

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 60 • 5/2003 • ΤΙΜΗ 5,90

www.naftikachronika.gr



Ακτοπλοΐα: ελπίδες για ανέλιξη και υγιή ανταγωνισμό



Bulk Carriers διπλού τοιχώματος:
Θέσεις πλοιοκτησίας και νιογνωμόνων

Ν. Φιοτίες:

Τα σπασμωδικά μέτρα λειτουργούν εις βάρος της ναυτιλίας

my
way
maritime way

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 δόνηση, παγκόσμια εξυπηρέτηση

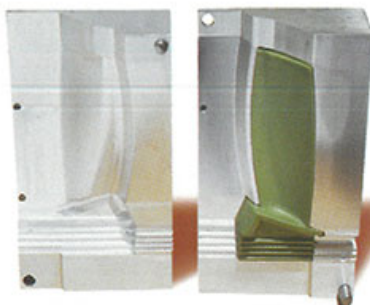


TURBOMED

TURBOCHARGERS, ENGINE & MACHINERY SERVICES

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

www.turbomed.gr



Μετά την χύτευση του κεριού



Κεραμική επένδυση



υλικά

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



Πυρίμαχος ανοξείδωτος χάλυβας



Χύτευση



Κοπή χυτευμένου προϊόντος



www.turbomed.gr

ΤΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΑΛΛΑΞΑΝ



Η OTESAT και η MARITEL ένωσαν τις δυνάμεις τους,
καθιερώνοντας μια νέα πραγματικότητα:

τη δημιουργία μιας ισχυρής εταιρίας

στην αγορά των δορυφορικών τηλεπικοινωνιών.

Αξιοποιώντας την ηγετική της θέση στην ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία
και με την δυναμική του Ομίλου ΟΤΕ, η OTESAT-Maritel στοχεύει

στην κατάκτηση μιας από τις πρώτες θέσεις

στην παγκόσμια δορυφορική αγορά σε ξηρά και θάλασσα.

Το νέο σήμα της, εγκαινιάζει τη νέα εποχή για σας.

Για να απολαμβάνετε υψηλής ποιότητας αξιόπιστες υπηρεσίες

-κατά ISO 9002- με εξελιγμένες τεχνολογίες όπου κι αν βρίσκεστε.

- › Δορυφορικές επικοινωνίες σε ξηρά και θάλασσα
με παγκόσμια κάλυψη.
- › Ολοκληρωμένες τηλεπικοινωνιακές λύσεις στην ελληνική
και διεθνή ναυτιλιακή βιομηχανία.
- › One-stop-shopping, single-billing.
- › Non-stop customer support.
- › Εκκαθάριση λογαριασμών ραδιοεπικοινωνιών ηλθίων GR01, GR12.
- › Ενεργοποίηση τερματικών Inmarsat PSA.
- › Voice over IP και υπηρεσίες internet για τη ναυτιλία.



otesat maritel

ΜΕΛΟΣ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΟΤΕ



Σας κρατάμε σε επαφή, όπου κι αν βρίσκεστε.



Δορυφορικές και Ναυτιλιακές Τηλεπικοινωνίες Α.Ε.
Αιγάλεω 8, 185 45 Πειραιάς // Τηλ: 210 459 9500 // Fax: 210 459 9600
www.otesat-maritel.com // e-mail: info@otesat-maritel.com

Από το 1955
στην υπηρεσία της ναυτιλίας



 **TSOUKATOS**

ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ - ΦΩΤΙΣΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ
ΑΝΤΙΕΚΡΗΚΤΙΚΑ ΥΛΙΚΑ - ΚΑΛΩΔΙΑ - ΠΡΟΒΟΛΕΙΣ

**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



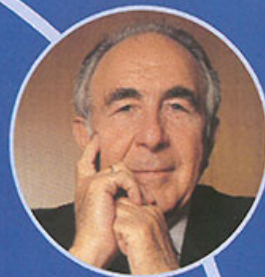
38 Τα σπασμωδικά μέτρα λειτουργούν εις βάρος της ναυτιλίας

Συνέντευξη του Νίκου Φιστέ, προέδρου του Ελληνικού
Forum της Intertanko



42 Βεβιασμένες αποφάσεις δεν μπορούν να αποβούν σε καλό

Άρθρο του Σπύρου Μ. Πολέμη,
αντιπροέδρου του Greek Shipping Co-Operation Committee



84 Building a Strong European Shipbuilding Industry: the importance of research and technological development

Article by European Research Commissioner **Phillippe Busquin**



Περιεχόμενα

8. Περισκόπιο
12. Ναυτιλιακά Νέα
28. Οι ευρωπαϊκοί κοινωνικοί εταίροι απηχούν τις ελληνικές θέσεις για την απόσυρση πετρελαιοφόρων μονού τοιχώματος
Της Δρος Άνας Μπρεδήμα - Σαββοπούλου
30. Διεθνή Ύδατα
32. Ανησυχία στα ασιατικά λιμάνια
36. Bergesen DY: Τέλος εποχής για το νορβηγικό γίγαντα
38. Τα σπασμωδικά μέτρα λειτουργούν εις βάρος της ναυτιλίας
Αποκλειστική συνέντευξη του Νίκου Φιστέ
42. Πολιτικοί λόγοι οδηγούν σε απόσυρση τα δεξαμενόπλοια
Του Σπύρου Μ. Πολέμη
44. Κάτω τα όρια ηλικίας
Του Χαρίλαου Ν. Ψαραύτη
46. Φάκελος: Bulk Carriers
71. Αφιέρωμα: Ακτοπλοΐα, το ισχυρό χαρτί στην παροχή υπηρεσιών
72. ΡΑΘΕ: Υπηρετώντας τον υγιή ανταγωνισμό και το δημόσιο συμφέρον
Συνέντευξη του Σπύρου Ζησιμόπουλου
74. Η σύγχρονη ακτοπλοΐα ανταγωνίζεται σήμερα το αεροπλάνο
Συνέντευξη του Απόστολου Αθηναίου
76. Ελληνικό κρουαζιερόπλοιο: Ανταγωνιστικότητα και προβληματισμός για το 2003
Του Μιχάλη Λάμπρου
80. Ο μετα-ολυμπιακός άνεμος πρέπει να φουσκώσει τα πανιά του θαλάσσιου τουρισμού
Συνέντευξη του Σπύρου Κυριακούλη
82. Building a Strong European Shipbuilding Industry: the importance of research and technological development
By Philippe Busquin
86. The global tourist industry under a decisive phase of structural change
By Periklis Panagopoulos
88. Producing state of the art passenger vessels: a shipbuilder's perspective
By Marios Stergiou
90. Developments and potential of advanced marine vehicles concepts
By Apostolos D. Papanikolaou
92. Review of developments and on the practical impact of the Stockholm agreement on the design and operation of Ro-Ro passenger vessels.
By Apostolos D. Papanikolaou

ON TIME ...ANY TIME!



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



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

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

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



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

Head Office:

Laskaridis Shipping Co. Ltd, Athens:

Tel : +30-210-6284200.

Fax : +30-210-8089710/11/12

e-mail: athens@laskaridis.gr

or Frigoship Chartering GmbH, Hamburg:

Tel : +49-40-3860540.

Fax : +49-40-38612870

e-mail: reefers@frigoship.de



LAVINIAcorp.
OPERATORS & MANAGERS OF REEFER VESSELS

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

Θεοί και δαίμονες της ευρωπαϊκής ναυτιλίας

Η κρίσιμη καμπή που διέρχεται σήμερα η ευρωπαϊκή ναυτιλία επιφέρει έντονη ανησυχία στην ελληνική εφοπλιστική κοινότητα. Τις τελευταίες ημέρες, ναυτιλιακοί παράγοντες με την υποστήριξη των ΜΜΕ προσπαθούν να εξερευνήσουν τα πολύπλοκα αίτια που οδήγησαν τα διεθνή νομοθετικά όργανα στην επιβολή νέων κανονισμών που πλήττουν, ίσως και κλονίζουν τα ελληνικά συμφέροντα. Σε αυτήν τους την αναζήτηση, πολλοί παράγοντες αναζητούν θεούς και δαίμονες που θα υποστηρίξουν ή θα απορρίψουν όσα θεωρούν ως κεκτημένα. Ανάμεσα στις αμφιβολίες και τον προβληματισμό τους, πολλοί προσπαθούν να προσωποποιήσουν τις αιτίες της κακοδαιμονίας. Ερωτήσεις όπως «υποστηρίζει ο κ. Ανωμερίτης τις θέσεις μας στα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα;» ή «η αντιπρόεδρος De Palacio επηρεάζεται αποκλειστικά και μόνον από τις προσωπικές πολιτικές της επιδιώξεις και αδιαφορεί για το μέλλον της ευρωπαϊκής ναυτιλίας και κατά πολύ περισσότερο της ελληνικής;» φαίνεται να απασχολούν ιδιαίτερα τη ναυτιλιακή κοινή γνώμη.

Οι επικριτές, όμως, τόσο του νυν υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, όσο και της αντιπρόεδρου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής θα πρέπει να γνωρίζουν ότι στα αποτελέσματα των πρωτοβουλιών τους συνέβαλε μεταξύ άλλων και η μακροχρόνια επιφυλακτικότητα πολλών εφοπλιστικών ενώσεων στην άσκηση ουσιαστικών πιέσεων, με σκοπό την προώθηση εθνικών αλλά και ευρωπαϊκών πολιτικών, που θα υποστηρίζουν τα δίκαια αιτήματά τους. Σε αυτό το πλαίσιο είναι παρήγορη αλλά και ελπιδοφόρα η στάση του νυν προέδρου και του νέου Δ.Σ. της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, αλλά και του προεδρείου του Committee, που φαίνονται πλέον αποφασισμένοι να τηρήσουν μια οργανωμένη επικοινωνιακή στρατηγική με γνώμονα την προώθηση των απόψεων και πορισμάτων τους.

Όσο για την αντιπρόεδρο της Ε.Ε., οι πολλαπλές επιθέσεις που δέχεται πιθανώς να αντικατοπτρίζουν και την αμάθεια των περισσότερων ναυτιλιακών συντακτών -και μερικών εκδοτών- στον τρόπο λειτουργίας των ευρωπαϊκών θεσμικών οργάνων. Η αντιπρόεδρος, όπως και όλοι οι 20 επίτροποι, μεταξύ των οποίων και η κα Διαμαντοπούλου, δεν έχουν τη δυνατότητα να εκφράσουν προσωπικές ή και εθνικές πολιτικές θέσεις. Ο ρόλος τους σύμφωνα με τις θεμελιώδεις συνθήκες της Ε.Ε. στηρίζεται αποκλειστικά και μόνο στην προώθηση θεμάτων και πρωτοβουλιών που αφορούν το σύνολο της ευρωπαϊκής οικογένειας. Οι πρωτοβουλίες, εξάλλου, της κας Palacio αντικατοπτρίζουν, μέσω της συλλογικής ευθύνης της Επιτροπής, τις θέσεις του συνόλου των μελών της. Ειδικά όσον αφορά τις αβάσιμες αναφορές που δέχεται από τα ελληνικά ΜΜΕ, ο εκπρόσωπος Τύπου της αντιπρόεδρου κ. Gilles Gantelet μάς κοινοποίησε τις εξής

παρατηρήσεις, σχετικά με την απόσυρση δεξαμενοπλοίων μονού τοιχώματος, τις οποίες δημοσιεύουμε με σκοπό τη διατήρηση της αντικειμενικότητάς μας:

«Οι προτάσεις της Επιτροπής υποστηρίχθηκαν ομόφωνα από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, δηλαδή από τους αρχηγούς κρατών και κυβερνήσεων, και στη συνέχεια έγιναν δεκτές ομόφωνα εκ μέρους των υπουργών των Δεκαπέντε. Αναμένεται μάλιστα να τύχουν της υποστήριξης της συντριπτικής πλειοψηφίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

Ως εκ τούτου, είναι παράδοξο και απλουστευτικό να αναφερόμαστε σε αντιπαραθέσεις μεταξύ Ελλάδας και Επιτροπής ή για συνωμοσία με στόχο να ευνοηθεί κάποια συγκεκριμένη χώρα.

Η κακή κατάσταση και η μεγάλη ηλικία του "Prestige" είναι αναμφισβήτητα δεδομένα: επρόκειτο για σκάφος αηλού κύτους, ηλικίας που υπερέβαινε τα 25 χρόνια, ήταν κακά συντηρημένο και, επί πλέον, είχε χρησιμοποιηθεί αποκλειστικά και μόνο ως πλωτή δεξαμενή για πολλούς μήνες. Η κατάσταση αυτή καταγγέλθηκε ρητά από το Δανό πιλότο, που πλοήγησε το σκάφος στα χωρικά ύδατα της Δανίας, και από την ανεξάρτητη έρευνα που διεξήγαγε η γαλλική κυβέρνηση για το ατύχημα.

Κανένα μέτρο δεν έχει ληφθεί για τα λιμάνια καταφυγής λόγω της αδράνειας των κρατών-μελών. Όμως, ακριβώς χάρη σε απόφαση της κ. Λογίολα ντε Παλάθιο υιοθετήθηκε επιπλέον η υποχρέωση να δημιουργηθούν λιμένες ή ζώνες καταφυγής, στο κείμενο ευρωπαϊκής οδηγίας για την κυκλοφορία στη θάλασσα, όπως διεκδικούσε εδώ και πολύ καιρό ο κλάδος. Μετά το "Prestige", η Επιτροπή άρχισε συζητήσεις στο υψηλότερο δυνατό επίπεδο ειδικών από τα κράτη-μέλη για να ορισθούν αυτές οι τοποθεσίες ήδη από τον ερχόμενο Ιούλιο.

Οι οικονομικές επιπτώσεις των νέων μέτρων απόσυρσης είναι επίσης αμφισβητούμενες. Κατ' αρχάς, επειδή πρόκειται για επιτάχυνση προσπαθειών που έχουν ήδη αναληφθεί σε διεθνές επίπεδο. Ο στόλος διπλού κύτους αντιπροσωπεύει ήδη το 50% επί του συνόλου. Η άμεση επίπτωση αφορά κατά συνέπεια μόνο μέρος των σκαφών, και συγκεκριμένα τα πιο ηλικιωμένα. Επί πλέον, όλες οι σχετικές αποφάσεις θα ληφθούν σε διεθνές επίπεδο. Είναι σαφές ότι η Ευρώπη δεν μπορεί να επιτρέψει στον εαυτό της την πολυτέλεια να υποστεί και άλλες θαλάσσιες καταστροφές, όπως αυτές του "Erika" και του "Prestige" στις ακτές της».

Οι παραπάνω θέσεις προσδίδουν μια πιο ολοκληρωμένη και νέα διάσταση στο ομιχλώδες σκηνικό. Τα «Ναυτικά Χρονικά» οφείλουν να διερευνήσουν τα αίτια της νέας πολιτικής και οικονομικής κατάστασης, χωρίς να αναζητούν εις μάτην «θεούς και δαίμονες».

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 - ΚΑΛΙΘΕΑ - 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



Ποιος θα είναι τελικά ο ρόλος του Συμβουλίου Εθνικής Ναυτιλιακής Πολιτικής;

Στάση αναμονής, διερεύνησης και σκεπτικισμού κρατάει η ελληνική πλοιοκτησία, όσο και οι φορείς της, στις προθέσεις του ΥΕΝ για τη δημιουργία Συμβουλίου Εθνικής Ναυτιλιακής Πολιτικής στο οποίο θα προεδρεύει ο εκάστοτε υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας και θα συμμετέχουν, μεταξύ άλλων, οι πρόεδροι των ναυτιλιακών ενώσεων. Το Συμβούλιο θα συνέρχεται μία φορά ετησίως ή και εκτάκτως, εφόσον υπάρχουν σοβαρά θέματα! Ποια είναι η σκοπιμότητα και ο στόχος του νέου υπουργικού φορέα είναι ακόμη αδιερεύνητα και ανεξιχνίαστα, αφού ακόμα και οι συμμετέχοντες σε αυτό, πρόεδροι ναυτιλιακών ενώσεων, είχαν πλήρη άγνοια. Γεγονός είναι ότι οι κυβερνητικές σκοπιμότητες και στόχοι που αφορούν την εμπορική ναυτιλία, είναι συνήθως διαφορετικής εμβέλειας από αυτές της πλοιοκτησίας, με αποτέλεσμα αντί να διευκολύνουν να δυσχεραίνουν με γραφειοκρατικούς μηχανισμούς και στεγανά τις όποιες ναυτιλιακές εξελίξεις. Εξελίξεις που δυσκολεύονται να βρουν διέξοδο μέσα από το ημίφως των υπουργικών διαδρόμων και δικαιολογούν την ύπαρξη και το ημερομίσθιο κάποιων, αναμολχώνοντας αρμοδιότητες που μέχρι σήμερα οι εκπρόσωποι των ναυτιλιακών φορέων έχουν εκπρωσωπήσει και διεκδικήσει επάξια.

Υποσχέσεις, υποσχέσεις και πάλι υποσχέσεις...

Παρά τις ελπίδες και τις προσδοκίες της πλοιοκτησίας για την παρουσίαση μιας ουσιαστικής πολιτικής με συγκεκριμένους άξονες δράσης, ο υπουργός Οικονομίας Νίκος Χριστοδουλάκης απογοήτευσε, εν πολλοίς, το ακροατήριό του στην ομιλία που έδωσε στο πλαίσιο ειδικής εκδήλωσης την οποία οργάνωσε το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος (ΝΕΕ). Οι εξαγγελίες μέτρων για την ποιοτική ναυτιλία περιορίστηκαν σε γενικές αναλύσεις και ο υπουργός επί της ουσίας δεν υποσχέθηκε απολύτως τίποτα. Η μόνη δέσμευση ήταν για τη συνέχιση του διαλόγου, και αυτή στο απώτερο μέλλον, ανάμεσα στους εφοπλιστές και στην κυβέρνηση μέσω ΥΕΝ και υπουργείου Οικονομικών, προκειμένου να ληφθούν τα αναγκαία μέτρα για την ενίσχυση της ελληνικής ναυτιλίας. Οι υποσχέσεις αυτές εξαρτώνται, βέβαια, και από την προϋπόθεση ότι ο κ. Χριστοδουλάκης θα ξεπεράσει τις συμπληγάδες της ελληνικής οικονομίας και ότι θα παραμείνει στη θέση που κατέχει!

Ουσιαστικότερη και επί της ουσίας η ομιλία του προέδρου του ΝΕΕ Σπύρου Αλεξανδράτου, ο οποίος τόνισε ότι η ναυτιλία μόνον έχει προσφέρει στη χώρα μας, ενώ η ελληνική Πολιτεία, αν και την έχει βοηθήσει στο νομοθετικό τομέα, δεν την έχει ποτέ από ίδια ή κοινοτικά κονδύλια ενισχύσει, όπως άλλους παραγωγικούς κλάδους, οι δε επενδύσεις των εφοπλιστών γίνονται από τον κουμπαρά τους και γίνονται στην πατρίδα, «που την αγαπάμε όσο και οι άλλοι Έλληνες».

Μία ευχή

Σίγουρη επικράτηση του κ. Μητρόπουλου στις προσεχείς εκλογές για τη θέση του γ.γ. του ΙΜΟ ανακοίνωσε ο Έλληνας υπουργός Ναυτιλίας. Ο κ. Ανωμερίτης αποσαφήνισε ότι έχουν ήδη γίνει προσεκτικές ενέργειες από την ελληνική διπλωματία για την υποστήριξη του κ. Μητρόπουλου από τα μέλη που θα συμμετάσχουν στην ψηφοφορία. Η αλήθεια είναι, πάντως, πως η υποψήφια Νιγηριανή δικηγόρος κυρία Mbutu έχει προσλάβει γνωστή εταιρεία δημοσίων σχέσεων για την... προώθηση της διεθνούς «καμπάνιας» της και υποστηρίζει ότι έχει εξασφαλίσει την ψήφο όλων των αφρικανικών κρατών και όχι μόνον. Η σκέψη όλης της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας θα είναι πάντως σαφώς στραμμένη προς το Λονδίνο, και η προσπάθειά μας για την ανάδειξη του πρώτου Έλληνα γ.γ. στον ΙΜΟ δεν πρέπει να περιοριστεί, αλλά αντιθέτως πρέπει να ενταθεί μέχρι την τελική επικράτηση.

Ο Γιάννης Παναγιώτης

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



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



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



Καλό ταξίδι, καπετάν Γιάννη

Του Γιώργου Κιβωτού

«Τα περί τύχης και τα ανάλογα είναι κουραφέξαλα... Εάν κάτι επέτυχα στη ζωή μου, το οφείλω μόνο στην εργασία. Δούλεψα σκληρά, επίμονα, απέφυγα όσο μπορούσα τα λόγια. Μη γελιόσαστε, δεν υπάρχει άλλη οδός επιτυχίας. Μόνη της η εξυπηνάδα δεν λέει πολλά πράγματα.

Η πολλή εργασία σε όλες τις περιπτώσεις είναι αυτή που σώζει. Εάν τώρα αποκτώντας τα οικονομικά μέσα δεν Εξέχασα τους άλλους, αυτό είναι κάτι που δεν ανταποκρίνεται παρά μόνο στο μίνιμουμ των υποχρεώσεων που έχει κάθε άνθρωπος, με κοινό μυαλό και λίγη καρδιά.

Εγώ πάντως που ξεκίνησα σαν εργάτης, θέλω να πιστεύω ότι ποτέ μου, με τα έργα μου, δεν αρνήθηκα την ιδιότητα αυτή».

Τον είχαν ονομάσει «αλεπού των πετρελαιοκρίσεων», «άνθρωπο που προλάβαινε τις εξελίξεις», όμως ο ίδιος προτιμούσε το «καπετάν Γιάννης».

Μεγαλωμένος στην ανέχεια, ο Γιάννης Λάτσος, γνώριζε καλά πως μόνο οι σπουδές ήταν εκείνες που θα του επέτρεπαν να ξεφύγει από τα στενά όρια της ελληνικής επαρχίας.

Έτσι, φρόντισε παράλληλα με τις δουλειές του να τελειώσει την Εμπορική Σχολή του Πύργου. Όμως δεν του αρκεί.

Το ανήσυχο πνεύμα του είναι ταυτισμένο με τη φυγή προς το εξωτερικό και η θάλασσα ήταν ο καλύτερος τρόπος για να ολοκληρώσει τα όνειρά του.

Μπαρκάρει... ταξιδεύει... καπετανεύει...

Με σκληρή δουλειά και οικονομίες ετών, αγοράζει το πρώτο του βαπόρι και τιμάει τη σύντροφό της ζωής του (με την οποία πέρασε 67 συναπτά έτη), δίνοντας το όνομά της «Εριέτα». Σύντομα δίπλα στο πρώτο του απόκτημα προσθέτει και το ιστορικό επιβατηγό «Νεράιδα».

Το τέλος του πολέμου τον βρίσκει στη Σαουδική Αραβία να μεταφέρει με τα πλοία του προσκυνητές στη Μέκκα. Ο Γιάννης Λάτσος ήταν ο πρώτος που διείδε την ανάδειξη του αραβικού κόσμου σε ρυθμιστικό παράγοντα της οικονομικής ζωής του πλανήτη και τα σχέδιά του είχαν από τότε αρχίσει να μεγαλώνουν στο μυαλό του.

Ο «πόλεμος των επτά ημερών» θα αποτελέσει ουσιαστικά την αρχή της επιβράβευσης των κόπων του. Η λήξη του θα τον βρει να έχει αποσπάσει μεγάλα συμβόλαια μεταφοράς πετρελαίου, που σχετίζονταν με το άνοιγμα της Διώρυγας του Σουέζ. Όμως, ο καπετάνιος από την Ηλεία σπιντίζει προς την αντίπερα όχθη. Εκεί όπου άλλοι ζητάνε άδεια έναν και δύο μήνες πριν για να δουν τον βασιλιά της Σαουδικής Αραβίας, ο Γιάννης Λάτσος πετυχαίνει να τον δει μέσα σε τρεις μέρες... Έχει κερδίσει την εμπιστοσύνη των Αράβων κι αυτό είναι η αρχή της εκτόξευσης των επιχειρηματικών του δραστηριοτήτων. Έχει όμως κερδίσει παράλληλα μεγάλες και αληθινές φίλίες, πράγμα σπάνιο στον επιχειρηματικό σίβο και τότε και σήμερα. Φίλίες που βασίζονταν στο σεβασμό που έτρεφαν οι φίλοι του προς το πρόσωπο και την εντιμότητά του.

Επιστέγασμα των επαφών του αυτών θα είναι η άδεια που αποσπά για τη δημιουργία διυλιστηρίων στην Jeddah. Λίγο αργότερα, σειρά θα έχει η γέννηση της Petrola στην Ελευσίνα. Ο προσανατολισμός του αλλάζει και στρέφεται από τα επιβατηγά στα τάνκερ. Σύντομα θα δει το στόλο του να εξελίσσεται σε ρυθμιστή της παγκόσμιας αγοράς υγρών φορτίων. Το υπερδεξαμενόπλοιο εκτοπίσματος 554.000 τόνων dwt που εντάσσει στο στόλο του, το Μάιο του 1986, τον κάνει τον εφοπλιστή που διαθέτει το μεγαλύτερο τάνκερ του κόσμου και ο Γιάννης Λάτσος, γνωρίζοντας ότι το κάθε πλοίο που φέρει τη γαλανόλευκη είναι ο καλύτερος πρεσβευτής της ναυκρατούσας Ελλάδας, τιμάει την πατρίδα του δίνοντάς του το όνομα «Hellas Fos». Οι δραστηριότητές του πλέον έχουν επεκταθεί και σε άλλους επιχειρηματικούς τομείς. Την επέκταση του στόλου του ακολουθούν αγορές τραπεζών και ακινήτων και η δημιουργία της δικής του τράπεζας. Το 1998 θα πουλήσει τα διυλιστήρια και περίπου την ίδια χρονιά θα δώσει το πράσινο φως για τη σταδιακή αντικατάσταση του στόλου του. Η ναυτιλιακή του εταιρεία απαλλάσσεται από τα ηλικιωμένα υπερδεξαμενόπλοια που διαθέτει, όπως το «King Alexander», το «Parthenon» και το «Acropolis». Το μέλλον είναι στη δημιουργία ενός ευέλικτου στόλου από νεότευκτα και υπερσύγχρονα μεσαίου μεγέθους τάνκερ. Το ένα πακέτο νεοσυνηγμένων διαδέχεται το άλλο. Είναι η τελευταία επιχειρηματική κίνηση της καριέρας του, καθώς ο Γιάννης Λάτσος έχει ήδη αρχίσει να παραχωρεί τον έλεγχο των επιχειρήσεών του στα παιδιά του.

Ο άνθρωπος Γιάννης Λάτσος

Πέραν όμως της πλούσιας και μοναδικής σε σύλληψη επιχειρηματικής του δράσης, ο Γιάννης Λάτσος υπήρξε ένας φιλόπατρις άνθρωπος, με βαθύτατα ανθρώπινες ευαισθησίες. Οι δωρεές του προς την ιδιαίτερη πατρίδα του την Ηλεία, προς τους σεισμόπληκτους της Καλαμάτας και του Αγίου δείχνουν το ιδιαίτερο ενδιαφέρον του και την ευαισθησία του προς τις ανάγκες των συμπατριωτών του. Εξίσου πλούσιο είναι και το έργο που άφησε με την ίδρυση ιδρυμάτων, σχολείων, την ενίσχυση του NAT και φροντίζοντας πάντα να στέκεται κοντά στις ανάγκες των μικρών παιδιών και των ηλικιωμένων που μάθαινε ότι είχαν την ανάγκη του.

Ο Γιάννης Λάτσος, ο τελευταίος μεγιστάνας, έφυγε για το τελευταίο του ταξίδι, πιθανώς όπως ακριβώς το ήθελε: μια μέρα που το... ελληνικό φως λούζοντας τον αττικό ουρανό γινόταν ένα με το τόπο που μεγαλούργησε, τη θάλασσα. Με το θάνατό του κλείνει ο κύκλος των μεγάλων Ελλήνων εφοπλιστών, έχοντας αφήσει πίσω του ένα ανεκτίμητο φιλανθρωπικό έργο. Επειδή έτσι πρέπει να θυμόμαστε αυτούς που δεν Εξέχασαν τον τόπο τους και τους συνανθρώπους τους κι έφυγαν με περισσή απλότητα, η στήλη κλείνει σεβόμενη τον τρόπο που ήθελε να τον χαιρετάνε:

«Καλό ταξίδι, καπετάν Γιάννη».





Σηκώσαμε μύτη...

Για τα νέα αεροπλάνα μας.

Για τις αναβαθμισμένες υπηρεσίες μας. Για τα νέα δρομολόγιά μας με προορισμό την Κωνσταντζα.

Τελικά είναι αλήθεια, τον τελευταίο καιρό πετάμε με... άλλο αέρα!

ΚΑΘΕ ΕΒΔΟΜΑΔΑ:

- 7 πτήσεις **ΑΘΗΝΑ-ΒΟΥΚΟΥΡΕΣΤΙ**
- 3 πτήσεις **ΑΘΗΝΑ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΖΑ**
- 5 πτήσεις **ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΒΟΥΚΟΥΡΕΣΤΙ**

Τηλέφωνα κρατήσεων

ΑΘΗΝΑ: 210 92 99 716/718/725, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: 2310 250598

www.tarom.ro



Επιμέλεια:

Λίσα Μαρέλου



Ύψωσαν την ελληνική σημαία

Την ελληνική σημαία ύψωσαν τα κάτωθι πλοία:

Το υπό σημαία Παναμά Φ/Γ πλοίο «Μοντίγκο II», 77.214 κοχ, της λιβεριανής πλοιοκτήτριας εταιρείας North Star Shipping Corporation με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα τη Remi Maritime Corp., ύστερα από σχετικό αίτημα το οποίο υπέβαλε στο ΥΕΝ.

Το ναυπηγούμενο Δ/Ξ «Άστρο Σάτουρν», 57.022 κοχ, της λιβεριανής πλοιοκτήτριας εταιρείας Plymouth Shipping Enterprises S.A. με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα την Kristen Navigation Inc., μετά το σχετικό αίτημα το οποίο υπέβαλε στο ΥΕΝ.

Το Δ/Ξ «Άστρο Κόρους», 159.700 κοχ, της λιβεριανής πλοιοκτήτριας εταιρείας Baywell Enterprises S.A. με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα την Kristen Navigation Inc., μετά το σχετικό αίτημα το οποίο υπέβαλε στο ΥΕΝ.

Το Δ/Ξ ΛΕΛΕΥΩΣΕ, 16.820 κοχ, της ελληνικής πλοιοκτήτριας εταιρείας «ΠολυΞένη Ναυτιλιακή Εταιρεία» με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα την Aegean Shipping Management S.A., μετά το σχετικό αίτημα το οποίο υπέβαλε στο ΥΕΝ.

Το Δ/Ξ «Σάντα», 16.820 κοχ, της ελληνικής πλοιοκτήτριας εταιρείας «Έβρος Τάνκερ Ναυτιλιακή Εταιρεία» με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα την Aegean Shipping Management S.A., μετά το σχετικό αίτημα το οποίο υπέβαλε στο ΥΕΝ.

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης ευχαρίστησε τον κ. Σπύρο Μ. Πολέμη, την κα Άννα Κανελλάκη και τους κ. Χρήστο Κανελλάκη, Δημήτριο Μελισσανίδη αντιστοίχως.

Ελληνικό νηολόγιο

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

- Ενεγράφησαν 11 πλοία, 607.482 κοχ, μέσης ηλικίας 3 ετών, για τα εμπορικά του άρθρου 13 Ν.Δ. 2687/53 και 7 για τα παγίων διατάξεων.
- Διεγράφησαν 15 πλοία, 496.317 κοχ, μέσης ηλικίας 22 ετών, και για τις δύο κατηγορίες.



Hellespont Fairfax:

Το μεγαλύτερο double hull tanker, στον όμιλο Hellespont

Την ελληνική σημαία ύψωσε το Hellespont Fairfax της ελληνικής ναυτιλιακής εταιρείας Hellespont (συμφερόντων Β. Παπαχρησιδίου). Το συγκεκριμένο δεξαμενόπλοιο είναι εκτοπίσματος 441.000 τόνων dwt και αποτελεί το μεγαλύτερο double hull δεξαμενόπλοιο στον κόσμο.

Το απόκτημα της Hellespont ναυπηγήθηκε στα νοτιοκορεατικά ναυπηγεία της ΟΚΡΟ Daewoo στο Kojima Island και ξεκίνησε αμέσως μετά την παράδοσή του τα ταξίδια του. Προορισμός του, λιμένας του Περσικού, όπου θα φορτώ-

σει με κατεύθυνση τον Κόλπο του Μεξικού. Το Hellespont Fairfax έχει ναυπηγηθεί με βάση όλες τις σύγχρονες απαιτήσεις των διεθνών κανονισμών που αφορούν τα δεξαμενόπλοια διπλού τοιχώματος. Ενδεικτικό της ιδιαίτερης βαρύτητας που έδωσαν στη ναυπήγησή του οι άνθρωποι της Hellespont, ήταν το γεγονός ότι καθ' όλη τη διάρκεια του κτισίματός του παρακολουθήθηκε σε κάθε στάδιο από εικοσαμελές κλιμάκιο τεχνικών και ναυπηγών της εταιρείας.



Ένα ακόμη δεξαμενόπλοιο και δύο χρονοναυλώσεις για την TEN



Την παραλαβή ενός ακόμη δεξαμενόπλοιου και τη χρονοναύλωση δύο τάνκερ της ανακοίνωσε πρόσφατα η Ten Ltd. Η θυγατρική του Ομίλου Τσάκου παρέλαβε, στις 20 Μαρτίου 2003, το μεγέθους Panamax δεξαμενόπλοιο «Inca» από τα ιαπωνικά ναυπηγεία του Imabari. Το εν λόγω τάνκερ αποτελεί το δεύτερο από τα τέσσερα που κτίζονται για λογαριασμό της εταιρείας στα συγκεκριμένα ναυπηγεία και ξεκίνησε αμέσως τα ταξίδια του, τελώντας υπό χρονοναύλωση από εταιρεία της Άνω Ανατολής, προς 25.000 δολάρια σε ημερήσια βάση.

Για την παραλαβή του νεότευκτου δεξαμενόπλοιου, ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της TEN, Νίκος Τσάκος, τόνισε: «Η TEN συνεχίζει την αύξηση του στόλου της, ο οποίος αποτελεί έναν από τους νεότερους και ικανότερους στόλους σε παγκόσμιο επίπεδο». Η επόμενη παραλαβή για την TEN

θα είναι το μεγέθους Panamax δεξαμενόπλοιο «Aztec», το οποίο αναμένεται να παραδοθεί στις 23 Μαΐου 2003.

Παράλληλα, η εταιρεία ανακοίνωσε τη χρονοναύλωση δύο ακόμη τάνκερ του στόλου της. Πρόκειται για το τάνκερ «Libra», το οποίο ναυλώθηκε για διάστημα 2 ετών (με οption για ένα ακόμη έτος) από εταιρεία της Β. Αμερικής, προς 13.450 δολάρια ημερησίως, και για το δεξαμενόπλοιο «Crux». Το τελευταίο ναυλώθηκε προς 13.000 δολάρια σε ημερήσια βάση για διάστημα δεκαέξι μηνών και άρχισε ήδη τα ταξίδια του.

«Με αυτές τις χρονοναυλώσεις, η TEN συνεχίζει πιστά την τακτική της ισορροπημένης διατήρησης ναυλώσεων του στόλου της, διαθέτοντας πλοία τόσο σε μεσοπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες ναυλώσεις όσο και στη spot αγορά», υπογράμμισε ο πρόεδρος της TEN, Νίκος Τσάκος.

Το Olympic Liberty στο Ίδρυμα Ωνάση



Στο Ίδρυμα Ωνάση παρεδόθη το πετρελαιοφόρο «Olympic Liberty», 309.448 τόνων DTW. Το πλοίο, που είναι διπλών τοιχωμάτων, κατασκευάστηκε με τις υψηλότερες προδιαγραφές στη Samsung Heavy Industries και είναι χρονοναυλωμένο για 10 χρόνια στην Exxon Mobil.

Αξίζει να σημειωθεί ότι το Σεπτέμβριο του 2003 εταιρεία του Ιδρύματος Ωνάση παραλαμβάνει αδελφό πλοίο των ιδίων προδιαγραφών, ενώ στο πρώτο εξάμηνο του 2004 εταιρείες του Ιδρύματος παραλαμβάνουν δύο ακόμη πετρελαιοφόρα των 156.000 τόνων.

Με την προσθήκη των τριών επι πλέον πλοίων ο στόλος του Ιδρύματος Ωνάση θα ανέρχεται σε 19 πλοία συνολικής μεταφορικής ικανότητας περίπου 2.800.000 τόνων.



Άμεση Αποστολή Τηλεφωνικών Παραγγελιών

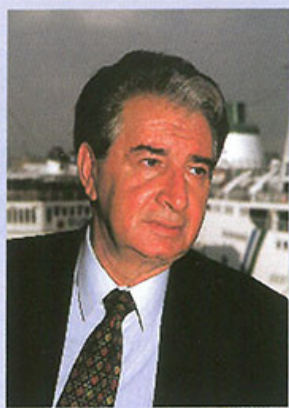


**ΒΙΒΛΙΟΧΑΡΤΟΠΩΛΕΙΟ
ΤΥΠΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΝΤΥΠΑ**

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

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

ΑΜΕΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗ



Μονομερή μέτρα δεν συμβάλλουν σε αρμονικές εργασιακές σχέσεις

Τα μονομερή μέτρα της ελληνικής κυβέρνησης δεν συμβάλλουν σε αρμονικές εργασιακές σχέσεις, είναι αντίθετα με τις διεθνείς συμβάσεις (υπ' αρ. 87 και 98) και παρακαλεί την κυβέρνηση να απέχει στο μέλλον από τέτοια μέτρα. Αυτό επισημαίνεται στην απόφαση της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ΔΟΕ),

στο θέμα της επιβολής πολιτικής επιστράτευσης των Ελλήνων ναυτεργατών τον Ιούνιο του 2002. Ειδικότερα, η

Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία αναφέρει: «Η συγκεκριμένη απόφαση της ΔΟΕ, η οποία επικυρώθηκε από το Δ.Σ. της οργάνωσης κατά τη διάρκεια της 286ης συνόδου του, είναι καταπέλτης για την κυβέρνηση και για όλους εκείνους που με τις ενέργειές τους επέβαλαν το επαίσχυντο μέτρο της πολιτικής επιστράτευσης κατά παράβαση των υποχρεώσεων της Ελλάδας, που απορρέουν από τον πυρήνα των συμβάσεων της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας και ειδικότερα από τις υπ' αρ. 87 περί συνδικαλιστικών ελευθεριών και υπ' αρ. 98 περί δικαιώματος συλλογικών διαπραγματεύσεων».

Θα ληφθούν αποφάσεις ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού νηολογίου

Για μια ελληνική ποιοτική ναυτιλία πρωτοπόρα και παντοδύναμη, στηριζόμενη σε σύγχρονες και οικονομικά δυνατές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, και η οποία δεν έχει να φοβηθεί σε τίποτα από μέτρα ελέγχου και περιορισμών, πολύ δε περισσότερο μέτρα υπέρ της ασφάλειας και υπέρ της προστασίας του περιβάλλοντος, μίλησε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γ. Ανωμερίτης στη συνάντηση που είχε με το προεδρείο της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών. Αντικείμενο της συνάντησης ήταν η ενημέρωση του υπουργού προς τα μέλη της ΕΕΕ για την κοινή θέση του Συμβουλίου Υπουργών επί του θέματος της τροποποίησης του Κανονισμού 417/2002, που αφορά τη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους, και την προσπάθεια της ελληνικής προεδρίας για κοινή θέση μέσω του IMO.

Ο κ. Ανωμερίτης συζήτησε, επίσης, την πρόταση οδηγίας για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών, την πρόταση της Επιτροπής σχετικά με τα μέτρα ασφάλειας (security), αποτροπής τρομοκρατικών ή άλλων έκνομων πράξεων κατά πλοίων και λιμένων, την προώθηση της υποψηφιότητας του κ. Ευθυμίου Μητρόπουλου ως νέου γενικού γραμματέα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανι-



σμού (IMO), την πορεία των μέτρων ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού νηολογίου και για τις μέχρι σήμερα μηδενικές επιπτώσεις στα 50 πλοία και πληρώματα που έπλευσαν ή πλέουν στον Περσικό Κόλπο.

