορία στις απαιτήσεις του Έλληνα πλοιοκτήτη.

Η British Airways ανακοίνωσε πρόσφατα τη μείωση των ναύλων οικονομικής θέσης σε αρκετούς ευρωπαϊκούς προορισμούς. Θεωρείτε ότι με αυτόν τον τρόπο η εταιρεία σας γίνεται πλέον πιο ανταγωνιστική στο επιβατικό κοινό, ιδιαίτερα σε σχέση με τους «low budget» αερομεταφορείς;

Στην πραγματικότητα, η μείωση τιμών δεν ήταν ο σκοπός αλλά ακόμα ένα μεταξύ των άλλων πολύ σημαντικών συμπερασμάτων στα οποία κατέληξε η διοίκηση της British Airways

που είναι αναγκαίες για μια ασφαλή πτήση.

Αναμένοντας μείωση των επιβατών κατά τη διάρκεια και για το πρώτο διάστημα μετά τον πόλεμο, η British Airways ανήγγειλε ήδη κάποιες λελογισμένες περικοπές στο πρόγραμμα των πτήσεων της, που αφορούν κυρίως στη γραμμή Λονδίνο-Νέα Υόρκη και Λονδίνο-Σικάγο. Εκ παραλλήλου, το πρόγραμμα εξυγίανσης της εταιρείας πρόκειται να προχωρήσει με ταχύτερους ρυθμούς ώστε να έχει ολοκληρωθεί μέχρι το Σεπτέμβριο του 2003, αντί το Μάρτιο 2004, όπως αρχικά προεβλέπετο.

στο πλαίσιο του προγράμματος αναδιάρθρωσης Future Size and Shape. Με δεδομένη την αύξηση της ανταγωνιστικότητας, σας διαβεβαιώνω ότι η απόφαση δεν καθοδηγήθηκε με άξονα τις αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους. Παρ' όλα αυτά, αξιολογούμε περαιτέρω όλες τις στρατηγικές που βελτιστοποιούν τη λειτουργία μας, στρατηγικές όπως on line κρατήσεις, ομοιοτυπία στόλου αεροσκαφών με αύξηση της παραγωγικότητάς τους και απλότητα στην τιμολογιακή πολιτική, στοιχεία τα οποία ούτως ή άλλως χρησιμοποιούνται από τους χαμηλού κόστους αερομεταφορείς χωρίς να είναι αποκλειστικό τους προνόμιο. Αυτά θα τα αναμείξουμε με όλα τα έως σήμερα σημεία υπεροχής μας, όπως ευρύ δίκτυο με συχνές πτήσεις από κεντρικά αεροδρόμια και υπηρεσίες παγκόσμιας απήχησης και αποδοχής.

Σε ποιες στρατηγικές κινήσεις προσανατολίζεται η εταιρεία σας προκειμένου να αντιμετωπίσει τις επιπτώσεις του πολέμου στον Κόλπο και την ενδεχόμενη μείωση της τουριστικής κίνησης προς μια σειρά προορισμών;

Η British Airways είναι καλά προετοιμασμένη να αντιμετωπίσει τις συνέπειες του πολέμου, που έχει σοβαρές επιπτώσεις σε κάθε παραγωγικό τομέα και ιδιαίτερα στις εταιρείες αερομεταφορών. Με πρώτιστο μέλημα την ασφάλεια επιβατών και προσωπικού, η British Airways αναδιάρθρωσε αρχικά τις πτήσεις της προς την περιοχή του Κόλπου, εξετάζοντας κάθε έναν προορισμό ξεχωριστά και βάζοντας στο μικροσκόπιο όλες εκείνες τις παραμέτρους



Η British Airways είναι ο μεγαλύτερος αερομεταφορέας της Ευρώπης και με κεφαλαιακή ρευστότητα άνω των 2 δισεκατομμυρίων στερλινών είναι βέβαιο πως δεν θα δυσκολευτεί να αντιμετωπίσει και αυτήν τη δύσκολη περίοδο που διανύουμε με απόλυτη επιτυχία.

Η BA έχει στο παρελθόν διακόψει δύο δρομολόγια της από Ελλάδα προς Ευρώπη: Πιο πρόσφατα το δρομολόγιο, σε συνεργασία με τη National Jet Italia, προς Ρώμη, και παλιότερα από τη Θεσσαλονίκη προς Γερμανία και Λονδίνο. Πόσο δύσκολο είναι για ένα διεθνή αερομεταφορέα να εισέλθει σε νέες αγορές με αφετηρία την Ελλάδα και ποιες είναι οι συμβουλές σας για όσες αλλοδαπές εταιρείες επιχειρήσουν παρόμοιες κινήσεις;



Κοιτάτε, σε γενικές γραμμές η Ελλάδα συγκαταλέγεται μεταξύ των σταθερών και κερδοφόρων προορισμών για την British Airways, γεγονός που τουλάχιστον για εμάς επιβεβαιώνει το ισχυρό brand equity και τις προοπτικές ανάπτυξης. Παρ' όλα αυτά η NJI, μια ιταλική εταιρεία που λειτουργούσε υπό καθεστώς franchise το δρομολόγιο, βρέθηκε στη δυσάρεστη συγκυρία της 11ης Σεπτεμβρίου και υποχρεώθηκε, όπως πολλοί άλλοι αερομεταφορείς με το ίδιο και μεγαλύτερο μέγεθος, να διακόψει τη λειτουργία της μόλις εννέα μήνες μετά την έναρξη του δρομολογίου.

Στο πρόσφατο παρελθόν δύο εταιρείες, η Aegean/Cronus Airlines και η Virgin Atlantic Airways, διέκοψαν τις πτήσεις τους στο δρομολόγιο Αθήνας-Λονδίνου. Από την άλλη πλευρά, η EasyJet αύξησε τις πτήσεις της στο συγκεκριμένο δρομολόγιο, ενώ η νέα εταιρεία HellasJet ανακοίνωσε την πρόθεσή της να εξυπηρετήσει τη γραμμή αυτή. Ποιες θεωρείτε τις αντικειμενικές δυσκολίες για την επιβεβαίωση στη γραμμή αυτή και ποια είναι η στρατηγική σας για τη διατήρηση της δεσπόζουσας θέσης στη συγκεκριμένη αγορά;

Όπως τόνισα και παραπάνω, η EasyJet δεν είναι ανταγωνιστής μας ούτε εμείς στοχεύουμε την επιβατική της κίνηση. Από την άλλη, ο Έλληνας επιβάτης -που επί πλέον είναι ένας από τους απαιτητικότερους καταναλωτές στον κόσμο- επιλέγει την British Airways ακριβώς γιατί ανταποκρίνεται σ' αυτό που για τους άλλους παίκτες αποκαλέσατε «αντικειμενικές δυσκολίες». Διαθέτουμε μια καλοκατασκευασμένη και καλοσυντηρημένη αεροπορική μηχανή ογδόντα και πλέον χρόνων, που από τη μια οδηγεί την αγορά και από την άλλη μπορεί να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις της.

Γνωρίζουμε ότι ένα σημαντικό κομμάτι της επιβατικής σας κίνησης είναι η ναυτική κίνηση. Παρ' όλα αυτά ήταν αισθητή η αποχή σας από τα φετινά Ποσειδώνια, όπου στο παρελθόν συμμετείχατε με μεγάλη επιτυχία. Ποια

πολιτική θα εφαρμόσει εφέτος η ΒΑ για την προσέλκυση του ενδιαφέροντος των Ελλήνων εφοπλιστών και ναυτικών;

Οι περικοπές δαπανών μετά τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου στάθηκαν καθοριστικές για τη συμμετοχή της British Airways στα φετινά Ποσειδώνια. Ωστόσο, η παρουσία μας εκεί δεν είναι ο μοναδικός πόλος έλξης της ναυτικής κίνησης, αφού όπως πολύ καλά γνωρίζετε επίσης σημαντικοί παράγοντες για την προσέλυσή της είναι το δίκτυο προορισμών της British Airways, η συχνότητα των πτήσεων και η τιμολογιακή πολιτική που υιοθετεί απέναντι στο συγκεκριμένο κοινό.

Πόσο επηρέασε την επιβατική σας κίνηση η μεταφορά του αεροδρομίου στα Σπάτα; Ύστερα από 1,5 χρόνο λειτουργίας, ποια είναι τα θετικά και αρνητικά σας σχόλια για το συγκεκριμένο αεροδρόμιο;

Το «Ελευθέριος Βενιζέλος» έχει ήδη δώσει εξετάσεις και όπως θα γνωρίζετε συγκαταλέγεται μεταξύ των δέκα καλύτερων αεροδρομίων στον κόσμο, αποτελώντας ένα υποδειγματικό μεταφορικό σύστημα. Βεβαίως, το αρχικό ζήτημα των υψηλών τελών αποτελεί πάντοτε ευαίσθητο σημείο για το κόστος του αεροπορικού εισιτηρίου στον επιβάτη.

Θεωρείτε ότι στο μέλλον, εξαιτίας του Διαδικτύου και των πωλήσεων μέσω των «αεροπορικών» ιστοσελίδων, θα συρρικνωθεί ο ρόλος του τουριστικού πράκτορα; Ποιες κινήσεις εφαρμόζει η ΒΑ για την ανέλιξη των πωλήσεων της μέσω Internet;

Ήδη η θέση του τουριστικού πράκτορα έχει μετατοπιστεί στο χάρτη της αγοράς και από ενδιαμέσος της αεροπορικής εταιρείας με τον καταναλωτή και χωρίς να αλλοιώνεται η αξία του ρόλου του έχει ουσιαστικά μετεξελιχτεί σε ταξιδιωτικό σύμβουλο του επιβάτη. Συνεπώς, εξαρτάται από τον ίδιο και το επίπεδο των υπηρεσιών που θα παρέχει στην πελατειακή του βάση η βιωσιμότητα και ανάπτυξή του στην αγορά.

Η British Airways υπήρξε πρωτοπόρος στη χρήση του Internet, όχι μόνο για πώληση εισιτηρίων όσο και για ένα ευρύ φάσμα υπηρεσιών όπως on line check-in, προσφορές, κρατήσεις ξενοδοχείων και ενοικιάσεις αυτοκινήτων, ηλεκτρονικά news letters κ.ά. Για εμάς δεν ήταν υπόθεση ψηφιακής επανάστασης αλλά ζήτημα καλύτερης εξυπηρέτησης του επιβάτη.

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

ΑΔΑΜΟΣ Α.Ε.

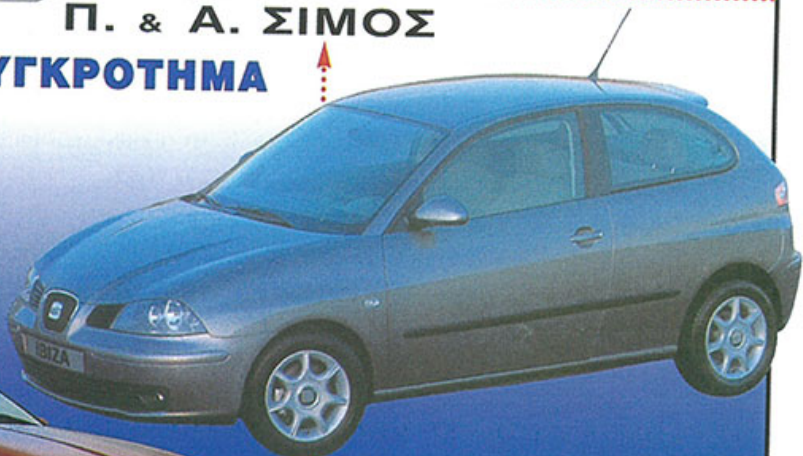


Impocar A.E.