«Η ελληνική κυβέρνηση συνεχίζει τις προσπάθειές της για ένα ανταγωνιστικό εθνικό νηολόγιο, για μια ποιοτική σύγχρονη ελληνική ναυτιλία», δήλωσε στο προεδρείο της ένωσης ο υπουργός Ε.Ν. και κατέληξε: «Η ελληνική ναυτιλία δεν έχει καμία σχέση με "σκουπιδοτενεκέδες" και σημαίες ευκαιρίας που παραβαίνουν διεθνείς κανόνες, και με τις πρωτοπόρες επιχειρηματικές αποφάσεις των εφοπλιστών της τιμάει τη συνολική κοινοτική ναυτιλία. Η ελληνική κυβέρνηση θα προωθή με τον πλέον φιλόδοξο και ενεργό τρόπο τα συμφέροντα της ελληνικής ναυτιλίας και δεν θα επιτρέψει σε κανέναν να υποβαθμίζει το κύρος της σημαίας της.

Το εθνικό νηολόγιο είναι νηολόγιο κύρους και θα ενισχυθεί ακόμα περισσότερο μετά από νέες αποφάσεις ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου. Η διεθνής εικόνα της ελληνικής ναυτιλίας δεν μπορεί παρά να είναι αυτή της ποιότητας, της επιχειρηματικότητας, του υψηλού κύρους».

ΦΙΛΤΡΑ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ • ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ
ΑΕΡΟΣ • ΕΛΑΙΟΥ • ΚΑΥΣΙΜΟΥ
ΥΔΡΑΥΛΙΚΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ
ΠΛΕΓΜΑΤΙΝΑ ΙΝΟΧ
ΠΕΡΙΣΥΛΛΟΓΗΣ ΣΚΟΝΗΣ

ΔΙΑΧΩΡΙΣΤΗΡΕΣ
ΑΕΡΟΣ • ΕΛΑΙΟΥ
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ • ΝΕΡΟΥ
ΣΕΝΤΙΝΩΝ



ΠΛΗΡΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ
ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ
ΑΜΕΣΗ ΠΑΡΑΔΟΣΗ



ΓΕΝΙΚΗ ΦΙΛΤΡΩΝ

Η Εταιρεία μας σας καλύπτει εξ' ολοκλήρου σε ότι αφορά το φίλτρο.

Απευθυνόμενοι σε μας, έχετε την υποστήριξη μιας από τις μεγαλύτερες και πλέον εξειδικευμένες επιχειρήσεις στο χώρο της ναυτιλίας και της βιομηχανίας.

Εισάγουμε φίλτρα επωνύμων οίκων του εξωτερικού καλύπτοντας κάθε συγκεκριμένη σας ανάγκη.

Η πολυετής μας πείρα στον τομέα της κατασκευής, καθώς και η συνεργασία μας με την ΦΙΛΤΡΟΜΗΧΑΝΙΚΗ που εφαρμόζει το σύστημα διασφάλισης ποιότητας ISO 9002, εγγυάται την άριστη ποιότητα των κατασκευών μας και τη σωστή επιλογή των φίλτρων.

ΠΕΤΣΙΝΑ 30 • ΠΕΙΡΑΙΑΣ • 185-40
ΤΗΛ. 010-4132805, 010-4134012 • FAX 010-4132806
www.filters.gr • e-mail: filters@filters.gr

ARGO
FILTER

Luber-finer

MANN

VOKES

PALL

Fleetguard

Hengst

RACOR



Ο YEN ζητεί το πόρισμα για το ναυάγιο του «Prestige»

«Η ηλικία ενός πλοίου ή η μονοψύθμενη κατασκευή του αποτελούν σίγουρα μια βασική παράμετρο ατυχημάτων. Υπάρχουν όμως και άλλες παράμετροι, στις οποίες οφείλουμε να δώσουμε την ίδια σημασία. Ως τέτοιες θα ανέφερα: την οργάνωση λιμένων ή κόλπων καταφυγής, την ομοιογένεια και εκπαίδευση των πληρωμάτων, την αυστηρότερη διαχείριση ελέγχων των πλοίων, την απαγόρευση πλόων κατά τη διάρκεια καταιγίδων και την προσωρινή προσόρμησή τους σε ασφαλείς περιοχές, τους αυστηρούς κανονισμούς εφαρμογής του διεθνούς δικαίου και των κανόνων του IMO από σημαίες και νηολόγια σε κράτη χωρίς ισχυρές διοικήσεις και τη διεθνή συνεργασία στα θέματα ασφαλείας», δήλωσε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γ. Ανωμερίτης στη συνάντηση που είχε με τον κομισάριο της ισπανικής κυβέρνησης Ροδόλφο Μάρτιν Βίγια, πρώην αντιπρόεδρο της ισπανικής κυβέρνησης, και τον Ισπανό πρόεδρο Eduardo Junco Bonet.

Λόγος της συνάντησης ήταν η ενημέρωση από ισπανικής πλευράς προς τον κ. Ανωμερίτη ως πρόεδρο του Συμβουλίου Υπουργών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σχετικά με τα θέματα που προέκυψαν από το ναυάγιο του δεξαμενόπλοιο «Prestige».

Ο Έλληνας υπουργός, αφού εξέφρασε για μία ακόμα φορά τη συμπαράσταση της χώρας μας προς το λαό και τους φορείς της Γαλικίας οι οποίοι υπέστησαν τις καταστροφικές επιπτώσεις της πιο μεγάλης πετρελαϊκής μό-

λυνσης φυσικού περιβάλλοντος από πλοίο, ζήτησε από τους Ισπανούς την ταχύτατη έκδοση του πορίσματος των αιτιών του ατυχήματος και τον καταλογισμό των ευθυνών στους υπευθύνους.

Ο YEN ζήτησε τη στήριξη της Ισπανίας στο συνολικό πακέτο μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος από τη δραστηριότητα και τα ατυχήματα πλοίων, ενώ έθεσε το θέμα της «ομηρείας» του Έλληνα πλοιάρχου κ. Απ. Μάγκουρα ζητώντας ταχύτερους ρυθμούς της δικαστικής διερεύνησης. Ο Ισπανός υπουργός αναγνώρισε ότι η Ελλάδα δεν είχε καμία ευθύνη και η κοινή γνώμη δεν επιρρίπτει ευθύνες στην ελληνική ναυτιλία, αλλά στη ναυτιλία των σημαίων ευκαιρίας και στην «κόκκινη μαφία».

Ο υπουργός YEN υπενθύμισε στον κ. Βίγια ότι τα περισσότερα κράτη σημαίων ευκαιρίας είναι πρώην αποικίες ορισμένων ευρωπαϊκών κρατών, άρα η πρώτη ευθύνη ανήκει στα κράτη αυτά υπό την επιρροή των οποίων βρίσκονται τα κράτη-σημαίες ευκαιρίας και όχι στην Ελλάδα, η οποία δεν υπήρξε ιστορικά αποικιοκρατική χώρα.

Ο κ. Βίγια έθεσε επίσης τα θέματα της αποζημίωσης των πληγέντων και δήλωσε ότι θα γίνει πλήρης διερεύνηση των αιτιών του ναυαγίου από τρεις επιτροπές και τη Δικαιοσύνη και ότι δεν είναι τυχαίο ότι προφυλακίσθηκαν προσφάτως και τρία κυβερνητικά στελέχη της τοπικής κυβέρνησης.

Η ακτοπλοΐα τελεί υπό ομηρεία!

Νέες εξελίξεις έχουν ξεσπάσει στους κόλπους της ελληνικής ακτοπλοΐας. Οι πρόσφατες αποφάσεις της ΠΑΘΕ, η οποία τάχθηκε υπέρ του μη δικαιώματος επιβολής ανώτατης τιμολόγησης στο ναύλο της οικονομικής θέσης από τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, έχουν ξεσηκώσει τις αντιδράσεις των ακτοπλόων, οι οποίοι κάνουν πλέον ανοιχτά λόγο για ομηρεία της ακτοπλοΐας και για «πισωγυρίσματα» στις εποχές έντονου κρατικού παρεμβατισμού.

Πιο συγκεκριμένα, η απόφαση της ΠΑΘΕ να επιτρέψει την ανώτατη τιμολόγηση από τον YEN για την οικονομική θέση (εξαιρουμένων των γραμμών που συνδέουν ηπει-



ρωτικά λιμάνια και των γραμμών που εξυπηρετούνται παράλληλα από το οδικό δίκτυο) στα πλοία της ακτοπλοΐας, αποτέλεσε το έναυσμα για το ξεσπάσμα των πρώτων αντιδράσεων. Μάλιστα, ο κ. Γεράσιμος Στρίντζης με δηλώσεις του δεν απέκλεισε το ενδεχόμενο προσφυγής της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας ακόμα και στα αρμόδια ευρωπαϊκά όργανα.

Το ζήτημα είναι ότι με τόσους, διαφορετικούς φορείς και επιτροπές που έχουν δημιουργηθεί, η λειτουργία του νέου θεσμικού πλαισίου φαίνεται να γίνεται δυσκίνητη. Ακόμα και οι άμεσα εμπλεκόμενοι με την ακτοπλοΐα δείχνουν να έχουν μπερδευτεί με το νέο καθεστώς!

GENERAL SHIPS' REPAIRS

PANAGIOTIS P. LIAKOS

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ
ΝΑΥΤΙΑΣ
ΑΠΟ ΤΟ 1970

10 Dervenakion Str, 185 45 Piraeus

Tel: (+30210) 463 0126 - 463 0823

Fax: (+30210) 461 9583

E-mail: liakos@otenet.gr



Οργάνωση και λειτουργία των Λιμένων



Οι πρόεδροι και οι διευθύνοντες σύμβουλοι των 12 λιμένων της χώρας συγκεντρώθηκαν στη Ναυτιλιακή Λέσχη στον Πειραιά με αντικείμενο συζήτησης την οργάνωση και λειτουργία των εταιρειών τους.

Στη σύσκεψη, όπου παρευρέθησαν ο υπουργός Ε.Ν. και ο γενικός γραμματέας Λιμένων κ. Ν. Θωμόπουλος, εξετάστηκαν θέματα όπως η πορεία των απαιτούμενων νομικών ενεργειών ενεργοποίησης των εταιρειών βάσει του Ν. 2932/01, η πορεία των προταθέντων έργων αναβάθμισης και εκσυγχρονισμού των λιμένων, η πειθαρχία των συμφωνηθέντων χρονοδιαγραμμάτων και η ασκούμενη τιμολογιακή πολιτική.

Μετά την ανταλλαγή απόψεων, ο υπουργός δήλωσε την ικανοποίησή του για την προσπάθεια όλων των διοικητικών συμβουλίων στα θέματα οργάνωσης και λειτουργίας των εταιρειών, ζητώντας την καλύτερη δυνατόν διαχείριση των επιχειρήσεων λιμένων.

Αναλυτικά οι εκπρόσωποι από τα 12 λιμάνια της χώρας που παρέστησαν στη σύσκεψη ήταν των: Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Αλεξανδρούπολης, Καβάλας, Βόλου, Πάτρας, Ηγουμενίτσας, Κέρκυρας, Ραφίνας, Λαυρίου, Ελευσίνας και Ηρακλείου.

Παράλληλα, ο κ. Ανωμερίτης έλαβε μέρος σε διυπουργική σύσκεψη, στην οποία συμμετείχαν επίσης οι υπουργοί Οικονομίας και Ανάπτυξης και Πολιτισμού, με θέμα τις επενδυτικές πρωτοβουλίες του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης. Στη σύσκεψη συμφωνήθηκε να μη μεταβληθεί καθεστώς του λιμένος και να παραμείνει ανώνυμη εταιρεία υπό τον έλεγχο του κράτους. Επίσης, αποφασίστηκε για την αξιοποίηση της χερσαίας ζώνης να συσταθεί θυγατρική εταιρεία, η οποία μέσα από τις διαδικασίες των οικονομικών ή τεχνικών συμβούλων ή άλλων να αποτυπώσει τις δράσεις που θα γίνουν προς αυτήν την κατεύθυνση.

Σε υψηλά επίπεδα η αγορά ξηρού φορτίου

Από την Overseas Agency Ltd

Σημαντική άνοδο παρουσίασε η ναυλαγορά ξηρού φορτίου την περίοδο που εξετάζουμε, με τους δείκτες να καταγράφουν αύξηση που έφτασε σε ορισμένες περιπτώσεις και το 19%. Συγκεκριμένα, ο Baltic Dry ξεπέρασε τις 2.000 μονάδες, αφού από την τελευταία μας ανασκόπηση κέρδισε 255 μονάδες σε ποσοστό 13,9%, κλείνοντας στις 2.088. Αρκετά μεγαλύτερη ήταν η βελτίωση για το δείκτη των Panamaxs, ο οποίος κερδίζοντας 338 μονάδες, ένα ποσοστό της τάξεως του 19%, έκλεισε και αυτός άνω των 2.000 μονάδων, στις 2.110. Πιο ήπια ήταν η άνοδος για το δείκτη των Capes, με τον τελευταίο να κερδίζει 220 μονάδες και να διαμορφώνεται στις 2.722, ενώ τέλος ο δείκτης των Handymaxes οδεύει τάχιστα προς τις 13.000 μονάδες, αφού έχει κερδίσει 1.848 μονάδες, ποσοστό 16,8%, κλείνοντας στις 12.859.

Αντιθέτως, στο χώρο των δεξαμενοπλοίων η ναυλαγορά έχει υποστεί σημαντική πτωτική διόρθωση. Αρκεί να αναφερθεί πως οι ναύλοι για ένα VLCC ή ένα Suezmax, που λίγο πριν από την έναρξη του πολέμου στο Ιράκ βρίσκονταν γύρω στις 100.000 και 75.000 δολάρια την ημέρα αντίστοιχα, τώρα έχουν υποτετραπλασιαστεί.

Η κατάσταση της ναυλαγοράς έχει εμφανώς επηρεάσει το χώρο των αγοραπωλησιών. Ως αποτέλεσμα, το ενδιαφέρον για μεταχειρισμένα φορτηγά εξακολουθεί αμειωτό, γεγονός που αντικατοπτρίζεται στον αριθμό των πράξεων που έλαβαν χώρα τον τελευταίο μήνα. Στον αντίποδα, ενώ η περίοδος που εξετάζουμε ξεκίνησε θετικά για τα δεξαμενόπλοια, η πώση των ναύλων, σε συνδυασμό με τους επιβαλλόμενους νέους κανονισμούς και τις απαγορεύσεις για τα μονού τοιχώματος πλοία, έχει καταστήσει τους υποψήφιους αγοραστές επιφυλακτικούς, με αποτέλεσμα ένα μειωμένο αριθμό πράξεων τελευταία. Στις διαλύσεις, τα επίπεδα των τιμών παρουσίασαν έντονα ανοδικές τάσεις από τα μέσα Μαρτίου έως και τις αρχές Απριλίου, οπότε και η αγορά έδειξε σημάδια σταθεροποίησης. Κύριος λόγος ήταν η έλλειψη προσφοράς τανάζ λόγω των υψηλών επιπέδων των ναύλων. Η Ινδία είχε για μία ακόμη φορά τον πρωταρχικό ρόλο έναντι των κύριων ανταγωνιστών της. Παρ' όλα αυτά, την τελευταία εβδομάδα, η Κίνα φαίνεται να παίρνει τα νύια καθώς δείχνει να προσφέρει τις υψηλότερες τιμές στην αγορά.



- Consulting
- Engineering
- Training
- Software

International Business Solutions S.A.

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 & Iron 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



Στην ιταλική προεδρία μεταφέρεται η απελευθέρωση των λιμανιών

Το θέμα της απελευθέρωσης των λιμανιών θα μεταφερθεί τελικώς στην ιταλική προεδρία, διότι κατά τη συνεδρίαση της Ομάδας Ναυτιλιακών Μεταφορών διαπιστώθηκε ότι η διαδικασία της δεύτερης ανάγνωσης θα γίνει στις 23 Ιουλίου, ενώ η ενδεχόμενη συνδιαλλαγή θα πρέπει να έχει ολοκληρωθεί έως τις 17 Σεπτεμβρίου 2003.

Πάντως, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δήλωσε ότι διατηρεί τις επιφυλάξεις της για 2-3 θέματα απέναντι στις προτάσεις του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Αυτά όμως θα πάνε στις επόμενες συνεδριάσεις και επομένως δεν θα απασχολήσουν σε επίπεδο συνδιαλλαγής την ελληνική προεδρία. Παράλληλα, πρόταση για την απαγόρευση πλόων σε μεγάλες περιοχές, περίπου 200 μιλίων από τις ακτές, για ορισμένου τύπου πλοία, έθεσαν κράτη-μέλη της Ε.Ε. και συγκεκριμένα η Ισπανία, η Γαλλία, η Ιρλανδία, η Πορτογαλία και το Ηνωμένο Βασίλειο. Τα κράτη-μέλη ζητούν να επιβληθούν περιορισμοί στη διέλευση των πλοίων μεταφοράς βαρέος πετρελαίου διαμέσου των περιοχών τους και να γίνεται μόνο με δεξαμενόπλοια διπλού τοιχώματος.

Για την πρόταση αυτή ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Ανωμερίτης δήλωσε ότι η πρόταση παραπέμφθηκε προς εξέταση στον ΙΜΟ για αποφυγή των παρενεργειών στο διεθνές και ευρωπαϊκό εμπόριο από το ενδεχόμενο λήψης μονομερών αποφάσεων, τονίζοντας χαρακτηριστικά πως «δεν πρόκειται για θαλάσσια πάρκα ή δημιουργία οικολογικών θαλασσίων ζωνών, αλλά για ζώνες στην ουσία οικονομικού ενδιαφέροντος και αυτά τα θέματα είναι εξαιρετικά σημαντικά και δεν μπορεί να λαμβάνονται ούτε με μονομερείς αποφάσεις, παραδείγματος χάριν της Γαλλίας και της Ισπανίας, ούτε μπορεί να λαμβάνονται με αποφάσεις του Συμβουλίου Υπουργών, είναι θέματα του ΙΜΟ κατ' επιταγή των διαδικασιών του Δικαίου της Θάλασσας».

«Το Συμβούλιο λαμβάνει υποσημείωση τις απόψεις που εξέφρασαν η γαλλική αντιπροσωπία και άλλες αντιπροσωπίες, καθώς και τις παρατηρήσεις της Επιτροπής. Είμαι βέβαιος ότι αποτελούν πολύτιμη συμβολή στο πλαίσιο του καθορισμού των συντονισμένων δράσεων - θέσεων μιας στις σχετικές συζητήσεις που διεξάγονται στον ΙΜΟ».

Νέα αεροπορική σύνδεση Αθήνας-Κωστάντζας από την Tarom

Οι ρουμανικές αερογραμμές εγκαινίασαν μια νέα αεροπορική σύνδεση μεταξύ της Αθήνας και της Κωστάντζας. Η πτήση θα εκτελείται τρεις φορές την εβδομάδα με αεροσκάφη τύπου ATR 42. Η νέα πτήση προσφέρει τη μοναδική εύκολη και απευθείας πρόσβαση της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας προς το μεγαλύτερο λιμάνι της Ρουμανίας. Η Tarom, εξάλλου, προσφέρει ανταγωνιστικούς ναύλους και ταξιδιωτικά πακέτα τόσο για τη ναυτική όσο και επιχειρηματική κοινότητα. Η Tarom συνδέει επίσης με καθημερινές πτήσεις την Αθήνα με το Βουκουρέστι. Οι πτήσεις από την Αθήνα εκτελούνται σε εξαιρετικά

βολικές ώρες για το σύγχρονο επαγγελματία, προσφέροντας τη δυνατότητα για αυθημερόν επιστροφή από τη Ρουμανία. Επίσης από τη Θεσσαλονίκη εκτελούνται προς τη ρουμανική πρωτεύουσα πέντε πτήσεις την εβδομάδα. Ο στόλος της Tarom αποτελείται αποκλειστικά και μόνον από σύγχρονα αεροσκάφη δυτικής τεχνολογίας τύπου Boeing 737, Airbus A310 και ATR 42.



Οι σπουδαστές της Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού Χίου παραλαύουν την 25η Μαρτίου με στολή δοκίμου αξιωματικού Ε.Ν. για πρώτη φορά ύστερα από 20 και πλέον έτη.

Boeing 737-700





SECURITY

One ISPS Code. One Deadline. One Perspective.

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

QMS provides

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

Let QMS be your choice



Το μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας

Για τις διεθνείς συνθήκες λειτουργίας των ναυτιλιακών εταιρειών διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων και στις επιπτώσεις που έχουν αυτές για τη λιμενική βιομηχανία, μίλησε ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος του ΟΛΠ Α.Ε. κ. Σωτήρης Θεοφάνης στη διάρκεια συνεδρίου, που πραγματοποιήθηκε από το Ελληνοβρετανικό Επιμελητήριο στο λιμάνι του Πειραιά με τίτλο «Το Μέλλον της Ελληνικής Ναυτιλίας και οι διεθνείς διαστάσεις της».

Ο κ. Θεοφάνης, αναπτύσσοντας με εισήγησή του το θέμα περί «θεσμικού πλαισίου του λιμενικού χώρου και τις επιπτώσεις του στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών», σημείωσε το ρόλο των συγχωνεύσεων και των συμφωνιών στη συγκεντροποίηση της ναυτιλιακής μεταφοράς, καθώς και τον ισχυρό ανταγωνισμό και τα οριακά κέρδη που αυτός συνεπάγεται.

Σχετικά με τις προοπτικές της διεθνούς ναυτιλίας διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων, σημείωσε ότι αυτές είναι μάλλον αντιφατικές, παρότι το τελευταίο διάστημα εμφανίζεται μια ισχυρή τάση ανόδου στους ναύλους φορτίων, η οποία όμως δεν μπορεί να προβλεφθεί με ασφάλεια πως θα διαρκέσει, επισημαίνοντας επίσης ότι οι εξαγωγές της Άπω Ανατολής και ιδιαίτερα της Κίνας αποτελούν σήμερα τον κύριο παράγοντα αισιοδοξίας μεταξύ των ναυτιλιακών εταιρειών μεταφοράς των εμπορευματοκιβωτίων.

Ο πρόεδρος του ΟΛΠ, αναφερόμενος στις επιπτώσεις που έχουν στα λιμάνια οι συνθήκες αγοράς και η πολιτική στο χώρο της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, επισήμανε τόσο τη διάδοση δραστηριοτήτων των θυγατρικών εταιρειών λειτουργίας λιμένων των ναυτιλιακών εταιρειών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, όσο και την επέκταση των εταιρειών λειτουργίας λιμενικών εγκαταστάσεων.

Ο κ. Θεοφάνης πρόσθεσε ότι στις συνθήκες αυτές, στις περισσότερες περιπτώσεις, οι λιμενικές αρχές αναλαμβάνουν έναν παθητικό ρόλο, αυτόν του κυρίου γης που εκμισθώνει απλώς τις λιμενικές εγκαταστάσεις.

Για τις προοπτικές και τη λειτουργία της ελληνικής λιμενικής βιομηχανίας, ο κ. Θεοφάνης επισήμανε την τεράστια αλλαγή που έχει επιτευχθεί τα τελευταία χρόνια με τη μετατροπή των λιμένων σε ανώνυμες εταιρείες και την εισαγωγή του Λιμένα Θεσσαλονίκης στο Χρηματιστήριο, όπως και την αναμενόμενη εισαγωγή του ΟΛΠ στο ΧΑΑ.

Στη συνέχεια, ο πρόεδρος του ΟΛΠ αναφέρθηκε στο θεσμικό καθεστώς στην Ευρωπαϊκή Ένωση και ιδιαίτερα στο σχέδιο της κοινοτικής οδηγίας για την απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών. Σημείωσε ότι «από την αρχική του μορφή το σχέδιο έχει υποστεί σημαντικές αλλαγές, οι οποίες του δίδουν μεγαλύτερη συνάφεια με τις πραγματικές συνθήκες που επικρατούν στην ευρωπαϊκή λιμενική αγορά. Ωστόσο, απομένει να αποδειχθεί αν μέσα από τη διαδικασία της συναπόφασης θα οδηγηθούμε σε ένα ουσιαστικό λειτουργικό εργαλείο».

Τέλος, σημείωσε ότι «μένουν ακόμη ανοικτά, σε κάποιο βαθμό, ζητήματα όπως το θέμα της αυτοεξυπηρέτησης, το θέμα των περισσότερων του ενός λειτουργών των λιμενικών εγκαταστάσεων καθώς και αυτό της περιόδου παραχώρησης χώρων». Στάθηκε ιδιαίτερα στο θέμα του κώδικα του IMO για την ασφάλεια, ISPS, καθώς και του κοινοτικού κανονισμού με τον οποίο κυρώθηκε ο συγκεκριμένος κώδικας στις χώρες της Ε.Ε., όπως επίσης και στο αναμενόμενο σχέδιο οδηγίας για την ασφάλεια στις λιμενικές εγκαταστάσεις που θα αναφέρεται και στη χερσαία περιοχή πέρα από την «επιφάνεια λιμένος πλοίου».

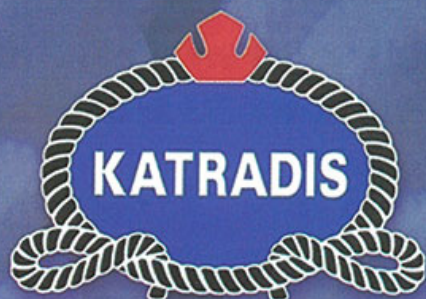
Πέρας εργασιών για την Επιτροπή Διαχείρισης Κρίσεων για το Ιράκ

Έκλεισε τον κύκλο της η ειδική επιτροπή την οποία είχε συστήσει το ΥΕΝ για την αντιμετώπιση των προβλημάτων λόγω του πολέμου στο Ιράκ.

«Χάρis στην καθημερινή παρακολούθηση όλων των πλοίων που κινήθηκαν στον Περσικό Κόλπο από το Ενιαιο Κέντρο του ΥΕΝ και στην καθοδήγησή τους, κανένα ελληνικό πλοίο ούτε μέλος των πληρωμάτων τους εκτέθηκε σε κίνδυνο εξαιτίας του πολέμου», υπογράμμισε σχετικά με

το θέμα ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης.

Να σημειωθεί ότι κατά τη διάρκεια των πολεμικών επιχειρήσεων στον Περσικό Κόλπο κατέπλευσαν στην ευρύτερη περιοχή συνολικά 65 πλοία ελληνικού νοπολογίου και ελληνικών συμφερόντων, στα οποία επέβαιναν 1.625 ναυτικοί. Από αυτά ήδη τα 45 έχουν εξέλθει του Κόλπου.



KATRADIS MARINE ROPES INDUSTRY S.A.

ESTD 1936

Passion for Quality Perfection



**SINGLE & DOUBLE BRAIDED ROPES
MADE OF **POLYPROPYLENE**, **NYLON** & **POLYESTER**,
MIXED MOORING ROPES & TAILS FOR TANKERS,
SHIP TO SHIP & DOCKSIDE RUBBER FENDERS, STEEL WIRE ROPES,
ANODES, STUDLINK CHAINS & ANCHORS,
MARINE PAINTS "SHARK", SAFETY EQUIPMENT,
CONTAINER SECURING SYSTEMS, ALLOY STEEL LIFTING CHAINS,
PORT DEVELOPMENT EQUIPMENT,
250T TESTING SERVICES**



MEMBER OF INTERTANKO & U.S. CORDAGE INSTITUTE

HEAD OFFICE: 11 Psarron str. 186 48 Piraeus - Greece, phone: +3010 4060 300 - 499 (200 lines)

fax: +3010 4626268, url: www.katradis.com, e-mail address: info@katradis.com



Νέα δεδομένα για τη ναυπ/στική ζώνη με την ίδρυση της ΝΑΖΩΠΕΙ

Ολοκληρώθηκαν οι εργασίες για τη λήψη μέτρων που αφορούν την αναζωογόνηση της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης Πειραιά και την ανάδειξή της σε ρυθμιστικό παράγοντα της ναυπηγικής

βιομηχανίας της χώρας. Από τις συζητήσεις που διεξήχθησαν μεταξύ του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργου Ανωμερίτη, του υφυπουργού Ανάπτυξης Αλέκου Καραλάφτη και του προέδρου του ΟΛΠ Σωτήρη Θεοφάνη, προέκυψαν οι εξής αποφάσεις:

1. Ιδρύεται Ανώνυμη Αναπτυξιακή Εταιρεία με τον τίτλο Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Πειραιά Α.Ε. (ΝΑΖΩΠΕΙ Α.Ε.).
2. Καθορίστηκε η Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Πειραιά ως Βιομηχανική, Επιχειρηματική Περιοχή (ΒΕΠΕ) σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 2545/97.
3. Έγιναν δεκτές οι προτάσεις αναδιατύπωσης-τροποποίησης του Π.Δ. 245/99 για τις διαδικασίες εγγραφής των ναυπηγοεπισκευαστικών επιχειρήσεων στο Μητρώο.
4. Έγιναν δεκτές οι προτάσεις αναδιατύπωσης-τροποποίησης του Π.Δ. 187/99 για τον καθορισμό κατηγοριών κατάρταξης των ναυπηγοεπισκευαστικών επιχειρήσεων.
5. Ολοκληρώθηκαν από το ΥΕΝ και τον ΟΛΠ οι διεργασίες με τους δήμους Δραπετσώνας, Κερατσινίου και Περύματου και μέχρι το τέλος του μήνα, μετά από κοινές συναντήσεις Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, Τοπικής Αυτοδιοίκησης, ΟΛΠ και ΥΕΝ, θα ανακοινωθούν οι δράσεις για κάθε δήμο.
6. Αμέσως μετά το Πάσχα θα διοργανωθεί στο ΥΕΝ κοινή σύσκεψη Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, Εργατικού Κέντρου Πειραιά, ΟΛΠ, υπουργείου Ανάπτυξης και ΥΕΝ για την τελική ενεργοποίηση του Μητρώου Ναυπηγοεπι-

σκευαστικών Επιχειρήσεων.

7. Ενεργοποιείται το ειδικό Πρόγραμμα Κατάρτισης, Απασχόλησης και Αυτοαπασχόλησης του υπ. Εργασίας, κόστους 6 δισ. δρχ.

Σύμφωνα με το ΥΕΝ, με τη δημιουργία της ΝΑΖΩΠΕΙ Α.Ε. οι αδύναμες λόγω του μεγέθους τους, αλλά σημαντικές και έμπειρες μικρές εταιρείες της Ζώνης, θα αποκτήσουν ενιαία έκφραση συμφερόντων μέσα από έναν αναπτυξιακό φορέα, ο οποίος θα κινείται προς την κατεύθυνση της διεύρυνσης και της προώθησης των συμφερόντων των επιχειρήσεων της ευρύτερης περιοχής Πειραιά, ενισχύοντας ταυτόχρονα τον υγιή και ανόθευτο ανταγωνισμό των επιχειρήσεων της Ζώνης.

Αξίζει να σημειωθεί πως το 51% του μετοχικού κεφαλαίου θα ανήκει πάντα στον ΟΛΠ Α.Ε. ενώ στο 11μελές διοικητικό συμβούλιο της ΝΑΖΩΠΕΙ Α.Ε. υποχρεωτικά μετέχουν εκπρόσωποι του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, του Βιοτεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, του Εργατικού Κέντρου Πειραιά, της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Πειραιά και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Η διάρκεια της εταιρείας ορίζεται στα 50 έτη (από 30 χρόνια που ισχύει τώρα).

«Η ίδρυση της ΝΑΖΩΠΕΙ θα λειτουργήσει ως υποστήριξη των τοπικών επιχειρήσεων αξιοποιώντας οικονομίες κλίμακας και θα τις βοηθήσει στην ανάπτυξη της επιχειρηματικής τους εκπροσώπησης και δραστηριότητας στο εξωτερικό», επισήμανε ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος του ΟΛΠ, Σωτήρης Θεοφάνης ενώ ο κ. Ανωμερίτης, τόνισε ότι «η ίδρυση αυτής της εταιρείας αποτελεί το πιο σημαντικό εργαλείο ενεργοποίησης ενός θεσμικού πλαισίου, το οποίο μπορεί να οδηγήσει σε νέους αισιόδοξους δρόμους έναν κοιμώμενο γίγαντα της βιομηχανικής Ελλάδας».

BUNKERING AEGEAN STATION

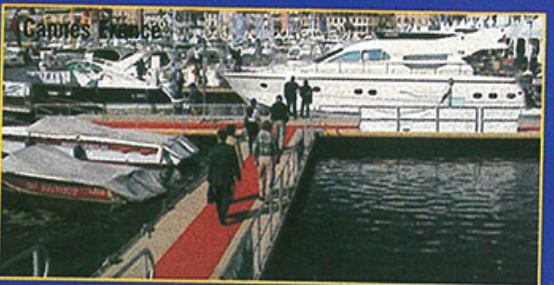
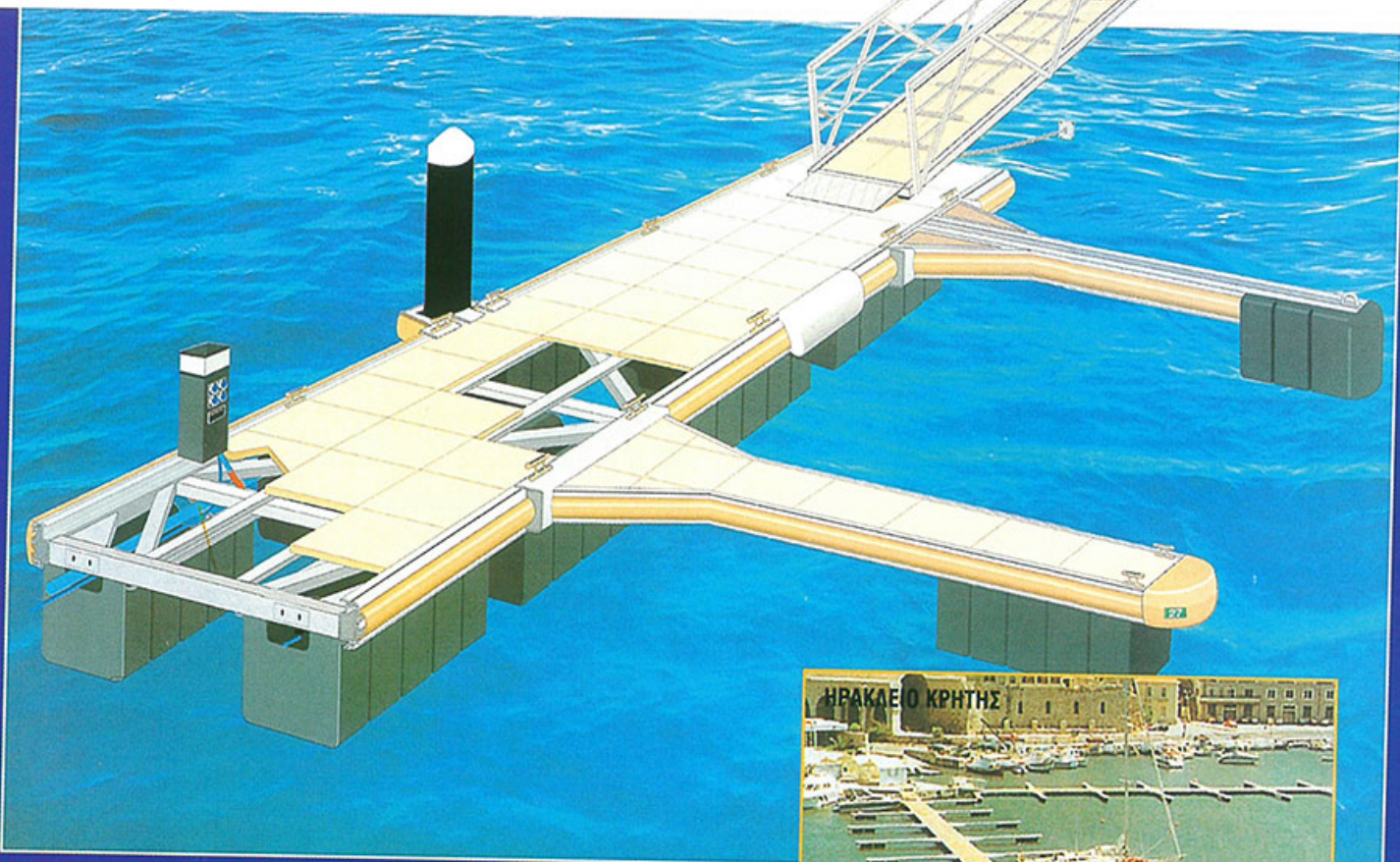
Gibraltar

Piraeus

Fujairah
KHOR-FAKKAN

TEL: +30 210 4292530 FAX: +30 210 4292595 E-mail: aegeanoil@otenet.gr

Η παγκόσμια λύση στην κατασκευή Πλωτών προβλητών και εξεδρών



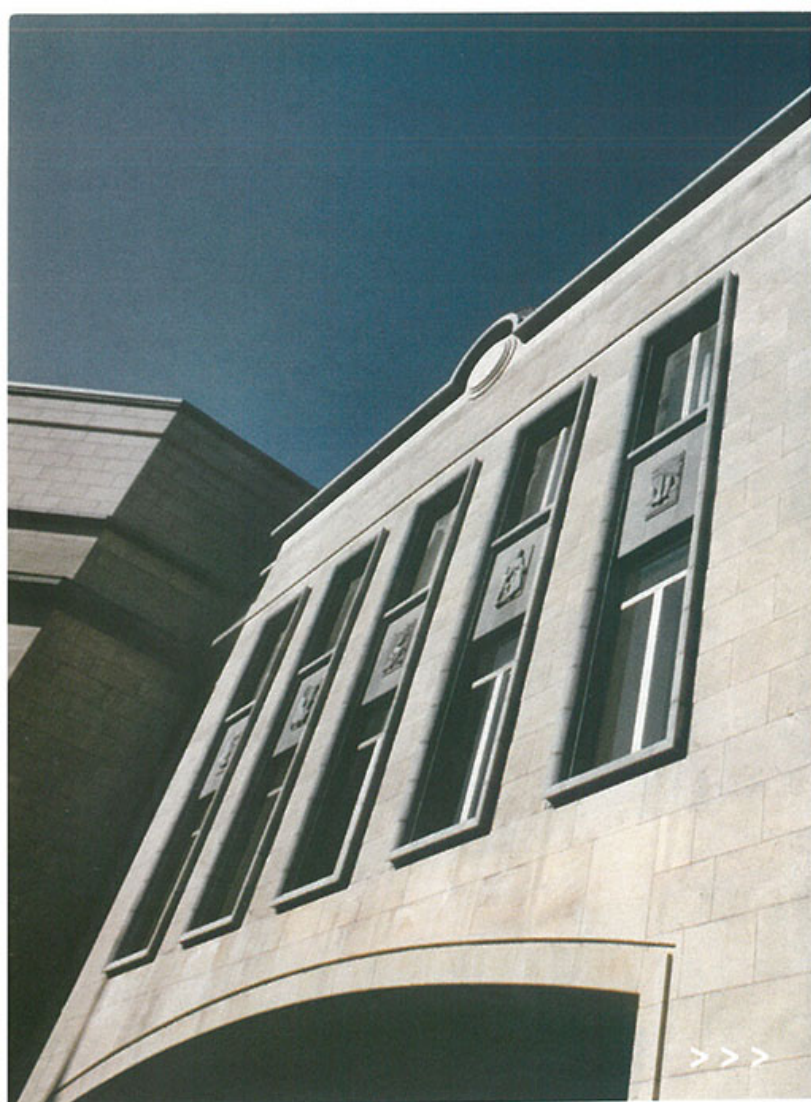
Η ψυχαγωγία, τα θαλάσσια sports,
το yachting, οι θαλάσσιες μεταφορές,
είναι οι τομείς που μας διαφημίζουν

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



ELITE YACHTING LTD
Αποκλειστικός αντιπρόσωπος για Ελλάδα και Κύπρο

Α. Αλίμου 52, 174 55 Άλιμος, Τηλ.: 210.98.51.122
Fax: 210.98.51.199, e-mail: eliteyac@otenet.gr



Άρθρο της Δρος Άννας Μπρεδήμα - Σαββοπούλου

Οι ευρωπαϊκοί κοινωνικοί εταίροι απηχούν τις ελληνικές θέσεις για την απόσυρση πετρελαιοφόρων μονού κύτους

Στις 27/3/03, η Ολομέλεια της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής υιοθέτησε γνωμοδότηση επί του σχεδίου κανονισμού που τροποποιεί τον κανονισμό 417/2002 για την εσπευσμένη σταδιακή απόσυρση των πετρελαιοφόρων μονού κύτους, με εισηγήτρια τη δρα Άννα Μπρεδήμα-Σαββοπούλου (Ελλάδα, Ομάδα 1 Εργοδοτών) και εμπειρογνώμονα τον κ. Γ. Πανόπουλο. Η γνωμοδότηση, που υιοθετήθηκε με 100 ψήφους υπέρ, 10 κατά και 10 αποχές, εστάλη αμέσως στο Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών που συνεδρίαζε επί του θέματος την ίδια ημέρα, καθώς και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.

Η γνωμοδότηση στο σκεπτικό της απηχεί τον προβληματισμό του ελληνικού και του κοινοτικού εφοπλισμού. Καταλήγει στην κατ' αρχήν αποδοχή της πρότασης κανονισμού με παράλληλη παραπομπή στον IMO, με στόχο πιο ευέλικτο χρονοδιάγραμμα σταδιακής απόσυρ-

σης των πετρελαιοφόρων μονού κύτους.

Η ΕΟΚΕ λυπάται που δεν υλοποιήθηκαν οι επανειλημμένες εκκλήσεις της (στις γνωμοδοτήσεις της για τις δέσμες Erika I και II) για τη λήψη συγκεκριμένων μέτρων. Οι συνθήκες του ατυχήματος του «Prestige» εγείρουν ερωτήματα, που πρέπει να εξεταστούν με προσοχή, για να μπορέσουν να ληφθούν λογικά, εφικτά και αναλογικά μέτρα, τα οποία θα αντιμετωπίζουν τις αιτίες παρόμοιων ατυχημάτων. Επομένως, η διερεύνηση των αιτιών του ατυχήματος και η αποζημίωση των θυμάτων αποτελούν ύψιστη προτεραιότητα.

Σύμφωνα με τις επιταγές του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου του Γκέτεμποργκ, τα ισχύοντα μέτρα θα πρέπει να υποβληθούν σε αξιολόγηση του αντικτύπου τους στην αειφορία, η οποία να καλύπτει τις πιθανές οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές τους επιπτώσεις. Απαιτείται επείγοντως μια ανάλυση κόστους/οφέλους, στην οποία θα στηριχθεί μια ισορροπημένη σφαιρική πολιτική.

Η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι υπάρχει επιτακτική ανάγκη να εφαρμοστούν όσο το δυνατόν νωρίτερα και αυστηρά οι

δέσμες μέτρων Erika I και II και να θεσπιστεί επείγοντως και κατά προτίμηση σε επίπεδο Ε.Ε., από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, ένα καθεστώς για τα αγκυροβόλια καταφυγής και ένα σχέδιο αντιμετώπισης των καταστάσεων έκτακτης ανάγκης, με σαφή προσδιορισμό των αρμόδιων αρχών για τη βοήθεια των πλοίων που αντιμετωπίζουν δυσκολίες.

Η ΕΟΚΕ ζητεί:

- Την αυστηρότερη εφαρμογή της οδηγίας για τον έλεγχο από το κράτος του λιμένα.
- Όσο το δυνατόν ταχύτερη θέση σε εφαρμογή της οδηγίας για τη μεγαλύτερη διαφάνεια των νηογνομόνων.
- Την κύρωση από τα κράτη-μέλη της Ε.Ε. της σύμβασης για τις επικίνδυνες και βλαβερές ουσίες και της σύμβασης για τα καύσιμα δεξαμενής πλοίων.
- Την εφαρμογή από τα κράτη-μέλη της Ε.Ε. της σύμβασης του 1990 για την πρόληψη, τη διαχείριση και τη συνεργασία στον τομέα της πετρελαιοειδούς ρύπανσης (σύμβαση OPRC).
- Την αυστηρότερη εφαρμογή της σύμβασης για τα πιστοποιητικά, την εκπαίδευση και την τήρηση φυλακών των ναυτικών (STCW 78/95).

Εν όψει των σοβαρών κοινωνικοοικονομικών επιπτώσεων και του διεθνούς χαρακτήρα της ναυτιλίας, τα κράτη-μέλη της Ε.Ε., με ταχείες διαδικασίες, θα πρέπει να επιδιώξουν να εισαγάγουν μέσω του IMO, προς παγκόσμια εφαρμογή, ένα ικανοποιητικό χρονοδιάγραμμα για την εσπευσμένη σταδιακή απόσυρση των πετρελαιοφόρων μονού κύτους, το οποίο να συμφωνεί με το χρονοδιάγραμμα του νόμου για τη ρύπανση από το πετρέλαιο (Oil Pollution Act) των ΗΠΑ. Η πρωτοβουλία της Ε.Ε. θα πρέπει να αναληφθεί χωρίς να θίγεται το δικαίωμα και η υποχρέωση εξασφάλισης έγκαιρης και επαρκούς προστασίας του περιβάλλοντος σε επίπεδο Ε.Ε.

Η ΕΟΚΕ τάσσεται υπέρ της απαγόρευσης των πετρελαιοφόρων μονού κύτους για τη μεταφορά των πιο ρυπογόνων βαρέων κλασμάτων πετρελαίου. Στο πλαίσιο αυτό θα μπορούσαν να προβλεφθούν εξαιρέσεις, όπου αυτό ενδείκνυται.

Η προτεινόμενη απαγόρευση των πετρελαιοφόρων μονού κύτους νεκρού βάρους 600-5.000 τόνων θα πλήξει σοβαρά τις δραστηριότητες θαλάσσιας μεταφοράς καυσίμων στην Ε.Ε. και θα θέσει σε κίνδυνο τον εφοδιασμό των νησιών και άλλων τοποθεσιών που εξαρτώνται από τις θαλάσ-

σιες μεταφορές για το πετρέλαιό τους. Επομένως, τα μέτρα απαγόρευσης θα μπορούσαν να εφαρμοσθούν προοδευτικά για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους νεκρού βάρους άνω των 5.000 τόνων.

Η Ε.Ε. θα πρέπει να προτείνει στον IMO να ορίσει, στο πλαίσιο της σύμβασης MARPOL, περιοχές εξαιρετικά ευαίσθητες από περιβαλλοντική άποψη ως «περιοχές προς αποφυγή» από τα πετρελαιοφόρα που μεταφέρουν βαρύ αργό πετρέλαιο. Η Ε.Ε. και ο IMO θα πρέπει να συνεργαστούν για να θεοπίσουν, σε συμφωνία με τη σύμβαση SOLAS, συστήματα υποχρεωτικής δρομολόγησης κατά μήκος των ακτών της Ε.Ε. για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους που μεταφέρουν ρυπογόνα υψηλότερα κλάσματα πετρελαίου.

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

Επιμέλεια:

Ηλίας Μνισίας

Η βελτίωση της ναυτιλίας κοντινών αποστάσεων θα υποστηριχθεί με κοινοτικά κονδύλια και νέες καινοτόμες νομοθεσίες

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενέκρινε προσφάτως σειρά μέτρων για τη βελτίωση της ναυτιλίας κοντινών αποστάσεων. Κατά την αντιπρόεδρο De Palacio, η ναυτιλία κοντινών αποστάσεων πρέπει να υποστηριχθεί από τους ευρωπαϊκούς φορείς, αφού παρουσιάζει εξαιρετικά κερδοφόρα αλλά και ανοδική πορεία. Σύμφωνα με την Ισπανίδα επίτροπο, η βελτίωση της ναυτιλίας κοντινών αποστάσεων θα αποσυμφορήσει άμεσα και αποτελεσματικά τις ήδη επιβαρυνμένες ευρωπαϊκές οδικές αρτηρίες. Η Επιτροπή πρότεινε, λοιπόν, 14 μέτρα που αφορούν τόσο άμεσες νομοθετικές μεταρρυθμίσεις όσο και καθαρά τεχνικές, αλλά και διοικητικές τροποποιήσεις στις εθνικές πρακτικές των κρατών-μελών. Ανάμεσα στα μέτρα προτείνονται πέντε μεταρρυθμίσεις καθαρά νομικής φύσεως, όπως η άμεση ισχύς του προγράμματος «Marco Polo» και της οδηγίας σχετικά με την ευθυγράμμιση των εθνικών νομοθεσιών που αφορούν τόσο τις λιμενικές υπηρεσίες όσο και τις απαιτήσεις των ευρωπαϊκών λιμένων. Επίσης προτείνονται τέσσερις μεταρρυθμίσεις τεχνικής φύσεως, όπως η ευθυγράμμιση των νομοθεσιών σχετικά με τους τελωνειακούς ελέγχους και η συστηματική επεξεργασία των προβλημάτων που εμποδίζουν την ομαλή πορεία του χώρου, αλλά και η υποστήριξη της υπάρχουσας τεχνολογικής υποδομής των εμπλεκόμενων φορέων. Τέλος, προτείνονται τέσσερα μέτρα διοικητικής φύσεως όπως η συλλογή στατιστικών στοιχείων, η πανευρωπαϊκή προώθηση στο ευρύ κοινό της σημαντικής προσφοράς της ναυτιλίας κοντινών αποστάσεων και η ίδρυση τοπικών γραφείων, που θα συντονίζουν την προώθηση των παραπάνω νέων πρωτοβουλιών.

Τροποποίηση των διατάξεων της MARPOL επιθυμούν οι 15 Ευρωπαίοι εταίροι

Ο γ.γ. του IMO κ. William O' Neil δέχθηκε, στις 10 Απριλίου, από όλα τα κράτη-μέλη της Ε.Ε. μια σειρά από επίσημες προτάσεις για την τροποποίηση ορισμένων διατάξεων της συνθήκης MARPOL.

Οι «15» ζητούν την επιτάχυνση της διαδικασίας απόσυρσης των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος αλλά και την άμεση απαγόρευση μεταφοράς βαρέων κλασμάτων πετρελαίου σε δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος. Οι προτάσεις θα διανεμηθούν σε όλα τα κράτη-μέλη του IMO, ούτως ώστε να διαμορφωθεί μια πλήρης εικόνα σχετικά με το πολύπλοκο αυτό θέμα που θα συζητηθεί στη συνεδρίαση του Marine Environment Protection Committee (MEPC) στο Λονδίνο τον ερχόμενο Ιούλιο.

Ο γ.γ. του Οργανισμού επανασυνέστη την Informal

Group of Experts, η οποία είχε κληθεί να εξετάσει ενδεχόμενες νομοθετικές αλλαγές μετά το ναυάγιο του «Erika». Η Ομάδα θα εξετάσει εκ νέου τον αριθμό των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος που ενδεχομένως να επηρεάσει η νέα νομοθεσία, την ικανότητα των ναυπηγείων για την παραγωγή νέων δεξαμενόπλοιων κ.ά. Η Ομάδα μέσα σε πραγματικά ελάχιστο διάστημα θα πρέπει να έρθει σε επαφή και να επεξεργαστεί τις απόψεις και προτάσεις κρατών αλλά και εμπλεκόμενων φορέων και εμπειρογνομόνων. Η εργασία της Ομάδας θα πρέπει να έχει οπωσδήποτε ολοκληρωθεί μέχρι τον ερχόμενο Μάιο. Ο κ. O' Neil έχει τονίσει πρόσφατα, τόσο στην κα De Palacio όσο και στον κ. Ανωμερίτη, ότι ο μοναδικός φορέας - οργανισμός που θα πρέπει να νομοθετεί σε διεθνές επίπεδο για θέματα θαλάσσιας ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος είναι και θα πρέπει να παραμείνει ο IMO. Η ανοικτή αντιπαράθεση των ευρωπαϊκών οργάνων με τους υψηλόβαθμους του IMO σχετικά με το θέμα αυτό είναι πλέον ευρέως γνωστή.

Ισχυρή ευρωπαϊκή παρουσία στους διεθνείς οργανισμούς επιθυμούν και υποστηρίζουν οι ευρωβουλευτές

Η Ολομέλεια του Ευρωκοινοβουλίου ενέκρινε την έκθεση του Βρετανού ευρωβουλευτή κ. Brian Simpson, που αφορούσε το σύνολο των εξωτερικών σχέσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον τομέα των μεταφορών. Η έκθεση τασόταν υπέρ της πλήρους συμμετοχής της Ε.Ε. στη Διεθνή Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) και στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO). Σύμφωνα με την άποψη του Βρετανού ευρωβουλευτή, η συμμετοχή της Ε.Ε. ως πλήρους μέλους στους διεθνείς οργανισμούς εξασφαλίζει τη συνοχή μεταξύ κοινοτικού και διεθνούς δικαίου. Μέχρις ότου ολοκληρωθεί όμως η πλήρης συμμετοχή αυτή, θα πρέπει τα κοινοτικά συμφέροντα να διασφαλιστούν μέσω μεταβατικών ρυθμίσεων.

Σε ό,τι αφορά στις αεροπορικές μεταφορές, οι ευρωβουλευτές, μεταξύ άλλων, επισημαίνουν τις σοβαρές συνέπειες των διμερών συμφωνιών ανοικτών ουρανών και καλούν τα κράτη-μέλη (Ολλανδία, Λουξεμβούργο κ.ά.) να καταγγείλουν τις διμερείς συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών με τρίτες χώρες. Σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές, οι ευρωβουλευτές ζητούν από τις ΗΠΑ να αναγνωρίσουν την επάρκεια των διατάξεων ασφαλείας που εφαρμόζονται στους ευρωπαϊκούς λιμένες. Τέλος, η Ολομέλεια ζήτησε από την Επιτροπή να εξετάσει τις πολυάριθμες φορολογικές αντιξοότητες που αφορούν τους θαλάσσιους μεταφορείς, καθώς το Σώμα υπεραμύνεται της εναρμόνισης των επιπέδων φορολογίας στο ναυτιλιακό τομέα.



CORINTH CANAL

The Shortest Route, The Safest Waterway

The Corinth Canal is a junction of international sea transport and serves ships coming from the Western Mediterranean and Adriatic en route to Eastern Mediterranean and Black Sea ports and vice versa.

The Corinth Canal intersects the Isthmus of Corinth and has a length of 6.343m. The minimum width of the canal at sea level is 24.6m and bottom width of 21m at 8m depth.

Periandros S.A. a wholly owned subsidiary of Sea Containers Ltd., has recently undertaken the operation of the Corinth Canal from the Greek government through a 30 year Concession Agreement.

Committed to develop an enhanced waterway with international standards, **Periandros S.A.** has as its ultimate goal to make the Corinth Canal a model facility catering to the needs of the worldwide maritime industry.

- 24 hrs/day, 365 days/year
- minimum waiting time for vessels
- saving up to 135 nautical miles
- preferable weather conditions

www.corinthcanal.com

Isthmia Corinthias, 200 10 Corinth, Greece,

Tel +30 27410 30880, Fax: +30 27410 30884, e-mail: corinth_canal@periandros.gr

24 Hour Customers Service Department, Tel: +030 27410 30886, Fax: +30 27410 30887



Συναγερμός στους λιμένες της Άπω Ανατολής

>>>



Άμεσες αντιδράσεις είχε η παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα στη δραματική εικόνα που παρουσιάζουν ορισμένες περιοχές της Κίνας όπου έχει ξεσπάσει επιδημία του οξέος αναπνευστικού συνδρόμου. Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας προειδοποιεί όλους τους ταξιδιώτες να αποφεύγουν τις επισκέψεις σε ορισμένες περιοχές της Ασίας, ενώ αρκεί ναυτιλιακοί οργανισμοί και διεθνή συνδικάτα συνιστούν την αποφυγή της επαφής των ναυτικών με ιθαγενείς στα λιμάνια που προσεγγίζουν.

Το οξύ αναπνευστικό σύνδρομο (Severe Acute Respiratory Syndrome - SARS) πρωτοεμφανίστηκε στην επαρχία Guangdong της Κίνας στα μέσα Νοεμβρίου 2002. Από εκείνη την πρώτη περίοδο, κρούσματα της νόσου έχουν παρατηρηθεί σε 17 κράτη της Ασίας, της Ευρώπης και της Αμερικής. Έως σήμερα ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας (ΠΟΥ) έχει καταγράψει 2.781 κρούσματα, από τα οποία 111 ήταν θανατηφόρα. Κατά μέσον όρο το παγκόσμιο ποσοστό θνησιμότητας για τα πιθανά κρούσματα είναι 4%. Η ασθένεια οφείλεται σε έναν κορόνα ιό και προσβάλλει συνήθως άτομα νεαρής αλλά όχι συνήθως παιδικής ηλικίας. Οι περισσότεροι ασθενείς μέχρι σήμερα σχετίζονται με τα ιατρικά επαγγέλματα, τους συγγενείς και φίλους τους, αλλά και με συχνούς ταξιδιώτες. Κατά τους ειδικούς, που ακόμα μέχρι και σήμερα αναζητούν τα πλήρη αίτια και την αποτελεσματικότερη θεραπεία της νόσου, το σύνδρομο αυτό οφείλεται σε ιό που προσβάλλει υγιείς οργανισμούς όταν έρχονται σε εξαιρετικά κοντινή επαφή με ασθενείς. Η επαφή με εκπνευόμενα σταγονίδια και άλλες σωματικές εκκρίσεις πιθανώς να οδηγούν στην εξάπλωση της νόσου σε υγιή άτομα.

Το σύνδρομο είχε ήδη προσβάλει, στις 14 Απριλίου, 1.418 άτομα στην Κίνα και έχουν ήδη καταγραφεί στη χώρα αυτή 64 θάνατοι. Δεύτερη κατά σειράν περιοχή όπου παρατηρείται έντονη εξάπλωση της νόσου είναι το Χονγκ Κονγκ με 1.190 κρούσματα και 47 θανάτους. Τρίτη κατά σειράν χώρα, σύμφωνα με τον ΠΟΥ, είναι ο Καναδάς με 100 πιθανά κρούσματα και 13 θανάτους. Τα περισσότερα κρούσματα στον Καναδά εστιάζονται στο Τορόντο και σχετίζονται με επαγγελματίες στον ιατρικό χώρο και συγγενείς τους. Τα θανατηφόρα κρούσματα της ασθένειας στον Καναδά έχουν επισημανθεί αποκλειστικά και μόνο σε ασθενείς της τρίτης η-

λικίας που έπασχαν και από άλλες ασθένειες. Αρκετά κρούσματα έχουν ήδη καταγραφεί, με πτωτική όμως πορεία, στη Σιγκαπούρη (158 κρούσματα) και στο Βιετνάμ (63 κρούσματα). Στις ΗΠΑ έχουν ήδη νοσήσει 174 ασθενείς, που πιθανόν να έχουν προσβληθεί από το συγκεκριμένο ιό αλλά δεν έχουν αναφερθεί θανατηφόρα περιστατικά.

Ο ΠΟΥ συμβουλεύει την αποφυγή επισκέψεων σε συγκεκριμένες περιοχές του πλανήτη, που καταγράφονται σχεδόν καθημερινά στην ιστοσελίδα του. Κατά το διεθνή οργανισμό, οι επιβάτες που ταξιδεύουν στην Άπω Ανατολή μέσω συγκεκριμένων αεροδρομίων που ανήκουν στην περιοχή οι οποίες χαρακτηρίζονται επικίνδυνες, δεν διατρέχουν άμεσο κίνδυνο.

Οι ειδικοί συμβουλεύουν τους ναυτικούς να αποφεύγουν την επαφή με τους ιθαγενείς πληθυσμούς και να ενημερώνονται τακτικά από τους τοπικούς πράκτορες για την εξάπλωση της νόσου στα λιμάνια που προσεγγίζουν. Σε περίπτωση που υπάρχουν ενδείξεις για πιθανή μόλυνση, οι ασθενείς πρέπει να έρχονται σε άμεση επικοινωνία με εξειδικευμένο ιατρικό προσωπικό και να αποκλείεται η επαφή τους με τα υπόλοιπα μέλη του πληρώματος. Είναι επίσης ενδεδειγμένη η άμεση απομάκρυνση από το πλοίο οποιουδήποτε πιθανού ασθενούς, ενώ παράλληλα συνιστάται και η σχολαστική καθαριότητα των χώρων κοινής χρήσης. Σύμφωνα με τους επιστήμονες, τα συμπτώματα εκδηλώνονται στους ασθενείς συνήθως 2 με 7 μέρες μετά την επαφή με τον ιό, ενώ σε σπανιότερες περιπτώσεις συμπτώματα μπορούν να εκδηλωθούν και στις 10 μέρες. Τα πρώτα συμπτώματα συνήθως συμπεριλαμβάνουν υψηλό πυρετό (38), ρίγη, μυαλγίες, πονοκεφάλους και γενικότερη αδιαθεσία. Αναπνευστικά προβλήματα συνήθως εμφανίζονται μετά 3 έως 7 ημέρες.

Με εγκύκλιο του Κέντρου Ειδικών Λοιμώξεων του υπουργείου Υγείας Πρόνοιας, παρέχονται οδηγίες για την αντιμετώπιση κρουσμάτων της νόσου στα ποντοπόρα πλοία.

Στην εγκύκλιο, που κοινοποιήθηκε από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών στα μέλη της, περιγράφονται τα συμπτώματα και ο τρόπος αντιμετώπισής τους.

Με την ίδια εγκύκλιο της, η ΕΕΕ γνωστοποίησε στα ναυτικά γραφεία ότι οι Αρχές της Σιγκαπούρης έχουν επιβάλει την υποχρέωση σε όλα τα καταπλέοντα πλοία, υποβολής δηλώσεως στις υγειονομικές υπηρεσίες του λιμένα αναφορικά με την κατάσταση υγείας του πληρώματος. Η δήλωση είναι υποχρεωτική και σε περίπτωση μη υποβολής της προβλε-

ται ποινή φυλάκισης και χρηματικό πρόστιμο 5.000 δολαρίων. Ανάλογα προληπτικά μέτρα έχουν ληφθεί και από τις Αρχές της Διώρυγας του Παναμά, οι οποίες έχουν επιβάλει σε όλα τα διερχόμενα πλοία που προέρχονται από χώρες της επιδημίας να αναφέρουν εάν έχουν εκδηλωθεί συμπτώματα νόσου στα πληρώματά τους τις προηγούμενες τριάντα ημέρες.

Οι ειδικοί συνιστούν τη χορήγηση αντιικών φαρμάκων και στεροειδών που θα χορηγούνται όμως από εξειδικευμένο προσωπικό και επισημαίνουν ότι μέχρι την πλήρη επεξεργασία των έως σήμερα δεδομένων, όλοι οι επισκέπτες συγκεκριμένων περιοχών μπορούν να ανήκουν σε ομάδες υψηλού κινδύνου. Απαιτείται λοιπόν σωστή και άμεση πληροφόρηση αλλά και ιατρική παρακολούθηση των πληρωμάτων που επισκέπτονται συγκεκριμένα ασιατικά λιμάνια. Εξαιρετικά χρήσιμες πληροφορίες δίνονται σε καθημερινή βάση στην ιστοσελίδα του ΠΟΥ (www.who.com).

Πίνακας συνολικών κρουσμάτων ανά χώρα καταγραφής:

Χώρα- Περιοχές	Συνολικά πιθανά κρούσματα	Θάνατοι
Αμερικανική ήπειρος		
Βραζιλία	2	0
Καναδάς	100	13
ΗΠΑ	174	0
Ασιατική ήπειρος		
Βιετνάμ	63	5
Ινδονησία	1	0
Κίνα	1418	64
Κουβέιτ	1	0
Μαλαισία	4	1
Σιγκαπούρη	158	12
Ταϊβάν	23	0
Ταϊλάνδη	8	2
Φιλιππίνες	1	0
Χονγκ Κονγκ	1190	47
Αφρικανική ήπειρος		
Νότια Αφρική	1	0
Ευρωπαϊκή ήπειρος		
Γαλλία	5	0
Γερμανία	6	0
Ελβετία	1	0
Ηνωμένο Βασίλειο	6	3
Ιρλανδία	1	0
Ισπανία	1	0
Ιταλία	3	0
Ρουμανία	1	—
Σουηδία	0	0

Πηγή: ΠΟΥ, 14 Απριλίου 2003.



ΠΝΕΥΜΑΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΚΤΗΣ -ΜΕΤΑΔΟΤΗΣ

Με ένδειξη για θερμοκρασία και πίεση,
για μηχανές και συστήματα ελέγχου.
Ελεγκτής: ON/OFF, P, PI.



ΜΟΝΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΠΝΕΥΜΑΤΙΚΟΣ POSITIONER ΓΙΑ ΒΑΛΒΙΔΕΣ ΕΛΕΓΧΟΥ

Υψηλή χωρητικότητα, συμπαγής κατασκευή. Αναστροφή ενέργειας (δυνατότητα) ευρεία περιοχή πίεσεως από 0,2 έως 1 bar και από 0 έως 6. Έκδοση και μεταδότη θέσης (position transmitter).



ΠΝΕΥΜΑΤΙΚΟΣ ΜΕΤΑΔΟΤΗΣ ΔΙΑΦΟΡΙΚΗΣ ΠΙΕΣΗΣ

Έξοδος σήματος: 3-15 psi. στανταρ περιοχές από 0 έως 5 H₂O και 0 έως 850 H₂O



ΜΕΤΑΤΡΟΠΕΑΣ ΡΕΥΜΑΤΟΣ ΣΕ ΠΙΕΣΗ I/P CONVERTER

Σήμα εισόδου: 4-20 mA. Σήμα εξόδου: 3-15 ή 2-18 ή 2-20 ή 4-30 psi. Περιβλήμα ABS, IP-20 για τοποθέτηση σε ράγα. Έκδοση EExia IIC T6/T5 για τοποθέτηση στο πεδίο.



ΠΝΕΥΜΑΤΙΚΑ ΚΑΤΑΓΡΑΦΙΚΑ

ΣΥΝΕΧΟΥΣ, ΕΛΕΓΚΤΕΣ

Κυκλικού χαρτιού 8" ή 10".
Είσοδοι: T/C, Pt-100, V, mA.
Ελεγκτής: ON/OFF, P, PI, PID.



UTECO

A.B.E.E.

Βιομηχανικός και ναυτιλιακός αυτοματισμός

ΚΕΝΤΡΙΚΑ: Μουρογένους 5, 185 42, Πειραιάς • www.uteco.gr
Τηλ.: 210-42.10.050 • Fax.: 210-42.12.033 • E-mail: uteco@uteco.gr
Μοναστηρίου 218, 546 28, Θεσσαλονίκη
Τηλ.: 2310-54.40.60 • Fax.: 2310-52.08.37 • E-mail: thess@uteco.gr

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



HALYVOURGIKI INC.

**BLAST FURNACES - STEEL WORKS - ROLLING MILLS FOR FLAT & LONG PRODUCTS
PRODUCTION OF REINFORCING STEEL FOR CONCRETE GRADE S500s**

**MODERNIZATION AND NEW INVESTMENTS
IN COMPLIANCE WITH THE E.U. DIRECTIVE FOR THE ENVIRONMENT (CEE/84/360)**

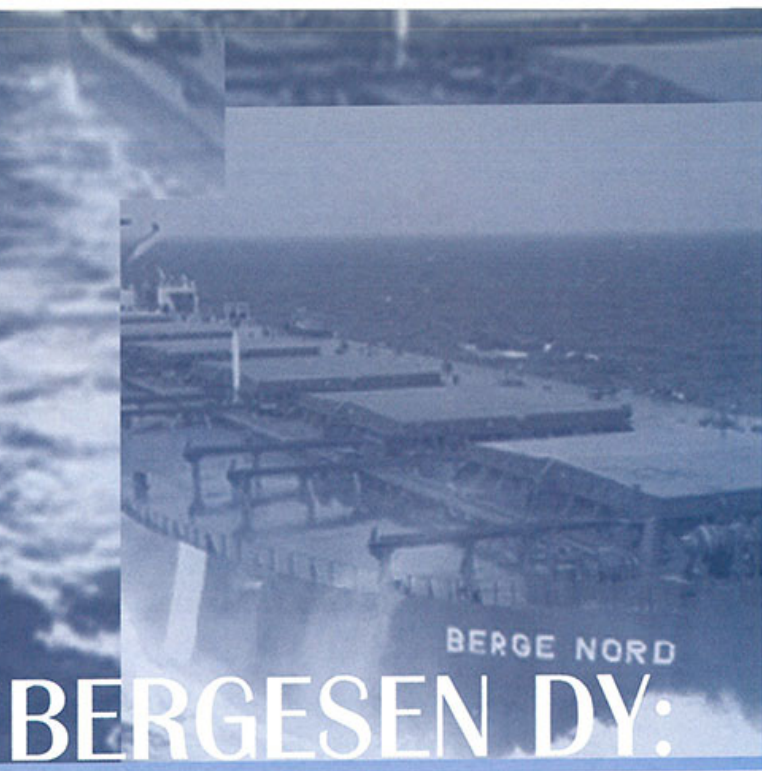
STATE-OF-THE-ART MINIMILL AT HALYVOURGIKI, GREECE

- THE FIRST COMPLETE MINIMILL TO BE INSTALLED IN EUROPE SINCE MANY YEARS
WILL ALSO BE FIRST IN TERMS OF INNOVATIVE PRODUCTION PROCESSES APPLIED
 - NEW 110T ELECTRIC ARC FURNACE
 - LADLE FURNACE
 - NEW CONTINUOUS CASTING MACHINE
 - STATE OF THE ART ROLLING MILL FOR THE PRODUCTION
OF S500s REINFORCING BARS, WIRE ROD IN COILS AND SECTIONS
 - WIRE MESH PRODUCTION UNIT

HEADQUARTERS AND SALES DEPARTMENT

8 DRAGATSANIOU STR., 105 59 ATHENS, TEL.: +30 210 - 3237811-815, +30 210 - 3310840, FAX: +30 210 - 3301965





Του Γιώργου Κιβωτού

BERGESEN DY:

ΤΕΛΟΣ ΕΠΟΧΗΣ

ΓΙΑ ΤΟ ΝΟΡΒΗΓΙΚΟ ΓΙΓΑΝΤΑ

Αποτελεί την «κορωνίδα» της νορβηγικής ναυτιλίας, σύμφωνα με τους Νορβηγούς, μία από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες στον κόσμο. Με ένα στόλο που ξεπερνά τις 100 μονάδες και αποτελείται από μια ευρεία γκάμα πλοίων, το συνολικό εκτόπισμα των οποίων αγγίζει τα 10 εκατομμύρια τόνους dwt, διαδραματίζει ένα σημαίνοντα ρόλο στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές. Ο λόγος για τη νορβηγική Bergesen DY, της οποίας ο έλεγχος πλέον πέρασε στα χέρια της οικογένειας Sohmen από το Χονγκ Κονγκ. Σε μια εποχή που η βιομηχανία της ναυτιλίας αλλάζει πρόσωπο με γοργούς ρυθμούς, το πέρασμα των ναυτιλιακών εταιρειών από τις καθαρά προσωποπαγείς εταιρείες σε πολυμετοχικές εταιρείες και εισηγμένες, αποτέλεσε μια εξέλιξη που λίγο ως πολύ ήταν αναμενόμενη.

Η παραδοσιακή ναυτιλία πέθανε... ζήτω τα pools!

Στο νέο αυτό περιβάλλον και στις νέες συνθήκες που διαμορφώθηκαν στη ναυτιλία, αρκετές εταιρείες που αποφάσισαν να δραστηριοποιηθούν, θα προχωρούσαν είτε σε συνεργασίες με άλλες εταιρείες του χώρου είτε θα επέλεγαν τη λύση των συγχωνεύσεων. Έτσι προέκυψαν αρκετά «pools», τα οποία διαμόρφωσαν ένα διαφορετικό από το μέχρι πρόποστα γνώριμο ναυτιλιακό σκηνικό, δημιουργώντας μια νέα τάση στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά.

Ένα από τα πιο πρόσφατα παραδείγματα σε επίπεδο εξαγοράς στόλων ήταν η περίπτωση της αγοράς 19 δεξαμενόπλοιοι της Metrostar (συμπεριλαμβανομένων Θ. Αγγελόπουλου) από την Genmar (συμπεριλαμβανομένων Πέτρου Γεωργιόπουλου). Το μεγάλο νέο, όμως, σε επίπεδο εξαγοράς πακέτου μετοχών προήλθε εφέτος από πιο... βόρεια, όταν η οικογένεια Bergesen αποφάσισε στις αρχές Απριλίου να πουλήσει το πλειοψηφικό πακέτο των μετοχών της στην οικογένεια Sohmen, η οποία αποτελούσε μέχρι εκείνη τη στιγμή μεγалоμέτοχο της νορβηγικής εταιρείας.

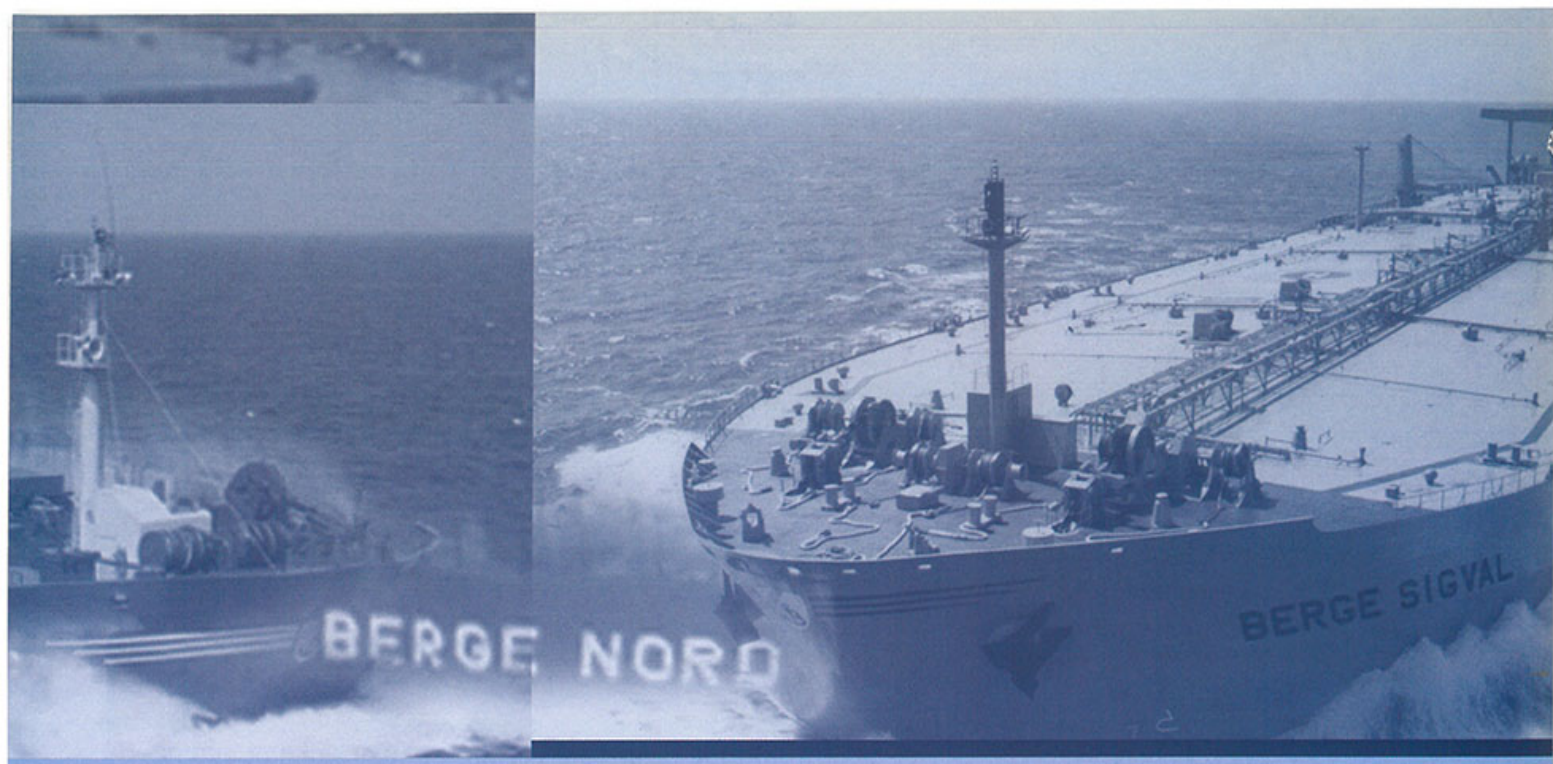
Η είδηση έσκασε ως κεραυνός εν αιθρία στη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα, προκαλώντας έκπληξη αλλά και προβλημα-

τισμό. Μεγαλύτερες, ωστόσο, ήταν οι αντιδράσεις εντός της Νορβηγίας, καθώς η εξαγορά αυτή θεωρήθηκε ούτε λίγο ούτε πολύ ως «εθνική απώλεια».

Η γέννηση του στόλου-κολοσσού από τη SOHMEN

Με την εξαγορά μετοχών της Bergesen από τη World Wide Shipping, η νέα εταιρεία που προκύπτει υπό τη σκέπη της δεύτερης διαχειρίζεται ένα στόλο-μαμούθ, που ξεπερνάει τα 130 πλοία. Η συμφερόντων Χονγκ Κονγκ ναυτιλιακή εταιρεία World Wide διαχειριζόταν έως σήμερα 43 μονάδες. Αντίστοιχα η Bergesen DY διαθέτει ένα στόλο της τάξης των 105 πλοίων διαφόρων τύπων (φορτηγά bulk carriers, τάνκερ και πλοία μεταφοράς υγροποιημένων παραγώγων πετρελαίου). Να σημειωθεί ότι η World Wide διαθέτει σήμερα ένα στόλο αποτελούμενο από μεγέθους VLCC τάνκερ και bulk carriers, τα οποία έχουν όλα ναυπηγηθεί μετά το 1990.

Αντίθετως, η Bergesen διατηρεί στη δύναμη του στόλου της ένα σεβαστό αριθμό από δεξαμενόπλοια μεγέθους VLCC, τα οποία έχουν κτιστεί μέσα στη δεκαετία του '70, γεγονός που αντικατοπτρίζει την άμεση ανάγκη ανανέωσης του προφίλ της εταιρείας σε επιχειρησιακό επίπεδο. Σε δηλώσεις του στην Trade Winds σχετικά με την πρόθεσή του για ανανέω-



ση του στόλου της δεύτερης, ο κ. Sohmen επισήμανε ότι είναι αναγκαίο για μια εταιρεία που επιθυμεί να παραμείνει ανταγωνιστική, να προχωρήσει σε ανανέωση. Ήδη στο πλαίσιο αναδιάρθρωσης του στόλου της, η Bergesen προχώρησε ευθύς αμέσως μετά την εξαγορά της στην πώληση του εκτοπίσματος 310.991 τόνων dwt δεξαμενόπλοιου «Berge Bragd» (ναυπήγησης 1977) στην τιμή των 7 εκατομμυρίων δολαρίων. Τα δε έσοδα από την πώλησή του θα προστεθούν στα αποτελέσματα του δεύτερου τριμήνου του 2003.

Σε ό,τι αφορά τις μέχρι πρότινος ενδοεταιρικές σχέσεις των δύο ομίλων εντός της Bergesen, αξίζει να σημειωθεί ότι η οικογένεια Sohmen διατηρούσε έως σήμερα το ρόλο ενός εκ των μεγαλύτερων στη νορβηγική εταιρεία. Ωστόσο, αυτό το καθεστώς ίσχυε μέχρι την πρώτη εβδομάδα του Απριλίου, οπότε ο Andreas Sohmen - Ραο προχώρησε στη συμφωνία εξαγοράς πλειοψηφικού πακέτου μετοχών με την οικογένεια Bergesen στο Όσλο.

Αντιδράσεις στη Νορβηγία από την πώληση της BERGESEN

Έντονος προβληματισμός και αλυσιδωτές αντιδράσεις έχουν ξεσπάσει στη Νορβηγία μετά την απόκτηση πλειοψηφικού πακέτου της Bergesen από τον Helmut Sohmen. Προβληματισμός ο οποίος φαίνεται ότι ξεπέρασε τα σύνορα της σκανδιναβικής χώρας και έχει το δικό του αντίκτυπο στο σύνολο της παγκόσμιας ναυτιλιακής κοινότητας.

Οι Νορβηγοί κάνουν λόγο για «αποφράδα ημέρα για τη νορβηγική ναυτιλία» και για σημαντική απώλεια σε ό,τι αφορά τη ναυτιλία της χώρας τους. Παράλληλα, δημοσιεύματα του Ξένου Τύπου αναφέρουν ότι εκπρόσωποι της Intertanko επισήμαναν (κάτα τη διάρκεια του πρόσφατου συνεδρίου της ένωσης στην Ουά-

σικτον) ότι η μεταβίβαση του πλειοψηφικού πακέτου της νορβηγικών συμφερόντων εταιρείας στο γνωστό εφοπλιστή από το Χονγκ Κονγκ θα αποτελέσει μια αρνητική εξέλιξη για τη νορβηγική ναυτιλία.

Παρά τις διαβεβαιώσεις της οικογένειας Sohmen ότι η Bergesen DY θα συνεχίσει τη λειτουργία της ως μια αυτόνομη ναυτιλιακή εταιρεία, με έδρα τη νορβηγική πρωτεύουσα, ναυτιλιακοί παράγοντες της Νορβηγίας αντιμετώπισαν -σύμφωνα με την Trade Winds- με έντονο προβληματισμό αυτήν τη μεταβίβαση.

Μεγάλη μερίδα Νορβηγών εφοπλιστών αλλά και ναυτιλιακοί παράγοντες της χώρας, σε δηλώσεις τους προς τη συγκεκριμένη εφημερίδα, έκαναν λόγο για «εξαγορά μιας Rolls-Royce από μια BMW», για «εξαφάνιση της εταιρείας εντός διετίας από τη νορβηγική ναυτιλία», ενώ κάποιοι από αυτούς υπογράμμισαν πως «πολλοί είναι εκείνοι που θα χάσουν τον ύπνο τους» μετά την πώληση του 44% εκ μέρους των Morten Bergesen και Peter Sundt στην οικογένεια Sohmen.