Π. & Α. ΣΙΜΟΣ

ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ

**48 Μηνιαίες
Άτοκες Δόσεις**



ΠΩΛΗΣΕΙΣ
SERVICE
ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ
ΑΞΕΣΟΥΑΡ

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



Νέα δεδομένα φέρνει στη γραμμή Πειραιάς - Χανιά

το Blue Star 2

Έως πριν από μερικά χρόνια, τα δρομολόγια για την Κρήτη παρέμεναν από τα πλέον χρονοβόρα, παρά το γεγονός πως στη σύνδεση δεν παρεμβάλλονταν ενδιάμεσοι σταθμοί.

Τα ταξίδια διαρκούσαν περί τις 12 ώρες, άμεση απόρροια των χαμηλών ταχυτήτων που χαρακτήριζαν τα ακτοπλοϊκά δρομολόγια σε όλη την επικράτεια. Παράλληλα, η προσέγγιση στα δύο μεγαλύτερα λιμάνια του νησιού, το Ηράκλειο και τα Χανιά, αποτελούσε αποκλειστικό προνόμιο των δύο μεγάλων κρητικών εταιρειών λαϊκής βάσης, της ANEK και των Μινωικών Γραμμών.

Ωστόσο, η εισαγωγή ταχύτατων πλοίων στην ελληνική ακτοπλοΐα, με αυξημένες μεταφορικές ικανότητες και υψηλό επίπεδο παροχής υπηρεσιών, αλλά και η αλλαγή σκηνικού στο νομικό πλαίσιο της ακτοπλοΐας, ήταν οι παράγοντες εκείνοι που έφεραν την Κρήτη... πιο κοντά στον Πειραιά και έκαναν το μονοπώλιο που ίσχυε μέχρι σήμερα να ρίξει αυλαία.

Ουσιαστικά, η έναρξη ταξιδιών του Blue Star 2 της Blue Star Ferries, συνδέοντας τον Πειραιά με τα Χανιά σε διάστημα 5 ωρών και 45 λεπτών, ήρθε να σπάσει το μονοπώλιο που έως σήμερα διατηρούσε η ANEK, δημιουργώντας νέα δεδομένα. Δεδομένα τα οποία θα έχουν αντίκτυπο στο ευρύτερο ακτοπλοϊκό σκηνικό καθώς το τοπίο στις ακτοπλοϊκές μεταφορές αλλάζει πλέον άρδην. Η ενδεχόμενη δρομολόγηση πλοίων της ακτοπλοΐας που μέχρι σήμερα ταξίδευαν στην Αδριατική, στο Αιγαίο, δεν πρέπει να φαντάζει ως ένα απλό σχέδιο ή ένα απλό ενδεχόμενο, αλλά ως μια κίνηση πολύ πιθανή, στην προσπάθεια των εταιρειών να διευρύνουν το μερίδιό τους στην ακτοπλοϊκή αγορά της χώρας.

Βασικός στόχος της εταιρείας είναι η απόσπαση μεγαλύτερου μεριδίου στην επιβατική κίνηση διαμέσου της

παροχής υψηλού επιπέδου υπηρεσιών προς το επιβατικό κοινό. "Το επίπεδο των προσφερομένων υπηρεσιών αναμένεται να προσελκύσει νέα μερίδα ταξιδιωτών, οι οποίοι θα επιλέγουν την Κρήτη για σύντομες διακοπές ή και για δημιουργία παραθεριστικής κατοικίας, αφού φέρνουμε τα Χανιά πιο κοντά", τόνισε χαρακτηριστικά ο κ. Στρίντζης.

Ήδη, τα πρώτα στοιχεία σχετικά με τη διακίνηση δείχνουν να δικαιώνουν τη δρομολόγηση του νέου αποκτήματος της Blue Star Ferries, καθώς το Blue Star 2, σύμφωνα με τα πρώτα στατιστικά στοιχεία που δόθηκαν στη δημοσιότητα, φαίνεται να ανταγωνίζεται επί ίσοις όροις το αντίστοιχο πλοίο της ANEK σε επίπεδο επιβατών.

Ενδεικτικό της προτίμησης που έδειξε το επιβατικό κοινό προς το νεοεισελθόν στη γραμμή πλοίο των Επιχειρήσεων Απικής (ΕΠΑΤ) είναι το γεγονός ότι κατά το τριήμερο της Καθαράς Δευτέρας διακινήθηκαν μ' αυτό 4.883 επιβάτες επί συνόλου 10.901.

Αντίστοιχα, σε επίπεδο Ι.Χ. αυτοκινήτων, με το Blue Star 2 μετακινήθηκαν 352 Ι.Χ. επί συνόλου 959 αυτοκινήτων. Παρά το γεγονός ότι σε επίπεδο διακίνησης φορτηγών οχημάτων οι αριθμοί φαίνεται να δικαιώνουν την ANEK, τα πρώτα ενθαρρυντικά αποτελέσματα σε επιβάτες και Ι.Χ. έχουν φέρει έναν άνεμο αισιοδοξίας στην Blue Star Ferries.