ΣΤΟΛΟΣ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ (έως τις 31/03/03)

ΤΥΠΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	Tonnage
Gas carriers	80	4.90 million cbm
Crude oil tankers	12	3.80 million dwt
FPSOs/FSOs	4	0.88 million dwt
Dry bulk vessels	9	2.22 million dwt



>>> Συνέντευξη του Νίκου Φιοτί, προέδρου του Ελληνικού Forum της Intertanko



Τα σπασμωδικά μέτρα λειτουργούν εις βάρος της ναυτιλίας



Ανέλαβε τα ηνία του Ελληνικού Forum της Intertanko σε μια περίοδο ιδιαίτερα κρίσιμη για τον κλάδο των δεξαμενόπλοιων, σε μια περίοδο που οι αποφάσεις, οι οποίες θα ληφθούν σε επίπεδο Ε.Ε. και ΙΜΟ, θα διαμορφώσουν σε σημαντικό βαθμό τον κλάδο της μεταφοράς υγρών φορτίων.

Η κληρονομιά του ιδρυτή του ελληνικού παραρτήματος της Intertanko, Ερρίκου Β. Κέρτσικωφ, βαριά, όμως ο κ. Νίκος Φιοτίς, της Ceres Hellenic Ship-Holding, είναι ένα δοκιμασμένο στέλεχος, από τα ιδρυτικά μέλη του Ελληνικού Forum της Intertanko και προσωπική επιλογή του ιδρυτή της. Το γεγονός αυτό τον καθιστά την καλύτερη επιλογή για τη θέση του προέδρου της ελληνικής Intertanko και συνεχιστή του έργου του εκλιπόντος.

Για τα καυτά ζητήματα που απασχολούν τον κλάδο των τάνκερ, καθώς και για τα νέα δεδομένα που διαμορφώνονται στην αγορά υγρών φορτίων, ο κ. Φιοτίς απαντά στις ερωτήσεις των «Ναυτικών Χρονικών».

Ποιες θα είναι οι πρωτοβουλίες σας ως νέος πρόεδρος του Ελληνικού Forum της Intertanko;

Οι στόχοι που έχουμε θέσει, ή πρωτοβουλίες όπως εσείς τις ονομάζετε, μπορεί να συνοψιστούν στα εξής:

- Όχι μόνο διατήρηση αλλά και περαιτέρω αύξηση του αριθμού συμμετοχής των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών τάνκερ στο Φόρουμ.
- Διαμόρφωση κοινών θέσεων και προώθηση προτάσεων που θα διαμορφώνουν την πολιτική και τις ενέργειες της Intertanko.
- Συνεργασία με το YEN αλλά τις άλλες ελληνικές αρχές, ώστε να αντιληφθούν καλύτερα τα πολύπλοκα τεχνικά θέματα της βιομηχανίας των τάνκερ.

• Καλλιέργεια συναδελφικών αλλά και φιλικών σχέσεων μεταξύ των μελών, με στόχο την αλληλοκατανόηση και συνεργασία.

Αυτό θα είναι κατ' αρχήν το πλαίσιο στο οποίο θα εσπαστούν οι προσπάθειές μας, πλαίσιο το οποίο είναι σύμφωνο με το όραμα του ιδρυτή και πρώτου προέδρου του Φόρουμ, αειμνήστου Ερρίκου Κέρτσικωφ.

Ο κ. Swift δήλωσε προσφάτως στην Επιτροπή Μεταφορών της Ευρωβουλής ότι ο ΙΜΟ θα πρέπει να είναι ο μόνος διεθνής οργανισμός που νομοθετεί σε θέματα ασφαλείας και προστασίας του



θαλασσίου περιβάλλοντος. Με αυτόν το γνώμονα, πώς κρίνετε τις τελευταίες πρωτοβουλίες των ευρωπαϊκών θεσμικών οργάνων, λαμβάνοντας υπ' όψιν και τις δηλώσεις των ευρωβουλευτών, που κρίνουν ως **δυσκίνητο τον IMO;**

Αυτή είναι η πάγια θέση του Ελληνικού Φόρουμ αλλά και της Intertanko γενικότερα.

Εμείς πιστεύουμε και σταθερά υποστηρίζουμε ότι η όποια νομοθεσία θα πρέπει να προέρχεται από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO). Μονομερή, σπασμωδικά και αποσπασματικά μέτρα ασφαλώς λειτουργούν αρνητικά. Εδώ μπορώ να σας υπενθυμίσω ότι η Intertanko δικαιώθηκε από το Ομοσπονδιακό Δικαστήριο των ΗΠΑ όταν μήνυσε την πολιτεία της Ουάσιγκτον για μονομερή μέτρα.

Πιστεύω, λοιπόν, πως η Ευρωπαϊκή Ένωση θα πρέπει να υποβάλει τις αποφάσεις της για υιοθέτηση από τον IMO, έστω και εάν υπάρξει καθυστέρηση στην εφαρμογή τους.

Ο πλοίαρχος του «Prestige» αποτέλεσε εξιλαστήριο θύμα της διεθνούς κοινής γνώμης. Έπειτα από κάθε ατυχή συγκυρία στη θάλασσα, ποιες συγκεκριμένες μακροπρόθεσμες κινήσεις προτείνετε έτσι ώστε να βελτιωθεί η εικόνα τόσο του πλοιάρχου όσο και της εικόνας της παγκόσμιας ναυτιλίας;

Η φυλάκιση του πλοιάρχου σαν να ήταν κοινός εγκληματίας ήταν απαράδεκτη και με έμφαση αποδοκιμάστηκε από την Intertanko. Ο συγκεκριμένος άνθρωπος έκανε ό,τι μπορούσε για να σώσει το πλοίο του και ήταν ο τελευταίος που το εγκατέλειψε, θέτοντας σε κίνδυνο τη ζωή του.

Πιστεύω ότι η αντιμετώπισή του από τις ισπανικές αρχές ήταν υπερβολικά αυστηρή και, μπορεί να ληφθεί, κατά παραβίαση των ανθρωπίνων δικαιωμάτων.

Η στάση της ελληνικής πλοιοκτησίας, σε αντίθεση με

άλλους επιχειρηματικούς κλάδους, χαρακτηρίζεται από μια έντονη επιφυλακτικότητα προς τον Τύπο. Θεωρείτε ότι οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες θα πρέπει να αναπτύξουν καλύτερες σχέσεις με τα ΜΜΕ; Δεν θα συμφωνούσα απόλυτα με αυτό. Να που τώρα σας δίδω συνέντευξη, ενώ πολύ συχνά διαβάζω στις εφημερίδες και στα περιοδικά του ναυτιλιακού χώρου συνεντεύξεις και αρθρογραφία εφοπλιστών και άλλων στελεχών των ναυτιλιακών εταιρειών.

Πάντως, ασφαλώς υπάρχει χώρος για μεγαλύτερες και καλύτερες σχέσεις με τα ΜΜΕ. Ιδιαίτερα το Ελληνικό Φόρουμ, που αντιπροσωπεύει περισσότερες από 40 ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες, έχει οργανώσει στο παρελθόν πολλές συνεντεύξεις Τύπου, κάτι το οποίο θα συνεχιστεί και στο μέλλον.

Ποιες είναι οι σκέψεις σας σχετικά με την απόφαση του IMO, που αφορά τα νέα μέτρα ασφαλείας και αντιμετώπισης τρομοκρατικών ενεργειών (Security plan κτλ.);

Όπως ήδη θα γνωρίζετε, ο IMO ύστερα από μεγάλη πίεση, κυρίως των ΗΠΑ αλλά και της Ευρωπαϊκής Ενωσης, υιοθέτησε ένα νέο κώδικα, τον International Ship and Port Facility Security Code (ISPS), τον οποίο μάλιστα ενσωμάτωσε στο SOLAS και θέτει ως χρονικό όριο για την πλήρη εφαρμογή του και συμμόρφωση την 1η Ιουλίου του 2004. Η σπουδή αυτή, που είναι απότοκος των τρομοκρατικών ενεργειών της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 αλλά και της πρόσφατης επίθεσης σε γαλλικό πετρελαιοφόρο στην Υεμένη, παρότι είναι σε κάποιο βαθμό δικαιολογημένη, δημιουργεί μεγάλη πίεση στις ναυτιλιακές εταιρείες, ενώ αδιευκρίνιστο παραμένει και το ποιος τελικά θα επωμιστεί το σημαντικό κόστος για το Security.

Πώς κρίνετε την πολιτική του YEN σχετικά με την



ανταγωνιστικότητα της ελληνικής σημαίας; Πιστεύετε ότι η ελληνική πολιτική ηγεσία υποστηρίζει επαρκώς τα εθνικά μας συμφέροντα στους διεθνείς οργανισμούς και ειδικά στην Ε.Ε.;

Εξαρτάται από την οπτική γωνία που το βλέπει κάποιος. Ποτήρι μισοάδειο ή μισογεμάτο. Πάντως, η γνώμη μου είναι ότι έχουν γίνει αρκετά, αλλά θα πρέπει να γίνουν πολύ περισσότερα.

Είναι τελικά απογοητευτικές οι αποφάσεις που ελήφθησαν πρόσφατα από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Υπουργών σχετικά με την επίσχευση της απόσυρσης δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος (όπως τις χαρακτήρισε με ανακοίνωσή του στις 28/3 το προεδρείο του Committee); Συμφωνείτε με την άποψη της Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου, ότι ουσιαστικά τα νέα μέτρα είναι μονομερή, αυθαίρετα και ατεκμηρίωτα;

Και εδώ ισχύει η απάντηση που σας έδωσα στην προηγούμενη ερώτηση. Υπάρχει πάντα το ευκαίο και το εφικτό. Πάντα στο καλό υπάρχει το καλύτερο. Η ανακοίνωση του Committee, παρά την οξύτητα της, είναι σε κάποιο βαθμό δικαιολογημένη.

Παρά το μεγάλο θόρυβο που έχει δημιουργηθεί σχετικά με τους λιμένες καταφυγής, δεν έχει συζητηθεί ακόμη επί της ουσίας από την Ε.Ε. Είναι αναγκαίος ο προσδιορισμός τους ή είναι θέμα δευτερευούσης σημασίας;

Το θέμα των περιοχών και όχι λιμένων καταφυγής έχει εδώ και πολλά χρόνια αποτελέσει μόνιμο αίτημα της Intertanko προς τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα.

Η περίπτωση του «Castor» ήλθε να επιβεβαιωθεί με τραγικό τρόπο από το ατύχημα του «Prestige».

Πάρα πολλοί συμφωνούν ότι εάν το «Prestige» οδηγούνταν σε κάποια περιοχή καταφυγής, το όλο πρόβλημα θα ήταν μικρότερο και κατά πάσα πιθανότητα θα απεφεύγετο.

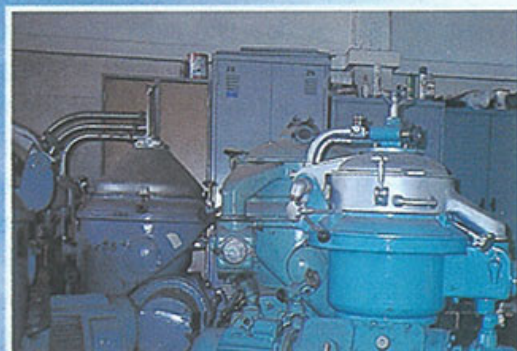
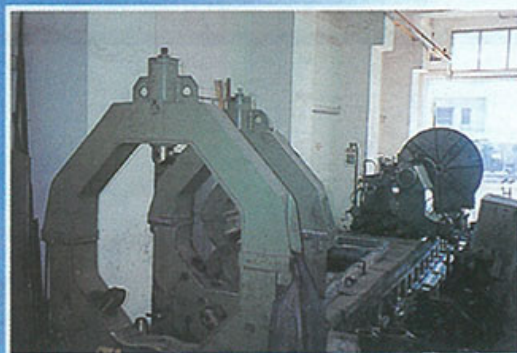
Ήδη το πρόβλημα των περιοχών καταφυγής απασχολεί τον IMO και την Ευρωπαϊκή Ένωση, η οποία ζήτησε από τα κράτη-μέλη της να υποβάλουν σχετικές προτάσεις. Σύμφωνα, πάντως, με τις τελευταίες πληροφορίες μου, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο των υπουργών Μεταφορών έχει θέσει νέα προθεσμία για υποβολή προτάσεων την 1η Ιουλίου 2003.

Πάντως, όπως αντιλαμβάνεστε, το πολύ σοβαρό αυτό ζήτημα έχει δρομολογηθεί και ελπίζουμε ότι στο εγγύς μέλλον θα βρει τη λύση του.



INJE GOV L.T.D.

**GENERAL
AND SPECIALIZED
SHIP REPAIRS**



HATLAPA
MARINE EQUIPMENT

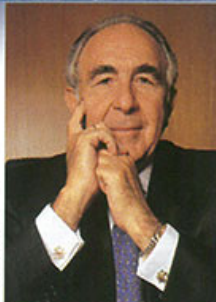


463, Dimokratias Ave., 188 63 Perama, Piraeus - Greece
Phones: (+30 210) 43.23.600/1-2, Fax: (+30 210) 43.12.770
e-mail: injegov@ath.forthnet.gr, web-site: www.injegov.gr



> > >

Άρθρο του Σπύρου Μ. Πολέμη,
αντιπροέδρου
του Greek Shipping
Co-Operation Committee



Βεβιασμένες αποφάσεις δεν μπορούν να αποβούν σε καλό

Η πρόσφατη απόφαση των υπουργών Μεταφορών της Ε.Ε. στις Βρυξέλλες, σχετικά με την επίσπευση της αποσύρσεως δεξαμενοπλοίων, είναι πολύ απογοητευτική και δημιουργεί μεγάλο σκεπτικισμό στον κύκλο των ανθρώπων της ναυτιλίας.

Και τα συναισθήματα αυτά δεν οφείλονται τόσο σ' αυτό καθ' εαυτό το περιεχόμενο της απόφασης και για το εάν ορισμένα πλοία πρέπει να αποσυρθούν ενωρίτερα ή όχι, ή εάν πρέπει ή δεν πρέπει να μεταφέρουν τα λεγόμενα βαριά πετρώματα, αλλά διότι οι ίδιες αυτές χώρες, πριν από μόλις μερικούς μήνες, απεφάσισαν για ένα διαφορετικό χρονοδιάγραμμα αποσύρσεως μέσω του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, IMO.

Είναι δύσκολο κάποιος να κατανοήσει, και οπωσδήποτε να δικαιολογήσει, το ότι σοβαρές χώρες αθετούν το λόγο τους και παίρνουν μία διαφορετική απόφαση μέσα σ' ένα τόσο σύντομο χρονικό διάστημα, αγνοώντας τις επιπτώσεις επί των επιχειρήσεων οι οποίες μέχρι τώρα βασίζονται και πρέπει να βασίζονται στις αποφάσεις του IMO, του μόνου αναγνωρισμένου και εξειδικευμένου διεθνούς οργανισμού για θέματα ασφαλείας της

ναυτιλίας ανά τον κόσμο.

Πέραν όμως των οικονομικών επιπτώσεων και του κλονισμού της εμπιστοσύνης του επιχειρηματικού κόσμου, εξίσου σοβαρό επακόλουθο μιας τέτοιας απόφασης είναι και το ότι δίνει το κακό παράδειγμα σε άλλες χώρες, ώστε να αποφασίζουν και εκείνες μονομερώς για θέματα τα οποία αφορούν τη δική τους περιοχή και πιθανόν τα δικά τους συμφέροντα, αδιαφορώντας για τις όποιες καταστρεπτικές συνέπειες για τις εταιρείες και τα ποιοτικά πλοία που επηρεάζονται από τις αποφάσεις τους.

Μετά την Αμερική και το OPA '90, καθώς και τις αποφάσεις της Ευρώπης μετά το «Erika» και το «Prestige», κανένας δεν θα εκπλαγεί, αν και άλλες κυβερνήσεις ανά τον κόσμο θα θεωρήσουν απόλυτα δικαιολογημένο να πάρουν δικές τους αποφάσεις για οτιδήποτε νομί-



>>>

ζουν ότι πρέπει να κάνουν στις δικές τους περιοχές. Επίσης, είναι φοβερά απογοητευτικό ότι τέτοιου είδους χειρισμοί αγνοούν την πλειονότητα των επιχειρήσεων, οι οποίες είναι καθ' όλα ευσυνειδητές εις τη διαχείριση των πλοίων τους και δαπανούν όχι μόνον τα απαραίτητα χρήματα, αλλά και χρόνο, και προσοχή, και συγκέντρωση εις την οργάνωση μιας ποιοτικής διοικήσεως της όλης επιχειρήσεώς τους, απόλυτα συνεπείς με τις υποχρεώσεις τους για τις συμφωνίες που έχουν συνάψει με άλλες διεθνείς επιχειρήσεις.

Το να αγνοούν την ποιοτική ναυτιλία, δηλαδή την πλειονότητα πλοίων και επιχειρήσεων, και να εξισώνουν αρνητικά τα πάντα, είναι καθ' όλα άδικο και απογοητευτικό.

Ποιος από τους υπουργούς της Ευρώπης θα πει στις εταιρείες αυτές αν, πώς και πότε θα ξεοδεύουν τα χρήματά τους για τη συντήρηση των πλοίων τους, εφόσον με αυτό το κακό παράδειγμα που έδωσαν θα μπορούν κάλλιστα εις το εγγύς μέλλον να βγάλουν μία άλλη απόφαση, αλλάζοντας και πάλι τα δεδομένα ύστερα από κάποιο νέο ατύχημα; Πώς αποζημιώνονται οι εταιρείες αυτές, επαναλαμβάνω οι καθ' όλα ευσυνειδητές και υπεύθυνες, οι οποίες έχουν πλοία ποιότητας, είτε είναι 10, 15 ή 25 ετών, όταν ξαφνικά η Ευρωπαϊκή Ένωση αποφασίζει ότι αυτά τα ίδια ποιοτικά πλοία, τα καλοσυντηρημένα και απολύτως ασφαλή πλοία, είναι ακατάλληλα και επικίνδυνα με μία βεβαιωμένη απόφαση; Αυτό λέγεται δήμευση περιουσίας και κακή εκτίμηση της καταστάσεως της πλειοψηφίας των πλοίων.

Βεβαιωμένες αποφάσεις για πολιτικούς λόγους δεν μπορούν να αποβούν σε καλό, διότι ορισμένοι παράγοντες

μίας τόσο πολύπλοκης διεθνούς βιομηχανίας, όπως είναι η ναυτιλία, μπορεί να οδηγήσουν σε δυσμενέστερα αποτελέσματα από αυτά τα οποία θέλει η Ευρώπη να αντιμετωπίσει πρόσκαιρα. Τα δεξαμενόπλοια διπλού τοιχώματος δεν είναι πανάκεια και, αν δεν προσέξουμε, θα βρεθούμε προ εκπλήξεων. Το ίδιο βεβαίως ισχύει όταν αγνοείται η ευσυνειδητή και υπεύθυνη πλειοψηφία των επιχειρήσεων. Ελλοχεύουν πολλοί κίνδυνοι όταν οι πολιτικοί αγνοούν τις τεκμηριωμένες απόψεις των ειδικών της ναυτιλίας και όταν δεν επιδιώκουν ειλικρινά τη συζήτηση με ναυτιλιακούς παράγοντες προτού παρθούν σημαντικές αποφάσεις. Υπάρχουν πλοία άνω των 20 ετών τα οποία είναι πιο ασφαλή από πλοία 10 ετών. Ποιος αποφάσισε ότι πλοία 15 ετών είναι παλαιά; Αυτό είναι τελείως αυθαίρετο. Η πραγματική κατάσταση του πλοίου είναι καθαρά θέμα σωστής κατασκευής και σωστής συντηρήσεως, αλλά και βέβαια σωστής διαχειρίσεως από μία υπεύθυνη και ευσυνειδητή εταιρεία. Είναι φύσει αδύνατον ένα καινούργιο πλοίο να εξοφληθεί μέσα σε 15 χρόνια, και αυτό που είναι ακόμα πιο σοβαρό είναι πως πλοία τα οποία πιθανόν κτίζονται μόνο για 15 χρόνια ζωής δεν μπορεί να είναι ποιοτικά πλοία και επομένως, πολύ πιο νωρίς θα είναι υποβαθμισμένα. Πρέπει να γίνει απόλυτα κατανοητό ότι τα πλοία πρέπει να κτίζονται για 25 χρόνια ζωής τουλάχιστον, με 40 χρόνια fatigue life, και ταυτοχρόνως πρέπει διεθνώς να γίνει δεκτό ότι πλοία 15 ετών δεν είναι και δεν πρέπει να θεωρούνται παλαιά.

Εύχομαι να επικρατήσει η σύνεση και η υπευθυνότητα μεταξύ των αρμοδίων, παρότι φοβάμαι πως είναι ήδη πολύ αργά, για να επανορθώσουν την πρόσφατη απόφασή τους.



Κάτω τα όρια ηλικίας >>>

Πολύς θόρυβος έγινε με την αντίδραση του Greek Shipping Cooperation Committee στην πρόταση του Συμβουλίου Υπουργών της Ευρωπαϊκής Ένωσης για επιτάχυνση του χρονοδιαγράμματος απόσυρσης των δεξαμενοπλοίων μονού τοιχώματος.

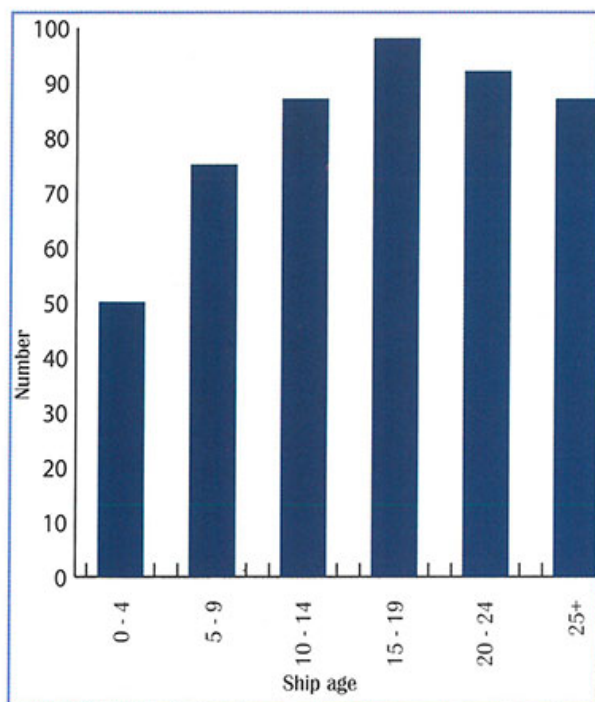
Η αντίδραση αυτή ήταν ιδιαίτερα σκληρή και επέρριψε ευθύνες στον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, ότι συναινεσε σε μια πρόταση που πλήττει τα ελληνικά συμφέροντα. Η αντίδραση του υπουργού ήταν εξ ίσου έντονη, υπερασπιζόμενη τις θέσεις του YEN για μια ποιοτική ελληνική ναυτιλία.

Άρθρο του Χαρίλαου Ν. Ψαραυτή, καθηγητή ΕΜΠ

>>>

Είναι αλήθεια ότι η πρόταση για επιτάχυνση της απόσυρσης των δεξαμενοπλοίων μονού τοιχώματος ήταν αντίδραση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στο ατύχημα του «Prestige» το Νοέμβριο του 2002. Η πρόταση αυτή, μεταξύ άλλων, καθιστά αρκετά πιο σφικτό το χρονοδιάγραμμα απόσυρσης single hulls που είχε υιοθετηθεί στα απόνερα ενός άλλου καταστροφικού ατυχήματος, του «Erika», το 1999. Η πρόταση της Κομισιόν αναμένει τώρα έγκριση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και, σύμφωνα με όλες τις ενδείξεις, το θέμα θα έχει τελειώσει έως τον Ιούνιο, επί ελληνικής προεδρίας. Άποψή μου είναι ότι το όλο πλαίσιο κανονισμών σχετικά με δεξαμενόπλοια διπλού τοιχώματος, από το ΟΡΑ '90 μέχρι τις τελευταίες προτάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι εν πολλοίς ατεκμηρίωτο και υιοθετήθηκε κυρίως υπό την πίεση συγκεκριμένων ατυχημάτων και της κοινής γνώμης. Το βασικό ερώτημα, ποια ήταν και θα είναι τα οφέλη αυτών των νομοθετημάτων για τη θαλάσσια ασφάλεια και το περιβάλλον

και ποιο είναι το κόστος που αυτά επέφεραν και θα επιφέρουν στη θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου, παραμένει αναπάντητο. Μια σοβαρή διάσταση του θέματος αφορά τα όρια ηλικίας. Η τελευταία πρόταση του Συμβουλίου Υπουργών μειώνει έτι περαιτέρω τα προηγούμενα όρια ηλικίας των single hulls. Ανεξάρτητα από το ερώτημα αν τα οφέλη ενός νέου double hull δικαιολογούν το κόστος της πρόωρης απόσυρσης ενός single hull (ερώτημα που είναι ανοικτό), ένα ίσως αφελές ερώτημα είναι: είμαστε σίγουροι ότι η ηλικία ενός πλοίου είναι καθοριστικός παράγοντας για την ασφάλειά του; Η απάντηση δεν είναι τόσο απλή. Στατιστική ανάλυση βάσης δεδομένων περίπου 7.000 ατυχημάτων διαφόρων τύπων πλοίων από το ΕΜΠ στο πλαίσιο του κοινοτικού προγράμματος SAFECO επιβεβαίωσε ότι όντως η ηλικία ενός πλοίου συνδέεται σχεδόν σίγουρα με την πιθανότητα εμπλοκής του σε ναυτικό ατύχημα. Ο τρόπος που συνδέεται φαίνεται στο Σχήμα 1.



Σχήμα 1: Συχνότητα ατυχημάτων ως συνάρτηση της ηλικίας (ανά 1.000 πλοία)

Όπως θα περίμενε κάποιος, η συχνότητα ατυχημάτων αυξάνεται από τις μικρές ηλικίες (0-4 έτη) στις μεγαλύτερες (15-19 έτη). Είναι όμως ενδιαφέρον ότι μετά τα 19 έτη παρατηρείται μείωση της συχνότητας ατυχημάτων με την αύξηση της ηλικίας. Μια πιθανή εξήγηση είναι ότι οι κυριότερες μηχανικές και δομικές αστοχίες, που είναι δυνατό να οδηγήσουν σε ατύχημα, ίσως εμφανίζονται μέχρι κάποια ηλικία στη ζωή ενός πλοίου. Πέρα από την ηλικία αυτή (εδώ 19 έτη), αν το πλοίο δεν έχει ήδη βουλιάξει ή αποσυρθεί από την κυκλοφορία, η πιθανότητα να επιζηήσει χωρίς περαιτέρω ατυχήματα είναι μεγαλύτερη.

Το αποτέλεσμα αυτό, του οποίου η πραγματική εξήγηση απαιτεί σίγουρα μεγαλύτερη ανάλυση, είναι μια ένδειξη ότι οποιοσδήποτε κανονισμός βασίζεται τυφλά σε όρια ηλικίας, δηλαδή υποθέτει ότι το ρίσκο ατυχημάτων αυξάνεται με την ηλικία του πλοίου, δεν είναι αναγκαστικά σωστός.

Και όμως, φαίνεται να υπάρχει τελευταία μια τάση για πολλαπλασιασμό τέτοιων κανονισμών. Εκτός από τα δεξαμενόπλοια, χρονοδιάγραμμα απόσυρσης με βάση την ηλικία υπάρχει και για την ακτοπλοία στην Ελλάδα. Ο Ν. 2932/2001 (του οποίου το κύριο αντικείμενο ήταν διαφορετικό, η άρση του cabotage) μειώσε το όριο της 35ετίας σταδιακά στα 30 έτη, με ορί-

ζοντα τελικής εφαρμογής το τέλος του 2008. Η συγκεκριμένη διάταξη υιοθετήθηκε (συμπτωματικά άραγε;) στα απόνερα του ναυαγίου του «Express Samina».

Τα όρια αυτά (35, ενδιάμεσο, ή 30) δεν αντέχουν σε σοβαρή κριτική. Ένα ακτοπλοϊκό που συμπληρώνει το εκάστοτε επιτρεπόμενο όριο ηλικίας μπορεί να μετατεθεί στη γραμμή της Ιταλίας ή να γίνει κρουαζιερόπλοιο. Επίσης, δεν υπάρχει καμία ανάλυση που να τεκμηριώνει τα όρια αυτά με κριτήριο την ασφάλεια, πολλώ μάλλον την οικονομική αποδοτικότητα, τη δυνατότητα αναπλήρωσης του στόλου ή άλλα κριτήρια. Αλλά δεν έχω δει τέτοιες αναλύσεις ούτε για τα δεξαμενόπλοια, για όλο το φάσμα των κανονισμών από το ΟΡΑ '90 μέχρι τις τελευταίες προτάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Βέβαια, αντιλαμβάνομαι πλήρως τη σημασία όλων αυτών των μέτρων από «πολιτικής» πλευράς: Να περάσει η Πολιτεία το «πολιτικό ορθό» μήνυμα ότι θεωρεί τα παλιά πλοία επικίνδυνα και ότι θέλει καινούργια πλοία τόσο πολύ ώστε θα τα επιβάλει νομοθετικά.

Γιατί δεν υπάρχουν όρια ηλικίας σε αυτοκίνητα, τρένα ή αεροπλάνα; Μήπως επειδή εκεί οι κανονισμοί ασφαλείας είναι πιο ορθολογικοί και αποτελεσματικοί από το πολύχρωμο μωσαϊκό που υπάρχει στις θαλάσσιες μεταφορές; Ή μήπως επειδή τέτοια όρια καθίστανται περιττά από την αγορά; Φοβάμαι ότι το πραγματικό μήνυμα των ορίων ηλικίας και άλλων αβασάνιστων μέτρων είναι ότι αυτοί που τα υιοθετούν απέτυχαν να βρουν τρόπους για να βελτιώσουν ουσιαστικά και τεκμηριωμένα τη θαλάσσια ασφάλεια. Αντίθετα, καταφεύγουν σε μέτρα που ακούγονται ωραία στο ευρύ κοινό και που δίνουν την εντύπωση ισχυρής βούλησης να βελτιωθεί η θαλάσσια ασφάλεια «εδώ και τώρα».

Είναι αξιοσημείωτο ότι πολλά από τα μέτρα αυτά έχουν προταθεί μετά από εντυπωσιακές ναυτικές τραγωδίες, στις οποίες οι προτείνοντες δίνουν την εντύπωση ότι έχουν χρέος να αντιδράσουν εξίσου εντυπωσιακά. Γνώμη μου είναι ότι τέτοιες προσεγγίσεις, παρά τις όποιες καλές προθέσεις, τελικά αδικούν το στόχο για μια ουσιαστική αναβάθμιση της θαλάσσιας ασφαλείας. Αν και δεν πιστεύω ότι αυτό είναι πιθανό να γίνει, νομίζω πως οι προσεγγίσεις αυτές θα πρέπει να δώσουν τη θέση τους σε πιο ψύχραιμες και ορθολογικές μεθόδους, οι οποίες θα λαμβάνουν υπ' όψιν όλες τις επιπτώσεις του κάθε προτεινόμενου μέτρου προτού αυτό υιοθετηθεί.



BULK CARRIERS



Η υπόθεση της απόσυρσης των single hull δεξαμενόπλοιων φαίνεται να έχει κλείσει. Το όλο θέμα, βεβαίως, μπορεί να έληξε εν μέσω αντιδράσεων και διαφωνιών, ωστόσο διάχυτη είναι η αίσθηση ότι το «ζήτημα Prestige» αποτέλεσε απλώς το άνοιγμα του ασκού του Αϊόλου για τη βιομηχανία της ναυτιλίας, και αυτό διότι σειρά πλέον φαίνεται να παίρνουν τα φορτηγά μεταφοράς χύδην Ξηρού φορτίου. Μια υπόθεση που έχει τις ρίζες της στα μέσα της δεκαετίας του '60 στην Αγγλία (αυτή της ναυπήγησης φορτηγών πλοίων bulk carrier διπλού τοιχώματος) ήρθε ξανά στην επιφάνεια, προκαλώντας έντονο προβληματισμό στη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα.

Ο απόηχος αυτού του προβληματισμού φτάνει έντονος μέχρι και την Ακτή Μιαούλη, καθώς η ναυπήγηση πλοίων μεταφοράς φορτίων χύδην διπλού τοιχώματος θα είναι υποχρεωτική από 1/1/2007. Είναι όντως ασφαλέστερα και πιο λειτουργικά τα διπλού τοιχώματος bulkers ή απλώς είναι ένας ακόμα κανονισμός υποχρεωτικής μορφής, που έρχεται να προστεθεί στο πολυπαθές πλέον όνομα της «ασφάλειας ναυσιπλοΐας».

Γνωστοί εφοπλιστές, νηογνώμονες και διακεκριμένοι παράγοντες της ελληνικής φορτηγού ναυτιλίας τοποθετούνται, στο παρόν αφιέρωμα των «Ναυτικών Χρονικών», επί του επόμενου καυτού ζητήματος που θα απασχολήσει εκτενώς την ελληνική, και όχι μόνο, ναυτιλιακή κοινότητα.





Πολιτικές προθέσεις οδηγούν σε αντιξοότητες

Οι απόψεις και οι θέσεις της ASTRON MARITIME CO. S.A.

>>>

Στη μετά «Prestige» εποχή, το επόμενο φλέγον θέμα που αναμένεται να απασχολήσει τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα ενδέχεται να είναι η ναυπήγηση φορτηγών bulk carriers φιλοσοφίας double side shells. Οι νιογνώμονες εκτιμούν (και οι ναυπηγικοί κύκλοι συμφωνούν) ότι αυτού του τύπου τα πλοία αυξάνουν τα στάνταρ ασφαλείας και επιχειρησιακής αξιοποίησης των bulk carriers. Συμφωνείτε με τις απόψεις τους;

Δεν συμφωνούμε με τις απόψεις των νιογνώμωνων και των ναυπηγικών οίκων σχετικά με τη μεγαλύτερη ασφάλεια που υποτίθεται ότι θα παρέχουν τα διπλά πλευρικά τοιχώματα στα φορτηγά χύδην φορτίου. Το υπάρχον κλασικό design των σύγχρονων bulk carriers έχει στη διάρκεια των τελευταίων περίπου 50 ετών τελειοποιηθεί αρκετά και έχει αποδείξει ότι είναι ασφαλέστατο.

Περιπτώσεις ατυχημάτων οφειλομένων σε έλλειψη αντοχής του μονού τοιχώματος, αν υπάρχουν, είναι ελάχιστες και οφείλονται σε άλλους λόγους και όχι στην έλλειψη σχεδιαστικής αντοχής.

Επί πλέον, δεν έχουν υπάρξει ατυχήματα με bulk carriers, όπου εξαιτίας του μονού τοιχώματος προξενήθηκε σημαντική ρύπανση του περιβάλλοντος. Αν ανατρέξει κανείς στις στατιστικές ατυχημάτων με bulk carriers, τα αίτια τους ήταν είτε κακή φόρτωση είτε πλημμελής συντήρηση του πλοίου, με αποτέλεσμα την ελάττωση της αντοχής πέραν των ελαχίστων ορίων.

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι μια νομοθετημένη σταδιακή κατάργηση bulk carriers με μονά τοιχώματα, από αντίστοιχα με διπλά, θα δημιουργήσει χρυσές δουλειές στους ναυπηγικούς οίκους κατά κύριο λόγο και στους νιογνώμονες κατά δεύτερο. Πρέπει να μην ξεχνάμε ότι σε λίγα χρόνια η σχεδόν ολοκληρωτική αντικατάσταση του παγκόσμιου στόλου των tankers από πλοία με διπλά τοιχώματα θα έχει ολοκληρωθεί και τα ναυπηγεία θα αρχίσουν να έχουν κεσάτια.

Όσον αφορά την εκτίμηση των νιογνώμωνων για αύξηση των στάνταρ ασφαλείας στα bulk carriers με διπλά τοιχώματα, αυτό κατά τη γνώμη μας έχει να κάνει μόνο με τη δυνατότητα αποφυγής εισροής υδάτων στο αμπάρι, σε περίπτωση διαρροής (από οποιαδήποτε αιτία) του εξωτερικού τοιχώματος.

Κατά τα άλλα, επειδή το καθένα από τα τοιχώματα (εξωτερικό και εσωτερικό) αποκλείεται να γίνει τόσο ανθεκτικό όσο το αντίστοιχο σημερινό μονό τοίχωμα, είναι φυσικό να περιμένει κανείς:

α) Πολλές ζημιές στα εξωτερικά τοιχώματα από πρόσκρουση σε προβλήτες, προστατευτικά, ρυμουλκά κ.λπ. (καθημερινά φαινόμενα στη ζωή ενός πλοίου).

β) Ζημιές από τις βαρύτατες και ογκώδεις αρπάγες (grabs), που χρησιμοποιούνται παντού για φόρτωση/εκφόρτωση, στα εσωτερικά τοιχώματα.

Επί πλέον, είναι σχεδόν βέβαιο ότι ο κλειστός χώρος του διπλού τοιχώματος θα αρχίσει να οξειδώνεται σχετικά γρήγορα, καθώς δεν θα είναι εξίσου «ορατός», όπως το σημερινό μονό τοίχωμα του bulk carrier, στο φως της ημέρας.

As μην ξεχνάμε ότι κιόλας, για τα ήδη υπάρχοντα bulk carriers μονών τοιχωμάτων, οι κύριοι νιογνώμονες (IACS) απαιτούν λεπτομερή εξέταση των πλευρικών νομέων και ενίσχυση ή αντικατάσταση για να βεβαιωθούν ότι τα μονά τοιχώματα γίνονται ανθεκτικότερα στα υπάρχοντα πλοία, παρόμοια στην αντοχή με τα καινούργια.

Σε ποιους τομείς θα ωφεληθεί και σε ποιους θα επηρεάσει -ενδεχομένως- αρνητικά η υιοθέτηση της ναυπήγησης φορτηγών double side shells τις ελληνικές εταιρείες που διαχειρίζονται τέτοια πλοία;

Η υιοθέτηση της φιλοσοφίας ναυπήγησης φορτηγών διπλών τοιχωμάτων θα οδηγήσει σε απραξία πολλές ελληνικές εταιρείες που παραδοσιακά διαχειρίζονται μεταχειρισμένα πλοία. Είναι εύλογο ότι για κάποιο διάστημα, που θα εξαρτηθεί από το ρυθμό της απόσυρσης των πλοίων μονών τοιχωμάτων, οι εταιρείες αυτές θα βρεθούν χωρίς αντικείμενο αν δεν αποκτήσουν τη δυνατότητα χρηματοδότησης νέων κατασκευών.

Σε τι βαθμό εκτιμάτε ότι θα επηρεάσει στο μέλλον την αγορά Επρών φορτίων η ύπαρξη bulk carriers «δύο ταχυτήτων» (δηλαδή bulk carriers double side shells και χωρίς double side shells);

Η ύπαρξη bulk carriers δύο ταχυτήτων δεν κρίνουμε ότι θα επηρεάσει αισθητά την αγορά Επρών φορτίων, εκτός βεβαίως αν διάφορες χώρες νομοθετικά απαγορεύσουν τη χρήση πλοίων μονού τοιχώματος, δημιουργώντας τεχνητή έλλειψη.

Τα πλοία με μονά τοιχώματα θα προτιμώνται πάντοτε από ναυλωτές ελαφρών φορτίων (όπου η μεγάλη κυβική χωρητικότητα είναι απαραίτητη), ενώ τα πλοία διπλών τοιχωμάτων θα προτιμώνται από ναυλωτές βαρέων φορτίων (καθαρότερα εσωτερικά, λιγότεροι καθαρισμοί).

Οι παραπάνω απαντήσεις αντιστοιχούν στο ερωτηματολόγιό σας και αποδίδονται με βάση τα όσα έχουν γίνει γνωστά μέχρι σήμερα όσον αφορά τις προθέσεις των «regulators» και τις εμπειρίες μας ως διαχειριστές φορτηγών πλοίων για αρκετές δεκαετίες.



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



Του Μιχάλη Μόσχου,
Executive Director της Navios Corporation

Αναγκαία η μείωση των ασφαλίσεων στα νέα bulk carriers



Η μετά το «Prestige» εποχή προκαλεί ραγδαίες εξελίξεις στη διεθνή ναυτιλία, όχι μόνον επειδή οι ναυπηγικές απαιτήσεις αυξάνονται και διαφοροποιούνται (σε ορισμένες περιπτώσεις κατά παράλογο τρόπο), αλλά κι επειδή οι κυβερνήσεις και οι οργανισμοί προστασίας του περιβάλλοντος οικειοποιούνται πλέον το δικαίωμα να χρησιμοποιούν το πλοίο ως στόχο και εξιλαστήριο θύμα. Όσο ο IMO και οι Διεθνείς Νηογνώμονες επεξεργάζονται τις προτάσεις τους, ο εφοπλισμός έχει την υποχρέωση να υποστηρίξει με θάρρος και επιστημονική δεοντολογία τις απόψεις του. Τα φορτηγά πλοία είναι ο φθηνότερος, ασφαλέστερος και καθαρότερος τρόπος μεταφοράς φορτίων ανά την υφήλιο.

Η ρύπανση που μεταφέρεται, στο Αιγαίο π.χ., από τα απορρυπαντικά και τις αποχετεύσεις μιας πόλης μικρού μεγέθους όπως π.χ. η Καβάλα (με τη δεδομένη προϋπόθεση ότι η Καβάλα διαθέτει βιολογικό καθαρισμό των λυμάτων της) είναι πολλαπλάσια, σε επήρεια βάση, της συνολικής ρυπάνσεως που εκπέμπεται σε όλη τη Μεσόγειο από όλα τα πλοία που τη διαπλέουν συνεχώς!

Εάν, δε, προσθέστε στη ρύπανση αυτή τα χημικά κατάλοιπα των λιπασμάτων, τα οποία φθάνουν στη θάλασσα από τον εύφορο κάμπο που περιβάλλει την Καβάλα (ή μια ανάλογη πόλη της Ιταλίας, της Βορείου Αφρικής, της Τουρκίας κ.λπ.), τότε η ναυτιλία θα πρέπει να θεωρηθεί ευεργέτης μάλλον παρά καταστροφείας του φυσικού περιβάλλοντος.

Το Εθνικό Συμβούλιο Ερευνών των Ηνωμένων Πολιτειών (U.S. National Research Council) ερευνήσε τα ανάλογα στοιχεία για μια πόλη του μεγέθους του Liverpool. Κάθε χρόνο, 1.800 εκατ. τόνοι βαρέος πετρελαίου μεταφέρονται διά θαλάσσης στην υφήλιο.

Ατυχήματα και διαρροές πετρελαίου από πλοία πάσης μορφής ευθύνονται για λιγότερο από το 5% της συνολικής παγκόσμιας πετρελαϊκής ρυπάνσεως.

Αλλά ποσοστό πάνω από το 50% οφείλεται στη χρήση απορρυπαντικών και χημικών ουσιών σε πόλεις, γεωργικές εκτάσεις, βιομηχανίες κ.λπ.

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι το πλοίο αποτελεί στόχο. Γιατί, λοιπόν, οι περιβαλλοντικές οργανώσεις δεν στοχεύουν τις αποχετεύσεις της Καβάλας ή του Liverpool; Υπάρχουν πολλοί λόγοι, αλλά ένας προφανής λόγος είναι ότι η πληθυσμιακή και γεωργική ρύπανση δεν φαίνεται, δεν φωτογραφίζεται, δεν παρουσιάζεται στις τηλεοράσεις σαν φώκιες ή άγρια πουλιά λουσμένα σε μαύρο πετρέλαιο. Σας παραθέτω το εξής παράδειγμα. Τα απόβλητα της Μασσαλίας έχουν τόσο καταστρέψει τη μεσογειακή υποβρύχια ζωή και βλάστηση ώστε έρευνες γύρω από τις ακτές των Βαλεαρίδων Νήσων έχουν καταδείξει την εξόντωση της υποβρύχιας ζωής και βλάστησης σε απόσταση εκατοντάδων μιλίων από τις γαλλικές ακτές.

Τα φορτηγά με διπλό κέλυφος δεν θα είναι πιο γερά κτισμένα ή πιο ανθεκτικά στη θάλασσα ή ασφαλέστερα για το πλήρωμά τους απ' ό,τι τα πλοία μονού κελύφους. Παρότι δεν είμαι τεχνικός, η διαβεβαίωση αυτή έρχεται γενικά από όλους τους ειδήμονες του κλάδου. Παραμένει επίσης άδηλο μέχρι στιγμής αν θα αποδειχθούν περισσότερο ή λιγότερο ρυπογόνα. Τα θέματα έχουν μελετηθεί σε βάθος, χωρίς όμως να υπάρχει η πολυετής πρακτική εμπειρία που υπάρχει στα πλοία μονού κελύφους και, συνεπώς, ορισμένες αρνητικές επιφυλάξεις θα πρέπει να διατηρηθούν για πολλά χρόνια ακόμα. Το πρόσφατο παράδειγμα του δεξαμενόπλοιου «Lindberg» είναι ίσως ενδεικτικό: η μικρού σχετικού μεγέθους τορπιλή - κρίσιμη κραφτ που εξερράγη στα ισάλα του πλοίου δημιούργησε ζημία γενικής αβαρίας (constructive total loss), όχι διότι άνοιξε μεγάλη τρύπα στη λαμαρίνα, αλλά επειδή η δύναμη της εκρήξεως



<<<

εκτονώθηκε στον κενό χώρο μεταξύ των δύο κελύφων κατά τέτοιον τρόπο ώστε να μετατοπίσει το έξω ως προς το έσω κέλυφος και να αποπαραλληλίζει τον άξονα της μηχανής! Απίθανο κι όμως αληθινό. Μία ζημία που δεν θα ξεπερνούσε τα \$5.000.000 σε ένα τάνκερ μονού κελύφους, στην περίπτωση του «Lindberg» αυξήθηκε στα \$70.000.000.

Αλλά για να επανέλθουμε στα πλοία Ξηρού φορτίου: βεβαίως η κατασκευή τους θα δημιουργήσει δυσκολίες επιθεωρήσεως και αυξημένο κόστος επισκευών και ίσως ακόμη απρόβλεπτες δυσκολίες ναυσιπλοΐας (hogging/sagging). Παρ' όλα αυτά, τα φορτηγά διπλού κελύφους θα φορτοεκφορτώνονται με λιγότερα έξοδα και λιγότερες ζημιές, θα καθαρίζονται ευκολότερα και σε λιγότερο χρόνο. Πάντως, εάν περάσει μια καινούργια οδηγία του IMO να μπουκάλουν επιθεωρήσεως σε κάθε δεύτερο ή τρίτο νομέα των αμπαριών των πλοίων μονού κελύφους για να διευκολυνθούν οι επιθεωρήσεις, τότε η πλύσιγγα θα βαρύνει ακόμα περισσότερο υπέρ των double shell, διότι τα double shell έχουν τους νομείς τους έξω από τα αμπαρία. Το θέμα αυτό βρίσκεται ακόμη στην εξέλιξη του.

Βεβαίως τα πλοία διπλού κελύφους θα υστερούν πάντοτε στα κυβικά, πράγμα που δεν επηρεάζει κατά κανόνα τα βαριά φορτία, αλλά στην περίπτωση των ελαφρών φορτίων δεν θα μπορούν να πάρουν full deadweight cargo.

Η μόνη λύση θα ήταν τα double shell να κιστούν με μεγαλύτερο βύθισμα, πράγμα που δεν θα ωφελήσει τους ναυλωτές. Το γεγονός επίσης ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση και η Αμερική τα θεωρούν ασφαλέστερα προδικάζει την επικράτησή τους μέσα στην επόμενη δεκαετία.

Μία πλευρά του θέματος που παραμένει μάλλον σκοτεινή ακόμη, είναι η ασφαλιστική.

Εφόσον τα πλοία διπλού κελύφους κρίνονται ασφαλέστερα (άλλωστε, γι' αυτόν το λόγο κτίζονται κατά προτίμηση) δεν θα έπρεπε τα ασφάλιστρό τους να είναι χαμηλότερα;

Ή μήπως οι δυσκολίες και το κόστος των επισκευών, καθώς και οι δυσκολίες και το κόστος των επιθεωρήσεων, περιπλέκουν την κατάσταση;

Ο surveyor που επιθεωρεί ένα κύτος βλέπει εσωτερικά μία ελάχιστη ζημία, η οποία όμως εντός του κελύφους μπορεί να συνεπάγεται κάτι πολύ σοβαρότερο (π.χ. αποκόλληση του νομέα). Για τα πλοία διπλού κελύφους ορισμένες φορές τα φαινόμενα απαστούν ή έχουν απρόβλεπτες συνέπειες.

Αν πάρουμε σαν παράδειγμα τα δεξαμενόπλοια διπλού κελύφους, η ασφαλιστική αγορά τα αντιμετωπίζει ελαφρώς ηπιότερα από τα δεξαμενόπλοια μονού κελύφους - αλλά μόνον ελαφρώς. Θα συμβεί το ίδιο και με τα φορτηγά πλοία διπλού κελύφους; Το θέμα παραμένει ανοικτό.

Οι ασφαλιστικές αγορές του Λονδίνου, του Όσλο, της Νέας Υόρκης όλο και δυσκολεύουν, γίνονται ακριβότερες, απαιτητικότερες. Προσωπικά δεν θα ανέμενα ευνοϊκότερη μεταχείριση των double hull bulkers από τους ασφαλιστές.

Οποσδήποτε η ναυλωτική αγορά θα έχει εντός της επόμενης πενταετίας να αντιμετωπίσει ένα triple tier market, όπου τα double hull bulkers με τις ιδιομορφίες τους θα ναυλώνονται για τα κατάλληλα βαριά φορτία σε αρκετά βαθιά λιμάνια, τα single hull bulkers μέχρι 10-12 ετών θα κρατούν τη δική τους λίγο πολύ παραδοσιακή αγορά και θα ακολουθούν οι ουραγοί.

Μετά την προσθήκη των φορτηγών διπλού κελύφους, αυτές οι διαβαθμίσεις θα ισχύουν σε όλα τα μεγέθη των φορτηγών πλοίων, δηλαδή στα capes, τα panamaxes και τα handymaxes.

Είναι δύσκολο να αναλύσει κανείς την αγορά με κανόνες, όπως ήταν δύσκολο να προβλέψει κανείς την εξαιρετική επιτυχία των ultra handymaxes 53.000 τόνων, που αυτήν τη στιγμή είναι οι σημαιοφόροι της αγοράς και αμείβονται -επιτέλους!- ανάλογα με το κόστος κατασκευής τους.

>

BULK CARRIERS

Προτάσσοντας το ερώτημα της αναγκαιότητας



Σχόλιο του Νικόλα Δ. Πατέρα, Pacific & Atlantic Corporation >>>

Όπως θα γνωρίζετε, η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα έχει από την προηγούμενη δεκαετία εστιάσει στο θέμα βελτίωσης της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας των bulk carriers και, μετά τη σχετική μελέτη του IACS, υιοθέτησε μέσω του IMO, το 1997, νέους κανονισμούς που αφορούν στην επιβίωση και την ενίσχυση της δομής τους για πλοία άνω των 150 μέτρων, αναγνωρίζοντας την ύπαρξη προβλήματος στα συγκεκριμένα πλοία, καθώς και κώδικες πρακτικής για ασφαλέστερες φορτοεκφορτώσεις.

Η πρόσφατη ανακίνηση του θέματος της ασφάλειάς τους, με αφορμή το ατύχημα του «Prestige» και ιδιαίτερα σε ό,τι αφορά τον επανασχεδιασμό και τη

ναυπήγηση πλοίων διπλού τοιχώματος, θα πρέπει να αντιμετωπισθεί με σύνεση προτάσσοντας το ερώτημα της αναγκαιότητας, δεδομένου ότι η αύξηση του κόστους ναυπήγησης και αγοράς παράλληλα με τη μείωση της μεταφορικής τους ικανότητας θα επηρεάσουν την αξία της μεταφοράς αρνητικά, μεταφέροντας το κόστος στην κατανάλωση.

Ελπίζοντας ότι το θέμα θα αντιμετωπιστεί με ρεαλισμό και με ταυτόχρονη επίδειξη της απαραίτητης ευαισθησίας στα θέματα ασφάλειας από τη ναυτιλιακή κοινότητα, θα ήθελα να σας ευχαριστήσω για τις ελιγκρνεϊς προθέσεις σας και να σας ευχηθώ καλή επιτυχία.



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



Associated member
INTERTANKO

Member of EUROCORD & EWRIS

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

Η ναυτιλιακή αγορά ας αποφασίσει άνευ «διαταγμάτων»



Άρθρο του Σπύρου Πάνη, managing director Ranger Marine S.A. >>>

Στο θέμα αύξησης του επιπέδου ασφαλείας και επιχειρησιακής αξιοποίησης του double hull bulker, οι απόψεις διίστανται.

Το ζήτημα είναι φύσει τεχνικό και θέσει πολιτικό.

Από τεχνική σκοπιά είναι απλό, όχι όμως και από πολιτική, αφού εδώ λαμβάνεται υπ' όψιν ο παράγων «κοινή γνώμη». Παράγων μνημειώδους ασταθούς και ευμετάβλητος που διαμορφώνεται απ' τα ΜΜΕ, κυρίως απ' τα «παράθυρα», όπου προβάλλονται πρωτότυπες απόψεις, στην υπηρεσία της τηλεθέας και όχι της ενημέρωσης.

Τραγικό παράδειγμα το «Prestige», όπου οι Ισπανοί αφυώς μετέτρεψαν ένα ναυτικό ατύχημα σε δυστύχημα. Στην περίπτωση αυτή, η τεχνική άποψη επίμονα προβλήθηκε απ' τον πλοίαρχο και τους ναυαγοσώστες (Smit), πολύ δε απλά ήταν η ευχέρεια καταφυγής σε προστατευμένη περιοχή. Άλλως έκριναν, όμως, οι Ισπανοί πολιτικοί, που τώρα ομού και αλληλεγγύως με τους συναδέλφους αυτών στην Ε.Ε. απεργάζονται «μέτρα» προς ικανοποίηση της κοινής γνώμης. Το ουσιώδες και επείγον μέτρο, που είναι η δημιουργία λιμένων-όρμων καταφυγής, δεν φαίνεται στον ορίζοντα.

Αφού όμως έκανα λόγο για το ρόλο των ΜΜΕ, θα ήταν παράλειψη να μην τονίσω ότι ο πειραϊκός ναυτιλιακός τύπος διατηρεί υψηλό επίπεδο, αλλά διαβάζεται αποκλειστικά από τους -όπως θα έλεγε ο αείμνηστος Δ. Κωπτάκης- παροικούντες την Ιερουσαλήμ.

Ένα συμβατικό μονού τοιχώματος bulker είναι ασφαλές όταν κτίζεται, επανδρώνεται και συντηρείται σωστά.

Πλοία που πληρούν τις προϋποθέσεις αυτές και είναι σε καλή κατάσταση, είναι αντιοικονομικό και αντιοικονομικό ν' αποσυρθούν «διά διατάγματος». Ίσως, αλλά όχι απαραίτητα, να είναι πιο ασφαλές ένα double hull ή και ένα... triple hull. Είναι μια υπεραπλούστευση. Όσο δηλαδή πιο πολλά «hulls» έχουμε, τόσο το καλύτερο;

Και όταν κρίνουμε καλύτερο ένα καινούργιο design, πρέπει απαραίτητα να καταργούμε τα υπάρχοντα;

Τα πλεονεκτήματα ενός B/C διπλού τοιχώματος μπορεί να είναι:

α) Η αποτελεσματική προστασία και αποφυγή έκθεσης των πλευρικών νομέων και των εδρών των, περιοχής η οποία θεωρείται ευαίσθητη σε ζημιές (σπασίματα, στρεβλώσεις, αποκόλληση πλευρικών ελασμάτων κ.λπ.).

β) Προστασία από ζημιές που έχουν σχέση με τη φθορά από τα φορτία ή από τις χούφτες φορτίου ή τις μπουλντόζες.

γ) Εξασφαλίζεται η καλύτερη προετοιμασία και ο χρωματισμός των εξωτερικών επιφανειών μέσα στ' αμπάρια.

δ) Εξασφαλίζουν μια πιο ισχυρή κατασκευή, η οποία συμπεριφέρεται καλύτερα στις κοπώσεις και στις φθορές.

ε) Σε γενικές γραμμές βελτιώνουν τη λειτουργία των B/C, π.χ. χάριν των επιπέδων πλευρικών επιφανειών μέσα στα αμπάρια, αποκλείεται η επικόλληση των χύδην φορτίων ανάμεσα στους νομείς. Επιταχύνεται η εκφόρτωση και ειδικότερα των φορτίων με υψηλή περιεκτικότητα σε υγρασία, που εκ φύσεως ρέπουν να αφήσουν ποσότητες κολλημένες ανάμεσα στους νομείς.

Προφυλάσσει τα φορτία από τις εξωτερικές θερμοκρασίες και τις, λόγω αυτών, εφιδρώσεις που παρατηρούνται. Αυτό σημαίνει λιγότερες ζημιές φορτίου κατά τη μεταφορά του.

στ) Μειώνεται δραστικά ο κίνδυνος κατακλίσεως των κυτών και πιθανής βυθίσεως του πλοίου λόγω ζημίας (σύγκρουση, προσάραξη) των πλευρών του πλοίου κάτω από την ισάλο γραμμή.

ζ) Η βελτίωση στη λειτουργικότητα των οκαφών που δίνουν τα διπλά τοιχώματα μπορεί να μεταφραστεί σε οικονομικότερη διαχείριση του πλοίου (savings).

η) Ελαττώνεται ο κίνδυνος του off-hire στις επιθεωρήσεις αποδοχής των κυτών για φόρτωση και μειώνεται η συντήρηση των νομέων και μπρακετών λόγω της ασφαλούς προστασίας των από την κατασκευή του διπλού τοιχώματος.

Τα μειονεκτήματα που πιθανόν να εμφανίσουν τα πλοία του εν λόγω τύπου είναι:

α) Αυξημένο κόστος ναυπήγησης και ακολούθως συντήρησης -επισκευών.

Μελέτες του ABS δείχνουν ότι η αύξηση του light displacement σ' ένα N/Building D.H. Capesize B/C εκτιμάται ότι θα φθάσει τους περίπου 500 τόνους, το οποίο μεταφραζόμενο σε κόστος αναμένεται με σημερινές τιμές ναυπηγείου Άνω Ανατολής να είναι στα U.S. \$500.000, που αν υπολογισθούν μακροχρόνια τα οικονομικά οφέλη που θα έχει περίπου ένα σκάφος διπλών τοιχωμάτων, το τελικό κόστος μπορεί να διαμορφωθεί στα περίπου \$300.000.



β) Τα ναυπηγεία θα χρησιμοποιήσουν υλικά μικρότερων διαστάσεων (scantlings), προκειμένου να εξοικονομήσουν ιδιον βάρος του πλοίου (light weight) προς όφελος της μεταφορικής ικανότητας (dead weight) του σκάφους. Αλλά και για να είναι σε λογικό - ανταγωνιστικό επίπεδο το κόστος ναυπήγησης.

Τούτο σημαίνει ελάσματα μικρότερου πάχους, νομείς - έδρες νομίων κ.λπ. μικρότερου πάχους και διαστάσεων - ευρεία χρήση high tensile steel.

γ) Βύθισμα: Ένα B/C διπλών τοιχωμάτων σε σύγκριση με ένα μονών τοιχωμάτων ίδιας χωρητικότητας εκτιμάται ότι θα έχει μίαν αύξηση βυθίσματος περίπου 1,10 μέτρα για τα Handy-Maxes και περίπου 0,70 μέτρα για τα Panamax, με την προϋπόθεση ότι το μήκος και το πλάτος θα παραμείνουν τα ίδια.

Τούτο σημαίνει πως πιθανώς το πλοίο να μην είναι ευέλικτο σε μεταφορές όπου τα λιμάνια φόρτωσης/εκφόρτωσης έχουν περιορισμό βυθίσματος.

Από τεχνική πλευρά το θέμα παραμένει απλό, εν όψει των ανωτέρω.

Η ναυπήγηση, δηλαδή, D.H. Bulkera μπορεί να μείνει προαιρετική, αφού εν όψει των πλεονεκτημάτων που προσφέρουν, θα ναυπηγηθούν τέτοια πλοία.

Μετά την πενταετία, αφού θα έχουν δοκιμαστεί αυτά στην πράξη, θα ληφθούν, τότε, αποφάσεις.

Με άλλα λόγια, μπορεί να αφαιρεθεί η αγορά να αποφασίσει άνευ «διαταγμάτων».

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

HEMISPHERES.

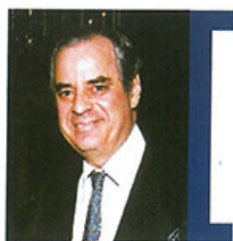
Why T.W.A.?

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

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

108 Kolokotroni str. - 5th floor
185 35 Piraeus Greece
Tel.: +30210 - 4101290, 95
Fax: +30210 - 4115332
E-mail: twa@twa.gr

T.W.A. and our international port agency network, are ready to make your day a little easier. By using our company, your business will not be a part of our system, but our system will be a part of your business.



Τα Bulk Carriers δεν θεωρούνται απειλή για το περιβάλλον



Άρθρο του Στάθη Κουλουκουντή, διευθυντή Bethymnis & Kulukundis Ltd, μέλους Δ.Σ. Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας (GSCC), Λονδίνο

Η κατασκευή των πλοίων διπλού τοιχώματος άρχισε σαν μέτρο ναυτιλιακής ασφάλειας και αναπτύχθηκε σαν αντιρρυπαντικό μέτρο για δεξαμενόπλοια, μετά την πρόσραξη, το 1989, του δεξαμενόπλοιου EXXON VALDEZ και την τεράστια ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος που δημιούργησε.

Από την αρχή υπήρξαν διαφορές απόψεων μεταξύ ναυτιλιακών εμπειρογνομόνων όσον αφορά την καταλληλότητα του διπλού τοιχώματος ως αντιρρυπαντικού μέτρου. Αφ' ενός, ήταν αποδεκτό ότι το διπλό τοίχωμα προσέφερε αυξημένη προστασία, δηλαδή στην περίπτωση παραβίασης του εξωτερικού τοιχώματος, απλούστατα υπήρξε το εσωτερικό σαν δεύτερη σειρά προστασίας. Αφ' ετέρου, η συντήρηση των εσωτερικών χώρων μεταξύ τοιχωμάτων θεωρήθηκε κρίσιμο πρόβλημα. Επίσης στην περίπτωση πρόσραξης υψηλής ενέργειας (όπως στην περίπτωση «Exxon Valdez») και συνεπούς παραβίασης εξωτερικών και εσωτερικών τοιχωμάτων, με συνέπεια το πλημμύρισμα των κενών χώρων μεταξύ των τοιχωμάτων, θεωρήθηκε ότι η ανέλκυση του πλοίου θα γινόταν πιο δύσκολη και επομένως η διαρροή φορτίου και η συνέπεια της ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος θα ήταν μεγαλύτερες απ' ό,τι θα γινόταν σε περίπτωση δεξαμενόπλοιου μονού τοιχώματος.

Για να λυθεί το δίλημμα αυτό, μελετήθηκε το θέμα από το National Academy of Sciences των ΗΠΑ, το οποίο κατέληξε στο ότι οι περισσότερες περιπτώσεις ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος προέρχονταν από συγκρούσεις ή προσαράξεις χαμηλής ενέργειας, όπου τότε θα βοηθούσε το σχέδιο διπλού τοιχώματος. Επομένως, το δεξαμενόπλοιο διπλού τοιχώματος

αποτελούσε την πιο πρακτική μελλοντική λύση για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Έτσι, η υιοθέτηση σχεδίου πετρελαιοφόρων διπλού τοιχώματος και η βαθμιαία απόσυρση δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος απαιτήθηκε στο Oil Pollution Act, 1990 (OPA '90), που νομοθετήθηκε από το Κογκρέσο των ΗΠΑ τον επόμενο χρόνο.

Η επιλογή του συστήματος των δεξαμενόπλοιων διπλών τοιχωμάτων ως η προτιμότερη εναλλακτική λύση, λόγω περισσότερης προστασίας σε ατυχήματα χαμηλής ενέργειας, υιοθετήθηκε σταδιακά από το διεθνές Τύπο και, εν συνεχεία, από την κοινή γνώμη σαν πανάκεια και μοναδική σωτηρία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Γι' αυτόν το λόγο, μετά τις απώλειες των δεξαμενόπλοιων «Erika» και «Prestige», οι οποίες προκλήθηκαν από κατασκευαστικές βλάβες και δεν είχε τίποτε να κάνει με συγκρούσεις ή προσαράξεις χαμηλής ενέργειας, υπήρξε (και εξακολουθεί να υπάρχει) πολιτική πίεση για την επιτάχυνση της απόσυρσης των δεξαμενόπλοιων μονών τοιχωμάτων.

Η περίπτωση των πλοίων χύδην φορτίων (Bulk Carriers) είναι όμως διαφορετική. Δεν συνιστάται η υιοθέτηση διπλών τοιχωμάτων για τα Bulk Carriers για λόγους προστασίας ναυτιλιακού περιβάλλοντος. Τα Bulk Carriers δεν θεωρούνται απειλή για το περιβάλλον. Ο σκοπός όσον αφορά τα Bulk Carriers είναι η ενίσχυση



της ασφάλειας. Τα επιχειρήματα υπέρ της υιοθέτησης Bulk Carriers διπλών τοιχωμάτων για λόγους ασφαλείας δεν είναι τόσο πειστικά. Θεωρείται ότι με την ίδια εσωτερική επιφάνεια του αμπαριού του πλοίου, λόγω του ότι όλοι οι νομείς θα βρίσκονται στον κενό χώρο μεταξύ εσωτερικού και εξωτερικού τοιχώματος, η κατασκευή του αμπαριού θα προστατευθεί από τις καθημερινές λειτουργικές ζημιές που προέρχονται από λιμενεργατικές ομάδες και φορτοεκφορτωτικές μονάδες - χούφτες κ.λπ. Αφετέρου ίσως οι λειτουργικές αυτές ζημιές, όχι μόνο θα συνεχιστούν, αλλά θα κρυφτούν μέσα στον κενό χώρο. Έτσι θα δυσκολευθεί η συντήρηση του πλοίου και, επομένως, η ασφάλειά του, αντί να ενισχυθεί, θα μειωθεί.

Παρ' όλη την περιορισμένη και αμφίβολη αυτή επίδραση στην ασφάλεια του πλοίου, ο IMO στην 76η σύνοδο της Maritime Safety Committee (MSC), το Δεκέμβριο του 2002, υιοθέτησε το σύστημα διπλών τοιχωμάτων για τα Bulk Carriers σαν μελλοντική απαίτηση, χωρίς να έχει διευκρινίσει ακόμη τα συγκεκριμένα στοιχεία των μελλοντικών απαιτήσεων. Επομένως, πλοιοκτήτες που έχουν σκοπό να παραγγείλουν νεότευκτα πλοία αντιμετωπίζουν δίλημμα, δηλαδή εάν θα ήταν σκόπιμο να παραγγείλουν πλοία μονών τοιχωμάτων, που επιτρέπεται ακόμη, ή να παραγγείλουν πλοία διπλών τοιχωμάτων. Εάν αποφασίσουν να παραγγείλουν πλοία διπλών τοιχωμάτων, τότε δημιουργείται το δίλημμα από το ζήτημα του εάν είναι προτιμότερο να παραγγείλουν σύμφωνα με τα υπάρχοντα σχέδια, έστω και αν μην είναι τελείως σύμφωνα με τις μελλοντικές απαιτήσεις, ή θα πρέπει να περιμένουν μέχρις ότου αποφασισθούν

και αναγγελθούν οι οριστικές απαιτήσεις του IMO.

Η απόφαση αυτή είναι σαφώς εξαιρετικής σημασίας. Ήδη υπάρχει μεγάλος αριθμός Bulk Carriers μονών τοιχωμάτων, που έχουν παραγγελθεί από τα ναυπηγεία τα τελευταία χρόνια, τα οποία οπωσδήποτε θα βρίσκονται κάπως σε μειονεκτική, ανταγωνιστική θέση έναντι των πλοίων το οποία θα είναι σύμφωνα με τις μελλοντικές απαιτήσεις του IMO.

Είναι ακόμη νωρίς για να ξέρουμε εάν μελλοντικώς θα υπάρξει πίεση για μια εσπευσμένη απόσυρση των Bulk Carriers μονών τοιχωμάτων, όπως υπάρχει σήμερα με τα δεξαμενόπλοια. Υπάρχει λόγος να πιστέψουμε ότι δεν θα υπάρξει τέτοια πίεση, διότι η σημερινή στον τομέα των δεξαμενόπλοιων προέρχεται από πολιτική πίεση, συνεπεία της εκτενέστατης κάλυψης των μέσων μαζικής ενημέρωσης του κάθε συμβάντος σημαντικής ρύπανσης του ναυτιλιακού περιβάλλοντος, π.χ. «Echxon Valdez», «Erika», «Prestige» κ.λπ. Σε περίπτωση απώλειας Bulk Carrier, έστω και εάν χαθούν όλα τα μέλη του πληρώματος του πλοίου, δεν καλύπτεται το συμβάν από μέσα μαζικής ενημέρωσης παρά μόνον από το ναυτιλιακό Τύπο. Η γενική κοινή γνώμη, δυστυχώς, φαίνεται να μην ενδιαφέρεται για το χαμό της ανθρώπινης ζωής, παρά μόνο για τη ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Παρ' όλα αυτά, τα Bulk Carriers διπλών τοιχωμάτων θα προτιμηθούν από τους ναυλωτές γιατί προσφέρουν λειτουργικό πλεονέκτημα. Η ίδια και καθαρή εσωτερική επιφάνεια του αμπαριού του Bulk Carrier διπλού τοιχώματος, με τους νομείς στον κενό χώρο, διευκολύνει την εκφόρτωση του πλοίου και τον καλύτερο, γρηγορότερο και ευκολότερο καθαρισμό των αμπαριών.

Τα double side bulkers θα έχουν προβάδισμα στις αγορές



Συνέντευξη του Αθανάσιου Σάμιου, managing director της Samios Shipping Company S.A.

> > >

Στη μετά «Prestige» εποχή, το επόμενο φλέγον θέμα που αναμένεται να απασχολήσει τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα ενδέχεται να είναι η ναυπήγηση φορτηγών bulk carriers φιλοσοφίας double side shells. Οι νηογνώμονες εκτιμούν (και οι ναυπηγικοί κύκλοι συμφωνούν) ότι αυτού του τύπου τα πλοία αυξάνουν τα στάνταρ ασφαλείας και επιχειρησιακής αξιοποίησης των bulk carriers. Συμφωνείτε με τις απόψεις τους;

Οι κύριες αιτίες καταπόνησης του κύτους των bulk carriers είναι η ελλιπής συντήρηση σε συνδυασμό με τη μεγάλη ηλικία του πλοίου και οι πλημμελείς όσο και ταχύτατες διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης στα διάφορα terminals.

Αν εξέλιπαν οι παραπάνω αιτίες, δεν γνωρίζω εάν το θέμα θα απασχολούσε σήμερα τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα.

Με δεδομένη την έλλειψη ομοφωνίας, τόσο σε επίπεδο νηογνώμωνων και ειδικών όσο και στον κύκλο των πλοιοκτητών, επιτρέψτε μου να διατηρήσω σοβαρές επιφυλάξεις για τη χρησιμότητα και αποτελεσματικότητα των προτεινόμενων μέτρων.

Εάν τελικά εφαρμοστούν, ευελπιστώ να συμβάλουν πραγματικά στην αξιοπλοΐα και στην ασφάλεια του πλοίου και όχι απλώς να χρησιμοποιηθούν σαν πανάκεια, δεδομένου ότι τα τελευταία χρόνια άσχετοι με το πλοίο οργανισμοί επιβάλλουν αμφιλεγόμενα μέτρα, πολλά εκ των οποίων είναι περισσότερο προϊόν πολιτικών θέσεων προς κατευνασμό της κοινής γνώμης ή για την εξυπηρέτηση ξένων με το πλοίο συμφερόντων.

Σε ποιους τομείς θα ωφεληθεί και σε ποιους θα επηρεάσει -ενδεχομένως- αρνητικά η υιοθέτηση της ναυπήγησης φορτηγών double side shells τις ελληνικές εταιρείες που διαχειρίζονται τέτοια πλοία;

Αντίθετα με τον τομέα των δεξαμενόπλοιων, ο αριθμός

των φορτηγών double size shells είναι συγκριτικά ελάχιστος έως αμελητέος. Ως εκ τούτου, δεν νομίζω ότι θα υπάρξουν άμεσες σοβαρές επιπτώσεις για τις ελληνικές εταιρείες.

Σοβαρό πρόβλημα ενδέχεται να δημιουργηθεί εφόσον, παράλληλα με την επιβολή των νέων μέτρων, αποφασιστεί και απόσυρση των single hull bulk carriers σε συγκεκριμένο χρόνο.

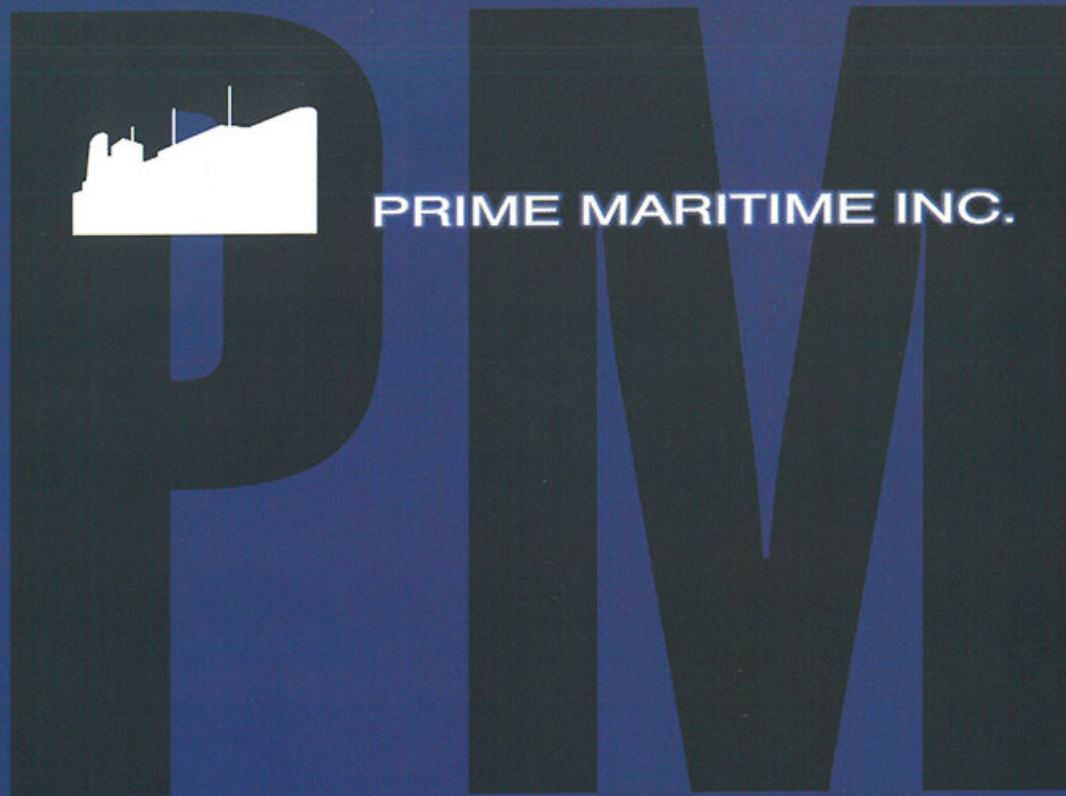
Ενδεικτικά δανειζομαι τις πρόσφατες θέσεις της ΕΕΕ και του Greek Shipping Cooperation Committee, που με αφορμή την προτεινόμενη πρόωπη απόσυρση μονοκύθμων δεξαμενόπλοιων, κάνουν λόγο για ουσιαστική δήμευση μεγάλου αριθμού πλοίων και για «σοβαρές επιπτώσεις για τη ναυτιλία και γενικότερα την ελληνική οικονομία, αφού αυτά (τα μέτρα) δεν βασίστηκαν σε τεχνικά επιχειρήματα, μελέτες ή πορίσματα και δεν τεκμηριώθηκαν, αλλά αποσκοπούν μόνο στην εξυπηρέτηση πολιτικών εφήμερων σκοπιμοτήτων».

Αντιθέτως, λαμβάνοντας υπόψη το μεγάλο αριθμό ναυπηγήσεως πλοίων ελληνικών συμφερόντων και την τάση ανανέωσης του ελληνόκτητου στόλου, εκτιμώ ότι εφόσον τα μέτρα αυτά επιβληθούν, η ελληνική ναυτιλία θα έχει την ευκαιρία να πρωτοστατήσει στην απόκτηση πλοίων που θα πληρούν τους νέους κανονισμούς.

Σε τι βαθμό εκτιμάτε ότι θα επηρεάσει στο μέλλον την αγορά ξερών φορτίων η ύπαρξη bulk carriers «δύο ταχυτήτων» (δηλαδή bulk carriers double side shells και χωρίς double side shells);

Σαφώς, εφόσον τα μέτρα επιβληθούν, τα νεότευκτα πλοία που θα πληρούν τις απαιτούμενες προδιαγραφές θα έχουν προβάδισμα σε συγκεκριμένες αγορές.

Δεδομένου του πολύ μικρού αριθμού τέτοιων πλοίων σήμερα, σε συνδυασμό με τις δυνατότητες της ναυπηγικής βιομηχανίας, πιστεύω ότι εφόσον υπάρξει αγορά δύο ταχυτήτων, αυτό θα συμβεί στο απώτερο μέλλον.

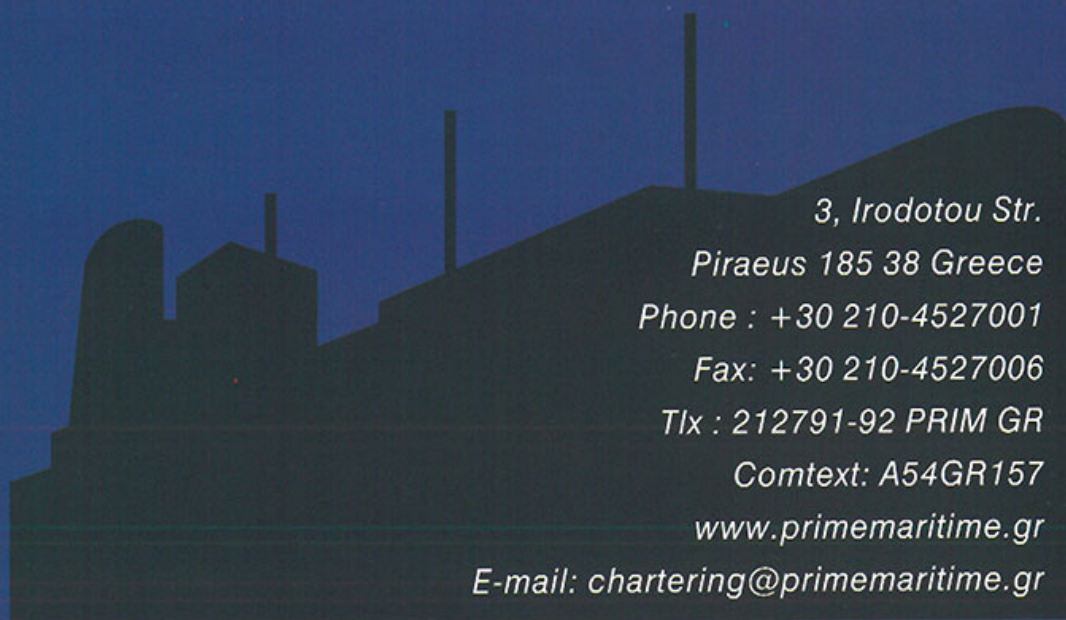


✦ Dry cargo chartering:
Multi-purpose/tweendeckers
Bulk carriers

✦ Ferry / cruise chartering

✦ Projects/contracts of affreightment

✦ Sale & Purchase



3, Irodotou Str.

Piraeus 185 38 Greece

Phone : +30 210-4527001

Fax: +30 210-4527006

Tlx : 212791-92 PRIM GR

Comtext: A54GR157

www.primemaritime.gr

E-mail: chartering@primemaritime.gr

Η μετάβαση σε bulk carriers διπλού τοιχώματος είναι πλέον ενδεδειγμένη λύση



Άποψη των Nabil Riad, ναυπηγού

και Παναγιώτη Δ. Γεωργαντή, προϊστάμενου Τμήματος Operations, Seabulk Shipping S.A. >>>

- Η Διεθνής Ένωση Ναυπηγών θεωρεί αναγκαίο τον καθορισμό ελαχίστων προδιαγραφών στην κατασκευή των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίων, και συγκεκριμένα στον τομέα των ειδικών απαιτήσεων κατά τύπο μεταφερομένου φορτίου.