Επιτελικά στελέχη των ΕΠΑΤ υποστηρίζουν ότι η δρομολόγηση του Blue Star 2 αποσκοπεί τόσο στην προσέλκυση επιβατών από την αντίπαλο ANEK όσο και από εκείνη ενός μεγάλου μέρους του επιβατικού κοινού που διακινείται με αεροπλάνο, αφού ο συνδυασμός υψηλής ταχύτητας - χρόνου ταξιδιού - τιμών είναι άμεσα ανταγωνιστικός προς την αεροπορική σύνδεση της κρητικής μεγαλόπολης με την Αθήνα.



The fast way to Denmark and the rest of Scandinavia

Maersk Air provides daily direct flights to Copenhagen with transfer connections to Scandinavia, Baltic, London and Birmingham.

Call your local agency or our general sales agent for Maersk Air:

APG Hellas SA. Tel. 210 3603 120, 210 3607 741

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

Flight	From	To	Dep.	Arrival
DM 141	Copenhagen	Athens	11.00	15.15
DM 145*	Copenhagen	Athens	13.50	18.05
DM 145**	Copenhagen	Athens	15.55	20.10
DM 142	Athens	Copenhagen	16.05	18.25
DM 146*	Athens	Copenhagen	18.45	21.10
DM 146**	Athens	Copenhagen	20.55	23.20

*except Saturdays

**Saturdays



MAERSK AIR

www.maersk-air.com

It's got to be perfect



The European Parliament's Public Hearing on the Prestige disaster:

European Parliament Members ask what went wrong

The European Parliament's Committee on Regional Policy, Transport and Tourism held a public hearing on Wednesday and Thursday 19 and 20 March with the title Improving safety at sea in response to the Prestige accident. The aim was to see what lessons could be learnt for maritime safety from the Prestige oil tanker disaster off the coast of Galicia last November. Individuals directly involved in the disaster as well as a large number of experts were invited. Rapporteur Dirk Sterckx declared that after hearing so many contradictions in the answers given by witnesses, it was impossible to draw any useful conclusions.

The Spanish government under heavy fire by MEPs Secretary of State Adolfo MENENDEZ MENENDEZ could not convince Members from most political groups that the Spanish authorities had done everything possible to prevent the sinking of the oil tanker. MEPs vehemently criticised the decision not to allow the Prestige to sail to a Spanish port of refuge but to send it out to the open sea instead. However, Spanish EP Members defended

their government and the regional and local authorities, arguing that to give the Prestige shelter could have seriously damaged the maritime environment at the coast and the fishing industry as well.

Mr MENENDEZ said that Spanish as well as European authorities had acted effectively, in order firstly to save the lives of the crew. Many practical measures had also been taken immediately to prevent and coordinate the fight against pollution. Subsequently, a compensation package had been provided for the people most directly affected by the spill. The Secretary also said that experts had not indicated where along the Spanish coast the tanker could have found a place of refuge.

The causes behind the accident

Smit Salvage BV's views

Managing Director Hans van ROOIJ of the Rotterdam-based company Smit Salvage BV told Members that the decision by the authorities had been taken against his recommendations. Smit Salvage had proposed to tow the Prestige to the port of La Coruna, but this was refused. Mr Van Rooij said that it was generally known



that the ship could not survive without a place of refuge. He also explained that the captain and the chief engineer had acted very professionally. There were strict orders from the authorities in La Coruna to stay 120 kilometres from the coast and not to sail to Gibraltar. The salvage company had protested vehemently, but with no result. He added that 50 years of experience were apparently not good enough.

The Port of la Coruna's harbour master's statements

Mr Serafin DIAZ REQUIRO, the harbour master of La Coruna, explained that he had boarded the Prestige on behalf of the Spanish authorities and ordered the captain and chief engineer to start the ship's engine immediately. He complained that the captain was reluctant to do this because of the danger of overstressing the already damaged hull by steaming into the bad weather. The harbour master stressed that coastal protection had been the only option. "I would not have dared to bring this ship into a port", Mr Diaz said.

ABS's opinion

Representing the American Bureau of Shipping (ABS) Mr Robert SOMMERVILLE assured the hearing that the Prestige had undergone all necessary inspections. Repairs in China had been carried out adequately and the result of Port State Control inspections in the US and Rotterdam had been positive. He agreed with the other experts that the ship would not have survived after the decision not to allow it to enter a Spanish port.

The London Steam-Ship Owners Insurance Organisation's views

Mr Paul HINTON of the London Steam-Ship Owners Insurance Organisation stated that the accident is under investigation by a number of official bodies, including, in particular, the Flag State (Bahamas). "Those inquiries and investigations need to be allowed to take their course before any views can be expressed as to the cause of the initial incident that placed the vessel in distress. To formulate views and determine action required to be taken, before such investigations have been completed, is in my view premature and, potentially, dangerous".

One important issue according to Mr. Hinton is the treatment of the ship's Master.

The Master was detained by the Spanish Authorities on criminal charges arising out of the accident. Mr. Hinton expressed the view that the amount of bail highlights a trend of treating seafarers involved in an incident as scapegoats. "This is having two very disturbing negative effects. Firstly, it is leading to retention and recruitment problems amongst crew. Secondly, it is preventing us from learning

the lessons of casualties by hampering investigations. In the case of the Prestige, imprisonment of the Master has prevented proper early access, by those charged with investigating the cause of the casualty".