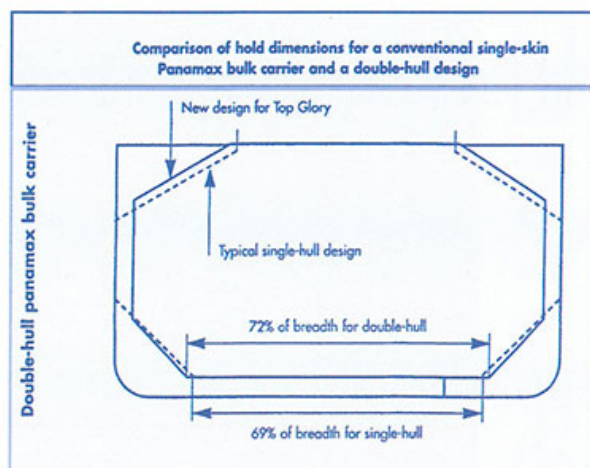
Κατ' αυτόν τον τρόπο πιστεύει ότι θα καταστήσει ασφαλέστερα τα πλοία, τα μεταφερόμενα φορτία, τα πληρώματα, το περιβάλλον και γενικώς τη ναυτιλιακή βιομηχανία.

Συνεπώς, οι νεοδημιουργηθείσες υποσημειώσεις επί των κλάσεων των πλοίων χύδην φορτίου, δηλαδή Bc-i, Bc-ii, Bc-iii, θα χορηγούνται ανάλογα προς τον τύπο των φορτίων και τον τρόπο φορτώσεώς των.

- Η ιδιαίτερη απαίτηση για προσεκτική και με σωστό ρυθμό εναπόθεση του φορτίου στα κύπη, ώστε να πληρούνται οι ειδικές απαιτήσεις αντοχής κατά την εν λόγω διαδικασία, παρ' αυτές καθ' εαυτές οι ενσωματωμένες στη σχεδίαση του πλοίου απαιτήσεις αντοχής σε κατάσταση φορτώσεως, είναι η αιτία για την οποία μερικά νέα πλοία χ.φ. είναι μεν πλήρως πιστοποιημένα για την αντοχή τους ως προς την τελική κατάσταση φορτώσεως, αλλά λόγω της ανωτέρω ιδιαίτερης απαίτησης δεν δύνανται να μεταφέρουν ορισμένα φορτία. Έτσι, ανυπερθέτως, πρέπει να υπάρξουν ελάχιστες κοινές κατασκευαστικές προδιαγραφές αντοχής των πλοίων που θα ανταποκρίνονται στην ανωτέρω ιδιαίτερη απαίτηση, δηλαδή να μεταφέρουν όλα τα είδη φορτίων χωρίς περιορισμούς, σε όλον τον κόσμο και να έχουν και κοινό χρόνο ζωής.
- Μια κατασκευή διπλού τοιχώματος παρέχει αυξημένη ασφάλεια και αξιοπιστία σε σχέση προς την παραδοσιακή κατασκευή μονού τοιχώματος, έναντι κινδύνων κατάκλισης κυτών από ζημιές πλευρικών ελασμάτων ή ρωγμών. Επίσης, συμβάλλει τα μέγιστα στη διαμόρφω-

ση λείων επιφανειών στα κύπη, η οποία με τη σειρά της απλοποιεί τις επιθεωρήσεις και τη συντήρηση, περιορίζει τις ζημιές κατά την εκφόρτωση με grabs (χούφτες) και μειώνει το χρόνο εκφόρτωσης.

- Πιστεύουμε ότι έχει έλθει η στιγμή, κατά την οποία όλοι οι παράγοντες της ναυτιλιακής βιομηχανίας πρέπει να κινηθούν προς την κοινή κατεύθυνση εναρμονισμού των προσπαθειών για τον τελικό σκοπό, που δεν είναι άλλος από την εξάλειψη των ατυχημάτων στα πλοία χύδην φορτίου λόγω δομικής κατάρρευσης.
- Η προσωπική μας άποψη είναι ότι η μετάβαση σε bulk carriers διπλού τοιχώματος είναι η πλέον ενδεδειγμένη λύση για την ασφάλεια, την επιχειρησιακή εκμετάλλευση, λόγω δυνατότητας μεταφοράς περισσότερων τύπων φορτίων, και το μειωμένο χρόνο εκφόρτωσης. Από την άλλη πλευρά, βεβαίως, πρέπει να αναγνωρίσουμε το υψηλότερο κόστος της εν λόγω κατασκευής, αλλά και το γεγονός ότι θα επηρεασθεί αρνητικά η ανταγωνιστικότητα των πλοιοκτητών πλοίων μονού τοιχώματος μετά την εισαγωγή των πλοίων διπλού τοιχώματος σε υπηρεσία.



Operating 24/7



24 hours a day, 7 days a week, all through a ship's life. An economically viable vessel has to stay in service day and night. That's what our motto "Operating 24/7" is all about. We do all we can to ensure your vessels operate as smoothly and reliably as possible throughout their whole working life. What concerns us is not just analysing the condition of your vessels at any particular point in time – far from it. Our approach is to look at vessels from a holistic point of view, and that pays its way in the long run. As a flexible and experienced partner, we can bring our expertise into play at any phase in a ship's life cycle. With know-how that goes well beyond the traditional classification service.

Talk to us in person to find out just how broad and varied our range of services is.

Division Mediterranean / Middle East / Black Sea / Africa (MEA)

Germanischer Lloyd Hellas Survey E.P.E. - 85, Akti Miaouli - GR-18538 Piraeus/Greece
Phone: +30-(0)10-4290373 - Fax: +30-(0)10-4290350 - E-mail: gl-mea@gl-group.com

Head Office Hamburg

Germanischer Lloyd AG - Vorsetzen 35 - D-20459 Hamburg
Telefon +49-(0)40-36149-0 - Fax +49-(0)40-36149-200
E-mail: headoffice@gl-group.com - www.gl-group.com



Germanischer Lloyd
O P E R A T I N G 2 4 / 7

Η αγορά ξηρών φορτίων δεν θα επηρεαστεί από την ύπαρξη μικρού ποσοστού double side shell



Συνέντευξη του αρχιπλοιάρχου Επαμεινώνδα Κουμάνταρου, Operations Department SEA TRADERS S.A.

>>>

Στη μετά «Prestige» εποχή, το επόμενο φλέγον θέμα που αναμένεται να απασχολήσει τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα ενδέχεται να είναι η ναυπήγηση φορτηγών bulk carriers φιλοσοφίας double side shells. Οι νηογνώμονες εκτιμούν (και οι ναυπηγικοί κύκλοι συμφωνούν) ότι αυτού του τύπου τα πλοία αυξάνουν τα στάνταρ ασφαλείας και επιχειρησιακής αξιοποίησης των bulk carriers. Συμφωνείτε με τις απόψεις τους; Αναμφίβολα τα στάνταρ ασφαλείας στα double side shell bulkers είναι πολύ καλύτερα και για το πλήρωμα / πλοίο αλλά και για το φορτίο. Διότι, σε περίπτωση ρήγματος για οιονδήποτε λόγο, το νερό δεν θα μπει ανεξέλεγκτα μέσα στο ή στα κύπη, προκαλώντας μεγάλα προβλήματα στην ευστάθεια του πλοίου και ζημιά στο φορτίο (εφόσον είναι φορτωμένο) και θέτοντας έτσι σε κίνδυνο το πλήρωμα και την αξιοπλοΐα του πλοίου, αλλά θα περιοριστεί μόνο μέσα στο side tank(s) στην περιοχή όπου έγινε το ρήγμα.

Σε ποιους τομείς θα ωφεληθεί και σε ποιους θα επηρεάσει -ενδεχομένως- αρνητικά η υιοθέτηση της ναυπήγησης φορτηγών double side shells τις ελληνικές εταιρείες που διαχειρίζονται τέτοια πλοία;

Τα αρνητικά του double side shell σε σύγκριση με ένα single side shell του ίδιου Deadweight είναι τα εξής:

- Υψηλότερο κόστος κατασκευής.
- Το δεύτερο μπορεί να φορτώσει περισσότερο φορτίο από το πρώτο, διότι η χωρητικότητα των κυτών του double side shell είναι μικρότερη αυτής του single shell κατά τη χωρητικότητα που καταλαμβάνουν τα side tanks.
- Το light ship του double side shell είναι μεγαλύτερο του single side shell, λόγω των επι πλέον σιδηροκατασκευών, οπότε ελαττώνεται ανάλογα το μέγιστο βάρος του φορτίου που μπορεί να μεταφέρει το πρώτο, έναντι του δεύτερου.
- Τα side tanks του double side shell bulkier ερματίζο-

νται και αφερματίζονται όταν το πλοίο είναι άφορτο ή έμφορτο αντίστοιχα.

Πολλές φορές ο ερματισμός γίνεται μέσα σε ποτάμια (όχι καθαρά νερά), οπότε μετά τον αφερματισμό τα side tanks πρέπει να καθαριστούν από λάσπες που μένουν μέσα, αφ' ενός για να μην αυξάνονται τα constant weights του πλοίου (που είναι εις βάρος του μέγιστου βάρους του φορτίου που μπορεί να μεταφέρει) και αφ' ετέρου για να καθαριστούν οι αναφορές που υπάρχουν μέσα στα side tanks, ώστε να είναι δυνατός ο γρήγορος και πλήρης αφερματισμός τους. Αυτό σημαίνει ότι θα πρέπει να γίνεται εσωτερική συντήρηση των side tanks, που κατά τη γνώμη μου θα είναι πολύ δύσκολη λόγω της στενότητας των χώρων των side tanks, για να μην πω αδύνατη με τη σημερινή ποιότητα των πληρωμάτων.

Σε τι βαθμό εκτιμάτε ότι θα επηρεάσει στο μέλλον την αγορά ξηρών φορτίων η ύπαρξη bulk carriers «δύο ταχυτήτων» (δηλαδή bulk carriers double side shells και χωρίς double side shells);

Η αγορά ξηρών φορτίων με την ύπαρξη double side shells bulkers πιστεύω πως δεν θα επηρεαστεί στο εγγύς μέλλον και ο λόγος είναι ότι τα νεότευκτα bulk carriers κατασκευής 2000/2001/2002 είναι όλα single side shell. Το φετινό χρόνο (2003) έχουν αρχίσει δειλά-δειλά κάποιες παραγγελίες για double side shell bulkers με παράδοση τέλος 2004 με 2005. Οι σημερινές παραγγελίες αυτών των πλοίων είναι ελάχιστες σε σύγκριση με τις σημερινές παραγγελίες των single side shell bulkers. Συνεπώς, για τα επόμενα 4-5 χρόνια, εκτιμώ ότι η αγορά ξηρών φορτίων δεν θα επηρεαστεί από την ύπαρξη ενός μικρού ποσοστού των double side shell συγκριτικά με την ύπαρξη πληθώρας νεότευκτων single side shell. Βεβαίως, για το απώτερο μέλλον δεν μπορώ να προδικάσω τι θα γίνει.

CORAL LTD.

GENERAL MARINE REPAIRS



ΥΔΡΟΒΟΛΕΣ U.H.P.W.J 2500 - 3000 BAR



ΣΥΓΧΡΟΝΟΙ ΜΕΘΟΔΟΙ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΥ ΜΕΤΑΛΛΙΚΩΝ ΕΠΙΦΑΝΕΙΩΝ ΦΙΛΙΚΑ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Στο πλαίσιο του εκτεταμένου επενδυτικού της προγράμματος η Coral General Marine Repairs ενίσχυσε τη 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 τη δυνατότητα παραγωγής 60-80 m² το κάθε μηχάνημα 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 τη 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 τη καθορισμένη συντήρηση.

Εφοδιασμένα με τα τελειότερα ηλεκτρονικά συστήματα προσφέρουν τη 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.

Πλοία διπλού πυθμένα: Μια αποτελεσματική λύση ή μια... υπερβολική αντίδραση;



Τα ναυτικά ατυχήματα, λόγω των σοβαρών επιπτώσεων που μπορεί να έχουν είτε σε απώλειες ανθρώπινων ζωών είτε σε ρύπανση του περιβάλλοντος, δημιουργούν πάντοτε ανησυχίες, προβληματισμούς, αλλά και αντιδράσεις εκ μέρους της ναυτικής βιομηχανίας και των αρμόδιων αρχών.

Άρθρο της Καλλιόπης Λυριντζή, ναυπηγού - μηχανολόγου,
διευθύνουσας συμβούλου QMS-Quality Maritime Services S.A.

Ιδίως τα ατυχήματα των δεξαμενόπλοιων (προσαράξεις, συγκρούσεις, εκρήξεις) έχουν ως άμεσο αποτέλεσμα τη διαρροή στη θάλασσα μεγάλων ποσοτήτων πετρελαίου με καταστροφικές συνέπειες για το περιβάλλον, καθ' όσον τα πλοία αυτά αποτελούν κατά κάποιον τρόπο «πλωτές δεξαμενές» που η ρήξη του πυθμένα τους, του «κελύφους» τους, επιτρέπει τη μαζική αυτή διαρροή.

Τις περισσότερες φορές το σύνδρομο «ατύχημα - αντίδραση» λαμβάνει τη μορφή θεσμοθέτησης νέων κανονισμών και μάλιστα υπό την πίεση των καταστάσεων, των ανησυχιών και ίσως και του... πανικού.

Μερικές φορές, δε, οι αντιδράσεις αυτές έχουν στόχο την αντιμετώπιση των επιπτώσεων και όχι τόσο την ανεύρεση και αποφυγή των αιτιών του ατυχήματος.

Έτσι, ατυχήματα δεξαμενόπλοιων, όπως του «Echpon Valdez», λόγω των σοβαρών ρυπάνσεων που προκάλεσε, είχαν συνέπεια τη λήψη νομοθετικών μέτρων σε εθνικό -USA (OPA '90)- και σε διεθνές (MARPOL) επίπεδο για την κατασκευή δεξαμενόπλοιων διπλού πυθμένα/τοιχωμάτων, και τη σταδιακή απόσυρση των μονοπύθμενων πλοίων έως το 2020.

Τα ατυχήματα των «Erika» και «Prestige» επέτειναν ακόμα αυτή την ανησυχία και κατέληξαν σε προτάσεις από την Ε.Ε. για συντόμευση των χρόνων απόσυρσης κλιμακωμένων ανά κατηγορία για τα 2005, 2010 και 2015.

Είναι όμως αποτελεσματική η λύση των Double bottom / hull πλοίων; Θα αποτρέψει δηλαδή τις αιτίες των ατυχημάτων;

Κατά πόσο θα περιορίσει τις επιπτώσεις μιας προσάραξης ή σύγκρουσης; Για τι μέγεθος ορμής μιλάμε;

Μεγάλα πλοία όπως τα δεξαμενόπλοια, έστω και με 4 κόμβους ταχύτητα, αν συγκρουστούν ή προσαράξουν, κατά πόσο θα αντέξουν τα διπλά τοιχώματα;

Είναι εύκολα και προσβάσιμα προς συντήρηση και έλεγχο τα κύπη μεταξύ των τοιχωμάτων; Τι θα γίνει σε περίπτωση «διαρροών» από τις δεξαμενές στο χώρο των διπλών τοιχωμάτων;

Πόσο cost-effective είναι η λύση για την κατασκευή των πλοίων αυτών;

Δεν αυξάνεται όμως κατά κάποιον τρόπο ο συντελεστής ασφαλείας σε μικρής σφοδρότητας ατυχήματα; Δεν θα έχουμε επίσης μεγαλύτερη ασφάλεια κατά τους χειρισμούς των φορτοεκφορτώσεων των δεξαμενών;

Υπάρχουν λοιπόν πολλά ερωτήματα, αμφιβολίες αλλά και θετικά στοιχεία.

Το κριτήριο για να μπορέσει κανείς να πει κατά πόσο το μέτρο των double hulls ευρίσκεται προς τη σωστή κατεύθυνση, είναι αν συνοδεύεται το μέτρο αυτό από την ίδια και ίσως μεγαλύτερη έμφαση με την προσπάθεια της ανεύρεσης των αιτιών και την πρόληψη των ατυχημάτων και να μην παραμείνει αυτοσκοπός η επιβολή των double hulls σαν η λύση του προβλήματος.

Και η πρόληψη των ατυχημάτων θα γίνει με σωστό management, εφαρμογή των διαδικασιών ασφαλείας και συνεχή εκπαίδευση και επιμόρφωση όλων. Αυτό όμως απαιτεί commitment, διάθεση πόρων και αλλαγή νοοτροπίας.



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



Το double sided είναι μία αποτελεσματική μέθοδος βελτίωσης ασφάλειας στα φορτηγά πλοία

Του Δ. Γ. Κωσταρά, τεχνικού διευθυντή ABS Europe Division



>>>

Οι απόψεις των νηογνώμωνων

Στη μετά «Prestige» εποχή, το επόμενο φλέγον θέμα που αναμένεται να απασχολήσει τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα ενδέχεται να είναι η ναυπήγηση φορτηγών bulk carriers φιλοσοφίας double side shells. Ναυπηγικοί κύκλοι εκτιμούν ότι αυτού του τύπου τα πλοία αυξάνουν τα στάνταρ ασφαλείας και επιχειρησιακής αξιοποίησης των bulk carriers. Συμφωνείτε με τις απόψεις τους;

Το ABS κατέχει ηγετική θέση στη συντονισμένη προσπάθεια της βιομηχανίας του κλάδου να βελτιώσει την ασφάλεια των φορτηγών πλοίων τα τελευταία δέκα χρόνια. Μολονότι οι προσπάθειες αυτές, ιδιαίτερα το αυξημένο πρόγραμμα επιθεώρησης και η ενίσχυση του εμπρόσθιου εγκάρσιου μπουλμέ (forward transverse bulkhead) και της συν αυτώ κατασκευής, βελτίωσαν σημαντικά την ασφάλεια των φορτηγών πλοίων, η απώλεια ενός πολύ μικρού αριθμού πλοίων και πληρωμάτων εξακολουθεί να συμβαίνει. Αυτός είναι και ο λόγος που το ABS υποστηρίζει με σθένος τη συνεχόμενη έρευνα σε αυτόν τον τομέα. Στο πρώιμο στάδιο της διαδικασίας αυτής διέκρινε το ABS ότι η εφαρμογή ενός σχεδιασμού διπλού κύτους (double sided configuration) θα μπορούσε να είναι μία αποτελεσματική μέθοδος βελτίωσης της ασφάλειας στα φορτηγά πλοία.

Το γεγονός αυτό αντιμετωπίζει το πλέον γνωστό πρόβλημα των ζημιών στα ενισχυτικά (framing) και στο πλαϊνό εξωτερικό περίβλημα (side shell) του σκάφους, που έχει ως αποτέλεσμα την αποκόλληση της επένδυσης του πλαϊνού περιβλήματος και τη θέση του σκάφους σε κίνδυνο. Ένας σημαντικός αριθμός φορτηγών πλοίων, από σκάφη μικρού (handysize) μέχρι και μεγάλου μεγέθους (capesize), έχουν ναυπηγηθεί τα τελευταία 9 χρόνια με διπλό κύτος, σύμφωνα με το νηογνώμονα του ABS.

Η εμπειρία από τους σχεδιασμούς αυτούς υπήρξε θετική.

Κατόπιν λεπτομερούς έρευνας των σχετικών χαρακτηριστικών των δυνατοτήτων του μονού και διπλού κύτους, έχει προτείνει το ABS στους πλοιοκτήτες, οι οποίοι πα-

ραγγέλλουν την κατασκευή νέων φορτηγών πλοίων, να λαμβάνουν υπ' όψιν τους την κατασκευή διπλού κύτους (double sided) κατά την επιλογή σχεδιασμού των σκαφών τους.

Πέραν αυτού, το ABS είναι της γνώμης ότι ένα συμπαγές, μονού κύτους φορτηγό πλοίο, το οποίο έχει ναυπηγηθεί σύμφωνα με τα ορθολογικά κριτήρια που έχει θέσει το σύστημα αξιολόγησης ασφαλείας του κύτους σκαφών του ABS (Safehull program), και το οποίο υφίσταται κατάλληλη συντήρηση και επιθεώρηση, θα παραμένει κατάλληλο για το σκοπό που έχει κατασκευαστεί καθ' όλη τη διάρκεια της ζωής του.

Η συντήρηση του σκάφους είναι ο αποφασιστικός παράγοντας τόσο για τα σκάφη με μονό όσο και γι' αυτά με διπλό κύτος.

Για τα φορτηγά πλοία με μονό κύτος θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στο σκελετό κατασκευής και στο πλαϊνό περίβλημα καθ' όλη τη διάρκεια ζωής τους, καθώς και στο γεγονός ότι η κατάλληλη συντήρηση και επισκευή τους είναι στοιχειώδη μέσα για την πρόληψη ζημιών. Φορτία με διαβρωτική δράση και ζημιές από αρπάγες γερανών, μπουλντόζες και άλλων εξοπλισμό φορτοεκφόρτωσης αποτελούν τις κύριες αιτίες του προβλήματος.

Αν και η κατασκευή διπλού κύτους αντιμετωπίζει τούτα τα ζητήματα, ο σχεδιασμός αυτός εισάγει εν τούτοις κάποια νέα δεδομένα, και πιο συγκεκριμένα την επίστρωση και συντήρηση των διακένων του διπλού κύτους, όταν αυτά χρησιμοποιούνται για έρμα.

Τα δεδομένα αυτά απαιτούν βεβαίως και την ανάλογη προσοχή.

Το ABS, εξάλλου, έχει προχωρήσει το Μάιο του 2002 στην έκδοση μιας δημοσίευσης με τίτλο «Λύσεις για φορτηγά πλοία: Ασφαλέστερα και ισχυρότερα πλοία».

Η πληροφόρηση που περιέχεται στη δημοσίευση αυτή εξακολουθεί να είναι σχετική με τα ισχύοντα δεδομένα και θα είναι σε θέση να σας παρέχει ένα πλαίσιο πληροφοριών σχετικά με τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα, τα τεχνικά ζητήματα κ.λπ.



Τα νέα μέτρα είναι προς τη σωστή κατεύθυνση

Συνέντευξη του Νίκου Μπουσούνη,
maritime manager East Mediterranean DNV

Στη μετά «Prestige» εποχή, το επόμενο φλέγον θέμα που αναμένεται να απασχολήσει τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα ενδέχεται να είναι η ναυπήγηση φορτηγών bulk carriers φιλοσοφίας double side shells. Ναυπηγικοί κύκλοι εκτιμούν ότι αυτού του τύπου τα πλοία αυξάνουν τα στάνταρ ασφαλείας και επιχειρησιακής αξιοποίησης των bulk carriers. Συμφωνείτε με τις απόψεις τους;

Ο βασικός σκοπός των νιογνωμόνων είναι να διαχειρίζονται τους κινδύνους που έχουν σχέση με την ασφάλεια των πλοίων, δηλαδή να παίρνουν μέτρα που

θα εξασφαλίσουν ότι ο κίνδυνος απώλειας πλοίων και ανθρωπίνων ζωών είναι πολύ χαμηλός και σε επίπεδα που είναι αποδεκτά από την κοινωνία μας.

Τα μέτρα που ήδη ελήφθησαν για την ενίσχυση των υπάρχοντων bulk carriers και αυτά που έχουν προταθεί, τόσο από τον IACS όσο και τον IMO, είναι μέτρα προς τη σωστή κατεύθυνση.

Αν όλες οι απαιτήσεις των νέων μέτρων ικανοποιηθούν και τα πλοία συντηρούνται κανονικά, τα bulk carriers με μονά ή διπλά τοιχώματα θα ικανοποιούν τις σημερινές απαιτήσεις ασφαλείας.



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

Προέχει η δημιουργία συνθηκών και έπεται η δημιουργία κανόνων

Συνέντευξη του Γιώργου Ντούτσουλη,
ναυπηγού - μηχανολόγου
ATMS Inc. Marine Engineers,
Surveyors & Consultants

> > >



Στη μετά «Prestige» εποχή, το επόμενο φλέγον θέμα που αναμένεται να απασχολήσει τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα ενδέχεται να είναι η ναυπήγηση φορτηγών bulk carriers φιλοσοφίας double side shells. Οι νηογνώμονες εκτιμούν (και οι ναυπηγικοί κύκλοι συμφωνούν) ότι αυτού του τύπου τα πλοία αυξάνουν τα στάνταρ ασφαλείας και επιχειρησιακής αξιοποίησης των bulk carriers. Συμφωνείτε με τις απόψεις τους;

Στη μετά «Prestige» εποχή, σωρεία κανονισμών προστέθηκαν και άλλοι ήδη υπάρχοντες βελτιώθηκαν, ούτως ώστε να διασφαλίσουν την άψογη ή, τουλάχιστον, την καλή κατάσταση των πλοίων.

Η προώθηση του σχεδίου για τα double side shells ασφαλώς και αυξάνει την ασφάλεια των πλοίων και πολύ περισσότερο διασφαλίζει τη μη-διαρροή ή καθυστέρηση διαρροής επικινδύνων φορτίων στη θάλασσα.

Ποιος θα μπορούσε να διαφωνήσει με αυτό; Θα πρέπει όμως και να τονισθεί ότι τέτοιου είδους κατασκευές δεν είναι και πανάκεια.

Η ελληνική ναυτιλία έχει κατ' εξακολούθηση αποδείξει ότι διαθέτει αρκετή ευελιξία για να ξεπερνά κάθε είδους εισαγωγή νέων κανονισμών.

Σε ποιους τομείς θα ωφεληθεί και σε ποιους θα επηρεάσει -ενδεχομένως- αρνητικά η υιοθέτηση της ναυπήγησης φορτηγών double side shells τις ελληνικές εταιρείες που διαχειρίζονται τέτοια πλοία;

Με την προώθηση των double side shells, όμως, οι μεγάλες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες, διαθέτοντας τα απαι-

τούμενα κεφάλαια, αλλά και ήδη έχοντας προβεί στην παρασκευή DSS πλοίων, δημιουργούν μια ανομοιογένεια εις βάρος μικρότερων εταιρειών που οι πόροι τους δεν τους επιτρέπουν τη γρήγορη αλλαγή του στόλου τους σε τέτοιου είδους πλοία.

Επειδή και οι μέχρι τώρα μεγάλες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες ξεκίνησαν από μικρές(!) ίσως θα πρέπει να αναρωτηθούν, αλλά και εμείς οι ίδιοι, μήπως θα πρέπει πρώτα να δημιουργήσουμε τις κατάλληλες συνθήκες στην αγορά και έπειτα σταδιακά να προχωρήσουμε στην εισαγωγή των DSS.

Και τελικά, η ελληνική σημαία δεν κυματίζει μόνον σε πλοία μεγάλων ναυτιλιακών εταιρειών.

Σε τι βαθμό εκτιμάτε ότι θα επηρεάσει στο μέλλον την αγορά Επρών φορτίων η ύπαρξη bulk carriers «δύο ταχυτήτων» (δηλαδή bulk carriers double side shells και χωρίς double side shells);

Ο βαθμός που τα DSS πλοία θα επηρεάσουν την αγορά είναι ήδη λίγο πολύ γνωστός. Είναι αυτονόητο ότι εφόσον οι ασφάλειες λειτουργούν μέσα από μελέτες πιθανοτήτων και, τουλάχιστον αρχικά, πρακτικώς, η εμπειρία μας από τέτοιου είδους πλοία θα είναι πολύ φτωχή, τα ασφαλιστρα θα είναι (πρέπει να είναι) χαμηλότερα από αυτά του «παλαιού» τύπου.

Ναύλα και ναυλωτές θα ακολουθήσουν ίδια πορεία μέσα από την επιρροή των ασφαλιστρών. Εξυπακούεται λοιπόν ότι η δημιουργία αγοράς «δύο ταχυτήτων» είναι αναπόφευκτη και σίγουρα ζημιογόνα.

TECHNICAL COMPANY S. HILIOU LTD.

HYDROBLASTING 23.000 PSI

24
HOUR REPAIRS DURING
THE VOYAGE



GRITBLASTING OF VESSELS • HYDRO-GRITBLASTING
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

Ταξιδέψτε...

ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ-ΛΗΜΝΟΣ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ



ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΚΩΣ-ΡΟΔΟΣ

...με NEL LINES και TELESTET!

ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΣΥΡΟΣ-ΤΗΝΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΪΟΣ-ΙΚΑΡΙΑ-ΣΑΜΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ 210 4123185-4115015 - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ 2310 522716 - ΛΗΜΝΟΣ 22540 22460 - ΣΥΡΟΣ 22810 83400
ΜΥΤΙΛΗΝΗ 22510 28480-22220 - ΕΥΔΗΛΟΣ 22750 31990 - ΑΜΟΡΓΟΣ 22850 71201 - ΣΑΜΟΣ 22730 25133 - ΜΥΚΟΝΟΣ 22890 28240
ΚΩΣ 22420 49930 - ΤΗΝΟΣ 22830 22517 - ΑΓΙΟΣ ΚΗΡΥΚΟΣ 22750 22397-8 - ΝΑΪΟΣ 22850 23830 - ΠΑΡΟΣ 22840 21582
ΡΟΔΟΣ 22410 37052 - ΧΙΟΣ 22710 23971-25848 - ΚΑΛΥΜΝΟΣ 22430 28777



NEL LINES



Μιλάτε, σας Ακούμε



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ: Το ισχυρό χαρτί στην παροχή υπηρεσιών

Η ελληνική ακτοπλοΐα, παρά την αδύναμη εικόνα που παρουσιάζει ως κλάδος στη Σοφοκλέους, φαίνεται ότι έχει εισέλθει σταθερά σε μια νέα φάση οργάνωσης και αξιοποίησης των δυνατοτήτων της.

Με αιχμή του δόρατός της τα σύγχρονα πλοία και το υψηλό επίπεδο παροχής υπηρεσιών, περνάει στην αντεπίθεση. Αντίπαλός της, όχι η περιβόητη «κάθοδος των Ξένων», αλλά το αεροπλάνο, το οποίο φαίνεται να χάνει διαρκώς έδαφος έναντι των ταχύτατων νεότευκτων ακτοπλοϊκών, στην προτίμηση του επιβατικού κοινού. Αντιστρόφως ανάλογη εικόνα παρουσιάζει η ελληνική κρουαζιέρα. Η πάλαι ποτέ κραταιά δύναμη της τουριστικής μας βιομηχανίας μοιάζει -ελλείψει μέτρων και πολιτικής διάθεσης για εξεύρεση τρόπων αναζωογόνησής της- να μεταβάλλεται από πρωτοπόρο, όχι σε ουραγό, αλλά στο «μεγάλο Έλληνα ασθενή»...



ΡΑΘΕ: Υπηρετώντας τον υγιή ανταγωνισμό και το δημόσιο συμφέρον

Σε μια εποχή που η ακτοπλοΐα αλλάζει πρόσωπο, καθώς η απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών διαμορφώνει ένα νέο σκηνικό στα ακτοπλοϊκά δρώμενα, η Ρυθμιστική Αρχή Θαλασσιών Ενδομεταφορών (ΡΑΘΕ) έρχεται να διαδραματίσει καταλυτικό ρόλο. Ωστόσο, όπως κάθε τι πρωτοεμφανιζόμενο στη χώρα μας, έτσι και η δημιουργία της ΡΑΘΕ αντιμετωπίστηκε αρχικά από τους ακτοπλόους με την ανάλογη δυσπιστία και προβληματισμό, στοιχεία τα οποία σύντομα ξεπεράστηκαν, αφού με την πάροδο του χρόνου η ακτοπλοϊκή κοινότητα δεν άργησε να επιδείξει την ανάλογη εμπιστοσύνη.

Η αλλαγή της νοοτροπίας σε επίπεδο διαχείρισης αποτέλεσε τον παράγοντα-κλειδί για την εύρυθμη και αποδοτική λειτουργία της ΡΑΘΕ, σύμφωνα με τον πρόεδρό της κ. Σπύρο Ζησιμόπουλο, ο οποίος απαντά στις ερωτήσεις των «Ναυτικών Χρονικών».

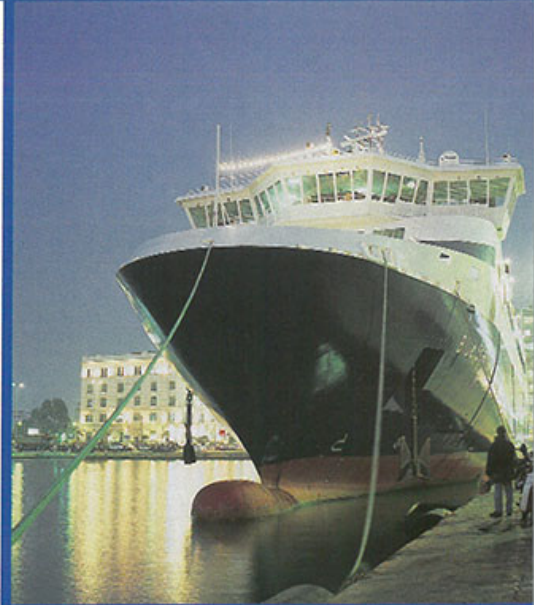


Συνέντευξη του Σπύρου Ζησιμόπουλου,
προέδρου της ΡΑΘΕ

Πώς, κατά την άποψή σας, θα επιτευχθεί ο υγιής ανταγωνισμός σε μια αγορά, που μέχρι πρότινος το κράτος καθόριζε τόσο το δικαίωμα εισόδου όσο και την τιμολόγηση των υπηρεσιών;

Το «προστατευτικό» περιβάλλον στο οποίο δραστηριοποιούνταν μέχρι πρότινος οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις, τόσο σε επίπεδο θεσμών όσο και σε επίπεδο πρακτικών της Διοίκησης, διαμόρφωσε και τις αντίστοιχες νοοτροπίες και διοικητικές πρακτικές στους επιχειρηματικούς φορείς του κλάδου. Άρα για τις επιχειρήσεις, πρωταρχικός παράγοντας, για την επιτυχή έκβαση της μετάβασης στο νέο απελευθερωμένο καθεστώς, είναι η αλλαγή νοοτροπιών, πρακτικών και μεθόδων διαχείρισης.

Από την άλλη πλευρά, η Διοίκηση θα πρέπει να εμπιστευθεί περισσότερο τη δυναμική των κανόνων του ανταγωνισμού στη διαμόρφωση των όρων της αγοράς των θαλασσιών ενδομεταφορών, περιορίζοντας τις παρεμβάσεις της μόνο στο μέτρο που απαιτεί η διαφύλαξη του δημοσίου συμφέροντος.





Πώς εκτιμάτε την πορεία απελευθέρωσης της ακτοπλοΐας κατά το πρώτο χρονικό διάστημα εφαρμογής του νέου θεσμικού πλαισίου.

Είναι γεγονός ότι η μετάβαση της ακτοπλοΐας στην απελευθερωμένη αγορά, στο πλαίσιο του νόμου 2932/01, εξελίσσεται ομαλά βάσει των δηλώσεων τακτικής δρομολόγησης πλοίων που υποβλήθηκαν τα 2002 και 2003, αν και δεν καταγράφηκε εκδήλωση ενδιαφέροντος για τη δρομολόγηση πλοίων στις τακτικές γραμμές από πλοιοκτήτες άλλων κρατών-μελών.

Παράλληλα, όμως, αυξήθηκε σημαντικά το συνολικό ύψος των επιδοτήσεων για την εκτέλεση των συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας σε σχέση με τα αντίστοιχα ποσά που διενεργούντο κατά το παρελθόν για τις συμβάσεις αγώνων γραμμών, γεγονός που προβληματίζει και χρήζει διερεύνησης.

Τέλος, το πρώτο αυτό διάστημα της απελευθέρωσης χαρακτηρίζεται από έλλειψη ανταγωνισμού στις δρομολογιακές γραμμές, με αγκύλωση των τιμών στην ανώτατη τιμολόγηση που επέβαλε η Διοίκηση.

Παρακολουθούμε το φαινόμενο στο μέτρο των δυνατοτήτων μας και καταβάλλουμε προσπάθεια για την εμπέδωση, από τον κλάδο, των κανόνων του ελεύθερου και υγιούς ανταγωνισμού μέσω ΟΔΗΓΙΩΝ και ΣΥΣΤΑΣΕΩΝ.

Θα υπάρξει όφελος των εκατομμυρίων επιβατών, που διακινούνται κάθε καλοκαίρι στις ακτοπλοϊκές γραμμές, από τη λειτουργία της ΡΑΘΕ;

Ακράδαντα πιστεύω ότι η νομιμοποίηση του θεσμού των ανεξάρτητων αρχών δεν βρίσκεται ούτε στις ιδρυτικές τους πράξεις ούτε στον τρόπο επιλογής των μελών τους. Βρίσκεται στη συνειδηση των καταναλωτών και εν προκειμένω των επιβατών ή μεταφορέων των πλοίων τακτικών γραμμών, των οποίων τα δικαιώματα και τα συμφέροντα επηρεάζονται από τη δράση της ΡΑΘΕ. Κατά συνέπεια, οι πράξεις της Αρχής θα αξιολογηθούν από την κοινή γνώμη και θα δικαιωθούν μόνον εάν και εφ' όσον προσανατολίζουν την ακτοπλοΐα στην κατεύθυνση της βελτίωσης των παρεχομένων υπηρεσιών και της διαμόρφωσης των τιμών μέσα σε ανταγωνιστικό περιβάλλον.

Πώς κρίνετε τη μέχρι σήμερα πορεία της λειτουργίας της ΡΑΘΕ στο δύσκολο και απαιτητικό περιβάλλον της ελληνικής ακτοπλοΐας;

Με κάθε ειλικρίνεια θα έλεγα ότι η μέχρι σήμερα πορεία λειτουργίας της ΡΑΘΕ υπήρξε ιδιαίτερα ικανοποιητική. Η εύλογη καχυποψία και δυσπιστία που συνοδεύει κάθε τι καινούργιο, ξεπεράστηκε γρήγορα και ο αυξανόμενος αριθμός πλοιο-

κτητών που προσφεύγουν σε αυτή, αποδεικνύει την αυξανόμενη εμπιστοσύνη που οι παράγοντες της αγοράς επιδεικνύουν στο νέο θεσμό. Από την πλευρά της, η Διοίκηση επεδείξε -και οφείλω να το υπογραμμίσω- απόλυτο σεβασμό στην ανεξαρτησία της Αρχής, ενώ συμμορφώθηκε συστηματικά προς τις αποφάσεις και γνωμοδοτήσεις της.

Σε διάφορες υπηρεσίες του ΥΕΝ παρατηρείται έλλειψη ικανού προσωπικού για κάλυψη των νευραλγικών θέσεων. Το φαινόμενο αυτό έχει παρατηρηθεί και στη ΡΑΘΕ; Πώς το σχολιάζετε;

Μου είναι δύσκολο να σχολιάσω «την έλλειψη ικανού προσωπικού» στο οποίο αναφέρεσθε, διότι δυστυχώς στη ΡΑΘΕ βιώνουμε την «παντελή έλλειψη» προσωπικού.

Όλη η δουλειά, από τον πρώτο χρόνο της λειτουργίας της Αρχής (89 αποφάσεις, 3 γνωμοδοτήσεις και περίπου 140 ακροάσεις) έγινε αποκλειστικά και μόνον από τα 7 μέλη της.

Θέλουμε να ελπίζουμε ότι προσεχώς η κατάσταση αυτή θα βελτιωθεί, ώστε να επεκτείνουμε τις δραστηριότητές μας και στον τομέα ελέγχου της αγοράς, που αποτελεί βασικό μέρος των αρμοδιοτήτων της ΡΑΘΕ.

Έως σήμερα, στη ΡΑΘΕ, σε ποιους τομείς έχουν παρατηρηθεί οι περισσότερες προσφυγές;

Οι τομείς που κυρίως αποτέλεσαν αντικείμενο προσφυγών ήταν η επιβολή από τη Διοίκηση ανώτατης τιμολόγησης για την οικονομική ή ενιαία θέση επιβατών και η επιβολή εκπτώσεων για ορισμένες κατηγορίες του επιβατηγού κοινού.

Είναι γεγονός ότι ο τρόπος με τον οποίο αρθρώνεται η καθιέρωση της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές και το δικαίωμα της Διοίκησης να επιβάλλει υπό ορισμένους όρους δημόσια υπηρεσία για τη διασφάλιση του δημοσίου συμφέροντος, αποτελεί τη βασική ιδιαιτερότητα του νέου καθεστώτος της ακτοπλοΐας.

Επομένως, μέχρις ότου οι παράγοντες της αγοράς και η Διοίκηση αντιληφθούν την έκταση και το ακριβές εύρος των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων, που αυτή η ιδιαιτερότητα συνεπάγεται για τον καθένα από αυτούς, παρόμοιες αντιδικίες ήταν και είναι αναμενόμενες.

Γι' αυτό, εξάλλου, δημιουργήθηκε και η ΡΑΘΕ.

Για να επιλαμβάνεται των νομικών διαφορών που προκύπτουν ή να προλαμβάνει στο μέτρο του δυνατού, με τη σωστή ενημέρωση και τις συστάσεις της, τις πιθανότητες νομικών τριβών, ώστε να διασφαλίζεται η ομαλή και απρόσκοπτη εφαρμογή του νομοθετικού πλαισίου που χάραξε ο Ν. 2932/01.



Συνέντευξη του Απόστολου Αθηνάϊου,

διευθύνοντος συμβούλου Ναυτιλιακής Εταιρείας Λέσβου (NEΛ)



Η σύγχρονη ακτοπλοΐα ανταγωνίζεται σήμερα το αεροπλάνο

Ο ραγδαίος εκσυγχρονισμός των ακτοπλοϊκών εταιρειών, το άλμα που αυτές πραγματοποίησαν σε επίπεδο παροχής υπηρεσιών και η συσσωρευμένη πείρα δεκαετιών, επιτρέπουν στην ελληνική ακτοπλοΐα να στενάζει με αισιοδοξία το μέλλον. Οι εταιρείες του χώρου, φαίνεται πλέον να αντιμετωπίζουν ένα μόνο αντίπαλο: το αεροπλάνο και μέχρι στιγμής η πλάστιγγα γέρνει υπέρ τους.

Οι ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες εκσυγχρονίστηκαν και ανανέωσαν ένα σημαντικό μέρος του στόλου τους την τελευταία πενταετία. Πόσο και σε ποιους τομείς πιστεύετε ότι η ανανέωση αυτή άλλαξε το πρόσωπο των ακτοπλοϊκών συνδέσεων της χώρας;

Η ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου με νεότευκτα πλοία, που η παραλαβή τους άρχισε γύρω στο 2000 και συνεχίζεται, άλλαξε ριζικά το πρόσωπο και την ποιότητα των παρεχόμενων ακτοπλοϊκών υπηρεσιών.

Ειδικότερα, αυξήθηκε η ταχύτητα με δραστική μείωση του χρόνου ταξιδιού ή με την προσθήκη και νέων προορισμών στον ίδιο χρόνο. Ακόμη, τα μέσα ασφαλείας αναπτύχθηκαν σε μέγιστο βαθμό ενώ, παράλληλα, η άνεση και η πολυτέλεια έγιναν απλή παροχή.

Με την ολοκλήρωση των επενδυτικών προγραμμάτων των εταιρειών και με την εικόνα που παρουσιάζει η Σοφοκλέους να είναι μάλλον αποθαρρυντική, τι παραπάνω θα μπορούσε να προσφέρει η ακτοπλοΐα ως κλάδος εισηγμένος στο ΧΑΑ προς το μέσο επενδυτή;

Με την κατάσταση του ΧΑΑ, σε επίπεδο νέων ναυπηγήσεων, η απάντηση είναι τίποτα. Αλλά γίνεται μεγάλη βελτίωση με την εφαρμογή της πληροφορικής σε θέματα embarkation, on board services, καθώς επίσης και σε αυξημένη παρακολούθηση των στοιχείων του πλου με τα «μαύρα κουτιά» που ήδη τοποθετήθηκαν.

Παρατηρήθηκε έντονα περί τα τέλη του προηγούμενου έτους, αλλά και στις αρχές του τρέχοντος, το φαινόμενο εταιρείες της ακτοπλοΐας να προχωρούν σε πωλήσεις νεότευκτων πλοίων τους, σε μια προσπάθεια περιορισμού των δανειακών τους υποχρεώσεων και των ζημιών τους.

Αποτελεί ζήτημα στρατηγικής ταμειακών ροών κάθε επιχείρησης η παραπάνω πρακτική.

Όμως, εκ πρώτης όψεως μπορούμε να πούμε ότι όσες εταιρείες το έκαναν είναι φυσικό ή να μη χρειάζονταν άμεσα τα πλοία ή να άλλαξαν την επεκτατική στρατηγική τους. Θα πρέπει να σημειωθεί οπωσδήποτε ότι, όταν παραγγέλνονταν αυτά τα πλοία, οι τιμές των καυσίμων και οι τάσεις του ΧΑΑ, ενίοτε, το επέτρεπαν και άλλοτε το επέβαλλαν

ανάλογα με την τότε σύνθεση του στόλου των συγκεκριμένων επιχειρήσεων.

Πώς βλέπετε το μέλλον της ακτοπλοΐας της χώρας, στη μετά την πλήρη άρση του καμποτάζ εποχή;

Η μετά την «πλήρη άρση» του καμποτάζ εποχή δεν έχει φανεί ακόμη, δεδομένου ότι το ΥΕΝ μέχρι στιγμής δεν έχει συνειδητοποιήσει ότι ο καιρός περνάει πολύ γρήγορα και ότι η νομοθεσία που ετοίμασε ή ετοιμάζει, δεν θα μπορεί να έχει εκ των πραγμάτων εφαρμογή μετά το 2004. Όσο πιο γρήγορα προσαρμοστεί στην αντίληψη και στη φιλοσοφία της ευρωπαϊκής ενοποίησης, τόσο ταχύτερα θα εδραιώσει τη θέση του ως υπουργείο.

Πόσο έτοιμη είναι σήμερα η ελληνική ακτοπλοΐα να ανταγωνιστεί μια πιθανή είσοδο Ξένων εταιρειών στις ελληνικές θάλασσες;

Η ακτοπλοΐα ήταν πάντοτε και πολύ περισσότερο τώρα είναι πανέτοιμη να αντιμετωπίσει ένα τέτοιο ενδεχόμενο, που κατά την άποψή μου είναι εντελώς θεωρητικό.

Οι μεγάλες Ξένες εταιρείες έχουν αναπτύξει τεχνολογία για τις δικές τους περιοχές, η οποία δεν είναι συμβατή με τα δρώμενα στα εσωτερικά δρομολόγια της χώρας μας.

Μπορεί σε κάποια δρομολόγια των Κυκλάδων και της Κρήτης το ακτοπλοϊκό πλοίο να ανταγωνιστεί το αεροπλάνο;

Σίγουρα ο κύριος ανταγωνιστής των πλοίων νέας τεχνολογίας είναι το αεροπλάνο. Έχει αποδειχθεί ότι σε σειρά προτίμησης το νέο υπερταχύπλοο έρχεται πρώτο στη ζήτηση και έπειτα το αεροπλάνο.

Πιστεύετε ότι στο μέλλον, ενδεχομένως, να δούμε ξανά συγχωνεύσεις σε επίπεδο ακτοπλοϊκών εταιρειών, υπό τις παραιτήσεις μεγάλων τραπεζικών οίκων της χώρας;

Με ή χωρίς την παρίνεση των τραπεζών, η τάση επιχειρηματικών συμπράξεων είναι δεδομένη στην πορεία των εταιρειών, ιδίως σε καταστάσεις «κρίσεως» όπως είναι αυτή που αντιμετωπίζει η ακτοπλοΐα από το 2000 έως και σήμερα.



4η Διεθνής Έκθεση για την Κατασκευή, Ανάπτυξη & Διαχείριση Λιμένων & Τουριστικών Λιμένων

20 & 21 Ιουνίου 2003

Εκθεσιακό Κέντρο Ο.Λ.Π., Πειραιάς

Ώρες λειτουργίας: 10:00-20:00



ΥΠΟ ΤΗΝ ΑΙΓΙΔΑ:

Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας

Δήμου Πειραιά

Ευρωπαϊκού Οργανισμού Λιμένων (ESPO)



Τα Λιμάνια... απογειώνονται!

ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΥΝ:

- Τεχνικές και κατασκευαστικές εταιρείες
- Μελετητικά και τεχνικά γραφεία
- Προμηθευτές εξειδικευμένων δομικών υλικών
- Εξοπλισμός και υπηρεσίες για λιμάνια και μαρίνες
- Συστήματα και υπηρεσίες για την προστασία του περιβάλλοντος
- Συστήματα μεταφοράς και αποθήκευσης εμπορευμάτων και container
- Logistics και αποθήκευση
- Οργανισμοί διαχείρισης λιμένων και αερολιμένων
- Λιμενικά ταμεία και Αρχές αερολιμένων
- Εταιρείες διαχείρισης μαρινών
- Αρμόδια Υπουργεία και φορείς
- Συστήματα και υπηρεσίες ασφάλειας (Security)
- Συστήματα διάσωσης και επιβίωσης (Safety)
- Τρόπεζες
- Ασφαλιστικές εταιρείες
- Εταιρείες Real Estate
- Ναυπηγοεπισκευαστικές υπηρεσίες
- Εταιρείες χονδρικής και λιανικής πώλησης
- Συστήματα επικοινωνίας και Ναυσιπλοΐας
- Προμήθειες (catering, καύσιμα κ.λπ.) και αποκομιδή απορριμμάτων
- Εταιρείες διαχείρισης πλοίων και αεροσκαφών
- Εταιρείες χρηματοδότησης πλοίων και αεροσκαφών
- Σύμβουλοι επιχειρήσεων και εκπαίδευσης
- Νομικές υπηρεσίες
- Ποιοτικός έλεγχος
- Υπηρεσίες έρευνας και ανάπτυξης
- Εξειδικευμένα έντυπα

Τα εμπορικά και επιβατικά λιμάνια της χώρας εκσυγχρονίζονται σύμφωνα με το νέο πλαίσιο λειτουργίας για την ακτοπλοΐα και τη διάθεση €370 εκ. κατά την τετραετία 2002-2006 για να βελτιωθούν οι λιμενικές υποδομές! Η έκθεση «LIMENES 2003», ως ο καθιερωμένος πλέον τόπος συνάντησης ανταλλαγής απόψεων, ενημέρωσης, κλεισίματος συνεργασιών και συμφωνιών όλων όσων ασχολούνται με την κατασκευή, ανάπτυξη και διαχείριση λιμένων, γίνεται έτσι φέτος περισσότερο επίκαιρη παρά ποτέ.

Για αυτούς που θέλουν να βρίσκονται μέσα στις εξελίξεις, η παρουσία τους στην «LIMENES 2003» είναι κάτι περισσότερο από επιβεβλημένη.

ΠΑΡΑΛΛΗΛΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ



Θεματικές Ενότητες:

- Οι ακτές της Αττικής: Τι αλλάζει ως το 2004;
- Λιμάνια - Ναυτιλία - Περιβάλλον. Η πρόκληση της εποχής μας.
- Χερσαίες εγκαταστάσεις λιμένων. Ο επόμενος πόλος ανάπτυξης.
- Τουριστικοί Λιμένες: Η συμβολή τους στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού.
- Τα αεροδρόμια της Ελλάδας: 3 χρόνια μετά από το "Ελ. Βενιζέλος" και 1 χρόνο πριν από τους Ολυμπιακούς του 2004.
- Οι προοπτικές ανάπτυξης του μεγαλύτερου λιμανιού της χώρας.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ:

EuroPartners
QUALITY BUSINESS EVENTS

Τηλ.: 210 92 21 254, 210 92 14 335.
www.europartners.gr

ΧΟΡΗΓΟΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ:

FORUM

**ΝΑΥΤΙΚΑ
ΧΡΟΝΙΚΑ**



ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΟ: Ανταγωνιστικότητα και προβληματισμός για το 2003



Άρθρο του Μιχάλη Λάμπρου, γενικού διευθυντή της Majestic International Cruises Inc. Managers

Για μένα η σημερινή παρουσία μου στις φιλόξενες στήλες του ιστορικού για τη ναυτιλία μας περιοδικού «Ναυτικών Χρονικών» αποτελεί ιδιαίτερο γεγονός, που με γεμίζει από συγκίνηση και συναισθηματική φόρτιση, διότι αποτελεί κατά κάποιο τρόπο ένα δεύτερο Ξεκίνημα συνεργασίας μου, καθότι έχει προηγηθεί το πρώτο μου που χρονολογείται τόσο παλιά όσο το σωτήριο έτος 1966.

Θυμάμαι τότε εγώ, νεαρός αλλά φιλόδοξος υπάλληλος της εταιρείας «Γραμμή Ελλάδος Αυστραλίας» του ομίλου του αείμνηστου Αντώνη Χανδρή, είχα τολμήσει να τηλεφωνήσω στον άνθρωπο που θεωρώ ως το θεμελιωτή της σύγχρονης ελληνικής ναυτιλίας, τον εκδότη τότε των «Ναυτικών Χρονικών» αείμνηστο Δημήτριο Κοπάκη, να δεχθεί να φιλοξενήσει στο περιοδικό τις απόψεις μου που πίστευα ότι οδήγησαν τον Αντώνη Χανδρή να προχωρήσει στην αλλαγή σημαίας της ναυαρχίδας του επιβατηγού στόλου του, του υπερωκεανίου ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ από ελληνική σε παναμαϊκή, με αποτέλεσμα μέσα σε μια νύχτα να αντικατασταθούν σχεδόν όλοι οι Έλληνες ναυτικοί που υπηρετούσαν στο

πλοίο από Ιταλούς. Έτσι άρχισε μια τακτική συνεργασία μου με τα «Ναυτικά Χρονικά».

Όμως, αρκετά σας κούρασα με φλυαρία για γεγονότα που ίσως δεν ενδιαφέρουν τους αναγνώστες των «Ν.Χ.». Αξίζει πάντως τον κόπο να συγκρίνουμε τις τότε εποχές με τη σημερινή εποχή και απλώς θα διαπιστώσουμε ότι τα προβλήματα είναι σχεδόν τα ίδια. Και τότε μιλούσαμε για ανταγωνισμό των Ξένων συμφερόντων υπερωκεανίων και τώρα μιλάμε για το ίδιο γεγονός, που συναντάμε βεβαίως στα κρουαζιερόπλοια. Και τότε μιλούσαμε για υπέρογκο λειτουργικό κόστος με κύριο μοχλό τις αμοιβές των ελληνικών πληρωμάτων σε σχέση προς τα αλλοδαπά πληρώ-



ματα και σήμερα μιλούμε για το ίδιο ακριβώς θέμα.

Όμως, ας πάρουμε τα πράγματα με τη σειρά τους.

Σήμερα, στη δύναμη του ελληνικού νηολογίου υπάρχουν α-
ξιόλογες μονάδες κρουαζιερόπλοιων, που κάνουν αισθητή
την παρουσία τους σχεδόν σε όλες τις παραδοσιακές περιο-
χές όπου εκτελούνται κρουαζιέρες, αλλά κατά κύριο λόγο
στις κρουαζιέρες Μεσογείου και Βορείου Ευρώπης.

Όπως είναι γνωστό, οι ανά τον κόσμο δραστηριοποιούμενες
εταιρείες κρουαζιερόπλοιων έχουν τα τελευταία χρόνια συ-
μπτυχθεί ή συγχωνευθεί κάτω από την ομπρέλα μεγάλων ορ-
γανισμών, κάτι που εξασφαλίζει καλύτερη οργάνωση και χα-
μηλότερο λειτουργικό κόστος. Αυτό έχει ήδη καταστήσει τα
πλοία των εταιρειών αυτών, όπως της Carnival, της Royal
Olympic Cruises κ.λπ., ανταγωνιστικά σε σχέση με τα υπό ελ-
ληνική σημαία κρουαζιερόπλοια, και αυτό αποτελεί και τον
κύριο λόγο που εμείς λειτουργούμε μόνον εποχικά ενώ εκεί-
νοι καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

Και το 2003 μάς βρίσκει σε αυτήν τη δυσάρεστη θέση και
παρά τις συνεχείς προσπάθειές μας, κυρίως μέσω της Ένω-
σης Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων (ΕΕΕΠ), προς τους αρ-
μόδιους φορείς δεν έχει επιτευχθεί ουδεμία πρόοδος, που
να δίνει έστω και αμυδρές ελπίδες ότι κάτι καλύτερο θα αλ-
λάξει στον κλάδο μας. Αντίθετα, οι υπεύθυνοι ναυτιλιακοί πα-
ράγοντες και κυρίως το YEN ή εκφράζονται απαξιωτικά για το
ελληνικό κρουαζιερόπλοιο ή δεν το αναφέρουν πουθενά σε
οποιοδήποτε αποφάσεις λαμβάνονται για ενίσχυση του ελ-
ληνικού πλοίου.

Και σε αυτή τη χρονιά η παγκόσμια τουριστική βιομηχανία
περνάει περίοδο κρίσης και αυτό δεν οφείλεται μόνο στα γε-
γονότα που ακολούθησαν την 11η Σεπτεμβρίου 2001 αλλά
και σε πολλούς άλλους παράγοντες, όπως είναι η διεθνής οι-
κονομική ύφεση, η ουσιαστική μείωση των εισοδημάτων των
χωρών, που κατεχούνη τροφοδοτούν με πελάτες τα κρουαζιε-
ρόπλοια, κυρίως οι ΗΠΑ και οι ευρωπαϊκές χώρες, αλλά και
αστάθμητους παράγοντες όπως είναι μεμονωμένες τοπικές
συρράξεις ή περιοχές με συνεχή τεταμένη ατμόσφαιρα ό-

πως οι χώρες της Μέσης Ανατολής. Όλες οι χώρες έχουν αρ-
χίσει ήδη εντονότερες προσπάθειες για να βελτιώσουν την α-
νταγωνιστικότητα των κρουαζιεροπλοίων τους ώστε να προ-
σφέρουν τις ίδιες υψηλού επιπέδου κρουαζιέρες σε χαμηλό-
τερο κόστος για να προσελκύσουν περισσότερους επιβάτες.
Η μοναδική χώρα που μέχρι στιγμής δεν έχει καταβάλει κα-
μιά προσπάθεια για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των
πλοίων της είναι η Ελλάδα.

Ο κλάδος μας βρίσκεται πλέον σε αδιέξοδο και αν δεν υλο-
ποιηθούν οι έως τώρα υποσχέσεις που έχουμε λάβει ή αν
δεν ληφθούν πρόσθετα μέτρα, είτε ο κλάδος θα οδηγηθεί σε
αφανισμό είτε θα υποχρεωθούμε να καταφύγουμε σε ξένες
σημαίες, κάτι το οποίο θα γίνει σίγουρα παρά τη θέλησή μας
και με μεγάλη μας απογοήτευση.

Πιο συγκεκριμένα, τα αιτήματα του κλάδου μας συνοψίζονται
ως εξής:

- Εξομοίωση των οργανικών συνθέσεων των πλοίων σύμφω-
να με τις ισχύουσες διατάξεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης και
του IMO, δηλαδή εφαρμογή του διεθνώς αποδεχόμενου Safe
Manning, που καθορίζει επακριβώς τον αριθμό και την προ-
έλευση του προσωπικού ασφαλείας των κρουαζιερόπλοιων.
Εάν εφαρμοσθεί αυτή η διάταξη, θα έχει ο πλοιοκτήτης την
ευχέρεια να επιλέξει ορισμένο προσωπικό, ιδιαίτερα των ξε-
νοδοχειακών κλάδων, με πολύ χαμηλότερες αποδοχές από
τους αντίστοιχους Έλληνες ναυτικούς, μειώνοντας αυτόματα
το λειτουργικό του κόστος σε επίπεδα ανταγωνιστικά, μιας και
όπως όλοι γνωρίζουμε, το μεγαλύτερο ποσοστό του λειτουρ-
γικού κόστους των πλοίων αφορά μισθοδοσία πληρώματος.
- Επιδότηση των ασφαλιστικών εισφορών προς το NAT, όπως
ήδη εφαρμόζουν αρκετοί εταίροι μας στην Ευρωπαϊκή Ένω-
ση, με αποτέλεσμα να μειώνεται ακόμη περισσότερο το λει-
τουργικό κόστος.
- Μείωση των λιμενικών εξόδων προσεγγίσεως των πλοίων
σε ελληνικά λιμάνια όπως ήδη έχουν πράξει στην Ισπανία,
στην Ιταλία, ακόμη και στην Τουρκία.
- Επιδότηση μετασκευών ή νέων ναυπηγήσεων, είτε από



ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΟ:

ΜΙΧΑΗΛ ΛΑΜΠΡΟΥ / Ανταγωνιστικότητα και προβληματισμός για το 2003

εγκεκριμένα κονδύλια της Ε.Ε. είτε από άλλες πηγές, ώστε να ενθαρρυνθεί ο Έλληνας πλοιοκτήτης να προχωρήσει σε περαιτέρω επενδύσεις στον κλάδο.

- Σωστή εκπαίδευση στελεχών, ιδιαίτερα του Ξενοδοχειακού κλάδου, ώστε ποιοτικά να εξισωθούμε ή και ακόμη να ξεπεράσουμε το επίπεδο των Ξένων ναυτικών.

- Μισθολογική επιδότηση για όλους τους νεοπροσλαμβανόμενους ναυτικούς όπως ισχύει και σε άλλες χώρες της Ε.Ε.

- Ενίσχυση κατά 50% στις δαπάνες διαφήμισης στο εξωτερικό για προσέλκυση αλλοδαπών τουριστών στον ελληνικό χώρο.

- Συμμετοχή κρατικού φορέα στην πληρωμή των επιπλέον ασφαλιστών που απαιτούνται από τις ασφαλιστικές εταιρείες εξαιτίας των γεγονότων που συμβαίνουν στα λιμάνια προσεγγίσεως των πλοίων από αστάθμητους παράγοντες πέραν της θελήσεως και του ελέγχου των πλοιοκτητών.

Αυτές είναι οι κύριες προτάσεις του κλάδου μας που έχουν υποβληθεί επανειλημμένως στους αρμόδιους φορείς και στα υπουργεία και βρίσκονται δυστυχώς στις ελληνικές καλένδες.

Πέραν αυτών υπάρχουν και άλλες σκέψεις και προτάσεις που ίσως δεν άπτονται οικονομικών δαπανών και οι οποίες έχουν πολλές φορές συζητηθεί χωρίς να φθάσουν στο προσδοκώμενο αποτέλεσμα.

Η κρουαζιέρα σήμερα εξελίχθηκε σε έναν τρόπο επικοινωνίας διαφόρων εθνοτήτων επιβατών, μιας μικρής διεθνούς κοινωνίας, που τα ενδιαφέροντά της συμπίπτουν στον τρόπο διασκέδασης, στην ανάγκη ξεκούρασης, στο ενδιαφέρον επίσκεψης ιστορικών χώρων και, γιατί όχι, στην απόλαυση των μοναδικών εκδηλώσεων πάνω στο κρουαζιερόπλοιο, συμπεριλαμβανομένων και εκείνων που ικανοποιούν τις γαστριμαργικές ανάγκες.

Το κρουαζιερόπλοιο προσφέρει την ευκαιρία στο να παρουσιάσει στους χιλιάδες Ξένους τουρίστες τις ομορφιές της πατρίδας μας, τα νησιά, τις γαλανές θάλασσες, τον αρχαίο ελληνικό πολιτισμό, τον τρόπο διασκέδασης του Έλληνα, με τις ωραίες ελληνικές βραδιές και προπάντων το χαρακτήρα του Έλληνα ναυτικού, που όπως όλοι ξέρουμε είναι ο αντιπροσωπευτικότερος πρεσβευτής του ελληνικού στοιχείου.

Η αγορά του κρουαζιερόπλοιου διέρχεται μια βαθιά και συνεχή κρίση. Κατά την προσωπική μου άποψη το μέλλον διαγράφεται ακόμη πιο απογοητευτικό από το παρόν. Ακόμα δεν φθάσαμε στο τελευταίο σκαλοπάτι. Μας περιμένουν πιο σκληρές δοκιμασίες.

Είμαι βέβαιος ότι οι στόχοι των πλοιοκτητών ελληνικών κρουαζιερόπλοιων είναι υψηλοί.

Όλοι μας θέλουμε να προχωρήσουμε σε νέες σύγχρονες μονάδες, ανταγωνιστικές, διότι επιθυμούμε να δώσουμε στον επιβάτη ιδιαίτερη φροντίδα και περιποίηση ώστε να αισθάνεται ότι ζει, έστω και για λίγες ημέρες, μέσα σε ένα ανθρώπινο περιβάλλον και ότι, φεύγοντας από το πλοίο, θα πάρει μαζί του μόνο καλές και ευχάριστες αναμνήσεις.

Επιθυμούμε διακαώς να παραμείνει και να ενισχυθεί περισσότερο ο κλάδος μας.

Όμως, για την πραγματοποίηση αυτών των προθέσεών μας χρειάζεται να υλοποιηθούν οι προϋποθέσεις που αναφέραμε πιο πάνω.

Η σταδιακή λήψη ορισμένων από τα μέτρα που προτείνουμε μπορεί να ξεκινήσει και μέσα στο 2003.

Είμεθα απόλυτα πεπεισμένοι ότι, αν λυθούν τα προβλήματα, η ελληνική σημαία στα κρουαζιερόπλοια έχει μέλλον. Γιατί κατά τη γνώμη μας η παρουσία του Έλληνα ναυτικού σε οποιαδήποτε επιστασία και αν εργάζεται, έστω και σε περιορισμένο αριθμό λόγω του υψηλού κόστους, είναι αποδοτική και παραγωγική.

Οποιαδήποτε αρνητική εξέλιξη εκ μέρους της Πολιτείας και των ναυτεργατικών οργανώσεων θα φέρει τον κλάδο μας σε αδιέξοδο και θα υποχρεώσει εκ των πραγμάτων τους Έλληνες πλοιοκτήτες κρουαζιερόπλοιων να αλλάξουν σημαίες, διότι αυτό πλέον θα είναι το μοναδικό τους όπλο για να ανταγωνισθούν τα Ξένα κρουαζιερόπλοια και να προστατεύσουν τα συμφέροντά τους που κινδυνεύουν να καταστραφούν ολοσχερώς.

Εύχομαι οι λίγες αυτές σκέψεις να βρουν θετική απήχηση και να αρχίσει μια νέα εποχή άνθησης της κρουαζιερόπλοιου ελληνικής ναυτιλίας, ώστε η γαλανόλευκη να κυματίζει σε όλους τους ωκεανούς, αποδεικνύοντας έμπρακτα την έντονη παρουσία της πατρίδας μας στους διεθνείς στίβους.

ΛΙΜΑΝΙ ΚΕΡΚΥΡΑΣ

ΕΝΑ ΜΕΓΑΛΟ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ

PORT OF CORFU

A NEW TOURIST PORT IN THE MEDITERRANEAN



ΥΠΟΔΟΜΕΣ 2003

Προβλήτα Κρουαζιερόπλοιων Μήκους 340,00μ.
πλάτους 40,00μ. μέσου βάθους 10,00μ.
Μέσο βάθος Λιμενολεκάνης : 8,00μ.
Νέος Επιβατικός Σταθμός εμβαδού: 3.762,50μ.

ΥΠΟΔΟΜΕΣ 2004

Κατασκευάζεται η επέκταση του Προβλήτα Κρουαζιερό-
πλοιων Μήκους 430,00μ. πλάτους 12,00μ. με προοπτική
αποπεράτωση την 31η/12/2006.
Μέσο βάθος Λιμενολεκάνης: 10,00μ.

ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ, οι χρήστες (πλοία
και επιβάτες), θα έχουν στη διάθεσή τους ένα πλήρες
πακέτο υπηρεσιών υψηλής ποιότητας.

ΠΛΟΙΑ

1. Ελεύθερο μήκος προβλητών: 1.940,00μ.
2. Ολοκληρωμένες υπηρεσίες υποδοχής καταλοίπων
3. Μέσο βάθος: 10,00μ.

ΕΠΙΒΑΤΕΣ

1. Επιβατικά αυτοκίνητα του Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε. για τη διακίνηση
τους εντός του Λιμένα.
2. Νέο Επιβατικό Σταθμό στον οποίο θα υπάρχουν
χώροι αναψυχής, (μπαρ, εστιατόριο, κλπ),
Καταστήματα Αφορολογητών Ειδών, γραφεία
παροχής τουριστικών υπηρεσιών (τουριστικά
γραφεία, ενοικιάσεις αυτοκινήτων, κλπ) και
εμπορικά καταστήματα.
3. Σταθμό ΤΑΞΙ που θα βρίσκεται πλησίον του Νέου
Επιβατικού Σταθμού.

Τέλος η πλήρως εξωραϊσμένη Ζώνη και η συγκοινωνια-
κή λειτουργία του Λιμένα που θα διαμορφωθεί, θα διευ-
κολύνει την κίνηση των επιβατικών αυτοκινήτων.

INFRASTRUCTURE 2003

Construction of a jetty to be used by cruise ships,
340.00 m long, 40.00 m wide, 10.00 m deep.
Average port seabed depth: 8.00 m
New passenger terminal area: 3.762,50 m

INFRASTRUCTURE 2004

Cruise ships jetty extension, 430.00 m long, 12.00 m
wide, date of works completion 31/12/2006.
Average port seabed depth: 10.00μ.

AFTER COMPLETION OF WORKS, users (ships and passen-
gers) will be provided with a comprehensive services
package.

SHIPS

1. Free Jetty Length: 1.940,00μ.
2. Integrated waste reception service
3. Average depth: 10.00 m

PASSENGERS

1. Passenger vehicles owned by Corfu Port Authority
S.A. to be used for passenger transport within the
Port.
 2. New Passenger Terminal offering recreation areas
(bars, restaurants, etc), Duty Free Shops, Tourist
Service Offices (tour operators, car rental services,
etc) and commercial shops.
 3. TAXI station next to the Passenger Terminal.
- Finally, a completely embellished Zone along with
functional Port traffic operation will assist movement
of passenger vehicles.

ΑΦΙΞΕΙΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ & ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ 4ετία

έτος	1999	2000	2001	2002
ΠΛΟΙΑ	89	117	184	255
ΕΠΙΒΑΤΕΣ	30.637	54.452	109.095	227.429

CRUISE SHIPS AND PASSENGER ARRIVALS DURING THE PAST 4 YEARS

year	1999	2000	2001	2002
SHIPS	89	117	184	255
PASSENGERS	30.637	54.452	109.095	227.429



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΑ ΚΕΡΚΥΡΑΣ Α.Ε. - ΚΤΙΡΙΟ ΝΕΟΥ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ, ΝΕΟ ΛΙΜΑΝΙ ΚΕΡΚΥΡΑΣ Τ.Κ. 491 00 ΚΕΡΚΥΡΑ
Τηλ.: 26610-39824, 45551, 36183, Fax: 26610-37173, E-Mail: ltker@hol.gr
PORT CORFU AUTHORITY - NEW PASSENGER TERMINAL BUILDING, NEW PORT OF CORFU
Tel.: 26610-39824, 45551, 36183, Fax: 26610-37173, E-Mail: ltker@hol.gr



Συνέντευξη



του Σπύρου Κυριακούλη,
αντιπροέδρου της «Κυριακούλης Μεσογειακής Κρουαζιέρας Ναυτιλιακή Α.Ε.»

Ο μετα-ολυμπιακός άνεμος πρέπει να φουσκώσει τα πανιά του θαλάσσιου τουρισμού

Το yachting αποτελεί την τελευταία εικοσιπενταετία έναν από τους βασικούς τροφοδότες του ελληνικού τουρισμού. Η «Κυριακούλης Μεσογειακής Κρουαζιέρας», μια εταιρεία που αντιπροσωπεύει τη χώρα μας στο δύσκολο όσο και δημιουργικό για τους Έλληνες χώρο του θαλάσσιου τουρισμού, συνεχίζει τη μακρά παράδοσή της, επεκτείνοντας διαρκώς τις δραστηριότητές της.

Ο Σπύρος Κυριακούλης, αντιπρόεδρος της Kyriakoulis Mediterranean Cruises, εκτιμά ότι ο θαλάσσιος τουρισμός στην Ελλάδα θα περάσει σχεδόν αλώβητος τις μεταπολεμικές συμπληγάδες, ενώ τα σχέδια της εταιρείας για επέκταση του δικτύου των ιπτάμενων δελφινιών στο άμεσο μέλλον αποτελούν το νέο μεγαλεπήβολο στόχο στην επιχειρηματική της ατζέντα.

Ορόσημο στα τουριστικά δρώμενα -σύμφωνα με τον κ. Σπύρο Κυριακούλη- οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 2004. Η ανάγκη της αποτελεσματικής εκμετάλλευσης της μετα-ολυμπιακής περιόδου και των κερδών της Ολυμπιάδας θα αποτελέσουν το κλειδί στη δυναμικότερη ανάπτυξη του τουρισμού γενικότερα.

Πόσο εκτιμάτε ότι επηρέασε ο πόλεμος στον Κόλπο τον ελληνικό θαλάσσιο τουρισμό;

Η κρίση που ξέσπασε με αφορμή τον πόλεμο στον Κόλπο επηρέασε σαφώς τον ελληνικό τουρισμό, ειδικά τους πρώτους μήνες της σεζόν. Όσον αφορά στο θαλάσσιο τουρισμό, θα ήθελα να σημειώσω ότι κινείται με δύο ταχύτητες. Στον τομέα των επανδρωμένων σκαφών σαφώς τα προβλήματα είναι πολύ μεγαλύτερα. Μάλιστα, αν ληφθεί υπ' όψιν ότι από πέρυσι υπήρχαν σημαντικές ακυρώσεις κρατήσεων λόγω του τρομοκρατικού χτυπήματος στις ΗΠΑ, τότε καταλαβαίνει κανείς πόσο μεγαλύτερες είναι οι δυσκολίες εφέτος. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι τα επανδρωμένα σκάφη επιλέγουν κυρίως οι Αμερικανοί, μια αγορά που παρουσιάζει σημαντική κάμψη στις κρατήσεις προς τη χώρα μας

αλλά και άλλους προορισμούς. Αντίθετα, ο θαλάσσιος τουρισμός με μη επανδρωμένα σκάφη γενικώς δεν αντιμετωπίζει ιδιαίτερες δυσκολίες, αν και αυτό έχει να κάνει πολλές φορές με τη διαχείριση και τις επενδυτικές επιλογές της κάθε επιχείρησης που δραστηριοποιείται στον κλάδο.

Πιστεύετε ότι το ελληνικό yachting, σε αντιστάθμισμα της όλης κρίσης, θα μπορέσει να καρπωθεί μια μερίδα του κοινού που εφέτος δεν θα επισκεφθεί την Τουρκία;

Αυτό θα εξαρτηθεί σε μεγάλο βαθμό από τη διάρκεια των πολεμικών επιχειρήσεων. Επίσης, το τι θα κερδίσει ή θα χάσει ο κάθε προορισμός θα εξαρτηθεί από μία σειρά γεγονότων που θα λάβουν χώρα μετά το πέρας του πολέμου. Πρέπει να ξέρετε ότι για καμία θεική



εξέλιξη δεν υπάρχει αυτόματος πιλότος που οδηγεί τα πράγματα εκεί. Αυτή είναι μία φιλοσοφία που γνωρίζουμε πολύ καλά στην εταιρεία μας, γι' αυτό φροντίζουμε με σκληρή δουλειά, μεθοδικότητα και οργάνωση να βρισκόμαστε, ακόμη και σε δύσκολες περιόδους, στη θετική πλευρά των εξελίξεων. Μην ξεχνάτε ότι δεν είναι μόνο η Τουρκία που θα απολέσει τη φετινή περίοδο μεγάλο μερίδιο τουριστών, αλλά και άλλοι προορισμοί από τη Μέση Ανατολή καθώς και την ευρύτερη γεωγραφική ζώνη του πολέμου στο Ιράκ. Πρέπει με το τέλος των πολεμικών επιχειρήσεων να κινηθούμε ταχύτατα σε επίπεδο προβολής προς τις Ξένες αγορές, που για λόγους ασφαλείας δεν θα ταξιδέψουν σε αυτές τις γεωγραφικές ζώνες, με στόχο την κατάκτηση των μεριδίων που μας ανήκουν.

Τα τελευταία χρόνια δραστηριοποιείστε ενεργά και στην ακτοπλοΐα, κυρίως στα Δωδεκάνησα. Ποια τα σχέδια της εταιρείας σας για τη μελλοντική εκμετάλλευση του στόλου των «ιπτάμενων δελφινιών» που διαθέτετε; Το επενδυτικό άνοιγμα που έχουμε κάνει στην ακτοπλοΐα τα τελευταία χρόνια μπορεί να θεωρηθεί επιτυχημένο, λαμβάνοντας υπ' όψιν το γεγονός ότι διακινούμε το μεγαλύτερο ποσοστό κατοίκων και τουριστών στην ευρύτερη περιοχή των Δωδεκανήσων, συνδέοντας ένα μεγάλο σύμπλεγμα νησιών μεταξύ τους. Στην παρούσα χρονική στιγμή εξετάζουμε τις δυνατότητες περαιτέρω δραστηριοποίησης της εταιρείας και σε άλλες θαλάσσιες ζώνες.

Εκτιμάτε ότι είναι σε θέση η χώρα μας να διατηρήσει, στο μέλλον, το διευρυμένο τουριστικό ρεύμα που θα δημιουργηθεί μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες;

Με τους κατάλληλους χειρισμούς από την πλευρά της Πολιτείας και των ιδιωτικών φορέων, εκτιμώ ότι η Ελλάδα μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες μπορεί να διατηρήσει σταθερά ανοδικές τάσεις στην εξέλιξη της τουριστικής κίνησης. Το γεγονός των Ολυμπιακών Αγώνων θα κάνει γνωστή ως τουριστικό προορισμό την Ελλάδα και σε όλα τα μήκη και τα πλάτη της γης.

Η Ελλάδα θα πρέπει να εκμεταλλευτεί τη μεταολυμπιακή περίοδο, χρησιμοποιώντας σύγχρονα επικοινωνιακά εργαλεία για τη διατηρησιμότητα των όποιων ωφελειών προκύψουν όσο γίνεται για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα.

Με ποιον τρόπο ενθαρρύνετε τον Έλληνα να ασχοληθεί με τον, άγνωστο μέχρι σήμερα γι' αυτόν, χώρο του yachting;

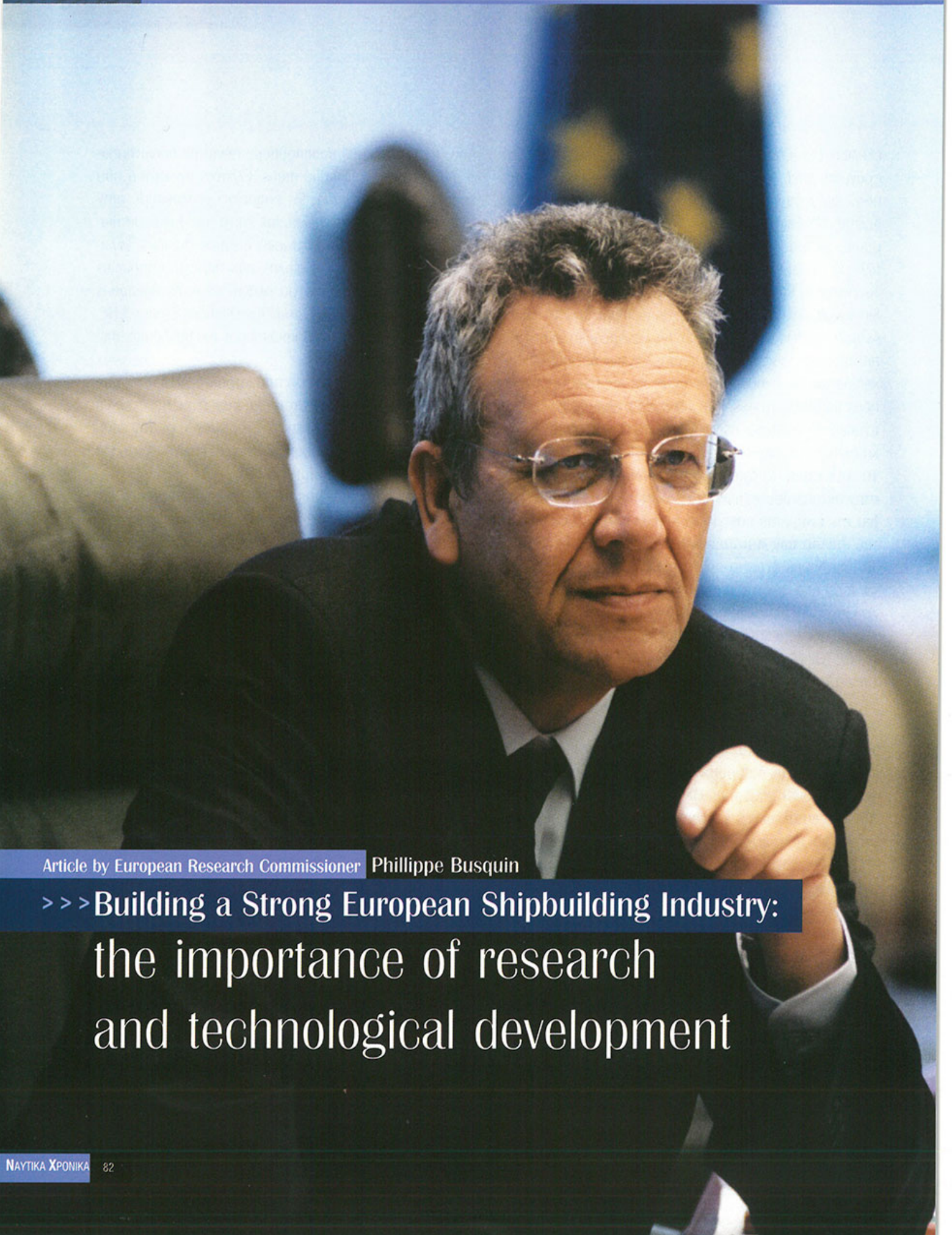
Από την πλευρά μας προσπαθούμε πάντα με οποιονδήποτε τρόπο να μεταδώσουμε στους Έλληνες την αγάπη που έχουμε για τη θάλασσα. Ως εταιρεία προσδοκούμε στην αύξηση της ελληνικής πελατείας και γι' αυτό έχουμε διαμορφώσει ελκυστική τιμολογιακή πολιτική για τους Έλληνες ναυλωτές. Επίσης, ο όμιλός μας παρέχει υπηρεσίες ισοπλοϊκής εκπαίδευσης για σκάφη ανοικτής θαλάσσης μέσω της θυγατρικής της εταιρείας Offshore Escape ΕΠΕ, με στόχο την ανάπτυξη της κουλτούρας του θαλάσσιου τουρισμού στους Έλληνες.