Mr. Hinton also stated that the accommodation of ships in distress, in ports of refuge or sheltered areas in all coastal states, has been a need of the utmost importance for a number of years and has been well publicised within the industry. "This incident appears to highlight, in very dramatic form, the need for this issue to be addressed properly and finally. The circumstances of this casualty, as presently known, clearly suggest that the vessel could have been saved and pollution considerably minimised had access been allowed to a place of refuge or shelter. It is, perhaps, the best possible example of a serious incident that could and should have been capable of containment, being turned, unnecessarily, into a catastrophe."

The European Commission's report

Commissioner Loyola DE PALACIO urged that it was essential that the measures proposed following the Erika and Prestige accidents were rapidly transposed into national legislation and put into practice. It had become clear that the existing international framework was no longer geared to the new maritime transport conditions and the increased risks to coastal states. It was now urgent to revise the international law of the sea in order to ensure greater protection for coastal states by revising the UN Convention on the Law of the Sea.

The new executive director of the European Maritime Safety Agency, Mr Willem de RUITER, said there were two crucial issues: what lessons could be learned and what measures taken. The Prestige was sailing under a safe flag (the Bahamas), was owned by a respected company and had a reputable classification society. Yet the disaster had still happened. There was not so much a need for new legislation as for the existing rules to be applied in all Member States.

Discussions on global maritime safety aspects

Several experts came to discuss how to improve maritime safety at both EU and global levels, implement the polluter-pays principle and raise environmental protection standards. Mr Alan Gavin for the International Society of Classification Societies (ICAS) argued that in each Member State one person should have total responsibility for preventing disasters at sea. Port State Control should be extended and all vessels should be equipped with a black box. In the case of the Prestige, a black box could have sup-





plied crucial information.

For the European Community Shipowners' Association (ECSA), Mr Emanuele GRIMALDI claimed that EU shipowners complied with all maritime safety rules. It was time to transpose EU legislation into national rules but as the shipping sector was an international sector it was imperative to have the same rules worldwide.

On behalf of the International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO), Mr Paul SWIFT claimed that tankers owned by his members had been built to meet all classification standards and were therefore safe. He warned that the EU should not develop new rules for maritime safety on a unilateral basis, as this would be a distortion of competition.

Rapporteur Sterckx's conclusions: Many questions remain unanswered!

Rapporteur Dirk STERCKX (a Belgian MEP) said he had heard so many contradictions in the answers given by witnesses that it was impossible to draw any useful conclusions. Mr Sterckx will draft a report in June with recommendations on how to prevent such disasters and beef up EU maritime legislation.

Among the unanswered questions: who in November 2002 took the decision not to allow the stricken tanker into a Spanish port and why was this decision taken? Ports of refuge, said the rapporteur, were important for safety. Unfortunately, there were neither tools nor skilled workers available in La Coruna. Furthermore, if such disasters happened anywhere in EU waters in future, only one person should be in command and that person should take full responsibility at all stages of the crisis. Another point was that there is an urgent need for legislation to set up a compensation system for ports of refuge, to encourage local and regional authorities to create the necessary facilities for such ports. Mr Sterckx also argued that the Port State Control system could be improved. Not only ships but also their crews should be submitted to this control system.

On behalf of the committee, Mr Sterckx deplored the fact that the International Maritime Organisation, although invited, had not appeared at the hearing. Parliament was not satisfied with the IMO, which was too slow and not strict enough as far as international maritime safety rules were concerned. Although various experts had asked that the EU should not come forward with legislation on a unilateral basis, Mr Sterckx found it hard to tell the victims in Galicia that they had to wait another five

years for stricter rules because the IMO was not ready yet. Finally, the transport sector needed much more transparency. It was often unclear who owned a ship, who was the insurance company, which was the flag state, where a vessel came from and where it was going or even where it was registered.

CAPTAIN APOSTOLOS MANGOURA'S Statement to the European Parliament in connection with the Public Hearing

"I was the Master of the motor tanker Prestige, at the time of this incident. I have sailed as Master on tankers for 32 years. The Prestige sailed from Ventspils, Latvia laden with 76,972 metric tonnes of fuel oil on 5 November 2002 for Gibraltar (for orders) via Kerteminde, Denmark. Nos 2(P&S) and nos 3(P&S) ballast tanks were empty. On 9, 10 and 11 November, there were force 6 - 7 winds but by mid-day on 12 November, on reaching the centre of the Bay of Biscay and on a course of about 209°1, the wind speed had increased to force 9 from the west. This wind from the west coupled with high waves and heavy swell meant the Prestige rolled heavily with shipping seas on deck. On 13 November 2002 the weather worsened, with winds of force 10 at times, very high waves and the vessel continuing to roll heavily. I therefore reduced speed and proceeded at about 3-4 knots. At about 1510 local time (UTC +1), whilst on the bridge with the Duty Officer, I heard a big bang from the vicinity of number 3 starboard ballast tank. There was a very big wave which had broken in way of this tank. The vessel was rolling up to 20°1 at times and the weather was ferocious.

When the big wave cleared, I was on the portside of the bridge wing and noticed that butterworth lids of some cargo tanks had broken loose resulting in oil/water spraying out onto the main deck. The Prestige soon started to list, firstly 5°1 - 10°1 to starboard and then, very soon after, the list increased to between 25°1 and 30°1. On listing to about 25°1, the main engines automatically stopped. Due to the vessel's condition I sounded the general alarm, mustered the crew on the portside boat deck and transmitted a Mayday message. Knowing that with a starboard list of 25°1 - 30°1 it would be very difficult to assist the vessel and stop the oil leaking from the butterworth covers, at about 1630 I instructed the Chief Officer and Bosun to ballast number 2 and 3 port ballast tanks by gravity. At about 1700 the crew of a hel-



TECHNICAL COMPANY **S. HILIOU LTD.**

HYDROBLASTING 23.000 PSI

24
HOUR REPAIRS DURING
THE VOYAGE



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

S. HILIOU LTD.

77, DIMOKRATIAS AVE, 188 63 PERAMA

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

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

WWW.HILIOS.GR

E-MAIL: HILIOS@HILIOS.GR



icopter sent by the Spanish Authorities boarded and pressured the Prestige crew to abandon vessel. 24 of the 27 crew abandoned between 1700 – 1800 whilst I, the Chief Engineer and Chief Officer chose to stay on board to try to save the vessel and avoid pollution.