Παρά τη γενικότερη ύφεση που χαρακτηρίζει την ελληνική κεφαλαιαγορά, η εταιρεία σας έχει πετύχει να διατηρήσει δυνάμεις. Εκτιμάτε ότι σήμερα, με την εικόνα που παρουσιάζει η Σοφοκλέους, αξίζει τον κόπο για μια εταιρεία να βρίσκεται στο ΧΑΑ;

Η παρούσα κατάσταση της ελληνικής κεφαλαιαγοράς χαρακτηρίζεται από χαμηλή ζήτηση για μετοχικές αξίες από την πλευρά των επενδυτών, όπως αποδεικνύεται και από τη χαμηλή πραγματοποιούμενη ημερήσια αξία συναλλαγών.

Αυτή η μείωση του επενδυτικού ενδιαφέροντος, αφενός, έχει οδηγήσει τις χρηματιστηριακές τιμές της πλειονότητας των μετοχών σε μια πτωτική πορεία και, αφετέρου, έχει συρρικνώσει τη δυνατότητα των ήδη εισηγμένων εταιρειών για άντληση κεφαλαίων μέσω της έκδοσης νέων μετοχών. Από την άλλη πλευρά, σημαντικό μέρος των εξόδων διοικητικής λειτουργίας των εισηγμένων στο Χρηματιστήριο Αθηνών εταιρειών αποτελούν τα έξοδα που σχετίζονται με ένα συγκεκριμένο πρότυπο εταιρικής οργάνωσης και λειτουργίας, το οποίο υπαγορεύει η χρηματιστηριακή νομοθεσία. Όμως, η βασική μου πεποίθηση είναι ότι μια εισηγμένη εταιρεία πρέπει να βλέπει το χρηματιστήριο σε μακροχρόνια προοπτική, αφού εκ των πραγμάτων θα πρέπει να θεωρείται δεδομένη η ύπαρξη των χρηματιστηριακών κύκλων με χρονική εναλλαγή «καλών» και «κακών» χρηματιστηριακών περιόδων.

Κατά συνέπεια, θεωρώ ότι μια εισηγμένη εταιρεία θα πρέπει να παραμένει εντός μιας οργανωμένης κεφαλαιαγοράς, φροντίζοντας διαρκώς για τη βελτίωση των οικονομικών της μεγεθών, πράγμα που θα της επιτρέψει να αντλήσει κεφάλαια για τη χρηματοδότηση του επενδυτικού της προγράμματος όταν έρθει η περίοδος αυξημένου επενδυτικού ενδιαφέροντος για μετοχικές αξίες.



Article by European Research Commissioner Philippe Busquin

>>> **Building a Strong European Shipbuilding Industry:**
the importance of research
and technological development



For a number of years, Europe's shipbuilding industry has been steering an uncertain course towards an uncertain future - largely due to world-wide over-production and a steady drop in the price of ships. However, with an annual turnover of euros 34 billion, a network of more than 9000 companies, and over 350,000 employees, we should not underestimate its importance. If shipbuilding in Europe is to remain a viable and long-term industry, it is essential that we devise a robust strategy to ensure international competitiveness and to tackle head on the sector's key challenges.

In response to these concerns, the European shipbuilding industry has recently launched "LeaderSHIP 2015" with a report setting out a strategy for long-term action. The European Commission has lent the initiative its support, setting up a High-Level Advisory Group, which met for the first time in January of this year. The Report sets out three main themes: the state of the industry today; the long-term vision and implementation of an action plan.

It outlines five key objectives for the future: improving leadership in certain shipbuilding market segments; supporting innovation; strengthening customer focus; improving industry structure; and emphasising production optimisation and moving towards high-tech production. The report recognises the fundamental role that research plays in developing new knowledge and technology - helping to regain and maintain world leadership and enhancing competitiveness in the face of stiff global competition.

Shipbuilding-related research at EU level started in 1994 with the launch of the euros13,2 billion EU 4th Research Framework Programme (FP4 1994-1998). At that point, co-ordinating and encouraging R&D was central to mobilising all the key players, defining research topics and establishing partnerships.

In the euros 14,9 billion EU 5th Research Framework Programme (FP5 1998-2002), efforts to co-ordinate research in the sector were strengthened. The Commission initiated a range of research projects, addressing socio-economic and industrial challenges that shipbuilding and maritime transport are facing.

In FP5, research activities were organised around three interdependent areas: safety of ships and maritime operations, respect of the environment and competitiveness of the industry. In total, more than 50 research and technological development projects have been launched with a total EU contribution of about euros 100 million.

To maintain their position in the global market, European shipyards must increase competitiveness by decreasing their production costs and lead times. Research and innovation can make a real difference by delivering advanced design tools and systems that are linked to low cost and high quality manufacturing processes.

One such example can be found in ship design. The EU VRSHIPS-ROPAX 2000 project aims to provide a basis for development and validation to ensure overall design optimisation and product life cycle performance.

The project develops an open architecture for software integration linking advanced engineering tools such as Computational Fluid Dynamics or structural analysis to the design process.

Another example, related to the manufacturing process, and illustrating technological implementation, is the development of a robotic system equipped with sensors, cameras and a welding torch to eliminate difficult working conditions in final ship assembly operations. The system has been developed in the frame of the EU project ROWER-2.

A variety of interesting examples can also be found in other research and development areas such as fluid dynamics science, structural analysis, lightweight materials, bonding technologies or robotics for ship hull maintenance and inspection.

The euros 17,5 billion EU 6th Research Framework Programme (FP6 2003-2006) introduces new types of funding instruments to implement research - namely Integrated Projects and Networks of Excellence. Both instruments aim to accelerate the innovation process and technological deployment capacity within a common European Research Area. They should mobilise a critical mass of resources and know-how, and should deliver lasting structural benefits in different sectors or fields of research.

Shipbuilding and maritime transport will find opportunities to exploit all the potential benefits that research can provide. Priority thematic areas defined in FP6 include research for "Sustainable surface transport", in particular objectives relevant to maritime transport and its industrial base.

Through new research findings manufacturing costs in advanced design and production techniques are expected to drop by at least 30 to 40 percent and production lead-times by 25 percent. This is why the research topic "Integrated design and manufacturing in shipyards for developing the most competitive production environment in the world" has been proposed as an Integrated Project for 2003. The objective is to bring leading European shipyards together with leading experts across Europe.

This is in line with the objective of better coordinating research across Europe, to focus on a well-defined set of priorities and make the most of excellence at EU level. The EU research framework programme is key in this endeavour, eventually leading to the creation of the European Research Area, and helping us meet the March 2000 Lisbon European Council objective of turning Europe into the most dynamic knowledge-based economy in the world.



>>>

Commissioner **Philippe Busquin** was born in Feluy (Belgium), in 1941.

He obtained a Degree in Science (Physics) from the Université Libre de Bruxelles (ULB - Free University of Brussels) and an Undergraduate Degree in Philosophy (ULB).

His Postgraduate studies focused on Environmental studies -Ecological guidance, the natural environment, polluted environments (ULB). The Commissioner's University career include the positions of Assistant lecturer in Physics, Faculty of Medicine (ULB) from 1962 to 1977 and Chairman of the Board of Directors of IRE (Institut des Radioéléments) from 1978 to 1980.

Mr Busquin's political career include the following positions:

Member of the House of Representatives of Belgium (1978- 1995)

Minister of National Education (1980),

Minister of Home Affairs (1981),

Minister of the Budget and Energy, Wallonia (1982- 1985),

Minister of Economic Affairs, Wallonia (1988),

Minister of Social Affairs (1988-1992)

In 1992 Mr. Busquin was elected President of the Socialist Party and Vice-President of Socialist International and during 1995-1997 he was elected Vice-President of the European Socialist Party (ESP).

In June 1999 he was Elected to the European Parliament and in September 1999 he was appointed Member of the European Commission.



*Looking Forward to the Future
with New Equipment & Infrastructure
Establish a new Era at the Centre of the Mediterranean Sea*



Iotopia - History



Old Venetian Port



Passenger Port



Passenger Station



Commercial Port



Container Terminal



- 1 Heraklion Port is almost a basic tourist destination for Cruise Ships.*
- 2 Heraklion Port is operating as a HOME PORT (cooperation with Heraklion Airport) for one Cruise Ship and we have a New Port Policy looking forward to be Heraklion a Cruise Port.*
- 3 A New Cruise Terminal is able to offer a New Passenger Station, 2-4 Berthing Places with an Overall Length off 960meters and Depths from 10 to 12.50 meters, is under construction.*

The global tourist industry under a decisive phase of structural changes



>>> Interview to Periklis Panagopoulos

Chairman of Attika Enterprises / Chairman of the board of Greek Ship Owners Association of Passenger Ships

In our days that the global tourist industry is at a decisive phase of structural changes the need to enhance the cruise industry becomes an issue of top priority for the Greek ship owners that are strongly involved with this critical sector for the Greek economy. The rigid Greek legislation under which Greek cruise companies are called to operate does not allow Greek cruise ships to compete on equal terms with other European and American companies in particular. The well known ship owner Periklis Panagopoulos president of Attika Enterprises and recently elected chairman of the board of the Greek Ship Owners Association for Passenger Ships, warns the Greek government that the margins for maintaining the Greek flag are limited under the current situation. Mr. Panagopoulos calls for the immediate need of radical measures to be taken in order for the Greek cruise industry to maintain a respectable fleet under the state's flag.

What is your forecast on the extent of tourist travel reduction in the Eastern Mediterranean region, especially for cruise ships as well as Greek coastal shipping in general?

The worldwide tourist industry goes through a period of crisis not only because of the events after September 11, 2001 and the current situation in IRAQ, but also because of the worldwide economic recession. All countries undertake most intense efforts to improve their competitiveness, and to enrich, differentiate and adapt their tourist offer to the expected requirements.

It is estimated that cruise-ship business recovery in the

Eastern Mediterranean will start when the IRAQ conflict will cease – something that we hope will not take long – and stability in the wider region is restored. Nobody, of course, can determine the timing, because the issue is complex and the sensitive tourist industry is easily influenced by similar type events. Regardless of the above, the 2004 Olympic Games are a valuable asset for our industry and passenger ships will play an important role in the various activities and visitor distribution.

What measures Greek cruise and coastal shipping companies aim to take in order to confront unfavour-

able conditions in the tourist market?

The free market is a typical example for the growth-oriented transportation sectors. Intense competition should function with the same terms, rules and conditions in order to be healthy. In our country, unfortunately, it does not seem that the above terms have become understood yet; as a result, outdated rules and rigid legislation are maintained and do not allow Greek passenger ships and especially the cruise ships to operate on equal terms with those applicable to ships of other flags and the European Community in particular.

What are the chances of ship owners turning towards other flag states in case the greek state does not take measure to strengthen the cruise ship sector?

In a normalized situation, cruise prospects seem favorable demand-wise. However, the tendency for intense competition is a fact. This means that in order for the Greek cruise ship and, more generally, the passenger boat to survive this difficult battle, they should be given equal competition terms with those in effect for foreigner flag boats. The sluggishness in backing-up these terms with the necessary industry support measures does not allow margins for keeping the Greek flag anymore. The shrinking number of cruise ships under the Greek flag and the resulting loss of jobs and tourist currency exchange is a fact. It must be highlighted that Greek ship owners have repeatedly pointed out the importance of our industry for the national economy and for the thousands of workers on Greek vessels. In order not to lose these benefits or jobs, some companies in our industry have delayed their decision about changing flags; this resulted in their demise, whereas other companies that have proceeded in time managed to develop and prosper.

Therefore, for as long as the obsolete rules and the stiff legislation continue being applied in the passenger field, the trends of Greek flag abandonment will grow stronger.

Nowadays shipping company debts towards banks are fairly high. Besides the selling of ships and fleet restructuring, what other possibilities are left to shipping companies in order to keep their market share?

The global tourist industry is at a decisive phase of structural changes. According to data by the International Cruise Ship Association and estimates by experts and research agencies, cruise demand increased worldwide over the last 25 years with an average growth rate of 9%.

The new ship orders clearly reflect a tendency towards giant cruise ships. In their effort to benefit from scale economies and minimize the operating cost, the newly built and, even more so, the cruise ships under construction take literally the size of modern "towns-at-sea". The average capacity of these cruisers is in the order of 1700 passenger.

Mergers, acquisitions and strategic alliances have led to a few gigantic companies, active at the international level, under conditions of intense oligopoly competition. Besides, broker companies try to ensure the best exploitation terms by implementing and respectfully keeping strict safety rules. At the same time, compensations provided by international conventions to victims of naval accidents are very important data, which did not exist or were very limited in the past.

For many years, the Greek cruisers sought essential regions of employment outside the Mediterranean for the winter period. This tendency continues today and it could be applied in a more intense form and with a larger number of vessels. The assistance of the Greek State, which indeed shows good intentions and comprehension, is required in the form of special regulations concerning business outside Greece and at remote geographic regions; these measures will help Greek cruisers compete with foreign ones also operating in these regions (Caribbean, etc.) but with much more favorable terms than the Greek vessels.

In recent years, our Union member companies that manage passenger car-ferries proceeded in routing vessels in hitherto remote geographic regions, such as Northern Europe. These companies managed to develop extensive activity in that particular milieu, traditionally operated only by regional flag vessels.

Do you forecast that competition will most probably lead companies to acquire modern vessels from the Adriatic to the Aegean Sea, in an attempt to increase their coastal shipping market share?

This is a relative concept and has limitations regarding the coastal shipping lines that could be served by vessels designed to operate on the Adriatic Sea line. The main concerns are raised by the size of these vessels and the inappropriateness of most Greek island ports to accept large size ferries.

Regarding the ports of the country and, more specifically, the island ones, which are served mainly by daily trip boats, the specifications and size of vessels that can operate on these lines are quite different.





Producing state of the art passenger vessels:

>>> A shipbuilder's perspective

The competitiveness of Greece in the shipbuilding and repairs sector, concerning coastal ferries as well as mega yachts and the innovative changes brought forward by "Lamda Shipyards" in Greece are analyzed by Mr. Marios Stergiou CEO of "Lamda Shipyards".



When it comes to passenger vessels – especially today's state of the art cruise ships - you are talking about exceptionally complex shipbuilding projects. Producing a very sophisticated high performance oceangoing vessel that also carries a fully equipped modern hotel resort is in itself a multifaceted prospect. For shipbuilders, this type of project is

laden with many extra technical as well as aesthetic considerations, since both high quality workmanship and extremely advanced hi tech engineering and electronic know how are required. In addition, there are all the extra sanitation, environmental protection and safety regulations and guidelines to contend with, which call for very specialized and meticulous



attention in all stages of production. There are three basic factors that must be optimized and perfectly orchestrated by a modern shipyard for such projects to be successfully executed and these are design, specialized subcontractors and project management. Building a modern passenger vessel is almost like putting together a huge jigsaw puzzle made up of small pieces. Every piece of this puzzle requires sophisticated know how, high caliber workmanship and a level of project management that is far more demanding than in any other type of shipbuilding. Since a wide range of materials are produced in different locations or even countries, for them to all arrive on time and fit perfectly in place result in a uniquely challenging coordination exercise. Obviously, the larger the vessel or the higher level of quality specifications required by the client, the more complex this exercise becomes. Finally, the ferry sector is now equally demanding since new generation ferries are far more technically complex, faster, and provide

international passenger shipbuilding and repair sector, since there is no lack in locally available technical skills and expertise.

Coming to mega-yachts, this is a field of ship building that may appear well suited to today's realities here in Greece, at least size wise.

However, in truth, very demanding workmanship is also required in the building of such vessels, and although smaller, they present considerable technical and project management challenges. Within the framework of our overall strategy, at Lamda Shipyards we have focused very methodically on mega-yachts, aiming to meet all the challenges that lead to becoming a strong player in this specialized sector.

First of all, a highly qualified team of technical and management experts has been recruited in house, on the basis of their international experience and know how with respect to cruise and yacht sectors. Secondly, our business plan is already in motion, with significant infra-



hotel services and a level of luxury that is akin to cruise vessels.

In Greece we have the technical capability to produce ship designs, but there are also international consulting firms whose designs can be purchased. In addition, skilled subcontractors and good project management expertise are also available; but when we talk about state of the art passenger vessels, possibly what is still not fully in place is a production organization capable of pooling all this wealth of local expertise efficiently enough to attain internationally competitive results. Similarly - though to a lesser degree - this also applies to extensive passenger vessel conversions, repairs and refurbishments. In theory, if cost efficiency can be optimized through an improved and modernized production philosophy, along with the necessary infrastructure upgrades, some Greek shipyards could emerge competitively in the

structure improvements - aiming to serve that particular sector. In addition, our yard has invested in the production of its own mega yacht designs, and already we have completed a 38 and a 42 - meter yacht design.

Today, at "Lamda Shipyards" we are very confident of our in house technical capabilities, skilled subcontractor support, and project management expertise.

Pretty soon - upon completion of our yards ongoing modernization plan - we will be fully equipped and capable of producing superb quality vessels competitively, ready to claim a strong position in the mega-yacht building and repair/conversion sector internationally.

In addition, it has to be noted that "Lamda Shipyards" has a long and successful experience in conversions, refurbishments and repairs of large mega yachts, and further developing these services is another strong focus in our future planning.



"Review of developments and on the practical impact of the Stockholm Agreement on the design and operation of Ro-Ro passenger vessels"

By Apostolos Papanikolaou, Professor

National Technical University of Athens, Director of Ship Design Laboratory

October 1, 2002 marked the end of the phasing-in period of the Stockholm Agreement (SA), a period during which the Passenger Ro-Ro fleet in eight countries¹ of North West Europe have been subjected to calculations, model testing and numerical simulations in the strife to meet these demanding new damage stability requirements in the aftermath of the 'Estonia' disaster in 1994.

The adoption and implementation of the above regional agreement led to a North-South divide in Europe. The Council of the European Commission in its 2074th meeting of March 17th, 1998 at which the Directive 98/18/EC on safety rules for passenger ships (implementation of the SOLAS 90 provisions to European ships) was adopted, made a statement on the need to ensure the same level of safety for all Ro-Ro passenger ships operating in similar conditions, both for international and domestic voyages.

Following its earlier commitment and a dedicated call for a study, the Commission contracted in December 1999 two closely collaborating European

research teams, namely the Ship Stability Research Centre of the University of Strathclyde (SU-SSRC) and the Ship Design Laboratory of the National Technical University of Athens (NTUA-SDL), to assess the status quo in North West Europe and use the information amassed so far as a means to predict the potential impact of introducing the Stockholm Agreement in the South.

In the wake of the 'Express Samina' accident, the European Parliament stressed with a series of Resolutions in October 2000 that 'it awaits the evaluation by the Commission of the effectiveness of the Stockholm Agreement and other measures for improving the stability and safety of passenger vessels'.

Based on the results of the above study and consultations with interested parties the European Commission proposed in March 2002 a new Directive amending the provisions of the Directive 98/18/EC and practically extending the requirements of the Stockholm Agreement to South Europe, with the compliance dates starting October 1, 2004 for newbuildings (categories A,

1. Denmark, Finland, Germany, Ireland, Netherlands, Norway, Sweden and United Kingdom.
2. Tonnage greater than 1000 GRT (p. 91)



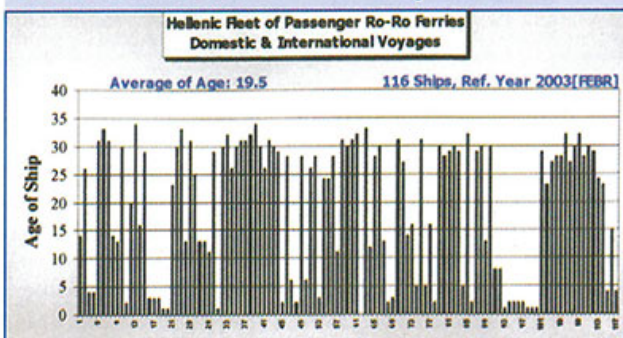
B and C) and ending October 1, 2010 for existing ships (categories A and B). A variety of transitional measures are still discussed for the existing ships of all categories in relation to their age and possible withdrawal from service in case of non-compliance. Also the Commission proposes the revision of the Council Directive 98/18/EC in the way that the same stability standards apply to ships operating in domestic voyages and the deletion of the derogation clause for existing A and B category ships, operating in Greece, as from January 1, 2005.

The above regulatory developments are expected to have a significant technoeconomic impact on a large number of Ro-Ro passenger ships, operating in South Europe. The SSRC-NTUA study indicates that abt 264² South European ships (operating both in international and domestic trades) will be affected from the extension of the Stockholm Agreement requirements and that the total cost of compliance will be between 106 and 250 million EURO (note that these figures are estimates, based on the experience gained from the upgrades of North West European ships, and cannot take into account the possible withdrawal from service of aged ships nor ensure that the ships undergo optimal design modifications and approval procedures). However, the compliance of these ships with the specific Stockholm Agreement requirements is expected to not increase their SOLAS 90 compliance cost in a prohibitive way. In fact, based on the experience amassed through model testing of a large number of SOLAS 90 compliant ships, it can be expected that SOLAS 90 compliant ships will fulfil the Stockholm Agreement provisions by recalling the equivalent model test procedure option (SOLAS 95, Res. 14), when operating in seaways of significant wave height of up to about 3.0m.

References

1. Vassalos, D., Papanikolaou, A., "Stockholm Agreement - Past, Present, Future", Journal Marine Technology, Part 1: Vol. 39, No. 3, July 2002, pp. 137-158, Part 2: Vol. 39, No. 4, October 2002, pp. 199-210.
2. Papanikolaou, A., "Review of developments and on the practical impact of the Stockholm Agreement on the design and operation of Ro-Ro passenger vessels - Impact of Possible Extension to South Europe", SNAME-Greek local branch meeting, Athens, March 2003.

Greek Fleet Status - February 2003

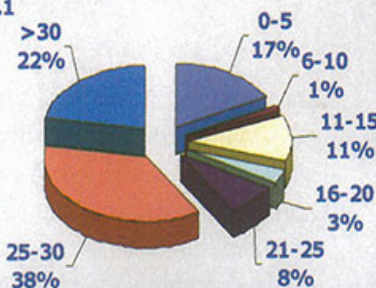


Hellenic Fleet - Passenger Ro-Ro Ferries

Domestic Voyages
Distribution acc. to Age

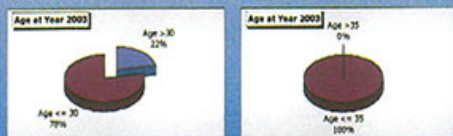
87 ships, Ref. Year 2003[FEBR]

Average of Age: 22.1

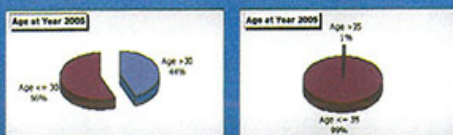


Impact of Age Limit on Domestic Voyages Fleet [Greek National Regulation], 2003-2005

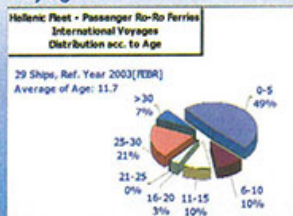
Ref. Year 2003: Considering the recently enforced Age Limit of 30 Years, 22% of the today's Fleet will be withdrawn in year 2003 from domestic services (19 ships). Application of the former Age Limit of 35 Years, gives 0% of withdrawal.



Ref. Year 2005: Considering the Age Limit of 30 Years, 44% of the existing Domestic Voyages Fleet will have been withdrawn in year 2005 from domestic services (38 ships). The Age Limit of 35 Years, gives 1% of withdrawal.



Anticipated Impact on Hellenic Fleet - International Voyages



The International Fleet will be not seriously affected by the planned extension of Stockholm Agreement (S.A.) requirements due to the following:

- Some ships are already in compliance with the S.A. provisions, due to their provisions for the area of possible operation.
- The majority of the ships are newbuildings of at least SOLAS 90 standard and it is not expected to proceed to significant modifications in order to meet the S.A. requirements. In case that the formal calculatory procedure of S.A. gives significant lower survival HS, these ships could prove their survivability for their area of operation in the Adriatic Sea through the "Equivalent Route" by performing model tests.

Sources: NTUA-SDL RORO database and Lloyds Register of Shipping

Stand: February 2003

Ref. Year: 2003



Developments and Potential of Advanced Marine Vehicles Concepts

By Apostolos D. Papanikolaou*

The final twenty years of the past century have witnessed a rapid growth of interest in the development of Fast (and Advanced) Marine Vehicles for various applications. Whereas, up to the seventies, the design of fast marine vehicles appeared to be of interest only to navy authorities, the most recent developments seem to be driven mainly by commercial applications⁽¹⁾. Along these lines, in the last two decades considerable efforts have been expended, worldwide, to develop new types of fast passenger and cargo ships and to increase the share of waterborne transportation. In addition to developments in other countries with highly developed economies (e.g., USA and Japan) similar developments have been underway in Europe, which might improve the conditions for the necessary cohesion of various national economies

within the European Community. It is evident, that in order to maintain or even increase the competitiveness of the European economy as a whole, it is essential to improve the efficiency of the inter-European economy and transportation network as a whole, considering that a significant portion of the final price of many products is paid for transportation.

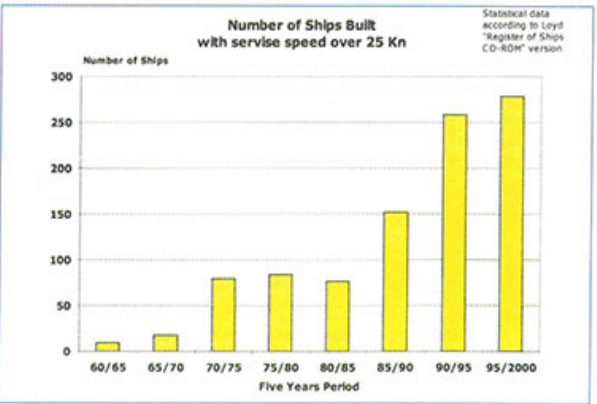
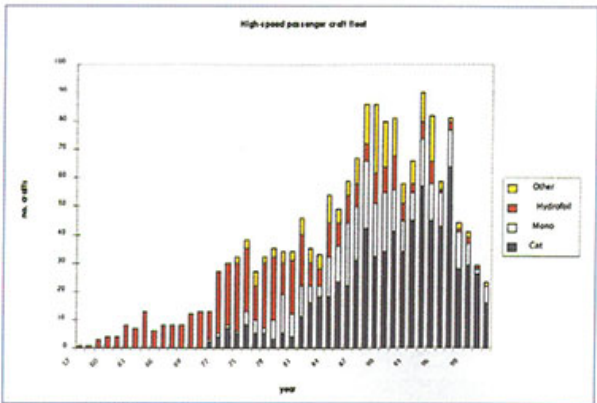
The competitiveness of any transportation system, including Short Sea Shipping, depends on the price and quality of the offered services. The main factor characterising the quality of transportation services is transportation time within a "door to door" delivery concept (Just In Time / JIT products), besides safety and comfort, the latter being of equal significance for passenger transport. The inherent advantage of waterborne transportation, namely its low energy

¹ It is of interest to note the background history to this chart (on p. 94), the first version of which dates back in 1987. At that time, the introduction of AMV concepts to the Greek interisland traffic appeared practically impossible, because of the lack of proper information among the ship operators. AMV concepts, or the so-called in Greece 'New Technology Ships', were 'condemned' to be 'good' or 'bad', based on the personal opinion of 'non-experts', advising interested shipowners, but little information about the great variety of concepts and their advantages/disadvantages was available to interested operators. The chart reflects, in its presented form, developments up to about the end of year 2000.



consumption per ton-km suggests, that above a certain low limit for the service speed, the value of which is dependent on the transportation scenario, waterborne transportation appears to be a strong competitor to other transportation modes, particularly air- and in some cases land transport. Considering also the environmental impact of road-bound transport, the huge public funds reserved for this specific transportation mode and the frequent road traffic breakdown, especially during the summer-tourist season, it seems that a further increase of land transport will be in the near future practically impossible in several areas around the world, particularly Europe. Consequently, a reduction of the road-bound transport and cross-boarder traffic is desirable and alternative transportation modes appear necessary, even at higher cost.

The above economical and ecological aspects, encouraging the development of efficient and competitive Open and Short Sea Shipping systems, are also supported by current 'revolutionary' developments in shipbuilding technology, particularly the use of innovative light construction materials, of innovative machinery and propulsion systems, of new type navigational and system's control equipment and of innovative loading/unloading systems. Considering the time factor as one of the most important elements of any transportation mode, it is evident that developments especially in Short Sea Shipping are interrelated with developments in Fast Sea Transportation and to technological breakthroughs in unconventional ship designs and in the developments of innovative port facilities, including loading/unloading systems. In the following, we briefly address the various types of innovative ship designs, currently under development or already implemented in practice, in the form of a comprehensive AMV development chart¹. The chart is based on the four main physical concepts leading to the force balancing the weight of the ship, namely the hydrostatic buoyancy force, the hydrodynamic lift force, the aerostatic, powered air-lift force and the aerodynamic lift force. A similar chart concept was introduced earlier by Mueller-Graf. The outlined basic concepts and the derivatives thereof



('hybrids') are filed column wise according to origin of the major physical concept balancing the ship's weight during service operation, notwithstanding the fact, that during operation more physical concepts might contribute to their weight balance, e.g. the weight of a planing craft is not entirely carried by the hydrodynamic lift force but to a certain degree, depending on the speed of operation and the planing craft hull form, also by hydrostatic forces according to the displaced water volume. Trivially, at zero speed³, the weight balance for all outlined types is entirely accomplished by the hydrostatic buoyancy force. The outlined concepts are globally filed row wise according to the degree of their development and deviation from the original main concept. Historically, technological developments are understood to have taken place from the left upper corner ('Archimedean Principle') towards the right and downward. From the feasibility and practical application point of view, all outlined concepts appear to have at least





- wave-wash signature of FBM Marine Ltd. (United Kingdom), employed for river and closed harbour traffic.
6. LSBK: Laengs Stufen- Bodenkanalboot- Konzept, Optimized, air-lubricated twin hull with stepped planing demihulls, separated by tunnel, aerodynamically generated cushion, patented in Germany.
 7. MIDFOIL: Submerged Foil-body and surface piercing twin struts of NAVATEK-LOCKHEED (USA)
 8. MONOSTAB: Semi-planing monohull with fully submerged stern fins of RODRIQUEZ (Italy).
 9. MWATH: Medium Waterplane Area Twin Hull Ship, as type SWATH, however with larger waterplane area, increased payload capacity and reduced sensitivity to weight changes, worse seakeeping.
 10. SES: Surface Effect Ships, Air Cushion Catamaran Ship, similar to ACV type concept, however improved seakeeping and payload characteristics.
 11. SLICE: Staggered quadruple demihulls with twin struts on each side, acc. to NAVATEK-LOCKHEED (USA), currently tested as prototype.
 12. SSTH: Superslender Twin Hull: Semi-displacement catamaran with very slender long demihulls of IHI shipyard (Japan), similar to type WAVEPIERCER.
 13. STOLKRAFT: Optimized air-lubricated V-section shape catamaran, with central body, reduced frictional resistance characteristics, limited payload, questionable seakeeping in open seas, patented by STOLKRAFT (Australia)
 14. Superslender Monohull with Outriggers: Long monohull with two small outriggers in the stern part acc. to KVAERNER-MASA (Finland), excellent calm water performance and payload characteristics, good seakeeping in head seas.
 15. Superslender Monohull: excellent calm water and payload characteristics, non-validated seakeeping and structural design, EUROEXPRESS of KVAERNER-MASA Yards (Finland).
 16. SWATH Hybrids: SWATH type bow section part and planing catamaran astern section (STENAs HSS, Finland, AUSTAL hybrids, Australia), derived from original type SWATH & MWATH concepts.
 17. SWATH: Small Waterplane Area Twin Hull Ship, synonym to SSC (Semi-Submerged Catamaran acc. to MITSUI Ltd.), ships with excellent seakeeping characteristics, especially in short period seas, reduced payload capacity, appreciable calm water performance.
 18. TRICAT: Twin hull semi-displacement catamaran with middle body above SWL of FBM Marine Ltd. (United Kingdom).
 19. TRIMARAN: Long monohull with small outriggers at the center, proposed by Prof. D. Andrews - UCL London (United Kingdom), currently tested as large prototype by the UK Royal Navy (TRITON), similarities to the Superslender Monohull with outriggers concept of KVAERNER-MASA.
 20. TSL-F - SWASH: Techno-Superliner Foil version developed in Japan by shipyard consortium, submerged monohull with foils and surface piercing struts.
 21. V-CAT: Semi-displacement catamaran with V section shaped demihulls of NKK shipyard (Japan), as type WAVEPIERCER.
 22. WAVEPIERCER: Semi-displacement catamaran of INCAT Ltd. (Australia), good seakeeping characteristics in long period seas (swells), good calm water performance and payload characteristics.
 23. WEINBLUME: Displacement catamaran with staggered demihulls, proposed by Prof. H. Soeding (IfS-Hamburg-Germany), very good wave resistance characteristics, acceptable seakeeping and payload, name to the honour of late Prof. G. Weinblum.
 24. WFK: Wave Forming Keel High Speed Catamaran Craft, employment of stepped planing demihulls, like type LSBK, but additionally introduction of air to the planing surfaces to form lubricating film of micro-bubbles or sea foam with the effect of reduction of frictional resistance, patented by A. Jones (USA)
 25. WIG: Wing In Ground Effect Craft, various developed concepts and patents, passenger/cargo carrying and naval ship applications, excellent calm water performance, limited payload capacity, limited operational wave height, most prominent representatives the ECRANOPLANS of former USSR.

**Professor at the National Technical University of Athens, Department of Naval Architecture and Marine Engineering and Director of the Ship Design Laboratory, Heroon Polytechniou 9, Zografou 15 773, Athens, GREECE, e-mail: papa@deslab.ntua.gr.*





Impocar A.E.

Π. & Α. ΣΙΜΟΣ

ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ

**48 Μηνιαίες
Ατοκές Δόσεις**



**ΠΩΛΗΣΕΙΣ
SERVICE
ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ
ΑΞΕΣΟΥΑΡ**

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Αριθμός φύλλου 60, ΜΑΪΟΣ 2003
Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωτσάκης
Έτος ίδρύσεως: 1931

Ιδιοκτησία: Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.
Εκδότρια & Διευθύντρια: Ιωάννα Μνίσια
Διευθύντρια Σύνταξης: Λίζα Μαρέλου
Σύμβουλος Ειδικών Θεμάτων: Ηλίας Μνίσιας
Art Director: Γιώργος Παρασκευάς
Ναυπλιακός Συντάκτης: Γιώργος Κιβωτός
Ειδικοί Συνεργάτες: Ξέν. Αντωνιάδης, Απ. Δόμβρος,
Γιώργος Μήσος, Τάκης Μακρής, Χαρ. Ψαραύτης
Διεύθυνση Διαφήμισης: Χρήστος Καπόντας
Υποδοχή Διαφήμισης: Ράνια Πανταζή
Φωτογραφία: Γιώργος Γιαννάκης
Εκτύπωση: ΠΛΑΙΣΙΟ Π. ΚΟΚΛΑΝΗΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.
Κατσωνίων 3, Μεταμόρφωση, τηλ. 210-28.55.067
Πρακτορείο Διανομής Τύπου: ΑΡΓΟΣ Α.Ε.

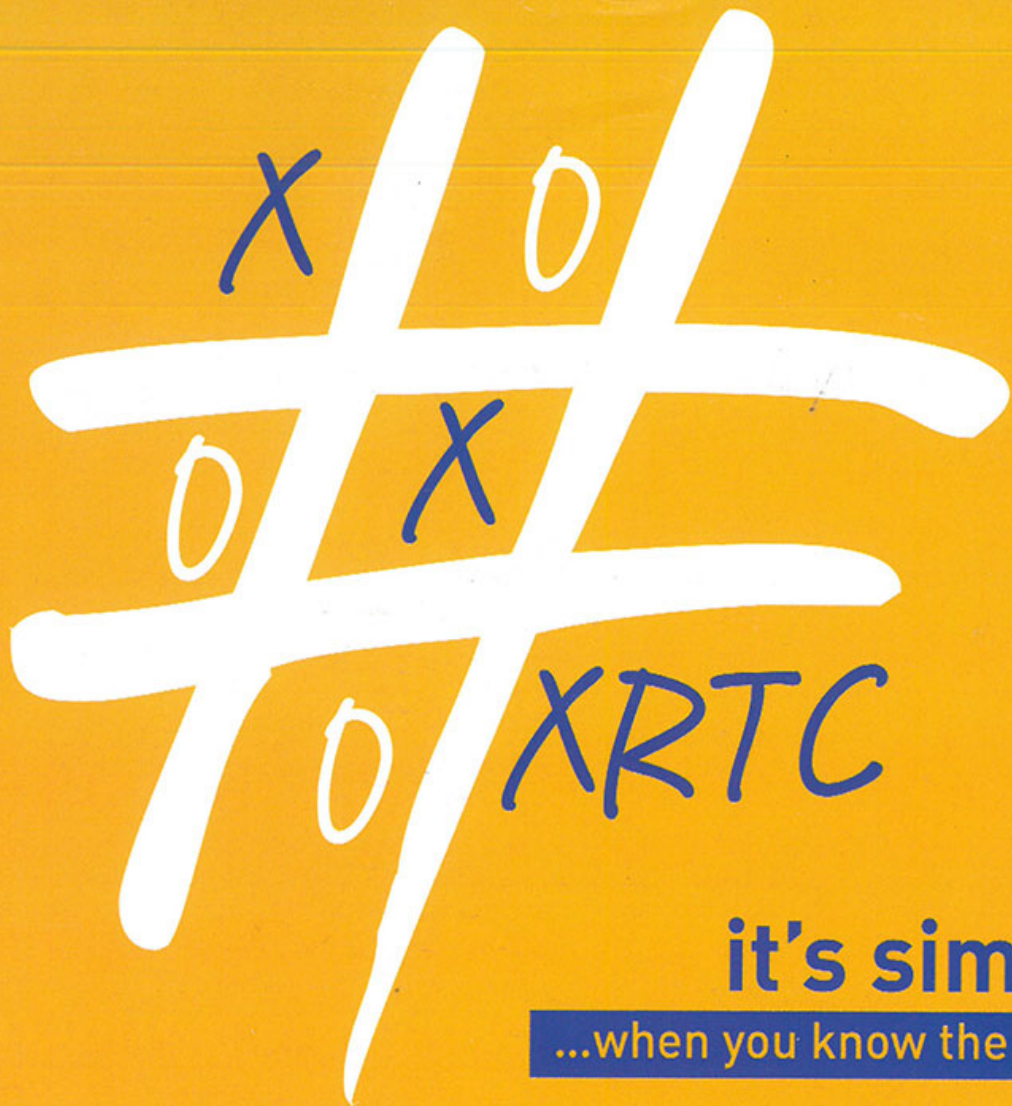
**ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ
ΜΕΤΑΛΛΙΟ ΠΟΛΗΣ ΑΘΗΝΩΝ
ΤΙΜΗΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ
ΠΡΟΑΓΩΓΗΣ ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΙΑΣ ΜΠΟΤΣΗ**

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 OMNICOM

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 παρερμηνεία. Κανένα κείμενο ή φωτογραφία δεν μπορεί να αναπαράχθει, αντιγραφεί ή αναδημοσιευθεί χωρίς την προηγούμενη έγγραφη άδεια των ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ.



it's simple

...when you know the right moves

Shipping is a game of strategy. Choosing the right advisors can make the difference between winning or losing.

Hand in hand with our international partner, XRTC Limited has built an excellent track record of providing creative and dependable business advice as well as original research into shipping and financial markets.

We bring our expertise into play, acting as consultants on corporate and project finance in the shipping markets, concluding benchmark financing deals for Greece's shipping industry.



Instinctive Understanding

Consultants to



CREDIT LYONNAIS

Paris - France | London - U.K. | Madrid - Spain
Milan - Italy | Piraeus - Greece / XRTC LTD.
New York - U.S.A. | Tokyo - Japan | Seoul - Korea
Hong Kong | Taipei - Taiwan | Singapore | India



Η μόνη σύνδεση που χρειάζεστε.

Λύστε τα χέρια του πληρώματος σας χωρίς κόστος

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

Αποκτήστε δωρεάν* το Inmarsat Crew Phone σήμερα.

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

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

an inmarsat ventures company