The Prestige was now some 27 miles west of Finisterre. Whilst correcting the vessel's list the weather was still very bad. Waves of 8 or 9 metres smashed into the starboard side, demolishing the starboard side lifeboat, parts of the catwalk on the main deck and starboard side gangway. I contacted the managers, Universe Greece on Inmarsat, who said they were immediately seeking salvage tugs to assist, and Finisterre traffic on VHF, who said that the Spanish Coastguard tug Rio de Vigo had been sent to assist us. We spoke to Rio de Vigo at about 1830 when she arrived in the vicinity. The crew of Rio de Vigo could hardly speak any English. They said they were awaiting instructions from their base regarding the salvage contract and therefore maintained a distance of 3 miles from the Prestige. At about this time, Finisterre Traffic ordered me to make fast to the Rio de Vigo. The Rio de Vigo was about 3 miles away and I could not see her visually. I advised Traffic Control that I would check with my Owners and revert. The Traffic Control confirmed that it was ok. to do this.

With only 3 men on board I requested Finisterre Traffic to provide more men in order to make fast the tug. Tug connection was almost impossible at this time due to a heavy list, oil on deck, terrible weather conditions and no steam on deck to operate the winches. At this time I was reducing the list so as to stabilise the vessel. At 2100 I proceeded forward, with the Chief Officer and Chief Engineer, to try and make fast the tug, the list having reduced. It took some 20 minutes to reach the forecandle due to the heavy rolling of the vessel and breaking seas over the deck. The Rio de Vigo was asked via VHF to position herself so that a tug line could be made fast. The winches on board Prestige worked on steam but steam was unavailable (the incident made the boiler trip off), so the winches could not be used. I asked repeatedly for more men to make fast the tug, but the authorities did not react to my request. Such a difficult operation is normally salvors' not the crew's, responsibility. Between 2130 on 13 November and 0600 on the 14 November the Rio de Vigo made at least seven attempts to connect her line, failing each time because the heaving lines or messengers lines

broke in the heavy seas.

After repeated requests for assistance, two Spaniards boarded at 0600 on 14 November but, even then, attempts to connect Rio de Vigo failed. Three further shore personnel boarded at around 0800. At about 1100 five Prestige crew members boarded together with Mr Serafin Diaz, a Spanish Authority engineer. Mr Diaz instructed me to start the engine immediately. I was reluctant to do this because of the danger of over stressing the already damaged hull by steaming into the bad weather. However, preparations were made to ready the main engine. It was only possible to connect the large tug Rio de Vigo at 1200 on 14 November. The position on connecting Rio de Vigo was some 5 miles from the nearest coast. Despite help (five Spanish seamen and three ship's crew) it took about 4 hours to connect a line to the Rio de Vigo in the prevailing conditions.

After connecting the line, the Spanish authorities ordered the Rio de Vigo on VHF to tow the vessel on a course of 320°I. This order surprised me and I asked Mr Diaz to allow Prestige into a port of refuge. Mr Diaz said his orders were to take the ship away from the Spanish coast. I then pleaded with the Spanish Authorities on VHF not to send Prestige back into the Bay of Biscay (an area notorious for bad weather) on a course of 320°I and suggested a course of 270°I instead. The Spanish authorities insisted I comply with their order. At 1600 the main engine was started under the order and instruction of Mr Diaz, the Spanish authority on board. After starting the main engine, shock loadings were felt on the vessel as waves struck the ship's weakened starboard side. The Prestige was, at this time, 13 miles north-west of Cabo Villano. Together with two tugs and the main engine, the vessel proceeded away from the coast in a north-westerly direction at 4-5 knots. As Mr Diaz had insisted that the main engine be started (and this had been started), I pleaded that the revolutions should not exceed the critical rpm. Mr. Diaz agreed to this.

By 0330, when the main engines had been running for about 11½ hours, the Chief Officer told me that, after hearing a loud bang, he noticed shell plating hanging outwards from No. 3 starboard ballast tank. Around this time the Smit salvage team boarded and I ordered the main engine to be stopped immediately. At 0500 this happened and Prestige was towed by the Rio de Vigo and Charuca 32. The weather deteriorated during





Με μιαν αδιάκοπη ιστορία 160 ετών και μια σχεδόν εξίσου μακροχρόνια παράδοση στις ναυτιλιακές χορηγήσεις, η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος είναι ένας από τους μεγαλύτερους χρηματοδότες ναυτιλιακών εργασιών. Στις υπηρεσίες της συγκαταλέγονται όλα τα παραδοσιακά και σύγχρονα προϊόντα, ειδικά σχεδιασμένα για να καλύπτουν τις συναλλακτικές ανάγκες των σημερινών διεθνών ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Ναυτιλιακές υπηρεσίες προσφέρονται μέσω της Διεύθυνσης Ναυτιλιακών Εργασιών της Τράπεζας, του εξειδικευμένου Ναυτιλιακού Καταστήματός της στον Πειραιά, του Κεντρικού της Καταστήματος Λονδίνου, που δίνει έμφαση στις ναυτιλιακές εργασίες, των θυγατρικών της εταιρειών, όπως η Atlantic Bank of New York, και του άριστα συντονισμένου δικτύου μονάδων διαχείρισης διαθεσίμων που είναι εγκατεστημένες στα κυριότερα διεθνή χρηματοοικονομικά κέντρα.



ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
www.nbg.gr

Με την προσοχή της στραμμένη προς το μέλλον και έχοντας ως πρώτο και κυριότερο μέλημά της την ικανοποίηση των αναγκών των πελατών της, η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος έχει θέσει ως στόχο της την παροχή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας μέσω της πολυδιάστατης αναπτυξιακής της στρατηγικής. Με την αυτοπεποίθηση που της παρέχει η κορυφαία της θέση στην αγορά, η Τράπεζα είναι πανέτοιμη να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις του 21^{ου} αιώνα.

ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΣ:

η ΝΑΥΤΙΛΙΑ μας

ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΝΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ
στη Μισούλη & Μπομπούνινας 2,
Μέγαρο Βάτη, 185-35 Πειραιάς, Ελλάδα
Τηλ.: (210) 4144125,
Τεlex: (210) 4144120,
Εξ. Τονγκολιάς, Γεν. Διευθυντής

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ
Ακτή Μισούλη & Μπομπούνινας 2,
Μέγαρο Βάτη, 185-35 Πειραιάς, Ελλάδα
Τηλ.: (210) 4144000,
Fax: (210) 4144005,
Στ. Στέλιος, Διευθυντής

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΛΟΝΔΙΝΟΥ
50, St. Mary Axe, London,
EC3A 8EL, U.K.
Τηλ.: +44-207-6263222,
Fax: +44-207-9290989,
Δ. Γ. Βασιλάκος, Διευθυντής

ATLANTIC BANK OF NEW YORK
Headquarters & Maritime Finance
960, Avenue of the Americas,
New York, N.Y. 10001, U.S.A.
Tel: 01 - 212 - 6955100,
Fax: 01 - 212 - 5632729
<http://www.abny.com>
Thomas M. O'Brien, President and C.E.O.



the day with north-westerly gales. After 0800 Salvors changed the direction of the tow from north-west to south-west to protect the damage to the starboard side. Salvors were ordered by the Spanish authorities to proceed and remain at least 120 miles from the Spanish coast and that the Prestige would not be allowed into a Spanish port under any circumstances. A written request by Smit for entry into a port of refuge was rejected by the Spanish authorities. Due to severe weather and the vessel's condition, Salvors decided to evacuate ship and salvage crew. Until departure (1700) the vessel was leaking minor quantities of oil, mainly through the butterworth lids. When the shell plating fell off by way of No. 3S on the 15th, the cargo tanks were exposed to the full impact of the weather and seas and so, during the afternoon, bulk oil was seen leaking from the vessel.

At about 1800 I arrived in La Corupa by helicopter and was immediately arrested and interviewed by the Police between 2000 on 15 November and 0200 on the 16 November. I pleaded repeatedly to be allowed to rest as I had been awake for almost two days. The Police insisted that I be interviewed immediately. I went to bed at 0200 following the interview and remained imprisoned in the police station for 2 days. My treatment in the police station was harsh. I was then transferred to a high security prison where I remained for a further 83 days until bail could be arranged to allow my release from prison.

Bail was set at US\$3.2 million and the Spanish courts refused all appeals to reduce this amount. Even with

that level of bail I am not allowed to visit my home country, Greece. Given that I chose to remain on board, putting my own life at risk, and saved the lives of my crew, I find it extraordinary that I should be treated in this way. I find it even more extraordinary when I compare my level of bail to that of a millionaire recently accused of murder in the United States against provision of US\$1 million bail. There is something wrong with this situation and I ask your enquiry to address the treatment of seafarers who are being used as political scapegoats.

I apologise that I cannot attend your hearing in person as my bail conditions require me to remain in Spain. However, what I would like to say is that I am at a loss as to why this unfortunate accident happened. There was nothing that I know of from my time on board the vessel to suggest why this incident may have occurred.

Had the Spanish authorities allowed the Prestige into a port of refuge she would have survived and minimal pollution would have occurred in the port of refuge area only. Refusing to do this and sending her out to sea with the engines running was obviously the worst thing to do, this resulted in the wide spread pollution that occurred and the loss of ship and cargo.

I do not understand why the Spanish authorities did this and invite you to seriously consider this point. As a very experienced seafarer, refusal to allow the vessel into a port of refuge seems to me to put at risk the lives and efforts of those attempting to save the ship and cargo and prevent pollution."

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Αριθμός φύλλου 59, Απρίλιος 2003
Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωπτάκης
Έτος ίδρύσεως: 1931

Ιδιοκτησία: Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.
Εκδότρια & Διευθύντρια: Ιωάννα Μπίσια
Διευθύντρια Σύνταξης: Αίσα Μαρέλου
Σύμβουλος Ειδικών Θεμάτων: Ηλίας Μπίσιος
Art Director: Γιώργος Παρασκευάς
Ναυτιλιακός Συντάκτης: Γιώργος Κιβωτός
Ειδικοί Συνεργάτες: Ξέν. Αντωνιάδης, Αν. Δόμβρος,
Γιώργος Μήανος, Τάκης Μακρής, Χαρ. Ψαραύτης
Διεύθυνση Διαφήμισης: Χρήστος Καπόντας
Υποδοχή Διαφήμισης: Ράνια Πανταζή
Φωτογραφία: Γιώργος Γιαννάκης
Εκτύπωση: ΠΛΑΙΣΙΟ Π. ΚΟΚΚΑΛΗΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.
Κατσάνων 3, Μεταμόρφωση, τηλ. 210-28.55.067
Πρακτορείο Διανομής Τύπου: ΑΡΓΟΣ Α.Ε.

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

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

Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε. Εκδοτικές Επιχειρήσεις
Φίλωνος 46 & Αγίου Σπυρίδωνος 5-7, Πειραιάς, τηλ. 210 - 42.27.111 -
fax: 210 - 42.26.719, e-mail: gratia@ath.forthnet.gr
www.naftikachronika.gr
Web strategy development by OMNICON

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

SERVICE | PRECISION | SPARE PARTS | TURBOCHARGERS

ISO 9000 CERTIFICATE OF COMPLIANCE

This is to certify that the Quality Management System of:

TURBOTECHNICA LTD
123 DIMOKRATIAS AVE, PERAMA
PIRAEUS, GREECE 188 63

has been assessed by ABS Quality Evaluations, Inc. and found to be in compliance with the requirements set forth by:

ISO 9001:2000

The Quality Management System is applicable to:

WHOLESALE SUPPLY OF TURBOCHARGER SPARE PARTS AND SERVICE OF TURBOCHARGERS.

Further clarifications regarding the scope of this certificate and the applicability of ISO 9001:2000 requirements may be obtained by consulting the organization.

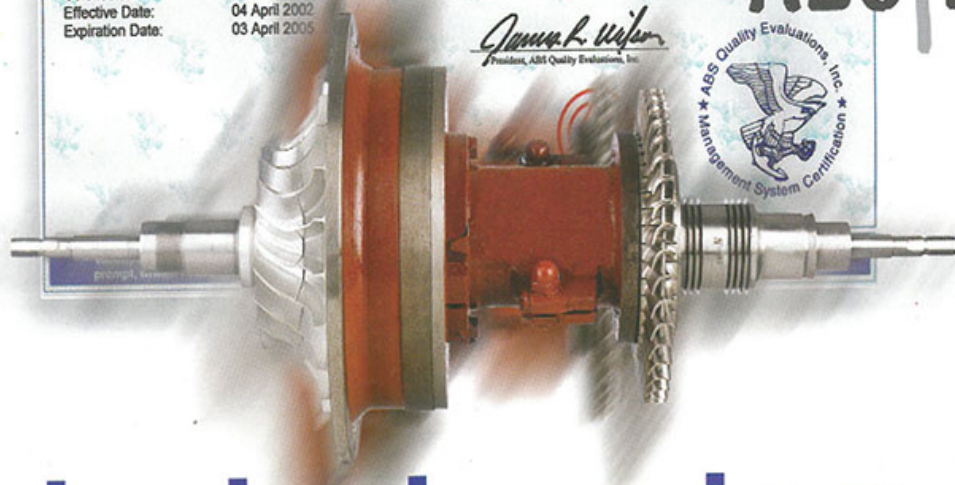
Certificate No.: 37043
Effective Date: 04 April 2002
Expiration Date: 03 April 2005

James H. Wilson
President, ABS Quality Evaluations, Inc.



CERTIFICATE

ABS ISO



turbotechnica

D. & TH. PISTOLIS

DIRECT LINE SERVICE: 0944 304 863

SERVICE STATION: HOUSTON | SHANGHAI



From our new, well equipped warehouse we are able to cater for all your needs in the fastest and most efficient manner.
We supply the most extensive range of new and re-conditioned spare parts; turbochargers complete and unassembled, and exhaust turbo rotors.

[Quality Assurance ISO 9001-2000, ABS]

Our international network of highly skilled technicians guarantees both precision and reliability in all work carried out;
Dynamic Balancing, repair of rotors and turbochargers and general servicing - provided at the most competitive price.



123 DIMOKRATIAS Av. GR. 188 63 PERAMA

TEL.: +010 441 5963, +010 402 2794, 0944 596 079 FAX: +010 441 4104 WEB SITE: www.turbotechnica.gr E-MAIL: turbopis@hol.gr

Ταξίδι στο όνειρο!



BAVARIA YACHTS



GIB'SEA



Grand Soleil



AluBat



Bavaria Motor Boats



DUFOUR



Fountaine Pajot
CATAMARANS



Trawler
CATAMARANS

Η KIRIACOULIS MEDITERRANEAN είναι η μοναδική Ελληνική πολυεθνική εταιρία που διαθέτει σκάφη όλων των κατηγοριών και πρωτοστατεί στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού. Έτσι κατέχει επάξια την πρώτη θέση στην Μεσόγειο και την τρίτη θέση στον κόσμο σε αριθμό ναυλώσεων και υπηρεσιών γιώτινγκ.

Η εταιρία μας διαθέτει μία ευρεία γκάμα σκαφών από τα μεγαλύτερα ναυπηγεία της Ευρώπης: της Bavaria Yachts, της Dufour, της Cantieri del Pardo (Grand Soleil) της AluBat (Onni) και της Fountaine Pajot. Έτσι, μπορεί να ικανοποιήσει τις ανάγκες ακόμη και των πιο απαιτητικών πελατών.

Με ειδικά ευέλικτα προγράμματα και μεγάλες ευκολίες αποπληρωμής, σας δίνουμε την ευκαιρία να αποκτήσετε το σκάφος των ονείρων σας!

Μη διστάσετε να έρθετε σε επαφή μαζί μας για μία ολοκληρωμένη ενημέρωση.



KIRIACOULIS
MEDITERRANEAN

Λ. Αλίμου 7, 174 55 Άλιμος
Τηλ. 210 98 86 187-91, Fax. 210 98 44 529
email: sales@kiriacoulis.com
www.kiriacoulis.com

